

Erfolgreich elektrisch mit den Öffentlichen in Erfurt mobil

115 Jahre ist es her, dass die Erfurter Pferdebahn elektrifiziert wurde und von einem eigenen Kraftwerk, unabhängig von den Weltmarktpreisen, seinen Strom bezog. Seitdem ist die Straßenbahn in Erfurt das wichtigste, akzeptierte und geliebte öffentliche Verkehrsmittel. Noch heute profitieren wir von dem Beschluss des Erfurter Stadtrates von 1974 als im Zusammenhang mit dem Neubau von Wohnungen für 100.000 Einwohner nördlich und südlich der Innenstadt beschlossen wurde, für deren Erschließung nicht den Bus, sondern die Straßenbahn zu wählen. Eine weitsichtige Entscheidung, denn damals hatte die Einstellung des elektrisch betriebenen Straßenbahnverkehrs in vielen ost- und westdeutschen Städten Hochkonjunktur! Nach dem Beispiel von Essen, Mühlheim und Duisburg wurde nach einem eigenen Standard die Straßenbahn mit 15 km Neubaustrecke zu einer Schnellstraßenbahn ausgebaut. 1978 kam eine weitere, für die Entwicklung des Erfurter Nahverkehrs existenziell wichtige Veränderung hinzu: Die Innenstadt ist seitdem für Autos nur noch über Erschließungsringe vom Stadtring her erreichbar, allein die Straßenbahn darf die Innenstadt durchqueren! Ohne Rahmenbedingungen nutzen die feinsten Züge nichts. 1996 beschloss der Stadtrat ein weiteres mal, das Straßenbahnnetz bis 2007 mit 15 km Neubaustrecke in neue städtische Entwicklungsachsen zu erweitern und durch zusätzliche Querbeziehungen zu einem Netz zu verknüpfen. Dabei wurde folgender qualitativer Ansatz verfolgt:

- Die Straßenbahn ist elektrisch betrieben das Hauptverkehrsmittel. Durch eine Beschleunigung im Bestandsnetz kann mit weniger Zügen eine gleiche oder höhere Leistung erbracht werden.
- Parallelverkehr zwischen Straßenbahn und Bus konsequent verhindert.
- Laut Verkehrsentwicklungsplan ist mittelfristig ein modal split (Verhältnis Öffentlicher Verkehr zum motorisierten Individualverkehr) von 40 : 60 zu erreichen. (bundesweit meist unter 30 : 70)
- Mit dem Stadtbahnkonzept sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass schrittweise die Klimaschutz-Ziele auch ohne radikale Einschnitte in das Mobilitätsverhalten der Einwohner erreicht werden können.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen:

- 80 % der Einwohner leben im Einzugsbereich der 6 Stadtbahnlinien, die mit einer Buslinie 9 kombiniert den "Erfurt City-Takt" ergeben. Die Linie 9 war früher teilweise inzwischen eingestellte Obus- und Straßenbahnstrecke.
- 92 % aller Fahrgäste werden in Erfurt mit diesen insgesamt 7 Linien bedient, werktags sind dies rund 130.000 Fahrgäste. Die restlichen 10.000 Fahrgäste verteilen sich auf 33 Buslinien.
- Öffentlicher Verkehr in Erfurt ist deshalb so erfolgreich, weil die mittlere Reisegeschwindigkeit im öffentlichen wie im individuellen Verkehr 21 km/h beträgt. Daher werden 23 % aller Wege auch mit den Öffentlichen zurückgelegt. Dies entspricht einem Anteil, der eigentlich nur für "richtige" Großstädte mit U- und S-Bahnsystemen typisch ist.
- Nicht zuletzt konnten seit Fertigstellung des Stadtbahnnetzes die Fahrgastzahlen um 6 %

und die Erlöse um 23 % gesteigert werden. Dies beweist, dass für eine gute Leistung auch ein angemessener Preis vom Markt akzeptiert wird.

Wo liegen nun die Herausforderungen?

Strom muss "sauber" und auch für ein öffentliches Unternehmen bezahlbar sein. Die EVAG verfügt über 24 Bahnstrom-Unterwerke im Stadtgebiet, die sich für Energiespeichersysteme eignen würden. Mobilität muss heute "von Haustür zu Haustür" betrachtet werden. Deshalb sind individuelle Ergänzungen durch CarSharing oder E-Bike von besonderem Interesse. Radverleihsysteme schießen wie Pilze aus dem Boden und können als Partner des Nahverkehrs entwickelt werden. Dieselbusse sollten Fahrzeuge mit alternativen Antrieben weichen.

Grundsatzfrage für die künftige automobiler Mobilität:

Mit Blick auf die Diskussion um Elektro-Autos ist festzustellen, dass die Mobilitätsprobleme der Städte nicht dadurch gelöst werden, dass der Antrieb der Autos nicht "nur" von fossilen Energieträgern auf Elektroantrieb umgestellt werden! Wir benötigen ein verändertes Mobilitätsverhalten, das uns ermöglicht, den Parkbedarf zu minimieren, aus Verkehrsschneisen im öffentlichen Raum wieder zu Lebensräumen umzugestalten sowie den Energie-, Rohstoff- und Kosteneinsatz insgesamt zu optimieren. Dies bedeutet in letzter Konsequenz, dass wir an mehr öffentlicher Mobilität und weniger individueller nicht mehr herum kommen. Politik und Wirtschaft müssen dies begreifen lernen.

Erfurt, den 13.11.2009