

Die „Tramway“ kommt zum Zug

Immer mehr Städte in Frankreich setzen auf die Straßenbahn

Wolfgang O. Hugo*



Seit 1985 kehren die schienengebundenen Verkehrsmittel in Frankreichs Städte zurück und verändern sie – nur drei Linien hatten bisher das Ende der Straßenbahnen überlebt, in Lille, Marseille und St. Etienne. Die Stadt Nantes spielte dabei eine Vorreiterrolle.

Le retour du tramway

Depuis 1985, avec la construction du tramway de Nantes, les moyens de transports publics en France ont évolué – les considérations budgétaires, mais aussi les débats sur la pollution dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, ont contribué à une réflexion sur les alternatives au bus et au métro et sur la rénovation urbaine. Les solutions techniques adoptées diffèrent selon les villes, elles vont du tram au métro-bus en passant par le tram-train. Un immense marché, auquel participent désormais des firmes étrangères, notamment *Siemens*.

Réd.

Eine (unerwartete) Bewährungsprobe hatte die erste neue Straßenbahn Frankreichs am Premiertag zu bestehen: Am 7. Januar 1985 fiel Schnee in Nantes, was in der Regionalmetropole beiderseits der Loire eine Seltenheit ist. Doch auch der weiße Niederschlag konnte die Aufnahme des fahrplanmäßigen Betriebs zwischen den Haltestellen *Commerce* und *Haluchère* nicht verhindern. Weit gefährlicher waren vorher politische Machtwechsel und das Gerede von der „Rückkehr der gelben Gefahr“. Mit der Erinnerung an die gelben, alten Straßenbahnen, die am 25. Januar 1958 auf der Saint-Joseph-Linie in den Osten von Nantes ihre letzte Fahrt absolviert hatten, wollten Gegner

der neuen Straßenbahn Stimmung machen und die Renaissance der *Tramway* in Nantes verhindern.

Im vergangenen Vierteljahrhundert wurde Nantes, Vorreiter in Sachen Straßenbahn zwischen Atlantik und Pyrenäen, sehenswerte Vitrine in Sachen Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) in Frankreich. Und Nantes steht nicht allein. So legte Straßburg nach der Einweihung der *Tramway* im Dezember 1994 ein ehrgeiziges Programm für den schienengestützten ÖPNV auf und verwirklichte ihn etappenweise. Selbst Städte mit *Métro*, wie Paris, Lyon, Marseille und Toulouse, wollen auf die *Tramway* nicht (mehr) verzichten, ermöglicht sie doch eine feingliedrigere Erschließung von Fahrgast-Potentialen.

Selten war ein Verkehrsmittel so heruntergekommen wie die Straßenbahnen in Frankreich. Als am 7. Januar 1985 in Nantes die erste neue *Tramway* ihren Betrieb aufnahm, gab es im ganzen Land gerade noch drei Straßenbahn-Betriebe: In Lille, St. Etienne und Marseille, mit zusammen weniger als 30 km Länge.

Marcel Cavaillé, Staatssekretär im Transportministerium in Paris, träumte im Februar 1975 von der Renaissance der Straßenbahn und der Schaffung eines Standard-Straßenbahn-Zugs (*Tramway Standard Français*). Einen entsprechenden Brief schickte er an acht Bürgermeister von Großstädten, Nantes war nicht darunter. Nur Grenoble antwortet positiv und weihte 1987 die

* Wolfgang O. Hugo lebt als freier Journalist in Würzburg.

erste neue *Tramway*-Linie ein, Nancy wählte den *Trolleybus*, dem im Dezember 2000 eine mit vielen Anfangsproblemen behaftete „Straßenbahn auf Gummirädern“ folgte. Toulouse und Straßburg wussten damals noch nicht, was sie wollten. Erstere entschied sich für die vollautomatische U-Bahn VAL (Eröffnung Juli 1993), die elsässische Metropole nach einem Bürgermeisterwechsel doch noch für die Straßenbahn (Eröffnung Dezember 1994). Rouen, Bordeaux, Nizza und Toulon gedachten damals, nichts zu tun, wobei sich die drei erstgenannten Städte doch noch für die Straßenbahn entschieden haben: Die *Metrobus* genannte, teilweise unterirdisch geführte *Tramway* von Rouen in der Normandie verkehrt seit Dezember 1994, in Bordeaux rollten die ersten neuen Straßenbahnen kurz vor Weihnachten 2003 und Nizza folgte im Herbst 2007.

Die Rückkehr der Straßenbahn in Frankreichs Städte wurde zum Motor von Stadtentwicklung und Stadterneuerung. Es kam Bewegung in Stadtplanung und Straßennetz, das Gesicht der Städte (ver)änderte sich: Man erneuerte von Fassade zu Fassade, baute vierspürige Straßen auf zwei zurück, teilte die Verkehrsfläche neu auf unter den Verkehrsträgern – dachte auch an Fußgänger und Radfahrer. Was vorher undenkbar schien, wurde möglich: Die Straßenbahn auf der *Place de la Comédie* in Montpellier, in den engen Straßen der Altstadt von Grenoble, auf der *Place Masséna* in Nizza, auf einem neuen Bahnhofsvorplatz in Le Mans. Selbst die *Canebière*, im Laufe der Zeit doch etwas herunter gekommene Prachtstraße von Marseille, erschien nach der Rundum-Erneuerung der letzten *Tramway*-Linie 68 und dem Neustart der *Tramway de Marseille* seit Sommer 2007 in neuem Glanz und mit weniger automobilen Stahl.

Personifizierte Straßenbahnzüge

Die von Marcel Cavaillé angedachte TSF kam in Nantes, Grenoble, bei der ersten neuen Strecke im Großraum Paris (T 1, Bobigny) und in Rouen zum Einsatz. Dann erkannte die Industrie, dass die Bürgermeister und Räte ihre eigene, personalisierte Straßenbahn wollten, mit der sich Gewählte und Wähler identifizieren können: So lief

fert *Alstom* nach Montpellier auch Straßenbahnen in blauer *Livrée* mit Vögeln (für die Linie 1, 2000) oder in roter Farbe mit gelben und grünen Punkten (für die Linie 2). Der inzwischen marktbeherrschende Straßenbahn-Zug *Citadis*, den *Alstom* nicht nur in die meisten französischen Städte, sondern auch nach Dublin und Teneriffa, Marokko und Madrid, Jerusalem und Istanbul sowie Melbourne in insgesamt über 1000 Exemplaren verkauft hat, verändert sein Frontdesign für die jeweilige Stadt: Mit einem Rundscheinwerfer für Bordeaux, in Silberblau für Valenciennes im einstigen „Kohlenpott“ des Nordens, mit einem *Airbus*-Frontdesign für die erste neue Straßenbahn-Linie E von Toulouse nach Airbusville, mit Regenbogen für die künftige *Tramway* von Angers und mit Champagnerflaschen-Kopf für die *Tramway de Reims* ...

Ausländische, d. h. nicht-französische Anbieter, haben da kaum Chancen, sieht man ab von Lille, wo italienisches Material nach der Generalsanierung (1991) der nach wie vor *Mongy* genannten Straßenbahnlinien (von 1909) zwischen den Städten Lille, Tourcoing und Roubaix zum Zug kommt. Straßburgs erste Straßenbahnen, von den deutschen Touristen der großen Fensterflächen wegen meist als ICE bezeichnet, kamen aus Derby in England, inzwischen werden auch nach Straßburg *Citadis*-Züge aus Aytré bei La Rochelle geliefert, spezielles End-Design inklusive.

Jacques Chaban-Delmas, von 1947 bis 1995 Bürgermeister von Bordeaux, träumte für die Stadt beiderseits der Gironde von einer U-Bahn, obwohl der Untergrund der Weinmetropole dafür ungeeignet ist. Nachdem Toulouse, Hauptstadt der *Région Midi-Pyrénées*, sich für die vollautomatische U-Bahn VAL entschieden hatte, fiel dem neu gewählten Bürgermeister von Bordeaux Alain Juppé 1995 der Schwenk zur inzwischen überall akzeptierten Straßenbahn nicht schwer. Aber eine *Tramway* mit APS (*Alimentation par le sol*, d.h. Streckenabschnitten ohne Oberleitung) musste es sein, was den Technikern in den ersten Monaten graue Haare wachsen ließ. Die bretonische Hauptstadt Rennes, 100 Kilometer nördlich von Nantes, wollte partout keine *Tramway* (wie Nantes) und entschied sich auf einem mühsamen Weg für die VAL, obwohl alle Experten den

Ballungsraum für zu klein und die Kosten für zu hoch empfanden. Die *Métro* wurde gut angenommen und 2018 will Rennes eine zweite Ost-West-Linie fertig gestellt haben. Noch schlimmer die Rivalität in der Normandie: Nachdem Rouen, Hauptstadt der oberen Normandie, eine *Métrobus* genannte Straßenbahn gebaut hatte, die in der Altstadt von Rouen unterirdisch verkehrt, suchten die Stadtväter von Caen, Hauptstadt der unteren Normandie, nach einer anderen Lösung und fanden sie in einer neu entwickelten *Tramway sur pneu*. Keine aufwendigen Schienen und Gleisanlagen, nur eine zentrale Führungsschiene, Stromabnehmer und statt der schweren Achsen Gummireifen, wie bei einem Bus, also weniger Investitionen. Gewählte Vertreter und Straßenbahnexperten aus der deutschen Partnerstadt Würzburg versuchten vergeblich, den französischen Kollegen und Freunden von dem Experiment abzuraten. Denen aber schienen die Ersparnisse zu bestechend, die sich aus dem Verzicht auf die Gleisanlagen (und die anders als in Frankreich in Deutschland mit bis zu 80 % bezuschusst wurden) ergeben würden. Im Dezember 2002 fuhr die *Tramway de Caen* endlich. Viele Kinderkrankheiten und Anfangschwierigkeiten gab es. Bald stellte man fest, dass die Folgekosten höher waren als gedacht. Inzwischen hat der kanadische Hersteller *Bombardier* die Bahn aus dem Katalog genommen und in Caen sucht man verzweifelt nach einer Lösung für die zweite Ost-West-Linie. Um Reifen ging es auch in Clermont-Ferrand in der Auvergne. Da wurde ein Stadtratsbeschluss für den Bau einer *Tramway classique sur fer* wieder kassiert, weil es undenkbar war, dass in der Stadt des *Michelin*-Konzerns die Straßenbahn auf Stahl statt auf Gummirädern verkehrt. Die von *Translohr* im elsässischen Duppigheim entwickelten, nur 2,20 Meter breiten Fahrzeuge in lavaroter *Livrée* verrichten ihren Dienst in der Hauptstadt der Auvergne seit Herbst 2006 ohne größere Probleme und werden neuerdings auch exportiert.

Begann die Renaissance der Straßenbahn in der französischen Provinz, so kehrte die *Tramway* zunächst in Vorstädte von Paris zurück, mit der T 1 genannten Straßenbahn zwischen Saint-Denis und Bobigny (Juli 1992) und der T 2 zwischen La Défense und Issy Val-de-Seine (TVS, Juli

1997), auf einer früheren Eisenbahnstrecke entlang der Seine. An das 612 km lange Straßenbahnnetz in und um Paris, dessen letzte Linie am 15. März 1937 eingestellt wurde, schließt aber erst die T 3 an. Innerhalb der Stadtgrenzen von Paris erfolgte die Rückkehr der *Tramway* spektakulär mit der Eröffnung der Linie 3 auf den *Boulevard des Maréchaux Sud* zwischen *Pont du Garigliano* und *Porte d'Ivry* mit 2,65 Meter breiten Zügen am 16. Dezember 2006.

Nicht weniger als 44,1 Mio. Euro wurden für die *Requalification urbaine*, die Neugestaltung des Straßenraums entlang der T-3-Trasse eingesetzt. 11 000 Bäume wurden gepflanzt, 36 000 Quadratmeter Rasenfläche zwischen und neben den Gleisen sorgen für ein grünes Band im Süden von Paris, damit sind zwei Drittel der Trasse begrünt. Auch Lyon, Frankreichs zweitgrößter Ballungsraum zwischen Rhône und Saône, wo die *transports en commun* ab 1978 mit vier *Métro*-Linien in den Untergrund gegangen war, entdeckte die Straßenbahn neu, eröffnete im Dezember 2000 die ersten zwei von inzwischen vier *Tramway*-Linien, die ab Herbst 2010 auch den Flughafen Lyon Saint-Exupéry in Satolas via ÖPNV anbinden sollen.

Im Zeichen der nachhaltigen Entwicklung

Einen Rückschlag erhielt das Straßenbahn-Fieber im Herbst 2003, als die Pariser Regierung die Budgetlinie für den Bau von schienengebundenen Nahverkehrssystemen in den Städten einfach strich. Der Bürgermeister von Le Mans, der um sein Straßenbahn-Projekt in der Stadt der Autorennen und seine Wiederwahl fürchtete, suchte und fand Unterstützung in der Verlängerung der Kreditlaufzeit und bei der Region *Pays de la Loire*. Im Herbst 2007 rollte seine *Tramway*, im Frühjahr 2008 wurde er wiedergewählt. Erst in den Krisenzeiten, angesichts der nachhaltigen Entwicklung (*développement durable*) und grüner Forderungen, entdeckte die Regierung in Paris die Nahverkehrsförderung am 30. April 2009 beim Umweltgipfel (*Grenelle de l'Environnement*) wieder: 50 Projekte in 36 Ballungsräumen sollen mit 800 Millionen Euro gefördert werden. Man hofft, damit Investitionen von mindestens 6 Milliarden

anstoßen zu können. Freilich werden die Fördergelder ungleich verteilt: Lyon bekommt in Anbetracht seiner Einwohnerzahl viel zu wenig Geld, vor allem verglichen mit Valenciennes, dessen früherer Bürgermeister inzwischen Umweltminister ist. Aber auch in seinem Wahlkreis wachsen die Bäume nicht mehr in den Himmel; bei der Suche nach Einsparpotentialen entdecken immer mehr französische Ballungsräume die billigere Variante mit Bussen auf Eigentrasse, hochwertige Bussysteme, BHNS (*bus haut niveau de service*) genannt. Statt einer zweiten Straßenbahnlinie baut Valenciennes nun unter dem Namen *Valvay* eine 30 km lange *Trolleybus*-Trasse mit Spurführung, die 2012 fertig sein soll. Den Anfang in Sachen BHNS hatte Nantes gemacht, das im Herbst 2006 mit der straßenbahnähnlichen *Ligne 4 Busway* den Süden der *Agglomération* mit der Innenstadt und den drei Straßenbahn-Linien verbunden und wesentliche Einsparungen erzielt hatte. Rund 20 solcher Projekte werden aus den Mitteln des *Grenelle de l'Environnement* vom 30. April 2009 in den nächsten Jahren gefördert.

Auch neue Fördertöpfe gibt es für ÖPNV-Projekte. So hofft Le Mans für einen neuen Zweig der *Tramway* ins Viertel Bellevue auf Staatshilfen von insgesamt 10,8 Millionen Euro, davon 4,04 aus dem Titel „*Dynamique Espoir Banlieues*“. Auch für die Buslinie nach Allonnes, eine BHNS-Linie, d. h. straßenbahnähnlichen Charakteristiken, gibt es Zuschüsse. Denn beide Projekte werden finanziell unterstützt von der ANRU (*Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine*), einer Behörde zur Förderung des Stadtbildes. Kriterien für die Förderung durch die ANRU sind „*décloisonnement*“ (eigentlich: Niederreißen von Wänden) und „*cobérence*“ (Kohärenz), d. h. die Förderung der Mobilität der Einwohner der Viertel untereinander und zum Stadtzentrum.

Straßenbahn auf Eisenbahnschienen

Doch es gibt noch eine Steigerungsform der Straßenbahn in Frankreich: *Tram-train*, das heißt Straßenbahnen, die (auch) auf Eisenbahntrassen verkehren. Lange hatte man zwischen Atlantik und Vogesen bewundernd von Karlsruhe und sei-

nem immer weiter wachsenden Modell von Straßenbahnen auch auf Eisenbahnschienen gesprochen. In Frankreich dauerte es bis November 2006: Den Anfang machte die T 4 genannte Linie von Aulnay-sous-Bois nach Bondy bei Paris. Da gab es erstmals neue Perspektiven auf einer alten, grundlegend renovierten Eisenbahnlinie. Den ersten integrierten *Tram-train*-Betrieb wird es in Mulhouse (Mühlhausen) im Elsass geben. Der Straßenbahnbetrieb, im Mai 2006 auf zwei Linien eröffnet, wird im Herbst 2010 „geweitet“ und zwar durch *tram-train*-Verbindungen zwischen der *Gare de Mulhouse*, der Innenstadt, zum *Musée français du Chemin de fer* und via Lutterbach in das Tal des Thur nach Thann-St. Jacques (24 Kilometer).

Bereits seit den 1990er-Jahren soll die *Tram-train* der *étoile ferroviaire* von Nantes neue Möglichkeiten geben, aber die Projekte verzögern sich. So wie es derzeit aussieht, werden die *Dualis*-Züge von *Alstom* zuerst in den Süden nach Clisson fahren, die Wiederbelebung der alten Bahntrasse Nantes-Châteaubriant und die Anbindung des neuen Flughafens zwischen Nantes und Rennes muss noch warten.

Tram-train-Projekte im Bau sind in Straßburg (in Richtung Flughafen Entzheim, nach Molsheim und Barr) und Lyon (von der *Gare Lyon-St. Paul* Richtung *Ouest Lyonnais*), im Projektstadium in Bordeaux (von der *Gare de Ravezies* ins Médoc nach Blanquefort) und auch anderen Ballungsräumen.

Auf rund 200 hat die französische Eisenbahngesellschaft SNCF die Zahl der dafür benötigten *Tram-train*-Züge geschätzt. Den Löwenanteil davon dürfte wohl *Alstom* mit dem neuen *Dualis* stellen. Auf der T 4 bei Paris und in Mulhouse kommen *Avanto*-Züge von *Siemens* zum Zug, die aber teilweise in Duppigheim im Elsass montiert werden. So fallen die letzten nationalen Barrieren bei der Renaissance der Straßenbahn in Frankreich. Aber noch immer blicken deutsche Kommunalpolitiker und Betreiber von ÖPNV zwischen Rhein und Oder bewundernd und neidisch nach Frankreich, wo der Gesetzgeber die Umlandgemeinden von Großstädten schon lange für Finanzierung und Defizitdeckung beim Betrieb von Bussen und Bahnen ins Boot geholt hat ...