

Nimm Platz in Weil am Rhein.

Die Stadt der Stühle.



**FICHTNER**  
WATER & TRANSPORTATION

# Weil am Rhein macht mobil... und schön!

Dr.- Ing. Andreas Clausen  
Dipl.-Ing. Florian Krentel  
Dipl.-Ing. Bastian Wieland

# Systemvergleich Straßenbahn – Bus

- Einsatzparameter

Stadtgröße	Grundverkehrsmittel	ergänzend
bis 10.000 EW	kein eigener Verkehr; regionaler Bus	Haltepunkt (HP) SPNV
10 – 100.000 EW	eigener Busverkehr	Regionaler Bus
ab 50.000 EW	vereinzelt Straßenbahn	
50 - 500.000 EW	Straßenbahn bzw. Stadtbahn	Bus auch als Zubringer zur Stadtbahn oder SPNV
500 - 1 Mio. EW	Stadtbahn, im Zentrum als U-Bahn	Straßenbahn und Bus im Außenbereich, SPNV
> 1 Mio. EW	U- bzw. S-Bahn, SPNV	Straßenbahn und Bus im Außenbereich, SPNV

Quelle: Müller Städtebau S. 275

# Systemvergleich Straßenbahn – Bus

- Einsatzparameter

Tab. 1: Einsatzspektrum der Verkehrsmittel (Personen/Richtung/Spur/d 5<sup>oo</sup>-24<sup>oo</sup>; Straßen: PKW/Richtung/Spur/d 5<sup>oo</sup>-24<sup>oo</sup>)

	Minimum	Optimum	Maximum
Bus	500	3.000 – 9.000	40.000
Straßenbahn	5.000	10.000 – 60.000	80.000
Schnellbahn	80.000	120.000 – 150.000	200.000
Hauptverkehrsstraße			25.000
Hochleistungsstraße			40.000

Quelle: Thomas Naumann: Straßenbahnen und Ihr Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung

- Situation Haupstr. Weil: ca. 3.000 Busfahrgäste/Tag (alle Buslinien)
- Zu berücksichtigen: Veränderung durch Tram, Anschluss Basel, Vitra
- **Genauere Untersuchung erforderlich:**  
**Standardisierte Bewertung (inkl. Potentialabschätzung)**

# Systemvergleich Straßenbahn – Bus

- Vorteile Straßenbahn
  - Schnelligkeit, Pünktlichkeit (besonderer Gleiskörper)
  - Bündelungsfunktion
  - Verlässlichkeit, Konstanz
  - Städtebauliche Aufwertung und Entwicklungspotential
  - Attraktivitätssteigerung ÖPNV, Komfort
  - Reduzierung Umsteigebeziehungen
  - Bei großen Fahrgastzahlen wirtschaftlicher als Bus
  - Umweltfreundlicher (je nach Stromgewinnung)

# Systemvergleich Straßenbahn – Bus

- Vorteile Bus
  - Flexibilität (keine Schienengebundenheit)
  - kürzere Modernisierungsintervalle (aktuellere Modelle)
  - Geringere und flexiblere Grundinvestition (Infrastruktur)
  - Flächenhafte Erschließung auch in Randbereichen des Stadtgebietes möglich
  - Keine Oberleitungen (Stadtbild) => aber: Modellversuche Schienenleiter usw.
  - Bei geringeren Fahrgastzahlen wirtschaftlicher als Straßenbahn
  - Erschütterungen, Lärm?
  - Tlw. Geringere Trennwirkung auf Streckenabschnitten

# Systemvergleich Straßenbahn – Bus

- Wirtschaftlichkeitsvergleich
  - Wenn Straßenbahnen im Einsatzbereich betrieben werden, sind sie wirtschaftlicher als vergleichbarer Busbetrieb, weil:
  - Höhere Fahrgastzahlen pro Tram => Einsparen Personalkosten
  - Höhere Lebensdauer der Fahrzeuge  
(30-50 Jahre bei Tram) ggb. (10-15 Jahre) Bus
  - Höhere Nachfrage der Tram => Höhere Einnahmen

# Systemvergleich Straßenbahn – Bus

- City-Bus, Bürgerbus, Rufbus, ...
  - „Flexible Bedienformen“ für nachfrageschwache Bereiche
  - => Für die Hauptstraße in Weil aufgrund größerer Nachfrage nicht geeignet



Nagold



Bus: Bad Säckingen

# Systemvergleich Straßenbahn – Bus

- Kostenloser ÖPNV
  - Projekte in verschiedenen deutschen Städten
    - z.B. Templin 16.500 EW, Lübben 14.000 EW => wieder eingestellt
    - Erfolgreich: Teile des ÖPNV, z.B. Citybus Nagold, Touristische Buslinien
    - In Tübingen wird es diskutiert
  - Außerhalb Deutschlands z.B. in Tallin (Estland) und Hasselt (Belgien; erfolgreich eingeführt, aber auch wieder eingestellt)
  - Sämtliche Kosten müssen von der Stadt getragen werden
    - Finanzierung z.B. über Parkgebühren, City-Maut, etc.
    - => Gesamtkonzept und Einzelplanung erforderlich