

Vorteile der Straßenbahn

Umweltfreundlichkeit

Der Energieaufwand der Straßenbahn ist sehr niedrig: Fährt eine Person mit der Straßenbahn statt mit dem Auto, verbraucht sie auf der gleichen Strecke nur ein Fünftel so viel Energie. Das liegt am geringen Rollwiderstand, am hohen Energieausnutzungsgrad und am elektrischen Antrieb generell. Die Energie, die beim Bremsen entsteht, wird dazu in das Fahrstromnetz zurückgespeist. Durch den Elektroantrieb fallen außerdem vor Ort keine Schadstoffemissionen an.

Geringe Lautstärke

Ein weiterer Vorteil der Straßenbahn ist die geringe Lautstärke: Moderne Züge sind leise, besonders dann, wenn sie auf Rasengleisen verkehren. Untersuchungen in Zürich (H. Boesch: Die Langsamver-

kehrs-Stadt, Zürich 1992) haben außerdem ergeben: Eine Straßenbahn kann 6 bis 7,5 Dezibel lauter sein als ein Auto, um subjektiv gleichermaßen belästigend empfunden zu werden. Der Lärm pro Fahrgast ist in jedem Fall um ein Vielfaches geringer als beim PKW.

Attraktivitätsbonus

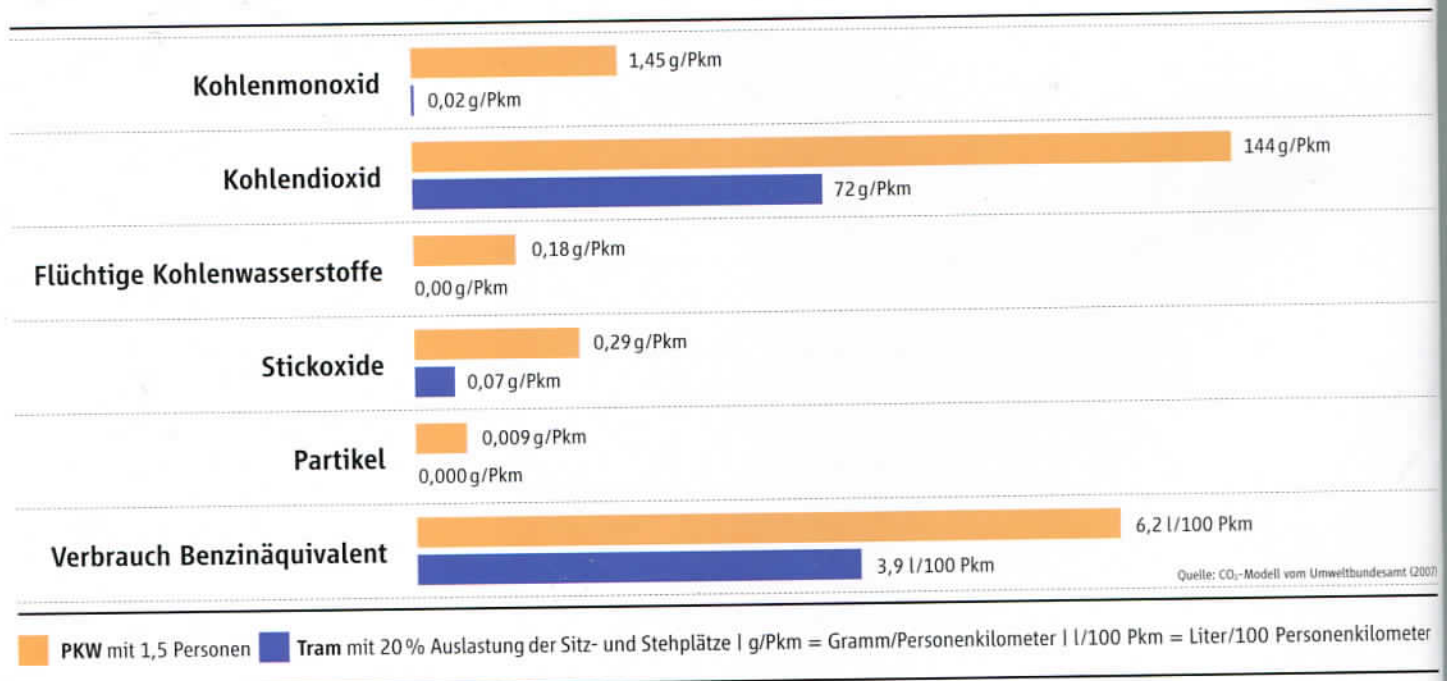
Wenn Straßenbahnen Busse ersetzen, führt dies meist zu höheren Fahrgastzahlen. Dieser Straßenbahnbonus beträgt meist rund 25 Prozent, kann aber in Einzelfällen noch höher liegen. Ein Beispiel: Als im Jahr 1997 die so genannte Münchner Osttangente vom Max-Weber-Platz zum Ostfriedhof eröffnet wurde, stieg die Nachfrage um etwa 50 Prozent gegenüber der vorherigen Buslinie. Überhaupt wird die Tram immer beliebter bei den Münchnern: Die neu eröffnete Tram St. Emmeram

(Effnerplatz – St. Emmeram) erfreut sich großer Beliebtheit und wird rege genutzt. Bei einer ersten repräsentativen Erhebung Mitte Januar 2012 wurden gut 13.000 Fahrgäste gezählt. Damit erreichte die Nachfrage bereits einen Monat nach Inbetriebnahme den für 2015 prognostizierten Wert. Durch die weitere Bebauung insbesondere entlang der Cosimastraße (z. B. auf dem Gelände der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne) wird das Fahrgastaufkommen in absehbarer Zeit weiter steigen.

Große Leistung auf wenig Fläche

Die Straßenbahn kann im Stadtverkehr eine wichtige Rolle übernehmen. Ihr Einsatzbereich ist sehr breit. Während Busse bei geringerem Fahrgastaufkommen eingesetzt werden und die U-Bahn bei sehr hohem Fahrgastaufkommen wirtschaftlicher sein kann, deckt die Straßenbahn das mittlere bis

Vergleich der Schadstoffemissionen einzelner Verkehrsträger



hohe Fahrgastaufkommen ab. So verzeichnete die Straßenbahn in dem Jahr 2010 mit einer Steigerung um 2,7 Prozent auf 98 Millionen Fahrgäste den größten Zuwachs aller Verkehrsmittel in München. Die Tram ist ein flächensparendes Verkehrsmittel. Das liegt daran, dass ein Straßenbahnzug von 40 Metern Länge so viele Fahrgäste aufnehmen kann wie zwei Gelenkbusse. Das entspannt die Situation auf den Straßen der Stadt. Setzt man anstelle der zwei Busse eine Straßenbahn ein, so reduziert das den Personalaufwand um die Hälfte. Die am stärksten ausgelastete Straßenbahnlinie der Welt verkehrt in Budapest. Die »54-Meter-Riesentram« kommt in Spitzenzeiten alle anderthalb Minuten. So können bis zu 250.000 Fahrgäste am Tag in beiden Richtungen auf der Ringlinie 4/6 befördert werden.

Wenn die Rahmenbedingungen stimmen, dann kann die Straßenbahn ihre Leistungsfähigkeit voll

ausspielen. In der rund 400.000 Einwohner zählenden Stadt Zürich beispielsweise wickelt der öffentliche Verkehr mit Bussen und einem dichten Straßenbahnnetz fast die Hälfte des kompletten Fahrtenaufkommens im Stadtverkehr ab. Das Auto hat einen Anteil von lediglich rund 25 Prozent. Insgesamt 202,5 Mio. Fahrgäste fahren hier jährlich Tram und Bus. Was hat der Straßenbahn in Zürich zum Erfolg verholfen? – Sie verfügt in der Stadt fast überall über eigene Fahrspuren und hat immer Vorrang an den Ampeln. Zudem wurde die Verkehrsführung des Autoverkehrs auf die Straßenbahnen abgestimmt, und Parkvergehen, die den Straßenbahnbetrieb behindern, werden hart verfolgt.

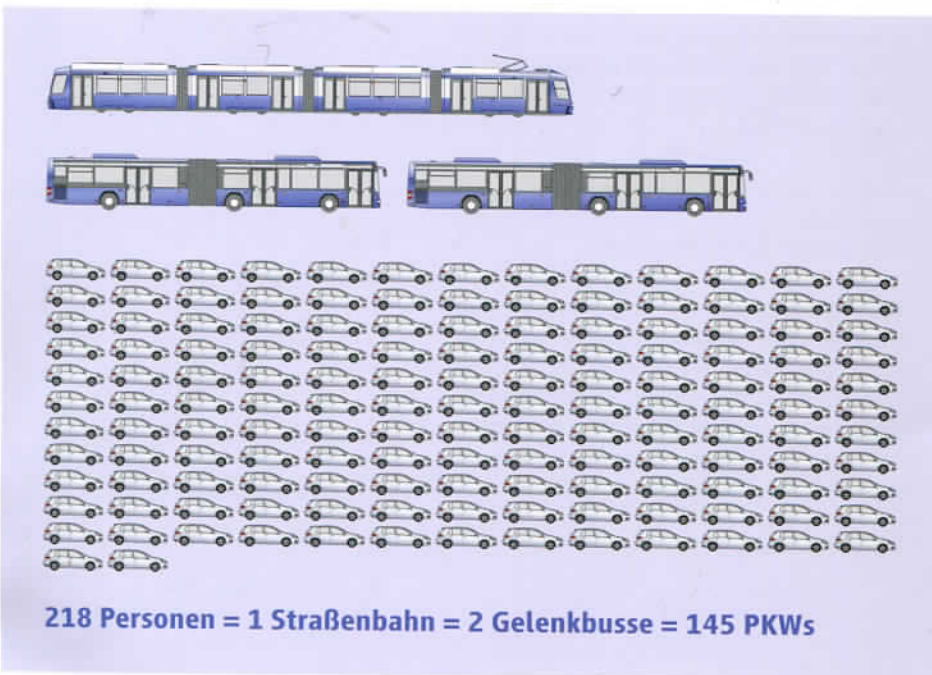
Flexibilität

Kein anderes leistungsfähiges Verkehrsmittel ist baulich so flexibel wie die Straßenbahn: Auf schnell-

len Strecken mit besonderem Bahnkörper ergeben sich Reisezeitgewinne, in zentralen Lagen können Straßenbahnen durch enge Radien bis ins Zentrum gelangen und daher eine optimale Feinerschließung von Innenstädten ermöglichen.

Benutzerfreundlichkeit

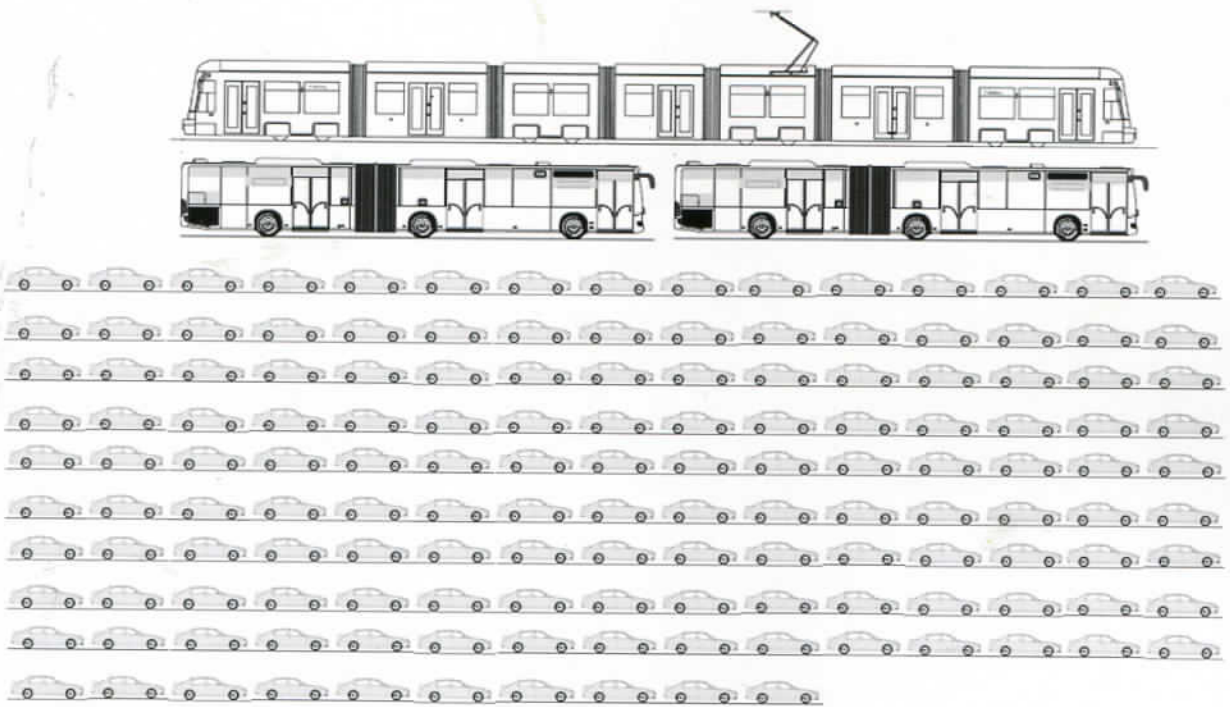
Die Tram ist ein sicheres und benutzerfreundliches Verkehrsmittel. Die Fahrgäste können sich leicht orientieren und müssen keine Stufen nehmen, um in die Fahrzeuge zu gelangen. Die Züge laufen ruhig, der Fahrkomfort ist hoch. Und die Parkplatzsuche, gerade in der Münchner Innenstadt, entfällt. Das Trambahnnetz ist eng geknüpft: Man muss nicht weit gehen, um zu einer Haltestelle zu gelangen. Die Straßenbahnen fahren in geringen Abständen und die Wartezeiten sind sehr kurz.



Beispiel München: Transportkapazitäten im Vergleich.



Heute Standard: barrierefreies Einsteigen.



Energieverbrauch | Bei einem Besetzungsgrad von jeweils 50 % verbraucht eine Straßenbahn pro Fahrgast und 100 km nur das Äquivalent zu 1,56 L Treibstoff, ein Gelenkbus mit 3,12 L doppelt so viel und ein Pkw bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,2 Personen mehr als fünfmal so viel.

(Quelle: Umweltbundesamt 2007)