



Place de la Révolution in Besançon.

© Foto: Harald A. Jahn

Das günstigste Tramsystem Frankreichs

Optimierte Investitionskosten ermöglichten in Besançon die Realisierung des Tramsystems

Harald A. Jahn

Die neueste Straßenbahn Frankreichs sollte vor allem eines sein: billiger als die anderen. Mit nur etwa 17 Millionen Euro pro Kilometer ist das durchaus gelungen.

Das Stadtzentrum von Besançon liegt äußerst romantisch in einer Schleife des Flusses Doubs, der hier einem Bergrücken ausweichen muss. Wegen dieser strategisch günstigen Lage wurde der Bereich schon in der Antike besiedelt, unter den Römern wurde er bedeutendes Handelszentrum. Im 17. Jahrhundert, nach der Angliederung an Frankreich, wurde er durch den Marquis de Vauban stark befestigt, und zahlreiche Behörden wurden in die Stadt verlegt; heute ist daher vor allem der Bereich in der Schleife des Flusses äußerst dicht mit historischen Bauten besetzt, die Innenstadt wunderbar kompakt und malerisch. Bei der Erschließung durch den ÖV ist die mittelalterliche Stadtstruktur natürlich hinderlich, die Verbesserung des bestehenden Bussystems war daher Gegenstand umfangreicher Variantenuntersuchungen. In den letzten 15 Jahren stieß das bestehende Bussystem an seine Belastungsgrenzen, ab 2004 gab es Überlegungen zu Buslinien auf Eigenrassen, in Frankreich BHNS (Bus à haut niveau de service) genannt. Die vertiefenden Untersuchungen führten wegen der höheren Attraktivität und Kapazität schlussendlich zur Entscheidung, eine Straßenbahn statt eines Bussystems zu errichten.

Die Tramway-Planung ist, wie oft in Frankreich, auch Folge der Inbetriebnahme einer TGV-Strecke. Die neue Rhein-Rhône-Magistrale führt allerdings einige Kilometer nördlich an der Stadt und dem bestehenden Bahnhof vorbei. Eine stillgelegte Lokalbahn

wurde als Verbindung reaktiviert und dient nun als Zubringer zur TGV-Haltestelle Besançon Franche-Comté; eigentlich wäre das ein plausibles Einsatzgebiet für einen Tram-Train gewesen, die Intervalle und Gefäßgrößen sind aber wohl zu unterschiedlich zum innerstädtischen Verkehr. Nun wird der Betrieb von der SNCF mit Dieseltriebwagen abgewickelt; die Gleisabstände der Straßenbahn sind aber vorsorglich für breitere Stadtbahnwagen ausgelegt. Die aktuell errichtete Straßenbahnstrecke besteht aus einer Magistrale von Südwesten nach Nordosten mit einer Zweigstrecke zum alten Bahnhof Besançon Viotte.



Pont Battant

© Foto: Harald A. Jahn

Schwierige Trassenfindung in der historischen Altstadt

Die Entscheidung für die Straßenbahn wurde auch durch den Wunsch bestimmt, städtische Räume aufzuwerten. Der öffentliche Raum genießt in der französischen Stadt- und Verkehrsplanung hohe Aufmerksamkeit, wird als Teil der urbanen Kultur gesehen. Im Rahmen der in Frankreich üblichen Schritte der öffentlichen Konsultation und der Feststellung des öffentlichen Nutzens gab es daher einen Einspruch seitens des Kulturministeriums, das Oberleitungen im historischen Stadtzentrum ablehnte. Die Möglichkeit der in Frankreich mehrfach eingesetzten unterirdischen Stromzuführung (APS, Alimentation par sol) wurde aus Kostengründen verworfen, eine neue Trasse gesucht. Die Strecke umfährt nun den zentralen Bereich der Schleife, dringt aber doch zweimal in den Randbereich vor, wobei die „Place de la Révolution“ durchfahren wird – ein prachtvoller Stadtplatz, der durch die zurückhaltende Gestaltung der Trasse durch die Straßenbahn kaum beeinträchtigt wird. Im Anschluss daran führt die Strecke durch die historische Bebauung des Quai Vauban auf die neu errichtete Brücke Pont Battant; in diesem engen Bereich wurden die Trassierungsparameter bis zum Äußersten ausgereizt. Die französische Planungsphilosophie nimmt in solchen Situationen durchaus Kompromisse in Kauf, um das Gesamtprojekt zu verwirklichen; die Abstände zur Bebauung sind an manchen Ecken gering, die Straßenfläche daher als Fußgängerzone organisiert. Diese bei den Bewohnern beliebte Gegend ist zu jeder Tageszeit sehr belebt, die Koexistenz von Straßenbahn und Passanten scheint aber relativ problemlos.

Der Pont Battant und der anschließende Kai sind die auffallendsten Kunstbauten der Trasse. Die Brücke musste verbreitert werden, um die große S-Kurve der Geleise aufnehmen zu können; der Kai erhielt auf fast 300 Metern eine auskragende Verbreiterung, um Fußgängern ausreichend Platz neben der Tramway anzubieten. Die zahlreichen in dem Bereich gefällten Bäume wurden durch Neupflanzungen ersetzt. Außerhalb der Schleife des Doubs entspricht die Streckenführung den typischen französischen Gepflogenheiten, nicht immer den direkten Weg zu wählen, sondern Attraktoren anzubinden, die Fahrgäste versprechen. Park- & Ride-Plätze ergänzen das Angebot in den Außenbereichen.

Die Gesamtkosten des Projekts werden mit 228 Millionen Euro angegeben, die 19 CAF-Niederflurtrams des Typs Urbos 3 machen

dabei etwa 35 Millionen aus; 1,85 Millionen pro 23 Meter langen Wagen. Die CAF-Fahrzeuge wirken bereits kurz nach der Eröffnung für das Passagier-Aufkommen eher knapp bemessen, eine Verlängerung um zwei Module wird wohl nicht lange auf sich warten lassen.

Durch die langen Außenstrecken ist die Reisegeschwindigkeit mit 19,8 km/h relativ hoch; man rechnet mit etwa 50.000 Fahrgästen pro Tag. Im Alltagsbetrieb etwas problematisch ist das Depot am westlichen Ende der doch recht langen Linie; es gibt nur an den simplen, eingleisigen Endstellen Abstellmöglichkeiten für je einen Schadzug. Weiterer Wermutstropfen sind die sehr gedehnten Intervalle in den Schwachlastzeiten: Schon gegen 20.00 Uhr wird der Bahnhof nur noch halbstündlich bedient.

Bei der Gestaltung der 14,5 Kilometer langen Strecke wird deutlich, dass guter Geschmack unabhängig von den Errichtungskosten ist: Die Architektur ist weniger verspielt als anderswo, aber solide und elegant. Die Rasengleise sind nicht aufwändig bewässert, wirken aber trotzdem besser als grauer Beton. Auch die in Frankreich übliche künstlerische Ausgestaltung ist auf die Fahrzeuge selbst beschränkt: Jeder Wagen trägt das Portrait eines berühmten Mitbürgers mit einem kleinen Infotext zu seinem Leben – das schafft Identifikation mit der Stadt und ihrer an Persönlichkeiten reichen Vergangenheit. Ein typisch augenzwinkernder Gag sind die neuen Sitzgelegenheiten: Das Gesamtnetz trägt die Wortmarke „Ginko“ – nun laden große Ginko-Blätter aus Gusseisen ein, sich an den schönen Plätzen niederzulassen und das Vorbeigleiten der schmuckblauen Züge zu beobachten.

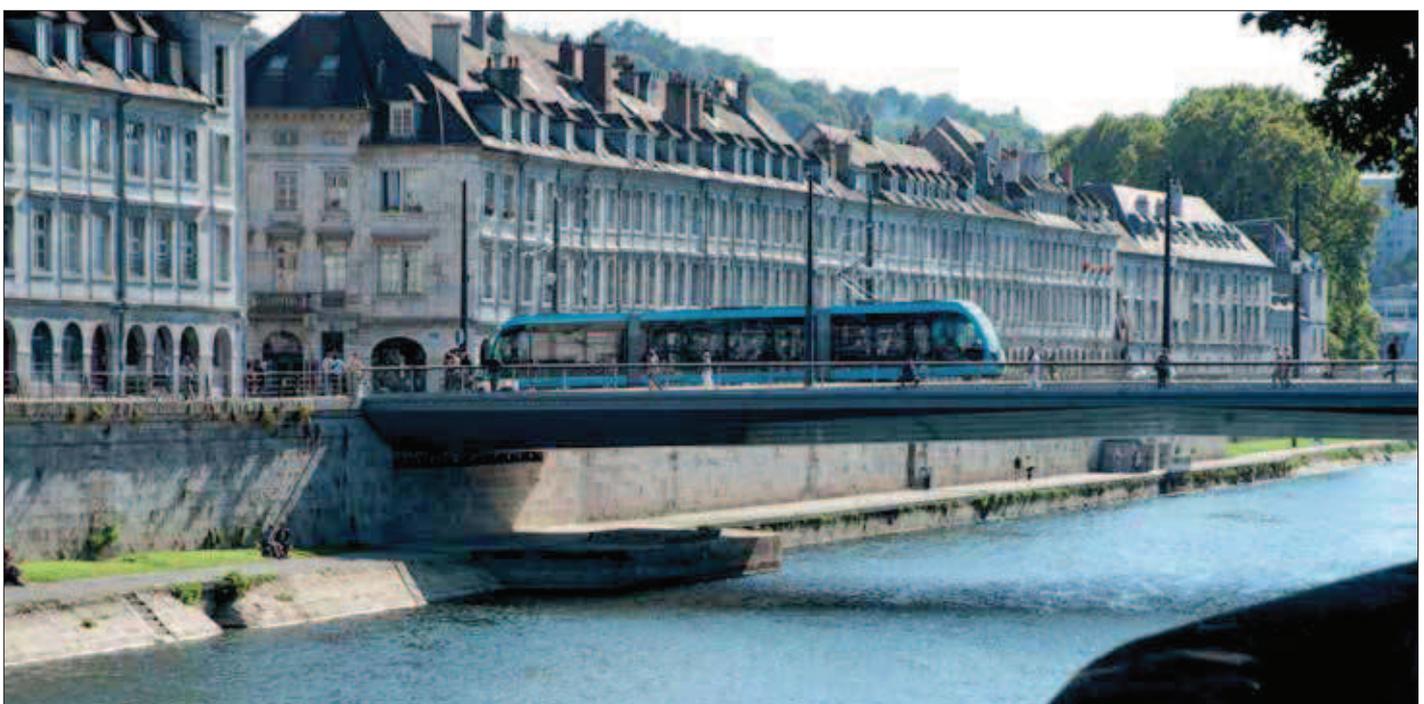
Zum Autor:



Harald A. Jahn

ist Fotograf und Autor, beschäftigt sich mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Er betreibt die Bildagentur „Vienna-slide“ mit Schwerpunkt auf Reise- und Architektur-fotografie.

Außerdem ist er Betreiber der Internetseite www.tramway.at und Autor des kürzlich erschienenen Buches „Die Zukunft der Städte – Die französische Straßenbahn und die Wiedergeburt des urbanen Raumes“.



Pont Battant und Quai Vauban.

© Foto: Harald A. Jahn