

Die erste Hamburger Pferdeisenbahn von 1866 führte vom Rathausmarkt nach Wandsbek



Die Linie 2 starb am 30. September 1978 als letzte



84 Straßenbahnzüge drängelten sich 1952 stündlich durch die Mönckebergstraße

Hamburg darf sich freuen: Die (Stadt-)Bahn kommt

Alle Zeichen stehen auf Grün: Im Kampf gegen den Verkehrsinfarkt steht die Hansestadt wieder auf die Straßenbahn / Ein Report von HENRI GABRIEL

„Verkehrsmittel stehen eine seltsame Faszination aus. Ganz oben in der Publikumsliste stehen Schienenfahrzeuge. Liegt es vielleicht daran, daß wir eine aufgeregt klingelnde Straßenbahn beinahe als eine Art Lebewesen betrachten? Es

läßt sich jedenfalls nicht leugnen: Wir haben ein gefühlsbetontes Verhältnis zur Straßenbahn...“ Diese Worte schrieb Hamburgs Erster Bürgermeister Ulrich Kloss 1978 in dem Vorwort zu dem Buch „Straßenbahn adieu – Ein Stück Ham-

burg verabschiedet sich“. Kloss wußte, was er den Hamburgern heute vor 19 Jahren bei der Stilllegung der Linie 2 und damit der letzten Hamburger Straßenbahn zumute. Er begründete die Senatsentscheidung mit verkehrspolitischen

Notwendigkeiten. Mit dem gleichen Argument denkt der Senat jetzt über die Wiedereinführung der „Stadtbahn“ nach. Bereits zu Beginn des nächsten Jahrtausends soll eine modernisierte Tram gegen den Verkehrsinfarkt zu Felde ziehen.

Der Schaffner auf der Plattform klopfte ungeduldig mit der flachen Hand auf den umgeschalteten Groschen-Spender, zickte an der Klingelschnur über seinem Kopf, ermahnte die Einklingelnden zum Erlie. Es war einmal. Die Bevölkerung liebte den betulichen, allgütlichen Personenbeförderungsservice auf der Schiene. Die damaligen HVV-Gewaltigen und der Hamburger Senat aber hatten andere im Sinn. Am 1. Oktober 1978 hatte das Hamburger Straßensystem endgültig ausgedient, himmelte die Linie 2 ein letztes Mal durch unsere Stadt. Was eine Fahrt aufs endgültige Abstellgleis sein sollte, wurde zur Abschiedsfeier mit großem Bahnhof: ein Tag der offenen Tür mit HVV-Festprogramm, wobei jeder, der Lust und Laune verspürte, Waspensteine demonstrieren und ersticken konnte. Die Erlöse gingen an das Rote Kreuz.

Die populärste aller ehemals 18 Hamburger Straßenbahnlinien verabschiedete sich von den Hanseaten mit einem Riesenspektakel. 300 000 Menschen standen Späher, als die „2“ auf ihre Abschiedstour ging. Sie winkten aus Fenstern und von Balkonen, alte Frauen legten Groschen auf die Schienen, Kinder schwenkten Fähnchen. Dies war mehr als ein nostalgischer Abschied, es war eine Demonstration für die Straßenbahn. Über Jahrzehnte hinweg war die beliebte „Elektrische“ das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel Hamburgs.

Das städtische Straßennetz hatte 1956 mit 18 Linien und einer Streckenlänge von 167 Kilometern seine größte Ausdehnung erreicht. Unter Berücksichtigung der damaligen Verkehrsleistungen aller heute im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) zusammengeschlossener Unternehmen entfielen auf die Straßenbahn rund 40 Prozent des öffentlichen Personennahverkehrs. Das Auto hatte noch nicht übernommen. In den 60er Jahren hatte der HVV im Innenstadtbereich mit stark zurückgehenden Fahrgastzahlen zu kämpfen. Das dichtgelegene Netz attraktiver Verkehrsleistungen erwies sich infolge der verstärkten Abwanderungen ins Umland als nicht mehr rentabel. Es mühten alternative Routen geschaffen werden und zu den neuen Wohngebieten Einkaufszentren und Arbeitsstätten am Rande der Stadt. Das hatte kostspielige Konsequenzen für den HVV. Der zunehmende Autovekehr und der Glaube an die Attraktivität und Überlegenheit

Schublenbusse vom Typ Daimler-Benz O 305 G eingesetzt. Die Stilllegung der Linie 2 ergab nach HVV Berechnungen erhebliche Kosteneinsparungen.

Von insgesamt 187 Straßenbahnkilometern im Jahre 1956 schrumpfte das Netz auf 72 Kilometer im Jahre 1971. 1974 gab es von ehemals 18 T-100ern nur noch sieben; 1976, zwei Jahre vor Gesamtstilllegung, verkehrten auf einer Streckenlänge von rund 30 Kilometern nur noch drei Linien. Triebwagenbestand: 95 Fahrzeuge ein-

wahr. Die Fahrgastzahlen stiegen kontinuierlich an. An Werktagen sind es rund 1,7 Millionen, die auf das zuverlässige Angebot des Verkehrsverbundes setzen.

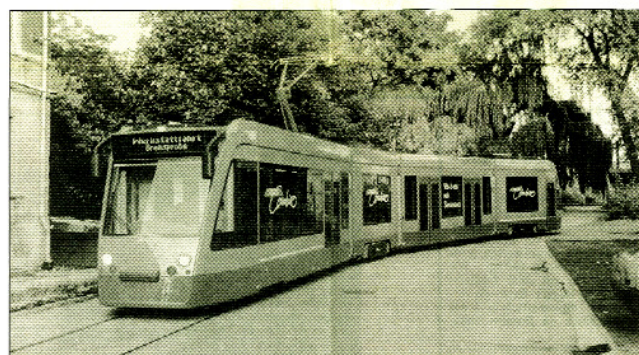
In den 90ern versteht sich der Hamburger Verkehrsverbund vor allem als Dienstleister, er will den Wettbewerb um die Straße gewinnen. Eine flotte Außenwerbung suggeriert Fahrkomfort und garantierte Stauvermeidung 300 000 tägliche Pendler sind zu befördern. Das sind 478 Millionen Ver-

kehrten. Sechzig Straßenbahnwagen mit 84 Sitz- und 128 Stehplätzen werden unterwegs sein. Teilweise auf den gleichen Strecken wie vor 20 Jahren. Die Stadtbahn, so fällt das Gutachten der Intranplan Consult 1994 zusammen, sei voll in das Verkehrsangebot integrierbar. Straßen müßten ausgebaut werden. Alle quantitativen Erfordernisse sind in der Stadtbahnplanung

Im Mai 1997 beauftragte der Senat in einem Grundsatzbeschluss

Elegant und bequem: Der Fahrzeugpark

Welcher Fahrzeugtyp welchen Herstellern zu welchem Preis von der HVV beschafft werden wird, bleibt vorerst offen. Standardfahrzeuge, ohne integrierte Extras wie Audio/Video/Telekommunikationssysteme, kosten zur Zeit rund drei Millionen Mark. Für die bisherigen Arbeiten, zum Beispiel zur Trassierung und zur Entwicklung des Betriebskonzepts, wird seitens des HVV folgendes „Dimensionsumfragefahrzeug“ definiert. Niederflriges Fahrzeug mit Einstiegshöhe von 30 Zentimetern. Zwei-Lichtachsen-Fahrzeug mit Doppelgelenk, drei Türen pro Fahrzeugseite, 1435 Millimeter Spurweite, Antrieb durch 750 Volt Gleichstrom, 30 Meter Länge, 2,65 Meter Breite, 94 Sitzplätze. Geringer Energieverbrauch, vermindertem Wartungs- und Instandhaltungsaufwand.



So könnte die Stadtbahn aussehen: Zwei-Richtungs-Fahrzeug, moderner Niederflrwagen mit Doppelgelenk

hatte die Hamburger Hochbahn AG (HHA) mit billigerer Unterstützung von Senat und Bürgerschaft die durch den Zweiten Weltkrieg unterbrochene Schnellbahnplanung fortsetzt. Nach der Blütezeit der Stadtbahn wurde von 1964 an aufgrund eines Senatsbeschlusses von 1958 mit der schrittweisen Linienstilllegung begonnen.

Der Abbau des bis dahin leistungsfähigen Straßennahverkehrs war von flankierenden, linienreinen Bussen in einem integrierten Verkehrssystem. Dabei obliegt den Schnellbahnen die Dedikation der Hauptverkehrsströme zwischen den Wohngebieten und den Arbeitsstätten über längere Entfernungen, während Busse die „Zubringer- und Verteildienste zu den Schnellbahnen leisten sollen. 1989 kommt die Trendwende im öffentlichen Nahverkehr, seither nimmt die Bevölkerung das HVV-Angebot verstärkt

benutzend. Im Jahr 1996 im fast drei Millionen Menschen umfassenden Einzugsgebiet. Tendenz steigend. Um gegenwärtigen und kommenden Aufgaben gerecht zu werden, sieht sich der HVV gezwungen, über die Wiedereinführung der allbewährten und erfolgreichen Straßenbahn nachzudenken. Angesichts des für alle immer bedrohlicher werdenden Verkehrsinfarkts in den Innenstädten unserer Metropolen, macht die Straßenbahn plötzlich sowohl ökonomisch als auch ökologisch wieder Sinn.

Attraktiv, wirtschaftlich und geeignet, beklagte Zersiedelungstendenzen zu stoppen, erfährt die Tram weltweit eine Renaissance. Sie gilt als zeitgemäße Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Die Straßenbahn bringt Fahrgastzuwachs von 20 bis 30 Prozent. Der Neubau von einem Kilometer Doppelgleis in der Innenstadt kostet

jeder Bus. Soweit wie möglich polli ste auf eigenem Bahnkörper, ein computerisiertes Verkehrsleitsystem sorgt für Vorrang im Verkehrsfluß, und der Fahrgast kommt schneller und billiger an sein Ziel als mit dem Auto. Diesen Argumenten konnte und wollte sich der Senat, inspiriert von Erfolgserlebnissen anderer Städte, nicht verschließen. So fahren Zürichs 350 Straßenbahnen täglich ungerechnet zweimal um den Globus. Das Netz ist dicht. Die Straßenbahn hat Vorfahrt, kommt oft, tagtäglich alle fünf, später bis Mitternacht alle zwölf Minuten.

Die Planungsvorgänge des Senatsbeschlusses von 1995 sehen den Bau eines Straßennahverkehrs auf unabhängiger Trasse bis zum Jahre 2000 vor. Vier Linien sollen wieder auf einer Gesamtlänge von 26,1 Ki-

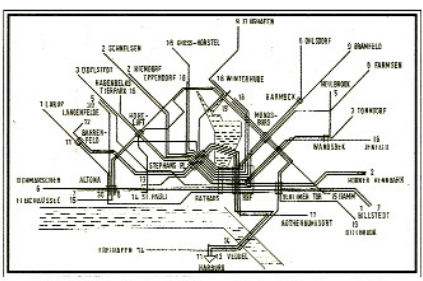
Straßenbahn-Friedhof an der Ostsee

Eine verschüttete Schienenstrecke an der Gärtnerstraße, der alte Dreifachloketstrecke - letzte Zeugnisse einer schienenmobilen Zeit, als cremefarbene Großraumtriebwagen aus den 50er Jahren vom Typ V8 noch zum alltäglichen Straßenbild Hamburgs gehörten. Exemplare dieser „Samba“-Wagen sind heute noch auf dem Gelände der Hamburger Hochbahn in der Hellbrookstraße sowie in einem Wilhelmshöher Bundesbahnloketenpark zu bewundern. Auf dem Gelände des Vereins Hamburger Verkehrsamt (VVM) am Schöninger Strand/Ostsee ruht eine einmalige Sammlung historischer Hamburger Straßenbahnfahrzeuge darin. Ein Dornröschenschlaf ohne Wiederkehr? Ja, denn die Zukunft des städtischen Schienenverkehrs in Hamburg wird moderner dalkommen.

Gegen 20,1 Kilometer Schienenstrecke, Fahrzeugpark, Haltestellen, Depot, Werkstätten, Stromversorgung und Leitstelle dieses ganzes Paket wird zu 60 bis 70 Prozent aus Bundesmitteln refinanziert, rund 30 Prozent bringt die Stadt Hamburg auf. Die jeweiligen Kostenträger ermitteln sich über ein Bewerbsverfahren, das dem Gemeinverkehrrs-Finanzierungsstatus zugrunde liegt, das den Nahverkehr aus der Mineralölsteuer kofinanzieren. Insider empfehlen daher zur Entlastung die in Paris und Oslo bewährte Finanzierungsweise einer Nahverkehrsabgabe erneut zu prüfen. Aber Juristen hemmeln bereits Inkassoprobleme und Grundrechtseinschränkungen, die Idee gilt als praktisch gescheitert. Die geplante Kurskorrektur des Personennahverkehrs versteht sich auch als ausgesprochen wirtschaftsfreundlich, entstehen doch mit Bau und Betrieb der Stadtbahn zahlreiche Langzeitarbeitsplätze. Daß die Stadt mit diversen Verkehrsprojekten derzeit noch andere Prioritäten setzt, muß dem Stadtbahnbau nicht hinderlich sein. Hamburg steht, geht alles nach Plan, am Anfang einer „elektrisierenden“ Entwicklung.

Hanseatische Schienenherrlichkeit: Von der Pferdeisenbahn bis zum Niederflurwagen

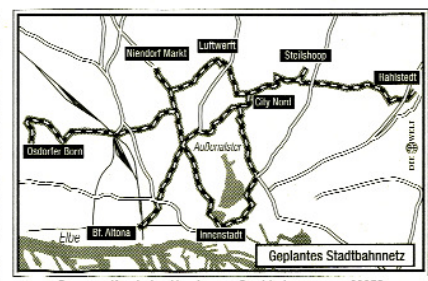
Die Geschichte der Straßenbahn spiegelt die Entwicklung unserer Stadt – Über achtzig Jahre schob die „Elektrische“ Dienst, jetzt soll sie wiederbelebt werden



Flächendeckend: das Hamburger Straßennetz von 1956

Hamburg und die Straßenbahn. Stationen einer elektrisierenden Liebe. 1864: Auf Befehl des Hohen Senats wird ein Gesetz „betreffend die Pferde-Eisenbahnen auf Hamburgischem Gebiet“ veröffentlicht. Artikel 8 räumt den Pferdebahnen alle Vorteile vor. 1880: Gründung der „Großen Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft“. 1886: Erste elektrische Straßenbahn von Barkbeck in die Innenstadt. 1893: Inbetriebnahme des Hamburger Grundnetzes. 1896: 400 „Elektrische“ verdrängen allmählich die Pferde-Eisenbahn, deren letzte Linie von Wandsbek nach Jüthorn aber erst 1922 eingestellt wird. 1904: Hamburg wird Millionenstadt. Die Straßenbahn fährt im Minutenakt und befördert 121 Millionen Fahrgäste pro Jahr. 1913: Hamburg verfügt über 40 Straßenbahnlinien. 1929: Neue Blütezeit der Straßenbahn neben U-Bahn und S-Bahn. 1939: Formulierung des Konzepts einer Straßenschnellbahn auf eigenem Bahnkörper. 1955: Auf 18 Straßenbahnlinien und 187 Netzkilometern werden 266 Millionen Menschen pro Jahr befördert. Neubaustrecke nach Lurup als letzte Erweiterung des Streckennetzes. 1958: Senatsbeschluss zur schrittweisen Linienstilllegung, Erweiterung des U-Bahnnetzes. 1968: Das Auto, Symbol wirtschaft-

lichen Aufschwungs, verdrängt die Tram. 1978: Die Linie 2 wird am 30. September als letzte Straßenbahnstrecke stillgelegt. 1991: Wiedereinführung der Straßenbahn von der SPD im Wahlkampf neu versprochen. 87 Prozent der Hamburger sind dafür. Gutachten stellt Machbarkeit, Finanzierbarkeit und verkehrspolitischen Sinn der Stadtbahn fest. 1992: Senatsgutachten „Untersuchung für die Entscheidung über die Einführung einer Stadtbahn in Hamburg“. Regierungsprogramm: 26,1 Kilometer Schiene mit vier Finanzstrecken. 1995: Abschlussgutachten des Senats zur Einführung der Stadtbahn bis zum Jahre 2000.



Raumgreifend: das Hamburger Stadtbahnnetz von 2005?