

Einmal *Tramstadt* und zurück!

Frankreich: Lyons erste Straßenbahnphase ■ Vier malerische Flussufer, zwei Hügel, zwei Altstädte – Lyon ist fast das bessere Paris. Dazu gehörten einst mehrere hundert Straßenbahnkilometer. „Le tramway lyonnaise“ nahm eine gut 40-jährige Auszeit, bevor sie zum Millennium ein fulminantes Comeback feierte. Wir beleuchten die Zeit vor der Rückkehr der Tram inklusive Metro, Standseilbahn und O-Bus

Im Jahr 1855 wurde mit der „Compagnie lyonnaise d'Omnibus“ ein Unternehmen gegründet, das die fünf seit 1832 von verschiedenen Privatfirmen betriebenen innerstädtischen Pferdeomnibusse zusammenschloss. Dazu kamen noch einige Vorortlinien. Bereits damals dachte die CLO an ein Netz von Pferdestraßenbahnen. Auch wenn erste Schienen und Wagen bereits 1856 geliefert wurden, dauerte es noch 20 Jahre bis zur Genehmigung, diese einsetzen zu dürfen.

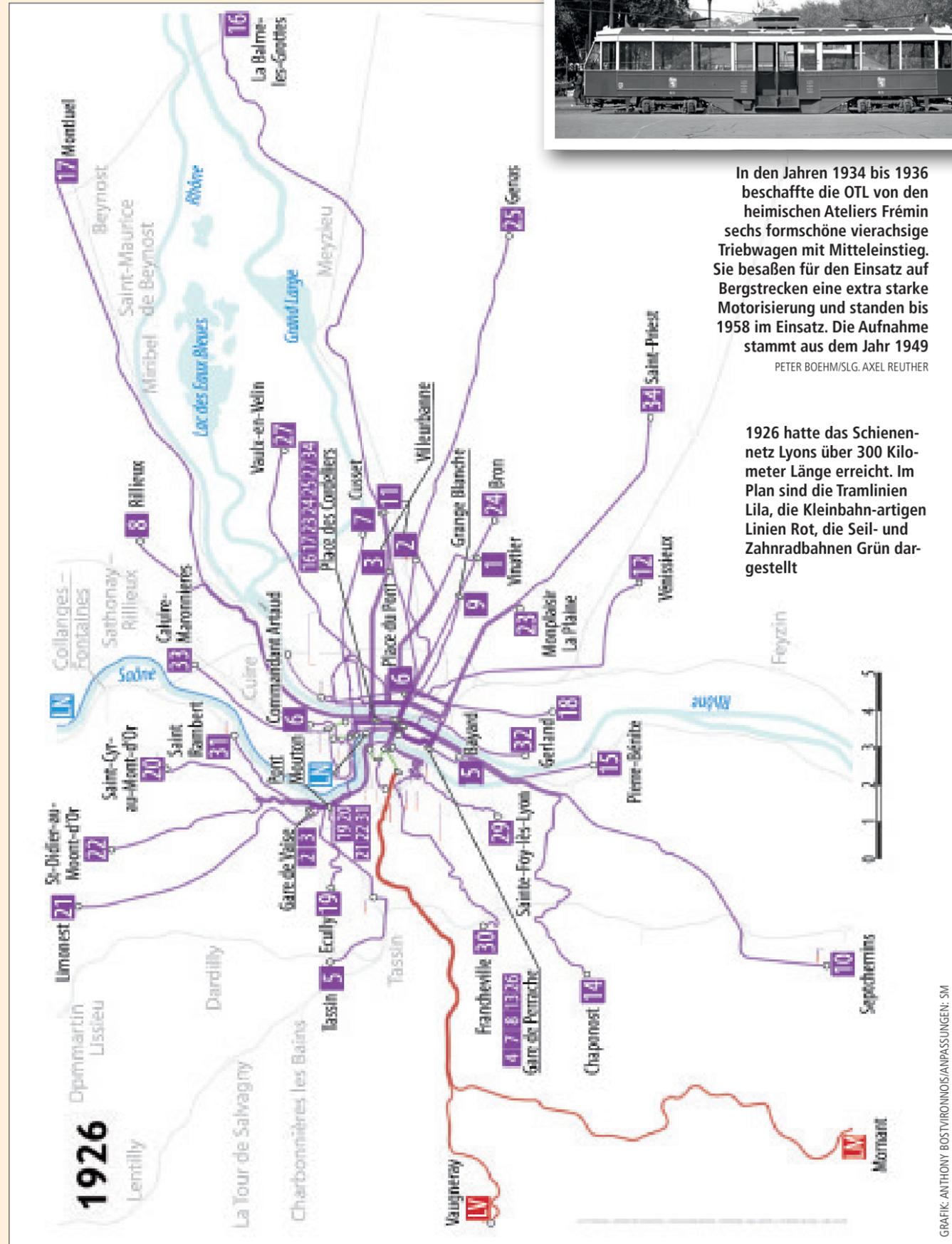
Standseilbahn mit Anschluss

Ein anderes Schienenverkehrsmittel war schneller als die Pferdenbahn: 1860 eröffnete

mit der „Ficelle“ Rue Terme die erste Standseilbahn überhaupt, die ein städtisches Verkehrsbedürfnis abdeckte – und es sollte in Lyon nicht die letzte bleiben! Lyon ist von zwei Hügeln dominiert: Im Westen ist es der Fourvière-Hügel, auf dem schon die Römer ihre Stadt Lugdunum als Verwaltungszentrum Galliens anlegten, und im Norden der Hügel von Croix-Rousse. Während ersterer eher spirituell besetzt wurde – seit der Zeit der Kelten wurden hier allerlei Götter verehrt, später Klöster und Kirchen errichtet – galt Croix-Rousse als „Berg der Arbeit“, hier entstand ein frühindustrielles Zentrum der Seidenindustrie, daher die Anbindung per Standseilbahn, die bis 1960 betrieben wurde.

Der 1930 bei La Buire gebaute Triebwagen 50 blieb ein Einzelstück, der 1958 verschrottet wurde
GÜNTER STETZA/SLG. VDVA





In den Jahren 1934 bis 1936 beschaffte die OTL von den heimischen Ateliers Frémin sechs formschöne vierachsige Triebwagen mit Mitteleinstieg. Sie besaßen für den Einsatz auf Bergstrecken eine extra starke Motorisierung und standen bis 1958 im Einsatz. Die Aufnahme stammt aus dem Jahr 1949
 PETER BOEHM/SLG, AXEL REUTHER

1926 hatte das Schienennetz Lyons über 300 Kilometer Länge erreicht. Im Plan sind die Tramlinien Lila, die Kleinbahn-artigen Linien Rot, die Seil- und Zahnradbahnen Grün dargestellt

GRAFIK: ANTHONY BOSTVIRONNOIS/ANPASSUNGEN: SM

Am bergseitigen Ende der Standseilbahn bestand ab 1863 Anschluss zu einer Lokalbahn nach Trévoux mit Güter- und Personenbahnhof in beengter Lage. Nach stetig sinkender Bedeutung war mit dem Personenverkehr 1953 Schluss; der Güterbahnhof wurde 1975 geschlossen. Ganz verschwunden sind diese Strukturen nicht: Die Trasse der Standseilbahn wurde zu einem Straßentunnel umgebaut; Teile der Lokalbahn-Infrastruktur werden von der heutigen Metro C verwendet. Der Rest der Lokalbahn ist weitgehend verschwunden, auch wenn die Trasse noch vorhanden ist und bei neuen Bauwerken auf sie Rücksicht genommen wird. Die Strecke liegt mittig auf der Landzunge zwischen den beiden Flüssen und wäre eine ideale Verbindung zum Bahnhof Sathonay Rillieux.



Talstation der Zahnradbahn Saint Just. Sie entstand 1900 aus einer Standseilbahn und ist 1958 wieder in eine solche zurückgebaut worden

Aufstieg der ersten Straßenbahngeneration

1879 gründet Maître Messimy, ein Notar, die „Compagnie des omnibuses et tramways de Lyon“ (OTL) und übernimmt die Konzessionen der früheren CLO. Zügig werden 1880 und 1881 zehn Straßenbahnlinien eröffnet – die erste entlang der Saône als Konkurrenz zu den Personenbooten am Fluss. Sie fährt auf Normalspurgleisen mit „Hafermotor“ – erst ab 1894 löst die elektrische Traktion die Zugpferde ab. Darüber hinaus gibt es einige weitere Gesellschaften für den Vorortverkehr, teils meterspurig, teils mit Dampftraktion, teils Standseilbahnen, die nach und nach von der OTL übernommen werden.

Im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts ist die Gesellschaft auf ihrem wirtschaftlichen Höhepunkt. Die Einschränkungen des Ersten Weltkriegs und die darauffolgende Inflation sind eine entscheidende Zäsur. Im Jahr 1922 erreicht der Fuhrpark mit 549 Triebwagen und 442 Anhängern das Maximum. 1924 hat



Die Serie 301 bis 370, hier ein Wagen im Jahr 1949, waren knapp zehn Meter lange Zweiachser mit Sieben-Fenster-Wagenkasten. Die Serie wurde in den Jahren 1909 bis 1913 bei La Buire in Lyon gebaut. Sie bedienten nach 1945 die Linien 3, 7 und 10 und standen bis 1954/1955 im Einsatz

das Netz seine größte Ausdehnung; 1930 wird der Höhepunkt bei den Passagierzahlen erreicht: über 157 Millionen Fahrgäste!

Abstieg der ersten Straßenbahngeneration

In den 1930er-Jahren setzt der Niedergang der Straßenbahn ein – ab 1935 werden schwächere Linien auf O-Bus umgestellt. Stärkere Achsen sollten eigentlich die Tramway behalten, allerdings kann die Industrie keine modernen Straßenbahnwagen liefern. Im Jänner 1956 ist es mit der regulären Tram vorbei, nur noch als

Messezubringer werden einige Altwagen in Betrieb gehalten; zuletzt fahren sie im April 1958.

Mit der Stilllegung war das zweitgrößte Straßennetz Frankreichs Geschichte und mehr als 300 Kilometer in zwei Spurenbreiten gingen verloren. Dass dies überall in Frankreich geschah, war ein schwacher Trost. Zwar konnte danach, anders als in Deutschland, ohne „Vorbelastung“ die Straßenbahn ganz neu erfunden werden, die heutigen Netze sind aber trotz aller Euphorie nur ein schwaches Echo der früheren Pracht. In Lyon bedeutete die Stilllegung 40 Jahre „Straßenbahnflaute“ und

Talstation der Croix-Paquet-Standseilbahn: Die viergleisige Talstation ermöglichte Gütertransport. Sie war wegen der günstigeren Lage und ebensolcher Fahrpreise harte Konkurrenz für die „Ficelle“



Stadtseitige Front des Bahnhofs Perrach: Die drei Tunnel existieren bis heute. Links quert die Tram, im mittleren endet die Metro A und der rechte ist Fußgängern und Radfahrern vorbehalten



eine Chance für andere öffentliche Verkehrsmittel.

Eine Standseilbahn wird zur Metro C

Zurück nach Croix-Rousse, wo die erste Standseilbahn fuhr: Seit 12. April 1891 führte neben der Rue-Terne-Standseilbahn eine weitere Linie auf den Hügel, benannt nach dem Garten an der Place Croix-Paquet. Die Talstation der ersten Linie lag am Hang, was den Gütertransport erschwerte. Die neue Linie begann weiter unten und näher am Ufer der Rhône, was sie deutlich besser erreichbar machte – die direkte Konkurrenz wurde mit Kampfpreisen ausgetragen: Die Fahrscheine kosteten nur die Hälfte.

Beiden Bahnen koexistierten, bis 1960 erst die Rue-Terne-Bahn aufgelassen wurde. 1972 folgte die heruntergewirtschaftete Croix-Paquet-Bahn. Fast wäre auch diese Strecke zum Autotunnel geworden – das Projekt einer Metro für Lyon hat sie aber gerettet: Sie wurde umgebaut und 1974 als Zahnradbahn wiedereröffnet, bereits als Metro C bezeichnet und fuhr vorerst zwischen Croix-Paquet und Croix-Rousse. Ihre zwei kleinen Wagen wurden extra von der Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) und Asea Brown Boveri (ABB) angefertigt. Im Park von Croix-Rousse neben der Station wurde eine „Mikrowerkstatt“ gebaut.

Gleichzeitig mit dem Rumpfbetrieb wurde ein neuer Tunnel zum Hôtel de Ville gegraben, wo die Linie C ab 1978 mit der neuen Metro A verknüpft wurde. 1984 folgte die zweite Verlängerung nach Cuire. Die Linie C verläuft im Prinzip entlang der Trasse der alten Lokalbahn nach Trévoux, nun allerdings unterirdisch. Nur an der Endstation, wo auch das Depot liegt, taucht sie auf. Mit der Verlängerung erhielt die Bahn von Alstom fünf Doppeltriebwagen, welche denen der anderen Metrolinien ähnelten, aber mit Oberleitung und Zahnstangenantrieb ausgestattet waren. Die Altwagen wurden nach nur zehn Jahren ausgeschieden.

Immer wieder gibt es Forderungen, die Metro C entlang der ehemaligen Lokalbahn zu verlängern. Derzeit ist die Zukunft unklar: Die Züge kommen langsam in die Jahre – sogar ein Neubau der Strecke nach U-Bahn-Parametern steht im Raum. Der Betrieb ist in seiner jetzigen Form nicht erweiterbar. Die Züge und vor allem die Station Hôtel de Ville mit nur einem nutzbaren Bahnsteiggleis sind an der Kapazitätsgrenze.

Drei klassische Metro-Linien

Während die Metro C im Stadtverkehr von Lyon bis heute eine Nebenrolle

O-Busse

L Lyons O-Bus fährt seit 1935 und ist bis heute erhalten geblieben. Auch der O-Bus wurde, wie die Straßenbahn, in fast ganz Frankreich eliminiert; in Lyon, Saint-Etienne und Limoges überlebte er. In den 1950er-Jahren, Lyons O-Bus-Hochzeit, fahren 23 Linien – viele davon als Ersatz für Straßenbahnen. Noch heute gilt Lyon als Frankreichs „Hauptstadt der O-Busse“, wobei das Netz in den 1960er- und 1970er-Jahren deutlich geschrumpft ist. Erst ab 1976 wurden wieder Linien verlängert. Die Einfüh-

rung der Métro bringt Umstrukturierungen im Busnetz und erstmals wieder neu elektrifizierte Strecken. Seither geht es stetig bergauf: Die Betreibergesellschaft SYTRAL möchte bis 2026 sechs Verbrenner-Buslinien auf O-Busse umstellen und dafür mehr als 150 „In-Motion-Charging“-Trolleybusse kaufen. Diese Busse können einige Kilometer ohne Fahrdrat zurücklegen und die Batterie während der Fahrt unter Draht aufladen. Das künftige O-Bus-Netz soll auf 15 Linien anwachsen.



Schlange stehen für die Ablösung der Straßenbahn: In langer Reihe stehen O-Busse an der Endstation in der Avenue du Croix Rouse

Dreiachsiger Trolleybus des Herstellers Vetra auf der Linie 26: Der O-Bus-Betrieb wurde 1935 eröffnet und ab 1949 zum Ersatz der Straßenbahn stark erweitert. Er spielt noch heute eine bedeutende Rolle im Nahverkehr von Lyon

GÜNTER STETZA/
SLG. VDVA (2)

spielt, begann am 28. April 1978 mit der Eröffnung der zentralen Streckenteile der Linien A und B eine ganz neue Epoche. Eigentlich floss zu dieser Zeit viel Geld in den Ausbau der Pariser Schnellbahn RER und der Staat versuchte, die Metroprojekte von Marseille und Lyon gegeneinander auszuspielen – die jeweiligen Bürgermeister lobbyierten aber erfolgreich. Um Kosten zu sparen, wurden die Netze der beiden Städte gemeinsam ausgeschrieben. Nach Pariser Vorbild fahren die Züge auf gasgefüllten Gummirreifen. Der Wagenkasten ist in Lyon mit

2,89 Metern deutlich breiter als in der Hauptstadt und sorgt für wesentlich besseren Komfort. Anders als in Paris sind die meisten Stationen durch ihre seichte Lage gut erreichbar.

Zwanzig Jahre nach den Linien A und B kam die Linie D als Ergänzung dazu – nach einigen Startschwierigkeiten als automatische Linie ohne Fahrer. Als Besonderheit haben die Bahnsteige keine Sicherheitstüren: Ein unsichtbarer Teppich aus Infrarotstrahlen erkennt jedes Objekt größer als 15 Zentimeter und schaltet gegebenenfalls den Fahrstrom



In den 1940er-Jahren ist Beiwagen 810 auf der Linie 3 im Einsatz. Die Serie 801 bis 820 wurde 1910 von der Straßenbahn Oest Parisiennes übernommen. Die zweiachsigen Mitteleinstiegsbeiwagen waren mit Lenkachsen System Rechter ausgestattet und standen bei der Stadtgesellschaft OTL bis 1951 im Einsatz

aus. Die Linie ist die bisher erfolgreichste im Netz. Die teuren Schwierigkeiten bei der Einführung des automatischen Betriebs hatten einen Nebeneffekt: Eine Straßenbahn als deutlich billigeres Verkehrsmittel sollte die Metro ergänzen, zum ersten Mal kam diese Idee während des Kommunalwahlkampfes 1989 zur Sprache.

Derzeit haben die Fahrgäste der Linie B ein unangenehmes Déjà-vu: Die Linie wurde ebenfalls auf Automatik umgebaut. Seit 25. Juni 2022 wird sie fahrerlos betrieben – absolut nicht störungsfrei. Die Schwierigkeiten betrafen zeitweise das ganze Netz und waren so massiv, dass die TCL im Oktober 25 Prozent Rabatt auf die Monatskarten gewährte. Die Ausfälle gingen dabei nahtlos in die wegen der Verlängerungsarbeiten der Linie B geplanten tageweisen Betriebseinstellungen über – schwere Zeiten für die U-Bahn-Fahrgäste.

HARALD A. JAHN

Die hohen Kosten der Metro, aber auch das Umdenken in der französischen Verkehrspolitik, brachten ein klassisches Verkehrsmittel zurück ins Spiel: 1996 wurde die Entscheidung getroffen, wieder eine Straßenbahn zu bauen. Seitdem ist die Tram das aufstrebende Verkehrsmittel Lyons und neue Projekte benötigen bereits zweistellige Liniennummern! Lesen Sie dazu mehr in einer der nächsten Ausgaben des STRASSENBAHN-MAGAZINS!

Mit den Strecken nach Neuville („tram bleu“, im Plan LN) und Vaugneray („tram rouge“, im Plan LV) besaß Lyon zwei meterspurige elektrische Überlandstraßenbahnen, die 1932 beziehungsweise 1914 aus Dampfkleinbahnen entstanden. Die Farben Blau und Rot bezogen sich auf den Anstrich. Einer von sechs zur Elektrifizierung gebauten vierachsigen Triebwagen steht hier im Depot Fontaine

GÜNTER STETZA/SLG. VDVA (2)

