

Welche Technik wofür?

Verkehr und Infrastruktur

„Wenn sich auch der Sechsminutenbetrieb nicht genau einhalten lasse, müsse die Straßenbahn doch für das Publikum genügend Fahrgelegenheiten schaffen und notfalls dazu gezwungen werden“, forderte der Verkehrsdezernent und besoldete Gemeinderat Sigloch in der Stuttgarter Gemeinderatssitzung am 6. Juni 1914¹.

Hintergrund: Damals gab es in Stuttgart ca. 300 000 Einwohner, 262 motorisierte Lastwagen 743 Personenkraftwagen und viele Fuhrwerke. Allerdings war das Stadtgebiet auch etwas kleiner. Dafür war das Liniennetz der Straßenbahn in der Innenstadt dichter als heute.

Sechseinhalb-Minuten-Takt, wie war das möglich? Auf alten Postkarten sieht man, dass die Straßenbahnen in der Königstraße in geringem Abstand „auf Sicht“ hinter einander her fuhren. Am Schlossplatz und Hauptbahnhof gab es Doppelhaltestellen, gekennzeichnet durch zwei „H“ im Haltestellenschild. Das bedeutete: Jede Bahn hielt nur einmal, so dass die Fahrgäste zur Bahn eilen mussten, sobald die anhielt.

Der Sechseinhalb-Minuten-Takt bezog sich auf die Linien, nicht auf die Zahl der Bahnen, die durch die Königstraße fuhren. Heute haben wir auf den meisten Linien einen Zehn-Minuten-Takt, ausgenommen beim 42-Bus, der alle 6-7 Minuten verkehrt. Die S-Bahnen verkehren sogar nur im 15-Minuten-Takt, obwohl auf der Stammstrecke (Hauptbahnhof – Schwabstraße) etwa alle zweieinhalb Minuten eine fährt.

Warum konnte man 1914 etwas, was heute unmöglich erscheint?

1. Man fuhr „auf Sicht“, also recht dicht hinter der voranfahrenden Bahn her, zumindest auf den stark befahrenen Strecken, etwa der Königstraße.
2. Das Netz war dichter und erlaubte auszuweichen, oder Bahnen bei Veranstaltungen bereit zu stellen, z.B.: Die zweigleisige Schleife an der Liederhalle.
3. Der Kurvenradius war bei der Meterspur kleiner und konnte daher auch in recht engen Straßen Bahnen fahren lassen (Büchsen-, Calwer- oder Torstraße).
4. Viel mehr Haltestellen verkürzten die Wege der Straßenbahnbenutzer.
5. Tempo spielte auch daher keine so große Rolle. Dafür auf manchen Strecken noch der Gütertransport.
6. Der geringere Autoverkehr erlaubte die gemeinsame Nutzung der Straße durch alle.

Vergleicht man das mit heute, dann findet man:

¹Laut „Chronik der Stadt Stuttgart 1913-1918 S.74

1. dass vor allem in den Tunnels die Abstände größer sind, weil aus Gründen der Sicherheit immer ein freier „Block“ zwischen zwei Bahnen liegen sollte. Dieses Blocksystem hat man von der Eisenbahn übernommen, wo allerdings auf vielen Strecken seltener Züge verkehren, als bei Straßenbahnlinien. Immerhin schafft die S-Bahn auf der Stammstrecke in der Hauptverkehrszeit einen Zweieinhalb-Minuten-Takt, der aber sofort kollabiert, wenn irgend etwas Unvorhergesehenes (Schiebetritt, langsamere Türen, Fahrgäste, die langsam einsteigen) geschieht und dann alle sechs Linien beeinträchtigt.
2. Tunnels sind teurer als oberirdische Strecken, also verzichtete man, wo es ging, auf Abzweige, die das alte Netz flexibler machten.
3. Der Wechsel von der für die Topografie (Berg und Tal) besser geeigneten Meterspur zur Normalspur (1435 mm) führte dazu, dass einige Linien (3, 7, 8, 10, 18) durch Busse (40, 41, 42, 43, 44) ersetzt wurden, weil die Normalspur eben keine so engen Kurvenradien zulässt, wie die Meterspur. Dabei bevorzugten die Fahrgäste Bahnen. Deshalb mussten auch die Tunnels breiter und dem Kurvenradius der Normalspur entsprechend ausgelegt werden. Ohne Meterspur waren auch einige Innenstadtlinien nicht mehr darstellbar, die aber zum Teil schon früher aufgegeben worden waren (Büchsenstraße, Calwerstraße, Torstraße, Poststraße, Eberhardstraße, Kronprinzenstraße, Kriegsbergstraße, Tübinger Straße, Silberburgstraße).
4. Da nicht mehr die Bequemlichkeit, sondern die Schnelligkeit zum Maß aller Dinge wurde und die Bahnen zum Teil schneller fahren können, sank die Zahl der Haltestellen, was die Fußwege der Fahrgäste verlängerte. An S-Bahnhaltestellen liegen wegen der langen Züge, manchmal an beiden Enden einer S-Bahn-Haltestelle Bushaltestellen, z.B.: am S-Bahnhalt Feuersee die Haltestellen Senefelderstraße (44) an zwei und Feuersee (41, 43, 44, 92) an vier Haltestellen (je nach Fahrtrichtung).
5. Weniger Haltestellen verlängern die Fußwege der ÖPNV-Benutzer zu ihrem Ziel. Der Güterverkehr wurde längst eingestellt, obwohl man andernorts damit gute Erfahrungen machte.
6. Der rasant gewachsene Autoverkehr verdrängte die Straßenbahn von der Straße, teils auf eigene Gleiskörper, was breitere Straßen erforderte, oder in Tunnels, deren Unterhalt viel teurer ist, als bei oberirdischen Strecken.
7. Der Wechsel zu Hochflurbahnen erforderte im ganzen Stadtgebiet erhöhte Bahnsteige, die sich oft nicht schön ins Straßenbild einfügen. Niederflurbahnen, wie etwa in Karlsruhe, wären vermutlich klüger gewesen.

Höhere Geschwindigkeiten, mehr Verkehr, der Verzicht auf Schaffner, die auch für Sauberkeit und Sicherheit sorgten, was Kameras nur bedingt leisten, die Abschottung des Straßenbahnfahrers von den Fahrgästen, während der Busfahrer sie auch noch kontrollieren und Fahrscheine verkaufen soll, die Kommunikationsmöglichkeiten per Funk, die auch für Fahndungsmaßnahmen benutzt wird, all das sind Neuheiten, die die Fahrer stärker belasten, während bequemere Sitze und klimatisierte Kabinen sicherlich zu den Errungenschaften zählen.

Aber warum ist bei einem derartigen gesteigerten Aufwand die Leistung nicht besser geworden, sondern schlechter?

Vor allem bei der **S-Bahn** gilt: Das System ist trotz modernerer Technik an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit und die kleinste Störung wirkt sich daher leicht auf alle Linien und das ganze Netz aus. Es fehlt ein Zeitpuffer, um kleine Verspätungen auszugleichen. Ob die digitale elektronische Zugkontrolle (ETCS) hilft, darf bezweifelt werden, denn selbst wenn sie eine noch dichtere Zugfolge ermöglicht, kann sie doch dem Fahrplan nicht mehr „Luft“ und dem Netz Ausweichstrecken schaffen. Im Bahnhof gab es früher 10 Gleise für den Regionalverkehr!

Dass man nun in wenigen Jahren auch noch die letzte Ausweichmöglichkeit, die Gäubahn oder Panoramastrecke von Bahnhof abkoppeln will, die heute bei Problemen auf der S-Bahn-Stammstrecke (Hauptbahnhof - Schwabstraße) immerhin noch drei Linien erlaubt den Flughafen, sowie Böblingen-Sindelfingen und Herrenberg anzufahren, ist ein Schildbürgerstreich. Heute können die Linien 1-3 zur Not oben im Bahnhof halten und dann über diese Strecke nach Vaihingen und von dort ihre gewohnten Strecken weiter fahren.

Dass die **Straßenbahn** und die Fußgänger zu Gunsten des Autoverkehrs unter die Erde mussten, ist bis heute fragwürdig, weil der Fußgänger sich viel schwerer tut aus eigener Kraft in die Tiefe zu steigen, bzw. wieder ans Tageslicht, auch, wenn an vielen Stellen Rolltreppen und Aufzüge helfen. Man ist nicht mehr Wind und Wetter ausgesetzt, wenn man im Untergrund wartet, aber man hat weitere Wege als früher und schließt einen Teil der Mitbürger (mit Behinderungen oder bei nachlassenden Kräften im Alter) aus, wenn – was oft vorkommt – die Hilfsmittel kaputt sind. Einige Fußgängerunterführungen sind längst geschlossen, etwa die beim Tagblattturm.

Die Verlegung der **Straßenbahn** unter die Erde macht jede Änderung der Linienführung zu einer gewaltigen und teuren Aufgabe, wie die Umleitungen wegen der Bauarbeiten für Stuttgarts Untergrundbahnhof zeigen. Es genügt nicht mehr Gleise etwas weiter rechts oder links zu verlegen, nein, man muss komplette Tunnels verlegen samt ihrer elektronischen Ausstattung. Das muss bezahlt werden, entweder über Steuern, oder Fahrpreise.

Unter den **Tunnels** leiden natürlich auch die Läden und der Handel, denn früher sah man schon von der Straßenbahn aus, wenn jemand sein Schaufenster neu dekoriert hatte, oder jemand Sonderangebote anpries und lenkte seinen Einkaufsbummel gegebenenfalls auch dorthin. Im Tunnel sieht man nur dunkle Wände und Werbung in den Bahnen.

Busse als Ersatz für Straßenbahnlinien waren nötig, weil sie engere Kurven bewältigen, als die Bahnen mit Normalspur. Außerdem sind Busse theoretisch auch flexibler im Linienverlauf einsetzbar. Aber sie brauchen entweder Busspuren und Ampelschaltungen (also weiterer Aufwand), oder sie bleiben im Verkehr genau so stecken, wie andere Autos.

Dass durch die Aussperrung des Verkehrs und die Tieferlegung der Straßenbahn neue **Fußgängerzonen** entstanden, in denen sich viele Lieferanten nicht an die Lieferzeiten halten, sondern Paketdienste, Geldtransporter und Andere munter dieses Refugium der Fußgänger für eigene Zwecke nutzen, das war so nicht geplant. Aber es wird auch kaum kontrolliert.

Dass man heute neue Fahrradspuren anlegt und dafür den Autos Platz weg nimmt, ist verständlich, da das **Fahrrad** auf kurzen Strecken unschlagbar günstig ist. Aber eigentlich ist es eine Entwicklung in die falsche Richtung, denn mit etwas Rücksichtnahme könnten alle zugleich die Straße benutzen (früher war selbstverständlich, dass man dort, wo Schienen lagen, nicht parkte). Aber nein, die Autofahrer haben sich - „freie Fahrt für freie Bürger“ - mit **Gewalt**

(„Macht des Faktischen – ich parke wo ich will!“) und **Lobbyarbeit** („Stuttgart lebt von der Automobilbranche!“) gegen alle anderen Verkehrsteilnehmer durchgesetzt und sind jetzt entsetzt, wenn ihre vermeintlichen Vorrechte beschnitten werden, egal ob mit drohenden Fahrverboten für Diesel², oder wenn in der Innenstadt ein paar Parkplätze weg fallen, oder eine Spur für Busse, Taxis oder Fahrräder reserviert wird.

Meist wird nicht bedacht, dass die Allgemeinheit jedes Auto mit ca. 10 000 Euro pro Jahr bezuschusst, das an einer „**Laternengarage**“ parkt, eben für die Herstellung dieses Parkplatzes, seine Beleuchtung und Pflege im Laufe des Jahres. Der Fußgänger dagegen geht, wie an der Kasse im Supermarkt, die den Parkschein vergütet, leer aus. Wieso eigentlich? Er belastet doch seine Mitmenschen weniger mit Lärm und Abgasen, mit Platzanspruch und Straßenquerschnitt?

Da sich durch Staus, Ampeln, Baustellen und zeitgleiches Fahren (allein im eigenen Auto) die tatsächlich erreichbare Geschwindigkeit in Innenstädten nicht erhöht hat und seit über 100 Jahren ungefähr bei der eines Radfahrers liegt (16 km/h), hätte eigentlich schon längst ein **Umdenken** stattfinden müssen. Aber beim Auto geht es eben nicht nur um Bequemlichkeit, sondern auch um ein Statussymbol, wie man an den Verkaufszahlen der SUVs (Stadtuntaugliche Vehikel = Pseudogeländewagen) sieht.

So wie man früher die Langholz-Fuhrwerke nicht in die Stadt ließ (sie mussten am Holzmarkt abladen), so wird man längerfristig den **Durchgangsverkehr aussperren** und den Lieferverkehr reglementieren (gemeinsame Citylogistik, jetzt fehlt der Stückgutbahnhof). Wer dann noch mit dem Privatfahrzeug in die Innenstadt fahren will, wird dafür hohe Parkgebühren, ja vielleicht sogar einen **Straßenzoll** bezahlen müssen. Auf diese Weise ließe sich nicht nur die Luft in der Stadt verbessern, sondern durch Beseitigung aller Vorrechte (**shared space** = Tübinger Straße) alle wieder daran gewöhnen, dass man nur voran kommt, wenn man auf einander **Rücksicht** nimmt und sich so verhält, wie das für alle gut ist.

Fazit: Das Beispiel der Verkehrsentwicklung, oder ihrer Fehlentwicklung zeigt, dass:

1. Nicht immer die aufwändigste Technik das beste Ergebnis erzielt.
2. Verkehrsnetze am Günstigsten oberirdisch umsetzbar sind.
3. Das Verhalten jedes Einzelnen die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsnetze verändert.
4. Ein günstiges Verhältnis von Kosten und Nutzen für die meisten Bürger langfristig wichtiger sein dürfte, als möglichst schnell von A nach B zu fahren.
5. Die Fixierung auf ein Verkehrsmittel, statt einer Mischung der jeweils geeigneten, eher schädlich ist.

Grundsätzlich muss man fragen: **Wie viel Verkehr ist nötig?** Wenn – wie nach dem Krieg – in jedem Viertel Läden den alltäglichen Bedarf decken, dann kann man zu Fuß einkaufen und es ist sehr viel weniger Verkehr nötig. Dann muss man nur in die Stadt fahren, um Behörden oder Fachgeschäfte aufzusuchen. Man könnte also sehr viel Verkehr, Abgase, Kosten und Schmutz sparen, wenn man nicht nur das Verkehrsnetz, sondern auch die Infrastruktur der Stadt veränderte.

² Da die Kunden von vielen Autofirmen über den tatsächlichen Ausstoß an Abgasen betrogen wurden, sollte ihnen eigentlich ein Recht auf Schadensersatz zustehen. Aber genau so all jenen, die die gesundheitsschädlichen Abgase der vorgeblich sauberen Autos einatmen mussten. Den Schwarzen Peter hat die Autobranche, nicht die Verbraucher!