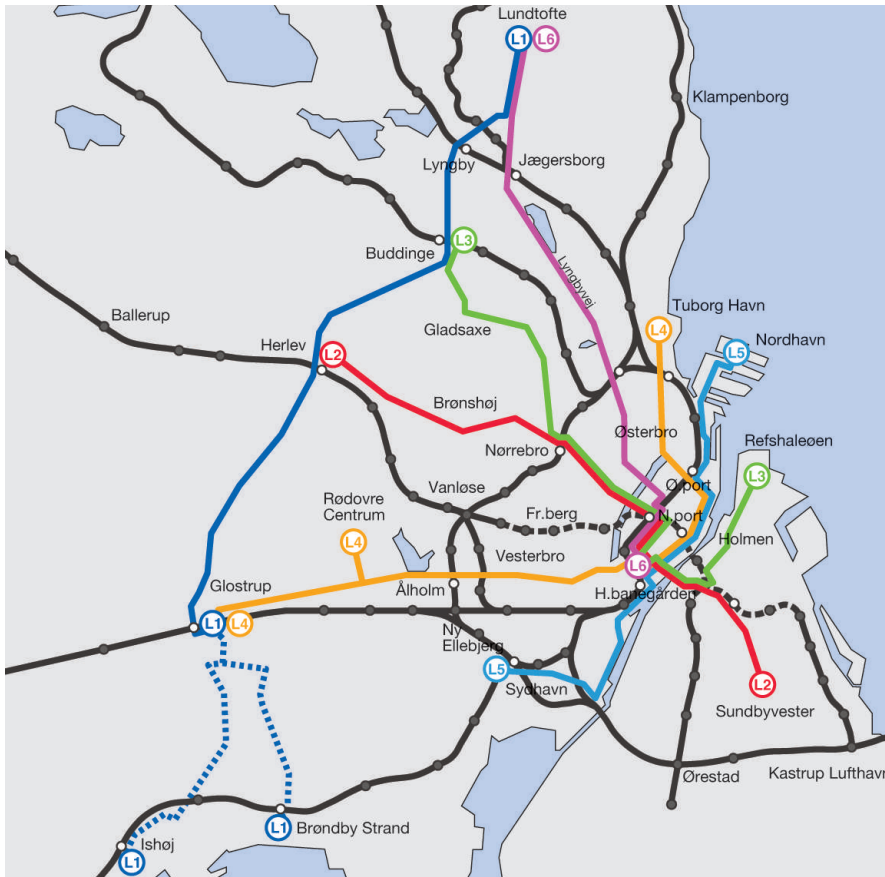


Vorschlag für ein Straßenbahn Netz in Kopenhagen



97 km. Straßenbahn Liniennetz kostet €2,2 Milliarden
€ 22 millionen pro km.

Ein Straßenbahn Netz in Straßenebene (die gefärbten Linien) könne viele Quartiere, die jetzt nur mit Bussen verbindet werden, bedienen. Die Autofahrer bekommen eine Alternative. Sie können schnell raus und rein der Stadt ohne Parkungsprobleme kommen. Das begrenzt das Straßenverkehr und die Verschmutzung. Der erwartete Abstieg des Autoverkehrs beträgt min. 20%. Das ermöglicht eine Einschränkung der Strassen- und Parkungsareale auf etwa 10%, was für die Light Rail Spuren nötig ist. Man könne mit Vorteil eine „Park and Ride“ Anlage auf den Ausserstrecken anlegen.

Finanzierung

Jede Linie kann ganz oder teilweise privatfinanziert werden. Damit wird es einfacher Finanzierung zum Ausbau des kollektiven Verkehrs zu schaffen. Man muss doch genaue Forderungen an der Angebotgrundlage stellen.

Reisegeschwindigkeit

Die Reisezeit mit Light Rail wird um 30-35%, verglichen mit heutigen Bussen, verkürzt. Die Light Rail ist nur 2% langsamer als das Metro, wenn man an die reelle Reisezeit von Tür zur Tür sieht.

(Quelle: „Københavns Amt“ and „Københavns Kommune“ Planredegørelse 2005)



Trambaix - Barcelona, Katalonien

15 km. Metro City Ring kostet €2-3,5 Milliarden
€135-235 Millionen pro km.

Der geplante Metrocityring schafft nicht neue Möglichkeiten, schnell rein und raus der Stadt ohne Wechsel von dem existierende über-belastete Zugnetz zu machen. Es gibt auch nicht geplante „Park & Ride“ Anlagen. Deshalb will der Metrocityring erst die notwendige Passagierenunterlage bekommen, wenn neue radiale Nahrungslinien rein und raus der Stadt etabliert sind.

Der Metro City Ring will nur die inneren Stadtteile Kopenhagens bedienen. Buslinien rein und raus der Stadt werden wahrscheinlich in selber Weise wie bei der Etablierung von dem heutigen Metro beschneidet werden. Dies gilt auch in Quartieren, die der Metro City Ring nicht bedient. Das kollektive Verkehrsangebot in Grosskopenhagen wird reell verringert, und das könnte eine extra Steigerung des Autoverkehrs mit dazuhörender Verschmutzung bedeuten.

Finanzierung

Es gibt eine große Unsicherheit von dem Preis, weil die ganze Strecke unter der Erde angelegt wird. Verkehrsforscher haben berechnet, dass es mit 50% Wahrscheinlichkeit so ist, dass der Preis mit 40% überschritten werden. Der Preis, die Bohrmaschinen anzuspringen, ist in sich sehr hoch. Man kann deswegen den Bau nicht in Etappen aufteilen, oder ihn unterwegs begrenzen, ungeachtet die Größe der Budgetüberschreitungen. Vorläufig ist in dem existierendem Metrosystem \approx 2,4 Milliarden, das nur die Busfahrgäste unter der Erde verlegt hat, investiert. Die großen Probleme mit dem Autoverkehr haben es nicht vermindert.

Einzelinvestitionen wie der Metrocityring entweder lösen die Probleme oder wendet die Entwicklung. Es ist notwendig, dass man so bald wie möglich in Ganzheilösungen denkt. Es handelt von Gesundheit, Umwelt, Platz, Zeit und Ökonomie, die mit Systemen, die einfach und schnell stufenweise in die existierenden Straßenstrukturen implementiert werden, können.

Hier die Straßenbahn ist eine gut abgeprüfte Möglichkeit.

Vorschlag für ein Straßenbahn Netz in Kopenhagen

Straßenbahn Netz in Großkopenhagen

Linie	Strecke	Neubau	Preis
L1	Lundtofte-Lyngby-Buddinge-Herlev-Glostrup (-Brøndby Strand / Ishøj)	20 km	€ 460 millionen
L2	Herlev-Husum-Nørrebro-Amagerbro-Sundbyvester Pl.	18 km	€ 400 millionen
L3	Buddinge-Nørrebro-Christianshavn-Operaen-Refshaleøen	8 km	€ 180 millionen
L4	Tuborg Havn-Østerbro-City-Rødovre-Glostrup	27 km	€ 600 millionen
L5	Sydhavn-City-Nordhavn	7 km	€ 160 millionen
L6	City-Rigshospitalet-Lyngbyvej-Lundtofte (DTU)	17 km	€ 400 millionen
Gesamt in straßeebene		97 km	€ 2.200 millionen

Metro City Ring in der innenstadt Kopenhagen

Linie	Strecke	Länge	Preis
○	City-Østerbro-Nørrebro-Frederiksberg-City (Cirkel linie)	15 km	€ 2-3,6 milliarden

So viel gibt man für die geldt:

	Straßenbahn Netz	Metro City Ring
Anzahl linien:	6	1
Finanzierung:	Privatfinanzierung ist ein möglichkeit	Privatfinanzierung ist unwahrscheinlich
Materiel typ	Moderner Niederflur Straßenbahn Materiel	Wie heutigten Metro
Passagier kapazität	250 – 300	300
Abstand gegen die statione	500 m.	1.000 m
Anzahl Haltestellen	ca. 180	16
Reisegeschwindigkeit tür-zur-tür:	30% schneller als bus	2% Schneller als Straßenbahn
Nützung die Straßenkapazität:	6 mal besser	Keine änderung
Auto Verkehr	20-25% weniger autos	1% weniger autos
Radfahrer	Keine begrenzung	Keine begrenzung
Umweltsveränderung	Weniger autos und bussen	Weniger bussen



Wiener Straßenbahn, Österreich