

VöV Zürich: Bildungsreise 1.-3.10.2012

Frankreich – innovatives öV-Land

Wo findet man topmoderne Trams in Regenbogenfarben mit einer Champagnerglas-Front? In der Stadt Reims natürlich in der Region Champagne-Ardenne! Diese Destination und Metz in Lothringen waren das Ziel einer Weiterbildungsreise des erweiterten VöV-Vorstandes vom 1.-3. Oktober 2012 zum Thema Tram und Bus in Agglomerationsräumen. Ein Dutzend Bildungshungrige aus dem VöV-Vorstand, von VBZ, vom ZVV und Amt für Verkehr sowie Tramplaner wollten über den Schweizer-öV-Tellerrand hinaussehen.

Perfekt organisiert wurde die spannende Reise von René Guertner, Projektleiter von Tram Zürich-West, kompetenter öV-Kenner und als in Metz Aufgewachsener ein französischkundiger „Guide“ - herzlichen Dank!

Waren es in Reims vor allem die zwei neuen Tramlinien, so war es in Metz der sich im Bau befindende neue Busway. Aber nicht nur das Hightech-Rollmaterial und die Infrastruktur interessierten, sondern ebenso, wie diese öV-Systeme funktionieren, wie die Infrastruktur projektiert und gebaut wurde und welche Betriebsstrukturen ihnen zugrunde liegen.

Was beide Städte verbindet ist ihr Verständnis als Verkehrsräume, die über die jeweiligen Kernstadtgrenzen hinausgehen: Reims Métropole mit bald 10 Gemeinden bzw. Metz Métropole mit gar 40 Gemeinden. In diesen Regionen leben je rund 250'000 Bewohner/-innen. Wir schwer wir uns hier in Zürich immer noch tun, die „Grenzen zu überschreiten“ beim Bau von Trambahnen.....

Trotz aller Unterschiede der Stadträume Reims und Metz mit weit weniger Bewohnern und eher magerem öV-Angebot im Vergleich zum Ballungsraum Zürich mit dreimal so vielen Bewohnern und einem hochentwickelten öV war es interessant zu sehen, wie andere analoge Fragestellungen angehen. Wo könnten Ansatzpunkte sein bei der Weiterentwicklung unseres Tram-, Bus- und S-Bahnnetz bezüglich Infrastruktur, Verkehrsmittel, Finanzierung und Betriebsstrukturen?

Reims (Champagne-Ardenne)



In Reims stehen zunächst die bunten - und bis jetzt aussen werbefreien - Trams und Busse ins Auge, die dort seit 2011 verkehren. Bei den zwei neuen und ersten Tramlinien von rund 11 km Länge fällt neben der Buntheit und der Champagnernase vor allem die Stromversorgung im Zentrum auf, welche über 2 km statt über eine Oberleitung über eine Stromschiene zwischen den Gleisen geschieht oder schöner französisch: Alimentation par sol (APS). Dabei steht jeweils nur der Teil unter Strom, wo auch ein Tram draufsteht. (Dieses Stromversorgungssystem findet inzwischen auch Anwendung in Bordeaux, Orléans, Angers, Dubai, Brasilia, usw.). Zudem wurde der Trambau in vorbildlicher Weise zur städtebaulichen Aufwertung genutzt (was wir natürlich auch beim Tram Zürich-West oder bei der Glattalbahn feststellen).

Reims hat den Bau der zwei Tramlinien und der Neuorientierung des Busnetzes auch dazu genutzt, andere Projektstrukturen als die klassischen anzugehen. Reims Métropole hat das ganze Projekt dem Konzessionär MARS (Mobilité Agglomération Rémoise) mit einer Vertragsdauer bis 2041 übertragen. MARS ist verantwortlich für Finanzierung, Planung, Bau und Betrieb von Tram und Bus - ein PPP (Public Private Partnership) mit sehr vielen Stakeholders! Alstom als Tramlieferant ist zudem verantwortlich für den Unterhalt. MARS hat wiederum einen Betreiber für Tram und Bus verpflichtet: CITURA nennt sich dieses Unternehmen, ein Kunstwort aus den Worten City und Future sowie dem alten Kürzel TUR (Transport Urbain Reims). Gemeinsam wird an radialen und tangentialen Netzentwicklungen gearbeitet.

Metz (Lothringen)



Im Gegensatz zu Reims setzt Metz auf moderne Busways - obwohl es bis ca. 1950 ein Tram betrieb. Metz Métropole hat dafür den Namen METTIS gewählt. Der Zufall wollte es, dass unsere Gruppe mit andern ausländischen Gästen (Barcelona, Birmingham, Antwerpen) zu einer offiziellen Präsentation dieses innovativen Busprojektes eingeladen wurde. Auf rund 18 km Länge werden ab 4. Oktober 2013 Diesel-Hybrid-Doppelgelenkbusse auf Eigentrassee verkehren und über absolute Vorfahrt an Kreuzungen verfügen vorläufig auf zwei Linien. Geplant ist ferner, die Busse vollautomatisch in die Haltestellen einfahren zu lassen um damit eine präzise Kantenanfahrt zu erreichen wie bei einem Tram. Wie schon in Reims fallen auch hier die farbenfrohen Aussenflächen der Fahrzeuge auf „Ni Bus ni tramway“- ein Verkehrsmittel, dass die Vorteile des Einen mit denjenigen des Anderen verbindet. Die Gesamtkosten für dieses innovative System betragen inkl. Trasse, Werkleitungen, Fahrzeuge, Depot und Leitstelle 271 Mio. €.

Peter Anderegg, Vize-Präsident VöV Zürich (mit Dank an den ‚Lektor‘ René Guertner)

Mehr Informationen unter <http://www.mars-reims.fr/> und <http://mettis.metzmetropole.fr/>