



Architektur in Bewegung

Die Designertram von Tours – ein neues glitzerndes Juwel im Schatzkästchen der französischen Stadtumbauten

Inzwischen sind es etwa 30 französische Städte, die sich im „Tramwayclub“ eingefunden haben. Tours kam Ende August 2013 dazu – hat aber einen neuen Höhepunkt der Extravaganz gesetzt, der nicht ganz leicht zu überbieten sein wird. Die Trasse der ersten Tramwaystrecke selbst ist mit ähnlichen Städten vergleichbar. Wie häufig in Frankreich liegt die Stadt an einem Fluss, der von einer historischen Brücke gequert wird. In diesem Fall ist es die Loire, und wie zB. in Orleans, Le Mans oder Rouen führt die neue Straßenbahn recht geradlinig entlang der zentralen Achse zwischen Fluss, Stadtzentrum und Bahnhof. In Frankreich gehört Unterleitung inzwischen zum guten Ton, und so ist auch hier die Stromzuführung im Zentrum in den Untergrund gewandert – das inzwischen zuverlässige APS-System (*Alimentation par Sol*, unterirdische Stromzuführung) macht im historischen Stadtbereich störende Oberleitungskabel unnötig.

Vom Bus zur Tram...

Seit den frühen 1990er-Jahren wurde eine Verbesserung des Transportsystems überlegt, Spurbusse waren eine Option, schlussendlich sprach sich SITCAT – *Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de L'Agglomération Tourangelle* – für eine klassische Straßenbahn aus. 2003 wurde der PDU – der *plan de déplacements urbains* – festgelegt, mit zwei sich kreuzenden Verkehrsachsen. Das Transportmittel selbst wurde dabei allerdings noch nicht definiert, vorerst



wurden Busspuren realisiert, die aber bereits auf Teilen der späteren Straßenbahntrasse angelegt waren.

2007 wurde dann aber der Bau einer echten Tram beschlossen. Die erste Linie sollte in Nord-Süd-Richtung verlaufen und die Stadtteile nördlich der Loire mit dem Zentrum und dem Bahnhof sowie der Gemeinde Joue les Tours im Süden der Stadt verbinden. Mit 29 Stationen auf 15 Kilometern erschließt die Linie damit mehr als 60.000 Einwohner, 30.000 Arbeitsplätze und 23.000 Schüler und Studenten – etwa 40% des Gesamtverkehrsaufkommens des Netzes soll damit von der Tramway bewältigt werden.

Nachdem im Dezember 2010 die *déclaration d'utilité publique*, die „Erklärung des Nutzens für die Öffentlichkeit“ festgeschrieben war, ging es dann recht zügig: 2011 Vorarbeiten und Baubeginn an einer neuen Brücke über den Fluss Cher, 2012 bereits Abschluss der Bauarbeiten und Lieferung der ersten Alstom-Straßenbahn, 2013 Komplettierung und Probefahrten, 31.8. dann die Eröffnung.

Mit Gesamtkosten von 433 mio Euro – etwa 28,8 mio Euro pro Kilometer – liegt das Projekt in der Mitte des in Frankreich üblichen Baukostenrahmens, der sich von etwa 15 mio (Besancon) bis fast 45 mio (Paris) bewegt.

Das Gesamtkunstwerk

All dies wäre aber noch nicht so besonders, hätte sich die Stadt nicht zu einem einzigartigen künstlerischen Gesamtkonzept für das neue Verkehrsmittel entschlossen. 2009 konnten die Bewohner der Stadt unter drei Fahrzeugdesigns wählen, wobei sich eine als „Cursor“ bezeichnete Form durchsetzte. Die Außenflächen des Wagens spiegeln die Architektur der durchfahrenen Straßenzüge – die Straßenbahnlinie wurde als „vierte Landschaft“ der Stadt entworfen. Nach dem Fluss Loire, den Gärten und dem architektonischen Erbe überlagert nun die Straßenbahnlinie die bestehenden Strukturen. Ganz bewusst wird die Trasse als verbindendes Element aufgebaut, während die verchromten Seitenwände der



Fahrzeuge die Wasseroberfläche der Loire zitieren, in der sich die Stadt spiegelt.

Ein außergewöhnliches Team von international erfolgreichen Designern, Künstlern und Architekten hat die Verantwortung für das Projekt übernommen. Sie sprechen von „mehr als nur einer Tram“ – sie sehen die Gestaltung als neues ausgleichendes Element zwischen der Geschichte, dem Urbanismus, der Benutzung der Stadt und der Bewegung in ihr – ein nachhaltiger Dialog zwischen dem Verkehr und dem Stadtraum soll es sein. Die akustischen Elemente – etwa die Glocke und Jingles der Stationsansagen – wurden extra von Louis Dandrel komponiert, der



auch 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 auch die bunten Bögen der Straßenbahnlinie 2 in Mulhouse stammen, hat mit seinem häufig wiederkehrenden Streifenmotiv die Stationen und Züge gestaltet. Die Streifen haben dabei nicht nur dekorative Funktion: sie zeigen an, wo sich die Türen der haltenden Züge öffnen. Die schwarz glänzende Front erinnert an eine lackierte Schatulle, die senkrechten Lichtbänder haben die Breite der Gleise, das Licht verfließt damit zeitweise mit dem Silber der Schienen – das verstärkt den Eindruck des „Cursors“, der sich durch die Stadt schiebt.



Es wäre nicht Tours, würden sich die Feinheiten im Innenraum des Fahrzeuges nicht fortsetzen: Der Zug ist asymmetrisch – mit einer eher gemütlichen Seite, und einer „härteren“. Und das ist wörtlich gemeint: je nach Stimmung kann man auf weicherer Polsterung, umgeben von sanften Holzoberflächen Platz nehmen – oder man wählt die coolere, glänzendere, härtere Seite. Dass bei alledem auch noch in jedem Zug unterschiedlicher Zierknöpfe, jeweils von Designstudenten entworfen zu finden sind, die Haptik der Haltestangen je nach Funktion unterschiedlich ist und sich das Licht im Innenraum je nach Jahreszeit im Farbton ändert ist dann eigentlich schon gar nicht mehr überraschend...





