

TRAMsformation: Die Zukunft der Städte – Pressemappe



November 2019

www.move-it-graz.at

www.tramway.at

Werte Leserinnen und Leser!

Am 4. November 2019 hatten wir die Freude, den Verkehrsexperten und Fotografen Harald Jahn aus Wien bei uns als Gast begrüßen zu dürfen. In einem knapp einstündigen Vortrag zeigte er zunächst die zweifelhaften Errungenschaften fehlgeleiteter Verkehrspolitik und „autogerechter Städte“ in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und danach die französische Reaktion darauf: Städte, die wieder für die Menschen umgebaut wurden. Die Straßenbahn spielte stets eine entscheidende Rolle dabei.

Die **Präsentation** von Harald Jahn können Sie unter folgendem Link ansehen (empfohlener Browser: Google Chrome):

https://prezi.com/ewpyyjqd0izd/?utm_campaign=share&utm_medium=copy&rc=ex0share

Fotos von Harald Jahn (Fahrzeuge, Rasengleise, Plätze und mehr, bei einer Veröffentlichung geben Sie bitte als Fotocredit „Harald A. Jahn, www.viennaslide.com“ an!) und **Fotos der Veranstaltung** (bitte mit dem Hinweis „MoVe iT Graz“) finden Sie hier. Alle Fotos dürfen gerne abgedruckt oder veröffentlicht werden:

<http://gofile.me/3ZLs6/78i8KBJCZ>

Für all diejenigen, die nicht persönlich anwesend sein konnten, möchten wir in dieser Pressemappe die wichtigsten Inhalte des Vortrags noch einmal zusammenfassen. Mögen diese einer konstruktiven Diskussion zum Thema Stadtentwicklung, Straßenbahn und Verkehrspolitik nützlich sein!

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung: 0660/2744277 oder presse@move-it-graz.at

Viel Spaß beim Lesen wünschen

Die Teams von PRO BIM Graz und MoVe iT Graz



Zu Beginn eine Abbildung aus der **Vergangenheit Wiens**. Dieses Bild sollte nicht nostalgische Gefühle wecken, sondern vor allem eines verdeutlichen: Neben Fuhrwerken und Straßenbahnen sind die Straßen mit Menschen gefüllt; es herrscht ein reges Treiben.



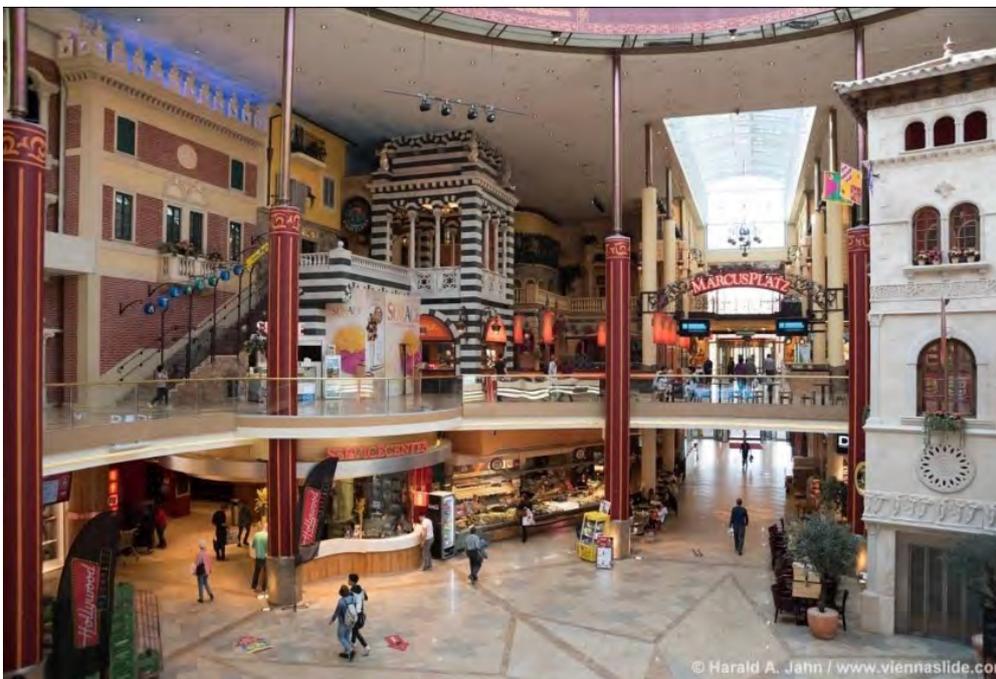
Heute sehen unsere Städte eher so aus: Viel Asphalt, Beton und Autos – und keine Menschen auf der Straße:



Die großen Einkaufszentren an den Stadträndern müssen als Beispiel, absurder und völlig falscher Raumplanung betrachtet werden (hier im Bild: die SCS bei Wien).



Im Inneren finden die Menschen dann das, wonach sie sich eigentlich sehnen. Enge Gassen und Plätze ohne Autos. Die PlusCity bei Linz (Bild unten) versucht offenbar, einen mediterranen Ortskern zu imitieren:



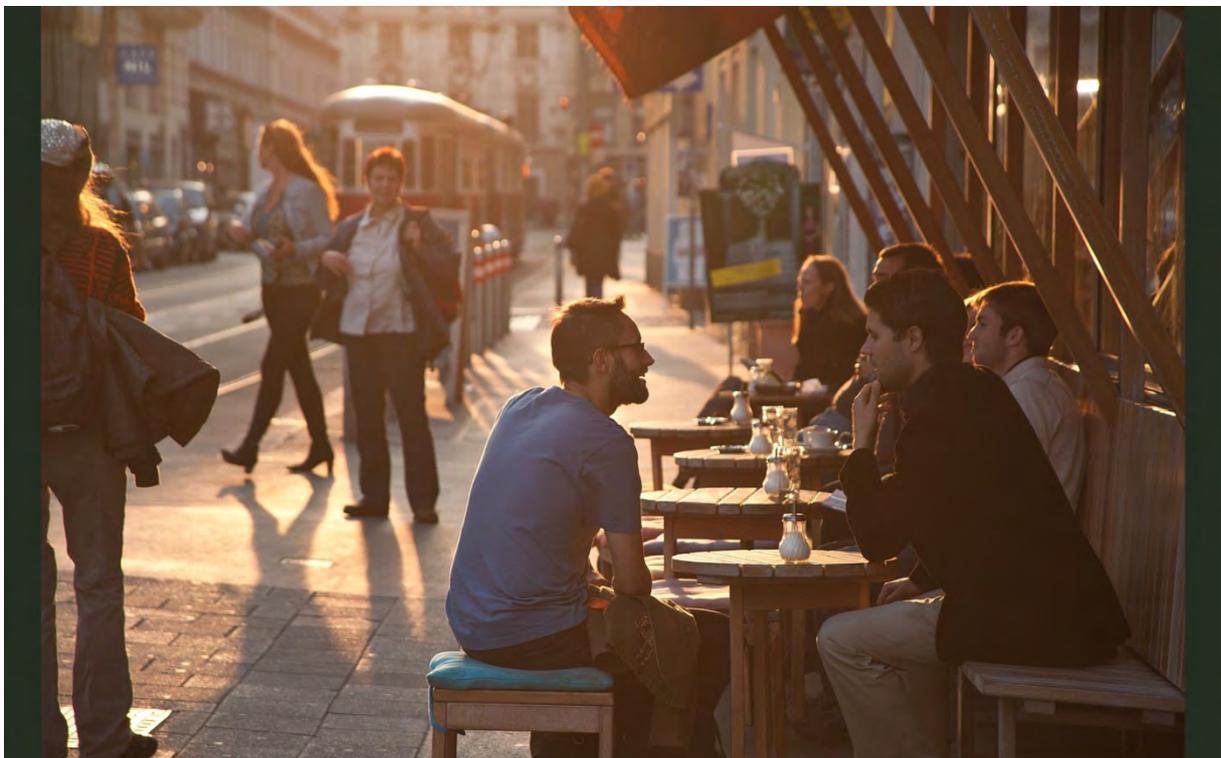
Wir schaffen also künstliche Ortskerne, während unsere echten Altstädte und Ortskerne als Parkplätze missbraucht werden. Das Auto ist das Maß aller Dinge, die Menschen sitzen eingezäunt in einem winzigen Gastgarten:



Fußgänger und Radfahrer werden in Tunnels unter mehrspurigen Straßen verboten:



Aber es geht auch anders: Dort, wo eine entsprechende Aufenthaltsqualität gegeben ist, zieht es die Menschen wieder auf die Straßen und Plätze.



Die moderne Tram in Frankreich

Auch Frankreich blieb vom Virus der autogerechten Verkehrsplanung nicht verschont. Straßenbahnnetze wurden eingestellt, Busse standen im Stau und die Mini-U-Bahn VAL als vermeintliche Alternative zu einer vollausgebauten Metro diente primär dazu, den Schienenverkehr unter die Erde zu verbannen. Auch der spurgeführte O-Bus Translohr scheiterte, die Firma ist inzwischen pleite und die Zukunft der wenigen Netze ungewiss.

Doch irgendwann kam die Erkenntnis: eines der ältesten städtischen Nahverkehrsmittel könnte zugleich auch das modernste und zukunftsträchtigste werden. **Die Straßenbahn – le Tramway.**



Die Grundidee hinter dem französischen Konzept lässt sich leicht mit folgenden Schlagworten zusammenfassen:

Design

Viel Grün

Absoluter Vorrang

Design

Bei Autos spielt das Design eine ganz wesentliche Rolle. Warum also nicht auch bei Straßenbahnen? Fast alle Städte gestalten „ihre“ Tram individuell. Sie wurde zu einem städtischen **Wahrzeichen**. Meist waren und sind namhafte **Designer, Architekten und Künstler** bei der Gestaltung der Straßenbahnen, Stationen, Trassen und Plätze beteiligt.

Die Front der Tram in der **Champagner-Metropole Reims** soll an Sektgläser erinnern:



Durch **Lyon** schlängeln sich weiße Seidenraupen:



In der **Hafenstadt Marseille** fahren elegante „Yachten“ auf Schienen:



Und in **Tours** spiegelt sich die Stadt in den glänzenden Fronten der Tramfahrzeuge wider:



Auch Haltestellen und der sonstige öffentliche Raum wurden neu gestaltet, die Stadtkerne bewusst in Szene gesetzt (unten: Straßburg, „Homme de fer“).



Bordeaux:



Besançon:

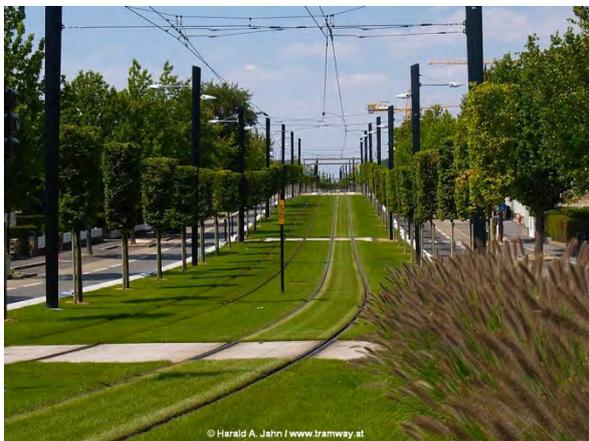


Montpellier:



Viel Grün

Rasengleise sind bei französischen Straßenbahnen Standard. „*Die Straßenbahn hat uns einen Park gebracht*“, heißt es. Statt grauen Asphaltwüsten schlängeln sich nunmehr grüne Bänder durch die Städte. Das erhöht die Akzeptanz der Straßenbahn bei der Bevölkerung enorm.



Zum traurigen Vergleich: ein Gleiskörper aus Wien...



...und ein „Rasengleis“ aus Graz (Conrad-von-Hötzendorfstraße, Foto: Styria Mobile):



Absoluter Vorrang

Die Tram fährt grundsätzlich auf **eigenen Gleiskörpern** und hat Vorrang an allen Kreuzungen. Der dafür notwendige Platz wurde meist dem Autoverkehr „weggenommen“. Mit einem erstaunlichen, aber für Experten wenig überraschenden Ergebnis: **Auch wenn Autos nach dem Umbau der Straßen weniger Platz hatten, floss der Verkehr besser als zuvor!**

Reden wir nun über's Geld!

Die kleine Stadt **Besançon** (ca. 116.000 Einwohner) hat sich ein Straßenbahnnetz mit 14,4 Kilometern Länge geleistet. Die Kosten dafür betragen inklusive Fahrzeugen 235 Millionen Euro.



In **Graz** steht ein neues Straßenbahnpaket mit drei Linien (Südwestlinie, Nordwestlinie, Neue Linie 2 zur Uni) und 14 Kilometern Länge kurz vor dem Grundsatzbeschluss. Die Kosten: 285 Millionen Euro.

Ähnliche Zahlen liegen aus anderen französischen Städten, sowie auch aus **Wien** und **Linz** vor. Der durchschnittliche Kilometerpreis „all inclusive“ kann also mit rund **15 bis 20 Millionen Euro** beziffert werden; auf der „grünen Wiese“ ist es billiger, im dichter bebauten Stadtzentrum teurer.

Und was kostet es unterirdisch?

In **Düsseldorf** wurde eine früher oberirdisch durch eine Fußgängerzone führende Straßenbahnachse unter die Erde verlegt (<https://de.wikipedia.org/wiki/Wehrhahn-Linie>). Die Stationen sehen schick aus, sind aber sehr tief und es muss ein langer Weg von der Oberfläche bis zum Bahnsteig überwunden werden.

Zudem fahren die Fahrgäste nun unter den Geschäften durch, anstatt – wie in Frankreich – in einem „trottoir roullant“, einem „rollenden Gehsteig“, direkt an den Schaufenstern vorbei!

Die Kosten für diesen 3,4 Kilometer langen Abschnitt in Düsseldorf betragen 930 Millionen Euro, also über 270 Millionen pro Kilometer!!

Vorher – Nachher

Ein Vergleich in Bildern

Wie haben sich die Städte durch den Bau der Tram verändert? Sehen Sie selbst!

Orléans – vorher: Diese Straße war zwar am Tag der Fotoaufnahme für eine Parade gesperrt, ansonsten aber vom Autoverkehr dominiert:



Orléans – nachher: Nur noch eine statt drei Fahrspuren. Eigener Gleiskörper, abgetrennt durch Pflanzen. Schöne Pflasterung statt Asphalt.





Noch einmal Orléans – vorher:



Und die exakt selbe Straßenkurve nachher:



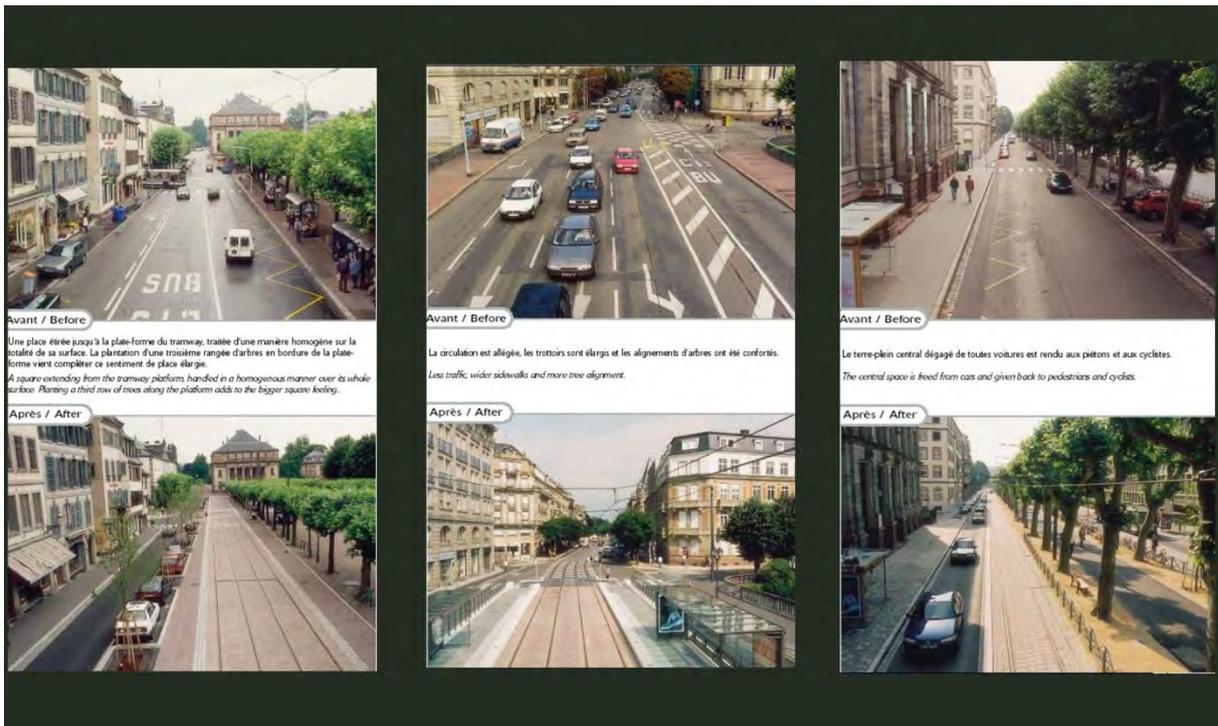
Paris – vorher: Eine breite Hauptverkehrsstraße



Und dieselbe Straße nachher:



Strasbourg – Drei Vorher-Nachher-Beispiele:



Paradebeispiel Strasbourg (Straßburg)

Straßburg ist ungefähr gleich groß wie Graz und gilt als einer der ersten aber zugleich interessantesten modernen Straßenbahnbetriebe in Frankreich. 1994 wurde die Tram wiedereröffnet, inzwischen hat das Netz fast 50 Kilometer Länge und 6 Linien (zum Vergleich: das Grazer Netz hat derzeit etwa 33,5 Kilometer Länge). Weitere Verlängerungen sind in Bau oder in Planung.

Die UFO-artigen Fahrzeuge gleiten über Rasengleise und durch die historische Altstadt. Die Straßenbahn hat an allen Ampeln Vorrang.



Die Gestaltung der Trassen und Stationen ist vorbildlich; berühmt wurde unter anderem die von Zaha Hadid entworfene Endstation *Hoenheim Gare*.



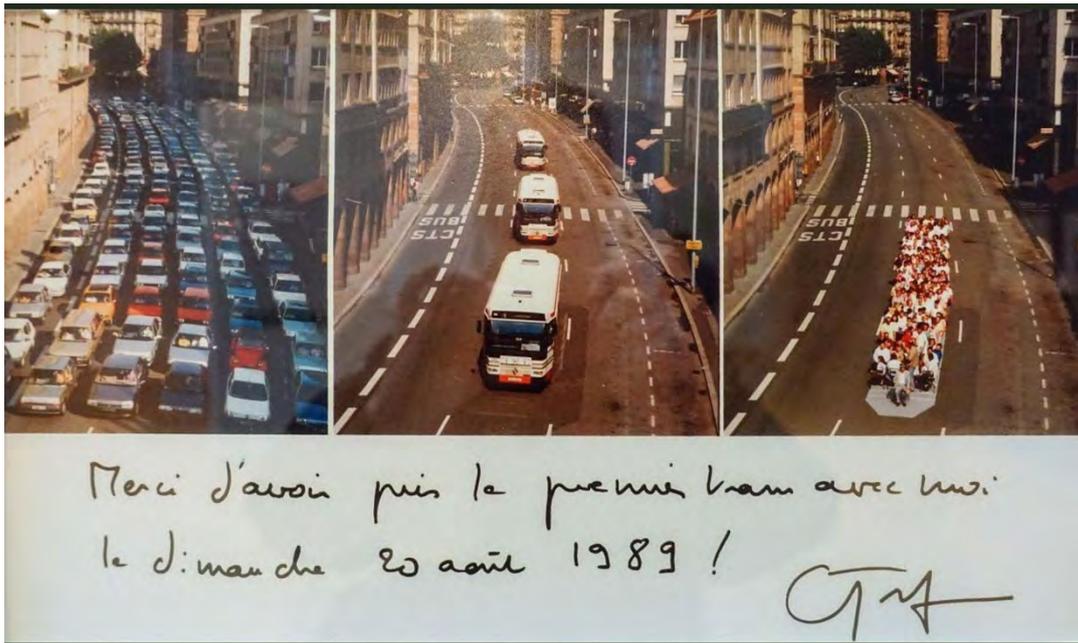
Inzwischen fährt die Tram auch über die Staatsgrenze nach Deutschland, ins benachbarte Kehl (im Hintergrund des Bildes die Rheinbrücke).



Aber auch in Straßburg war der Weg zur neuen Tram nicht immer einfach. Auch dort gab es U-Bahn-Planungen, bis sich **Bürgermeisterin Cathérine Trautmann** 1989 für den Neubau der Straßenbahn einsetzte.

Zum ersten Mal wurde **der hohe Platzverbrauch des KFZ-Verkehrs in der Stadt wirklich kritisch hinterfragt** und klargestellt, dass der öffentliche Verkehr an der Oberfläche für alle sichtbar, und nicht in 20 oder 30 Metern Tiefe zu fahren habe.

Mit einem Bild verdeutlichte die Bürgermeisterin, wieviel Platz eine Person im Verkehr benötigt, wenn sie mit dem Auto fährt und **wie platzsparend demgegenüber die Straßenbahn ist:**



Was damit losgetreten wurde ist eine beispiellose **Straßenbahn-Renaissance**. Heute, 30 Jahre später, ist noch kein Ende in Sicht. Viele Städte und Länder sind buchstäblich auf den Zug aufgesprungen.

FAZIT

Graz blieb glücklicherweise von einer völligen Einstellung der Straßenbahn verschont. Dennoch wurde auch hier ein großer Teil des Netzes dem Autoverkehr geopfert. Der Wiederaufbau muss schnell und konsequent erfolgen. **U-Bahn-Fantasien** mögen zwar großstädtisch klingen, bringen letztlich aber nur enorme Baukosten, die mehr als das Zehnfache einer modernen Straßenbahn nach französischem Vorbild betragen. Ein neues Straßenbahn-Ausbaupaket steht kurz vor dem Grundsatzbeschluss.

Ziel der Stadtentwicklung sollte es sein, **Orte mit hoher Aufenthaltsqualität** an der **Oberfläche** zu schaffen. Dann werden nicht nur die Anteile von ÖV, Fuß- und Radverkehr steigen, es werden auch die „Grätzl“ und Stadtzentren belebt, Nahversorger zurückkehren und die Straßen ganz automatisch entlastet.

Alle Fotos stammen – sofern nicht anders angegeben – von Harald A. Jahn.

www.viennaslide.com

www.tramway.at

© 2019 Harald Jahn & MoVe iT Graz

www.move-it-graz.at

www.probimgraz.info

Für Rückfragen: (+43)(0)660/27-44-277