

Guten Tag, Herr Dr. Tschentscher,

am 16. Juli dieses Jahres druckte das „Hamburger Abendblatt“ ein mit Ihnen geführtes Interview ab:

Sie wurden auf Ihre Äußerung zur Straßenbahn angesprochen. Sie hatten in diesem Zusammenhang von „altmodischen Stahlungetümen“ gesprochen, „die ganze Verkehrsräume durchschneiden. Sie sind nicht mehr zeitgemäß und keine Metropole baut solche Bahnen in ihrem Zentrum.“ Ihr ehemaliger Kollege Alain Chenard aus Nantes, wo wie in vielen französischen Städten die Straßenbahnlinien mitten durchs Zentrum fahren, war da völlig anderer Meinung: „Die Straßenbahn ist die städtebauliche Idee des Jahrhunderts.“ Und bei allen europäischen Haupt- und Millionenstädten sind Straßenbahnen ein nicht mehr wegzudenkender Bestandteil öffentlichen Nahverkehrs. Ihre Aussage zur Straßenbahn ist also definitiv falsch und beweist einmal mehr die Realitätsferne und offensichtliche Inkompetenz Ihrer Berater.

Im Jahr 1965 wurde in Hamburg weltweit der erste Verkehrsverbund (HVV) gegründet. Die Hauptlast der Personenbeförderung lag bei den schienengebundenen Fahrzeugen, also bei der S-Bahn, der U-Bahn und der Straßenbahn, die seinerzeit noch mit 18 Linien auf 187 Netzkilometern 266 Millionen Menschen jährlich beförderte und damit sogar noch etwas mehr als die U-Bahn heute. Am 30. September 1978 fuhr in Hamburg die einzig verbliebene Straßenbahnlinie 2 zum letzten Mal und wurde am 1. Oktober 1978 durch den Bus 102 abgelöst. Trotz Einsatzes der größten verfügbaren Busse konnte die dann als Metrobus 5 verkehrende Buslinie die großen Fahrgastzahlen zu keiner Zeit zuverlässig bewältigen.

Heute „erlaubt“ sich Hamburg eine Busflotte von 1.800 Fahrzeugen und davon weit mehr als 90 Prozent umweltbelastend mit Dieseltreibstoff. Eine Straßenbahn fährt ohne jede Emissionen und auch ohne schwere, kostenintensive Akkus.

Sie braucht keine teure Ladeinfrastruktur und keine zeitaufwendigen, unproduktiven Ladevorgänge. Dazu ist die Straßenbahn erheblich komfortabler als ein Bus, durch ihre hohe Beschleunigung im Gegensatz zum Bus kein Verkehrshindernis und im Straßenraum „barrierefreier“ und sparsamer als jedes andere Verkehrsmittel. Dazu ist die Straßenbahn leise und ihre Gleise sind schnell gebaut. Und sie braucht von allen Verkehrsmitteln einschließlich des Fahrrads den geringsten Platz.

Sie propagieren eine „Verkehrswende“. Wo ist sie? „Wende“ heißt im Sprachgebrauch „Umkehr“. Fest steht, dass die von vielen als unattraktiv empfundene Busflotte nicht in der Lage ist, die Fahrgastzahlen signifikant zu erhöhen und den HVV attraktiver zu machen. Außerdem ist Busbetrieb durch die (zu) kleinen Gefäße sehr personalintensiv und damit teuer, belastet die Luft und sorgt für einen extrem starken Verschleiß von Hamburgs Straßen (<https://de.wikipedia.org/wiki/Vierte-Potenz-Gesetz>).



Ein Netz von Straßenbahnlinien ist im Gegenteil zu einer einzelnen U-Bahnlinie mit einem Bruchteil der Kosten und in unvergleichlich kürzerer Zeit gebaut. Eine moderne Straßenbahn fährt mit einer Lebensdauer von 30 und mehr Jahren weitgehend kostenneutral und befördert etwa so viele Fahrgäste wie ein Kurzzug der Hamburger U-Bahn. Schauen Sie sich bitte einmal in Ihrer Heimatstadt Bremen um und genießen Sie dort die weltweit modernsten und komfortabelsten Straßenbahnen. Es gibt auch viele andere Städte in Deutschland und in den Nachbarländern, wo längst Fußgänger, Radfahrer und Straßenbahnen gemeinsam und zum Vorteil aller das Straßenbild beherrschen.

Herr Dr. Tschentscher,

bitte korrigieren Sie Ihre Falschaussage zur Straßenbahn! Und bitte sorgen Sie als Erster Bürgermeister dafür, dass unsere Hansestadt eine fortschrittliche Metropole wird, indem endlich eine schnelle, leistungsfähige und bezahlbare „Verkehrswende“ vorangebracht wird. Die dafür erforderlichen Änderungen erfordern Mut, diesen wünsche ich Ihnen!

Mit freundlichen Grüßen
Wolf Drewitz
und Mitunterzeichner