

# Hamburg: Die Straßenbahn kommt zurück an die Elbe



Auf der Südseite der berühmten Speicherstadt entsteht derzeit die HafenCity – rechts, von Kränen umringt, die Baustelle der wegen explodierender Kosten umstrittenen „Elbphilharmonie“. Unter dem Hafenbecken wird die U 4 verkehren und den neuen Stadtteil anbinden. Von der gepriesenen Skyline der Hafen-city wird der Fahrgast, anders als in einer Stadtbahn, leider nichts sehen...

In Hamburg wird erneut die Wiedereinführung der Straßenbahn als moderne Stadtbahn geplant. Über die Geschichte dieser Pläne sprachen wir mit Michael Wendt, der von 1988 bis 1990 als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Arbeitsbereich Verkehr/Stadtentwicklung für die GAL-Bürgerschaftsfraktion in Hamburg arbeitete. Als Leiter des damals entstandenen Arbeitskreises Verkehr war er mit für die Entwicklung einer verkehrspolitischen Gesamtstrategie verantwortlich, in deren Rahmen sich die ersten Ansätze für die Wiedereinführung der Straßenbahn einfügten. Er ist heute als Mobilitätsmanager bei einem Landkreis und Aufgabenträger für die Planung sowie Finanzierung des ÖPNV zuständig und daneben beratend tätig.

„stadtverkehr“: In zahlreichen europäischen Metropolen hat die Stadtbahn in den letzten Jahren eine von vielen kaum erwartete Renaissance erfahren. Nun wird auch in Hamburg der Wiederaufbau eines Stadtbahnnetzes vorbereitet. Woher kommt diese scheinbar plötzliche Kehrtwendung genau im 30. Jahr nach Einstellung der letzten Straßenbahnlinie?

Wendt: Zum einen kam diese Kehrtwendung nicht plötzlich sondern steht am Ende eines bald 20 Jahre währenden Denk- und Diskussionsprozesses. Zum anderen ist der Wiedereinstieg in ein oberirdisches, straßengebundenes Schienenverkehrssystem alles andere als einfach – und zwar weder planerisch, noch wirtschaftlich, noch politisch.

„stadtverkehr“: Was führte denn vor ziemlich genau 20 Jahren zum Nachdenken über die Wiedereinführung der Straßenbahn?

Wendt: Da muss man ausholen und zurückgehen in die späten 60er Jahre. Der Straßenverkehr war auch in Hamburg beträchtlich angewachsen, behinderte die Straßenbahn allerorten und wurde – so empfand man das damals – von dieser weit mehr behindert. Zudem war das System weitgehend verschlissen; technisch, teilweise wirtschaftlich, vor allem aber wohl im Ansehen der Öffentlichkeit. Über Jahre hatte man bereits die Linie verfolgt, mittelfristig zwischen straßenunabhängigen Schnellbahnen und dem Bus kein weiteres System mehr zu erhalten. Dem entsprach auch die wohl dem Zeitgeist gemäße Vorstellung, Trabantensiedlungen wie Osdorfer Born oder Steilshoop selbstverständlich an U- oder S-Bahn anzuschließen und den Bus mehr oder weniger als Zubringer zu den Schnellbahnen zu etablieren – was in sich ja auch schlüssig gewesen wäre und sinnvoll hätte sein können. 1975 wurde es dann ernst und es sollte den letzten fünf Linien an den Kragen gehen. Zu diesem Zeitpunkt legte der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) der Wirtschaftsbehörde eine „Un-

tersuchung zur Lage der Straßenbahn in Hamburg“ vor, die schließlich 1977 aktualisiert (zu diesem Zeitpunkt verkehrten bereits nur noch drei Linien) in die Senatsdrucksache 8/2300 einfluss. Darin war von U- oder S-Bahnen als Straßenbahnersatz, angesichts exorbitanter Investitionskosten realistischerweise, schon nicht mehr die Rede. Stattdessen wurden die Vorzüge des Busses als Straßenbahnersatz gepriesen. Er sei preiswerter, schneller, pünktlicher als die (seinerzeit allerdings bereits auf Verschleiß gefahrene) Straßenbahn, zudem sicherer, biete mehr Sitzplätze und wäre sogar umweltfreundlicher. Letzteres mag verblüffen, gelten elektrische Verkehrsmittel doch als vergleichsweise „ökologisch“. Des Rätseis Lösung: „Die Abgas-Emissionen des Diesel-Busses enthalten zwar

- 68 -

gegenüber der Buslösung höheren Betriebskostenaufwand verursachen. Eine grundlegende Modernisierung würde kostspielige Investitionen voraussetzen und die Betriebskostendifferenz der Straßenbahn zum Bus weiter vergrößern. Im Hinblick auf die finanzielle Situation des Hamburger öffentlichen Nahverkehrs können wir einer solchen Entwicklung nicht das Wort reden.

(121) Wir haben Verständnis dafür, daß ein Teil unserer Straßenbahnfahrgäste sich mit diesem Verkehrsmittel verbunden fühlt und es nicht missen möchte. Wir verkennen auch nicht, daß dabei die bessere Laufruhe der Straßenbahn ins Gewicht fällt. Trotzdem dürfen wir aus bisherigen Erfahrungen heraus erwarten, daß diese Fahrgäste nach einer Umstellung auf den Busbetrieb dessen unbestreitbare verkehrliche Vorteile mit der Zeit erkennen und würdigen werden.

(122) Es bleibt einer politischen Entscheidung vorbehalten, welche der einzelnen Busstufen zu verwirklichen ist. Schon die Stufe 1 mit der höchsten Einparungsrate ist

In einem Gutachten empfahl der HVV dem Senat 1975, die eingeleitete Stilllegung der Straßenbahn zu Ende zu bringen. Zwar wurden Sentimentalitäten der Fahrgäste befürchtet, die Überzeugungskraft der modernen Busflotte aber höher bewertet. *Abbildung: M. Wendt*

Besprechung  
am 13. Oktober 1937

über Verkehrsfragen.

Anwesend:  
Senator Dr. Nieland,  
Regierungsassessor Jürgens,  
sowie der Unterschriftete.

Regierungsassessor Jürgens beweist anhand von Schaubildern, daß der Ausbau weiterer Untergrund Schnellbahnen für Hamburg nicht erforderlich ist. Die Verkehrsleistungen einer neuen Untergrund Schnellbahn können mit derselben Geschwindigkeit auch durch Straßenschnellbahnen auf eigenem Bahnkörper erzielt werden. Ein weiterer Vorteil derartigen Straßenschnellbahnen ist, daß die Verkehrsteilnehmer nicht durch anonyme Tunnels, sondern über schöne neue Straßen durch die Stadt befördert werden. Die Kosten einer derartigen Straßenschnellbahn belaufen sich auf etwa 0,3 Mill. RM je km, während eine Hochbahn 4 Mill. RM und eine Untergrundbahn 10 Mill. RM Baukosten je km erfordern. Mit weniger Geld, als der Bau von Untergrundbahnen erfordert, wird durch diese Regelung zugleich eine zweckmäßige Verkehrsregelung und der Ausbau breiter Straßen erreicht. Auch

Vor 70 Jahren hatte man die Perspektiven der Straßenbahn – auch und gerade im Verhältnis zu Schnellbahnen – noch gänzlich anders bewertet, wie diese Gesprächsnotiz aus dem Jahr 1937 dokumentiert. *Abbildung: M. Wendt*

und Hansestadt Hamburg — 8. Wahlperiode

	Bewertungsvorteil	
	Straßenbahn	Bus
1. Betreiber		
1.1 Geringe Kosten .....		+
2. Fahrgäste		
2.1 Kurze Reisezeit, große Pünktlichkeit .....		+
2.2 Hoher Fahrkomfort (Laufruhe) .....	+	
(Sitzplätze) .....		+
2.3 Hohe Sicherheit .....		+
3. Allgemeinheit		
3.1 Geringe Investitions- und Folgekosten für die öffentliche Hand ..		+
3.2 Minimierung der volkswirtschaftlichen Kosten .....		+
3.3 Förderung der Stadtentwicklung, geringe Beeinträchtigung des Stadtbildes .....		+
3.4 Geringe Umweltbelastung (Schadstoffemissionen) .....	+	
(Lärm) .....		+
3.5 Hohe Krisensicherheit/niedriger Energieverbrauch .....	+	+
+ = Eindeutige Überlegenheit des Verkehrssystems, bezogen auf Hamburg		
++ = Jeweils ein Kreuz in jeder Spalte bedeutet, daß eine eindeutige Überlegenheit nicht nachzuweisen ist.		

Auszug aus der Bürgerschaftsdrucksache 8/2300 vom 8. Februar 1977: fast alle Argumente sprachen für den Bus als Straßenbahnersatz...

Aufnahmen und Abbildungen ohne Vermerk: M. Wendt oder Sammlung M. Wendt



Tw 3633 hält 1978 in der Grindelallee, wo bereits Fahrgäste Richtung Rathausmarkt warten. Wenige Wochen später wird der Gleiskörper zur Busspur geworden und die Straßenbahn in Hamburg Geschichte sein. Wer hätte damals gedacht, dass 30 Jahre später die Rückkehr der Straßenbahn in die Grindelallee vorbereitet wird?  
Aufnahme: R. Dodt



Die Großsiedlung Osdorfer Born wartet seit Jahrzehnten auf eine schienengebundene ÖPNV-Anbindung. Die 1955 letzte realisierte Straßenbahn-Neubaustrecke nach Lurup wurde nicht verlängert sondern 1977 eingestellt. Nun gibt es die realistische Chance, den Osdorfer Born an ein neues Straßennetz anzuschließen.

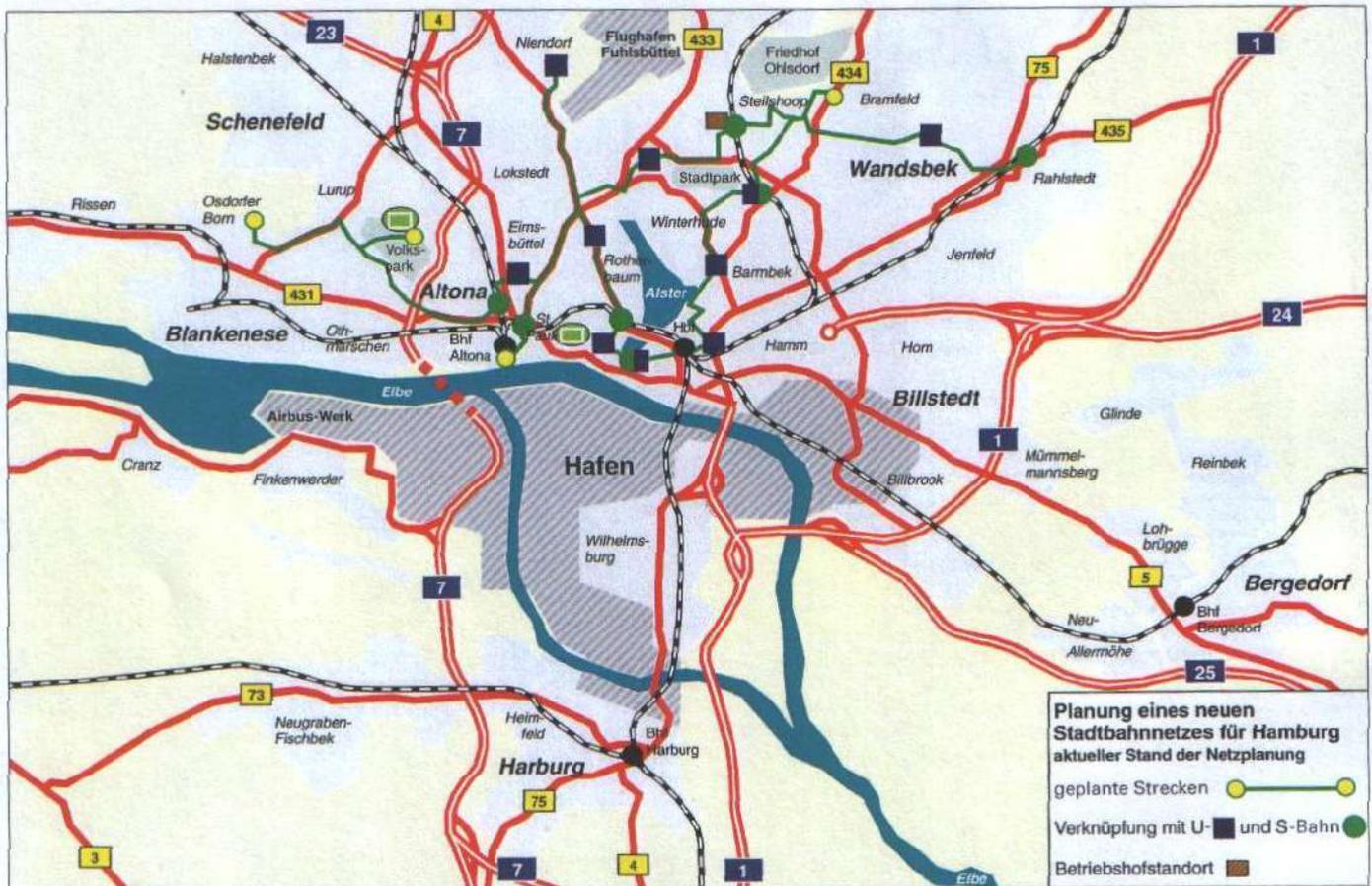
Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Schwefeldioxid, doch ist hier zu bedenken, daß das Ausmaß dieser Emissionen im Vergleich zu einem Personenkraftwagen (Benzin) so gering ist, daß es praktisch nicht ins Gewicht fällt. Man mag darüber heute schmunzeln, sollte aber nicht vergessen, dass die Feinstaub-Diskussion erst 20 Jahre später zu einem Thema wurde. Ergänzend wurde auf die (damals sicher realistisch) größere Lärmemission der Straßenbahn verwiesen, während man den im Gutachten noch enthaltenen Hinweis auf die jährlich 600 t aufgewirbelten Bremsstaub in der Senatsumgebung diskret übergang... 1975 war es übrigens die seinerzeit oppositionelle CDU-Fraktion gewesen, die in der Bürgerschaft vergeblich dafür plädierte, Straßenbahnen allenfalls durch Schnellbahnen, nicht aber weiter durch Buslinien zu ersetzen. Am 1. Oktober 1978 rollte dann zum letzten Mal, eskortiert von über 100.000 Hamburgern, die Linie 2 vom Rathausmarkt ins Depot am Nedderfeld.

„stadtverkehr“: Es folgte die Reorganisation des Busnetzes, was ja eigentlich die prognostizierten Verbesserungen im ÖPNV insgesamt hätte bringen sollen.

Wendt: Sicher hatte man sich damit auch alle Mühe gegeben, die Liebe der Hamburger zu ihrer Tram aber wohl doch unterschätzt. Bemerkenswerterweise titelte „Die Welt“ schon am 28. Juli 1979 – also nicht einmal ein Jahr später „Experten: Hamburg bekommt wieder eine Straßenbahn“. Dem markigen Statement des ehemaligen Wirtschaftssenators Kern von 1975 („Der öffentliche Nahverkehr soll wirtschaftlich fahren. Auf Emotionen können wir da keine Rücksicht nehmen“) hielt „Die Welt“ damals entgegen: „In Hamburg sind, gegen lautstarke Proteste aus der Bevölkerung, in Exekution eines von der energiepolitischen Entwicklung längst überholten Grundsatzbeschlusses, alle Straßenbahnlinien stillgelegt worden. Schienen wurden aus den Straßen gerissen, um dieser Stilllegung einen endgültigen Charakter zu verleihen. Dennoch sei die Vorhersage gewagt: Spätestens im Jahre 1990 wird es in Hamburg wieder eine Straßenbahn geben. Falls nicht, wird wenigstens deren Wiedereinführung vorbereitet.“ HVV-Direktor Westphal war es schließlich, der diesen Diskussionen energisch entgegentrat: „Wir bauen in Hamburg konsequent das Schnellbahnnetz aus. Für die kleineren Verkehrsströme haben wir die Busse. Dazwischen ist kein Platz für ein drittes System. Unser Weg ist: In der Innenstadt Priorität für die Schnellbahn.“ Kaum jemand, wohl am wenigsten der HVV-Direktor, hätte erwartet, dass sich die Prophezeiung der „Welt“ nahezu punktgenau erfüllen sollte – und dies war kein Zufall.

„stadtverkehr“: Wie kam es, dass gerade um das Jahr 1990 herum die Wiedereinführung der Straßenbahn in Hamburg tatsächlich zu einem politischen Thema wurde?

Wendt: 1989 hatte die GAL-Bürgerschaftsfraktion eine große Anfrage zur Situation des ÖPNV in Hamburg formuliert. Hintergrund war die notwendige Formulierung realistischer und eben nicht populistischer Forderungen, die sich in eine Gesamtstrategie einfügen sollten. Daran arbeitete ein nicht parteipolitischer Arbeitskreis, in dem Experten unterschiedlicher Lager und auch aus den Verkehrsunternehmen mitwirkten. Die Antwort auf die große Anfrage führte schließlich dazu, dass der schon vorher angelegten Straßenbahnkonzeption plötzlich ein völlig neues Gewicht und auch entsprechende Öffentlichkeitswirkung zukam. So war u.a. die Busbeschleunigung durch Busspuren 1975 noch als notwendige Flankierung der Straßenbahnstilllegung propagiert worden – zwölf Jahre später musste der Senat einräumen, dass von den 22 km Busspuren ganze 2 km nicht auf den vormals auch schon vorhandenen Straßenbahnschienen verliefen. Busbeschleunigung durch Umverteilung von Verkehrsraum: weitgehend Fehlangelegenheit. Bei 65 % der Buslinien wurde in der Hauptverkehrszeit ein Maximalquerschnitt von mehr als 90 % Sitzplatzauslastung erreicht, bei sage und schreibe 18 Linien sogar in Nebenverkehrszeiten. Da es sich hier um Linien handelte, die bereits mit kurzer, z.T. sehr kurzer Taktfolge verkehrten, war klar, dass hier mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand eine Attraktivitätssteigerung – die wäre ja Voraussetzung für die auch vom Senat verfolgte Verkehrsverlagerung gewesen – kaum noch drin gewesen wäre. Vereinfacht: die Straßenbahn eignet sich zur Zugbildung und kann insofern in der Kapazität angepasst werden, ein zusätzlicher Bus (also der Sprung vom Fünf- zum Zweieinhalb-Minuten-Takt) verdoppelt dagegen automatisch die Betriebskosten. Dies sind nur einige der Aspekte, die schließlich 1990 in eine breite öffentliche Debatte mündeten. Und nicht nur das. Im gleichen Jahr gab der Senat ein Gutachten in Auftrag, um die Sinnfälligkeit einer Straßenbahn-Renaissance zu überprüfen. Es ist viel spekuliert worden, ob dieses Gutachten eigentlich nur die Diskussion beenden sollte, oder (wie seinerzeit vermutet) vom FDP-Wirtschaftssenator als populistische Wahlkampfmunition gedacht war – im Ergebnis eröffnete es einen sehr sachlichen und insofern langfristig auch fruchtbaren Diskurs. Der Tenor lautete: es lohnt sich, unbedingt weitere Prüfungen anzustellen, denn völlig abwegig sei eine Rückkehr zur Straßenbahn nicht. Investitionen von rund 700 Mio DM stünde ein möglicher Verkehrszuwachs



Die skizzierte Netzplanung macht die Dimension des Projekts deutlich: es geht keineswegs um eine als „Prestigeobjekt“ taugende Referenzstrecke, sondern um ein funktionierendes, in den übrigen ÖPNV gut eingepasstes System. Abbildung: M. Wendt

von 20 % gegenüber, womit die Wirtschaftlichkeit herzustellen wäre. Die Diskussion ging schnell (man befand sich im Vorwahlkampf und eine TV-Umfrage hatte 87 % Zustimmung bei den Hamburgern ergeben!) in eine absehbare Richtung: nach der GAL, der CDU und schließlich auch der FDP befand sogar die SPD: die Option Wiedereinführung der Straßenbahn lohnt weitere Schritte. Ab diesem Zeitpunkt wurde in Berichten und Veranstaltungen häufiger von der „Stadtbahn“ als von der Straßenbahn gesprochen. Zwar handelte es sich bei dieser eigentlich nur um die zeitgemäße Weiterentwicklung der guten alten Tram, aber diese Feinheit gestattete es auch den vormaligen Totengräbern, nun ohne Gesichtsverlust für die Wiederauferstehung zu plädieren: nein, eine Rückkehr zur alten Rüttel-Tram wolle man selbstverständlich nicht – man befürwortete die moderne, schnelle, kaum hörbare und irgendwie zeitgemäße Bahn. Eine Spezifizierung, derer es freilich nicht bedurft hätte: niemand wollte schließlich die längst verschrotteten Falkenried-Entwicklungen V 6 oder V 7 zurückholen... Um dies zu dokumentieren, ließ Bürgermeister Voscherau sogar im Rathaus neue Stadtbahnmodelle präsentieren, nach dem er für einen Wahlkampfsport in einem ausrangierten V 7 posiert hatte, und selbst HVV-Chef Westphal freute sich medienwirksam angesichts nunmehr niederfluriger Straßenbahnfahrzeuge.

„stadtverkehr“: Nach der Wahl, 1994, sah dann aber alles plötzlich anders aus. Statt einer Straßenbahn gab es wieder nur neue Gutachten.

Wendt: Das ist zwar richtig, aber immerhin mündeten diese in ein erstes belastbares Konzept, bestehend aus vier Linien auf 28 km. Nicht nur Steilshoop sollte nun statt der U-Bahn auf dem Dach (für 480 Mio DM) endlich eine Straßenbahn in die Hand (für 120 Mio DM) bekommen, auch der Osdorfer Born sollte angeschlossen werden – ein verkehrlich vernünftiges, politisch aber durchaus riskantes Vorhaben, war doch am 30. Oktober 1955 gerade nach Lurup die letzte Straßenbahn-Neubaustrecke in Betrieb gegangen und 1977 zum Leidwesen vieler Hamburger eingestellt worden. SPD-Bausenator Wagner, in der Hamburger Verkehrspolitik ein Schwergewicht, trat in der Hamburger Morgenpost vom 1. Juli 1994 die Flucht nach vorn an: er räumte unumwunden ein, die Einstellung der

Straßenbahn sei 1978 ein Fehler gewesen. 1995 legte das Forsa-Institut eine Repräsentativumfrage zu Verkehrsthemen in Hamburg vor. Interessant dabei für den Verkehrsplaner: sowohl die (inzwischen längst realisierte) damals noch umstrittene 4. Elbtunnelröhre (59 %) als auch die Rückkehr der Straßenbahn (52 %) wünschte sich eine klare Mehrheit der Hamburger. Als nahezu zeitgleich durchsickerte, dass der SPD-Senat nun offenbar wiederum die im Wahlkampf noch hochgehaltene Stadtbahn ausbremsen wollte, kommentierte selbst die in Hamburg als SPD-nah geltende Morgenpost (22. April 1995): „Was wurde da gestern in der Nähe der Baubehörde eingeläutet: eine Test- oder eine Geisterfahrt? (...) Noch hat der Senat die Gelegenheit, sein Wahlversprechen einzulösen. Bricht er es nach Jahren der Hoffnung doch noch, dann muss er dabei einkalkulieren, daß er womöglich bei der Wahl 1997 selbst unter die Räder kommt.“ Man darf schließlich nicht vergessen und unterschätzen, dass parallel zu diesen Diskussionen und Winkelzügen immer mehr Metropolen (1992: Baltimore, 1994: Denver, Izmir, Lille, Manchester etc., 1995: Sidney u.a.) weltweit die Renaissance der Straßenbahn längst eingefäutet hatten!

„stadtverkehr“: Den nächsten Anlauf gab es dann tatsächlich 1997, als die SPD nur mit Hilfe der GAL regieren konnte und diese im Koalitionsvertrag ein „Planfeststellungsverfahren mit hoher Priorität“ durchgesetzt hatte. Und wiederum blieb es beim Anlauf...

Wendt: Das ist zumindest nicht ganz richtig, denn wie vereinbart waren die Planungen ja bis zum Startpunkt eines Planfeststellungsverfahrens gebracht worden und Insider versichern noch heute glaubhaft, bei einer Neuauflage von Rot-Grün wäre dessen Einleitung in der Tat nur noch „Formsache“ gewesen. So kam es zwar aus bekannten Gründen zunächst anders, ein in sich schlüssiges, umsetzungsreifes und später ggf. leicht anzupassendes Gesamtkonzept lag aber immerhin seitdem in der Schublade. Und genau darauf baut die derzeit unter Schwarz-Grün verfolgte Planung auf.

„stadtverkehr“: Zwischenzeitlich wurde, soweit bekannt, von einigen auch noch ein ganz anderes System in die Diskussion gebracht: eine oberirdisch als „Quasi-Stadtbahn“ verlängerte U-Bahn. Wie ernst war dieser Vorstoß zu nehmen?

Wendt: Da diese „Idee“ u.a. von Hochbahn-Chef Elste ins Spiel gebracht und aus den Reihen der CDU spontan ein gewisses Wohlwollen gezeigt wurde, war es sicher mehr als nur das Störfeuer, das viele Insider dahinter vermuteten. Gleichwohl sprachen viele gute Gründe dagegen: die Hamburger U-Bahn hängt an einer seitlichen Stromschiene und könnte so nicht im Straßenraum fahren, Hybridsysteme wären zwar denkbar, letztlich aber kaum wirtschaftlich – von den erforderlichen Haltestellenanlagen (man denke an die Einstiegshöhe!) ganz zu schweigen. Zudem resultiert die solide Wirtschaftlichkeit ja gerade aus einem Streckennetz, das drei Ziele erreichen muss: die Substituierung „überlasteter“, also schnellbahnwürdiger Buslinien, die den fälligen Anschluss peripherer Großsiedlungen und schließlich die Herstellung bestimmter Tangentialverbindungen. Dies geht mit einem separaten aber ins System integrierten Straßen- bzw. Stadtbahnssystem letztlich viel einfacher (und auch billiger), als immer von den Schnellbahntrassen aus planen zu müssen. Zudem würde letzteres zwangsläufig aufwendige Umbauten an vielen unterirdischen oder aufgestellten Anlagen bedeuten und im Betrieb die z.T. schon an der Belastungsgrenze beanspruchten Strecken zusätzlich frequentieren – unterm Strich hätte man so womöglich die Probleme der verschiedenen Systeme gebündelt, ohne sich die Vorteile eines neuen straßengebundenen Schienenverkehrsmittels wirklich zu erschließen. Mit so etwas würde man vielleicht strategisch die Straßenbahn verhindern, dem ÖPNV insgesamt aber allenfalls einen Bärendienst erweisen.

„stadtverkehr“: Bleiben aber doch die Kosten, die schließlich die Wiedereinführung eines weiteren Systems zwischen Schnellbahn und Bus zwangsläufig mit sich bringen muss – wie hoch würden Sie diese insgesamt schätzen?

Wendt: Diese hängen natürlich von vielen Details ab, über die – soweit mir bekannt – noch gar nicht entschieden worden ist: Welche Fahrzeugtypen sollen zum Einsatz kommen? Wie werden dementsprechend die barrierefrei auszugestaltenden Haltestellen aussehen? Wird man in erster Linie eigene Gleiskörper anstreben oder, gerade in den engeren Stadtteilzentren, auf die anderswo gut funktionierenden „Signaltrassen“ (Straßenbahn fährt im Straßenraum, wird aber signalgesteuert zum Pulkführer) setzen? Außerdem sollte man nicht ausschließlich die Investitionen betrachten und darüber die Betriebsergebnisse vergessen. Gerade die ersten in Betrieb gehenden Strecken müssen bereits sinnvolle Linien ermöglichen. Dazu gehört es, weder sinnlos Schnellbahnlinien zu konkurrenzieren, noch Schnellbahnhaltestellen um jeden Preis zu meiden. Die intelligente Verknüpfung der Systeme wird unterm Strich den besten Nutzen für den ÖPNV insgesamt bringen. Da braucht man aber, davon bin ich überzeugt, keine Sorge zu haben: die Fachleute von Hochbahn und HVV verstehen davon eine Menge. Wird die „Wiedereinführung der Straßenbahn“ politisch vorgegeben, steht eine planerisch vernünftige Umsetzung m.E. außer Frage. Nach allem, was ich bisher gehört habe und wie sich Planungen üblicherweise entwickeln, gehe ich von einem Investitionsvolumen von vielleicht 200 bis 300 Mio EUR aus. Das ist aber logischerweise sehr grob geschätzt. 300 Mio EUR sind fraglos viel Geld – unterm Strich jedoch kaum mehr, als für die 3 km der Flughafen-S-Bahn oder das Prestigeobjekt der „U 4“ (unterirdische Erschließung der neu entstehenden Hafencity) ausgegeben wurde bzw. wird. Beide Projekte können die Funktionalität des ÖPNV insgesamt natürlich nicht ansatzweise so aufwerten, wie es ein rund 50 km langes Stadtbahnssystem leisten wird, das zusätzlich eine Fülle leistungsfähiger Verbindungen ermöglicht und bestehende Netzlücken sowie Kapazitätsengpässe beseitigt.

„stadtverkehr“: Ist also die Wiedereinführung der Straßenbahn in Hamburg doch nicht, was manche insgeheim vermuteten: ein Prestigeobjekt – nur eben von der anderen Seite?

Wendt: Wäre sie das, dürfte es ein vergleichsweise preiswertes Prestigeobjekt sein. Allein für die ungeplanten Mehrkosten der Elbphilharmonie, die derzeit in Hamburg für Furore sorgen (und das Projekt natürlich nicht in Frage stellen), ließe sich das gesamte Straßenbahnnetz samt Betriebshof und Fahrzeugen wohl locker finanzieren. Nein, ein Prestigeobjekt ist die Straßenbahn nicht und sie sollte auch nicht zu einem hochstilisiert werden. Sonst würden die, die sich in der argumentativen Nachfolge derjenigen sehen, die 1976 bis 1978 das „Aus“ der alten Tram besiegelten, ihre Verhinderung womöglich auch als Prestigeobjekt begreifen und das kann nicht zu vernünftigen Ergebnissen führen.

„stadtverkehr“: Das führt zur unvermeidlichen Frage: wann und auf welcher Linie wird nach Ihrer Einschätzung in Hamburg erstmals wieder eine Straßenbahn fahren?



Doppelgelenkbusse und Gelenkbusse bedienen heute im Takt weniger Minuten die Trasse der letzten Hamburger Straßenbahnlinie 2 (hier in der Grindelallee) – Sitzplätze sind dennoch über weite Strecken Mangelware.



Auch durch die Max-Brauer-Allee zwischen dem S-Bahnhof Holstenstraße und dem Bahnhof Altona soll die Straßenbahn wieder fahren.

Wendt: Mit Prognosen sollte man sich zurückhalten – selten gelingen Punktlandungen wie der „Welt“ in ihrem Artikel von 1979. Ein Planfeststellungsverfahren sollte man auch immer ernsthaft angehen und nicht als Formsache betrachten. Es kann zügig „durchgehen“, bei Planungsfehlern, falschen Prioritäten oder Anlegern, die nicht mitspielen, auch zum Nervenkrieg werden. Aus Senatskreisen ist ja bereits das Jahr 2014 in die Presse gelangt. Das ist ein ehrgeiziges Ziel und sicher nur zu schaffen, wenn das Planfeststellungsverfahren spätestens im nächsten Jahr beginnt. Als erste Strecke wünsche ich mir natürlich, wie wohl die meisten Hamburger, die Rückkehr der alten Linie 2 in der Relation Niendorf/Markt-Mönckebergstraße-Hauptbahnhof, gebe aber gern zu, dass das geplante Depot im Gleisdreieck Hebebrandtstraße und einige andere Gründe eher für eine in Steilshoop beginnende Linie sprechen. Von dort aus favorisiert die Hochbahn eine erste Tangentiallinie nach Altona. Wahrscheinlich würde eine Führung in die Innenstadt mehr erreichen – ob sie aber schon 2014 in Betrieb gehen könnte, dürfte mehr als offen sein. Insofern spricht einiges dafür, mit einer konfliktarmen Strecke zu beginnen, die Planfeststellungsverfahren aber möglichst zügig und parallel zu beginnen. Das sind aber auch nicht unbedingt die entscheidenden Fragen. Die erste Strecke wird die wichtigste sein: Symbolkraft, Imagebildung und wirtschaftliche Aspekte sind hier in der Tat wichtiger als Sentimentalitäten – wie ja schon Senator Kern 1975 so treffend fand. Hier würde ich ihm uneingeschränkt zustimmen. Ansonsten halte ich es eher mit Prof. Klaus Schlabbach, Verkehrsplaner an der HafenCity-Universität Hamburg, der im Gespräch mit dem Hamburger Abendblatt am 13. November 2007 feststellte: Stadtbahnen „haben gegenüber Bussen den sogenannten Bahnbonus, eine gleichmäßige, ruhige Fahrt. Gegenüber U- und S-Bahnen verkehren Stadtbahnen überwiegend oberirdisch. Die Fahrgäste sehen etwas, die Haltestellenabstände sind kurz. Aus der Mischung der Verkehrsmittel entsteht ein attraktives System.“ Er bestätigte auch, dass das Hamburger Konzept aus seiner Sicht „verkehrsplanerisch, städtebaulich und ökonomisch durchgerechnet“ sei. Dem bleibt wenig hinzuzufügen, außer vielleicht: nun sollte es endlich losgehen! ■ ■