

Während am regnerischen 8. Mai 2010 im Stadtzentrum der Jahrestag des Endes des Zweiten Weltkriegs gefeiert wird, ist die Endstation Jules Verne mit Reservezügen bestückt. Die Linie A wurde an diesem Tag geteilt betrieben

GROSSES BILD UNTEN Die Linie A führt auch über die historische Pont George V. Die Tram erhielt hier einen eigenen Gleiskörper. Inzwischen wurde der stadtauswärtige Fahrstreifen (im Bild links) zum Radweg umgewidmet. Im Hintergrund die Rue Royale und rechts die Kathedrale

# Der Goldstandard

Frankreich: Die Straßenbahn in Orléans 43 goldene Niederflurwagen zweier Generationen sind in der Stadt an der Loire unterwegs. Die 2000 eröffnete und 2012 um eine zweite Linie ergänzte Tram ist ein Musterbeispiel, wie moderner und leistungsfähiger innerstädtischer Nahverkehr mit herausragendem urbanen Design und Traditionswahrung einhergehen kann

Die Linie B an der Place Croix Morin. Durch den sorgfältigen Umbau mit Material, das dem historischen Pflaster entspricht, wirkt die durchfahrene Rue Porte Madeleine wie aus einem Guss alle BILDER DES BEITRAGS: HARALD A. JAHN

ie Stadt an der Loire erhielt ihre heutige Straßenbahn im Rahmen der dritten Welle neuer französischer Betriebe. Nach dem Auftakt in Nantes (1985) und Grenoble (1987) folgten in den frühen 1990er-Jahren dann Bobigny bei Paris (siehe auch Heft 10/2021), Strasbourg und Rouen. 2000 wurde schließlich zum "Année des Tramways" mit gleich drei neuen Tramsystemen, die seither den berühmt gewordenen Stil der französischen Straßenbahn prägen: Lyon, Montpellier und Orléans. Gleichzeitig begann mit dem Citadis von Alstom auch der Siegeszug des neuen Standardwagens.

## 2000 wurde die "Längste des Landes" eröffne

Orléans war zwar nicht jungfräulich, was das Thema Straßenbahn betrifft (die letzten

Orléans en die aus AHN

Abschnitte des alten Netzes wurden 1938 stillgelegt), viele Bürger und Politiker zweifelten aber an der Notwendigkeit. Die Stadt mit ihren rund 115.000 Einwohnern galt als zu klein. Trotzdem wurde im Juli 1998 der öffentliche Nutzen erklärt, und im Oktober begannen die Bauarbeiten an der ersten Linie. Mit rund 18 Kilometern war sie damals die längste Tramlinie Frankreichs.

Das Großprojekt wurde flott abgewickelt, bereits im November 2000 öffneten sich die Türen der eleganten goldenen Wagen für die Fahrgäste. Schon bei den frühen Betrieben

der französischen Tram-Renaissance gehörte es zum guten Ton, anerkannte Designer mit der Gestaltung zu beauftragen. In Orléans war es Jean-Michel Wilmotte, der zuvor auch schon bei den Entwürfen der Haltestellen in Rouen und Strasbourg beteiligt war.

#### "Interurban" auf Rasengleis

Die erste Linie in Orléans löste ein altes Problem der Stadt, die immer ein Eisenbahnknoten war. Der außerhalb des Zentrums liegende fünfstrahlige Stern von Bahnlinien bringt mit sich, dass der Kopfbahnhof von





## **Zwei Generationen Interieur**

Die Innenausstattung der 22 Citadis der seit 2000 und nur auf der Linie A im Einsatz stehenden ersten Generation wirkt sehr "gewöhnlich" (Bild links). Für die 21 Citadis der zweiten Generation, die seit 2012 auf der Linie B in Betrieb stehen, teilweise aber auch auf der Linie A zum Einsatz kommen, wurden dagegen zwei verschiedene harmonische Farbwelten für das Interieur geschaffen: "natural" mit ruhigen Braun- und Beigetönen (Bild Mitte) und "trendy" in frischem Blau und Violett (Bild rechts)

vielen Zügen nicht angefahren wird; sie halten stattdessen am Bahnhof von Les Aubrais zwei Kilometer nördlich. Die Straßenbahn verbindet die beiden Eisenbahn-Stationen und durchquert dann, nach der Überwindung eines komplexen Verkehrsknotens, die Altstadt. Nach der historischen Loirebrücke wird die Bebauung wieder vorstädtisch, die Strecke führt weit in den Süden in den neueren stark wachsenden Stadtteil Orléans-la-Source und erschließt hier unter anderem auch das Universitätsgelände. Teilweise beträgt die Streckenhöchstgeschwindigkeit 80 km/h!

Außergewöhnlich für Frankreich: Hier wird die Tramway zur "Interurban" auf Rasengleis. Dieser Korridor erreicht immerhin 21 Prozent der Bevölkerung und 29 Prozent der Arbeitsplätze der Agglomeration. Es sind Strecken wie diese, bei denen die französischen Systeme ihre Stärken ausspielen: rasch auf begrünter Eigentrasse durch oft dünner besiedelte, periphere Gebiete, dann mit angepasster Geschwindigkeit durch innerstädtische Straßenräume höchster Qualität.

#### Nicht unumstrittene zweite Linie B fährt seit 2012

Die 2012 eröffnete ergänzende Ost-West-Linie war durchaus umstritten – zu teuer, zu wenig Fahrgastpotenzial lauteten die Argumente von Straßenbahn-Gegnern. Und sie hatten nicht ganz unrecht: Während die Linie A etwa 300 Millionen Euro kostete und ihr Ziel von 45.000 täglichen Fahrgästen erreicht hat, kostete die Linie B fast 400 Millionen Euro, ist aber mit 11,4 Kilometern etwa um ein Drittel kürzer. Die Nutzung der Linie B lässt durchaus zu wünschen übrig; wegen der fehlenden Anbindung des Bahnhofes liegen die Fahrgastzahlen bei nur 25.000 Personen pro Tag.

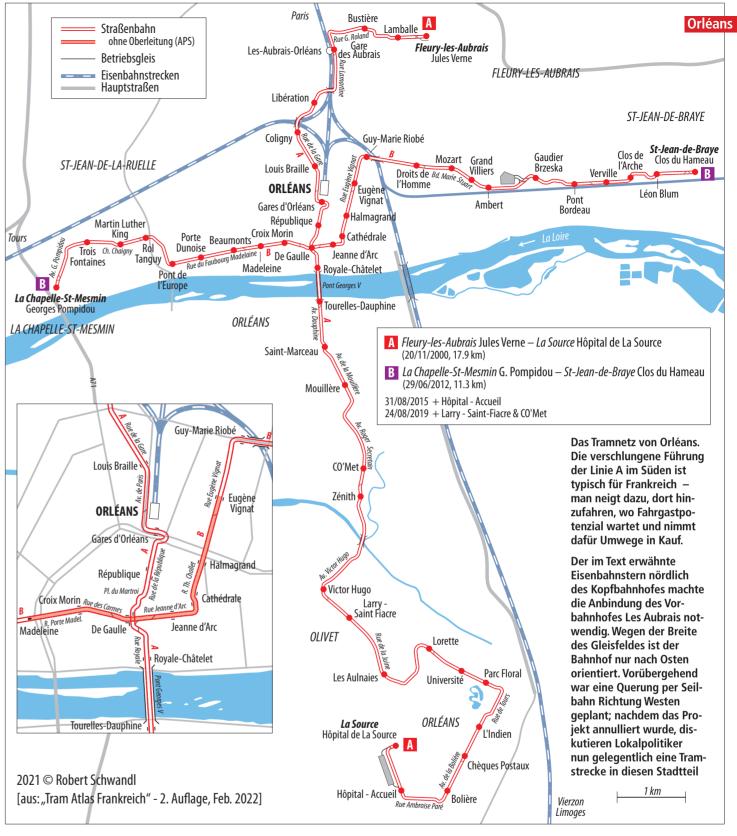
Manches kostentreibende Detail, wie der Bau eines eigenen zweiten Depots, ist nicht ganz nachvollziehbar. Der erste Betriebshofstandort der Linie A hätte Platz für 60 Züge

# **Innovative Haltestelle Royale-Châtelet**

In der engen Altstadt von Orléans wurde die Haltestelle Royale-Châtelet der Linie A auf ganz besondere Art und Weise umgesetzt. Hier sind in der Rue Royale die Bahnsteige für den Individualverkehr befahrbar. Der Wartebereich für die Fahrgäste befindet sich unter den Arkaden (womit er bestens wettergeschützt ist). Wenn eine Bahn einfährt, schließt sich vor dem Haltestellenbereich ein Schranke, sodass keine Autos durchfahren können und der Ein- und Ausstieg gefahrlos möglich ist. Die Fahrgäste werden unter den Arkaden durch ein Fußgänger-Ampelsignal informiert. Solange Individualverkehr auf dem Bahnsteig unterwegs sein kann, leuchtet es rot, wenn die Schranke geschlossen ist, schaltet es auf grün und signalisiert Einstiegsmöglichkeit in die haltende Bahn.









Die Place du Martroi ist der lebendige "Hauptplatz" der Stadt, die Linie A quert ihn mit einem weiten Bogen

> Die Kreuzung der Linie B mit dem Boulevard Alexandre Martin, die elegante Unterleitungstrasse wurde mit viel Grün in Szene gesetzt





Hohe städtebauliche Oualität bis in die Vororte: Das ist die Prämisse französischer Straßenbahnkultur. Das saftige (und per Sprinkler künstlich bewässerte) Rasengleis zeigt auch weitab des Zentrums, dass hier ein Verkehrsmittel hoher Oualität unterweas ist (Linie A in Fleury-les-Aubrais)

(insgesamt verfügen beide Linien zusammen über 43 Bahnen, siehe Kasten).

Allerdings lieferten die Architekten (Richez Associés) höchste Gestaltungsqualität: Die neue Innenstadtquerung - die Züge verkehren hier mit Unterleitung, um den Blick auf die Kathedrale nicht zu stören - gehört zum Besten, was Frankreich derzeit in Bezug auf urbanes Design zu bieten hat. Steinmetzkunst in Perfektion, die Straßenoberfläche als dritte Fassade zwischen den historischen Häusern, die Innenstadt als Territorium der Hochwertigkeit in bewusstem Kontrast zu den billig hochgezogenen Einkaufszentren des Stadtrandes. Die Kreuzungsstation an der Place Charles de Gaulle ist ein urbanes Wohnzimmer, die durchfahrenen Straßen stellen städtische Lebensräume in grandioser Ausführung bis zum letzten Detail dar.

#### Kreuzungspunkt Place Charles de Gaulle

Am Place Charles de Gaulle ist auch der einzige Berührungspunkt der Linien A und B, deren Schienen sich im 90-Grad-Winkel tungswillen bis ins letzte Detail: Die handtellergroßen Knöpfe der Bodenmarkierungen tragen das Logo der Stadt



kreuzen. Lediglich ein äußerer Gleisbogen (in Süd-Ost-Relation der beiden Streckenäste, an denen die Depots liegen) verbindet die an sich betrieblich völlig autarken Linien. Er kann nur von den per Unterleitung speisefähigen Fahrzeugen der neueren Bauart genutzt werden, da die Strecke der Linie B in diesem Bereich nicht mit Fahrdraht ausgestattet ist. In der Nähe liegende Gleisverbindungen leisten Gewähr, die eingleisige Verbindung auch in der anderen Fahrtrichtung nutzen zu können.

Waren die 22 Züge für die erste Linie A mit 2,32 Metern Breite außergewöhnlich schmal - auf der Pont George V aus dem 18. Jahrhundert sollte neben den Autofahrbahnen ein Gehweg erhalten bleiben -, wurde die Linie B mit 2,40 breitem Material ausgerüstet. Durch Anpassungen an den Bahnsteigen können diese neuen, breiteren



**OBEN Seit 2012 stehen die 21 fünfteiligen Citadis** Typ 302 im Einsatz, die auch oberleitungslose Abschnitte befahren können. Zur Eröffnung der Linie B waren sie auf den Fenstern der äußeren Module mit großem pinkfarbenen "B" beklebt

Drei der 22 im Jahr 2000 in Dienst gestellten dreiteiligen Citadis 301 in "ihrem" Depot ganz im Süden von Orléans, das eigentlich Platz für 60 Bahnen hätte! Trotzdem wurde für die 21 Citadis 302 im Osten der Stadt an der Linie B ein eigener neuer Betriebshof errichtet

Der Fahrzeugpark der Straßenbahn Orléans setzte sich aus 43 Alstom-Zweirichtungsbahnen zusammen. 22 Bahnen (Wagen 39 bis 60) der ersten Citadis-Generation vom Typ 301 kommen seit dem Jahr 2000 auf der Linie A zum Einsatz. Sie sind dreiteilig, 29,9 Meter lang und 2,32 Meter breit, haben einen Niederfluranteil von 70 Prozent und können nur im Oberleitungsbetrieb fahren. Bei den 21 Citadis der zweiten Generation vom Typ 302 (Wagen 61 bis 81), die im Zusammenhang mit der 2012 eröffneten

Linie B beschafft wurden, handelt es sich um fünfteilige Fahrzeuge, die mit 2,40 Metern nicht nur etwas breiter, sondern mit 32,3 Meter auch etwas länger sind. Bei ihnen beträgt der Niederfluranteil 100 Prozent, auch die Kopfform wurde im Vergleich zu den Citadis 301 verändert. Für die oberleitungslosen Abschnitte der Linie B besitzen sie außerdem APS-Ausrüstung (APS = Alimentation par le sol – ein von einem Alstom-Tochterunternehmen entwickeltes Stromschienen-Unterleitungssystem). Auf der Linie B werden, insbesondere außerhalb der Zeiten mit enger Taktfrequenz, bei Weitem nicht alle der 21 unterleitungsfähigen Citadis benötigt, sodass einige der modernen Fahrzeuge auch stets auf der Linie A anzutreffen sind. Gewartet und abgestellt werden die Bahnen in den jeweils an der Linie A (im Südast zwischen der Haltestelle Hôpital-Accueil und der Endstation Hôpital de la Source) bzw. der Linie B (im Ostast zwischen den Haltestellen Ambert und Gaudier-Brzeska) gelegenen Betriebshöfen.











## Place Charles de Gaulle einst und jetzt

2012 wurde die zweite Tramlinie B in West-Ost-Ausrichtung eröffnet. Sie kreuzt die erste, zwölf Jahre zuvor in Betrieb genommene Linie A am Place de Gaulle. Das obere Bild zeigt die Situation dort vor Beginn der Bauarbeiten für die Linie B mit einem in der Haltestelle stehenden Wagen der Linie A. Die

beiden anderen Bilder aus der gleichen Kameraposition zeigen die Umbauzeit, in der auch Gelegenheit für archäologische Ausgrabungen war (Mitte), und die Situation mit der fertiggestellten Strecke der zweiten Linie B. Da diese durch die Rue Jeanne d'Arc und direkt an der Kathedrale vorbei führt, werden die Bahnen in diesem Bereich per Unterleitung mit Strom versorgt, während die Strecke der Linie A komplett mit Fahrdraht ausgerüstet ist.

Citadis (21 Züge) aber auch auf Linie A fahren. Die älteren Wagen der schmaleren Bauart sind dagegen wegen der fehlenden Unterleitungstechnik und anderer Wagengeometrie an ihre ursprüngliche Strecke gebunden und können umgekehrt nicht auf der Linie B eingesetzt werden.

### Innen "natural" oder "trendy", außen in "Sable de Loire"

Das Design der 21 Citadis der zweiten Citadis-Generation wurde speziell entwickelt: Orléans liegt in der "Cosmetic Valley" genannten Region, in der viele französische

Parfum- und Kosmetikhersteller angesiedelt sind. Mit der Beauftragung von Oliver Echaudemaison, dem Art Director der Marke Guerlain, schuf die Stadt ein hochwertiges Ambiente und damit regionale Identität in den Fahrzeugen. Echaudemaison hat zwei harmonische Farbwelten für das Interieur der Wagen geschaffen, "natural" mit ruhigen Braun- und Beigetönen sowie "trendy" in frischem Blau und Violett.

Beide Linien werden von etwa 4:30 Uhr morgens (sonntags etwa 7 Uhr morgens) bis ungefähr 0:30 Uhr betrieben. Montags bis freitags fahren die Bahnen tagsüber alle sechs bis acht Minuten und samstags alle acht bis zehn 10 Minuten. An Sonntagen wird ein 15-Minuten-Takt bzw. in den Randlagen ein 30-Minuten-Takt angeboten.

Nach gut zwei Betriebsjahrzehnten der ersten Linie und einem knappen Betriebsjahrzehnt der zweiten Linie stellt sich die Frage, wie sich der Betrieb und die Fahrzeuge gehalten haben. Kurz zusammengefasst lautet die Antwort: fantastisch! Fast alles sieht aus wie neu eröffnet. Die Wagen schimmern makellos golden in ihrer eigens entwickelten Farbe "Sable de Loire", die dem Ton der Fassaden und des Loiresandes





Die Qualität der Bepflanzung im öffentlichen Raum wird in Frankreich sehr ernst genommen, auch wenn der "Formschnitt" der Bäume oft etwas eigenartig wirkt. Der gesamte Straßenraum wird als architektonische Einheit gesehen, die Stadt als elegantes Bühnenbild inszeniert

An der Linie A liegt der neue Kopfbahnhof von Orléans (links). Er wurde 2007 fertiggestellt – geplant von der SNCF-Tochtergesellschaft AREP (Aménagement Recherche Pôles d'Échanges), die inzwischen mit mehr als 1.000 Mitarbeitern international tätig ist. Von solchen Entwicklungen nicht betroffen ist die Lokalbahnstrecke Richtung Osten, die drei Kilometer weit von der Linie B begleitet wird (rechts an der Station Verville)







"Sable de Loire" – "Sand der Loire": In harmonischen Sandtönen strahlen Fassaden, Straßenfläche und Tramways. Der Farbton der Lackierung wurde eigens entwickelt, damit er zum Flair der Stadt passt

angepasst ist. Bei der Trasse sind Gleissystem und Eindeckung in bestem Zustand, sowohl bei den gepflasterten als auch den Rasengleis-Abschnitten. Allerdings war das nicht immer so: Ab 2010 wurde der Verschleiß auf der 2000 eröffneten Nord-Süd-Strecke spürbar, im März 2017 stoppte ein Schienenbruch den Betrieb.

## Keine konkreten Erweiterungspläne

In den folgenden Jahren wurde die südliche Teilstrecke komplett saniert und der gesamte Oberbau mit Investitionen von mehreren Millionen Euro rekonstruiert.

Und wie sieht eine mögliche Zukunft aus? Ausbaupläne gibt es derzeit nicht. Zeitweise angedacht war die Integration einer seit Langem aufgelassenen Lokalbahnstrecke Richtung Osten nach Châteauneuf sur Loire. Die Linie B folgt dieser 27 Kilometer langen alten Strecke etwa drei Kilometer bis zu ihrer Endstation Clos de Hameau; ab hier waren die Anforderungen an die innerstädtische Tram und die Regionalbahn (Geschwindigkeit, Gefäßgröße, Intervall) aber zu unterschiedlich. Die SNCF wollte die weitere Strecke dann eigentlich als Regionalbahn reaktivieren, aber auch diese Pläne verliefen im Sand.

ans bestünde eigentlich Bedarf an einer besseren Anbindung; an eine Zweigstrecke der Linie A denkt man aber nicht, eher an einen Buskorridor. Vorübergehend war dem aktuellen Zeitgeist entsprechend eine Seilbahnverbindung vom Gare des Aubrais geplant, diese wurde aber verworfen. In lokalpolitischen Überlegungen taucht sonst gelegentlich noch eine Verstärkungslinie von der Station Zenith an der Linie A im Süden nach Saran im Nordwesten der Stadt mit gemeinsamer Nutzung der Stammstrecke durch die Innen-HARALD A. JAHN stadt auf.

23



**Ausfahrbare** 



