

ÖV-Förderung: Die Stadt auf die Schiene bringen Tramrenaissance in Europa und in der Schweiz

Der Trend weg vom Auto und hin zum öffentlichen Verkehr ist deutlich erkennbar. Gemäss dem Städtevergleich Mobilität 2012 ist der ÖV-Anteil in den drei grossen deutschschweizer Städten Basel, Bern und Zürich mit ca. 30% der täglichen Wege deutlich höher als der MIV (ca. 20%). Insbesondere dem städtischen Schienenverkehr per Tram und S-Bahn kommt hierbei grosse Bedeutung zu. Die „Renaissance des Trams“ in vielen Städten Europas und auch in der Schweiz wurde in letzter Zeit öfter thematisiert. An der Fachtagung Stadtverkehr „Von den Besten lernen“ wurden neben der Fussgängerstadt Kopenhagen und der Velostadt Amsterdam auch vorbildliche Tramprojekte aus Frankreich (u.a. Strasbourg) vorgestellt. Insgesamt 23 moderne Tramnetze sind in den letzten Jahren in fast allen französischen Grosstädten entstanden. Dabei konnten grosse Umlagerungseffekte vom Auto auf den ÖV sowie auf den Fuss- und Veloverkehr festgestellt werden. Gemäss der umfassenden VCÖ-Publikation „Die Stadt auf Schiene bringen“ birgt das Tram neben den verkehrlichen Effekten ein grosses Potenzial für die Stadt- und Regionalentwicklung. Dies konnte z.B. mit den Linienenerweiterungen in Bern (Tram Bern-West), Genf (Bernex, CERN) und Zürich (Glattalbahn) umgesetzt werden. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Fachtagung Stadtverkehr „Von den Besten lernen“ vom 22. April 2013 in Bern www.umverkehr.ch

VCÖ-Publikation „Die Stadt auf Schiene bringen“, Bestellung der Printausgabe (25.- €):

www.vcoe.at/de/shop/artikeldetails/kategorie/schriftenreihe/artikel/die-stadt-auf-schiene-bringen

Promotion des transports publics: mettre la ville sur les rails Renaissance du tram en Europe et en Suisse

La tendance est claire: les transports publics gagnent du terrain sur la voiture. Selon un comparatif des villes sur la mobilité, les villes de Bâle, Berne et Zurich ont une part de transports publics largement plus élevée que celle du trafic individuel motorisé, avec près de 30% de l'ensemble des déplacements quotidiens contre environ 20% pour la voiture. Le trafic ferroviaire par tram et par RER revêt ici une importance particulière. La «renaissance du tram» dans de nombreuses villes d'Europe et de Suisse a été souvent thématisée ces derniers temps. Lors du séminaire sur la mobilité urbaine «S'inspirer des meilleures pratiques», les projets exemplaires de tram en France (notamment à Strasbourg) ont été présentés aux côtés des villes piétonnes et cyclables de Copenhague et Amsterdam. Au total, 23 réseaux de tram modernes ont fait leur apparition durant les dernières années dans presque toutes les grandes villes françaises. Un report modal important a ainsi pu être observé, de la voiture vers les transports publics, mais aussi vers la marche et le vélo. En plus des effets en termes de trafic, une publication du VCÖ montre que le tram recèle un potentiel important pour le développement urbain et régional. Cela a notamment pu être mis en pratique avec les extensions de réseau à Berne, Genève et Zurich. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Séminaire «S'inspirer des meilleures pratiques» du 22 avril à Berne

www.actif-traffic.ch

VCÖ (publications en allemand)

www.vcoe.at

01.05.2013

Fachtagung Stadtverkehr

Von den Besten lernen

Europäische Musterstädte in der Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr



Montag, 22. April 2013, 9.00–16.15 Uhr
Hotel Bern, Zeughausgasse 9, 3011 Bern

www.umverkehr.ch

Programm

- 09.00 Eintreffen, Willkommenskaffee
- 09.30 Begrüssung durch umverkehrR (D/F)
Yvonne Gilli, Co-Präsidentin umverkehrR
Thibault Schneeberger, Kampagnenleiter actif-traffic

Fokus Ausland

- 09.45 Die Tramrenaissance in Frankreich (D)
Christoph Groneck, Verkehrsplaner, Bonn
- 10.30 Pause
- 11.00 Langjährige Förderung des Fussverkehrs in Kopenhagen (E)
Joanna Mai Skibsted, Verkehrsplanerin, Stadtplanung Kopenhagen
- 11.45 Fahrradstädte in den Niederlanden (E)
Tom Godefrooij, Dutch Cycling Embassy, Utrecht
- 12.30 Stehlunch

Fokus Schweiz

- 13.45 Workshops
- A. Kreative Werbung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (D)
Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz, und Pete Mijnsen, «Velojournal»
 - B. Mit welcher Politik stärken wir das Velo in der Schweiz? (D/F)
Christoph Merkli und Jean-François Steiert, Pro Velo Schweiz
 - C. Verkehrsknoten und Umsteigepunkte benutzerfreundlich gestalten (D)
Hans-Kaspar Schiesser, Verband öffentlicher Verkehr
 - D. Fuss- und Veloverkehr als stadtgerechter Verkehr (F)
Sébastien Munafò, Observatoire de la mobilité urbaine, Université de Genève
 - E. Bessere Nutzung des ÖV-Potenzials in Kleinstädten (D)
Christian Harb, umverkehrR
 - F. Tramprojekte in mittelgrossen Städten (D)
Robert Furrer, VCS St. Gallen / Appenzell, und Christoph Groneck, Verkehrsplaner, Bonn
- 15.30 Die ideale Stadt im Jahr 2050 (F)
Christophe Gnaegi, Tribu Architecture Lausanne
- 16.00 Schlusswort von Christa Mutter
- 16.15 Ende der Tagung

Moderation: Christa Mutter, Kommunikationsspezialistin und Grossrätin Fribourg
Alle Referate werden ins Deutsche bzw. Französische übersetzt.

Zusammenfassung Inputreferat 1

Die Tramrenaissance in Frankreich

Christoph Groneck, Verkehrsplaner, Bonn

Seit Mitte der achtziger Jahre werden in Frankreich mit grossem Erfolg Strassenbahnsysteme wiedereingeführt, die zuvor fast vollständig aus den französischen Städten verschwunden waren. Anfang 2013 existieren bereits 23 Netze der zweiten Generation, die Realisierung weiterer ist beschlossen oder bereits im Gange. Damit stellt Frankreich etwa ein Viertel aller seit den siebziger Jahren weltweit neu eröffneten Strassenbahnbetriebe.

Als erste Stadt hatte Nantes 1981 mit den Bauarbeiten für ein neues Strassenbahnsystem begonnen. Da in Nantes sehr breite Boulevards zur Verfügung standen, konnte relativ einfach eine oberirdische Trasse untergebracht werden. Während die Tramlinien in Nantes noch vorwiegend in der Peripherie verkehrten, wurde in Grenoble 1987 erstmals ein Tram in Betrieb genommen, das mitten ins Herz der Stadt führte. In Strassburg wurde dies mit der Eröffnung der neuen Strassenbahn 1994 perfektioniert.



Die Strassburger Planungsstrategie war seinerzeit revolutionär. Von vorneherein handelte es sich nicht nur um ein Verkehrsprojekt, sondern vor allem auch um ein Stadtentwicklungsprojekt – und zwar mit der Zielvorstellung, die völlig vom Automobil in Beschlag genommene Innenstadt neu zu gestalten. Zusammen mit dem Trambau wurde der Autoverkehr im Stadtzentrum neugeordnet und ganz wesentlich eingeschränkt. Der Durchgangsverkehr wurde vollständig verboten. Der dadurch frei werdende Raum kam der Strassenbahn und zusätzlichen Fussgängerzonen zugute.

Mit dieser neuen Präsenz des Trams ergab sich quasi zwangsläufig die Notwendigkeit, der Gestaltung der Infrastruktur und der Fahrzeuge allerhöchste Aufmerksamkeit zu widmen. Nur so liess sich ein derartiges Bauvorhaben politisch überhaupt durchsetzen. Niederflurfahrzeuge in einem sehr individuellen Design und sorgfältig in die Stadträume eingepasste Schienenstrecken ergeben ein sehr attraktives Erscheinungsbild. Im Vorortbereich fahren die Bahnen dagegen durchwegs über beschleunigte Eigentrasse, meist über optisch ansprechendes Rasengleis. Strassburg kombinierte damit die Leitbilder einer fast «klassischen» Strassenbahn mitten in der Altstadt und einer schnellen Stadtbahn in den Vororten.

Zu Beginn politisch und gesellschaftlich äusserst polarisierend, führte der Fahrgasterfolg in Verbindung mit der offensichtlichen Verschönerung und Belebung des Stadtkerns dazu, dass die Strassenbahn in Strassburg heute quer durch die Lokalpolitik unumstritten ist und massiv weiter ausgebaut wird. Allein in den ersten drei Betriebsjahren konnte ein Fahrgastwachstum von 43 Prozent registriert werden. Der Autoverkehr im Zentrum ging gleichzeitig um 17 Prozent zurück, dagegen erhöhte sich das Fussgängeraufkommen um 20 Prozent. Wenige Jahre später führte die Eröffnung einer zweiten Stammstrecke noch einmal zu ähnlichen Verlagerungseffekten. Gleichzeitig stieg der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs stark an, da nun mit grossen Fahrzeugen viel mehr Fahrgäste befördert werden als vorher. Inzwischen gibt es sechs Linien, auf denen täglich rund 300'000 Menschen unterwegs sind.

Letztlich wurde Strassburg zum Vorbild für eine Vielzahl weiterer Städte, die seitdem neue Strassenbahnsysteme eingeführt haben. Alle diese Städte verfolgten den integrierten Ansatz von Strassenbahn und Städtebau konsequent weiter.

Tab. 2: Fahrgastentwicklung 1999-2010 in Städten mit neuen Schienenverkehrsmitteln

Stadt	Fahrgäste 1999 in Mio.	Fahrgäste 2007 in Mio.	Fahrgäste 2010 in Mio.	Differenz 1999/2010	Wichtigste Neubaumaßnahmen
Bordeaux	64,5	84,6	102,0	+58 %	● Drei neue Straßenbahnlinien (2003ff)
Lille	100,3	135,0	154,6	+56 %	● Erweiterung VAL-Metro (1999/2000)
Lyon	255,2	357,7	370,3	+45 %	● Vier neue Straßenbahnlinien (2000ff) ● Erweiterung Metronetz (2000) ● Ausbau Obus (2006ff)
Montpellier	28,8	53,8	62,2	+116 %	● Zwei neue Straßenbahnlinien (2000/06)
Nantes	82,3	109,5	113,1	+37 %	● Eine neue Straßenbahnlinie (2000) ● Erweiterung Straßenbahnnetz (2000ff) ● Neue Busway-Linie (2006)
Orléans	16,1	25,8	26,4	+64 %	● Eine neue Straßenbahnlinie (2000)
Rennes	33,4	63,5	68,0	+104 %	● VAL-Metro (2002)
Straßburg	63,0	89,3	100,3	+59 %	● Zwei neue Straßenbahnlinien (2000) ● Erweiterung Straßenbahnnetz (2007ff)

Dr.-Ing. Christoph Groneck

Der deutsche ÖV-Experte Christoph Groneck kennt wie kaum ein anderer die Erfolgsgeschichten von Tramprojekten in Frankreich. In seiner Dissertation untersuchte Groneck die «Neuen Strassenbahnsysteme in Frankreich» und veröffentlichte weitere Bücher über öffentliche Nahverkehrssysteme in europäischen Städten. Neben seiner Tätigkeiten als Verkehrsplaner hat er seit 2013 einen Auftrag für die Lehrveranstaltung «Europäische Nahverkehrsplanung» an der Universität Wuppertal.



Kontakt:

Dr.-Ing. Christoph Groneck
Rudolf-Hahn-Strasse 45
D-53225 Bonn
christoph@groneck.de
www.groneck.de

Workshop F

Tramprojekte in mittelgrossen Städten (D)

Robert Furrer, VCS St. Gallen / Appenzell, und Christoph Groneck, Verkehrsplaner

Fragen/Thesen:

- Welche Potenziale hat eine neue Tramlinie bezüglich Transportkapazität, Verlagerungswirkung, Tourismusförderung etc.? Wo liegen die Grenzen dieses Verkehrsmittels?
- Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, damit die Einführung eines Trams in mittelgrossen Städten sinnvoll ist?
- Was muss beachtet werden, damit bei der Einführung eines neuen öffentlichen Verkehrsmittels eine Umlagerung vom MIV zum ÖV stattfinden kann?
- Welche Auswirkungen hat der Neubau einer Tramlinie auf den Fuss- und Veloverkehr? Wie können negative Auswirkungen verhindert werden?
- Haben Tramlinien politisch eine Chance, wenn damit eine Spurreduktion beim MIV verbunden ist?

Protokoll: Alexandra Bernoulli

Hinweis: // bedeutet, dass eine andere Person spricht

Einführung von Robert Furrer über das Tram in St. Gallen: Ende 19. Jahrhundert Beginn mit grossem Erfolg. Ende der 1940er-Jahre Umstellung auf Trolleybusse. Heute gibt es ein neues Projekt vor dem Hintergrund des Reglements für nachhaltige Verkehrsentwicklung und der Städte-Initiative, eine neue Prüfung der Lage. Eine Machbarkeitsstudie zeigt, dass das Tram technisch machbar, wirtschaftlich kritisch und für die Zukunft durch die höhere Transportkapazität verhältnismässig sein kann.

- Welche Potenziale hat eine neue Tramlinie? Wo liegen die Grenzen dieses Verkehrsmittels?

Positiv im Vergleich zum Bus ist die grössere Kapazität. // Ein Tram kann anstelle mehrerer Busse fahren mit lockerem Fahrplan, daraus ergibt sich weniger Ziehharmonikaeffekt. // In Biel ist das Ziel die Verbindung von Entwicklungsschwerpunktgebieten, Vororten mit der Stadt. // Furrer: ... eine Lenkung der Entwicklung des Verkehrs. // Busse auf Hauptachsen mit Autos sind problematisch wegen beschränktem Platz. // Groneck: Vielleicht schafft man bewusst grosse Kapazitäten, um eine Entwicklung vorwegzunehmen. // Furrer: Herr Zweibrücken, lohnt sich ein Tram für eine kleine Stadt wie Biel? // Zweibrücken: Eigentlich ist die Stadt zu klein, aber wenn man damit bezweckt, das Wachstum aufzufangen, dann ja. Als Teil nachhaltiger Entwicklung. // In Biel entwickelt sich das Gebiet, wie schnell ist nicht klar, trotzdem müssten die Weichen heute gestellt werden. // Auch der umgekehrte Weg ist möglich: Zuerst in Infrastruktur investieren, dann steigt auch das Vertrauen der Investoren, wie z.B. in Zürich West. // Groneck: Das gibt es auch in Frankreich. // Auch die Glattalbahn wirkt als Vorbote der Entwicklung. // Furrer: Der zeitliche Horizont ist herausfordernd (Bus-Infrastruktur ist schneller zu beschaffen). Ist das eine Grenze? // Zweibrücken: Auch beengter Platz ist ein Problem, Strassenraum muss den Autos entzogen

werden. Das muss zuerst in die Politikerköpfe rein. Ein Umdenken zugunsten des Trams ist noch nicht verankert. // Eine Linie erschliesst nur ein Quartier. NutzerInnen möchten aber ein Netz für die individuellen Bewegungen. // Das Tram müsste auf einer Stadtplanung aufbauen, die die Entwicklung aufnimmt. Beispiel Köniz: Man müsste heute schon Zeichen setzen für das Tram, wenn dort eine Verdichtung geplant ist (heute wird weiterhin auf den Bus gesetzt). // (aus Zürich) Das Tram ist jetzt chic, dieses Zeitfenster muss jetzt genutzt werden. Die Stadt Zürich musste auch Geld beim Kanton holen, sie hätte das Tram allein nicht bezahlen können. // Das Tram ist beliebt bei den NutzerInnen; wenn die Stadt ein Tram bereitstellt, wird es gern genutzt und wird noch beliebter, das ergibt eine Positivspirale. // Zweibrücken: Mode ist mit zu wenig als Argument. Das Tram ist auch das nachhaltigste Verkehrsmittel neben Zufussgehen und Velofahren. // (aus Winterthur) In Winterthur ist ein Vorstoss fürs Tram gescheitert, man solle auf Busse setzen, weil sie billiger sind. Wie kann man argumentieren, dass das Tram besser ist? // Zweibrücken: Infrastruktur ist zunächst teuer, aber der Umweltnutzen ist grösser. // Die Frage nach der Wirtschaftlichkeit ist nicht zu vernachlässigen. Wie unwirtschaftlich darf ein Tram sein? // Groneck: In der Schweiz gibt es den Vorteil, dass schon viele Privatbahnen bestehen, dort sollte man Synergien nutzen. Der Gelehrtenstreit über die untere Grenze der Wirtschaftlichkeit läuft ... es gibt noch keine schlüssigen Antworten. // (aus Bern) Die Berechnungen sind schwierig. // Zweibrücken: Eine reine Zahlenrechnung ist zu wenig. // Die Gewichtung der nichtmonetären Faktoren ist aber schwierig. // Furrer: Auch der unbezifferbare Nutzen ist wichtig.

- Haben neue Trams politisch eine Chance, wenn damit eine Spurreduktion beim MIV verbunden ist? Wie kann ein Umdenken bei der Politik erreicht werden?

Wie macht das Frankreich? // Groneck: Die Städte haben Geld aus lokalen, spezifischen Abgaben, sie müssen nicht für jedes Teilprojekt beim Staat um Mittel anfragen, sondern können damit selbst auch gemischte Projekte umsetzen. Man sollte den Städten die Möglichkeit geben, selbst Geld einzunehmen. // (aus Winterthur) Der Leidensdruck war vielleicht in Frankreich grösser. Und auch die Platzverhältnisse sind anders: In Frankreich (wie auf Gronecks Fotos) ist immer viel Platz für alle VerkehrsteilnehmerInnen. In der Schweiz sind die Verhältnisse enger. // Gab es in Frankreich eine Reduktion des Autoverkehrs oder nur eine Umlenkung? // Groneck: Eine Reduktion ist das Ziel, sie funktioniert auch für die Zentren, aber nicht in der Peripherie, weil dort kaum ÖV vorhanden ist. // Funktioniert das Park-and-ride-System? // Groneck: Ja, aber das ist vielleicht in der Schweiz nicht sinnvoll, wenn der ÖV eher flächendeckend ist.

- Wie können wir am schnellsten eine Veränderung erreichen in den Köpfen der Auto-BefürworterInnen?

Kommunikation ist wichtig. Der Begriff „Spurreduktion“ etwa löst eine negative Reaktion aus. // Zweibrücken: Man muss den Gewinn zeigen statt die negativen Seiten. // (aus Zürich) In den Städten ist eine Spurreduktion nicht das Problem, da bekommt man schnell Mehrheiten in der Bevölkerung, sondern es scheitert an der Machtverteilung bei der Finanzierung des Trams z.B. auf übergeordneter Ebene. // (aus Bern) Der Widerstand ist im Kantonsparlament, nicht in den Städten. // Hier müsste auch der Kanton andere Zeichen setzen. // Zweibrücken: Man muss überlegen, für wen man die Trams baut. Bei den StadtbewohnerInnen ist es akzeptiert. Das andere sind die Leute aus der Peripherie, die vom Regionalverkehr umsteigen sollten. // Auf

politischer Ebene möglich: Zeigen, dass bei der Entwicklung der Stadt die Verkehrszunahme nicht mehr normal bewältigt werden kann, dann bekommt das Tram eine Chance. // Furrer: Die Mobilitätsmittelwahl wird als Grundgut der Bevölkerung wahrgenommen, es ist schwierig, dort Vorschriften zu machen. Es stellt sich die Frage nach einer Nachfragelenkung durch das Angebot: z.B. bei den Parkplätzen. // Man sollte jedes Verkehrsmittel dort nehmen, wo es am stärksten ist, und nicht ein Entweder-oder-Konzept verfolgen. So spricht man mehr Leute an. // Groneck: Ja, die Stärken stärken. Und keine faulen Kompromisse eingehen, wie ein Tram zu bauen und gleichzeitig ein Parkhaus in der Innenstadt.

- Zum Thema Verlagerung: Furrer: Wie kann ich lenken, ist das nur durch das Angebot möglich?

Ich möchte eine ketzerische Bemerkung einwerfen: Wie viel Mobilität muss überhaupt sein? Ist nicht da auch eine Grenze, muss man nicht irgendwo aufhören? // Furrer: Das finde ich auch. Wir müssen unser Verhalten überdenken. // Groneck: Wir sollten die persönliche Freiheit nicht einschränken, aber vielmehr die Kostengerechtigkeit zur Debatte stellen. // (aus Bern) Wäre eine Dezentralisierung der Arbeitsplätze ein möglicher Ansatz? // Furrer: Das können wir wohl nicht beeinflussen. // Auch kleinräumigere Massnahmen könnten helfen: Wenn der Parkplatz in 5 Minuten Gehdistanz zum Wohnort ist statt direkt vor dem Haus, würden viele Kurzfahrten vermieden. // Furrer: Autofreies Bauen ist z.B. in St. Gallen nicht möglich. Autofreies oder autoarmes Bauen könnte den Druck auf den Siedlungsraum bezüglich Anspruch auf Mobilität entlasten und gleichzeitig die Lebensqualität steigern. Kurze Distanzen würden vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Investoren mussten bereits erkennen, dass teure Parkplätze nicht zwingend rentabel sind. Es gibt Beispiele von Überbauungen, bei denen die Parkplätze in Parkgaragen nicht ausgelastet sind.

- (aus Biel) Ich habe eine Anschlussfrage an Gronecks Referat: Was gefällt den Leuten, mit welchen Argumenten können wir ihnen das Tram schmackhaft machen? Wir müssen eine Abstimmung gewinnen ...

Groneck: Die Ängste sind immer gross, wenn man etwas noch nicht kennt; ein gutes Vorbild in der Nähe zum Anschauen hilft. Oft kommt die Erkenntnis im Nachhinein: Der Gewinn für die Innenstadt war offensichtlich, es ist nicht so hässlich wie befürchtet.

- Frage an Groneck: Gab es die Grabenkriege auch in Frankreich, und wie sieht es in Deutschland aus?

Groneck: Ja, in Frankreich war es nicht einfach, in Strassburg waren 20 Jahre Diskussion nötig. Teilweise sind die Gräben immer noch da. Die Einzelhändlerlobby ist mit der Autolobby verwandt. In Deutschland tendiert man grundsätzlich eher dazu, Kompromisse zu finden, deshalb macht man immer kleine Schritte, stösst dabei aber auch auf weniger Widerstand. Am schwierigsten ist es für ein neues Tram dort, wo gar nichts mehr vorhanden ist. Wo schon ein Netz vorhanden ist und funktioniert, ist ein Ausbau möglich.

- Furrer: Zum Thema Kommunikation: Wie soll man die Kommunikationsmöglichkeiten nutzen, die Kanäle im Zusammenhang mit Abstimmungen?

Groneck: Hier besteht in der Schweiz durch die demokratische Mitbestimmung eine grosse Chance. Nicht wie in Deutschland, wo die Bevölkerung im Vorfeld eher wenig informiert wird. // Es ist wichtig, alle zu erreichen, auch die, die nicht direkt betroffen sind. Hier zu überzeugen ist extrem schwierig. // (aus Bern) In die Kommunikation mit Verbänden und Interessengemeinschaften wird viel investiert, sie ist gleichzeitig aber nicht nur förderlich, weil die breite Information auch Einsprachen erleichtert. Man sollte hier nicht übertreiben. // (von Pro Velo) Die Einsprachen sind nicht das Problem, die werden sowieso abgewiesen, sondern die politischen demokratischen Entscheide an der Urne. Das liegt im System. // Es gibt ein Grundsatzproblem, alle zufriedenstellen zu müssen: Man kann niemandem etwas wegnehmen. // Der Zeithorizont für die Kommunikation ist problematisch. // Und es gibt das Problem, dass man Erwartungen weckt, die dann nicht erfüllt werden können. // Wieso wurde Bern West zuerst abgelehnt und jetzt wurde das Projekt akzeptiert? Was ist anders? // (aus Bern) Der Hauptunterschied ist die Linienführung, die neu der Buslinie entlang verläuft. // Furrer: Die breite Kommunikation, alle abzuholen, das ist wichtig. // Groneck: Es braucht eine breite Information an alle. //Furrer: Man muss für alle etwas Positives finden, auch z.b. für die AutofahrerInnen.

- Die Frage 4 wurde vernachlässigt. Das Problem des Konflikts zwischen Tram und Velo ist nicht gelöst. Ein neues Tram führt zu einem Problem mit den Velos. // Und das Behindertengleichstellungsgesetz spielt auch noch hinein. // Ausserdem sollte man das Platzproblem ja auch nicht auf Kosten der Bepflanzung lösen – irgendwo stösst man immer an Grenzen. // Furrer: Wie erreichen wir eine Entschärfung des Problems Velo - Tram?

Groneck: Das lässt sich technisch lösen, darf kein Argument gegen ein Tram sein. // Man muss die Planung bei der Tramplanung nicht zu eng halten, sondern den Raum darum herum mit einbeziehen.

Furrer (Schlusswort): Es muss alles seinen Platz bekommen, das darf man bei der Planung nicht vergessen. Und es ist eine breite Kommunikation mit allen Beteiligten nötig.

Verkehr: Ehrgeizige Städte als Vorbild für Bern

Von **Simon Thönen**. Aktualisiert am 23.04.2013 **6 Kommentare**

Strassburg, Kopenhagen und Amsterdam dämmen den Autoverkehr entschlossen ein. Während die einen aufs Tram setzen, fördern andere den Fuss- und Veloverkehr. Bern setzt auf beides – aber weniger dezidiert.



In Amsterdam ist das Parken des Velos eine Herausforderung: Veloparkhaus beim Hauptbahnhof.
Bild: Peter Dejong (AP)

Amsterdam: Velos dominieren

Die Interessen des Veloverkehrs vertritt in den Niederlanden die «Botschaft für Fahrradverkehr» in Utrecht. Amsterdam sei aus topografischen wie auch aus historischen Gründen eine Velostadt, sagte «Botschafter» Tom Godefrooij gestern an der Tagung in Bern.

Verkehrspolitik ist in der Stadt Bern eine harzige Sache. Mühsam ausgehandelte Kompromisse sind die Regel, grosse Würfe wie das Tram Bern-West sind selten und gelingen meist nicht im ersten Anlauf. Und doch gibt es sie, die grossen Würfe in der Stadtverkehrspolitik – allerdings eher im europäischen Ausland.

So war der Erweiterungsplan für Amsterdam von 1935 so konzipiert, dass sich Wohn-, Arbeits-, und Einkaufsgebiete jeweils in Velodistanz zueinander befanden.

Der heutige hohe Veloanteil am Verkehr in Amsterdam wäre aber ohne konsequente Förderung durch die Politik nicht denkbar. In der niederländischen Verkehrspolitik ist das Velo der bevorzugte Verkehrsträger für kurze Wege. Velowege und Veloparkings werden entsprechend konsequent gebaut. Dennoch hat Amsterdam ein Veloparkproblem: In der ganzen Altstadt werden Velos so wild parkiert wie in Bern nur rund um den Bahnhof.

Kopenhagen: Gut zu Fuss

Nichts Geringeres als «die lebenswerteste Stadt der Welt» soll Kopenhagen laut offizieller Zielsetzung werden. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die Förderung des Fussgänger- und auch des Veloverkehrs. Vor allem in der Innenstadt wurde seit 1973 ein durchgehendes Netz von autofreien Fussgängerstrassen geschaffen und stetig ausgeweitet. Noch relativ jung ist die Einrichtung von Fussgängerstrassen auch in den Aussenquartieren.

Der Autoverkehr in der Innenstadt wurde zurückgedrängt, Parkplätze aufgehoben. Wer sein Auto dennoch auf einem der verbliebenen Parkplätze in der Innenstadt abstellt, zahlt dafür fünf Euro pro Stunde.

Der Fuss- und Veloverkehr ersetzt in der Innenstadt aber auch den dort nicht vorhandenen öffentlichen Verkehr. Rund um die Innenstadt soll dafür demnächst eine Ring-Metro gebaut werden.

Strassburg: Tram ändert Stadt

Von Autos verstopfte Strassen, Luftverschmutzung und Abwanderung der Bevölkerung aus den Kernstädten – dies waren die Ursachen, die in vielen französischen Städten zu einer Renaissance des Trams führten.

Dorthin blickte der Verein Umverkehr, der gestern in Bern die Tagung mit dem Titel «Von den Besten lernen» veranstaltete. Die Besten, das sind aus Sicht des grünen Vereins Umverkehr: die französischen Städte, die aufs Tram setzen, die Fussgängerstadt Kopenhagen und die Velostadt Amsterdam.

Der Verein Umverkehr war im Jahr 2000 in der Volksabstimmung mit einer Initiative gescheitert, die eine Halbierung des Autoverkehrs in der Schweiz verlangte. Seither versucht er das Ziel, den Autoverkehr zu reduzieren, schrittweise von unten her zu erreichen, etwa mit pragmatischen Vorschlägen für die Verkehrspolitik in den Städten.

Mit Tram die Stadt neu gestalten . . .

Die Renaissance des Trams in französischen Städten ist ein Musterbeispiel für einen grossen Wurf – dies allerdings auch deshalb, weil man wieder bei Null begann: 1975 waren die Trams in Frankreich bis auf wenige kümmerliche Reststrecken schlicht nicht mehr vorhanden. Heute gibt es 23 moderne Tramnetze und weitere sind beschlossen.

Das erste neue Tram in der westfranzösischen Stadt Nantes verkehrte Mitte der 1980er-Jahre noch vor allem in den Aussenbezirken als eine Art Stadtbahn. Grenoble führte 1987 das Tram ins Herz der Stadt. Ein umfassendes Projekt zur Stadterneuerung war das 1994 in Betrieb genommene Tramsystem in Strassburg (siehe Kasten links): Trams verbinden die bevölkerungsreichen Aussenbezirke mit der neu gestalteten und zu grossen Teilen vom Autoverkehr befreiten Innenstadt.

Es liegt auf der Hand, dass Städte wie Bern, in denen das Tram stets erhalten blieb, mit neuen Tramlinien die eigene Stadt nicht völlig neu erfinden können. Immerhin war auch das Tram Bern-West ein Mittel, um Berns Westen attraktiver zu machen und das dortige Stadtwachstum zu stützen. Mit dem geplanten 10er-Tram von Ostermundigen nach Köniz ist zum

Besonders konsequent wurde in Strassburg mit dem Bau der Tramlinien ab 1994 auch die Stadt umgestaltet. «Frühere Asphaltwüsten wurden durch die begrünten und mit Baumalleen gesäumten Trassen der Strassenbahn aufgewertet», sagte gestern der Tramexperte Christoph Groneck an der Tagung in Bern. Der Autoverkehr in der Innenstadt wurde stark begrenzt, was Raum für Fussgängerzonen schuf.

Die Tramlinien bringen die Passagiere aus den bevölkerungsreichen Wohnquartieren rasch in die Innenstadt. Die Zahl der Tramfahrgäste steigt in Strassburg weiterhin an, in den letzten zehn Jahren um 59 Prozent.

Artikel zum Thema

Velo-Situation am Bollwerk spitzt sich zu

Velostadt Bern – ein Traum?

Pro Velo Bern warnt vor «Velofalle» am Burgernzielkreisel

Verkehr in der Innenstadt, wenn man von einem Elektrofahrzeug für Behinderte und Fusschwache absieht.

Stattdessen werden die engen Strassen der in den Grundzügen mittelalterlichen Altstadt möglichst für Fussgänger reserviert und der Autoverkehr entsprechend zurückgedrängt. «Gehen ist urbanes Leben», sagte gestern in Bern die Kopenhagener Verkehrsplanerin, Joanna Mai Skibsted. Zudem, so fügte sie an, sei Gehen gratis und gesund.

1962 verfügte Kopenhagen über eine einzige autofreie Strasse mit 16 000 Quadratmeter Fläche. Seither ist ein dichtes Netz von autofreien Strassen und Plätzen im Zentrum mit einer Fläche von 100 000 Quadratmeter entstanden (Kasten Mitte). Seit kurzem werden auch in Aussenquartieren Einkaufsstrassen in Fussgängerzonen umgewandelt und so aufgewertet. In Bern sind solche Aufwertungen mittels Verkehrsberuhigungen ansatzweise zum Beispiel in der Mittelstrasse in der Länggasse sichtbar.

Amsterdam setzt aufs Velo

In der Vorbildstadt Amsterdam wiederum ist das Velo in der Innenstadt sehr viel wichtiger als der öffentliche und der Autoverkehr. Der Veloverkehr macht 29 Prozent des städtischen Verkehrs aus, in der Innenstadt sind es sogar 47 Prozent (Kasten rechts). Zum Vergleich: In der Stadt Bern macht der Veloverkehr nur gerade 11 Prozent des Verkehrs aus.

Beispiel eine Aufwertung des ziemlich schäbigen Eigerplatzes in der Stadt verknüpft.

Noch Zukunftsmusik sind Tramlinien ins Wylerquartier und in die Länggasse. Letzteres wäre ebenfalls eine Renaissance, verkehrte doch einst die Tramlinie 1 in die Länggasse – und natürlich böte dies mindestens ebenso grosse Möglichkeiten zur Neugestaltung dieser Quartiere wie in Bern-West.

Seit Anbeginn des Tramzeitalters fahren Trams durch die Berner Altstadt – inzwischen in einer Frequenz, die das Flanieren der Fussgänger behindert und aus Sicht der Stadtpolitik eine zweite Tramachse notwendig macht.

. . . oder mehr Platz für Fussgänger?

Einen komplett anderen Weg ging die dänische Hauptstadt Kopenhagen, die für Umverkehr ebenfalls vorbildlich ist. Hier verkehrt gar kein öffentlicher

Die frisch gebackene Stadtberner Verkehrsdirektorin Ursula Wyss (SP) bezeichnete diesen Veloanteil im Interview mit dem «Bund» als «bloss noch okay». Das offizielle Ziel ist eine Fast-Verdoppelung auf 20 Prozent. Natürlich ist das topfebene Amsterdam ein einfacheres Pflaster für Velofahrer. Steigungen können in Bern nur mit teuren Bauten wie der Velobrücke zwischen Länggasse und Wyler überwunden werden, für die sich Wyss einsetzen will.

Während aber die Förderung des Veloverkehrs in den Niederlanden eine politische Priorität ist, die vom Zentralstaat oben bis zur Gemeinde unten umgesetzt wird, fristet die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Bern ein eher bescheidenes Dasein. Im Stadtrat kritisierten Linke und Grüne jüngst deren zu geringe Aktivität – und Bürgerliche forderten eine Budgetkürzung.

Bezüglich Veloverkehr hinkt Bern den europäischen Vorbildern hinterher. Für schweizerische Verhältnisse nicht schlecht unterwegs ist die Bundesstadt dafür bei den Tramprojekten. (Der Bund)

Erstellt: 23.04.2013, 06:46 Uhr

[Alle Kommentare anzeigen](#)

Die Stadt auf Schiene bringen

Schriftenreihe "Mobilität mit Zukunft" 1/2013



Städte und ihre Ballungsräume wachsen. Die Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner nimmt zu. Vielfalt und Nähe in Städten, die kurzen Wege und die relativ günstige Versorgung vieler Menschen nehmen wir als Nutzen wahr. Die Schattenseite dieser Dichte heißt allerdings Verkehr. Während sich beispielsweise tausende in einer Fußgängerzone gleichzeitig auf engstem Raum bewegen können, entsteht ein Problem, wenn einzelne oder viele ihre Wege mit Autos zurücklegen und diese auf der Straße stehen lassen. Dann fehlt Platz, dann wird es eng in der Stadt, dann wird es unwirtlich, dann verkommen die Erdgeschoßzonen, dann wird es menschenleer draußen vor der Tür.

Inzwischen braucht es Effizienteres als das Auto, wenn es um Mobilitätslösungen für die Stadt geht. Es ist herausfordernd, hochwertige und umweltverträgliche Mobilität für die Zukunft sicherzustellen, obwohl der Autoverkehr noch so viel Platz einnimmt. Gelingen kann das auf absehbare Zeit nur durch ein leistungsstarkes Angebot im Öffentlichen Verkehr, besonders durch moderne Schienenverkehrsmittel.

Der Trend weg vom Auto und hin zum Öffentlichen Verkehr ist längst im Gange. In den großen Städten stagniert oder sinkt der Motorisierungsgrad. Und die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr nehmen zu. Da wird eine Frage immer drängender: Was machen wir wirklich, wenn der Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr weiter oder gar rasant zunimmt? Ist im Öffentlichen Verkehr vorgesorgt durch entsprechende Fahrzeuge hoher Qualität und Kapazität? Was tun, wenn die Gleise noch gar nicht verlegt sind oder gar der Plan noch nicht besteht? Wird jetzt nicht weitsichtig gehandelt, ist absehbar, dass der Komfort für die Fahrgäste drastisch sinken wird. Oder soll es nur noch Stehplätze in der Straßenbahn geben, weil die vielen Fahrgäste des Jahres 2025 anders nicht mehr hinein passen?

Die VCÖ-Publikation „Die Stadt auf Schiene bringen“ zeigt detailliert, wie angesichts der schnell steigenden Nachfrage im Öffentlichen Verkehr Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn eingesetzt, verbessert und ausgebaut werden können. Es wird dargelegt, warum mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen mehr Transportkapazität bedeutet, mehr Energieeffizienz, weniger Flächenverbrauch und eine deutlich bessere Klima- und Umweltbilanz. Mit einem Wort: Die Stadt wird in dem Maße lebenswerter, in dem wir sie auf Schiene bringen.

Wien 2013, 46 Seiten, 25,-- Euro

ISBN 3-901204-76-8

Vorwort und Inhaltsverzeichnis

Printausgabe im Online-Shop kaufen

Zurück

QUELLE: VCÖ - MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

ADRESSE: <http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/details/items/die-stadt-auf-schiene-bringen>

. mobilität mit zukunft



Die Stadt auf Schiene bringen

Vorwort

Städte und ihre Ballungsräume wachsen. Die Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner nimmt zu. Vielfalt und Nähe in Städten, die kurzen Wege und die relativ günstige Versorgung vieler Menschen nehmen wir als Nutzen wahr. Die Schattenseite dieser Dichte heißt allerdings Verkehr. Während sich beispielsweise tausende in einer Fußgängerzone gleichzeitig auf engstem Raum bewegen können, entsteht ein Problem, wenn einzelne oder viele ihre Wege mit Autos zurücklegen und diese auf der Straße stehen lassen. Dann fehlt Platz, dann wird es eng in der Stadt, dann wird es unwirtschaftlich, dann verkommen die Erdgeschossezonen, dann wird es menschenleer draußen vor der Tür.

Inzwischen braucht es Effizienteres als das Auto, wenn es um Mobilitätslösungen für die Stadt geht. Es ist herausfordernd, hochwertige und umweltverträgliche Mobilität für die Zukunft sicherzustellen, obwohl der Autoverkehr noch so viel Platz einnimmt. Gelingen kann das auf absehbare Zeit nur durch ein leistungsstarkes Angebot im Öffentlichen Verkehr, besonders durch moderne Schienenverkehrsmittel.

Der Trend weg vom Auto und hin zum Öffentlichen Verkehr ist längst im Gange. In den großen Städten stagniert oder sinkt der Motorisierungsgrad. Und die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr nehmen zu. Da wird eine Frage immer drängender: Was machen wir wirklich, wenn der Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr weiter oder gar rasant zunimmt? Ist im Öffentlichen Verkehr vorgesorgt durch entsprechende Fahrzeuge hoher Qualität und Kapazität? Was tun, wenn die Gleise noch gar nicht verlegt sind oder gar der Plan noch nicht besteht? Wird jetzt nicht weit-sichtig gehandelt, ist absehbar, dass der Komfort für die Fahrgäste drastisch sinken wird. Oder soll es nur noch Stehplätze in der Straßenbahn geben, weil die vielen Fahrgäste des Jahres 2025 anders nicht mehr hinein passen?

Die VCO-Publikation „Die Stadt auf Schiene bringen“ zeigt detailliert, wie angesichts der schnell steigenden Nachfrage im Öffentlichen Verkehr Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn eingesetzt, verbessert und ausgebaut werden können. Es wird dargelegt, warum mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen mehr Transportkapazität bedeutet, mehr Energieeffizienz, weniger Flächenverbrauch und eine deutlich bessere Klima- und Umweltbilanz. Mit einem Wort: Die Stadt wird in dem Maße lebenswerter, in dem wir sie auf Schiene bringen.

Dr. Willi Nowak
VCO-Geschäftsführung



Inhaltsverzeichnis

Die Schiene sichert Mobilität in wachsenden Ballungsräumen	9
Ballungsräume brauchen Schienenverkehr	11
Verschiedene Schienenverkehrsmittel optimal einsetzen	14
Kapazitätsengpässe durch mehr Schiene beseitigen	17
Radverkehr ergänzt den Schienenverkehr	19
Öffentlichen Verkehr auf der Schiene weiter verbessern	21
Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs der Zukunft	23
Die gelungene Haltestelle als intermodale Schnittstelle	25
Raumordnung und Verkehr sind kommunizierende Gefäße	27
Finanzierung des Schienenverkehrs	29
Wien: Nahverkehr auf Schiene	31
Graz: Kapazitätserhöhung und Netzausbau	33
Linz: Straßenbahnlinien als Hauptachsen	34
Salzburg: Mobilität erhalten, Pkw-Verkehr reduzieren	35
Nahverkehr in den kleineren Ballungsräumen Österreichs	36
Straßenbahn und S-Bahn in Schweizer Ballungsräumen	38
Renaissance der Straßenbahn	41
Literatur, Quellen, Anmerkungen	44
VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft	48

Die Stadt auf Schiene bringen

Für die Städte und ihre Ballungsräume sind weitere, starke Bevölkerungszuwächse prognostiziert. Damit steigen auch die Anforderungen, hochwertige und umweltverträgliche Mobilität durch ein leistungsstarkes Angebot im Öffentlichen Verkehr sicherzustellen. Modernen Schienenverkehrsmitteln kommt aufgrund ihrer hohen Transportkapazität besonders bei der Mobilitätssicherung zwischen Kernstädten und Umland eine zentrale Rolle zu.

Die Publikation zeigt, wie angesichts der schnell steigenden Nachfrage im Öffentlichen Verkehr Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn eingesetzt, verbessert und ausgebaut werden können. Es wird dargelegt, warum mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, mehr Transportkapazität bedeutet, genauso wie bessere Energieeffizienz, geringeren Flächenverbrauch und eine deutlich bessere Klima- und Umweltbilanz sowie den wichtigen Beitrag der Raumplanung dazu.

Die Publikation stellt zudem erfolgreiche S-Bahn-Systeme und Straßenbahnerweiterungen vor, wie sie in den meisten Ballungsräumen Österreichs in den letzten Jahren begonnen wurden. Ein Blick auf Beispiele in der Schweiz, Frankreich und Deutschland rundet das Bild ab.

Getting urban public transport on track

The strong population growth in cities and their suburbs is expected to continue. This underlines the need for appropriate public transportation systems that permit environmentally sound mobility structures of high quality. Due to their transport capacities, modern rail vehicles will play a key role, especially with regard to ensuring mobility between urban centres and their suburbs.

This publication describes how tramway, underground and suburban train systems can be improved and expanded in order to respond to the rapid rise in demand for public means of transportation. It explains why a promotion of rail-based systems will increase transport capacities, raise energy efficiency and reduce land use as well as carbon and ecological footprints. Finally, the link to spatial planning is described.

Furthermore the publication presents successful suburban train systems and tramway expansion projects which have been started in the majority of Austria's urban agglomerations in recent years. Examples from Switzerland, France and Germany complete the picture.

Mettons sur les rails les transports urbains

D'après les pronostics, la population des villes et de leurs banlieues ne cessera de croître. Ceci exige une amélioration de la performance de l'offre des transports publics afin de garantir une mobilité de qualité et respectueuse de l'environnement. Ce sont les moyens de transport par rail modernes qui, en raison de leur grande capacité de transport, joueront un rôle central dans la garantie de la mobilité, surtout entre les centres urbains et la périphérie.

La présente publication de la VCÖ démontre en détail comment améliorer et développer les réseaux de tramway, de métro et de trains express régionaux pour faire face à la demande rapidement croissante en transports publics. Elle expose pourquoi le transfert d'une part plus importante des transports sur les rails augmente la capacité de transport, améliore l'efficacité énergétique ainsi que le bilan climatique et écologique, réduit l'utilisation du sol et discute la contribution de l'aménagement du territoire dans ce contexte.

La publication de la VCÖ présente des systèmes réussis de trains express régionaux ainsi que des projets d'expansion de réseaux de tramway abordés dans la plupart des agglomérations urbaines de l'Autriche au cours de ces dernières années. L'image est complétée par des exemples de la Suisse, de la France et de l'Allemagne.



UW785