

Die Rückkehr der Straßenbahn

Von Cornelis Rattmann Und Oliver Schirg 21. September 2008, 02:54 Uhr

Vor 30 Jahren wurde die letzte Linie eingestellt. Jetzt beginnen die Planungen für eine neue Stadtbahn, die Hamburgs Osten mit dem Westen und der Innenstadt verbinden soll. Vorgesehen ist erst einmal ein Streckennetz von 50 Kilometern. Die Kosten werden auf einen dreistelligen Millionenbetrag geschätzt

Die Freude war Stadtentwicklungssenatorin Anja Hajduk anzusehen. Am Mittwoch hatte sie noch in der Öffentlichkeit dementieren müssen, was als handfestes Gerücht schon lange die Runde machte. Nämlich, dass es für die schwarz-grüne Koalition kaum mehr eine Möglichkeit gibt, den in Moorburg geplanten Bau eines Steinkohlekraftwerks zu verhindern. Am Donnerstag dann konnte Hajduk verkünden, dass noch in diesem Herbst die Planungen für die neue Stadtbahn, das grüne Vorzeigeprojekt, beginnen werden. Wenn alles gut läuft, werde die erste Bahn im Jahr 2014 rollen.

Die Entscheidung zur Wiedereinführung einer Straßenbahn erfolgt damit fast genau 30 Jahre nach der Abschaffung dieses bei den Hamburgern so beliebten Verkehrsmittels: Am 1. Oktober 1978, pünktlich um 0.26 Uhr, hatte die letzte fahrplanmäßige Tram der Linie 2 den Rathausmarkt in Richtung Schnelsen verlassen. Auf dieser denkwürdigen Tour konnte Fahrer Werner Spies 179 Fahrscheine verkaufen - so viele Straßenbahnfans wollten sich das Ticket unbedingt als Souvenir sichern.

Am darauffolgenden Morgen besuchten Tausende Bürger das Abschiedsfest auf dem Rathausmarkt. Angesichts dieser Menschenmenge kam der damalige Erste Bürgermeister der Hansestadt, Hans-Ulrich Klose (SPD), doch ein wenig ins Grübeln. In die laufenden Kameras sagte er über die Stilllegung der Straßenbahn: "Es kann sein, dass das ein Fehler gewesen ist."

Auf jeden Fall endete an diesem Wochenende im Früherbst 1978 ein eindrucksvolles Kapitel der Verkehrsgeschichte Hamburgs. Schließlich hatte die Stadt eines der ältesten und seinerzeit größten Straßenbahnnetze in Deutschland besessen. Bereits 1866 entstanden die ersten Pferdebahnstrecken, seit dem 5. März 1894 fuhr die "Elektrische" durch die Elbmetropole.

Auch für den Bau von Straßenbahnen war Hamburg eine Zeit lang berühmt: In der Waggonbauanstalt Falkenried wurden bis zum Jahr 1914 rund 6000 Schienenfahrzeuge für Auftraggeber aus aller Welt gefertigt. In rund 30 deutschen Städten, aber auch in Santiago de Chile und Kopenhagen, in Moskau und Wien versahen Straßenbahnen "Made in Hamburg" zuverlässig ihren Dienst.

Vor dem Zweiten Weltkrieg fuhren die Straßenbahnen teilweise bis weit in das Umland, das Streckennetz erreichte mit rund 230 Kilometern seine größte Ausdehnung. Selbst 1955 gab es noch 19 Linien auf einem knapp 187 Kilometer großen Netz. Allerdings machten schon in den 50er-Jahren U- und S-Bahnen sowie Busse der Tram verstärkt Konkurrenz. Den Stadtvätern galt die Straßenbahn schließlich als veraltet, im Unterhalt zu teuer und im Vergleich zu Bussen als wenig flexibel. Bereits 1958 entschloss sich der Senat daher, die Straßenbahn langfristig abzuschaffen. Als Ersatz sollte unter anderem das U-Bahnnetz um 100 Kilometer erweitert werden - ein Versprechen, das aus Kostengründen nie eingelöst wurde.

Nach der Stilllegung im Jahr 1978 wurden die letzten Gleise in Windeseile abmontiert, die letzten Wagen verschwanden in Verkehrsmuseen in aller Welt. Unter anderem nach San Francisco verschlug es eine Hamburger Straßenbahn, und im Eisenbahnmuseum am Schönberger Strand bei Kiel kann man in den Waggons aus der Elbmetropole noch Rundfahrten machen.

Seit Mitte der 80er-Jahre setzten sich vor allem die Grünen dafür ein, dass auch die Hamburger wieder in den Genuss einer Straßenbahnfahrt kommen. Bald entstanden Pläne für eine "Stadtbahn" mit einem Netz von zwei Linien. Ein 2001 vom damaligen Verkehrssenator Eugen Wagner (SPD) eingeleitetes Planfeststellungsverfahren wurde nach dem Sieg von CDU, FDP und Schill-Partei bei den Bürgerschaftswahlen jedoch wieder gestoppt. Das bereits verplante Geld wollten die neuen Regenten im Rathaus lieber für den Bau der neuen U-Bahnlinie in die Hafencity verwenden.

Doch bekanntlich leben Totgesagte länger: In ihrem Koalitionsvertrag vom April dieses Jahres legten CDU und GAL fest, dass die Stadtbahn nun doch gebaut werden soll. Nach den Worten von Hajduk knüpft ihre Behörde dabei an die Pläne aus dem Jahr 2001 an. Zunächst solle geprüft werden, ob dieser Vorschlag den heutigen Ansprüchen gerecht wird. Zugleich werden alternative Strecken durchgespielt.

Sicher ist jedoch schon heute, dass der erste Streckenabschnitt von Steilshoop aus in Richtung Westen der Stadt führen wird. Unklar ist allerdings, ob der U-Bahnhof Lattenkamp, der U-Bahnhof Borgweg oder der U/S-Bahnhof Barmbek angesteuert wird. Die Hochbahn, die mit Planung, Bau und Betrieb beauftragt werden soll, favorisiert Lattenkamp oder Barmbek. Diese beiden Stationen garantieren die größte Zahl der Fahrgäste, sagte Hochbahn-Sprecherin Tina Allerheiligen am Freitag.

Mit der Entscheidung, auf welchen U-Bahnhof die Stadtbahn zunächst zuläuft, wird zudem festgelegt, wie es im zweiten Abschnitt weitergeht. Von Barmbek aus würde die Stadtbahnstrecke zum Hauptbahnhof geführt. Im Falle einer Entscheidung für Lattenkamp würde die Stadtbahnstrecke über Eppendorf und Eimsbüttel in Richtung Altona weiterentwickelt.

Abhängig dürfte die Beantwortung dieser Frage auch von den Kosten der Stadtbahn sein, deren Streckennetz 50 Kilometer lang sein soll. Senatorin Hajduk blieb vage, ließ sich lediglich die Bemerkung entlocken, es dürfte sich um einen dreistelligen Millionenbetrag handeln. **Experten schätzen, dass in einer Großstadt ein Kilometer Stadtbahn mit bis zu 20 Millionen Euro zu Buche schlägt.**

Die Politik hofft nun, dass bei der Stadtbahn die Kosten nicht wie bei der Elbphilharmonie aus dem Ruder laufen. Garant dafür soll die Hochbahn sein. Deren Sprecherin Allerheiligen ist überzeugt, dass ihr Unternehmen das Richtige für das Projekt ist. "Wir haben in den vergangenen 100 Jahren den öffentlichen Personen- und Nahverkehr in Hamburg maßgeblich mitgestaltet." 60 Prozent der ÖPNV-Leistung kämen von der Hochbahn.

Natürlich weiß man bei der Hochbahn auch, dass die Privatisierung öffentlicher Aufgaben von der Gesellschaft inzwischen kritischer gesehen wird als noch vor einigen Jahren. Darin mag das größte Plus der Hochbahn liegen: Sie ist ein öffentlicher Betrieb, auf das die Politik - wenn notwendig - Zugriff hat.