



Die neue Straßenbahn von Lüttich, eine weitere Linie nach französischem Muster

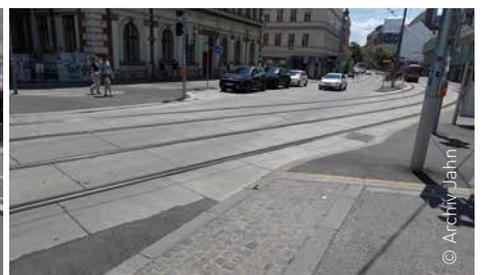
„Tramways à la Française“ werden zum weltweiten Exportschlager

Seit dreißig Jahren erlebt die moderne Straßenbahn, von Frankreich ausgehend, eine internationale Renaissance. Ein Verkehrsmittel, das in vielen Städten als hoffnungslos veraltet galt und oft aus populistischen Gründen aus den Straßen verschwand, feiert ausgerechnet in dem Land, in dem es praktisch völlig ausgerottet wurde, eine grandiose Wiedergeburt.

Die „Französische Schule der Tramway“ wurde zu einem Fachbegriff: Es ist die Idee, das Verkehrsmittel nicht nur als solches zu sehen und auf die reine Transportleistung zu reduzieren, sondern damit ganze Stadtviertel neu zu organi-

sieren, zu reurbanisieren, mit viel Grün, eleganter Stadtgestaltung, anziehenden öffentlichen Räumen, Schönheit bis ins Detail. Heute haben fast 30 Städte in Frankreich neue Tramways, die Gesamtlänge der Netze erreicht bald 1000 Kilometer. Die neuen Systeme sind so beeindruckend, dass sie zu einem weltweiten Exporterfolg wurden.

Richez_Associés ist eines von Frankreichs größten Architekturbüros, das sich neben Architektur, Urbanismus und Landscape Design mit einer eigenen Abteilung darauf spezialisiert hat, Straßenbahnnetze zu gestalten, beginnend mit den städtebaulichen Grundlagen über alle As-



Wien: „If you need a sign, it's bad design“ – von der internationalen Gestaltungsqualität ist Wien noch weit entfernt

pekte der Ausführung bis zum letzten Pflasterstein. Dabei wird diese Herangehensweise im deutschsprachigen Raum bis heute oft nicht ausreichend verstanden. Hier ist die Neuanlage von Verkehrsbändern technokratisch geprägt, Schönheit steht nicht im Fokus, der Wunsch danach wird von Technikern sogar als naiv belächelt, die Notwendigkeit, die Straßenoberfläche als dritte Fassade zwischen den Häuserzeilen zu gestalten, wird nicht verstanden.

Der französische Weg ist völlig anders: er vereint Architektur, Stadtplanung und Technologie – und er ist extrem erfolgreich: er hat inzwischen etliche Kommunen inspiriert, das Büro Richez_Associés spielt dabei eine zentrale Rolle, mit Projekten rund um den Globus. Zuletzt entstanden zwei neue Linien mit unterschiedlichen Ausgangsbedingungen in Belgien, bei denen das französische Konzept weitergeführt wurde. Thomas Richez betont dabei die Wichtigkeit des „Storytelling“, der Architekt muss die Stadtverwaltung schlussendlich davon überzeugen, dass die für die sorgfältige Gestaltung nötigen hohen Beträge ein Mehrwert für die Stadt sind. Oft investierte das Büro mehr Zeit für Präsentationen und Dialoge als für die eigentliche Entwurfsarbeit; auch innerhalb der Verwaltungsstrukturen ist das Büro dabei Moderator und führt die Fachabteilungen der Stadt zusammen.

LIÈGE (LÜTTICH) – MIT DER STRASSENBAHN ERFINDET SICH DIE BELGISCHE STADT NEU

Die Region Wallonien ist vom Rückzug der Kohle- und Stahlindustrie geprägt, das wirtschaftliche Zentrum Belgiens liegt heute im Norden, in

Das neue Straßenbahnprojekt wurde bereits 2011 beschlossen, eigentlich sollte die Linie 2018 in Betrieb gehen. Das Public-Private-Partnership-Modell zur Finanzierung des Baus wurde jedoch von der Europäischen Union beansprucht, was das Projekt fast zum Scheitern brachte. Nach langen Verhandlungen und Anpassung an die gesetzlichen Vorgaben musste 2017 neu ausgeschrieben werden, nach weiteren Verzögerungen begannen die Arbeiten erst 2019 – und auch danach ging es nicht zügig weiter, das PPP-Modell, die Pandemie, ein Hochwasser und allgemeine bautechnische Probleme bestimmten das Projekt. So wurde nicht wie üblich punktuell gearbeitet, sondern die ganze Stadt gleichzeitig aufgerissen, um dann lange Arbeitspausen zu haben – fünf Jahre war die Baustelle präsent, viel länger und teurer als anderswo: 400 Millionen Euro hat das Gesamtprojekt verschlungen. Der chaotischen Bauführung sind auch die Verlängerungstrecken zum Opfer gefallen: Die Ausweitung des Vertrags auf diese Streckenteile wurde abgelehnt.

Ende April 2025 konnte die Bevölkerung endlich ihre Straßenbahn in Besitz nehmen. Seither befahren 20 CAF-Urbos die knapp 12 km lange Strecke. Dabei war die Trassenwahl durch die enge Innenstadt ambitioniert und wurde durch eine Sondersituation noch verkompliziert. Die Strecke verläuft in Richtung Westen durch die enge Straße Féronstrée, das andere Gleis liegt am Kai der Maas, der aber jeden Sonntag Schauplatz des berühmten, riesigen Wochenmarkts „La Batte“ ist; zu dieser Zeit wird in beiden Richtungen durch Féronstrée gefahren. Leider hat diese Straße durch die zu lange Bau-



Lüttich: Integration in die historische Stadt mit viel Grün und tradierten Materialien

Flandern. Finanzausgleichszahlungen von Nord nach Süd haben dazu geführt, dass in Liège eine Metro gebaut werden sollte; deren Bau wurde aber nach 800 Tunnelmetern aufgegeben, die Mittel flossen dann in ein weit überdimensioniertes Premetro-Projekt in Charleroi. Der Strukturwandel hat Flächen für die Stadtentwicklung frei gemacht, die für Wohn- und Kulturbauten neu genutzt werden. Um den Neubau des Bahnhofes Guillemins, ein Leuchtturmprojekt von Santiago Calatrava, entstanden neue Bürobauten mit dem Finanzturm als Blickfang.

zeit gelitten, nicht alle Geschäfte haben die Baustelle überlebt.

Die Einbindung in die historische Stadt, die Anpassung an die lokalen urbanen Traditionen lassen die Strecke wirken, als wäre sie schon immer da gewesen. Wie oft hat Richez_Associés hier mit einem lokalen Partner (Architecture Sart Tilman/Syntaxe) zusammengearbeitet. Auffallend besonders das stark strukturierte Straßenpflaster, das beibehalten und auch in den Stationen verwendet wurde – in Europa wird die Barrierefreiheit ganz unterschiedlich interpretiert.

Anders als in Frankreich üblich wurde der Autoverkehr nicht allzu sehr zurückgedrängt. Zahlreiche Parkgaragen im Stadtzentrum ziehen den MIV weiter in die Altstadt, auch ein großer Parkplatz in zentraler Lage wirkt seltsam inkonsequent. Allerdings wurde eine Allee ausgeräumt, nun verkehrt dort die Straßenbahn auf Rasengleis, eine elegante Lösung, auch wenn seitlich je zwei Fahrstreifen verblieben sind.

Skurriles Detail: neben dem Guillemins-Bahnhof hätte die Trasse durch die Rue Sclessin, die „Hauptstraße“ des kleinen Stadtviertels, verlaufen sollen; das war aber nicht durchzusetzen. An sich kein großes Malheur – allerdings ist die stattdessen durchfahrene Rue Varin eine düstere Ecke, nun gleiten alle paar Minuten elegante Trams an rot beleuchteten Fenstern vorbei, in denen leicht gewandete Damen auf Kunden warten ...

BRÜSSEL: ERGÄNZUNG NACH HEUTIGEM STANDARD

In Brüssel hat Richez_Associés mit der Linie 10 erstmals mit einer Strecke in aktuellem Baustandard das klassische Bestandsnetz ergänzt. In der Zusammenarbeit mit dem Partnerbüro Espaces-Mobilites und den technischen Dienststellen der Stadt wurde eine umfangreiche Informationskampagne mit den Anrainer:innen des Stadtteils Nieder-Ober-Heembeek aufge-

die städtischen Dienststellen müssen das Projekt ja vorher in ihre Schemata einbringen und später pflegen. Die Grundfrage dahinter ist immer, was wollen die Politiker:innen? Sie sind letztlich die Entscheider, und wenn sie Qualität wollen (auch in Hinblick auf eine Wiederwahl), kann Richez entsprechende Vorschläge machen. Ist das Interesse aber gering, dann spielen die Fachdienststellen ihre Macht aus und bleiben bei den bewährten Standardlösungen. Wichtig ist daher, dass die Architekten auch die technischen Aspekte verstehen und mit den Dienststellen auf Augenhöhe diskutieren und Lösungen vorgeschlagen können, mit denen später alle leben können. Richez hat sich die Kompetenz erworben und ist dafür bekannt, dabei kommt es inzwischen auch zu gegenseitiger Wissensweitergabe.

Die Bauarbeiten selbst wurden dann sehr rasch abgewickelt, wobei auch vorgefertigte Gleisjoch mit jeweils 18 Metern Länge eingesetzt wurden. Die Eindeckung erfolgt dabei mit Großflächenplatten ähnlich wie in Wien, hier sind sie aber sorgfältig in Ziegeloptik gestaltet. Inzwischen ist Regenwassermanagement bei allen Projekten Standard, dabei soll möglichst wenig Wasser in die Kanalisation abgeleitet werden, sondern vor Ort versickern; das Thema „Schwammstadt“ wird in Wien trotz aller bunten Konzeptpapiere in der Praxis wegen der (ei-



Brüssel: Auch in bestehenden Netzen können schöne Erweiterungen gelingen

setzt. In etlichen Versammlungen, Begehungen oder Videos wurde die Bevölkerung mit dem Projekt vertraut gemacht. Viel Überzeugungsarbeit war nötig, um den Anrainer:innen den Verzicht auf Parkplätze schmackhaft zu machen. Diese „Mühen der Ebene“, die vielen Gespräche kann man nicht vermeiden. Auch einige für Belgien typische Probleme mussten gelöst werden, die Trasse verläuft stellenweise direkt an der Grenze zwischen dem flämischen und dem wallonischen Teil des Landes, so wurden die Diskussionen umfangreicher, alle Dokumentationen mussten zweisprachig verfasst werden.

Die technischen Arbeiten wurden von den Ingenieuren der STIB durchgeführt, wobei Richez das Projekt aber von Anfang an geleitet hat. Hier einen fruchtbringenden Dialog zu schaffen ist Grundvoraussetzung für die Zusammenarbeit;

gentlich verbotenen) Salzstreuung weitgehend ignoriert.

Im Gegensatz zu Liège war der Durchführungszeitraum hier mit weniger als vier Jahren vom Wettbewerbssieg zur Streckeneröffnung sehr kurz. Bei beiden Projekten gleich war aber der Enthusiasmus des belgischen Königs: er ist Straßenbahnliebhaber, besitzt eine offizielle Fahrerlaubnis und hat in beiden Städten die Eröffnungszüge gesteuert!

ANGERS: DIE LINIE WIRD ZUM NETZ

Kaum in einer Stadt kann man das Konzept intuitiver Oberflächen besser studieren als in Angers. Die Stadt ist eine der typischen Mittelstädte, die sich dem „Tramwayclub“ angeschlossen haben. Es ist eine weniger be-

kannte, aber schöne Stadt, die erste neue Tramwaylinie wurde 2011 eröffnet, auf den ersten Blick nicht so spektakulär wie anderswo, die typischen Elemente findet man aber auch hier: komplettes Redesign der durchfahrenen Straßen, Rasengleise, Alstom Citadis-Fahrzeuge. Dabei wurde die Tramway aufwendig in die Stadt integriert, eine neue Brücke über den

nötig sind. Fehlt der Platz für einen begrünten Gleiskörper? Dann eben eine reduzierte Version! Fehlt der Platz für eine Fahrspur? Dann kommt der MIV eben kurz ausnahmsweise aufs Gleis.



Angers: Lesbare Bodenbeläge leiten MIV und Fahrgäste

Fluss Maine gebaut. Die enge Innenstadtquerung erhielt Unterleitung, nicht (nur) aus Stadtbildgründen, sondern auch, weil der Stromabnehmer sonst zu nahe an die Fassaden und Geschäftsschilder herangekommen wäre. Die Netzerweiterung kam dann 2023, die Parameter blieben dieselben, hier führte Richez_Associés die Arbeit des Studios Paume fort, das die erste Linie entwarf.

Interessant an Angers ist, dass es so etwas wie eine Musterkollektion aller Ideen ist, die die französischen Betriebe so erfolgreich machen. Mit der neuen Straßenbahn wurden die Grünzüge der Stadt vernetzt. Große Flächen wurden entsiegelt, 80 Prozent der Gleise sind begrünt, dafür wurde eine neue Bewässerungstechnik entwickelt: keine Sprinkler mehr, sondern unterirdische Tröpfchenbewässerung bringt das Wasser genau dorthin, wo es benötigt wird, und spart dabei bis zu 20 Prozent im Vergleich zu den Sprühdüsen. Insgesamt machen mehr als 1700 neue Bäume und Unmengen von Büschen und Gräsern die neuen Linien zu einem linearen Park. Noch mehr als anderswo hat man hier mit „lesbaren“ Bodenbelägen gearbeitet. Fußgänger und Autofahrer spüren, wo sie erwünscht sind und wo nicht, ohne viele Schilder oder Markierungen. Die Bereiche, die nicht begangen werden sollen, sind beispielsweise mit schwarzem Tonschiefer ausgelegt, ein für die Region typischer stark strukturierter Stein; natürlich kann man darauf gehen, merkt aber sofort, dass es am glatten Belag daneben angenehmer ist. Auch die Kfz-Lenkenden bemerken ähnliche Effekte: Rumpelflächen leiten sie, ganz automatisch finden sie damit die richtige Spur.

Angers ist auch ein gutes Beispiel für den französischen Pragmatismus: Es gibt immer eine Lösung, auch wenn manchmal Kompromisse

ORLEANS: DER GOLDSTANDARD

Schon 2000 wurde die mit 18 km damals längste Linie des Landes eröffnet, sie gehört zur ersten Generation der neuen französischen Trams. Nur etwas mehr als ein Jahrzehnt später kam die zweite Linie, und doch ist der Generationensprung spürbar. Waren die Citadis 301 der Linie A noch relativ unspektakulär und nicht einmal durchgängig niederflurig, wurde das Design der für die Linie B bestellten Citadis 302 speziell entwickelt: Orléans liegt in der „Cosmetic Valley“ genannten Region, in der viele französische Parfum- und Kosmetikhersteller angesiedelt sind. Oliver Echaudemaison, der Art Director der Marke Guerlain, entwarf für die Straßenbahnwagen der Stadt ein hochwertiges Ambiente und damit regionale Identität in den Fahrzeugen.

Auch bei der Architektur ist urbane Identität Thema: Richez_Associés hat die Straßenzüge entlang der neuen Linie umfassend erneuert, bis in die kleinsten Details geht die Aufmerksamkeit. Dabei wird die „DNA der Stadt“ berücksichtigt, Material und Formen nehmen Bezug auf die lokale Geschichte. Innenstädte als Territorien der Hochwertigkeit – das ist es, was sie von den gesichtslosen Einkaufszentren am Stadtrand unterscheidet. Im Zentrum von Orléans spürt man mit jedem Schritt, was damit gemeint ist.

Bei der zweiten Linie war es schon wesentlich leichter, die Bürger:innen zu überzeugen – ein Effekt, der bei vielen Ausbauten spürbar ist. Musste man früher kämpfen, um ein Tramwayprojekt den Bürger:innen zu vermitteln, warten sie nun ungeduldig darauf, dass auch ihr Viertel endlich ans Netz angeschlossen wird.

Inzwischen geht der Stadtumbau weiter: Nun arbeitet das Büro an der Erneuerung der Rings-

traße, allerdings nicht an der in Wien: Auch in Orleans ersetzte eine Prachtstraße die Stadtbe-
festigung, und auch dort wurde sie durch den
Autoverkehr verwüstet. Mit ihren Parkplätzen
und Unterführungen ist sie dem Wiener Gürtel
ähnlich. Nun erhält sie ihre Schönheit zurück,
mit Aufenthaltsräumen in höchster Qualität, ab-

Überall hat man verstanden, dass die Gestal-
tung des öffentlichen Raums weit über den
technischen Aspekt von öffentlichen Verkehrs-
mitteln hinausgeht. Man spürt den Willen, die
Menschen zu bezaubern, zu inspirieren, zu er-
freuen. Das sind die wirklichen Werte, die Auf-
gaben der Stadt von morgen: Den Menschen



Orléans: Unglaublich subtile und elegante Integration in die zentralsten Plätze der Altstadt

gestimmt auf die historische Bedeutung der
Umgebung: Die Strukturen zum „fort kommen“
verschwinden, die Straße lädt künftig wieder
ein, die Stadt in all ihrer Sinnlichkeit und Ele-
ganz zu erleben.

das Umfeld zu geben, in dem sie sich wieder
wohl fühlen, in dem sie ihre Kreativität, Phanta-
sie, Kraft und Liebe entfalten können.

In Österreich ist von alledem noch wenig zu
spüren; nur in Linz wurde bei den Neubaustre-
cken auf städtebauliche Qualität geachtet. Dem
früheren Leiter des Betriebs, Albert Waldhör,
war die Verantwortung der Linz Linien für die
gebaute Umwelt bewusst. In Wien wäre mit
der vorgesehenen Neuordnung der Radwege
an der Ringstraße eine gute Gelegenheit, grö-
ßer zu denken und dieser Prachtstraße wieder
ein würdiges Design zu geben – heute ist es
eine „Autobahn mit Sehenswürdigkeiten“,
ohne irgendeine angemessene Gestaltung der
Freiräume.



Autor

HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.