

Straßenbahnexperte des VCD: Straßenbahn muss als Mainfrankenbahn die Region erschließen

„Ein Gespenst geht um in Europa“, scherzt Matthias Striebich. Immer mehr Städte Europas kehren zur Straßenbahn zurück – aber nicht nur das: Das „Karlsruher Modell“, also eine Verknüpfung von Straßenbahn und Eisenbahn, steht in vielen Städten Pate. Dabei brethern nicht – wie ein weitverbreitetes Vorurteil glauben möchte – Eisenbahnzüge durch die Innenstadt, sondern leichte Straßenbahnzüge fahren aus der Stadt heraus auf den Eisenbahngleisen ins Umland. Karlsruhe war Vorreiter für diese Kombilösung. Saarbrücken führte nach über 30 Jahren wieder die Straßenbahn ein und verlängerte die Innenstadtstrecke auf Bahntrassen bis ins Umland. Bremen hat in den nächsten fünf Jahren vor, etwa 40 Kilometer neue Stadtbahnstrecken zu bauen. In Würzburgs Nachbarschaft haben Kassel und Heilbronn ein ähnliches Modell eingeführt. Ziel all dieser Bemühungen ist es, das Umsteigen zwischen Zug und Straßenbahn am Bahnhof zu vermeiden, indem man Direktverbindungen vom Umland in die Innenstadt schafft. Dazu werden Straßenbahnfahrzeuge so ausgerüstet, dass sie auf Eisenbahnstrecken fahren können.

Die Zeit für neue Ideen ist reif: Würzburg hat mit seine Straßenbahn gute Erfahrungen gemacht und die Bevölkerung nimmt dieses Verkehrsmittel bestens an. In der Altstadt und am Heuchelhof liegt der Anteil der Straßenbahn bei über 50%. In den Stadtteilen mit Straßenbahn entfallen auf den öffentlichen Verkehr an die 50% aller Fahrten. Die Buslinien erzielen demgegenüber nur etwa zwischen 20 und 30%. „Traurig ist es, dass direkt an der Stadtgrenze bislang der Verkehrsanteil des Nahverkehrs abbricht. Umgekehrt zeigt dies allerdings, welches Entwicklungspotenzial die Region bietet“. Matthias Striebich sieht gleichzeitig die Notwendigkeit einer Erweiterung des innerstädtischen Straßenbahnnetzes ins Frauenland und zur Universität am Hubland wie auch des Ausbaues der fünf auf die Stadt zulaufenden Bahnstrecken für den Nahverkehr. Dies wünscht sich der VCD „als Weihnachtsgeschenk“ von der Stadtratssitzung am 20. Dezember 2007: Für Stadt und Umland diese Möglichkeiten gutachterlich zu prüfen und endlich klare Aussagen über ökologische, wirtschaftliche und technische Potentiale einzuholen.

In Grombühl sei die Erweiterung beschlossen, noch offen sei sie für Versbach und Lengfeld, wo der ÖPNV-Anteil bei nur 15% liege. Die bestehende Würzburger Innenstadtstrecke erschließe die Würzburger Fußgängerzone bereits sehr gut. Eine zusätzliche, zweite Stammstrecke sei im Sinne der Netzstabilität sinnvoll, um den nicht unkritischen Flaschenhals der einen Innenstadtstrecke zu entlasten.

Eine moderne Stadtbahn ist somit also weit mehr als die gute alte Straßenbahn. Sie zieht neue Benutzergruppen an und ist weit attraktiver als die Kombination von Eisenbahn oder Bus und Straßenbahn. Gute Beschleunigungs- und Bremswerte zeichnen moderne Stadtbahnfahrzeuge aus. Diese sind wichtig, da moderne Stadtbahnssysteme auf ein dichtes Haltestellennetz aufbauen. „Stadtbahnen halten dort, wo die Passagiere aus- und einsteigen wollen“, so Striebich. Ab einer Entfernung von 250 bis 300 Metern sinken die Fahrgastzahlen. Zusätzliche Haltestellen werden aber gerade durch Stadtbahnen auch auf den benutzten Bahnstrecken möglich, da die Stadtbahnfahrzeuge schneller beschleunigen und bremsen – und damit öfter halten können – als Eisenbahnzüge. In Karlsruhe stiegen auf einzelnen Strecken die Benutzerzahlen nach Einführung eines solchen Stadtbahnsystems um bis zu schier unglaubliche 700 %. Auf der Strecke nach Bretten fuhren vor der Umstellung etwa 2000 Fahrgäste, heute sind es dank der Stadtbahn 16000 täglich. „Schienengebundene Verkehrsmittel werden von den Fahrgästen als deutlich attraktiver wahrgenommen als Busse.“ Bislang aber hört die Würzburger Straßenbahn an der Stadtgrenze auf. Dabei ließen sich die bestehenden Bahnstrecken einfach mit dem Straßenbahnnetz verknüpfen. Künftig könnten die Volkacher ohne Umsteigen zum Würzburger Marktplatz fahren. „Würzburg ist ein positives Beispiel für Straßenbahnen in der Innenstadt“, so Striebich. „Die Straßenbahn fährt genau dort, wo die Menschen hinwollen.“ Einige Minuten Fahrzeitverlängerung seien kein zu hoher Preis für die direkte Anbindung der Innenstadt.

Technische Fragen sollten nicht im Vordergrund stehen, doch ist jetzt der Zeitpunkt gekommen, diese zu klären. Würzburgs Straßenbahn verkehrt bislang auf der Meterspur. Die Eisenbahn fährt jedoch auf einer Spurweite von 1435 Millimetern. Der Umstieg auf ein Stadtbahnmodell müsste also schrittweise erfolgen. Zunächst ließe sich dies durch ein drittes Gleis erreichen, das auf gewissen Strecken die Mitbenutzung der Straßenbahn durch Fahrzeuge mit Normalspur ermöglicht. Andererseits ist es auch möglich, die Straßenbahn auf der Meterspur in die Vororte und teilweise ins Umland zu verlängern. Eine Umspurung des kompletten Netzes, wie in Stuttgart verwirklicht, wäre das langfristige Ziel der nächsten Jahrzehnte.

Das Linzer oder Freiburger Modell einer „Nahverkehrsdrehscheibe“, die ein komfortables Umsteigen zwischen Eisenbahn und Straßenbahn ermöglicht, ließe sich am Würzburger Hauptbahnhof nur mit großem Aufwand verwirklichen. Zudem entfallende der typische Vorteil einer Stadtbahn, die umsteigefreie Direktverbindungen anbieten könne.