

## Die Rückkehr der Straßenbahn

1930 war das Straßenbahnnetz im Ballungsraum Paris 100 Kilometer lang; heute sind es sieben – die Strecke, die das 13. mit dem 15. Pariser Arrondissement verbindet, wurde im vergangenen Jahr eröffnet. Ähnlich in Straßburg: Obwohl die Stadt als Vorzeigeprojekt der französischen Straßenbahnpolitik gilt, stehen den 25 Gleiskilometern des derzeitigen Netzes die 234 Kilometer vor dem Zweiten Weltkrieg gegenüber. Ab den fünfziger Jahren wurden diese Strecken nach und nach stillgelegt, abgebaut und durch Buslinien ersetzt oder die Straßen einfach nur für den privaten Autoverkehr verbreitert. Der Autobus galt nach dem Krieg als „modernes Transportmittel“, die Straßenbahn hingegen als schwerfällig und altmodisch. 1980 gab es in ganz Frankreich nur noch drei Tram-bahnlinien – in Saint Étienne, Marseille und Lille.

Auf Dauer konnte der Bus im öffentlichen Nahverkehr jedoch nicht überzeugen: Er transportiert weniger Fahrgäste, hat schlechtere Abgaswerte, ist nicht schneller als die Tram, und er trägt zur Überlastung der städtischen Hauptverkehrsadern bei. Angesichts zunehmender Umweltverschmutzung und wachsender Verkehrsprobleme wurden in Frankreich deshalb seit den achtziger Jahren Umweltgesetze und Verkehrsentwicklungspläne verabschiedet, die wieder den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs propagieren. Inzwischen verpflichtet das 1996 verabschiedete Umweltgesetz „Lois sur l’air“ alle Gemeindezusammenschlüsse mit mehr als 100.000 Einwohnern (so genannte „Communautés de commune“), einen regionalen Verkehrsentwicklungsplan (Plan de Déplacement Urbain) vorzulegen, der sowohl einen Zuwachs an Verkehrsflächen für Fahrradfahrer und Fußgänger als auch die Wiedereinführung und Weiterentwicklung von öffentlichen Verkehrsmitteln vorsieht. Diese per Gesetz geforderte Einführung eines „Transport en commun en site propre“, eines öffentlichen Verkehrsmittels in eigener Fahrbahn, hatte in den zurückliegenden Jahren in Frankreich oft die Rückkehr zur Straßenbahn zur Folge – was bei aller ökologischer Verkehrspolitik auch damit zusammenhängt, dass die Tram im Vergleich zu U- und S-Bahn kostengünstiger ist und unabhängig von der oft problematischen Bodenbeschaffenheit. Die ersten neuen Straßenbahnlinien gingen bereits 1985 und 1988 in Nantes und Grenoble in Betrieb. Lyon, Orléans, Straß-

burg, Montpellier und eine Reihe anderer Städte folgten. Inzwischen verfügen mehr als 20 französische Städte über Straßenbahnen auf Schienen oder über Trolleybusse. Die moderne Tram hat mit ihrer Vorläuferin recht wenig gemein: Die Waggons sind deutlich komfortabler und durch die Absenkung des Kabinenbodens viel leichter zugänglich. Auch das charakteristische Kreischen in der Kurve ist dank verbesserter Schienenprofile verschwunden. Um den Verkehr der Linie bei anfallenden Reparaturarbeiten unterirdischer Leitungen, etwa der Kanalisation, nicht zu behindern, wurden diese Versorgungsstränge parallel zur Trasse neu verlegt. Die Trasse selbst wird meist in der Straßenmitte, seltener seitlich am Straßenrand verlegt. Sie funktioniert wie ein „konzeptioneller Kern“, von dem aus die Gestaltung der gesamten Straßenoberfläche neu entworfen wird. Ziel dieser Neugestaltung der Straßenprofils ist es, kontinuierliche Übergänge zwischen Waggon und Straßenniveau zu erreichen, damit das Um- und Aussteigen an Straßenbahnhaltestellen und Verkehrsknotenpunkten für den Fußgänger so unkompliziert und flüssig wie möglich wird. Auch die Oberleitungen sind wesentlich diskreter als früher – wenn man nicht sogar ganz auf sie verzichtet, so wie in der historischen Innenstadt von Bordeaux. Dort funktioniert die Stromentnahme per magnetischer Induktion zwischen den Schienen.

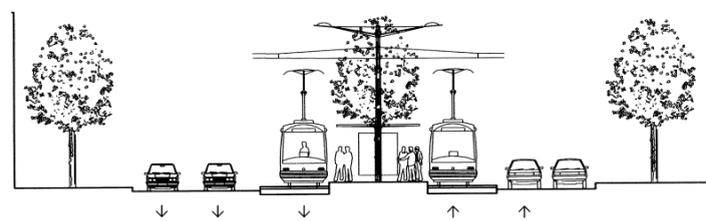
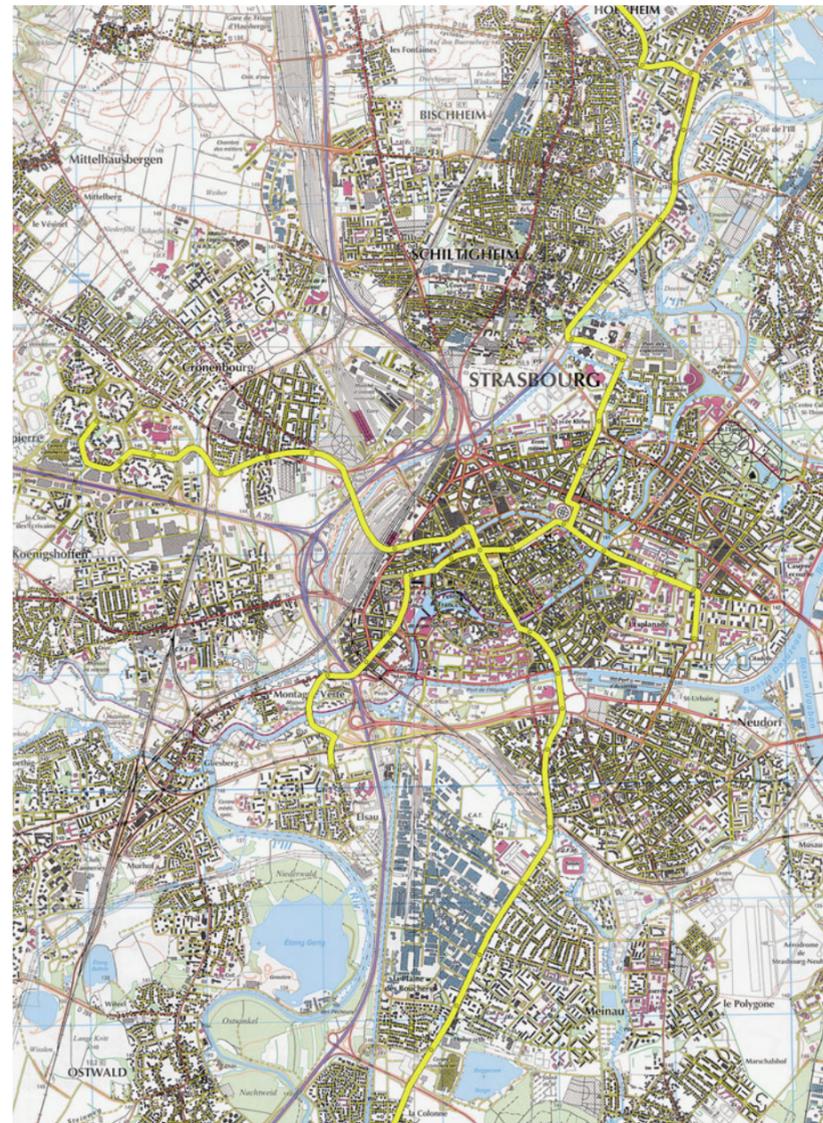
Die Rückkehr zur Straßenbahn wird vom französischen Staat zwar gefordert und unterstützt, jedoch gibt es dafür kein Budget auf nationaler Ebene. Die hohen Investitionskosten für die Umbau- und Sanierungsmaßnahmen werden zum größten Teil von den Kommunen selbst getragen. In Nizza zum Beispiel wurden die Investitionskosten von 350 Millionen Euro für den Neubau zweier Straßenbahnlinien und eines aufwendigen Straßenbahndepots zu jeweils acht Prozent vom Staat und vom Département Alpes Maritimes und zu fünf Prozent von der Region Alpes Côte d’Azur getragen; die verbleibenden 276 Millionen gingen auf das Konto des Gemeindeverbands Nizza-Côte d’Azur. Dieses überwiegend lokalpolitische Engagement ist jedoch nicht nur mit einer verkehrsplanerischen Entscheidung für ein kommunales Verkehrsmittel gleichzusetzen: Die Einführung der Straßenbahn war in den meisten Fällen Anlass für einen umfassenden Stadtumbau. Fast überall

wurde der Bau einer neuen Trasse von einer teilweise geradezu luxuriösen – Stadtsanierung begleitet, was nicht zuletzt eine Methode ist, um das Projekt bei der Bevölkerung beliebt zu machen. Denn auch wenn die modernen, leisen Straßenbahnzüge von der Mehrheit positiv aufgenommen werden und nicht wenigen Bürgermeistern zur Wiederwahl verholfen haben, bedeuten die Bauarbeiten für lange Zeit eine empfindliche Einschränkung für alle Verkehrsteilnehmer, da die Linien oft entlang der Hauptverkehrsadern geführt werden. Falls also das Baugeschehen nicht vor Ablauf der Legislaturperiode beendet ist, kann das Straßenbahnprojekt für den Amtsträger auch negativ zu Buche schlagen.

Dieses Ineinandergreifen von infrastrukturellen Maßnahmen und ästhetischer Stadtsanierung ist ein neuer Aspekt bei der Straßenbahnplanung. Auch waren an ihrer Umsetzung Architekten und Landschaftsplaner in einem stärkeren Maße beteiligt, als man vielleicht erwartet hätte – obgleich ihr Handlungsspielraum angesichts der gewaltigen Dimensionen dieser Projekte zunächst begrenzt schien und sie in der Kooperation mit großen Ingenieurs- und Stadtplanungsbüros nicht an erster Stelle standen. Landesweit gibt es kaum mehr als zehn große Architekturbüros mit „tramspezifischen“ Kenntnissen, die sich in jahrzehntelanger Zusammenarbeit mit Ingenieuren und Stadtplanern ein großes fachübergreifendes Spezialwissen angeeignet haben. Inzwischen können sich die Architekten teilweise schon im Vorfeld in die grundsätzlichen stadtplanerischen Entscheidungen einbringen und über die Gestaltung der Oberleitungsmasten oder die Breite der Gehwege hinaus auch Einfluss auf die Linienführung und Positionierung der Haltestellen nehmen. Dabei zeichnet sich ab, dass man künftig zunehmend auf kostspielige Details verzichten wird, um dafür mehr Stadtquartiere an das Straßenbahnnetz anbinden zu können. Denn fest steht, dass die Straßenbahn im Zuge des städtebaulichen Gesamtentwurfs zu einem entscheidenden Katalysator urbaner Entwicklungsprozesse geworden ist.

Aus dem Französischen von Agnes Kloocke

Erstveröffentlichung:  
d’Architectures Nr. 150,  
November 2005, Paris



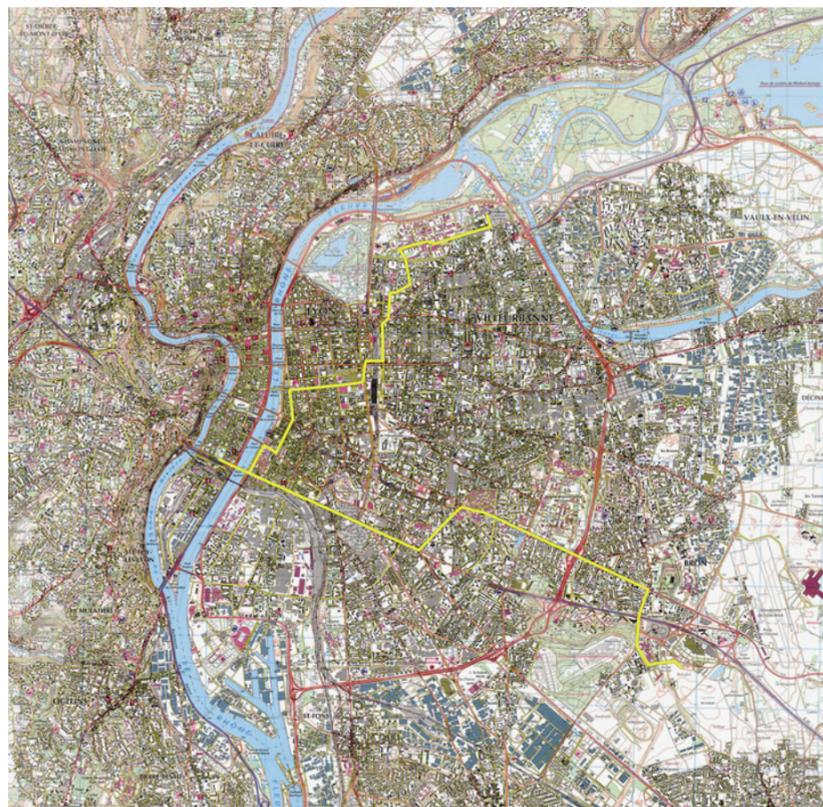
**Straßburg**  
Linien A + D: 12 und 10 km (1994)  
Linien B + C: jeweils 5 km (2000)  
Insgesamt 24,6 km  
Für den Zeitraum 2006–08 ist der Ausbau des Netzes auf eine Länge von 53 km geplant.

**Station Futura**  
Die zwei Trassen verlaufen in der Straßenmitte zwischen einer Baumreihe.

Alle in diesem Beitrag abgebildeten Karten und Zeichnungen stammen aus der geplanten Publikation „Atlas der französischen Straßenbahnen“ von François Laisney und Anne Grillet-Aubert. Der Atlas dokumentiert die städtischen Transformationen, die sich seit der Einführung der Tram vor 20 Jahren vollzogen haben – neue Mobilitätsstrukturen, die Umgestaltung des öffentlichen Raums –, und stellt diese in Beziehung zu lokalpolitischen Strömungen. Als Beispiele dienen die Städte Nantes, Lyon, Montpellier, Grenoble, Straßburg und Nancy.

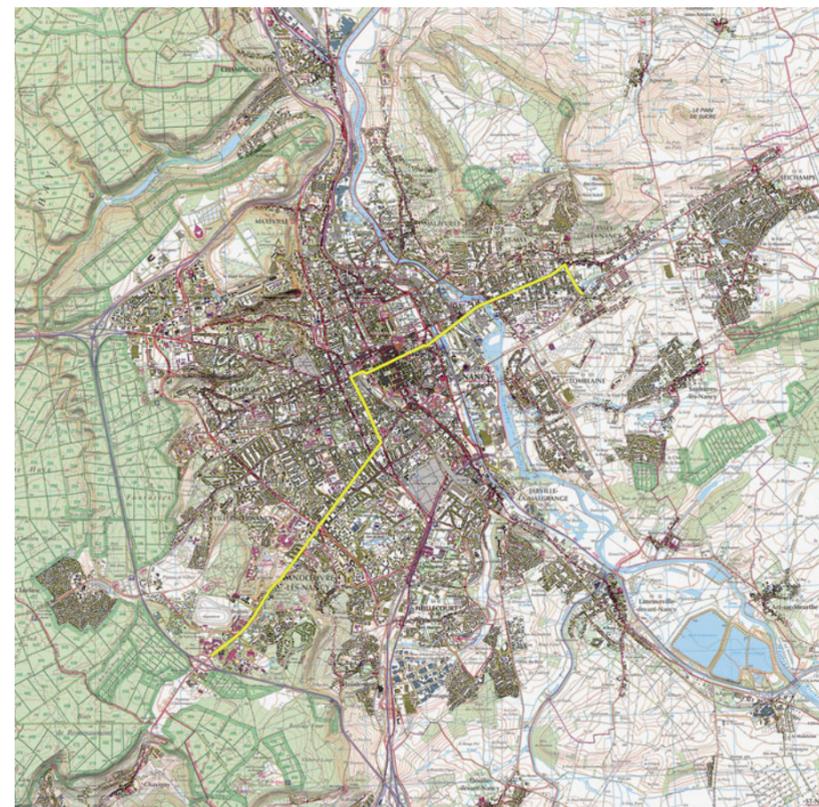
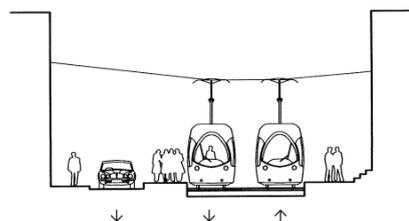
Die Auswirkungen der Tram auf eine Stadt werden anhand von drei Maßstäben dargestellt. Im Maßstab 1:25.000 wird deutlich, wie die Straßenbahn ein Ballungsgebiet erschließt und eine Verbindung zwischen Stadtzentrum und Peripherie herstellt. Ein etwas kleinerer Maßstab zeigt die Abfolge von Haltestellen in Zusammenhang mit bestimmten städtischen Ereignissen. Im Maßstab des architektonischen Details wird die Art der Trassenführung und die Positionierung der Haltestellen in Abhängigkeit von der Straßenbreite dargestellt.

Die Ausarbeitung des Atlas entsteht im Kontext zweier Forschungsarbeiten. Eine davon wurde im Auftrag des Transportministeriums am Laboratoire de Recherche IPRAUS der Pariser Architekturschule Paris-Belleville durchgeführt, die andere wurde vom Pariser Verkehrsbetrieb RATP direkt bei François Laisney in Auftrag gegeben.



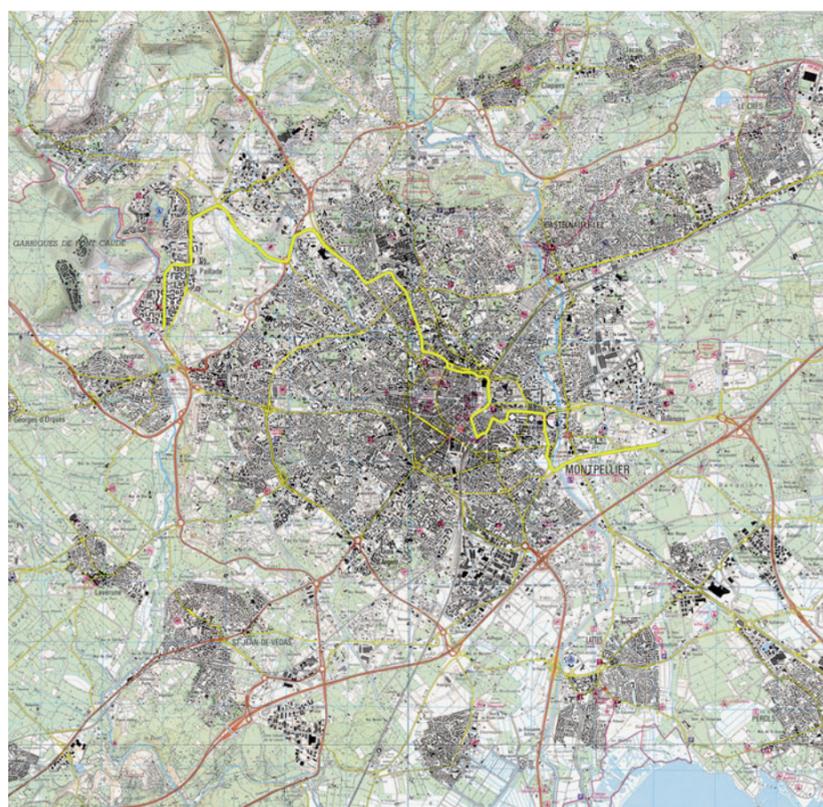
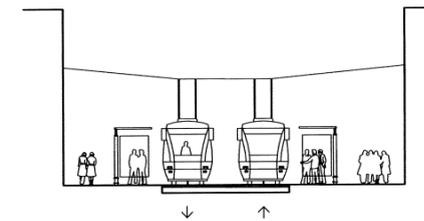
**Lyon**  
 Linie T1: 8,7 km (2001)  
 Linie T2: 15 km (2003)  
 Im Dezember soll die Linie T3 eröffnet werden, Ende 2009 die Linie T4.

**Station St. André**  
 In der engen Straße ist neben der Straßenbahntrasse nur noch Platz für einen Fahrstreifen.



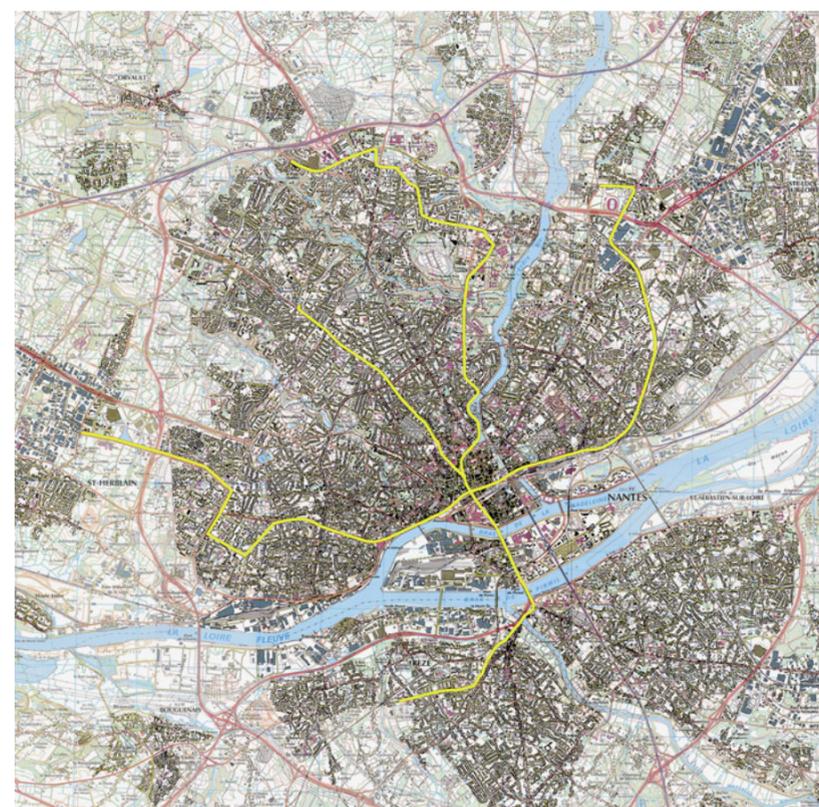
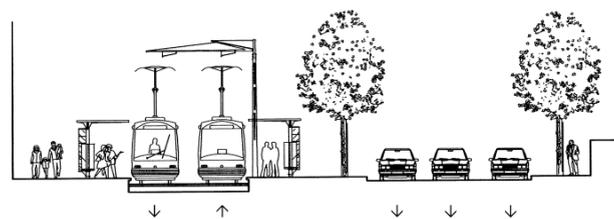
**Nancy**  
 Linie 1: 11 km (2001)  
 Nancy verfügt über einen Trolleybus auf Schienen. Das ursprüngliche Verkehrskonzept sah drei Tramlinien vor, von denen jedoch nur eine realisiert wurde.

**Station Point Central**  
 Axiale Position von Trasse und Haltestelle



**Montpellier**  
 Linie 1: 15,2 km (2000)  
 2007 soll Linie 2 (19,6 km lang) eröffnet werden, 2010 die Linie 3 (20 km).

**Station Léon Blum**  
 Einer der beiden Fahrbahnbereiche der Promenade wurde für die Straßenbahn reserviert, die Trasse ist deshalb seitlich angeordnet.



**Nantes**  
 Linie 1: 15 km (1985)  
 Linie 2: 14 km (1992)  
 Linie 3: 6 km (2001)  
 Gesamtlänge des Netzes 34 km  
 Linie 4 (9 km lang) soll im September eröffnet werden.

**Station Alexandre Vincent**  
 Axiale Position der Haltestelle mit zwei seitlichen Fahrspuren. Aufgrund der Enge der Straße fallen Bahnsteige und Gehwege schmaler aus.

