

Straßenbahn in Wien: Zwischen Vorgestern und Übermorgen

Harald A. Jahn

Die Zukunft der Städte

Am Beginn des 21. Jahrhunderts stehen die Städte vor einem gemeinsamen Problem: Das Konzept der autogerechten Stadt ist endgültig gescheitert, das Allheilmittel der technokratischen 1960er- und 1970er-Jahre, die U-Bahn, wird unfinanzierbar und hat obendrein nicht immer die erhofften Vorteile gebracht.

Städte in ganz Europa haben daher den öffentlichen Oberflächenverkehr auf der Schiene wiederentdeckt. Der Grund ist einfach: Das Auto hat nicht nur die Lebensgewohnheiten verändert, sondern aus den Städten geradezu Verkehrshöllen gemacht. Urbaner Lebensraum wurde zur Verkehrsfläche degradiert, die Städte wurden damit unwirtlich gemacht. Die Vorteile der neuen Straßenbahnen sind zahlreich: relativ geringe Kosten, hohe Transportkapazität und Reisegeschwindigkeit sowie rasche Verfügbarkeit. Vor allem in Westeuropa erhielten viele Städte neue Tramwaysysteme, die mit den schwerfälligen Betrieben der 1950er-Jahre nicht mehr zu vergleichen sind. Frankreich ist der europäische Vorreiter, was moderne Stadtverkehrstechnik betrifft. Aber nicht nur die Technik ist absolut am Stand der Zeit: Die neuen Verkehrsnetze werden mit gesamtheitlichem Ansatz in die Städte eingefügt, umfassende Revitalisierungen ganzer Stadtviertel gehen Hand in Hand mit der Neugestaltung der betroffenen Straßen. Der Einsatz moderner Straßenbahnen erobert den Straßenraum für den Menschen zurück, der Moloch Autoverkehr wird mit hierzulande unbekannter Konsequenz massiv zurückgedrängt, die Städte werden damit wieder bewohnbar gemacht. Dieses Konzept ist in Frankreich so erfolgreich, dass sogar Kleinstädte ihre eigene Tram haben wollen.

In den letzten Jahren erreichte der französische Eröffnungsboom von neuen Tramwaysystemen einen Höhepunkt. In Bordeaux, Orleans, Lyon, Montpellier und Nizza wurden neue Betriebe eröffnet, in bestehenden Systemen wie Strasbourg oder Nantes wurden die Strecken erweitert und verlängert. Die derzeit am Gebiet der Eisenbahntechnik

führende *Grande Nation* zeigt auch im Stadtverkehr diesen Vorsprung – zum unmittelbaren Vorteil der betroffenen BürgerInnen, deren Lebensqualität enorm verbessert wurde: Plötzlich gleiten modernst gestaltete, klimatisierte Züge durch Parkanlagen, wo bis vor Kurzem der Autoverkehr den Aufenthalt unangenehm machte. Plötzlich ist die Stadt den Menschen zurückgegeben.



Abb. 1: Strasbourg. Foto: Harald A. Jahn

Warum gerade Tramway ...

... und nicht Bus, U-Bahn, Kabinenbahn oder Einschienenbahn?

Die hier gezeigten Beispiele haben mit der Wiener Straßenbahn wenig zu tun. Die Züge auf den Fotos schleichen nicht mit 15 km/h über Weichen und müssen nicht vor jeder Ampel auf ihr Freisignal warten. Die Betriebe wurden nicht jahrzehntelang stiefmütterlich behandelt, sondern von den Stadtverwaltungen bewusst als Symbol für Modernität und als Technologieschub eingesetzt.

Warum aber gerade eine „altmodische“ Tramway? Gibt es nicht so viele moderne Alternativen? Spurbus, Cable-Liner, Magnetbahn, Kabinenbahn?

Vorteil Stadtbildverträglichkeit

In vielen französischen Städten wird die Straßenbahntrasse als willkommene Möglichkeit gesehen, das graue Straßenbild zu beleben; entsprechend hoch sind die Akzeptanz und der Prestigegewinn. In Wien dagegen werden die wenigen bestehenden Rasengleise derzeit wieder zubetoniert.

Ein Beispiel, wie Schienenverkehrs-Straßen aussehen können: auf dem Bild eine französische Tramwaytrasse. Mit dem Geld, das man sich



Abb. 2: Neu gestaltete Straße mit Rasengleis in Nantes.

Foto: Harald A. Jahn

durch den Verzicht auf teure U-Bahnen spart, kann man das ganze Stadtviertel aufwerten und die durchfahrene Straße sorgfältigst neu gestalten. Das Rasengleis ist das zentrale Element der neuen Betriebe. „Die Tramway hat uns einen Park gebracht“, sagen die AnrainerInnen und erkennen die Verbesserung zu vorher.

Vorteil Barrierefreiheit

Keine Stiegen, keine Rolltreppen, keine Lifte sind notwendig, um den Wagen zu erreichen: Die heute eingesetzten modernen Niederflurzüge kommen den Fahrgästen sehr entgegen. Das betrifft nicht nur RollstuhlfahrerInnen, sondern vor allem Leute mit Kinderwagen sowie ältere Personen, die künftig einen immer größeren Anteil an der Gesamtbevölkerung bilden werden. Abgesehen davon stellen die langen, meist unterirdischen U-Bahn Zugänge für viele Menschen Angsträume dar.

Vorteil Kapazität

Je nach Anzahl der zu befördernden Personen ist es sinnvoll, verschiedene Betriebssysteme einzusetzen. Gerade im in Wien üblichen Bereich von einigen Tausend Personen pro Stunde und Richtung ist der Bus zu klein und eine UBahn zu aufwendig. Auch der Flächenbedarf der Straßenbahn ist

vergleichsweise gering: Ein Straßenbahnzug entspricht etwa drei Autobussen oder fast 150 PKW! Bei großem Bedarf können mehrere Waggons zusammengekuppelt werden, was in Wien aber nur von der „Badner Bahn“ genützt wird.

Vorteil Schnelligkeit

Die typischen Distanzen in kompakten Städten wie Wien sind so kurz, dass es sich nicht auszahlt, einige Stockwerke in die Tiefe zu fahren, um nach zwei oder drei UBahn-Stationen wieder an die Oberfläche zu müssen.

Ein Beispiel: Die Straßenbahnlinie 58 (auf der Mariahilferstraße) war vom Ring zum Westbahnhof etwa acht Minuten unterwegs, die U3 ist heute nur um vier Minuten schneller. Diese vier Minuten braucht man aber jedenfalls, um durch die langen Gänge zum U3-Bahnsteig und wieder an die Oberfläche zu kommen. Gerade im Bereich Mariahilferstraße ist das besonders krass, da eine UBahn-Station zwei Tramhaltestellen ersetzen muss. Die Stationen erreichen Längen von fast 300 Metern.

Ganz schlimm wird es aber, wenn man zu Zielen abseits der UBahnlinie will: Die Umsteigerei kostet Zeit – die leider aufgelassene Tramway hätte zeitmäßig spielend die Nase vorn. Auch der Stationsabstand ist bei der Tram mit durchschnittlich 350 Metern wesentlich attraktiver als bei der UBahn mit etwa 780 Metern. Da die UBahn die Fläche nicht bedienen kann, müssen erst recht wieder aufwendige Zubringerlinien geschaffen werden, die für sich wenig Verkehrswert haben.

Vorteil Spurführung

Durch die Spurführung der Straßenbahn sind längere Fahrzeuge möglich, die im Vergleich zu Gelenkbussen ein Vielfaches an Fahrgästen transportieren können. Die vermeintliche Schwäche, dass ein Schienenfahrzeug Hindernissen wie Falschparkern nicht ausweichen kann, ist in Wahrheit eine Stärke: Mit dem Wissen, dass der Bus ja ausweichen kann, parken Autofahrer gerne „kurz mal“ in Busspuren. Auf Tramwaytrassen wird das

gar nicht erst versucht. Auch der Begegnungsverkehr in engen Straßen ist problemlos, während der Bus die in der Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Seitenabstände einhalten muss. Mit der Straßenbahn können daher auch enge Innenstädte schonend und mit hoher Kapazität befahren werden.



Abb. 3: Fußgängerzone in Bordeaux: Um das historische Stadtbild zu schonen, führt man den Strom unterirdisch zu.

Foto: Harald A. Jahn

Vorteil Lebensdauer

Straßenbahnwagen können üblicherweise 30 bis 40 Jahre lang genutzt werden; die Kosten sind in Anbetracht der Lebensdauer daher gering. Natürlich ist die Anlage der Geleise aufwendig, aber auch stark mit Bussen befahrene Straßen müssen wegen der entstehenden Spurrillen oft ausgebessert werden.

Vorteil rasche Verfügbarkeit

Während zwischen der Entscheidung, eine UBahn Linie zu bauen und ihrer Eröffnung etwa 10 Jahre liegen, kann eine Straßenbahn bereits nach ein bis zwei Jahren fahren. Auch die Kostenunterschiede sind enorm: Ein Kilometer UBahn kostet soviel wie 20 Kilometer Tramway! Der einfache Grund: gigantische Baustellen sind notwendig um die UBahn in die Stadt einzubauen.

Und warum keine Kabinenbahn?

Diese Bahnen, die von PolitikerInnen immer wieder gerne ins Gespräch gebracht werden, waren



Abb. 4: Neubaustrecke in Amsterdam Foto: Harald A. Jahn



Abb. 5: Neubaustrecke durch die Fußgängerzone in München. Foto: Harald A. Jahn

ein Liebling der technokratischen 1970er-Jahre. Die Verantwortlichen blieben allerdings viele Antworten schuldig: Die nötigen Trassen wären keine Bereicherung des Stadtbildes; die unbegleiteten Kabinen wären abends sicher kein Ort zum Wohlfühlen und unbesetzte Haltestellen würden wohl kaum genehmigt. Obendrein ist die Transportkapazität gering. Die derzeit in Wien immer wieder ins Gespräch gebrachten Cable-Liner erinnern an die ähnliche Euphorie für die so genannte „Alweg-Bahn“ in den 1950er-Jahren, die sich als genauso systemfremd und wenig praxistauglich herausgestellt hat.

Und die schönen Fußgängerzonen?

Ein vermeintlicher Vorteil der UBahn ist, dass über ihren Tunnels Fußgängerzonen angelegt werden können. Aber: Wenn es möglich ist, die Autos aus diesen Bereichen auszusperrern und Platz zu schaffen, warum soll es dann nicht möglich sein, den geschaffenen Platz für Tramwaytrassen zu nutzen und die Fahrgäste damit direkt zu den Auslagen der Geschäfte zu bringen?

Problemfall Wien

In ganz Europa feiert die Straßenbahn derzeit ein furioses Comeback. Leider nicht in Wien, obwohl gerade hier die Voraussetzungen besonders gut wären. Es liegt in erster Linie am heute überholten Bild einer veralteten Rumpeltramway, das die

WienerInnen aufgrund fehlender Vergleichsmöglichkeiten immer noch vor Augen haben.

Die Gründe für das Dilemma sind zahlreich. Lange galt die Straßenbahn als Auslaufmodell, das durch Busse und später UBahn-Linien ersetzt werden sollte. Über lange Zeit gab es enorme Investitionsrückstände, die zeitgemäße Fahrzeuge verhinderten. Bei der Eröffnung der Wiener UBahn 1978 waren die letzten offenen Holzkastenwagen noch im Dienst: Die quietschenden, rumpelnden und zugigen Altwagen aus 1925 prägten das Image. Dazu kam, dass es keinerlei Bevorrangung vor dem Autoverkehr gab und lange Wartezeiten an Stationen ohne Warteraum und Fahrplan die Regel waren. Die schnelle UBahn, damals blitzsauber und nagelneu, wurde sofort Liebling der WienerInnen und auch der PolitikerInnen.

Ein Entlohnungssystem, das StraßenbahnfahrerInnen Fahrzeiten besser bezahlt als Pausenzeiten, tat sein Übriges: Die starke Gewerkschaft verhinderte jede echte Beschleunigung im Ansatz. Heute sind die Wiener Linien an der Oberfläche so langsam unterwegs wie in kaum einer anderen Stadt.

Trotz vieler Versprechungen sind der Ausbau und die nachhaltige Beschleunigung der Straßenbahn in Wien immer noch Illusion. Der Druck der Auto-lobby und lokale Politikerinteressen machen jeden Versuch zur Verbesserung zunichte. Neue Straßenbahnstrecken werden oft wegen des Verlustes

weniger Parkplätze verhindert. Dazu kommt die völlige Konzentration auf den Ausbau der UBahn in Richtung Stadtrandgebiete – ein völlig falscher Einsatz dieses Hochleistungsverkehrsmittels. Im Ausland längst erprobte Mischformen wie UBahn/Stadtbahn- oder Stadtbahn/Eisenbahn-Kombinationen werden in Wien zwar gelegentlich angedacht, Chancen auf Verwirklichung bestehen aber kaum.

Ob unter dem Druck knapper werdender Budgets doch noch ein Umdenken einsetzt oder ob der Weg weiterhin von Bau- und Autolobby bestimmt wird, steht in den Sternen. Es ist Wien aber dringend zu wünschen, dass sich die Vernunft durchsetzt und die Stadt wieder den Menschen zurückgegeben, der Autoverkehr zurückgedrängt wird. Unbedingt wichtig ist hier ein gesamtheitlicher Ansatz: Um den AnrainerInnen den Vorteil der Straßenbahn vor Augen zu führen, muss sie als hochmodernes Verkehrsmittel neuer Art präsentiert werden, mit begleitender Aufwertung der durchfahrenen Straßen, mit viel Grün, optimaler Schalldämmung sowie rigoroser Bevorrangung.



Abb. 6: Neue Straßenbahn in Nizza: sorgfältige Gestaltung des gesamten Straßenraumes. Foto: Harald A. Jahn

Die Begeisterung der Bevölkerung französischer Städte kommt auch daher, dass die neuen Systeme einfach praktisch, cool und zeitgemäß, und die Veränderungen zwischen Vorher und Nachher für jeden spürbar sind.

All das wäre auch in Wien möglich, würden sinnvolle Lösungen nicht lokalen Einzelinteressen und den leider hierzulande typischen Verhinderungsmechanismen geopfert.

Der Autor

Harald A. Jahn, hauptberuflich Fotograf und Innenarchitekt, beschäftigt sich mit Verkehrsplanung im Zusammenhang mit Stadtgestaltung in ganz Europa.

Webtipp

Weiterführende Informationen zum Artikel: www.tramway.at
