Amsterdam organisiert das Verkehrsnetz neu

Station Vijzelgracht mit dynamischem Kunstwerk über den Rolltreppen.

Das Tor zur Stadt: Symbolhaft stellte Pierre Cuypers das Prachtgebäude des Hauptbahnhofes quer vor den Stadthafen. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts sollte ein Zeichen gesetzt werden: Die Eisenbahn ist das Transportmittel der Zukunft, die Transportschiffe sind passé. Seither wurde der Bahnhof immer wieder den Erfordernissen angepasst. Das Bild der beiden viergleisigen Straßenbahnschleifen, deren Linien wie ein Fächer die Stadt erschließen, hat sich Generationen von Interrail-Touristen wohl ebenso eingeprägt wie die immerwährende Baustelle auf dem Vorplatz. In den letzten Jahren betraf sie vor allem den Bau der Nord-Süd-Metro, die nun endlich fertiggestellt wurde. Eröffnet wurde sie am 22. Juli 2018 – nach jahrelangen Verzögerungen und immensen Kostenüberschreitungen. Gleichzeitig wurde das Straßenbahnnetz neu organisiert: Ein Überblick.

Die neue Metrolinie 52 – die Noord-Zuidlijn – ist neues Herzstück des Öffentlichen Verkehrs im bisher durch die Straßenbahn erschlossenen Zentrum der Stadt. Darüber hinaus schafft sie die lange ersehnte hochwertige Verbindung zum Stadtteil Noord: Dieser ist durch den Ij-Kanal vom Zentrum getrennt und war bisher nur mit Busverbindungen durch den Straßentunnel und Fähren mit dem Zentrum verbunden. Am anderen Ende, in Zuid, liegt das neue Business-Zentrum der Stadt, der dortige Bahnhof soll zum wichtigsten neben Centraal aufgewertet werden.

DIE SCHWIERIGE VERGANGENHEIT DER AMSTERDAMER U-BAHN

Pläne für den Bau dieser Linie existieren seit den 1950er-Jahren, 1968 wurde der Bau eines Metro-Netzes definitiv beschlossen; begonnen wurde allerdings mit der relativ billigen, meist oberirdisch verlaufenden Linie vom Hauptbahnhof nach Bijlmer im Südosten. Schon damals gab es Probleme: Das Streckenstück im Zentrum wurde in Caisson-Bauweise mit starken Eingriffen an der Oberfläche errichtet; zu Zeiten großer Wohnungsnot entstand wegen der Abrisse von Altbauten eine starke Protestbewegung, befeuert auch durch die Hausbesetzer-Szene. Heute ist der Weg dieser ersten Metrostrecke durch Neubauten an der Oberfläche ablesbar, auch ist spürbar, dass im dichten und regelmäßig gewobenen Straßenbahnnetz hier, im Bereich Nieuwmarkt, eigentlich logische Verbindungen fehlen.

Nach diesen Schwierigkeiten wollte man den Weiterbau eigentlich beenden, allerdings forderte die rasch wachsende Nachbargemeinde Amstelveen eine U-Bahn-Verbindung nach Amsterdam. Aus Erfahrung vorsichtig geworden, entschied man sich für eine Stadtbahn: Bei der Station Zuid wechseln die von Centraal Station kommenden Züge der Metrolinie 51 von Stromschiene auf Oberleitung und fahren als „Light Rail“ im Niveau weiter. Ergänzt wird das Angebot durch eine Express-Tram auf derselben Strecke: Die Linie 5 überlagert die Stadtbahn und fährt als klassische Straßenbahn weiter ins Stadtzentrum von Amsterdam. Die unterschiedlichen Wagentypen sind dabei kein Problem, die Haltestellen sind mit Hoch- und Tiefbahnsteigen ausgerüstet. Die Trasse wird von Straßen gekreuzt, auch die Passagiere können, ohne Stiegen benützen zu müssen, die Gleise überqueren. Für diese Strecke wurden Ende der 1980er-Jahre bei BN (La Brugeoise et Nivelles, inzwischen von Bombardier übernommen) eigens Zweirichtungswagen mit Niederflur-Mittelteil angeschafft.

Mitte der 1990er-Jahre kam es dann doch zu einer Erweiterung der Metro: Erst etwas verschämt als Straßenbahn bezeichnet, wurde eine komplett oberirdische Ringlinie entlang bestehender Eisenbahnstrecken geschaffen. Die Linie beschreibt einen großen Bogen im Westen der Stadt und wurde vorerst mit 2,65 Meter breiten hochflurigen „Sneltram“-Zügen des Herstellers CAF betrieben; allerdings war sie rasch so erfolgreich, dass die Bahnsteige für die drei Meter breiten „Silbermöwen“ des Herstellers Linke-Hofmann-Busch umgebaut wurden. Die schmäleren Wagen erhielten überbrückende Trittbretter.

Eine andere Metro-Planung dieser Zeit wurde dann doch eine echte Straßenbahn: Die Linie 26 vom Hauptbahnhof ins Stadtentwicklungsgebiet Ijburg. Die Reduktion der geplanten Bebauung auf den künstlichen Inseln ließ eine Metro unwirtschaftlich erscheinen, die auf eigenem Gleiskörper fahrende Straßenbahn ist das passende Angebot für diesen Stadtteil. Die Linie wurde von Anfang an mit Siemens-Combino-Zügen betrieben: Zwischen 2002 und 2004 wurden 151 Neufahrzeuge geliefert und damit praktisch die ganze Flotte (abgesehen von den teilniederflurigen BN-Zügen) vereinheitlicht. 25 der neuen Züge wurden für die lange Tunnelstrecke der Ij-Tram mit Zugbeeinflussung ausgestattet. Die Strecke soll künftig verlängert werden.

Sonderlösung mit Ablaufdatum: Auf der Sneltram teilen sich U-Bahn und Straßenbahn die Gleise.

Etwa zur selben Zeit schien der Bau der Nord-Süd-Linie nun doch immer dringlicher; bei einer Volksabstimmung war zwar eine Mehrheit dagegen, die Beteiligung aber zu gering. 2003 begann der Bau, der von finanziellen und technischen Problemen begleitet wurde. Erstmals wurden hier U-Bahn-Tunnels in geschlossener Bauweise errichtet; extrem schwierig war die Unterfahrung der historischen Centraal Station. Ein Tiefpunkt der Entwicklung waren Wassereinbrüche und damit zusammenhängende Gebäudesenkungen um die künftige Station Le Pijp, die 2008 sogar zum Rücktritt des zuständigen Stadtrates führten. Schlussendlich kostete das ganze Projekt mit mehr als drei Milliarden Euro das Vielfache der ursprünglich vorgesehenen Summe: 1996, bei Planungsbeginn rechnete man mit knapp 700 Millionen und einem Betriebsstart um 2007. Nun, nach 15 Jahren Dauerbaustelle, konnten am 21. Juli endlich die offiziellen Feiern stattfinden, bevor die knapp zehn Kilometer lange Strecke am nächsten Tag dem Publikum übergeben wurde. Die Eröffnung mitten in den Ferien war kein Zufall: Gleichzeitig änderte man das Straßenbahnnetz; man hoffte, dass die Bürger die Umstellung in der Urlaubssaison besser bewältigen würden.

VOM SPINNENNETZ ZUR FISCHGRÄTE: DAS NEUE LINIENKONZEPT AN DER OBERFLÄCHE

Auch wenn zynische Amsterdamer meinen, mit den Linienänderungen würden sie zur Benützung der neuen Metro gezwungen: Momentan ist die Anpassung und Ausdünnung des Bestandsnetzes noch weniger dramatisch als ursprünglich befürchtet. Die Liniendichte zum Bahnhof wurde natürlich etwas reduziert, aber es wurden auch neue Verbindungen geschaffen. Am auffälligsten ist dabei wohl die Änderung der Linie 5, die von Amstelveen nicht mehr ins Zentrum fährt, sondern die Endstation bei der Westergasfabriek im Nordwesten von der Linie 10 übernommen hat. Auch die Linie 1 fährt nun nicht mehr zum Bahnhof, sondern wurde zur Ringlinie. Eine tatsächliche Verschlechterung gibt es im Westen: Die innerste Ringlinie 14, die die Stadt über Dam von Ost nach West durchquerte, fährt nur noch von ihrem östlichen Endpunkt Flevopark zum Bahnhof. Die parallel zur neuen Metro führende Linie 24, deren Ende eigentlich erwartet wurde, ist weiterhin zwischen Centraal und VU Medisch Zentrum unterwegs, sogar die Strecke bei De Pijp wurde nach den U-Bahn-Bauarbeiten wieder in Betrieb genommen – und sie ist trotz der Metro weiterhin stark nachgefragt! Trotz Protesten aufgelassen wurde allerdings die Linie 16, die parallel zur 24 verkehrte, offiziell wegen Wagenmangel. Mit weiteren Nachjustierungen des Angebots ist zu rechnen.

Für die Zukunft ist eine Entwicklung ähnlich der „Metro“-Linien in Deutschland vorgesehen, mit einem „Plus-Netz“ und einem ergänzenden „Komfort-Netz“. Erstere stehen bei den Investitionen im Vordergrund. Neben einigen Ergänzungsstrecken soll dabei auch die seit Jahrzehnten brach liegende Strecke vom Hauptbahnhof Richtung Nordwesten in Betrieb gehen. In dieser Richtung liegt auch das große Stadtentwicklungsgebiet Port-City, wo in den nächsten Jahren zehntausende Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen sollen. Vielleicht wird auch dieses Gebiet ähnlich dem Java-eiland oder dem Haveneiland in Ijburg irgendwann Straßenbahn-Anschluss erhalten. Konkreter ist die Planung für eine westliche Tangente von Sloterdijk nach Zuid (heute Buslinie 15); in fernerer Zukunft liegen eventuelle neue Linien nach Westen Richtung Slotermeer und Geuzenveld sowie die Verlängerung der Expresslinie von Amstelveen Richtung Uithoorn.

NEUE FAHRZEUGE ERGÄNZEN AB 2019 DIE COMBINO-FLOTTE

Interessant dabei ist die Ausschreibung über Neufahrzeuge: CAF soll 63 Zweirichtungswagen liefern, mit einer Option auf weitere 60 Garnituren; der Grund für die Neuanschaffung ist vor allem die Umstellung der Light-Rail-Metro 51 auf „klassische“ Schnellstraßenbahn: Wegen der Erweiterung der Autobahn bei der Station Zuid kann künftig kein Übergang der Metrozüge auf die Außenstrecke mehr erfolgen, diese spezielle Betriebsform ist dann Geschichte. Damit werden auch die Ende der 1980er-Jahre beschafften gemischtflurigen BN-Züge (Type 11G und 12G) ersetzt.

Autor HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Website tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.