

Skript zu „Die Zukunft der Städte“, ÖVG-Tagung in Linz, 19.5.2022  
Harald A. Jahn, [www.tramway.at](http://www.tramway.at) | [vienna@tramway.at](mailto:vienna@tramway.at)

Beginnen wir mit diesem romantischen Bild aus dem Wien der letzten Jahrhundertwende. Das war die Zeit kurz nach dem Fall der Stadtmauern – die Gründerzeit. Wien verwandelt sich von der vorindustriellen Biedermeierstadt in eine moderne Großstadt – fast alle Strukturen auf dem Bild (die Häuserzeile links, die Straße, die Pferdebahn, die Flussregulierung) waren damals relativ neu.

>...und hier ein anderes typisches Bild von heute. Wieder ist alles auf dem Bild neu. Es gibt aber einen Fehler im Bild, welchen? – Die Menschen fehlen!

> Warum gefallen uns diese historischen Fotos so gut? Weil die Straßen menschlich waren! Die letzten 1000 Jahre wurden die Städte für ihre Bürger gebaut.

Erst in den letzten Jahrzehnten wurden sie für den Autoverkehr umgebaut!

> (SCS) Was war das Ergebnis? Vor 100 Jahren fühlten sich die Menschen in den Straßen wohl – heute fühlen sich Autos wohl, aber nicht die Menschen. Heute verwenden die Bürger der Stadt Autos, um in Umgebungen zu kommen, in denen sie sich wieder wohl fühlen –

> Fußgängerfreundliche Umgebungen, wo die Autos draußen warten müssen, während die Menschen in Ruhe einkaufen, Kaffee trinken, sich entspannen können. Das Design der Shopping Malls imitiert die Strukturen historischer Innenstädte mit ihren Plätzen und Gassen, Gastgärten und Springbrunnen.

> Und wie geht's den eigentlichen Zentren der Städte?

> [ ] Dort versucht man, die Parkplätze der Shopping Malls zu imitieren – dort sind aber auch keine Geschäfte, die sind drinnen, wo die Autos nicht stören!

> Menschen verwenden Autos, um aus den Städten zu flüchten, die sie mit ihren Autos selbst ruiniert haben.



> Die Folgen sind Strukturen wie diese: Auf diesem Bild gut zu sehen: Büros, Wohnsiedlung, Gewerbe – alles fein beinander, aber ohne Auto nicht zu erreichen.

> [ ] Das wachsende Straßennetz führt zu immer weiteren Wegen. Angebot schafft Nachfrage!

> Diese Mobilität schafft erst Orte des Mangels – und jeder wird in sein Auto steigen, um von dort zu flüchten!

> Die angeblichen „Lebensadern“ der Städte sind in Wahrheit Mondlandschaften, wir haben uns nur an diese Hässlichkeit gewöhnt.

> Gehen wir zurück in die Stadt, in der Menschen auch heute gerne leben. Wir sehen kleinteilige Strukturen, Pflanzen, Plätze zum verweilen -

>...und endlich sehen wir wieder Menschen. Was ist in diesen Bildern jetzt richtig? Die Autos fehlen!

Das ist der 7. Bezirk in Wien, eine der beliebtesten Wohngegenden der Stadt. Die Menschen brauchen dort kaum Autos, weil alles innerhalb weniger Minuten Gehdistanz liegt. Gebt den Menschen die Straßen zurück, und es braucht keine hohen Geschwindigkeiten!

> [ ] In nur 30 Jahren wurde die Stadt der Menschen in eine Stadt der Autos umgebaut. Das Ganze hat erst in den 1950er/60er Jahren so richtig begonnen und war Anfang der 80er fertig!

Jetzt ist es ist Zeit für einen neuen Umbau, und diesmal wird's besser.

Es ist Zeit, den öffentlichen Raum wieder den Menschen zu widmen, und der einfache Grund ist: Wo sich die Menschen wohlfühlen, dort bleiben sie. Lebt man in einer Umgebung, die zum bleiben einlädt, gibt es keinen Grund zur Flucht.

Platz fürs FORTkommen, oder Platz fürs HIER bleiben? Je mehr Platz Städte den FORTbewegungsmitteln geben müssen, desto mehr machen sie falsch!

> [ ] Aber warum ist es denn eigentlich so wichtig, dass sich Menschen im öffentlichen Raum bewegen?



Die Plätze in unseren Städten waren immer Plätze der Begegnung, der Diskussion, des Handels. Sie sind das Gegenteil zu den privaten Räumen, in die wir uns zurückziehen. Beides – privater und öffentlicher Raum – macht die Stadt aus.

In diesem Möglichkeitsraum ist alles entstanden, worauf wir im heutigen Europa stolz sind.

> Der öffentliche Raum wird vielfältig genutzt: Die Stadt ist der Platz um Freunde zu treffen, aber auch Kontraste zu ertragen. In unserer heutigen Zeit, die sich schnell ändert, ist diese Flexibilität, diese Toleranz eine der Schlüsselfähigkeiten, die unsere Gesellschaft braucht.

Wenn jemand seine Wohnung verlässt, im Keller in sein Auto steigt und damit zum Firmenparkplatz fährt, wird er seine Blase nie verlassen.

In meinen Augen ist es absolut notwendig, dass sich Menschen mit völlig verschiedenem Alter, Bildung und Herkunft im Transportmittel und im öffentlichen Raum treffen.

> Bei diesem gelebten Urbanismus steht ein Land an der Spitze: Frankreich. Die Straßenbahn ist dort das Werkzeug zur Rückgewinnung, zur Reurbanisierung der Städte.

> Das war nicht immer so. Machen wir einen kurzen Sidestep zu Utopien von gestern.

> Immer wieder geistern neue Patentrezepte durch die Medien. Kabinenbahnen, Luftkissenzüge, Magnetbahn – Auf jeder Verkehrsmesse sehe ich neue Konzepte. Nichts davon setzt sich durch, allerdings lässt sich die Politik davon oft blenden und vergeudet so wertvolle Ressourcen.

> Gerade Frankreich ist sehr technikaffin, und neue Konzepte haben dort mehr Chancen als bei uns – hier kommt man ja glücklicherweise oft im richtigen Moment zu spät 😊



Das sind Spurbusse, die sich an einer Führungsschiene festhalten und Strom von der Oberleitung bekommen. Einige Gemeinden sind auf diese „Bus-Bahnen“ reingefallen - heute ist der Hersteller pleite.

> In Caen hat man die Reissleine schon gezogen, und nach  
> nur 15 Jahren eine echte Straßenbahn gebaut.

> Was haben wir noch? Die Seilbahn. Oft ein Lieblingsthema der Politik, Praktisch, um auf einen Berg zu kommen, es gibt aber Einschränkungen bei der Streckenlänge und bei starkem Wind; bei uns kommt das Stadtbild und die rechtlichen Probleme dazu.

Rechts sehen sie Ankara – undenkbar in einer österreichischen Stadt.

> Im technikverliebten Frankreich gibt es einige Projekte, hier zum Beispiel in Brest. Da hat man das Stadtzentrum mit einem Entwicklungsgebiet auf der anderen Talseite verbunden, da passt das natürlich

> aber in Nizza zerstört ein aktuelles Projekt gerade die Planung einer möglichen umsteigefreien Straßenbahnlösung. Die blaue Linie ist eine Straßenbahn Richtung Zentrum, die hier ihre Endstation hat. Dann folgt eine Autobahn und ein Fluss; hier baut man um 40 Mio eine Seilbahn, anstatt einfach eine Brücke für die die Tramway zu bauen, was leicht möglich wäre.

> Bei allen Verkehrsmessen tauchen trotzdem die absurdesten Ideen auf – in die Realität schafft es keine, manche entpuppen sich sogar als Betrugsversuch. Jeder HTL-Schüler im ersten Semester erkennt, dass sowas nie funktionieren kann, und trotzdem hecheln Politiker und Presse seit Jahren zum Beispiel dem Hyperloop nach. Immer wieder setzt sich das klassische Rad/Schiene-System durch. Warum? Ganz einfach, weil die bestehende Technik bewährt und unverwundlich ist.

Die klassische Eisenbahnschiene hat von allen Systemen die geringste Oberfläche, und Stahlräder berühren sie nur auf einem Punkt.

Die Fahrbahn kann abgesehen von den beiden schmalen Schienenköpfen beliebig gestaltet werden. Bei der Bahn tragen die Räder das Gewicht und sorgen für den Vortrieb; alle Versuche, das zu trennen wie bei den Busbahnen haben nicht gut funktioniert. Und wenn ich mir diese komischen Erfindungen anschau bin ich mir sicher,



> dass das Verkehrsmittel der Zukunft so aussieht – maximale Transportleistung bei minimalem Eingriff ins Stadtbild, und die Technik ist völlig ausgereift.

>  Und damit komme ich endlich zu **der** Straßenbahn, die heute in Frankreich die Städte prägt.  
In Frankreich wurden die vielen alten Betriebe fast völlig ausradiert, man konnte also bei null neu anfangen.

Was ist Tramway heute?

> Sie hat absoluten Vorrang – klar, dass drei Autos vor einem Zug mit hundert Fahrgästen warten müssen.

> Das spezielle ist aber: Der Bau geht einher mit einer umfassenden Neugestaltung der Straße von Fassade zu Fassade, mit viel Grün, Reduktion des Autoverkehrs, Hebung der Aufenthaltsqualität: Ein Verkehrsmittel, das einlädt zu bleiben!

> Jede Stadt hat ihr eigenes Design, damit identifizieren sich die Menschen mit IHRER Straßenbahn in IHRER Stadt

> Und die Bevölkerung wird ganz massiv in die Planung eingebunden – damit hat man viel weniger Querulanten als hier.

> Wie hängt das alles zusammen...

Was ist denn die Qualität der europäischen Stadt? Städte sind Orte der Identifikation, sie haben Geschichte – sie sind

### **Orte der Hochwertigkeit.**

> Was heißt das? Innenstädte sind keine schnell und billig aufgestellten Betonkisten. Innenstädte sind voll von historischen Gebäuden, speziellen Geschäften, traditionsreichen Restaurants, und so weiter.

Innenstädte sind voll mit Geschichte.

Neue Strukturen sollten sich damit messen können. Meistens ist die Straßenoberfläche jünger als die umgebenden Bauten.



> Die Straße ist die dritte Fassade der Stadt – aber oft haben wir großartige Gebäude entlang hässlicher Straßenoberflächen.

> Vor 100 Jahren haben die besten Architekten ihrer Zeit auch die Verkehrsstrukturen geplant –

> Und in Frankreich ist es selbstverständlich, dass die besten Architekten die neuen Stadtumbauten planen. Als Beispiel: Die Tramway in Tours wird als eigene Stadtlandschaft beschrieben, neben dem Fluss, den Gärten und den Gebäuden.

> eine ganze Gruppe von Künstlern und Fachleuten hat daran mitgearbeitet und deckt alle Aspekte ab: Design, Licht und Sound. Die Tramway wird als bewegte Architektur gesehen, die die Stadt aufwertet und ergänzt.

> Das ist Nizza an der Cote d'Azur. Jede Kleinigkeit wurde extra entworfen. Die schönsten Plätze der Stadt wurden durch das neue Verkehrsmittel nicht beeinträchtigt, im Gegenteil – sie sind heute eleganter als je zuvor.

> Auch in kleinen Städten wie Valenciennes treten die Verkehrsgesellschaften selbstbewusst auf, mit ikonischen Gebäuden für ihre Züge, auf die die Stadt stolz ist.

> Bordeaux, die ganze Innenstadt wurde durch die neue Straßenbahn komplett aufgewertet und hat ein großes Revival erlebt

> Montpellier, eine junge Studentenstadt, die Tram ist ein zeitgeistiges Lifestyle-Accessoire.

> Und apropos Lifestyle-Accessoire: Orleans ist Zentrum der Kosmetikindustrie, und was lag näher, als Guerlain, ein Parfum- und Make-up-Hersteller mit der Gestaltung zu beauftragen? > > >

Dort ist sogar das Oberleitungskabel verschwunden, um historische Plätze nicht zu beeinträchtigen, und die Tram wurde farblich auf den typischen Stein abgestimmt.

> Und nicht nur in Orleans: Mehr und mehr Städte verzichten auf Oberleitung, auch wenn es teurer ist – Stadtbild geht vor Technik, und das hier übliche „wo brauch ma des?“ ist in Frankreich unbekannt.



> Überall kann man diese enorme Sorgfalt in der Gestaltung spüren, und die Transportunternehmen sind sich ihrer Verantwortung bewusst.

> Der Chefdesigner der Pariser Verkehrsbetriebe sagt:

1. > Wir sind ein Transportunternehmen
2. > Wir sind Manager der Öffentlichen Räume
3. > Wir sind Urban Player –

Wir gestalten die Stadt, wir haben Verantwortung! Unser Design hat Einfluss auf die Stadt. Menschen sehen es jeden Tag, verwenden es jeden Tag, es muss also positive Gefühle auslösen!

Und was löst besonders viele positive Gefühle aus? Grünanlagen, Pflanzen, Natur.

> **“Die Straßenbahn hat uns einen Park gebracht”**

Was heisst das?

> Aus Wien kenne ich Straßenbahnstrecken wie diese.

> Mit so einem Design werden die Menschen nie froh sein, Gleise vor ihren Fenstern zu haben.

In Frankreich ist der erste Eindruck in den neuen Tramwaystädten: Das viele Grün.

> “Die Straßenbahn hat uns einen Park gebracht”, sagen die Anwohner. Tausende von neuen Bäumen werden bei solchen Projekten gepflanzt!

> Rasengleis ist fast der Standardoberbau und wird so oft wie möglich verwendet. Schon vor den Bauarbeiten wird genau erklärt, was und warum gemacht wird. Ausschauen tut das dann

> wie hier in Mulhouse...

> oder in Lyon

> eine einfache Vorstadtstraße von Nantes – wenn sie den Leuten sowas vorsetzen, ist es überzeugend! In Frankreich gibt's eine Menge Bürgerinitiativen, die nach einer Tramway schreien!

> Eine Hauptachse in Mulhouse

> Orleans

> Grenoble, eine Stadt ähnlich wie Innsbruck

> Die Gürtelstraße von Paris



## > Stadtaufwertung

Was kostet der Spaß? Einige konkrete Beispiele solcher Neubauprojekte.

> Besancon liegt auf einer Halbinsel, ein historisch sehr wertvoller Stadtkern.

> Es war keine leichte Aufgabe, diesen alten Kern mit der Umgebung zu verklammern. Die Tramway fährt außenrum, den Fluss entlang, und taucht zwei Mal kurz in den Kern ein;

> guter Anlass, die ganzen Ufer und die Innenstadt neu zu gestalten. > >

> Aber nicht nur – auch weiter draußen hat man die Straßenzüge aufgewertet. Das ganze System mit Fahrzeugen und Stadtumbau kam auf 235 mio Gesamtkosten.

> Noch einmal Frankreich: > Le Mans, ähnlich wie Besancon, ähnlicher Preis, 302 mio.

> Gehen wir nach Linz, hier hat die Verlängerung nach Traun 71mio gekostet;

> eine ähnliche Strecke in Wien kam auf 68 mio.

> Ich zeige das um die Relation zu unterirdischen Linien darzustellen, die ja ständig von „fortschrittlichen“ Politikern forciert werden.

> In Düsseldorf hatte man eine praktische Straßenbahn durch die Fußgängerzone.

> Sie sehen die Strecke am linken Bildrand, die beiden parallelen Striche. > Dieses Stück von dreieinhalb Kilometern hat man tiefgelegt.

> > Die Stationen schauen cool aus, liegen aber recht tief.

> Man hat 850 Millionen ausgegeben, damit die Tramway unterirdisch an den Geschäften vorbei fährt! Durch die Tieflage brauchen sie als Fahrgast ewig, bis sie wieder oben sind, und was die ganzen Rolltreppen und Lifte kosten, können sie sich vorstellen.

850 mio für 3,4 Kilometer -

> Linz hat nichtmal ein Zehntel davon ausgegeben.



> Wir haben sowas auch in Wien, und die sogenannte USTRAB ist nicht grade der Glanzpunkt in unserem Netz.

Jetzt komme ich aber endlich zur französischen Lösung des Stadtumbaus. Keine unterirdischen Großprojekte, damit der Autoverkehr oben mehr Platz hat – das Gegenteil!

### > **Stadtumbau**

> Das ist Angers, beachten sie die 4 Fahrspuren und zwei Busspuren, manchmal auch Parkspuren.

> Und hier die selbe Straße nach dem Umbau.

> Bus- und Radspuren, weite Gehsteige, ein grüner Teppich in der Mitte, viele neue Bäume. „Aber die Autos müssen doch irgendwo fahren!“, höre ich dann manchmal – nein, die Menschen! Und die verwenden das Transportmittel, das am bequemsten ist.

> OK, eine Kleinstadt. Aber auch Großstädte machen das!

Wieder die Gürtelstraße in Paris. Hier eine typische Kreuzung mit Straßenunterführung und separaten Abbiegespuren.

> Und so siehts heute dort aus.

Und das spannende: der Autoverkehr ist nicht zusammengebrochen, im Gegenteil! Autoverkehr ist wie ein Gas, das jeden freien Raum ausfüllt, aber auch komprimiert werden kann, wenn man den Raum verkleinert.

> So sieht die Straße heute aus – > und so vorher. Und das sind keine punktuellen Lösungen! Der ganze Straßenzug rund um Paris wurde so umgebaut, es fehlt nur noch ein kleiner Abschnitt im Westen.

> Und weil wir gerade in Paris sind: So sehen die neuen Linien aus:

> auch früher öde Plätze werden zu einer städtebaulichen Symphonie.

> Noch einmal Orleans. Das hier war die zentrale Achse zur Kathedrale: drei Spuren Autoverkehr, hier nur wegen einer Parade ausnahmsweise leer.

> Dann wurde umgebaut...

> ...und so siehts heute aus.

> Das ist das andere Ende, der Platz unmittelbar vor der Kathedrale

> Die Brücke über die Loire wurde fast völlig vom Autoverkehr befreit –

> Der zentrale Stadtbereich...



> Die ganze Stadtarchitektur wie aus einem Guss.  
> (9pix) So können sich früher vom Autoverkehr beherrschte Städte ändern!

> Noch einmal Paris – so wird umgebaut: Von Fassade zu Fassade. An die Einschränkungen haben sich die Autofahrer nach drei Wochen gewöhnt, und wenn das Ganze nach ein, zwei Jahren fertig ist, bekommen sie den Platz nicht mehr zurück. > Achten sie auf die Baumpflanzungen – nicht nur ein Zahnstocher hier und dort, da werden ganze Wälder aufgeforstet. > So sehen die Menschen die Verbesserung – den alten Zustand will dann niemand zurück! >

> Es gibt aber noch eine wichtige Maßnahme, ohne die es nicht geht – und da muß man politisch echt stark sein: Parkplätze müssen weg, je mehr, desto besser. Warum? Hat man am Ziel die Chance auf einen Stellplatz, nimmt man das Auto. Die „geopferten“ Parkplätze müssen allerdings sofort gut neu gestaltet werden. Paris geht da sehr radikal vor und eliminiert 10.000e Parkplätze.

> Inzwischen traut man sich auch in Wien etwas mehr, und bei den letzten Umbauten im 7. Bezirk waren die aufgelassenen Stellplätze fast kein Thema – zur großen Überraschung der Politiker!

> Und was passiert mit dem gewonnen Platz?  
Räume für Menschen! Alle Fotos zeigen früher vom Auto beherrschte Plätze!

Eine Stadt zeig ich ihnen noch ein wenig genauer, weil sie als eine der ersten mit großer Konsequenz ihr neues Netz ausgebaut hat.

## > **Strasbourg**

Ich möchte das als Beispiel herausgreifen, weil man sieht, was möglich ist. Sie erinnern sich an den Anfang – in 30 nur Jahren hat man die Städte fürs Auto umgebaut. Strasbourg hat vor 30 Jahren begonnen, wieder für die Menschen umzubauen. Es gibt natürlich immer noch Autos, aber wesentlich weniger als früher.

> Strasbourg ist etwa so groß wie Graz, das Zentrum liegt auf einer Flussinsel.  
> Die Stadt hat sich dann Richtung Rhein entwickelt, dort gibt es einen großen Flusshafen, und auf der anderen Seite ist Deutschland.



- > Strasbourg hat einen wunderschönen historischen Kern, früher von Autos geflutet.
- > Die Stadt ist aber auch Sitz von internationalen Organisationen – Europäisches Parlament oder Gerichtshof der Menschenrechte und ist Eisenbahnverkehrsknoten.
- > Die Hafenanlagen haben schon bessere Zeiten gesehen und sind heute Stadtentwicklungsgebiet.
  
- > In den 1980er Jahren wollte man eine U-Bahn bauen.
- > In Frankreich gibt es eine Spezialität, die VAL-Metro, das sind ziemlich kleine Züge, die in dichtem Intervall automatisch fahren; damit kann man die Stationen und Tunnels kleiner und billiger bauen. > Das war die geplante Strecke. Die Bürger der Stadt wollten das aber nicht – die wollten oben fahren! Und sie haben eine Bürgermeisterin gewählt, die mit diesem Foto hausieren gegangen ist .
- > ...und sie haben Recht gehabt. Schon 1994 hat man die erste Straßenbahnstrecke eröffnet, und heute, knapp 30 Jahre später, schaut das Netz so aus.
- > 50 Kilometer Strecke - das wäre mit einer Metro nie möglich gewesen!
  
- > Man wollte eine Tramway wie einen rollenden Gehsteig – völlig barrierefrei, klimatisiert und bequem
- > Ergänzt hat man das mit toller Architektur entlang der Strecke und
- > mit Rasengleis wo immer möglich
  
- > Die Innenstadt hat man in höchster Qualität saniert.
- > einige Vergleichsbilder. Es gibt nicht nur neue Gleise, auch der Platz für Fußgänger wurde vergrößert, der für Autos reduziert.
- > Die Tramway fährt heute bis weit hinaus in die Umgebung und bringt dabei Qualität mit – auch dort: viel Grün, viele Bäume, sorgfältige Neugestaltung.
- > Und inzwischen ist die interessanteste Verlängerung fertig: Heute fährt man durchs Hafengelände über den Rhein nach Kehl in Deutschland.
- > Strasbourg sieht sich als moderne europäische Metropole, und die Straßenbahn wird als DAS verbindende Symbol empfunden.
  
- > Für die Franzosen ist die Stadt und die Straßenbahn so viel mehr als Verkehr oder Technik. Es ist die Gelegenheit, die Stadt mit Schönheit und Kultur zu beleben.



> Stadt ist viel mehr als Verkehrstechnik.

Das Herz der Großstadt ist die Kleinstadt. Die Stärke der europäischen Stadt ist ihre Kleinteiligkeit - überall wo die Stadt menschliche Dimensionen hat funktioniert sie.

> [ ] Es ist vor allem der Verkehr, der die Stadt unerträglich macht. Will man was ändern, muss man den also reduzieren - nicht nur verlagern, er muss weniger werden. Die Leute sollen dort bleiben wo sie sind und ihr Umfeld bewohnen und gestalten – dann kommt auch die Nahversorgung wieder.

Geschwindigkeit ist nicht gewonnene Zeit, sondern verlorener Raum! Das tägliche Reisezeitbudget ist seit langem gleich – eine schnelle Verbindung spart nicht Zeit, sondern lässt die Strukturen auseinander wandern.

Städte können nie Orte des Transits sein – sie sind Orte des Aufenthalts. Die französische Straßenbahn ist die perfekte Antwort auf dieses Bedürfnis: Ein Verkehrsmittel, das einlädt zu bleiben.

> [ ] Abgesehen davon, müssen Städte wieder anfangen ihre Einwohner zu faszinieren. Städte müssen schön sein.

Überall in Frankreich spürt man den Willen, die Menschen zu bezaubern, zu inspirieren, zu erfreuen. Das sind die wirklichen Werte, die Aufgaben der Stadt von morgen: Den Menschen das Umfeld zu geben, in dem sie sich wohl fühlen, in dem sie ihre Kreativität, Phantasie, Kraft entfalten können.

Wenn man es so macht wie die Franzosen, haben die europäischen Städte alle Chance, wieder das zu werden, wofür sie berühmt sind:

Räume der Inspiration, der Kreativität, der Schönheit.

Einfach *der* Platz zum guten Leben.

