



Ein fabrikneuer Zug wartet vor dem Königspalast Mohammed VI. auf seine Jungfernfahrt. © EMA

# Weltweite Straßenbahn-Renaissance

von Lukas Foljanty

Die Straßenbahn ist eines der ältesten urbanen Massentransportmittel. Zwischenzeitlich als rückschrittlich und unmodern verschmäht, erfährt sie seit den 1990er Jahren wieder verstärkt eine Renaissance in der europäischen Stadt und auch zunehmend darüber hinaus. Insbesondere in Frankreich ist die Straßenbahn binnen nur 20 Jahren zum Hauptlastträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) geworden. Auch in Deutschland werden in vielen Städten Straßenbahnnetze erweitert oder wie in Hamburg neu aufgebaut. Auch im Mittelmeerraum gibt es mit Casablanca, Jerusalem oder Tel Aviv

Planungen für neue Straßenbahnstrecken, von denen sich einige bereits in der Umsetzung befinden.

In Zeiten der Massenmobilisierung in West-Europa wurde die Straßenbahn von vielen Stadt- und Verkehrsplanern als Hindernis eines leistungsfähigen motorisierten Individualverkehrs (MIV) erachtet. So wurde im Nachkriegsfrankreich nahezu der komplette Straßenbahnbetrieb eingestellt. Auch in Westdeutschland schrumpften die Netze oder wurden, wie in Berlin 1967, durch den Neubau von U-Bahnen oder die Einrichtung neuer Buslinien ersetzt. Hamburg schaffte die Straßenbahn erst in den 1980er Jahren ab.

## Bis zu 220.000 Fahrgäste pro Tag

Doch mit einem zunehmenden Umdenken in der urbanen Mobilitätsplanung rückte die Straßenbahn wieder in den Fokus der Planer. Mittlerweile gelten Trams als die effizientesten und stadtverträglichsten öffentlichen Nahverkehrsmittel. Buslinien stoßen rasch an Kapazitätsgrenzen und sind zudem häufig durch hohe Kfz-Verkehrsmengen auf den Straßen störungsanfällig. Kapazitiv kann eine Straßenbahn zwei Gelenkbusse und bis zu 150 PKW ersetzen. Dabei können Straßenbahnen bis zu 220.000 Fahrgäste am Tag befördern und erreichen somit die Kapazität



Neue Straßenbahnen für Hamburg? © Hamburger Hochbahn

vieler U-Bahnlinien, wobei die Finanzierung des Baus neuer U-Bahnstrecken sich für Kommunen als immer schwieriger darstellt. Die infrastruktureitigen Investitionskosten liegen im U-Bahnbau etwa um den Faktor 10 höher als für Straßenbahntrassen. Zudem werden Oberflächenverkehrsmittel von der Mehrzahl der Fahrgäste präferiert.

Ein weiterer bedeutender Vorteil von Straßenbahnen sind ihre ökologischen Eigenschaften. So liegt der Energieverbrauch pro Platzkilometer einer Straßenbahn deutlich niedriger als bei einem Linienbus, wobei sie lokal keine Luftschadstoffe wie Stickoxide,

Kohlendioxid oder Feinstaub emittiert. Wird die Energie für den Fahrstrom aus regenerativen Quellen gewonnen – wie es beispielsweise in Freiburg der Fall ist – so entsteht ein Zero-Emission-Verkehrsmittel.

Des Weiteren sind die Luftschallwerte einer Straßenbahn in Geradeausfahrt deutlich niedriger als bei einem Stadtbus. Rasengleise können die ökologischen Vorteile dieses Verkehrsträgers weiter stärken. So absorbieren Rasenflächen bis zu 4 Dezibel Schall, schaffen zusätzliche Verdunstungsflächen in stark versiegelten städtischen Räumen und dienen als Luftfilter für Kohlendioxid und Fein-

staub. Zudem eröffnen Rasengleise ein städtebauliches Gestaltungspotenzial, um im Zuge von Straßenbahnplanungen auch die Qualität des öffentlichen Raums entlang stark frequentierter Hauptverkehrsstraßen aufzuwerten.

## Ökologisch und stadtplanerisch wertvolles Verkehrsmittel

Insbesondere in französischen Städten wurde die Straßenbahnplanung als Vehikel der Stadterneuerung genutzt, um durch umfassende Umgestaltungen der Straßenräume qualitativ hochwertige öffentliche Räume zu schaffen. Durch diese Maßnahmen konnte eine

## IMPRESSUM

### HERAUSGEBERIN

Euro-Mediterranean Association  
for Cooperation and Development e.V.  
(EMA)  
Lederstraße 15  
22525 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40-52 01 48 89  
Fax: +49 (0) 40-52 01 49 11  
Email: [info@ema-germany.org](mailto:info@ema-germany.org)  
Homepage: [www.ema-germany.org](http://www.ema-germany.org)

### VERTRETUNGSBERECHTIGTER VORSTAND

Dr. rer. pol. Abdelmajid Layadi

### REGISTRIERUNG

Vereinsregister Amtsgericht Hamburg  
VR20138

### BANKVERBINDUNG

EMA e.V., Bank: Commerzbank,  
BLZ: 200 400 00, Kto. Nr.: 1710755 00,  
IBAN: DE58 2004 0000 0171 0755 00,  
BIC: COBADEFFXXX

### CHEF VOM DIENST

Sabine Fawzy

### REDAKTION

Clara Gruitrooy, Heike Hahn,  
Dr. Abdelmajid Layadi

### UNTERSTÜTZUNG DER REDAKTION

Frank Dyballa, Benedikt Großmann, Kirstie  
Kinley, Lars Köppen, Judith Langer, Johan-  
nes Lantzerath, Menno Preuschaft, Karima  
Swaillem, Gefion Wildermuth

### BILDREDAKTION

Sabine Fawzy, Dr. Abdelmajid Layadi

### GESTALTUNG

Kirsten Lehm

### KONTAKT FÜR ANZEIGEN UND VERTRIEB

Sabine Fawzy  
Email: [s.fawzy@ema-germany.org](mailto:s.fawzy@ema-germany.org)

### DRUCK

OURDAS druckt!

### ERSCHEINUNGSWEISE

Vierteljährlich

### COPYRIGHT

Mediterranes. Das EMA-Magazin  
Zitate nur mit Quellenangabe. Nachdruck nur  
mit Genehmigung der Redaktion. Namentlich  
gekennzeichnete Artikel geben die Meinung  
der Autoren wieder, nicht unbedingt die der  
Redaktion.

### BILDNACHWEIS COVER

Teilnehmer des Deutsch-Marokkanischen Wirt-  
schaftsforums zu Besuch beim Projekt La Vallée  
du Bouregreg in Rabat/Salé (U1) und beim  
Windpark Lafarge in Tanger/Tétouan (U4)  
© EMA e.V.

### AUSGABE

2 / 2010

ISSN 1869-263X

Revitalisierung der Innenstädte ange-  
stoßen werden, die von privaten Inves-  
titionen begleitet wurde. International  
vergleichende Studien konnten zeigen,  
dass die Bodenpreise entlang Straßen-  
bahntrassen in europäischen Städten  
deutlich höher als an anderen Standor-  
ten liegen und dass von Gewerbetrei-  
benden die Straßenbahnbindung  
als wichtiger Standortfaktor wahrge-  
nommen wird.

Straßenbahnen gewinnen weltweit  
zunehmend an Bedeutung im urba-  
nen Stadtverkehr. Im Gegensatz zu den  
aktuell in den Medien prominent dis-  
kutierten PKW mit Elektroantrieb, die  
durch eine durchschnittliche Auslas-  
tung von nur 1,5 Personen pro Fahrzeug  
unverändert eine höchst ressourcenin-  
tensive Form der Mobilität darstellen  
und zudem durch den unverändert ho-  
hen Flächenverbrauch keine Potenziale  
für die Umnutzung von Verkehrsflä-  
chen für urbane Räume bieten, ist die  
Straßenbahn ein im Sinne der Lokalen  
Agenda 21 hochgradig nachhaltiger und  
zukunftsfähiger Verkehrsträger. Die  
Schaffung und Stärkung attraktiver öf-  
fentlicher Verkehrsmittel ist zudem als  
wichtiger Beitrag zur Stärkung der Ver-  
kehrsgerechtigkeit zu verstehen.

An Standorten, wo sich Straßenbahn-  
trassen nicht realisieren lassen, können  
Bus-Rapid-Transit-Systeme (BRT) eine  
ökonomische und leistungsfähige Alter-  
native darstellen, wie beispielsweise in  
Istanbul oder Bogotá. Durch ihre öko-  
logischen und städtebaulichen Vorzüge  
und ihre hohe Kundenakzeptanz bieten  
(elektrische) Straßenbahnen trotz ihrer  
nahezu 130-jährigen Geschichte aller-  
dings das größte Potenzial einer sub-  
stantiellen Verschiebung des Modal Split  
zugunsten des Umweltverbundes.

### LUKAS FOLJANTY

Studium der Stadt- und Regionalplanung  
an der TU Berlin mit einem Schwerpunkt  
auf Verkehrsplanung und Stadtgeschichte.  
Er ist Gründungsmitglied des "urbanophil.  
net - Netzwerks für urbane Kultur e.V."



Schwerpunkt: Stadt- und Regionalplanung

# AMERELLER

RECHTSANWÄLTE

## Der Nahe Osten – Viel Licht und viel Schatten

Stabilität und stetiger Wandel - nur die Wenigsten  
würden diese Eigenschaften einem Markt des Nahen-  
und Mittleren Ostens zuweisen. Dennoch gehören  
die arabischen Länder zu einem der am stärksten  
wachsenden Wirtschaftsräume. Vieles ist im Umbruch  
- nicht zuletzt aufgrund des rasanten Wachstums in  
den vergangenen Jahren. Das macht diesen Markt  
so einzigartig und interessant – aber mitunter auch  
schwierig.

Unsere Kanzlei berät seit über 15 Jahren in allen  
Fragen des Wirtschaftsrechts des Nahen Ostens. Mit  
unserem langfristigen Bekenntnis zur Region und  
mit eigenen Büros in Kairo, Dubai, Ras Al Khaimah,

Damaskus und Bagdad sind wir einer der Pioniere  
in Nahost und wie keine andere Kanzlei in der  
Lage, umfassend und sachkundig bei  
Geschäftstätigkeiten in den arabischen Ländern zu  
beraten.

Wir unterstützen Sie bei Unternehmenskäufen,  
Firmengründungen, Joint Ventures, Privatisierungen,  
im Anlagenbau, im Immobilienrecht, in Fragen des  
Vertriebsrechts, bei der Strukturierung, der  
steuerlichen Gestaltung und Durchführung von  
Grossprojekten, bei internationalen Ausschreibungen,  
im IP- und Medienrecht sowie bei Verfahren vor  
Schieds- und staatlichen Gerichten.

[www.amereller.com](http://www.amereller.com)

München • Dubai • Ras Al Khaimah • Kairo • Damaskus • Bagdad