

Jetzt kann nur noch eine helfen

Planungen zu einer Straßenbahn in Hamburg. Von Patrick Cardullo



Dieses Bild zeigt die Stadtbahn in der Hamburger Kellinghusenstraße (Simulation: Hamburger Hochbahn AG)

Am 1. Oktober 1978 endete eine Ära in der Freien und Hansestadt Hamburg. Der letzte Zug der Straßenbahnlinie 2 verließ um 0.26 Uhr den Hamburger Rathausmarkt mit Fahrziel Schnelsen. Die Anteilnahme der Hanseaten beeindruckte selbst den damaligen Ersten Bürgermeister Hans-Ulrich Klose, der sich in der Nacht einfand und vor laufenden Fernsehkameras die Stilllegung der Hamburger Straßenbahn mit den Worten kommentierte: „Es kann sein, dass es ein Fehler ist.“

Elf Jahre nach der Außerbetriebnahme der West-Berliner „Elektrischen“ sagte man auch in der zweitgrößten deutschen Stadt „Tschüss“ zum Schienenverkehr auf der Straße – in einer Zeit, wo bereits die erste Ölkrise tobte und ein Umdenken zugunsten der Schiene stattfand. Der Omnibus und einige U-Bahnneubauabschnitte sollten das über 200 Kilometer lange Tramnetz der Hansestadt ersetzen. Eine U4 geisterte Jahrzehnte in den U-Bahnplanungen umher. Noch vor der Stilllegung der Straßenbahn wurde der U-Bahnausbau durch den Hamburgischen Senat aus Kostengründen gestoppt. Die heute im Bau befindliche U4 hat mit der damals geplanten allerdings nichts zu tun.

Nun soll die Straßenbahn an Elbe und Alster zurückkehren – unter dem neuen Namen Stadtbahn.

Beschlossen wurde das Projekt durch den amtierenden schwarz-grünen Senat. In diesen Tagen läuft das Planfeststellungsverfahren an, Ende November entschied sich der Hamburgische Senat endgültig für den Bau der Stadtbahn. Die Hamburger Hochbahn AG, Betreiberin der U-Bahn und dem Großteil des Hamburger Busnetzes, soll künftig auch für die Stadtbahn verantwortlich sein.

Michael Heidrich ist Projektleiter und Planer der Stadtbahn. Er verdeutlicht den großen Nutzen der Wiedereinrichtung am Beispiel der heutigen Metrobuslinie 5. Diese hat annähernd den Streckenverlauf der zuletzt eingestellten Straßenbahnlinie 2 zwischen dem Hauptbahnhof und Niendorf und zählt zu den frequentiertesten Stadtbushaltestellen Europas. „Auf der Linie 5 fahren wir seit Jahren mit Doppelgelenkbussen und das im 4- bis 5-Minuten-Takt! Selbst mit den sehr langen Fahrzeugen stoßen wir an unsere Kapazitätsgrenze“, so Heidrich. „Es gibt einen Punkt, da ist die Grenze für einen Verkehrsträger erreicht. Das System Omnibus kann auf vielen Abschnitten das System Stadtbahn bis heute nicht ersetzen.“

Heidrich zeigt auf einem Stadtplan die geplante erste Linie, die vom Bahnhof Altona bis ins nördliche Bramfeld führen soll. „Mit Einführung des

Metrobusnetzes im Jahr 2001 haben wir viele kleinere Streckenverläufe von Stadtbuslinien zu einer Metrolinie zusammengefasst. Dabei hatten wir starke Fahrgastzugewinne zu verzeichnen“, so Heidrich, „die Metrobuslinie 20 ist ein Paradebeispiel für einen Vorlaufbetrieb zur Stadtbahn die hier fahren soll.“

Viel Aufklärungsarbeit

Welchen Nutzen sieht die Bevölkerung in der Wiedereinführung der Stadtbahn? Zunächst müsse man viel Überzeugungsarbeit leisten. In einer Zeit, wo „Stuttgart 21“ sehr kontrovers und emotional diskutiert wird, sei man bei der Hochbahn stolz, dass man sowohl Befürwortern als auch Gegnern der Stadtbahn sehr transparent entgegenetrete. Heidrich und sein Team sind vor Ort unterwegs. In Stadtteilzentren, mit Informationsveranstaltungen von Bürgervereinen und politischen Parteien. „Oft hilft es, den Menschen die Angst zu nehmen. In Winterhude hatten wir das Beispiel, dass man einer älteren Dame suggeriert hat, die Stadtbahn könne schließlich 70 km/h fahren. Das Haus der



Michael Heidrich erläutert Planungen (Foto: HHAG)



Stadtbahn am Holthusenbad (Simulation: HHAG)

Dame befindet sich direkt an der geplanten Trasse der Stadtbahn. In einem persönlichen Gespräch konnten wir sie beruhigen, dass die Bahn selbstverständlich nicht mit dieser Geschwindigkeit an ihrem Haus vorbeirauschen wird, was schon durch die Straßenlage unmöglich wäre.“

Von Frankreich lernen

Als Vorbild für eine gelungene Wiedereinführung der Stadtbahn werden die französischen Städte Straßburg oder Mühlhausen angesehen, die für Hamburg Pate stehen. Ferner bestehen in Deutschland enge Kontakte zur Bremer Straßenbahn (BSAG). Unbürokratisch entliehen die Bremer eine neue Niederflerstraßenbahn, die anlässlich des autofreien Sonntags am Jungfernstieg ausgestellt wurde, um den Hamburgern das neue Verkehrsmittel schmackhaft zu machen – eine gelungene Präsentation in der Öffentlichkeit.

Neben Argumenten muss sich aber das Projektteam um vieles andere kümmern. Im Gegensatz zu Berlin, wo die Straßenbahn seit einigen Jahren wieder in den Westteil der Stadt fährt, die gesamte Infrastruktur aber bereits im Ostteil der Stadt vorhanden war, wird in Hamburg das Stadtbahnssystem komplett neu errichtet. Fahrzeuge müssen bei der Industrie ausgeschrieben, Gleis- und Betriebsanlagen errichtet, ein neuer Betriebshof gebaut werden. „Wir haben den Vorteil, dass wir ein großes Know-how durch unseren U-Bahnbetrieb besitzen“, so Heidrich, „viele unserer U-Bahnabteilungen machen sich bereits mit dem System Stadtbahn vertraut, selbst ein Betriebsleiter für die Stadtbahn wurde bereits bestellt.“

Ein eigener Unternehmensbereich für die Stadtbahn wird vorerst nicht eingerichtet. Lediglich Planspiele gibt es in der Frage, welche Mitarbeiter die ersten Stadtbahnzüge fahren werden. Das Personal soll soweit möglich intern rekrutiert werden, ob es nun U-Bahn- oder Busfahrer sind. Viele Omnibusfahrer haben schon Interesse bekundet, künftig auch in der Stadtbahn vorne sitzen zu wollen.