



Die eleganten Straßenbahnwaggons der Mittelmeermetropole Marseille wurden im Schifflook gestaltet. Foto: Ville de Marseille.

## Schiffe und Seidenraupen auf Schienen

Extravagante Wagen auf runderneuertem Straßen: Seit 25 Jahren befindet sich Frankreich im Straßenbahn-Boom

REINHARD HUSCHKE  
Februar 2010

Die Form der neuen Straßenbahnen von Marseille erinnert an einen Schiffsbug, in Lyon schlängeln sich weiße Seidenraupen durch die Stadt, und im südfranzösischen Montpellier sind die Wagen je nach Linie mit Schwalben oder Blumen dekoriert: In französischen Städten ist die Straßenbahn zum Imageträger und Motor der Stadtentwicklung avanciert. Sogar in der Hauptstadt Paris ist es wieder chic, mit der Tram zu fahren.

Seit der Ölkrise 1973 hat die Straßenbahn in vielen Ländern Europas und sogar im autoseligen Nordamerika eine Renaissance erlebt. Aber nirgendwo sonst hat es einen solch beispiellosen Straßenbahn-Boom gegeben wie in Frankreich: Seit 1985 wurden 14 Straßenbahnnetze komplett neu gebaut, nachdem dieses Verkehrsmittel in den Jahrzehnten zuvor aus fast allen Städten des Landes verschwunden war. Und der Ausbau hält unvermindert an: Weitere sechs Netze sowie neue Linien für die bereits bestehenden Systeme sind gegenwärtig im Bau oder in Planung.

Pionier der Tram-Bewegung war die im Nordwesten gelegene Hafenstadt Nantes, wo im Jahr 1985 das erste neue Straßenbahnsystem eingeweiht wurde. Aber die eigentliche Renaissance begann 1987 in Grenoble, wo die Neueinführung der Straßenbahn zugleich für eine umfassende Neugestaltung des Stadtzentrums genutzt wurde. Viele Straßen der Altstadt wurden zurückgebaut und für Fußgänger, Radfahrer und die Straßenbahn reserviert.

Damit einher ging der erstmalige Einsatz der heute überall zum Standard gewordenen Niederflurwagen, die den Passagieren einen fast barrierefreien Zugang vom Straßenraum aus und damit ein bis dato bei öffentlichen Verkehrsmitteln unbekanntes Komfortniveau boten. So gelang es, die neue „Tramway“ nicht nur bei der – anfangs eher skeptisch eingestellten – Bevölkerung beliebt, sondern auch zum Aushängeschild einer innovativen, sich erneuernden Stadt zu machen. Dass diese Botschaft angekommen ist, zeigen die von den Grenobler Verkehrsbetrieben SMTC erhobenen Fahrgastzahlen: Von 1980 bis 2004 verdoppelte sich die Anzahl der Fahrten in den öffentlichen Verkehrsmitteln der Stadt.

Grenoble wurde zum Vorbild für viele weitere neue Systeme – zum Beispiel in Straßburg (eröffnet 1994), Montpellier (2000), Valenciennes (2006) und Nizza (2007). In der elsässischen Hauptstadt Straßburg war die Tram-Einführung lange Zeit umstritten; inzwischen gibt es ein über 30 Kilometer langes Netz mit fünf Linien und eine ähnliche Steigerung der Fahrgastzahlen wie in Grenoble. Auch im südwestfranzösischen Bordeaux entschied man sich gegen die ursprünglich geplante automatische Kleinprofil-U-Bahn (VAL-System) und für den Bau einer Straßenbahn.

Gerade für mittelgroße Städte ist eine moderne Tram offensichtlich eine gute Wahl: Nach Angaben des BUND-Landesverbandes Berlin konnten französische Städte nach Einführung ihrer ersten Straßenbahnlinie eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 30 bis 40 Prozent verbuchen und lagen damit gleichauf mit Städten wie Toulouse und Rennes, die zur gleichen Zeit für ein Vielfaches der Kosten ein neues U-Bahn-System eingeführt hatten. Solche Kostenargumente, aber auch städtebauliche Überlegungen führten dazu, dass sogar in den U-Bahn-Metropolen des Landes wieder neue Tramlinien gebaut wurden – nach Lyon und Paris zuletzt auch in der Hafenstadt Marseille, wo seit dem 30. Juni 2007 fünfteilige, über 30 Meter lange Wagen im Schiffslook durch die Straßen des Zentrums rollen. Mit der Einführung der neuen Tram in Marseille wurde zugleich der öffentliche Raum aufgemöbelt: Straßen wurden verkehrsberuhigt, Gehwege verbreitert und mit neuem Stadtmobiliar ausgestattet, Fahrradwege angelegt, 2.000 Bäume gepflanzt und – inklusive begrüntem Gleiskörper – knapp 10.000 Quadratmeter Grünflächen angelegt. Auch in anderen französischen Städten nutzte und nutzt man die Einführung der Straßenbahn für umfangreiche Stadterneuerungsmaßnahmen.

Besonders konsequent verfolgt der Pariser Bürgermeister Bertrand Delanoë die Strategie der Stadterneuerung. Die inzwischen vier neuen Pariser Linien T1 bis T4 sollen nicht nur neue Verkehrsverbindungen quer zu den vorwiegend radial verlaufenden Metrolinien bieten, sondern auch städtebauliche Façon in die ausgefransten Ränder der Hauptstadt bringen. Vorläufiger Höhepunkt ist die neueste Pariser Linie T3, deren erster Streckenabschnitt seit dem 16. Dezember 2006 am südlichen Rand des Zentrums entlangführt. Bei diesem Projekt legte man besonderen Wert auf die Neugestaltung des Trassenumfeldes: Aus dem viel befahrenen Straßenzug der „Maréchaux“ wurde ein grüner Boulevard mit viel Raum für Fußgänger und Radfahrer, gesäumt von Kunstwerken und über 1.000 neu gepflanzten Bäumen. Der mit der Tram verbundene Rückbau des Straßenzugs und das neue Grün zwischen und neben den Gleisen verringerten zugleich die Belastung der Anwohner und Passanten durch Feinstaub, CO<sub>2</sub> und Verkehrslärm.

Aber auch das Design der neuen Straßenbahnen spielt in Frankreich eine wichtige Rolle. So rollen in Straßburg und Bordeaux rundum verglaste

Salonwagen durch die Stadt; und in der Champagnerstadt Reims werden die Wagenfronten der 2011 eröffnenden Straßenbahn die Kontur von Sektkelchen haben, und jeder der 18 neuen Triebwagen wird eine eigene Farbe tragen. Auch diese Extravanz im Design trägt ihren Teil zur hohen Akzeptanz und Identifikation der Stadtbewohner mit „ihrer“ Straßenbahn bei.

**Artikel-Adresse:**

<http://www.uptown-online.de/urban-economy/mobilitaet/archiv/2010/02/schiffe-und-seidenraupen-auf-schienen/>

© 2008-2009 Uptown Verlag GmbH

# Uptown



Klassische Straßenbahn in moderner Form: ein Niederflurwagen bei der Eröffnung der Freiburger Neubaulinie 3. Foto: Huschke.

## Funktion geht vor Eleganz: Moderne Straßenbahnen in Deutschland

Die Wiederentdeckung der Straßenbahn

REINHARD HUSCHKE  
Februar 2010

Die Wiederentdeckung der Straßenbahn ist kein rein französisches Phänomen; auch in Deutschland wurden in den letzten vier Jahrzehnten zahlreiche neue Strecken gebaut. Weil hierzulande viele Straßenbahnnetze die Stilllegungswelle der Nachkriegszeit überlebt hatten, entstanden, anders als in Frankreich, jedoch kaum komplett neue Systeme – eine der wenigen Ausnahmen bildet die „Saarbahn“ in Saarbrücken. In vielen (west-) deutschen Großstädten, von Hannover bis Karlsruhe, wurden die vorhandenen Systeme bereits seit den 1960er Jahren modernisiert und haben ein neues Image als „Stadtbahn“ erhalten.

Der damals noch gültigen Doktrin von der „autogerechten Stadt“ folgend stellte man sich unter einer Stadtbahn allerdings eher eine „U-Bahn light“ vor, die vom übrigen Verkehr vollständig getrennt verkehren sollte. Neue Stadtbahnlinien in den größeren westdeutschen Städten wurden daher, wo immer möglich und bezahlbar, in Tunnels verbannt, um die Oberfläche für das Auto frei zu halten. Rein verkehrstechnisch gesehen eine sehr effektive und unter den damaligen Umständen alternativlos erscheinende Lösung, die allerdings mit einem immensen Kostenaufwand verbunden war; zudem ging die Straßenbahn als belebendes Element im städtischen Raum verloren. Dort, wo die Stadtbahn im Straßenraum verblieb, erhielt sie U-Bahn-ähnliche Hochbahnsteige, die im städtischen Umfeld wie Barrieren wirken. Beispiele für diese Entwicklung lassen sich heute unter anderem in Hannover, Frankfurt, Stuttgart und Köln besichtigen.

### Die Renaissance der „klassischen“ Straßenbahn

Erst um 1980 wandte man sich auch in Westdeutschland wieder der Straßenbahn im klassischen Sinne zu: Die moderne Tram teilt sich die Straße prinzipiell wieder mit anderen Verkehrsmitteln, allerdings sind ihre Schienen wie in Frankreich überwiegend auf separaten, begrünten Bahnkörpern oder in autofreien Innenstadtbereichen verlegt. Ein frühes Beispiel für eine solche

„stadtverträgliche“ Trassierung ist die Freiburger Straßenbahn, die seit 1978 entsprechend ausgebaut wurde. Ähnlich sieht es heute in den ostdeutschen Straßenbahnstädten aus, deren Strecken nach der Wiedervereinigung, also weit nach Ende der „Stadtbahnepoche“, modernisiert wurden.

Auch die ehemalige Glaubensfrage „U-Bahn oder Straßenbahn?“ wird in Deutschland inzwischen – wie in Frankreich – zugunsten einer Koexistenz beider Systeme beantwortet. In Frankfurt wollte man die Straßenbahn zuerst aus dem Zentrum verbannen, inzwischen wird sie weiter ausgebaut; auch München hält neben der U-Bahn weiter an der Tram fest. In Hamburg wurde die letzte Tramlinie erst spät – im Jahre 1978 – stillgelegt, was viele bereits damals für einen Fehler hielten. Heute scheint ihre Wiedereinführung nach langjähriger Diskussion beschlossene Sache. In der Hauptstadt Berlin ist die Straßenbahn ebenfalls als wichtiger Verkehrsträger anerkannt, allerdings nur im Ostteil der Stadt. Bis heute, 20 Jahre nach dem Mauerfall, wurden erst zwei Linien ins ehemalige Westberlin verlängert, wo der Straßenbahnbetrieb bereits 1967 eingestellt worden war. Dabei fehlt es nicht an ehrgeizigen Tramprojekten für den Westteil der Stadt: Erst letztes Jahr legten Studenten der TU-Berlin eine Machbarkeitsstudie für eine neue Linie in den südwestlich gelegenen Stadtteil Steglitz vor, welche nicht nur mit bis zu 145.000 Fahrgästen täglich rechnen könnte, sondern auch eine wesentliche Aufwertung für die durchquerten Straßenzüge bedeuten würde – Vorbild ist unter anderem die neue „T3“ in Paris. Doch die Realisierung steht noch in den Sternen.

### **Eher funktional als extravagant**

Was die mit der Straßenbahn verbundene städtebauliche Aufwertung angeht, verfolgt man in Deutschland im Prinzip die gleichen Ziele wie in Frankreich, wenn auch nicht immer mit derselben Konsequenz. Ein Beispiel ist die schwere, eisenbahnähnliche Oberleitung, die so genannte Hochkettenfährleitung, die auch manche innerstädtische Strecke aus neuester Zeit verunziert. Ganz anders in Frankreich, wo man filigrane Konstruktionen bevorzugt. In Bordeaux, Nizza und bald auch in Reims kommen die neue Tramways sogar ganz ohne Oberleitung aus: In städtebaulich sensiblen Bereichen beziehen sie ihren Strom über eine Unterflur-Stromschiene.

Nicht nur bei den Strecken, auch beim Wagendesign verläuft die deutsche Entwicklung weniger spektakulär als die französische, obwohl ausdrücklich angemerkt sei, dass auch moderne deutsche Straßenbahnwagen meist gut aussehen. Allerdings gibt es landesweit keine einzige, die auch nur halb so auffällig wie einige der neuen französischen Bahnen wäre. Modern und zweckmäßig soll es sein. Aber Straßenbahnen als Imageträger einer Stadt? Dass etwa die Berliner noch einmal so stolz auf ihre Tram sein werden wie im Jahre 1881, als hier die erste „Elektrische“ der Welt fuhr, ist heute schwer vorstellbar.

### **Artikel-Adresse:**

<http://www.uptown-online.de/urban-economy/mobilitaet/archiv/2010/02/funktion-geht-vor-eleganz-moderne-strassenbahnen-in-deutschland/>

© 2008-2009 Uptown Verlag GmbH