

„Öko-Ayatollah“ gegen Autofahrer

Grüne Maßnahmen gegen das Verkehrschaos in Paris

Suzanne Krause*

» Fahrradfahren ist in Paris seit dem Sommer 2007 zum Kult geworden. Die silbergrauen Mieträder „*Vélo liberté*“ – kurz *Vélib'* – mit dem markant geformten Lenker, an dem ein Drahtkorb fürs Gepäck montiert ist, gehören heute zum Alltagsbild in der Hauptstadt. Sie sind symbolisch für die ehrgeizige Umweltpolitik Bertrand Delanoës.

Auf dem *Vélib'*-Sattel sausen ebenso junge Leute mit Rastalocken und im Streetwear-Look durch die Straßen wie Herren im besten Alter in Anzug und Schlips, die Aktentasche mit dem Laptop im Gepäckkorb. Zu verdanken ist das dem Sozialisten Bertrand Delanoë, Oberbürgermeister seit April 2001, vor allem aber Denis Beupin, seinem grünen Verkehrs- und inzwischen Umweltstadtrat. Als „*Öko-Ayatollah*“ ist letzterer bei seinen Kritikern verschrien, vor allem bei vielen Autofahrern. Denn sie fühlen sich wie der schwarze Peter der Pariser Verkehrspolitik. Nach über sieben Jahren rot-grüner Rathauspolitik resümiert eine Einwohnerin der Hauptstadt: „*In Paris Auto zu fahren ist ein Unding geworden; dafür lebt man hier nun besser.*“

Grüner Wind im Rathaus

Angetreten hat Delanoë sein erstes Mandat mit einem klaren Versprechen: „*Wir wollen den öffentlichen Raum besser unter den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern aufteilen.*“ Als klares Startsignal ließ er unmittelbar die rechten Quais der Seine jeden Sonntag sperren, die normalerweise als Schnellstraße für den Autoverkehr fungieren. Sonntags flanieren hier seither Familien mit Kinderwagen neben Rollschuhfahrern – und Drahteseln. Dieser Bruch mit dem jahrzehntelang gültigen Dogma des „*tout auto*“, der Vorherrschaft des Autover-

kehrs, ist ein Symbol für Delanoës Politik. Sie beflügelte seine rechte Hand Beupin zu consequenten Taten gegen die chronische Luftverschmutzung und den drohenden Verkehrskollaps. Unter seiner Ägide werden die „*pistes cyclables*“, das Wegenetz für die Fahrräder, fast verdoppelt auf nunmehr über 400 km Länge. Vorbei sind die Zeiten der „*Todesspuren*“ – so hießen die allerersten Fahrradwege, die der frühere Bürgermeister Jacques Chirac zu Beginn der 1990er Jahre mitten auf den Autospuren anlegen ließ, was immer wieder zu dramatischen Kollisionen führte. Die Autofahrer fühlten sich belästigt, potenzielle Radfahrer von vornherein abgeschreckt. Beupin hingegen setzte consequent auf getrennte, gesicherte Wege und gab den Fahrradfahrern grünes Licht für die Benutzung der Busspur. Der grüne Verkehrspolitiker ließ 25 200 neue Parkplätze für Zweiräder schaffen, zulasten von 3 000 Autostellplätzen. Das Netz der Busspuren wurde vergrößert und in 36 Kleinquartieren energisch für Verkehrsberuhigung gesorgt, unter anderem mit begrünten Oasen. „*Mittlerweile traue ich mich, auf dem Balkon zu frühstücken*“, meint ein Anwohner der *Place Stalingrad*, einem der Verkehrsknotenpunkte im Nordosten. Schon steigen hier Mieten und Immobilienpreise ... Die Taktik Zuckerbrot und Peitsche wendete Beupin auch bei den Parkgebühren an: Anwohner zahlen in ihrem Viertel 50 Centimes für 24 Stunden, alle anderen zwei Euro pro Stunde. Und mittlerweile fährt jedes zweite Fahrzeug

* Suzanne Krause lebt als freie Journalistin in der Nähe von Paris.

aus der Flotte der Stadtverwaltung mit Elektroantrieb oder Biosprit.

Zwei Erfolgsprojekte mit Risiken

Auf dem Kuchen des rot-grünen Rathausteams thronen zwei Kirschen: die *Vélib'* und die T3. Die Straßenbahn, die seit dem Winter 2006 am südlichen Stadtrand entlangfährt, ist die erste Tram seit knapp 60 Jahren – und ein Erfolg: auf 100 000 Fahrgäste pro Tag im Wochenbetrieb hofften die Verantwortlichen bei der Einweihung, 18 Monate später sind es 110 000 Passagiere. Und damit doppelt so viele wie auf der Buslinie, die hier vorher unterwegs war. Im vergangenen Frühjahr wurde eine öffentliche Studie zur Verlängerung der Linie T3 gestartet, die Delanoë im Falle seiner inzwischen erfolgten Wiederwahl versprochen hatte. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe RATP planen nun 14,2 weitere Kilometer via Osten bis in den Norden von Paris, mit direkter Anbindung an zahlreiche Buslinien in Richtung Zentrum.

Vélib' gilt als das zweite Erfolgschild. Die 20 000 Mietfahrräder mit einem weit verzweigten Standortnetz, gedacht für Kurzstrecken in der Stadt, wurden Mitte Juli 2007 eingeführt. Und waren vom Start weg auf Erfolgskurs. Im September 2008 verzeichneten die Mieträder nach Angaben des Rathauses mehr als 31 Millionen Benutzungen, 211 000 Personen haben die 29 Euro für ein Jahresabonnement bezahlt und 150 Euro Kaution hinterlegt. Zum Jahresende 2008 wurden die *Vélib'* bereits 40 Millionen Mal ausgeliehen. Die Nutzungsgebühren sind gestaffelt: Die erste halbe Stunde ist kostenlos, die nächste kostet einen Euro, ab zwei Stunden Nutzung zahlt der Radler vier Euro pro halbe Stunde. Ein Angebot, für das die Nachfrage kontinuierlich wächst: Eineinhalb Jahre nach dem *Vélib'*-Start in der Hauptstadt steigen zu Jahresbeginn 2009 auch 30 Kommunen rund um Paris mit geplanten 300 Standplätzen massiv in das Mietradsystem ein.

Doch in die Erfolgsmeldungen mischen sich auch schlechte Nachrichten: Anfang Juli 2008 berichteten die Medien von zwei tödlich verunglückten *Vélib'*-Nutzern und die Polizeipräfektur meldete, dass die Zahl der verletzten Fahrradfah-

rer um 21,4 % in die Höhe geschneit sei. Kein Wunder, die *Vélib'* locken auch manchen in den Sattel, der keine Erfahrung mit dem Fahrradfahren in der Großstadt hat. Der Polemik im vergangenen Sommerloch war jedoch kein langes Leben beschieden: Verkehrsexperten halten dagegen, die Neulinge hätten sich bald eingeradelt. Und Annick Lepetit, Beaupins Nachfolgerin im Verkehrsdezernat, stellt klar: trotz des Namens „*Vélo liberté*“, sei das Rad nicht in aller Freiheit zu nutzen, die allgemeinen Verkehrsregeln würden auch für Radfahrer gelten. Laut einer Studie, die das Rathaus im Jahr 2005 durchführen ließ, respektierte nur knapp ein Drittel der Radfahrer rote Ampeln. Angesichts weiterer mörderischer Verkehrsunfälle – auf fünf tote Radfahrer belief sich die Jahresbilanz Ende 2008 – startete Stadträtin Lepetit im vergangenen Dezember eine Kampagne für mehr Rücksicht im Straßenverkehr. Mit Schockfotos: Da ist beispielsweise der *Louvre* mit seiner berühmten Glaspypyramide zu sehen, im Vordergrund auf dem Asphalt liegt ein gekrümmter Radfahrer, darunter die Botschaft: „*Paris, seine Plätze, seine Bauwerke, seine 556 Radfahrer, die 2008 Opfer eines Verkehrsunfalls wurden.*“

Die Überzeugungsarbeit von Bertrand Delanoë trug zweifelsohne auch dazu bei, dass die Verantwortlichen bei den Pariser Verkehrsbetrieben RATP stärker auf einen grünen Kurs setzen: Mittlerweile fährt die *Métro* am Wochenende eine Stunde länger, bis 1.30 Uhr morgens. Außerdem wurde ein öffentlicher Nachtbusverkehr eingerichtet, dessen Linien bis weit in manche Vororte reichen. Insgesamt verzeichnet die RATP eine Erhöhung des Passagieraufkommens, genau wie die SNCF mit ihren regionalen Zügen, den TER. Nicht nur in Paris und dem Großraum Ile-de-France, sondern landesweit setzen immer mehr Franzosen auf Bus, Bahn und Tram: 6 % Zuwachs alleine von Anfang Januar bis Ende April 2008 meldet die *Union des transports publics*, der 170 vor allem urbane Verkehrsbetriebe angehören. Mit ihrer Werbekampagne, die ein sorgfältig mit Schutzplane abgedecktes Auto vor einem Vorstadtpavillon zeigt, liegt die SNCF voll im Trend. Autofahrer steigen um: wegen der hohen Spritpreise, wegen alltäglicher Staudrohungen, wegen Parkplatzmangel am Zielort. Der öffentliche Nahverkehr

ist dank intensiver Erneuerung attraktiver geworden. Leider aber droht er nun, wie vor allem an der Pariser *Métro*-Linie 13 und der S-Bahn Linie A zu sehen ist, vom Erfolg lahmgelegt zu werden ...

Drohender Verkehrskollaps?

Seit 2001 hat sich die Lichterstadt vergrünt und Radfahren gilt heute nicht mehr als Kamikaze-Akt, sondern schlicht als die schnellste Fortbewegungsmethode in Paris. Und Autofahren als die langsamste. Kein Wunder, dass nur noch knapp die Hälfte aller Haushalte in der Hauptstadt über einen Pkw verfügt. Wozu auch – das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs hier gilt als eines der besten weltweit. Vor zehn Jahren waren in Paris noch 19 % mehr Autos unterwegs als heute.

Doch die Qualität der Luft hat sich nicht entsprechend verbessert. Im Gegenteil, die Luftverschmutzung stagniert hartnäckig. Der radikale Anti-Auto-Kurs der Stadtverwaltung ließ viele umsteigen – aufs Motorrad. Und wohl aus Prestigegründen setzt da mancher auf einen Viertakter. Der aber bläst mehr Dreck in die Luft als viele Pkws. Des Weiteren ist in den vergangenen Jahren der Lieferwagenverkehr um ein Viertel angestiegen, der Busbetrieb um 10 %. Und dass die Autos massiv aus den verkehrsberuhigten Zonen vertrieben wurden, sorgt andernorts logischerweise für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Vor allem auf dem *Périphérique*, der ringförmigen und bis zu vierspurigen Stadtautobahn rund um die Seine-Metropole. Da wirken die Schilder mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h wie blanker Hohn – tagtäglich schleichen die Autofahrer mit Tempo 15 dahin und es herrscht Dauerstau, also tendenziell Dauersmog. In dieser Hinsicht spotten manche Autofahrer, dass ein weiteres verkehrspolitisches Novum auf das Team Delanoë/Beaupin zurückgeht: die Einführung des Nachtstaus.

Auf die Frage, ob sich in Paris heute besser atmen lasse als vor fünf, sechs Jahren, antworten die Verantwortlichen bei *Airparif*, einem unabhängigen Verein, der im öffentlichen Auftrag die Luftqualität in und um die Hauptstadt misst, mit einem vorsichtigen „Jein“. Zwar ist die Stick-

oxid-Belastung im Stadtbereich zwischen 2002 und 2007 um 32 % zurückgegangen, doch liegt sie mancherorts weiterhin über dem Grenzwert. Zudem steigen die Ozonwerte ebenso wie die des Feinstaubs. Gerne bezeichnet Bürgermeister Delanoë den Rückgang der Stickoxid-Belastung als einen Erfolg seiner Verkehrspolitik. *Airparif* korrigiert: Sein Maßnahmenbündel sei nur verantwortlich für einen Schadstoffrückgang um 6 %. Die restlichen 26 % gingen vor allem auf das Konto neuer, schadstoffärmerer Autotechnik.

Letztendlich trägt Bertrand Delanoë Zweckoptimismus zur Schau. Sein Hoheitszentrum mit zwei Millionen Einwohnern liegt mitten im Pariser Becken mit insgesamt neun Millionen Einwohnern. In der Hauptstadt konzentriert sich ein Drittel aller Arbeitsplätze des Großraums. Und selbst für manchen, der im Nachbarort jobbt, führt der schnellste Weg dorthin über Paris, im Auto. Weil es im regionalen öffentlichen Verkehrssystem bislang vehement an Querverbindungen zwischen den einzelnen Vororten mangelt. Paris ist Sternpunkt – und damit Opfer des Autoverkehrs aus dem gesamten Umland. „*Bis 2020 soll der Autoverkehr in Paris um 40 % reduziert werden*“, kündigte Delanoë nach seiner Wiederwahl im April 2008 an. Im Wahlkampf war das Thema Luftverschmutzung erstmals ein Dauerbrenner. Paris autofreier zu machen ist jedoch ein mehr als ehrgeiziges Ziel. Eine Pendlermaut kommt für die Stadtväter nicht infrage: „*Wir wollen die Autofahrer nicht nach dem Portemonnaie aussortieren*“, erieferte sich schon vor Jahren der damalige Verkehrstadtrat Beaupin. Jetzt will man nach dem Vorbild der Mieträder 2 000 so genannte „*Autolib*“, kleine Elektroautos, einführen. Große Hoffnungen setzen die Politiker in der Hauptstadt aber vor allem auf eine neue ringförmige *Métro*-Linie rund um Paris. Kostenpunkt: bis zu zehn Milliarden Euro. Um die Zusage für das Projekt kämpft Delanoë nun mit dem Chef der Regionenverwaltung. Allerdings heißt es von den beiden, sie zögen bislang keineswegs politisch am selben Strang. Doch nur dieser „*Métrophérique*“ böte angeblich Hoffnung, dem Verkehrskollaps zu entgehen, den Experten Paris für das Jahr 2020 voraussagen – den bisherigen Erfolgen der rot-grünen Verkehrspolitik an der Seine zum Trotz.