



Fast lautlos und ohne störende Oberleitung gleiten die Straßenbahnen auf begrünten Gleisen durch das Zentrum von Nizza. [Foto: Viennaslide]

In den 1960er-Jahren schwappte mit dem Wirtschaftswunder auch die große Motorisierungswelle über die Städte. Während die Straßenbahnnetze im deutschsprachigen Raum reduziert wurden, blieben doch viele Betriebe erhalten; in Frankreich wurde der öffentliche Verkehr dagegen auf ein Minimum reduziert. Von den vielen Betrieben blieben nur bescheidene Reste in Lyon, St-Etienne und Lille. Gleichzeitig investierte man in Straßeninfrastruktur: So wurden in Paris Autostraßen auf den romantischen Kais der Seine oder ein Autobahnring um die Stadt angelegt.

Nach der ersten Ölkrise beschloss Frankreich, dass die Ballungsräume neue, vorzugsweise elektrisch betriebene, kollektive Verkehrsmittel benötigten, um die Probleme des Autoverkehrs in den Griff zu bekommen und die Luftverschmutzung zu bremsen. 1975 schrieb Marcel Cavallée, Staatssekretär im Verkehrsministerium, einen Brief an einige große Provinzstädte, in dem er sie aufforderte, neue Konzepte für den Stadtverkehr auszuarbeiten. Die Reaktionen waren vorerst zurückhaltend, dank der Förderung des Staates wurden dann aber drei Projekte verwirklicht: Nantes war Vorreiter und eröffnete 1985 die erste Straßenbahn der neuen Generation, dann folgten Grenoble und eine Vorortstrecke in Paris.

Während die Tramway von Nantes noch eher konventionell wirkt, begann Grenoble mit dem Bau von Straßenbahnlinien auch ein komplexes Stadterneuerungsprojekt. Der Autoverkehr wurde aus dem Stadtzentrum zurückgedrängt, ein hochmodernes, barrierefreies Verkehrsmittel erschließt nun die neuen Fußgängerzonen. Es war das erste Mal, dass die Straßenbahn als Mittel der Stadterneuerung in ein Gesamtkonzept integriert wurde. Es war dann aber Straßburg vorbehalten, mit grandioser Konsequenz alle Elemente umzusetzen, die inzwischen als „Straßenbahn französischer Schule“ bezeichnet werden.

### Rollende Gehsteige

Heute gleiten elegante Designerfahrzeuge mit riesigen Türen und Fenstern als rollende Gehsteige durch eine völlig transformierte Stadtlandschaft, mit angepasster Geschwindigkeit durch die Altstadt oder fast lautlos auf Grasflächen durch neu angelegte Alleen in die Vororte – Autoverkehr gibt es im zentralen Bereich kaum noch. Die durchfahrenen Stadtteile wurden zu einem „Territorium der Hochwertigkeit“ in bewusstem Gegensatz zu den billig hochgezogenen Shoppingmalls der Peripherie.

Nach dem beispiellosen Strassburger Erfolg begann eine „Tramway-Euphorie“, angezogen ebenso vom Prestigedenken der Provinzstädte. Nun wetteiferten die Politiker um die schönsten Neugestaltungen, auch kleinere Städte wollten sich so profilieren. Eine Spezialität war die Anpassung der Fahrzeuge an die Umgebung: Die Züge der Champagnerstadt Reims haben ein „Gesicht“ in Form ei-

# Neue Bim an der blauen Küste

Das Konzept der autogerechten Stadt ist europaweit gescheitert – außer in Frankreich: Dort beschreitet man einen erfolgreichen Weg und verwandelt die Städte in Territorien der Hochwertigkeit. Das Werkzeug: neu gedachte Strecken der Öffis.

Von Harald A. Jahn

ner Sektflöte, durch Marseille gleiten elegante weiße „Boote“ in maritimem Design, Lyon als Stadt der Seidenspinnerei schickt sympathische weiße Raupen auf die Gleise. Unweit von Orleans liegt ein Zentrum der französischen Kosmetikindustrie, daher ließ man die Wagen vom Parfümeur Guerlain gestalten; Montpellier beauftragte den Modeschöpfer Christian Lacroix, der den Innenraum einer Wagenserie in der Farbwelt eines Korallenriffs entwarf: So werden die neuen Straßenbahnen Identifikationsobjekte der Bevölkerung, die auf „ihre Tramway“ stolz ist. Doch



Sektflöten für die Champagnerstadt: fröhliche Farben in Reims. [Foto: Viennaslide]

sind die Fahrzeuge nur ein Teil der städtebaulichen Symphonie: Die durchfahrenen Straßen und Plätze werden gesamtheitlich neu gestaltet, von Fassade zu Fassade, alle Elemente des Stadtraums von Designern und Architekten entworfen, oft begleitet moderner Kunstwerke die neuen Strecken.

### Stadtbild vor Technik

Tours gelang bei dieser Entwicklung ein Höhepunkt: Dort sprach man während der Projektierung vom Konzept der „vierten Landschaft“ der Stadt – nach dem Fluss Loire, den Gärten und dem architektonischen Erbe überlagert nun die Straßenbahnlinie die bestehenden Strukturen. Bewusst wurde die Trasse als verbindendes Element aufgebaut, während die verchromten Seitenwände der Fahrzeuge die Stadt spiegeln. Die akustischen Elemente – Glocke und Stationsansagen – wurden von Louis Dandrel komponiert, der schon für die SNCF und andere Großfirmen akustische Signets gestaltet hat; der Lichtkünstler Patrick Rimoux entwarf das nächtliche Erscheinungsbild der Bahn. Daniel Buren, von dem die gestreiften Säulen des Palais Royal in Paris stammen, gestaltete Stationselemente, große Flaggen und farbige Stelen, die die Trasse begleiten, und Roger Tallon die Straßenbahnzüge; er ist einer der führenden Designer Frankreichs und hat den TGV entworfen. Für das Stadtbild wird alles getan: Nicht nur in Tours verzichtet man inzwischen auf die Oberleitung, um den Blick auf die Stadt nicht zu beeinträchtigen. Stattdessen kommt der Strom von Bodenkontakten: Schönheit ist wichtiger als Technik, und man ist bereit, dafür Geld auszugeben.

Seit den 1990er-Jahren haben sich etwa 30 französische Städte mit ihrer Straßenbahn neu erfunden. Fast immer sind die neuen Netze auch ein wirtschaftlicher Erfolg: Vielerorts mussten die Straßenbahnzüge verlängert, Fahrzeuge nachbestellt werden; die neue Ringlinie an der Stadtgrenze von Paris war bereits nach wenigen Jahren eine der meistgenutzten Straßenbahnstrecken der Welt. Die durchfahrenen „Boulevards des Maréchaux“, früherer Straßenzüge ähnlich dem Wiener Südgürtel, haben sich von einer Lärmhölle in einen zivilisierten grünen Stadtraum verwandelt. Während der „tapis vert“, der „grüne Teppich“, früher den Schlossparks der Monarchen vorbehalten war, wird er heute zu Ehren der Bürger ausgerollt: „Die Straßenbahn hat uns einen Park gebracht“ ist ein Zitat der Anrainer.

Die Erneuerung der französischen Metropolen ist zu einer Referenz für die Zukunft der Städte geworden, die weit über den rein technischen Aspekt von öffentlichen Verkehrsmitteln hinausgeht: Überall in Frankreich spürt man den Willen, die Menschen zu bezaubern, zu inspirieren, zu erfreuen. Das sind die wirklichen Werte, die Aufgaben der Stadt von morgen: den Menschen das Umfeld zu geben, in dem sie sich wieder wohlfühlen, in dem sie ihre Kreativität, Fantasie, Kraft und Liebe entfalten können.

## Schach

### Carlsen ist nicht zu schlagen

Der Weltranglisten-Erste Magnus Carlsen ist von Turniersieg zu Turniersieg. Nachdem er den Fide-World-Cup gewonnen hatte, siegte er nun im Julius Baer Generation Cup. In dem Online-Turnier kam der Norweger beinahe mühelos ins Finale. Dort wartete Alireza Firouzja auf ihn. Die beiden waren bereits in der Vorrunde aufeinandergetroffen. Da hatte Alireza keine Chance. Aber im Finale sammelte er alle Kräfte. Nachdem die beiden Schnellschachpartien remis geendet und Carlsen die dritte Partie gewonnen hatte, stand der iranisch-französische Jungstar unter Siegeszwang – und gewann nach einer dramatischen Partie in 130 Zügen. Es folgte die entscheidende Armageddon-Partie, bei der Carlsen mit den schwarzen Steinen ein Remis gereicht hätte. Er gewann sogar. Hier nun die dritte Partie aus dem Finale.

**Weiß: Carlsen – Schwarz: Firouzja**  
Internet, [B90]

**1. e4 c5 2. Sf3 d6 3. d4 cxd4 4. Sxd4 Sf6 5. Sc3 a6 6. Tg1.** Mit der Absicht, so rasch wie möglich g4 zu spielen, ohne mit f3 die Diagonale e1-h4 zu öffnen.

**6. ...h5.** Verhindert g4, hat jedoch den Nachteil, dass das Feld g5 nachhaltig geschwächt wird. Beliebte Alternativen sind 6. ...e5 7. Sb3 Le6 8. g4 h6 9. h4 d5 oder; 6. ...b5 7. g4 Lb7.

**7. Lg5 Sbd7 8. Lc4 g6.** Dieser naheliegende Zug legt den Grundstein für die kommenden Schwierigkeiten. Weiß kommt am Königsflügel viel schneller zum Angriff als Schwarz am Damenflügel. Dringend zu empfehlen ist deshalb 8. ...e6 nebst b5, Lb7, Le7 und Tc8.

**9. Dd2 Lg7 10. 0-0-0.** Aus der Najdorf-Variante wurde eine für Schwarz ziemlich unglückliche Drachenvariante. Der Sd7 übt, anders als auf c6, keinen Druck auf d4 aus, und die Randbauernzüge a6 und h5 haben Zeit gekostet, was zu deutlichem Entwicklungsrückstand geführt hat.

**10. ...Dc7 11. Lb3 b5.** Um rasches Gegenspiel am Damenflügel zu bekommen und die Entwicklung zu vollenden.

**12. Tge1.** Ein sehr starker Zug, der Sd5 droht und den Ke8 daran erinnert, dass er in der Mitte unsicher steht.

**12. ...0-0.** Danach wird der König erst recht zur Zielscheibe. Mehr praktische Chancen bietet wohl 12. ...Lb7 13. f4 Sc5.

**13. f4.** Ebenfalls sehr stark ist 13. Sd5 Sxd5 14. Lxd5 Lb7 15. Lxe7 Tfe8 16. Lxd6 Dxd6 17. Lxb7 Tab8 18. Ld5. Im Vergleich zur Partie hat Schwarz das Schlimmste abgewendet und kann auf Gegenspiel hoffen. Zwei Bauern weniger sind allerdings keine Kleinigkeit.

**13. ...Sc5 14. Lxf6 exf6 15. f5 Kh7.** Die weitere Stellungsöffnung lässt sich nicht verhindern. Im Fall von 15. ...g5 entscheidet 16. Sd5 Db7 17. h4 g4 18. Se2 mit der Drohung Sf4.

**16. Kb1.** Es drohte Lh6.

**16. ...Lb7 17. Sd5 Sxb3 18. axb3.** Die Springer haben aufgrund der gegnerischen Bauernschwächen starke Stützpunkte und sind den Läufern überlegen.

**18. ...Lxd5.** Rasch verliert 18. ...Db8 19. fxe6+ fxe6 20. Se6 Tf7 21. g4 hxg4 22. Df4.

**19. fxe6+ fxe6 20. exd5 Tfe8 21. Se6.** Der ideale Vorposten schlechthin. Der Springer kann von dort nie mehr vertrieben werden.

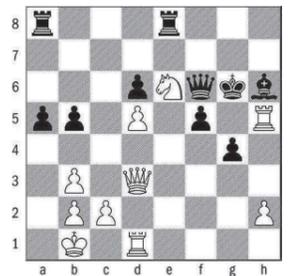
**21. ...Df7 22.g4.** Carlsen spielt konsequent auf Königsangriff und verschmäh sogar den Bauerngewinn im Fall von 22. Df4 mit den Drohungen Sg5+ und Dxd6.

**22. ...hxg4 23. Te4 Lh6 24. Df2 f5 25. Txe4 Da7 26. Tgd4.** Vermeidet Damentausch. Der König auf b1 steht wesentlich sicherer als sein Gegenüber auf h7.

**26. ...a5 27. Dh4 De7 28. Dh3 Df6.** Die einzige Möglichkeit, der Drohung Th4 zu begegnen. Der Se6 lähmt die schwarze Stellung.

**29. Th4 g5 30. Th5 g4.** Auf den ersten Blick sieht es so aus, als würde es doch noch eine Rettung geben, weil der Th5 keine Felder hat.

**31. Dd3 Kg6.**



**32. Tf1.** Überraschenderweise braucht der Th5 gar kein Feld.

**32. ...Kxh5.** Oder 32...Tf8 33. Sxf8+ Txf8 34. Thxf5 Dxf5 35. Txf5 Txf5 36. Dxb5.

**33. Txf5+ Dxf5.** Ebenso verliert 33. ...Kg6 34. Tg5+ Kf7 35. Dh7+.

**34. Dxf5+ Kh4 35. Df2+ Kh5 36. h3.** Materiell gesehen ist die Lage ausgeglichen, aber die unsichere Königsstellung macht jede Hoffnung auf erfolgreiche Verteidigung zunichte.

**36. ...Tg8 37. hxg4+ Txe4 38. Dh2+ Th4 39. Dxd6 a4 40. De5+ Kg6 41. Dg3+ Kh5 42. Df3+.** Verhindert Gegenspiel mit Th1+.

**42. ...Kg6 43. d6 Ta7 44. Dd3+ Kf6 45. d7 Th1+ 46. Ka2.** 1-0.

Egon Brestian, Gerhard Hofer