



Die neue Linie 10 vor der Stadt der Künste und Wissenschaften – die Gleise lagen jahrelang brach, bis 2022 die Strecke endlich fertig gestellt wurde. Für die nächsten Jahre ist sie ein Inselbetrieb mit eigener provisorischer Werkstätte.

Valencia

Heute ist die drittgrößte Stadt Spaniens ein prächtiges Reiseziel für jeden Geschmack: Ein wunderbarer historischer Altstadt kern zieht Kulturliebhaber an, im trockengelegten Flussbett des Turia 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. Metro, Straßenbahn und ein dichtes Busnetz erschließen die Stadt. Wie kam es zu alledem?

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 auch die Straßeninfrastruktur zeittypisch neu sortiert werden, mit einer Autobahn im ehemaligen Flussbett und weiteren neuen Radial- und Ringstraßen. Gleichzeitig sollte der „Eiserne Gürtel“ (die die Stadt umgebenden fünf Eisenbahnstrecken mit insgesamt 223 Bahnübergängen) beseitigt werden. Der Bevölkerungsanstieg von

500.000 (1960) auf 650.000 (1975) führte dann doch zum wenig regulierten Bau von Sozialwohnblocks in der landwirtschaftlichen Umgebung, der „Huerta“, ein Stadtviertel mit hoher Dichte, aber ohne Stadtstruktur. Es war die Zeit der Franco-Diktatur, die mit sturen Zehnjahresplänen und ohne demokratische Meinungsbildung teils katastrophale Projekte durchzog.



Die alten Züge des „Trenet“ vor dem Zusammenschluss der Linien zur Metro.

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 Neubau-Stadtteile – immerhin ein Drittel der Stadt – mit den wichtigsten sozialen Einrichtungen. Dann wurde die chaotische Entwicklung gestoppt, die fragmentierten Stadtflächen „vernäht“, Lücken aufgefüllt; so konnten gefährdete Teile der Huerta geschützt werden. Trotz der Zersiedelung sind die Wohngebiete aber bemerkenswert kompakt: Die Stadt franst an ihren Rändern nicht in einen Speckgürtel aus, sondern endet abrupt – von den Wohnblocks schaut man oft direkt über die Felder der Huerta.

VON DER LOKALBAHN ZUR METRO: DER „TRENET“

Die Geschichte des Öffentlichen Verkehrs bildet die Paradigmenwechsel der Vergangenheit gut ab. Ab 1888 entstanden Lokalbahnlinien mit 1000 mm Spurweite zwischen Valencia und dem Umland. Im Stadtbereich lieferten neben den beiden Lokalbahngesellschaften noch einige weitere Unternehmer ab 1876 einander einen wilden Konkurrenzkampf mit Pferde- und Dampftramways, ab 1899 wurden Strecken mit französischem Kapital elektrifiziert. 1911 begann auch die Elektrifizierung des nördlichen Lokalbahnnetzes.

Die Jahrzehnte nach dem Ersten Weltkrieg 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 fahren; die O-Busse überlebten sie nicht lang, nach nur 25 Jahren verschwanden auch sie am 22. März 1976 aus den Straßen der Stadt. Auch der „Trenet“, die schmalspurigen Lokalbahnen, waren in schlechtem Zustand, das Nordnetz war zwischen 1916 und 1928 elektrifiziert worden, das Südnetz sogar erst 1959. Davor, am 14. Oktober 1957, zerstörte das Turia-Hochwasser die Strecke von Jesús Richtung Meer nach Natzaret, sie wurde nicht mehr aufgebaut.

Bereits 1941 gab es Pläne, die beiden Teilnetze – die im Süden (Jesús) bzw. im Norden (Pont de Fusta) der Altstadt endeten mit einem Tunnel – zu verbinden. Aus Kostengründen wurden derartige Pläne in den folgenden Jahrzehnten allerdings stets abgelehnt. Erst 1977, unter dem Eindruck des spanischen Wirtschaftsaufschwunges, stellte das Ministerium für öffentliche Arbeiten die „Umfassende Verkehrsstudie im Raum Valencia“ vor: den Ausbau der Trenet-Lokalbahnlinien zu einem Metronetz. Die Tunnels

folgen dabei breiten Straßenzügen und waren damit in nicht allzu großer Tiefe in kostengünstiger offener Bauweise zu errichten. 1988 wurde der Nord-Süd-Tunnel eingeweiht, der kleine Kopfbahnhof Jesús wurde aufgelassen; 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 Grao im Osten nach etwa 4 Jahren Umbau. Auf dem Stadtplan ist 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 dann 2007 zur östlichen Endstation Maritim Serreria; für den letzten Kilometer zum Hafen und zum Strand muss hier allerdings in die Straßenbahn umgestiegen werden, ein etwas ungeschickter Bruchpunkt.

Derzeit werden die U-Bahn-Strecken mit insgesamt 62 modernen Garnituren von Vossloh Valencia-Albuixech (heute Stadler) betrieben.



Prestigeobjekt des spanischen Wirtschaftswunders: Die Metrostation Alameda des Stararchitekten Santiago Calatrava.

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.

EINE GEMEINSAME MARKE FÜR U-BAHN UND STRASSENBAHN

Hauptachse des Oberflächenverkehrs ist die Linie 4, eröffnet am 21.4.1994 zwischen Ademús und Doctor Lluç; dabei wird zwischen U-Bahn und Straßenbahnlinien nicht unterschieden, beide laufen unter der Bezeichnung Metro Valencia. Sie ist die Verbindung zweier früher von

Pont de Fusta abgehender Trenet-Linien und eine wichtige Querverbindung nördlich des Stadtkerns und des Turia; an der Strecke liegen große Universitätsstandorte und Wohngebiete, am östlichen Ende der Strand. Originell ist dabei 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 28.9.2007 wurde ein im Osten der Linie 4 liegender Netzteil eröffnet, der das historische Arbeiterviertel El Cabanyal mit dem Bezirk Grao und der Metro verbindet. Die Linie 6 startet an der Metrostation Maritim Serreria 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 dann 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-Interval, und konkurriert durch Buslinien, hat sie derzeit nur wenig Verkehrswert: Nicht immer ist die Gesamtplanung kohärent. Trotzdem hat die Straßenbahnverbindung die Gentrifizierung des alten Arbeiterviertels beschleunigt; immer häufiger sieht man nun Hausabrisse, Neubauten und schicke Lokale zwischen den bunt-charmanten, aber armseligen und damit billigen Wohnhäusern.

FEHLENDE PLANUNG BRINGT GROSSE PROJEKTE MIT TEILS WENIG VERKEHRSWERT

Bis 1957 verlief eine Trenet-Linie von Jesús Richtung Osten entlang des Turia-Flusses zum Arbeiterviertel Natzarret – bis zur Flutkatastrophe von 1957, die große Teile der Strecke zerstörte. Sie wurde vorerst nicht mehr instand gesetzt. Während der Projektierungsphase der Metro in den 1970er/80er Jahren gab es auch Pläne für eine

Straßenbahnlinie, 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 Natzarret führen sollte.



Die Überlandabschnitte der ehemaligen Lokalbahn sind bis heute teils eingeleisig mit schienengleichen Übergängen; die umsteigefreie Durchbindung ist ein großer Erfolg.

Die unterirdische Durchquerung des Zentrums wurde begonnen, im Bereich des Zentralmarktes wurde im Zuge des Baus einer Tiefgarage sogar eine Haltestelle im Rohbau fertiggestellt, dann aber aufgegeben; der Bau der Oststrecke vom Bahnhof nach Natzarret wurde wegen Finanzproblemen 2011 eingestellt, Gleise und Tunnelanlagen verfielen seither. Andere vorgesehene Verkehrsprojekte verschwanden völlig in der Versenkung. 2017 entschloss sich die Generalität doch zur teilweisen Fertigstellung, 86 Millionen Euro mussten dafür budgetiert werden, am 17.5.2022 konnten endlich die ersten Flexity-Züge als „Linie 10“ über die jahrelang brach liegenden Gleise rollen. Die Strecke ist wegen der fehlenden Innenstadtverbindung aber wenig attraktiv: Die Endstation Alacant etwa 300 Meter hinter dem Aufnahmegebäude des Nordbahnhofes und der Metrostation Xàtiva liegt im „Nirgendwo“, der Fußweg zum Ringboulevard und in Folge zur Innenstadt ist unattraktiv. Die Tieflage der überdimensionierten Haltestelle ist ohne Weiterführung sinnlos; wären die Gleise hier oberirdisch, gäbe es keine Probleme, sie Richtung Zentrum fortzusetzen. Zumindest bis zum „Hauptplatz“ der Stadt, der Plaça de l'Ajuntament, könnte problemlos im Niveau gefahren werden; dieser Platz wurde erst unlängst verkehrsberuhigt, nun böten hier viele ehemalige MIV-Spuren ausreichend Möglichkeit für eine attraktive Endstation. Derzeit sieht es aber aus, als wäre der Innstadttunnel in weite Ferne gerückt: Auch wenn die Station am Zentralmarkt bereits existiert ist die Trassierung der Weiterführung nach Norden völlig unklar – hier hat man ohne Gesamtprojekt viele



Aufwändige Umsteigestation Maritim-Serreria: Die U-Bahn endet nur eineinhalb Kilometer vom Hafen entfernt, für das letzte Stück muss in die Straßenbahn umgestiegen werden.

Millionen vergraben, ohne zu wissen, wie es später weitergehen soll. Stattdessen ist nun eine Fußgänger-Tunnelverbindung mit Rollsteigen zur Station Xàtiva geplant. Allerdings soll die Linie in andere Richtungen ausgebaut werden: Von ihrem derzeitigen Ende in Natzaret, wo auch eine provisorische Werkstatt für den Inselbetrieb gebaut wurde, soll die Strecke den Hafen entlang zur Linie 6 nach Grao geführt werden – ein „nice to have“, andere, stadtnähere Strecken wären wichtiger. Eine weitere Linie 11 soll bei der „Stadt der Künste und Wissenschaften“ ausfädeln und über den großen Boulevard Carrer de Menorca ebenfalls Grao erreichen. Eine Linie 12 soll nach Südwesten abzweigen und das Krankenhaus La Fe anbinden. In der Tunnelstrecke sind zwar bereits 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 damit 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 Potenzial. 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.

Bei allen Unterschieden (vor allem bei der Stadtgröße: Valencia hat etwa 800.000 Einwohner) kann man die Situation in der Küstenstadt auch als Beispiel für Salzburg auffassen: Einerseits haben die unterirdischen Lokalbahndurchbindungen aus der Region hohen Verkehrswert, die Züge sind bis zu den Endstationen gut gefüllt; andererseits ist die Planungsunsicherheit teuer, die Tiefstation der Straßenbahnlinie 10 am Bahnhof ohne Weiterführung ins Zentrum ist unattraktiv, der Bau der Innenstadtquerung aber technisch umstritten und finanziell kaum zu stemmen. Eine oberirdische Führung bis zur Plaça de l'Ajuntament, dem „Hauptplatz“ der Stadt, wäre dagegen leicht zu realisieren, hätte man auf die überdimensionierte Tieflage im letzten Streckenteil verzichtet. Präzise Planungen und Budgetierungen vor Baubeginn sind also unumgänglich – in Valencia ebenso wie in Salzburg.

Harald A. Jahn



Überdimensionierte Sackgasse: Die Tiefstationen der Linie 10 (hier Alacant) waren teuer und sind unpraktisch. Die Weiterführung ins Zentrum steht in den Sternen...