# Stadtbahn und Stadtraum

Dr.-Ing. Christoph Groneck

19. Juni 2018

## 1. Ausgangsthesen

"Die Ausgestaltung der Anlagen des ÖPNV im Straßenraum steht oft im Widerspruch zu städtebaulichen Anforderungen"

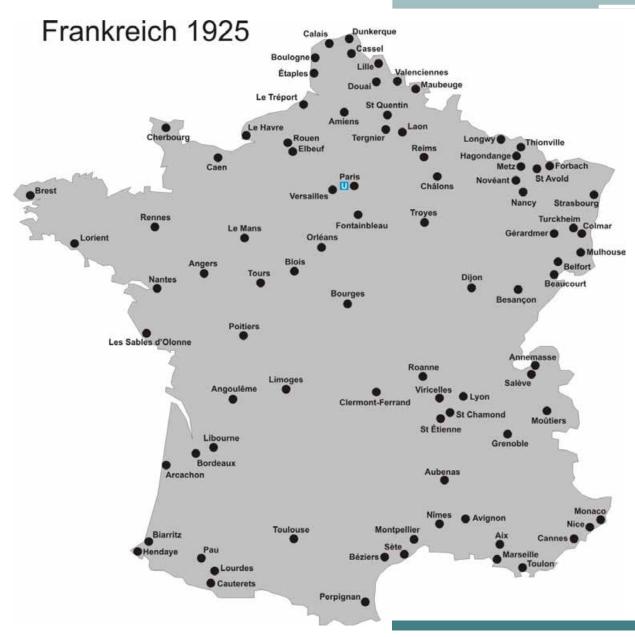
(Institut für Landes- und Stadtentwicklung des Landes NRW, 2001)

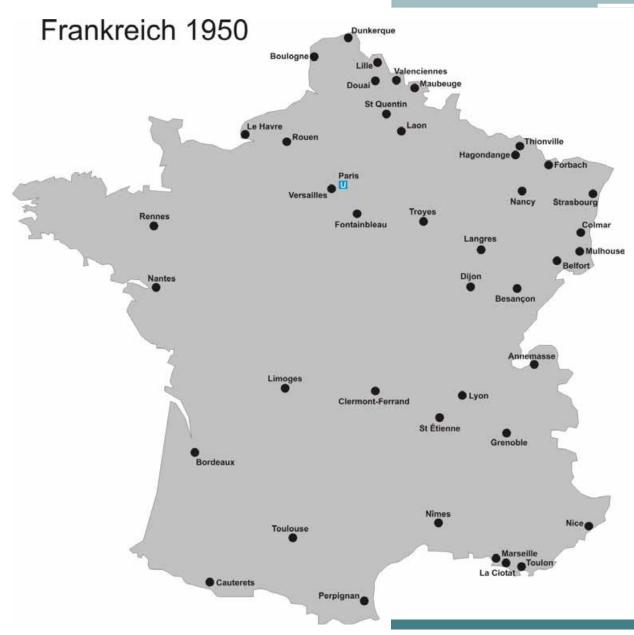
"Die Straßenbahn ist die städtebauliche Idee des Jahrhunderts."

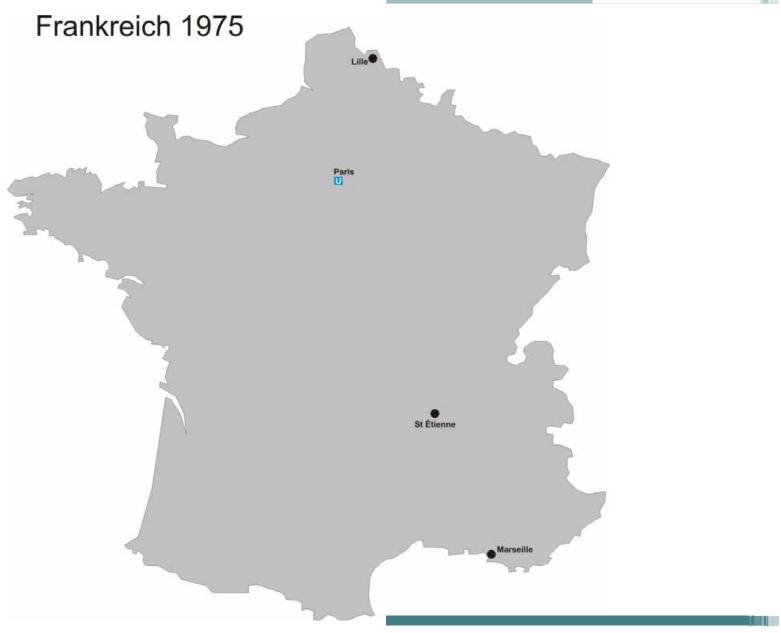
(Alain Chenard, ehem. Oberbürgermeister von Nantes, 2001)

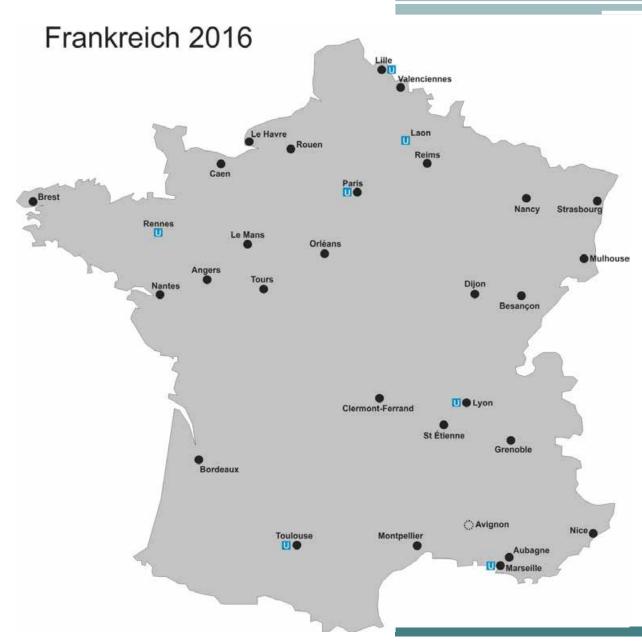
## 2. Die moderne Straßenbahn in Frankreich







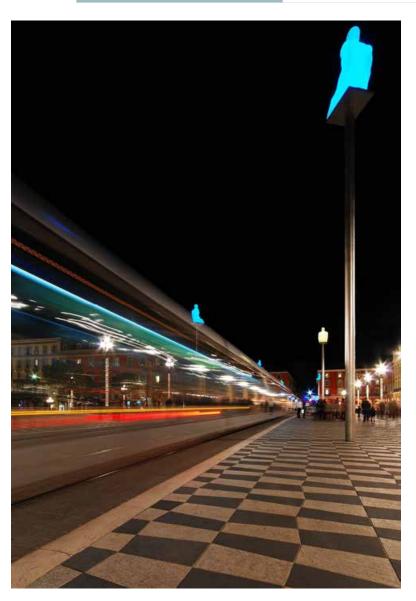




## Kombination von Straßenbahnbau und Städtebau

- Optische Aufwertung von Straßenräumen
- hohe Gestaltungsansprüche beim Trassenbau
- Einsatz individuell gestalteter Fahrzeuge
- Kunst am Bau
- Schaffung von Urbanität
- Stadtsanierung (Zentren, Ausfallstraßen, Brennpunkte)









# Schaffung bevorrechtigter ÖPNV-Eigentrassen

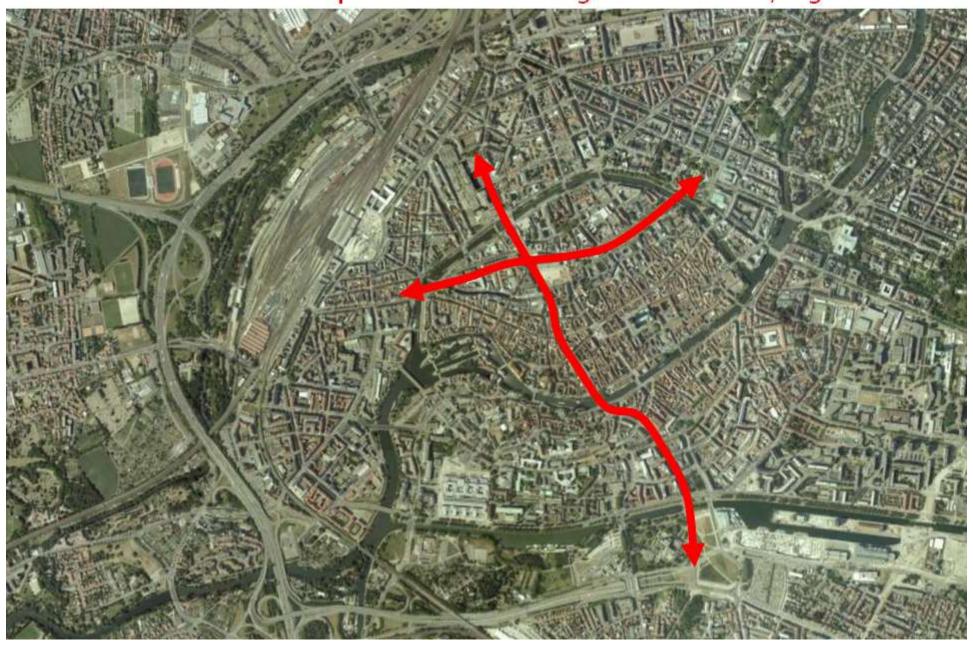


# Neuverteilung von Verkehrsflächen

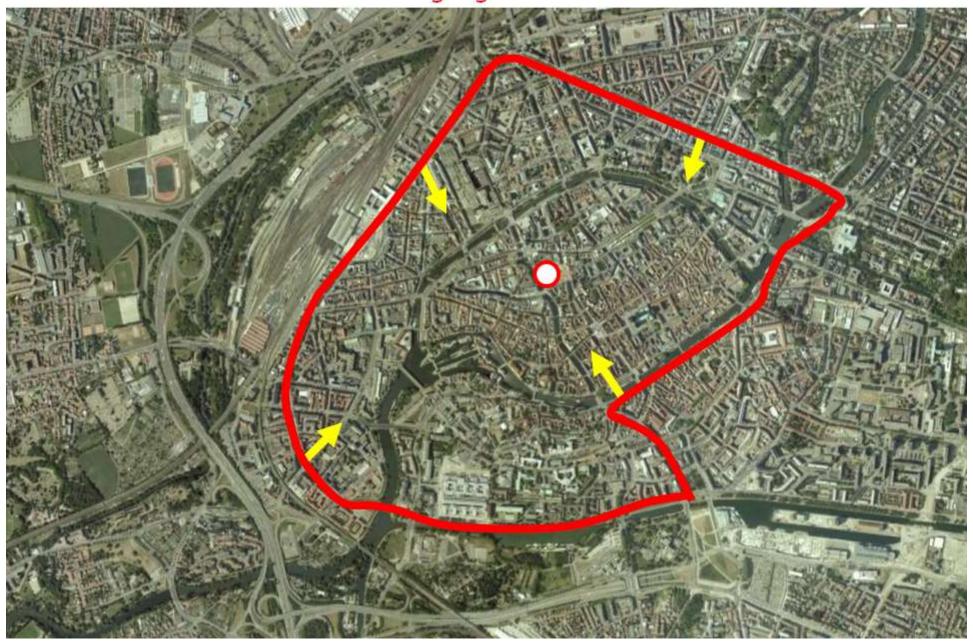
- Neugestaltung von Stadtstraßen mit mehr Platz für den Umweltverbund
- Neueinführung von Fußgängerzonen
- Restriktionen für den MIV im Zentrum bei gleichzeitigem Ausbau von Park+Ride

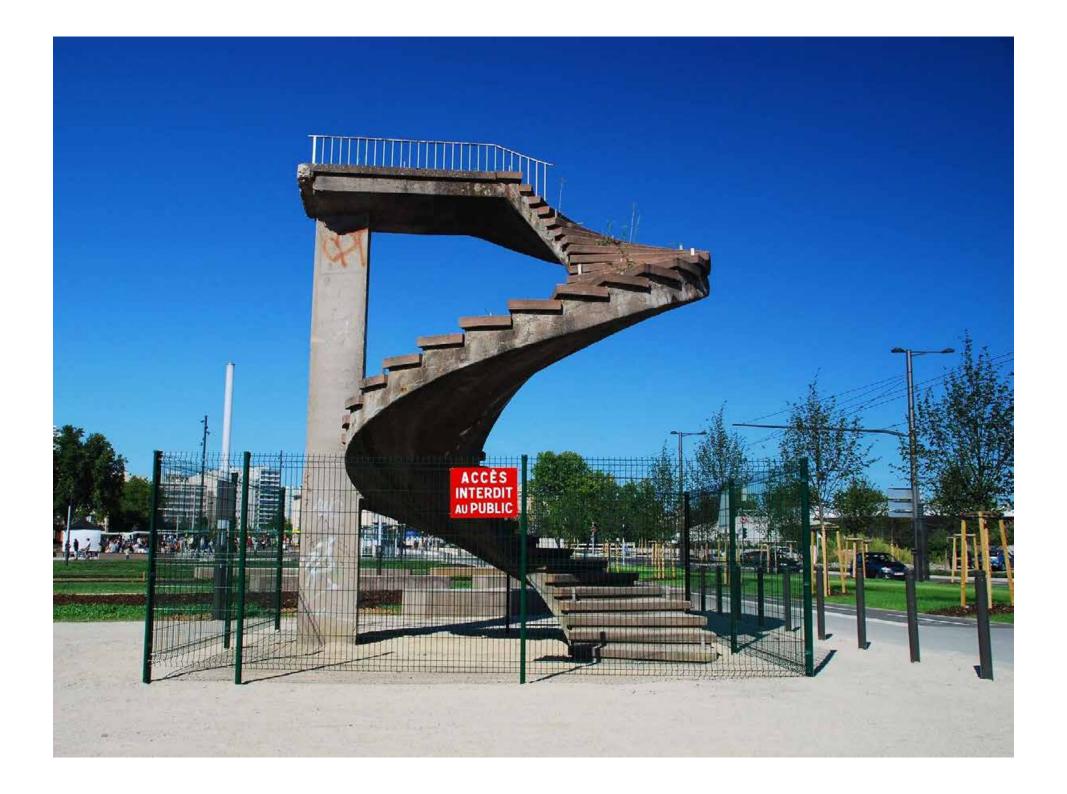


## Vorher: MIV läuft als Durchgangsverkehr zentral durch die Altstadt Place Kléber ist primär eine Kreuzung mit 50.000 Kfz/Tag



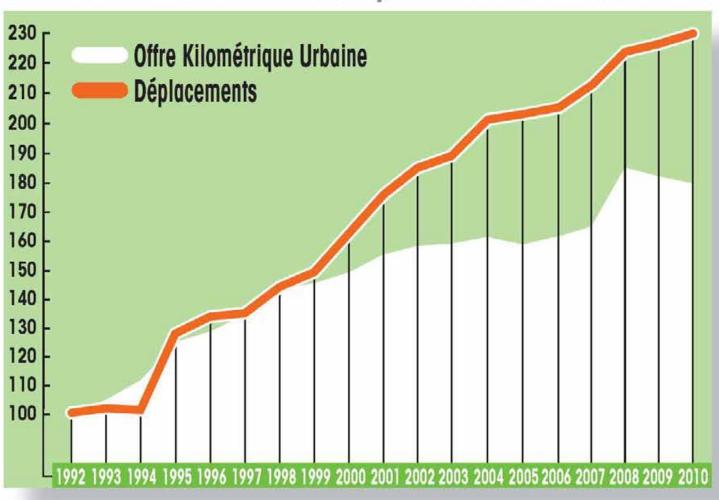
## Nacher: MIV-Umgehung und sektorale Erschließung in der Innenstadt Place Kléber ist Fußgängerzone mit Straßenbahn

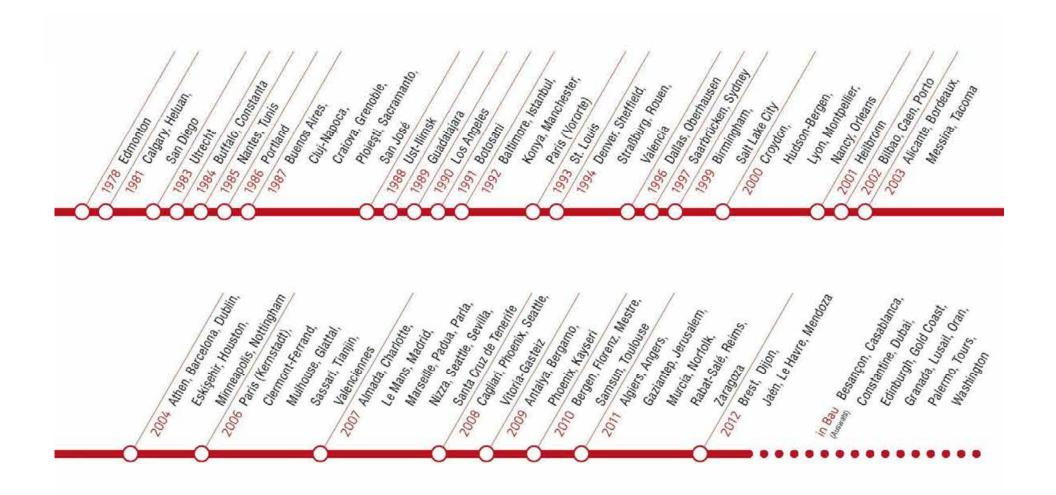






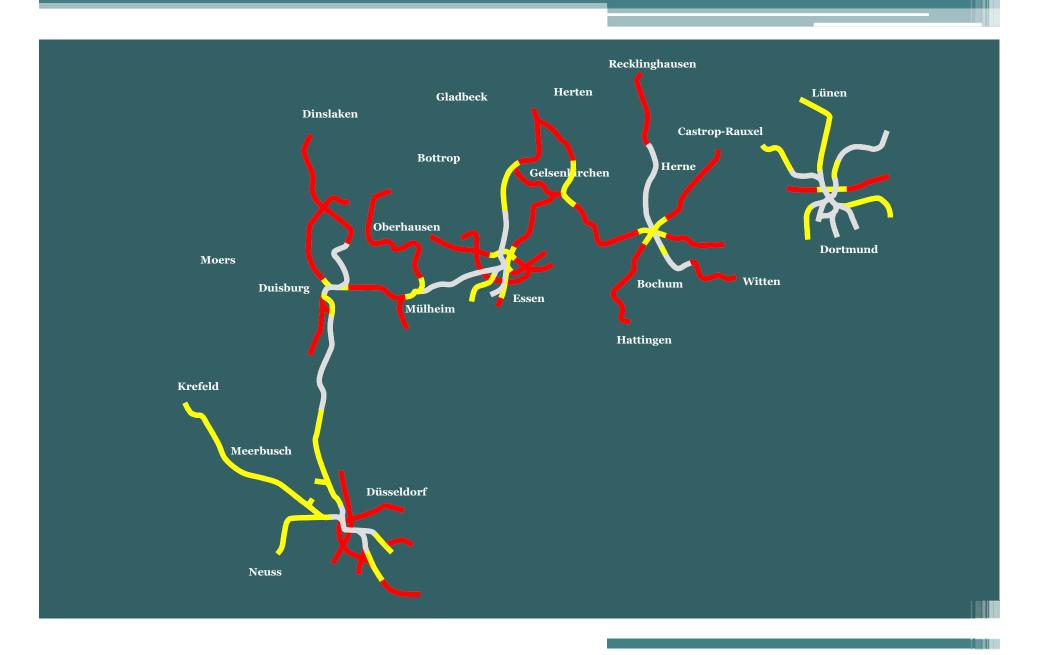
### Evolution de l'offre et de la fréquentation du réseau Urbain

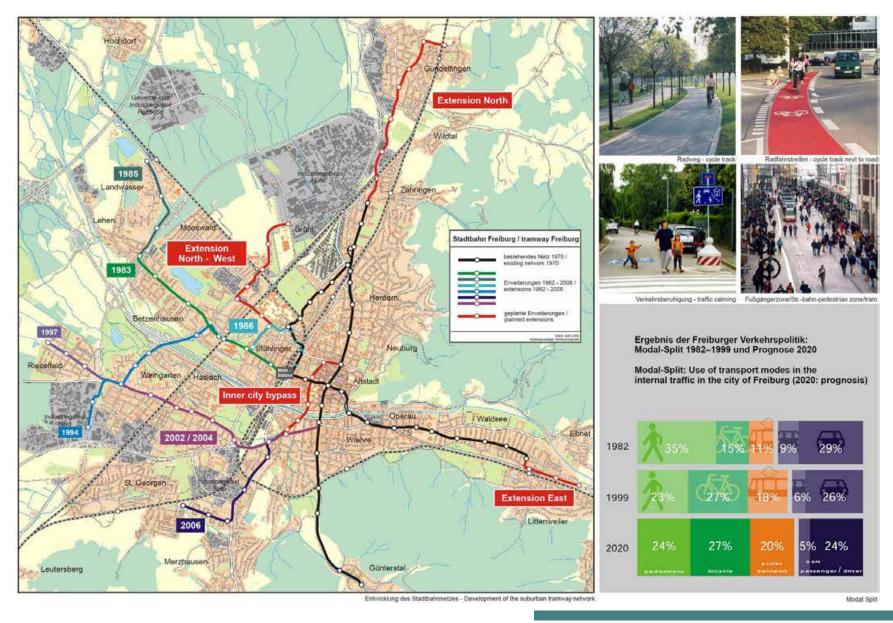




### 3. Die Evolution der Stadtbahn in Deutschland

- ab ca. 1950: Weiterentwicklung der Straßenbahn in den großen westdeutschen Städten
  - 1. Schritt: neue Fahrzeuge, Ausbau besonderer Bahnkörper etc.
  - 2. Schritt: punktuelle Trennung der Verkehrsebenen (U-Strab)
  - Abbau der Systeme in den Kleinstädten, teilweise Reduzierung der Netze in den großen Städten
  - aber: im Gegensatz zu West- und Nordeuropa blieb der kommunale Schienenverkehr erhalten!
- Planungsziel von ca. 1960-1980: langfristige Weiterentwicklung bestehender Straßenbahnsysteme zu kreuzungsfreien Schnellbahnsystemen
  - Schnellbahn-orientierte Planungsprozesse und Richtlinien (Separierung!)
  - Finanzierung seit 1971 über das GVFG
  - Errungenschaft: schneller und konfliktarmer Betrieb mit hoher Kapazität
- ab ca. 1970: Wiederentdeckung der Oberfläche
  - Konzentration des Schnellbahnbaus auf verkehrliche Brennpunkte
  - Ausbau noch vorhandener konventioneller Straßenbahnsysteme
  - Ausdehnung von Stadtbahnkonzepten auf Oberflächenstrecken
  - Umsetzung des "Karlsruher Modells"
- ab 1990: Ausbau der Straßenbahnen in den neuen Bundesländern



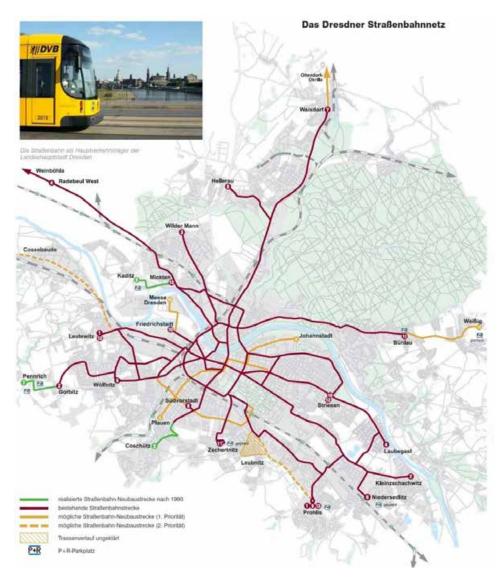


Quelle: Stadt Freiburg Dr.-Ing. Christoph Groneck









# Beispiel Dresden

- Netzsanierung seit 1990
- Verästelungen weitestgehend erhalten
- Ausbau entsprechend der Prinzipien einer modernen, rein oberirdischen Straßenbahn
- ca. 150 Mio Fahrgäste pro Jahr
   (zum Vergleich: Hannover ca. 165 Mio, mit teilweise unterirdischer Stadtbahn!)
- Neubaustrecken geplant
- Zunehmende Berücksichtigung stadtgestalterischer Kriterien beim Netzausbau

# Wozu brauchen wir Gestaltung?



#### Stadtplanerische Ziele

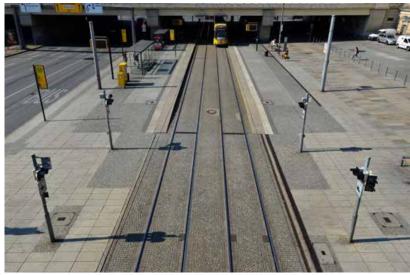
- Verkehrsverlagerung
- Erreichbarkeit der Zentren
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Mobilität f

  ür alle

#### Dafür nötig: Ausbau des ÖPNV

- Infrastruktur und Fahrzeuge sind die Visitenkarte des Verkehrsunternehmens
- Gewinnung von auto-affinen Kunden und Meinungsbildnern erforderlich
- Stadtbahn ist "zu Gast" im öffentlichen Raum
- ⇒ Städtebaulich integrierte Infrastruktur ist für die Akzeptanz von Ausbauvorhaben unabdingbar!









### 4. Thesen zur Ost-West-Achse

#### Ausgangssituation

- Kapazitätsausweitung des Stadtbahnverkehrs ist erforderlich (wachsende Stadt *und* wachsender ÖPNV-Anteil)
- Leistungsfähigkeit der oberirdischen und unterirdischen Varianten ist identisch (Aussage KVB)
- Kurzfristige Verbesserungen sind nur oberirdisch möglich (insbesondere Haltestellenausbau)
- Ost-West-Achse wird vom MIV als Hauptdurchgangsstraße genutzt, ist dafür aber ungeeignet

#### Grundsatzfragen

- Wieviel MIV ist auf der Ost-West-Achse überhaupt erwünscht?
- · Wieviel Mehrverkehr soll der ÖPNV mittelfristig aufnehmen können?
- ⇒ Beide Fragen sind bislang nicht beantwortet!

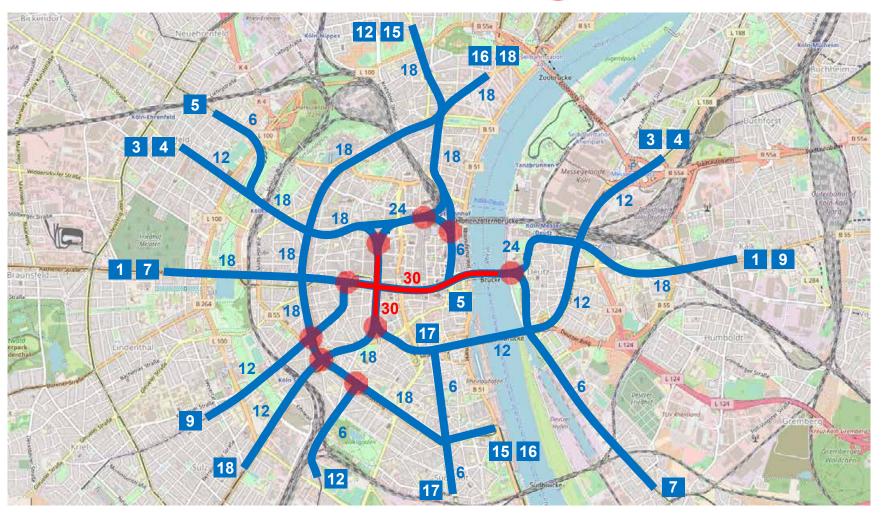
#### Mögliche Strategie

- MIV: Erreichbarkeit sichern, Durchfahren unterbinden, Flächen umverteilen (Neumarkt!)
- Stadtbahn kurzfristig: Schaffung von Zusatzkapazitäten durch stadtverträglichen oberirdischen Ausbau (Ziel: Linien 1, 7 und 9 in der Hauptverkehrszeit jeweils im 5'-Takt)
- Stadtbahn mittelfristig: Schaffung deutlicher Mehrkapazitäten und Behebung bestehender Engpässe (anstatt sie 1 zu 1 von der Oberfläche in den Untergrund zu verlagern)
- ⇒ Mehraufwand für unterirdische Lösungen muss Mehrverkehr ermöglichen (Tunnel ist weder Selbstzweck noch Teufelswerk!)

### Stadtbahnnetz Köln 2018

Fahrten pro Stunde und Richtung (HVZ nachmittags)

schienengleicher Abzweig



### Stadtbahnnetz Köln 202x?

Fahrten pro Stunde und Richtung (HVZ nachmittags)

