

VERKEHRSPANUNG

Le Tramway des Maréchaux. Die Wiedergeburt der Pariser Straßenbahn

Boris Maninger

Fast 60 Jahre gab es im Pariser Stadtgebiet keine Straßenbahn. Im Dezember sind die ersten acht Kilometer einer neuen Tramlinie eröffnet worden.

Schon Ende der 30er Jahre rangierte Frankreich weltweit an dritter Stelle der Autofahrernationen. Dem Automobil wurde sowohl in der nationalen Verkehrspolitik als auch im Städtebau höchste Priorität eingeräumt; man denke nur an Le Corbusiers Plan Voisin von 1925, mit dem er die gesamte Pariser Innenstadt in ein autogerechtes Hochhausviertel verwandeln wollte. Straßenbahnen galten zu jener Zeit bereits als veraltet, unbeweglich und laut. Sie waren dem zunehmenden Autoverkehr im Weg, und fast alle französischen Städte ersetzten sie nach und nach durch Busse. Im März 1937 wurde die letzte Straßenbahnlinie durch das Pariser Stadtgebiet eingestellt.

Die Nachteile des Autoverkehrs schlugen sich in den folgenden Jahrzehnten vor allem an der Pariser Stadtgrenze nieder: Sowohl die chronisch verstopfte Ringautobahn *le Périphérique* als auch der parallel dazu verlaufende Boulevartring *les Maréchaux* waren zu einer fast unüberwindbaren Grenze zwischen Paris *intramuros* und seinen Vororten geworden. Zu dem offenbarte sich hier das entscheidende Manko des Pariser Nahverkehrsnetzes: Alle Métro- und RER-Linien verlaufen konzentrisch. Und während früher einmal die Ringeisenbahn *Petite Ceinture* die Viertel am Stadtrand und die Vororte miteinander verband, verkehrte inzwischen nur mehr eine unzureichende Busringlinie. Als die Stadt Paris im Jahr 1995 eine Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahn entlang ihres vernachlässigten Südrands in Auftrag gab, konnten man von den Erfahrungen anderer französischer Städte profitieren, die bereits ab Mitte der 80er Jahre



wieder moderne Trambahnnetze aufgebaut hatten. Und damit nicht nur Verkehrsprobleme lösten, sondern obendrein ganze Stadtviertel aufwerteten. Zu den Pionieren gehörten Grenoble, Nantes und Straßburg (Hefte 39.00 und 19.06); 1992 war auch im Großraum Paris die erste neue Linie eröffnet worden, Saint Denis–Bobigny, gefolgt von der Linie Issy–La Défense.

Für den Pariser Südrand wurden zwei mögliche Trassenführungen untersucht: die Nutzung der stillgelegten, aber noch existierenden Eisenbahntrasse *Petite Ceinture* oder auf dem Boulevartring *les Maréchaux* selbst. Die Eisenbahntrasse hätte den Vorteil einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit geboten, da sie kreuzungsfrei ist. Allerdings hätte es nur wenige Stationen geben können, die zudem schwer zugänglich gewesen wären, da der Schienenstrang auf Viadukten, abgesenkt in Schluchten und teilweise

im Tunnel verläuft. Die zweite Variante auf den *Boulevards Maréchaux* war deutlich kostengünstiger, bot bessere Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem bestehenden Verkehrsnetz und ermöglichte obendrein eine Aufwertung der verkehrsgeplagten Stadtviertel, weshalb man sich auch für sie entschied.

Das erklärte Ziel der Stadt war es, den Autoverkehr um 25 Prozent zu senken, den Straßenraum zum Vorteil von Fußgängern und Radfahrern neu aufzuteilen und das Bild der Straßenzüge auch optisch aufzuwerten – womit der Architekt und Stadtplaner Antoine Grumbach beauftragt wurde. Er reduzierte den Autoverkehr auf zwei Spuren pro Richtung, verbreiterte die Gehwege, legte Radwege an, ließ über 1000 Bäume pflanzen und begrünzte den gesamten Schienenbereich mit Rasen. Ein gestalterischer Höhepunkt des Projekts: der *Parcours artistique*, eine Serie von neun Skulpturen und Installationen zeitgenössischer Künstler. Das Design der Haltestellen und des übrigen Mobiliars für die Boulevards, konzipiert von Jean Michel Wilmotte und Arnaud de Bussiére, mischt Inspirationen aus dem traditionellen Pariser Stadtmobiliar und der Corporate Identity der Pariser Verkehrsbetriebe RATP. Braun, die charakteristische Farbe der hauptstädtischen Stadtmöbel, und Stahlgrau, ein Verweis auf die Technologie der RATP, dominieren. Das Licht an den Unterseiten der Haltestellenüberdachungen wechselt ständig Farbe und Intensität; die Form der Stützen ist den Ästen eines Baums nachempfunden.

Auch wenn der ganz große Ansturm auf die Immobilien entlang der neuen Straßenbahn noch auf sich warten lässt, sprechen die Makler doch schon von Preissteigerungen zwischen 5 und 10 Prozent in diesem vor kurzem noch unattraktiven Stadtgebiet. Die acht Kilometer lange Strecke zwischen dem Pont du Garigliano und der Porte d'Ivry wurde am 16. Dezember als Linie T3 eröffnet. Ihre Erweiterung bis zur Porte de la Chapelle am nördlichen Stadtrand ist inzwischen beschlossen. Mit dem Bau soll 2008 begonnen werden, die Inbetriebnahme ist für 2012 geplant. Gleichzeitig soll die parallel verlaufende Stadtautobahn teilweise mit einer begrünten Betonplatte abgedeckt werden.



Der Bau der neuen Tramlinie auf dem Boulevartring *les Maréchaux* wurde dazu genutzt, den Straßenraum völlig neu zu gestalten. Oben: die *Place de la Porte de Versailles*. Fotos: Marc Verhille/Mairie de Paris; Jean-François Mauboussin/RATP

DEBATTE

Neue alte Bürgerlichkeit | Diskussionsreihe der Bayerischen Architektenkammer

„Die gegenwärtige Debatte und der neue Bierernst des Feuilletons beschwören jene Muster, mit denen das klassische Bürgermodell im 19. Jahrhundert reüssierte: Anständigkeit, Eigenverantwortung, Familiensinn, Gemeinsinn, Bildung.“ So lautete die Eingangsthese des Veranstalters, der Bayerischen Architektenkammer. Während des ersten Abends der Reihe durften – moderiert von Armin Nassehi und immer wieder brillant strukturiert von Sylvia Schraut – Wolfram Weimer und Jens Bisky darüber diskutieren, was die neue Bürgerlichkeit eigentlich ausmacht und worauf ihre aktuelle Konjunktur zurückgeht. Unklar blieb: Wer ist die sie tragende Schicht, und gibt es überhaupt so etwas wie ein neues Bürgertum.

Am zweiten Veranstaltungsabend sollte es um die Formensprache der neuen Bürgerlichkeit gehen. Das Publikum aber konnte sich des Eindrucks nicht erwehren, dass es sich hier in erster Linie um Attitüden und Oberflächenphänomene handelte. Dafür sorgte nicht zuletzt Paul Kahlfeldt, dem interessante Erkenntnisse über den Zusammenhang von Avantgarde und Krawatten zu verdanken waren – „Egalité als freiwillige Verpflichtung einer modernen bürgerlichen Gesellschaft, diese Haltung war und ist modern. Heute ist sie die Avantgarde, genauso notwendig wie

das Tragen einer Seidenkrawatte“, konstatierte er. Mit Statements wie „Flachdach und jeglicher Verzicht auf baukünstlerische Äußerung, das gilt seit nunmehr fast 100 Jahren als modern, zeitgemäß und seit den nationalsozialistischen Auslassungen eben auch als demokratisch“, redete er sich aber streckenweise um Kopf und Kragen.

Da erschienen die Thesen seines Kontrahenten Jacques Blumer reflektierter und tiefgründiger. Ob es an der größeren Lebenserfahrung liegt, an den Stationen seines beruflichen Werdegangs – Rom, Helsinki, Athens/Ohio, Chicago und Bern – oder daran, dass er in Warschau mit Haus- und Reitlehrer aufwuchs? Jedenfalls hat Blumer recht, wenn er sagt, dass die grundlegenden architektonischen Aufgaben zwar immer dieselben sind, jeder Architekt sie aber vor dem Hintergrund und mit den technischen Möglichkeiten seiner Zeit zu lösen hat. Versucht er, „aus seiner Zeit zu springen“, ist das Ergebnis Retro – umso mehr, wenn die Säulen CNC-geschnitten und aus Glasfaserbeton hergestellt sind. Dem hatte Kahlfeldt nur sein Unbehagen an der (Banalität der) Moderne entgegenzusetzen. Für ihn ist Bürgerlichkeit eine Geisteshaltung, die sich nicht in einer architektonischen Sprache ausdrückt; für Blumer dagegen vor allem die Furcht einer Mittelschicht, die langsam ihre Position verliert und sich schützen will vor der gesellschaftlichen Umverteilung, indem sie den Kreis schließt – bis hin zu den „gated communities“ der USA. *Jochen Paul*

AUSZEICHNUNG

Francis Cuiller | Grand Prix de l'urbanisme

In Frankreich ist der Städtebau, mehr als in Deutschland, ein öffentliches Thema. Ein Gradmesser, der über den Stand der Diskussion Auskunft gibt, ist der Grand Prix de l'urbanisme, der jedes Jahr an einen herausragenden Stadtplaner verliehen wird. In den zurückliegenden Jahren ging der Preis mehrmals an Planer, die sich mindestens ebenso sehr als gestaltende Architekten verstehen. 2004 erhielt ihn Christian de Portzamparc und 2005 Bernard Reichen. Der jetzt für 2006 an Francis Cuillier vergebene Preis stellt wieder ganz die strategischen und politischen Möglichkeiten der Stadtplanung in den Vordergrund.

Der Preisträger ist seit 1995 leitender Stadtplaner der Stadt Bordeaux und war die meiste Zeit im Dienst öffentlicher Planungsbehörden tätig. Cuillier beschreibt seinen beruflichen Weg in den zurückliegenden drei Jahrzehnten als „pelerinage“, als Pilgerweg. Tatsächlich war er in einer Art Tour de France in fast allen wichtigen Problemzonen des französischen Nachkriegsstädtebaus und seiner Industrien beteiligt. Er hat von Lille aus eine Forschungsgruppe für die Sanierung kleiner Bergbaustädte geführt; er gehörte zu den ersten Planern, die in der Region Saint-Etienne Pilotprojekte für die Modernisierung des 60er-Jahre-Großwohnbaus entwickelt haben – zusammen mit Christian Devilliers und Alexandre Chemetov. Er lei-

tete in den 80er Jahren in der Lorraine die Transformation der schwindenden Bergbau- und Stahlindustrie; und er hat in Lorient an der Sanierung des Hafens – u. a. auch mit der Konversion der ehemaligen deutschen U-Boot-Basis – gearbeitet.

Cuillier vertritt eine Generation von Planern, die mit einer gewissen Desillusion bezüglich der „grands projets“ wieder stärker die Bedürfnisse des Lokalen in den Vordergrund rücken. Die meisten Stadtbewohner, so Cuillier, betrachten urbane Veränderungen heute als eine Art Aggression. Das führe zu einer Blockade der Argumente und Auffassungen, vor allem aber zu einer immer weitergehenden Fragmentierung städtischer Funktionen. Lassen sich städtebauliche Ziele, die gemeinsam getragen werden, überhaupt erreichen? Cuillier hat sich in den letzten fünfzehn Jahren vor allem für ein Umdenken bei den öffentlichen Transportmitteln engagiert. Als Stadtbauinspektor von Straßburg 1990–95 war er einer der Pioniere der Renaissance der Straßenbahn. Er hat die später von vielen kopierten Konzepte für neue Linien umgesetzt und mit Hilfe von Architekturwettbewerben gleichzeitig für die Neugestaltung der Place Kleber und der Place de la Gare gesorgt. Zwei einfache Devisen hält Francis Cuillier bereit, wenn er gefragt wird, was man von seiner Arbeit lernen könne: Die Planungsbehörden müssten, was ihrem Wesen widerspreche, dazulernen; und dann sollten sie ihre Planungen so klar dokumentieren, dass sie von allen verstanden werden. *KG*