



Tram-Trains in Frankreich

Nantes: Die gemeinsame Station *Haluchere* für die Straßenbahn (links) und die mit *Citadis Dualis* betriebene Lokalbahn. © Harald A. Jahn

Heuer feiert die weltweit erste Zweisystem-Stadtbahnlinie ihren 25. Geburtstag; das berühmte „Karlsruher Modell“ wurde zum Hoffnungsträger für den Stadt-Umland-Verkehr. Regiotram, Stadtbahn – für die Idee, dass Straßenbahnzüge über Eisenbahnstrecken ins Umland weiterfahren, gibt es mehrere Bezeichnungen, aus Frankreich kommt das Wort „Tram-Train“. Gerade wurde in Paris die „T11-Express“ eröffnet; obwohl inzwischen in einigen Städten ähnliche Light Rails eröffnet werden, verwirklicht aber bisher nur die Linie in Mulhouse tatsächlich die ursprüngliche Idee. Und die anderen „Tram-Trains“? Eine Übersicht über die aktuelle Situation in Frankreich.

Der erste Tram-Train Frankreichs fuhr... in Deutschland! Es war die Saarbahn, die im Stadtbereich von Saarbrücken mit 750 Volt betrieben wird und dann auf die Gleise der DB wechselt, wo auf 15.000 Volt umgeschaltet wird. Die letzte Haltestelle hat sie im französischen Sarreguemines im Netz der SNCF – auch komplexe legislative Probleme können also durchaus gelöst werden.



Im französischen Sarreguemines trifft die Saarbahn auf Züge der SNCF. © Harald A. Jahn

In Paris stand um 2000 eine alte Eisenbahnstrecke zur Sanierung an, die „Ligne des Coquetiers“. Diese eigenartige Bezeichnung, übersetzt „Eierbecher“, kommt aus ihrer früheren Bedeutung als Zubringer zu den Pariser Märkten. Wegen der eingleisigen Führung und der vielen Bahnübergänge war der Betrieb als Vollbahn schwierig; so entschloss man sich zum Umbau, der erste „Tram-Train“ der SNCF entstand. Bisher hat diese Linie T4 mit der ursprünglichen Idee wenig zu tun, es ist eigentlich eine leichte Schnellbahn, die ausschließlich auf Eigentrasse fährt und mit 25.000 Volt betrieben wird. Die Bevölkerung war von der Strecke anfangs wenig begeistert, sie blieb trennendes Element in der Stadtstruktur, die häufige Verwendung des Horns störte die Anrainer. Für die SNCF ist die Strecke ein ungeliebter Fremdkörper, und wahrscheinlich wäre es besser gewesen, sie zu einer richtigen Straßenbahn umzubauen, wie das in Paris bei der T2 geschehen ist. Auch die sinnvolle Weiterführung über Staatsbahn-Gleise zum nächsten wichtigen Knoten in Noisy-le-Sec wird von der SNCF nicht gewünscht. Immerhin sollen die Siemens-Avanto-Züge ab 2018 als Straßenbahn über eine neu gebaute Abzweigung Montfermeil erschließen und damit endlich den Systemvorteil ausnützen.

MULHOUSE UND NANTES: UNTERSCHIEDLICHE KONZEPTE

Die erste und bisher einzige echte Tram-Train-Linie wurde 2010 in Mulhouse eröffnet. Dort bedienen Stadtbahnzüge ab dem Bahnhof zusammen mit Citadis-Trams die Innenstadtstrecke und wechseln bei Lutterbach auf die Gleise der SNCF Richtung Thann. Auch auf dieser Linie werden Züge von Siemens verwendet. Auf die wichtige Verlängerung nach Kruth mit 50.000 Einwohnern und 20.000 Arbeitsplätzen müssen die geplagten Benutzer der

überlasteten Straßenverbindung aber leider immer noch warten.

2011 startete der Tram-Train Nantes-Clisson, eigentlich eine klassische Vorortbahn ohne Verbindung zur Straßenbahn. Zwar können die Citadis Dualis auch unter 750 Volt eingesetzt werden, sie sind aber mit 2,65 Metern zu breit für das Profil der Straßenbahn. Befahren wird nach längeren Verzögerungen eine alte Lokalbahnstrecke parallel zur Tramlinie 1, das Angebot war mit sechs Zugpaaren an Werktagen anfangs äußerst dürrig und ist inzwischen wenigstens auf einen Halbstundentakt verdichtet worden.

LYON UND STRASBOURG: VORORTBAHNEN STATT TRAM-TRAINS

Auch in Lyon wurden Vorortstrecken in ähnlicher Weise reaktiviert, und auch hier gibt es keine Verbindung zum Netz der städtischen Straßenbahn. Es soll hier durchaus Konflikte zwischen der Stadt und der SNCF gegeben haben, die sich weigerten, kompatible Fahrzeuge anzuschaffen, obwohl Alstom zugesichert hatte, die *Citadis Dualis* auch in der nötigen Breite von 2,40 Metern liefern zu können; die SNCF argumentiert, dass die Züge nicht den hohen Sicherheitsstandards von Eisenbahnfahrzeugen entsprechen und die Gefahr im Straßenverkehr zu hoch wäre – das Argument der viel kürzeren Bremswege lässt man nicht gelten. So enden die Züge der „Tramway Ouest-Lyon“ bis auf weiteres im Lokalbahnhof „Lyon Saint Paul“ ohne höherwertigen Anschluss zum Stadtnetz, der Bahnhof wird nur durch Obusse angefahren. Die sinnvolle Weiterführung nach Lyon Part Dieu steht in den Sternen.



Lyon: Der kleine Kopfbahnhof Saint-Paul liegt zentral, hat aber nur Bus-Anschluss zum städtischen Verkehrsnetz.

© Harald A. Jahn

In Strasbourg sieht es noch schlechter aus: Die Gleise der Straßenbahnlinie C, die recht unmotiviert seitlich des Bahnhofes enden, wurden ursprünglich für eine Tram-Train-Verbindung gebaut. Eigentlich sollte die Linie schon seit 2015 das Bruche-Tal, Molsheim und den Flughafen westlich der Stadt verbinden; leider scheiterte die Linie an den Kosten für einen Verbindungstunnel von der Tram zur Bahn, nun ist die Endstation am Bahnhofsvorplatz eine Sackgasse. Der Linienstummel hätte sich ersatzweise für eine aktuelle Straßenbahnverlängerung Richtung Westen angeboten, man scheut aber die Querung des unterirdischen Stationsbauwerks der Linien A und D; die Verlängerungstrecke nach Koenigshofen wird nun weiter südlich ohne Anschluss des Bahnhofes aus dem Bestand ausfädeln, zum Miss-

fallen der Anrainer, die sich eine Verbesserung des Angebots gewünscht hätten. Die Regionalbahn wird weiterhin mit klassischen Vollbahnzügen betrieben. In Bordeaux fährt seit Ende 2016 der „Tram-Train du Médoc“, der aber nur eine eingleisige Straßenbahnstrecke entlang der ebenfalls eingleisigen Bahnlinie ist. Die Linie ist ein Abzweig der klassischen Tram C, betrieben mit den üblichen Citadis-Zügen, die auch im Stadtnetz verkehren.

DIE NEUEN „TRAM EXPRESS“-LINIEN IM GROSSRAUM PARIS

Nun wurde in Paris eine neue „Tram Express“-Linie eröffnet, betrieben von einer Tochterfirma der SNCF. Auch sie wird in den französischen Medien teilweise als „Tram-Train“ bezeichnet, ist aber eine klassische Light-Rail-Vorortbahn. Im Zuge des Projektes „Grand Paris“, des großen Infrastrukturprojekts im Bereich der Vororte, sollen etwa 200 Kilometer neue Metrolinien entstehen; flankierend ist der Bau weiterer Tangenten vorgesehen. Die T11 ist das erste Teilstück der „Tangentielle Nord“, hier wurden zwei Gleise entlang des bestehenden Eisenbahnringes „Grand Ceinture“ verlegt. Die T11 nutzt dabei keine bestehenden Infrastrukturen, gefahren wird trotzdem links.

Wieso steigt also anscheinend die Begeisterung für „Tram-Trains“, obwohl eigentlich nirgends wirklich die Rede davon sein kann? Der Grund liegt ganz einfach beim Geld: Die neuen Strecken können nicht nur günstiger gebaut werden, weil die Vollbahnnormen nicht angewendet werden, mit diesen neuen Linien wurden auch neue Gehaltskategorien geschaffen. Tram-Train-Fahrer sind keine Lokführer, die Mitarbeiter der Tochtergesellschaft *Transkeo*, die die T11 betreibt, haben nicht den Status von Eisenbahnern und damit nicht die sozialen Vorteile wie spezielle Krankenversicherung oder Beschäftigungsgarantie. Darüber hinaus sollen die Fahrer auch für andere Aufgaben wie die Fahrgast-Information oder im Verkauf eingesetzt werden – die Flexibilität der Tram-Trains betrifft also in erster Linie die Mitarbeiter und weniger die „Hardware“. Sie werden sich daran gewöhnen müssen: Die *SNCF Transilien* als Betreiber möchte dieses Modell bei den künftigen Neubaulinien im Pariser Großraum weiterentwickeln.



Die Innenausstattung der *Citadis Dualis* ist auf Kurzstrecken ausgelegt. © Harald A. Jahn



Autor HARALD A. JAHN