

# Zwischen Größenwahn und Torso

**Spanien: Valentias Tram und Metro** ■ Seit den 1980er-Jahren wandelt Valencia seine Vorortbahn in eine Metro um. 1994, vor genau 30 Jahren, kam die Straßenbahn dazu. Die Entwicklung verläuft in Vergangenheit wie Gegenwart mehr in Schlangenlinien als geradlinig



Zwei Wagen der historischen innerstädtischen Straßenbahn treffen sich vor der Ripalda-Passage

BILDAUTOR UNBEKANNT

**H**eute ist die drittgrößte Stadt Spaniens ein prächtiges Reiseziel für jeden Geschmack: Ein wunderbarer historischer Altstadt kern zieht Kulturliebhaber an, im trockengelegten Flussbett des Túria ist ein riesiger Park entstanden, der hier geborene Architekt Santiago Calatrava schuf mit der „Stadt der Künste und Wissenschaften“ eine Sehenswürdigkeit des 21. Jahrhunderts, mit dem Stadtstrand kann man all das ab Anfang April mit einem Badeurlaub kombinieren.

## Straßenbahn, O-Bus, Lokalbahn

Die Geschichte des öffentlichen Verkehrs bildet die Paradigmenwechsel der Vergan-

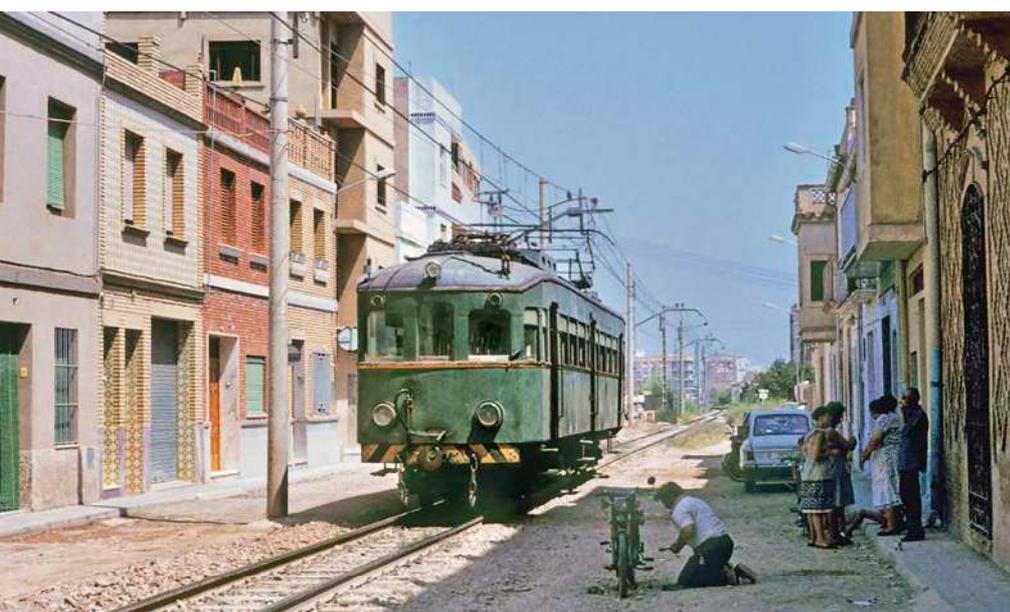
genheit gut ab. Die erste Lokalbahnlinie wurde von der Sociedad Valenciana de Tranvías (Straßenbahngesellschaft Valencia) mit 1.000 Millimeter Spurweite 1888 zwischen Valencia (Pont de Fusta) und Llíria eröffnet. Nach dem großen Erfolg entstanden rasch weitere Linien nach Bétera, Grau und Rafelbunyol. Sie bildeten das nördliche Lokalbahnnetz. Getrennt davon baute die Sociedad de carbones minerales de Dos Aguas y del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turís (Kohlegesellschaft von Dos Aguas und Eisenbahn von Grau in Valencia nach Turís) das Südnetz: Eine 50 Kilometer lange Linie von Castelló und Torrent zum Bahnhof Jesús mit einer

Zweigstrecke zum Küstenviertel Natxaret, zwischen 1893 und 1912 mit denselben technischen Parametern wie die Nordstrecken eröffnet. In dieser frühen Phase wurden die Linien mit ausländischen Dampflokomotiven betrieben, in Spanien hatte sich noch keine leistungsfähige Bahnindustrie entwickelt. Die Beiwagen waren kleine Zweiachser mit offenen Plattformen.

Im Stadtbereich lieferten sich neben den beiden Lokalbahngesellschaften einige Unternehmer ab 1876 einen wilden Konkurrenzkampf mit Pferde- und Dampftramways, ab 1899 wurden Strecken mit französischem Kapital elektrifiziert. 1911 begann auch die Elektrifizierung des nörd-

An der Station Grau La Marina trennen sich die Straßenbahnlinien 6 und 8; zweite ist eine kurze Pendellinie zum Strand. Das Denkmal des Malers Joaquím Sorolla dominiert den Platz

ALLE AUFNAHMEN, AUSSER ANDERS VERMERKT: HARALD A. JAHN



lichen Lokalbahnnetzes. 1917 wurde die Compañía de Tranvías y Ferrocarriles (Straßenbahn- und Eisenbahngesellschaft) de Valencia gegründet, unter deren Verwaltung alle bestehenden Betriebe fusionierten. Die kommenden Jahrzehnte wurden nicht einfach für die kleinen städtischen Tramways und ganz Spanien: Bürgerkrieg, Zweiter Weltkrieg, Franco-Diktatur – fast 40 Jahre autoritäres Regime und der Standard eines Schwellenlandes, erst in der Spätphase wirtschaftlicher Aufschwung. Dem Zeitgeist folgend wurde das Stadtnetz ab 1951 auf O-Busse umgestellt, bevor am 20. Juni 1970 die letzten Tramways fuhren. Die O-Busse überlebten

**Ein Zug des „Trenet“ am 3. August 1984 in Massamagrell. Die Strecke der heutigen Metrolinie 3 verläuft nach wie vor eingleisig in Straßenmitte, ist aber eingezäunt**

PAUL VAN BAARLE

## Naturkatastrophe und Größenwahn

Schon der erste Stadtentwicklungsplan von 1946 respektiert die „Huerta“ um Valencia, eine weite flache Agrarlandschaft mit Orangenplantagen, Reisfeldern und Olivenhainen, bewässert mit uralten Kanälen aus der arabischen Zeit. Die Huerta beliefert die Stadt mit Frischware und ist bis heute geschützt. Gleichzeitig gingen die Planungen von teils absurd hohem Bevölkerungswachstum aus, das mit dichter Wohnbebauung, aber auch mit Gartenstädten bewältigt werden sollte; diese wurden schlussendlich nicht gebaut, die vorgesehenen Flächen stattdessen intensiv verbaut. Der meist fast trockene Turia-Fluss, der die nördliche Begrenzung der Altstadt bildete, wurde nach einer verheerenden Überschwemmung 1957 in den Süden der Stadt verlegt. Nun entstand eine große Freifläche mitten in der Stadt; zusammen mit diesem „Südplan“ sollte die Straßinfrastruktur zeittypisch mit einer Autobahn im ehemaligen Flussbett und weiteren neuen Radial- und Ringstraßen neu sortiert werden. Gleichzeitig sollte der „Eiserne Gürtel“, der die Stadt in Form von fünf Eisenbahnstrecken mit 223 Bahnübergängen umgab, beseitigt werden.

### Wildwuchs und Schadensbegrenzung

Der Bevölkerungsanstieg von 500.000 (1960) auf 650.000 (1975) führte dann doch zum Bau von Sozialwohnblocks in der Huerta: Stadtviertel mit hoher Dichte ohne Stadtstruktur entstanden. Bestehende Stadtge-

biets wurden nachverdichtet, fast 10.000 Wohnungen pro Jahr gebaut. Es war die Zeit der Franco-Diktatur, die mit sturen Zehnjahresplänen und ohne demokratische Meinungsbildung katastrophale Projekte durchzog. Schlussendlich sollte gerade diese problematische Stadtentwicklung dem heutigen Metrosystem entgegenkommen: Nach der demokratischen Wende war die Verwaltung ab den späten 1970er-Jahren vorerst mit der Reparatur der schlimmsten Fehler beschäftigt, wie der Nachrüstung der problematischen Neubaustadtteile – immerhin ein Drittel der Stadt – mit den wichtigsten sozialen Einrichtungen. Die chaotische Entwicklung wurde gestoppt, die fragmentierten Stadflächen „vernäht“, Lücken aufgefüllt; so konnten gefährdete Teile der Huerta geschützt werden.

### Hinwendung zum Meer

Endlich wendet sich die Stadt dem Meer zu, von dem sie bisher durch Industrie und Infrastrukturen abgeschnitten war. Trotz einer gewissen Zersiedelung sind die Wohngebiete bemerkenswert kompakt: Die Stadt frant an ihren Rändern nicht in einen Speckgürtel aus, sondern endet abrupt – von den Wohnblocks schaut man oft direkt über die Felder der Huerta. Diese Eigenheit kennzeichnet viele spanische Städte; die Suburbanisierung hat in Spanien später als in Mitteleuropa begonnen.

**Ebenfalls an der Linie 3: Die enge Station Meliana lässt noch den Charakter des Trenet spüren. Das fliesenverzierte Haus ist typisch für die Region: Hier ist man stolz auf das kulturelle Erbe**

die Tram nicht lang: Nach nur 25 Jahren verschwanden auch sie am 22. März 1976 aus den Straßen der Stadt.

### Auf den Spuren des Trenet

Der „Trenet“, das schmalspurige Lokalbahnnetz, befand sich in den 1970er-Jahren in schlechtem Zustand. Das Nordnetz war zwischen 1916 und 1928, das Südnetz erst 1959 elektrifiziert worden. Davor, am 14. Oktober 1957, zerstörte das Túria-Hochwasser die Strecke von Jesús Richtung Meer nach Natzaret, sie wurde nicht mehr aufgebaut. Der Wagenpark des Trenet war bunt gemischt, sogar einige Wagen der belgischen Überlandbahnen SNCV landeten 1971 in Ostspanien. In dieser Zeit wurde der Betrieb mit viel Engagement und Improvisation aufrechterhalten; dabei war die Transportleistung so enorm, dass an eine



Einstellung der Schmalspurbahnen nicht zu denken war. Anfang der 1980er-Jahre wurde der Kopfbahnhof Pont de Fusta sogar zu einem der verkehrsreichsten in Spanien.

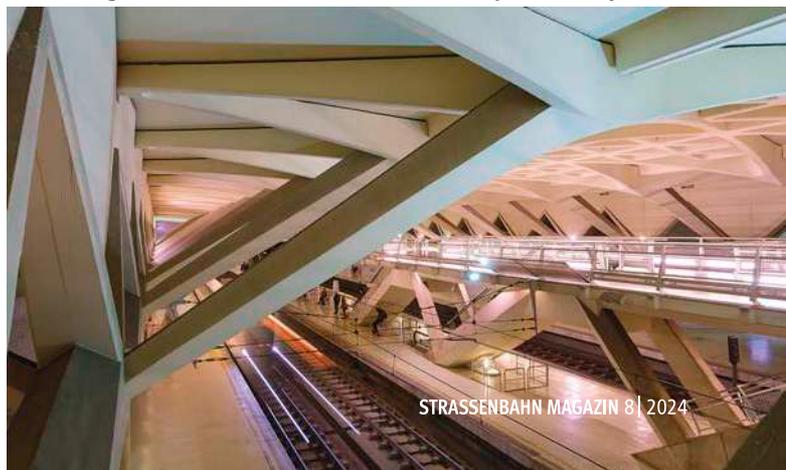
Bereits 1941 gab es Pläne, die beiden Teilnetze, die südlich (Jesús) und nördlich (Pont de Fusta) der Altstadt endeten, mit

einem Tunnel zu verbinden. Aus Kostengründen wurden derartige Pläne in den folgenden Jahrzehnten stets abgelehnt. Erst 1977, unter dem Eindruck des spanischen Wirtschaftsaufschwunges, stellte das Ministerium für öffentliche Arbeiten die „Umfassende Verkehrsstudie im Raum

**Der Innenraum der Vierwagenzüge ist durchgängig und wirkt durch die Längssitze geräumig**



**Die Station unter dem früheren Flussbett des Túria wurde von Santiago Calatrava gestaltet, sie ist architektonischer Höhepunkt des Systems**





Praktisch alle Metro- und Straßenbahnlinien folgen den Strecken des früheren Tretet. Ob die wichtige Innenstadtquerung jemals kommt, ist fraglich

GRAFIK: ROBERT SCHWANDL

Auch die Straßenbahn verkehrt mit dem „Metro“-Logo. Die Siemens-Niederflurzüge der Reihe 3800 sind üblicherweise in Doppeltraktion im Einsatz

Valencia“ vor: Den Ausbau der Trenet-Lokalbahnlagen zu einem Metronetz. Allerdings wurden nicht die beiden Kopfbahnhöfe auf direktem Weg durch die Altstadt verbunden, sondern ein Linienkreuz unter der Ringstraße südlich des Zentrums mit einer Verknüpfung bei Àngel Guimerà, einer großen Straßenkreuzung, geplant. Die Tunneln folgten dabei breiten Straßenzügen und waren in nicht allzu großer Tiefe in kostengünstigerer, offener Bauweise zu errichten. Eine Verbindungsstrecke zwischen den beiden Achsen schließt den Hauptbahnhof von der südlichen Strecke kommend an. 1988 wurde der Nord-Süd-Tunnel eingeweiht und der kleine Kopfbahnhof Jesús aufgelassen.

### Die Straßenbahn kehrt zurück

1994 folgte mit der oberirdischen Linie 4 die erste moderne Straßenbahn in Spanien, sie entstand aus dem Trenet-Zweig von Pont de Fusta nach Empalme im Westen und Grau im Osten nach etwa vier Jahren Umbau. An dieser Strecke liegt der Park Marxalenes; hier war früher ein betriebliches Zentrum der alten Bahn. Das Ensemble historischer Bahnbauten wurde liebevoll restauriert und dient nun als Stadtteilzentrum, Bibliothek und Café. Dabei sind der Trassenverlauf, der Bahnsteig, die Zugangswege und die Lage der Drehscheibe noch gut zu erahnen. Bei der Gestaltung wurde versucht, einiges der früheren Stimmung ins Jetzt zu bringen.



Der frühere Kopfbahnhof „Pont de Fusta“ am 4. August 1984: Zu Trenet-Zeiten soll es die am stärksten frequentierte Station Spaniens gewesen sein

PAUL VAN BAARLE

Auch die Stationsgebäude von Jesús und Pont de Fusta blieben erhalten. Am Stadtplan sind noch die freie Fläche der Kopfbahnhöfe und die Bahntrassen zwischen der Bebauung sichtbar: In der Sprache der Stadt ändert sich die Grammatik nur langsam. Ab 1995 wurde schrittweise die Ost-West-Linie eröffnet, die letzte Verlängerung war 2007 zur östlichen Endstation Marítim; für den letzten Kilometer zum Hafen und zum Strand muss hier allerdings in die Straßenbahn umgestiegen werden – ein etwas ungeschickter Bruchpunkt.

### Die Metro

Zwei Betriebshöfe stellen die Züge für die Metrolinien: an der nördlichen Stadtgren-

ze in Sant Llorenç unmittelbar nach dem Tunnelaustritt an der Strecke nach Rafelbunyol sowie València Sud direkt an der südlichen Strecke Richtung Torrent. Dort ist auch das ehemalige Lokabndepot. Eigentlich hätte es ein Trenet-Museum werden sollen. Nach zwei Bränden ist die Zukunft unklar; die Halle ist zwar gesichert, am Vorfeld rosten die historischen Wagen aber ungeschützt ihrem absehbaren Ende entgegen.

In den 1980er-Jahren kam es neben dem Bau der Tunnelstrecken zu einer großen Erneuerungswelle im Gleis- und Waggonbau. Ab 1987 wurden die Züge der Reihe 3700 ausgeliefert, insgesamt 40 Gelenkstadtswagen, gebaut von CAF/MTM/



Für die Anbindung der wichtigen Station an das heutige Straßenbahnnetz entstand eine originelle Lösung: Nach der Haltestelle mit ihren Seitenbahnsteigen fahren die Züge beider Richtungen durch eine zweigleisige Schleife

ASEA/Brown Boveri. Nach Wartungsmängeln und einem schweren Unfall im Jahr 2006 wurde die Serie vorzeitig nach nur 20 Jahren durch die Wagen der Serie 3900 und später 4300 abgelöst, wobei erstere ebenfalls seit 2013 abgestellt sind. Davon sollen acht bis zehn Fahrzeuge mit dem ATO-Sicherungssystem nachgerüstet werden und wieder in Betrieb gehen. Derzeit werden die U-Bahn-Strecken mit den 62 Einheiten der Type 4300 betrieben. Nach der letzten Netzerweiterung – die Linie 9 übernahm die Strecke vom Flughafen Richtung Westen nach Riba-roja de Túria von der Renfe-Vorortbahnstrecke – liegt der Fokus nun auf dem Ausbau des Straßenbahnnetzes.

### Ausbau der Tram

Hauptachse des Oberflächenverkehrs ist die vor 30 Jahren zwischen Ademús (heute Empalme) und Doctor Lluch eröffnete Linie 4. Sie ist die Verbindung zweier früher von Pont de Fusta abgehender Trenet-Linien und eine wichtige Querverbindung nördlich des Stadtkerns und des Túria. An der Strecke liegen große Universitätsstandorte und Wohngebiete, sowie am östlichen Ende der Strand. Originell ist die Anbindung des früheren Kopfbahnhofes, der attraktiv nördlich des Zentrums liegt: Eine viergleisige Stichstrecke von etwa 600 Metern Länge führt von der eigentlichen Streckenachse nach Süden. Vor dem alten Bahnhofsgebäude liegt eine Wendeschleife, alle Züge müssen diesen Umweg Richtung Stadt ausfahren.

Am 28. September 2007 wurde ein im Osten der Linie 4 liegender Netzteil, der das historische Arbeiterviertel El Cabanyal mit dem Bezirk Grau und der Metro verbindet, eröffnet. Die Linie 6 startet an der Metrostation Marítim Richtung Osten, trifft dann auf die Linie 4 bei Dr. Lluch und folgt ihr nach Westen; in der Nähe von Pont de Fusta wendet sie sich nach Norden und erschließt Wohngegenden an der Stadtgrenze. Ergänzend wurde die kurze Pendellinie 8 angelegt, die nach nur drei Stationen den Strand erreicht. Mit ihrem 20-Minuten-Intervall und konkurriert durch Buslinien hat sie derzeit wenig Verkehrswert. Nicht immer ist die Gesamtplanung kohärent, was auch für die neueste Linie 10, die erst am 17. Mai 2022 eröffnet wurde, gilt.

### Ein lange brach liegender Torso

Bis 1957 verlief eine Trenet-Linie von Jesús Richtung Osten entlang des Túria-Flusses zum Arbeiterviertel Natzaret. Die Flutkatastrophe von 1957 zerstörte große Teile der Strecke und sie wurde nicht mehr instandgesetzt. Während der Projektierungsphase der Metro in den 1970er- und 1980er-Jahren gab es Pläne für eine Stra-



In Marítim muss von Metro auf die Tramway umgestiegen werden. Will man zum Meer, heißt es warten: Die Linie 8 verkehrt nur alle 20 Minuten alternierend zur Linie 6



Das frühere Depot von Torrent an der südlichen Strecke liegt brach; ob es je zum Trenet-Museum wird, steht in den Sternen, derweil verfallene Altwagen am Vorfeld

### Chronik der Eröffnungen

8. Oktober 1988	Tunnel Safranar – Empalme, 6,7 km (Linien 1,2)
21. Mai 1994	Abschnitt zwischen Ademús (Empalme) und Doctor Lluch, 9,7 km (Linie 4)
5. Mai 1995	Tunnel Palmaret – Alameda (3)
16. September 1998	Tunnel Alameda – Avinguda del Cid, 3,2 km und Abzweig Colón – Jesús, 2,4 km (3)
3. März 1999	Empalme – RTVV (4)
20. Mai 1999	Tunnel Avinguda del Cid – Mislata-Almassil, 2,4 km (3)
September 1999	Vicent Andrés Estellés – Fira de València (4)
30. April 2003	unterirdischer Abschnitt Alameda – Ayora, 2,3 km (5)
2. April 2007	Eröffnung der intermodalen U-Bahnstation Marítim (5,7 sowie 6,8)
16. April 2007	Marítim – Neptú (8)
18. April 2007	Mislata Almassil – Aeroport, 4,9 Kilometer (3,5)
27. September 2007	Tossal del Rei – Marítim (6)
August 2011	Stopp der Arbeiten an der seit 2008 im Bau befindlichen Strecke Alacant – Natzaret (10)
6. März 2015	Alboraia-Peris Aragó – Riba-roja de Túria (9)
4. Mai 2016	Feuer in den Werkstätten von Torrent zerstört zwei 3600er und neun 3700er
Juni 2019	Arbeiten an Linie 10 werden wiederaufgenommen
17. Mai 2022	Alacant – Natzaret (10)



Die Strecke der Linie 10 lag jahrelang brach, bis sie 2022 endlich in Betrieb genommen wurde – mit einer ungeschickten stadseitigen Endstation und als Inselbetrieb, der ein provisorisches Depot in Natzaret nötig macht

ßenbahnlinie, die von Orriols im Norden (heute von Linie 6 bedient) über Pont de Fusta und eine unterirdische Innenstadtstrecke zum Hauptbahnhof und von dort weiter Richtung Osten nach Natzaret führen sollte. Die unterirdische Durchquerung des Zentrums wurde begonnen; im Bereich des Zentralmarktes wurde sogar eine Haltestelle im Rohbau fertiggestellt. Der Bau der Oststrecke vom Bahnhof nach Natzaret wurde wegen Finanzproblemen 2011 eingestellt, Gleise und Tunnelanlagen verfielen seither.

2017 entschloss sich die Regionalregierung zur teilweisen Fertigstellung der Strecke nach Natzaret: 86 Millionen Euro wurden dafür budgetiert und am 17. Mai 2022 rollten die ersten Flexity-Züge als Linie 10 über die jahrelang brachliegenden Gleise. Die Strecke ist wegen der fehlenden Innenstadtverbindung wenig attraktiv: Die Endstation Alacant, etwa 300 Meter hinter dem Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofes und der Metrostation Xàtiva, liegt im „Nirgendwo“. Auch der Fußweg zum Ringboulevard und in Folge zur Innenstadt ist unattraktiv. Die Tieflage der überdimensionierten Haltestelle ist ohne Weiterführung sinnlos. Wären die Gleise oberirdisch, gäbe es keine Probleme, sie in Richtung Zentrum fortzusetzen. Zumindest bis zum „Hauptplatz“ der Stadt, der Plaça de l’Ajuntament, könnte problemlos im Niveau gefahren werden. Dieser Platz wurde unlängst verkehrsberuhigt. Nun böten viele ehemalige MIV-Spuren ausreichend Möglichkeiten für eine attraktive Endstation.

Derzeit sieht es aus, als wäre der Innentunnel in weite Ferne gerückt: Auch

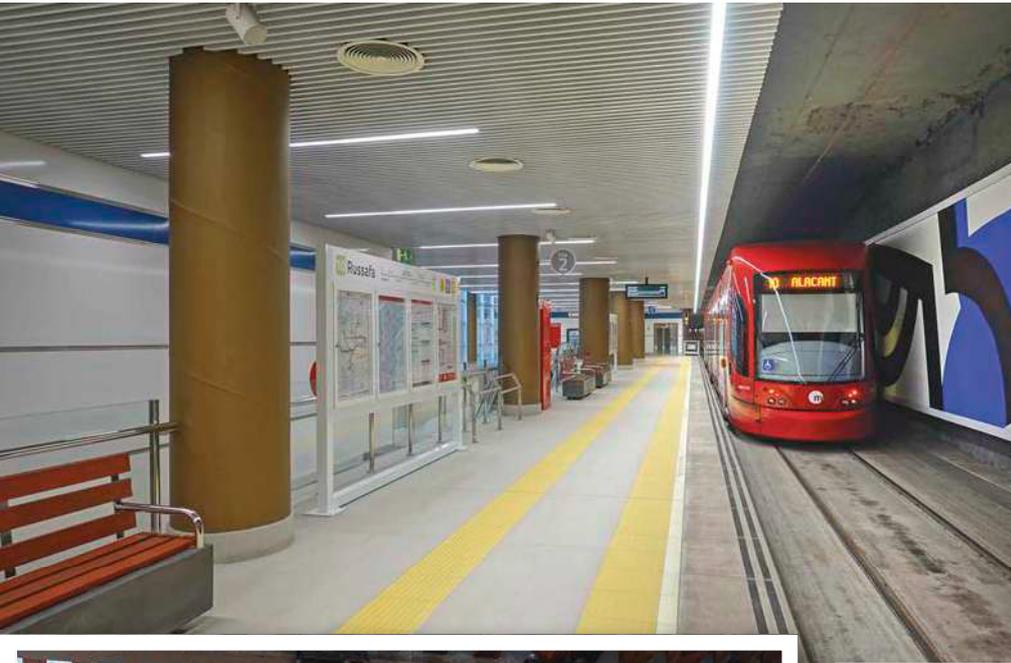
wenn die Station am Zentralmarkt existiert, ist die Trassierung der Weiterführung nach Norden unklar. Hier hat man, ohne zu wissen, wie es später weitergehen soll, viele Millionen vergraben. Stattdessen ist nun eine Fußgängertunnelverbindung mit Rollsteigen zur Station Xàtiva geplant – und ein neuer Metrotunnel von Bailén an der Südstrecke in einem weiten Bogen durch die Innenstadt zur Station Alame-

da inklusive einer neuen Station Plaça de l’Ajuntament.

### Ausbauperspektiven

Nachdem es für die Linie 10 im Norden nicht weitergeht, soll sie in andere Richtungen ausgebaut werden: Von ihrem derzeitigen Ende in Natzaret, wo eine provisorische Werkstatt für den Inselbetrieb liegt, soll ihre Strecke den Hafen entlang





Die Tiefstationen wurden nach Metro-Parametern angelegt, Russafa wegen der engen Bebauung darüber sogar doppelstöckig – die Linie hätte hier ohne weiteres auch im Straßenniveau geführt werden können

zur Linie 6 nach Grau geführt werden. Eine weitere Linie 11 soll bei der „Stadt der Künste und Wissenschaften“ ausfädeln und über den großen Boulevard Carrer de Menorca ebenfalls Grau erreichen. Eine Linie 12 soll nach Südwesten abzweigen und das Krankenhaus La Fe anbinden.

In der Tunnelstrecke der Linie 10 sind Aufweitungen für künftige Verzweigungen sichtbar. Diese betreffen aber nicht die derzeit vorgesehenen Verlängerungen – leider typisch für die teuren Planungsunsicherheiten in dieser Stadt. Als Fahrgast sitzt man buchstäblich zwischen den Stühlen: Die Metrostationen rund um den Bahnhofskomplex liegen verstreut und in jeder Relation ungünstig. Das teure Projekt einer zentralen Tiefstation für die Hochgeschwindigkeitszüge ist in weite Ferne gerückt. Jahrzehntelange Provisorien reduzieren das Potential. Dabei sind die Durchbindungen des alten Trenet eigentlich eine Erfolgsgeschichte: Kaum anderswo wurden altersschwache Lokalbahnen so gelungen in ein modernes Netz integriert. Die Züge verkehren in dichtem Intervall und sind auch abends bis zu den Endstationen gut gefüllt.

HARALD A. JAHN



Die Linie 6 bietet wie die Linie 8 einen 20-Minuten-Takt. Die Linie 10 fährt alle 15, die Linie 4 alle zehn Minuten

## Fahrzeuge

Serie	3800	3900	4200	4300
Einsatz als	Tram	Metro	Tram	Metro
Lieferant	Siemens	Alstom	Bombardier	Vossloh
Anzahl	24	0	19	42/20*
Inbetriebnahme	1994	1995	2006	2007
Länge	23,7 m	60 m	32,6 m	60,5m /75 m*
Bodenhöhe	32 cm	115 cm	32 cm	115 cm
Spannung	750 V	1500 V	750 V	1500 V
Vmax	65 km/h	80 km/h	70 km/h	80 km/h
Passagiere	201	596	177	588/750*

\*Vier beziehungsweise fünf Wagen

Als Serie 4500 sind 16 Stadler-Tramlink in 45 Meter Länge mit 12 weiteren Fahrzeugen als Option bestellt.

Metro und Tram sind wegen unterschiedlicher Spurkränze nicht kompatibel.



Nachbars Gras ist grüner: Das Rasengleis ist aus Plastik. An der Station Oceanogràfic hat man dafür einen herrlichen Blick auf die „Stadt der Künste und Wissenschaften“, das Hauptwerk des valencianischen Architekten Santiago Calatrava