



[Startseite](#) > [Reise](#) > [Städtereisen](#) > Straßenbahn-Comeback in Paris: Vive le Tram!

Straßenbahn-Comeback in Paris

Vive le Tram!

Vor 60 Jahren zuckelte in Paris die letzte Tram ins Depot. Nun wird mit viel Pomp eine neue Straßenbahnstrecke eröffnet: Ganz Frankreich erhofft sich von dem Uralt-Verkehrsmittel die Wende zu moderner Mobilität. Es ist leise, schnell, komfortabel - die ersehnte Rettung vor dem Auto-Infarkt.

Von **Stefan Simons**

14.12.2006, 05.40 Uhr



"Dong-Dong" - erst ist es nur ein heller Glockenschlag, dann nähert sich auf den Gleisen im kurz geschnittenen Rasen fast lautlos ein mehrteiliger Triebwagen. An Kreuzungen springt die Ampel für ihn automatisch auf Grün, Fußgänger und Autofahrer blicken ein wenig irritiert.

"Ein Superteil." Olivier Rampnoux, 39, der den Hightech-Zug von der verglasten Kanzel aus steuert, war bis zur Umschulung im Juni Busfahrer. Nach 14 Jahren am Lenkrad genießt er den neuen Arbeitsplatz. "Kein Ticketverkauf, keine Anfragen von genervten Fahrgästen, kein Stress", lobt er den abgeschlossenen Fahrstand. Einzige Umstellung: Der längere Bremsweg des schweren Schienenfahrzeugs, das sich freilich meist auf der eigenen, begrünten Trasse bewegt. "Das bedeutet weniger Stress, aber einen weiteren Vorausblick",

meint Rampnoux und grinst: "Denn anders als beim Bus ausweichen geht nicht."

Eiffelturm, Louvre, Champs-Élysées: Zu den Sehenswürdigkeiten von Frankreichs Hauptstadt gehörte immer schon, wenn auch weniger spektakulär, ein weiteres Pariser Symbol die Métro. Jetzt bekommt das legendäre Vehikel moderne Konkurrenz. Am Wochenende wird mit großem propagandistischem Pomp das jüngste Transportmittel eingeweiht: Paris feiert den Start seiner neuen eigenen Straßenbahn. Technisch schlicht "T3" heißt das Nahverkehrswunder von Paris, mit dem auch Besucher den Stadtrand der Kapitale kennen lernen können oberirdisch und mit Komfort.

Renaissance der Ringbahn

Die Renaissance der Tram, rund 60 Jahre nachdem in der Hauptstadt die letzte quietschende Rostlaube für immer ins Depot geschickt wurde, steht für einen Richtungswechsel kommunaler Verkehrspolitik nicht nur in Frankreichs größter Metropole.

Denn mit der zunächst gerade mal 7,9 Kilometer langen Strecke zwischen der Pont Garigliano und der Porte d'Ivry quer durch den Südwesten betritt Paris Neuland. In Vorstädten gibt es zwar schon die Strecken T1 und T2, aber noch nicht in der französischen Hauptstadt selbst. Die Idee ist jetzt: Neben dem vornehmlich sternförmig ausgefächerten Plan des Métro-Netzes und den mäandernden Spuren der Bus-Linien erhält die Stadt eine Ringbahn - die T3 ist das erste Teilstück.

Die Tram, die alle vier Minuten verkehrt, wird entlang der sogenannten Maréchaux verlaufen, den nach berühmten Generälen benannten Boulevards, die Paris wie ein Gürtel umgeben - oder strangulieren, wie Anwohner sagen, die unter Verkehrsüberlastung, Abgasen und Lärm leiden.

Da soll die Straßenbahn Abhilfe schaffen: Die eleganten Wagen in Grün-Weiß sollen mit etwa 100.000 Personen täglich fast doppelt so viele Pendler transportieren wie die hier verkehrenden Busse. Und das neue Grün und der verminderte Verkehr sollen für neue Wohnqualität sorgen.

Bei dem 311 Millionen Euro teuren System, finanziert von Stadt, Region, Zentralregierung und dem Betreiber RATP, handelt es sich nicht nur um ein weiteres kollektives Transportmittel. Für den sozialistischen Bürgermeister Bertrand Delanoe und seinen grünen Koalitionspartner im Stadtrat ist die Tramway ein ökologisches Glaubensbekenntnis.

Breite Fuß- und Fahrradwege, mit tausend Bäumen bepflanzte Grünanlagen und "Kunst am Bau" sollen die Straßenbahn zum Aushängeschild urbanen Fortschritts machen. "Wir haben hier eine Schlagader des Auto-Transits zu einem Ort des Lebens und einem Spazierweg umgebaut", erklärt ein Mitarbeiter des Bürgermeisters. Und Chefdesigner Yo Kaminagai, der das Gesamtkonzept der Bahn entwarf, sieht die Tram als "Symbol der Zukunft so wie vor 100 Jahren die Métro".

"Im Rausch der Tramway"

Es ist nicht die einzige französische Stadt, die sich auf die Vorzüge des elektrischen Schienenverkehrs besinnt: Straßburg, Nantes und Bordeaux verfügen längst über moderne Straßenbahnen, die Städte Valenciennes, Mulhouse und Saint-Etienne sprangen in diesem Jahr auf den Trend auf. Und im nächsten Jahr sollen in Nizza, Marseille, Grenoble und Le Mans weitere Linien folgen. "Ein Rekord", freut sich das Wochenblatt "Journal de Dimanche" und konstatiert: "Frankreich im Rausch der Tramway".

Die Ursprünge der verkehrspolitischen Wende gehen auf die Ölkrise Anfang der achtziger Jahre zurück, nachdem die Straßenbahn zuvor lange als überholtes altbackenes

Verkehrsmittel abgetan worden war. Dabei rollen die Tramways und ihre Vorläufer in Frankreich schon seit 1853. Die Vehikel, die damals in Paris verkehrten, waren allerdings nicht mehr als schienengebundene Kutschen, gezogen von einem Pferdegespann. Später wurden die tierischen PS durch Dampfantrieb ersetzt, nach der Weltausstellung von 1881 in Berlin setzte sich mehr und mehr die Technik der Firma Siemens durch: Die "Elektrische" wird zum Auftakt des 20. Jahrhunderts ein Symbol des Fortschritts ein Personentransport, der sparsam, schnell und effizient ist.

Die meisten Straßenbahnen wurden in den dreißiger Jahren wieder abgebaut. Das Ende der ersten Trambahnära wurde dann nach dem Zweiten Weltkrieges eingeläutet: Mit dem Wiederaufbau bekam der individuelle Verkehr grünes Licht. Städte wurden für die Autos umgebaut, Zubringer sollten die Vororte mit den Zentren verbinden, Bus und Métro die veralteten Schienenfahrzeuge ersetzen während gleichzeitig etwa in Paris die romantischen Seine-Quais zu Schnellstraßen umgerüstet wurden. Präsident George Pompidou, der sich damit ein städtebauliches Denkmal setzte, verkündete noch 1971 zukunftsgläubig: "Die Stadt muss sich dem Auto anpassen."

Aushängeschild einer ökologisch korrekten Verkehrspolitik

Erst die steigenden Energiekosten und der Verkehrskollaps der Innenstädte haben die Rückbesinnung auf das alte kollektive Transportmittel ausgelöst. Acht Städte beteiligen sich an dem Regierungsprojekt, das für die Zentren neue, moderne Fahrtechnik vorsieht. Nach Nantes ist es vor allem Straßburg, das den Ausbau des Tramnetzes konsequent mit der Stadtplanung vorantreibt. Die verglasten, schnittigen Großraumwagen, die zudem leise und bequem sind, werden zum Aushängeschild einer zeitgemäßen und ökologisch korrekten Verkehrspolitik.

Seither gewinnt die Tram an Terrain: Montpellier, Nizza wie Nantes setzen auf die saubere Lösung, Caen und Nancy entscheiden sich für die billigere Lösung mit Trolley-Bussen. Und in Bordeaux leisten sich die Stadtväter für die malerische Innenstadt gar eine Straßenbahn, die teilweise den Strom über eine dritte im Boden eingelassene Schiene erhält damit entfallen die hässlichen Oberleitungen. Peinlicher Patzer allerdings: Bei der Einweihung mit Präsident Jacques Chirac blieb die Bahn mit der innovativen Technik stehen.

Trotz derartiger Anlaufschwierigkeiten ist die Straßenbahn heute durchweg populär. "Die Tram ist ein famoses Werkzeug für städtische Renovierungsvorhaben", sagt Michel Duchène, Vizebürgermeister von Bordeaux. Denn die im Vergleich zur U-Bahn geringeren Investitionskosten und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 20 Kilometern pro Stunde machen die Tram zur attraktiven Alternative allerdings meist auf Kosten der Autofahrer.

So auch in Paris: Dort war der Verkehr auf den Ringstraßen entlang der südlichen Stadtgrenzen durch die Bauarbeiten lange behindert. Und weil die Schienen auf einer eigenen, üppig begrünten Trasse verlaufen, sind nicht nur Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr entfallen; obendrein sind die Ampeln so geschaltet, dass die Tram stets Vorfahrt bekommt. "Wir haben die Konsequenzen des Umbaus ausgebadet", schimpft ein Taxifahrer verbittert. "Erst gab es hier monatelang Staus, und jetzt geraten die Boulevards zu veritablen Kriechspuren."

Vorfahrt für den öffentlichen Nahverkehr

Das ist offenbar Teil des Plans. Denn nach dem Willen des Rathauses soll künftig ein Teil der insgesamt 35 Millionen Fahrten, die täglich im Großraum um Paris anfallen, auf öffentliche Verkehrsmittel umgelenkt werden. Verantwortlich für den täglichen Stau in der flächenmäßig kleinen Hauptstadt

von 105 Quadratkilometern (Berlin: 889) sind nämlich vor allem die Pendler - mehr als die Hälfte der Pariser Bürger besitzen kein Auto mehr, im Umland sind es gerade mal 28 Prozent. Eine Wahl, die den 2,1 Millionen Hauptstädtern nicht schwer fallen dürfte Autos quälen sich im Schnitt mit gerade 15,9 Kilometern pro Stunde durch das Pariser Straßennetz.

Deshalb sieht das Konzept "Groß-Paris" für die nächsten 25 Jahre mehrere konzentrische Ringe von öffentlichem Verkehr um Frankreichs Hauptstadt vor. Damit könnten jene 20 Prozent der Menschen, die sich zwischen Vorort und Vorort bewegen und heute noch gezwungen sind, in Paris umzusteigen, bald schon die Möglichkeit haben, die Metropole an der Peripherie zu umgehen.

Vorfahrt für den örtlichen Nahverkehr, für Fahrräder und für Fußgänger, heißt das Motto, und im Rathaus von Paris denkt man schon an eine Pkw-Maut, um den Autoverkehr weiter zurückzudrängen. "Dennoch behält jeder Verkehrsteilnehmer aber seinen Platz im öffentlichen Raum", betont Ghislaine Geffroy, bei der Stadtverwaltung zuständig für die Trambahn-Planung, "jeder hat Platz, die Autofahrer eingeschlossen."

Unter denen gilt die neue Straßenbahn vor allem als bewegliches Verkehrshindernis - im Gegensatz zu Geschäftsbesitzern und Restaurateuren an der Tramway-Trasse, die dank des hübscheren Ambientes jetzt auf bessere Umsätze hoffen. Bei den Lkw-Chauffeuren und Taxifahrern hat die T3 längst einen eigenen Spitznamen verdient. Sie beschimpfen die neue Tram im Pariser Südwesten schlichtweg als "stets geschlossene Schiebetür". **S**

[Feedback](#)

Spiele

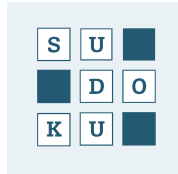
[mehr Spiele](#)



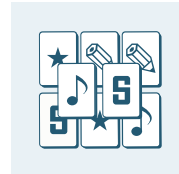
Kreuzwörter-
rätsel



Solitaire



Sudoku



Mahjong



Bublé

Serviceangebote von SPIEGEL-Partnern

Gutscheine

ANZEIGE

Amazon Gutscheine



Lidl Gutscheine



Tchibo Gutscheine



10% Rabatt



[Top Gutscheine](#)

[Alle Shops](#)

Auto

Job

Finanzen

Freizeit

Alle Magazine des SPIEGEL



DER SPIEGEL



SPIEGEL Bestseller

SPIEGEL
GESCHICHTE

S-Magazin

SPIEGEL Gruppe

[Abo](#) [Shop](#) [manager magazin](#) [Harvard Business manager](#) [buchreport](#)

[Werbung](#) [Jobs](#) [MANUFAKTUR](#) [SPIEGEL Akademie](#) [SPIEGEL Ed](#)

[Impressum](#) [Datenschutz](#) [Nutzungsbedingungen](#) [Cookies & Tracking](#)

[Newsletter](#) [Kontakt](#) [Hilfe](#) [Text- & Nutzungsrechte](#)



Facebook



Twitter



Wo Sie uns noch folgen können