

20250325 A) FAZ / 25. März 2025 / Marc Zitzmann / B) Tagesspiegel:

A) Autofahrer wollen sie nicht.

Gerade dürften die Pariser darüber abstimmen, ob 500 Straßen ihrer Stadt-künftig autofrei werden sollen. Allgemein gilt das Verkehrswesen von Paris als eines der besten weltweit. Zu Recht?

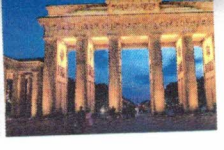
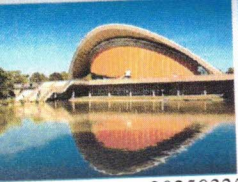
B) Kaum Zustimmung



So viel Ruhe war selten: Die Rue de Rivoli im Herzen von Paris während der Olympischen Spiele

Foto A

Forum Stadtbild Berlin e. V., Glienicker Straße 36, 14109 Berlin, +49 30 805 54 63, info@stadtbild-berlin.org;
<https://www.forum-stadtbild.org>; **Spendenkonto:** Berliner Sparkasse IBAN: DE80 1005 0000 2970 0970 98
AG Charlottenburg VR 22462 B,
Vorstand: Dipl.-Ing. Günter Bachert, Dr. Walter Lieberei, Wolfgang Schoele



Szene aus dem Pariser Verkehrs-wesen: In der vergangenen Silvesternacht wollte der Verfasser dieser Zeilen um halb drei Uhr vom neunten Arrondissement zurück ins heimische elfte. Eine Dreiviertelstunde zu Fuß, aber bloß neun Stationen mit der Metro – die Wahl war schnell getroffen. Ein erster Zug war dertart sardinenbüchsenvoll, dass an Einsteigen nicht zu denken war. Ein zweiter, der erst nach acht langen Minuten einrollte, ebenso; dito der dritte. Für den vierten und letzten in dieser Nacht, waren volle siebzehn Minuten Wartezeit angekündigt, nach Pariser Maßstäben eine halbe Ewigkeit. So zog der Verfasser dieser Zeilen zu Fuß los, versuchte sein Glück unterwegs mit zwei Taxifahrern (die ihn erwartungsgemäß mit scheeler Schnute stehenließen) und traf endlich kurz vor vier Uhr zu Hause ein – anderthalb Stunden nachdem er aufgebrochen war.

Was ist das für eine Weltstadt, die nicht einmal in der Silvesternacht fähig ist, Transporte für ihre Bewohner bereitzustellen? Nun, gemäß dem jüngsten Urban Mobility Readiness Index ist Paris die am zweitbesten platzierte unter siebzig ausgewählten Städten weltweit. Dieser Index des Oliver Wyman Forum und der kalifornischen Berkeley-Universität untersucht – zum sechsten Mal –, wie ausgewählte Metropolen rund um den Erdball Formen der Mobilität schaffen, die „integriert, innovativ, zugänglich, nachhaltig, kollaborativ und widerstandsfähig“ sind. Bewertet werden drei Kriterienfelder: die Anwendung neuer Technologien, das öffentliche Verkehrsnetz und die Umweltverträglichkeit des jeweiligen Systems. Paris, das seit 2019 in der Rangliste um dreizehn Plätze aufgestiegen ist, liegt im Gesamtschnitt um fast neun Prozent über dem europäischen Mittel und gut 18 Prozent über dem weltweiten. Nur San Francisco schneidet noch besser ab – und das nur dank seiner konkurrenzlosen Technophilie.

Der Pariser, stets miesmacherisch, frohlockt nun nicht, dass er in einer phantastischen Stadt lebt – sondern mault, dass es anderswo, wie's scheint, noch viel schlimmer ist. Dennoch wirft er, stets neugierig, einen frischen Blick auf seine mobile Umwelt. Die Metro ist, mit täglich weit mehr als vier Millionen Nutzern, oft überfüllt, fährt aber sehr regelmäßig (ungefähr alle zwei Minuten zu Stoßzeiten) und für einen Tarif, der wohlfeiler ist als in den meisten Städten mit ähnlichem Lebensniveau: 2,50 Euro der Einzelfahrschein. Was Paris indes einen Spitzenplatz in Sachen öffentliches Verkehrsnetz sichert, ist laut dem Urban Mobility Readiness Index der im Bau befindliche Grand Paris Express (GPE): die Erweiterung der Metrolinie 14 in Richtung Banlieue sowie die Schaffung von nicht weniger als vier neuen Linien in

der Hauptstadtregion Ile-de-France mit insgesamt 68 neuen Stationen – das größte Infrastrukturprojekt Europas. Die Linien 15, 16, 17 und 18 werden das Schienennetz der Metro um 200 Kilometer erweitern und sollen bis zu ihrer Fertigstellung 2031 mehr als 36 Milliarden Euro kosten.

Einen Vorgeschmack des GPE geben die zwölf neuen Stationen der Linie 14. Diese verbindet, die Stadt in einer Zackenlinie durchquerend, die Königsnekropole Saint-Denis im Norden mit dem Orly-Flughafen im Süden. Gleich der Gare Thiais – Orly des Architekturbüros Valode & Pistre mit ihrer spektakulären weißen Kreuzrippendecke sind mehrere der neuen Bahnhöfe architektonisch von Interesse. So insbesondere die Gare Saint-Denis – Pleyel von Kengo Kuma und die Gare Villejuif – Gustave Roussy

Auch in Dominique Perraults Gare Villejuif – Gustave Roussy hört man den Wind über den Gleisen pfeifen. Doch ungleich Kuma drückt sich der Autor der neuen Bibliothèque nationale de France sowie des Velodroms und der Schwimm- und Sprunghalle im Berliner Europa-sportpark mit Emphase aus. Dramatik!

von Dominique Perrault. Kuma ist der Autor von Tokios Nationalstadion sowie subtil kontextbezogener Kulturbauten in Aix-en-Provence, Besançon, Boulogne-Billancourt und Marseille. In Saint-Denis hat der Japaner einen Bahnhof entworfen, der einen zeitgenössischen Zen-Tempel evoziert. Glas, blitzendes Metall, dem Stöhnen näher sind als dem Singen. Der Bassbariton Andrew Moore gibt dem gebrechlichen Rassisten Paqui, der Barmherzigkeit mit Verrat vergilt, eine bis ins Falsett kriechende Öligkeit aus Sadismus und Intriganz. Sarah Aristidou, deren Sopran schon mehrfach als Stimmwunder auffiel, beeindruckt als Aquella Muchacha einmal mehr durch ihren extremen Stimmumfang, den sie nicht nur

Auftauchen aus 48 Metern Tiefe! 32 Rolltreppen, über Kreuz laufend in einem gigantischen Metallzylinder unter einem Glasdach mit Spinnennetzstruktur! Reflexionen und Vexierbilder – in Fritz Langs aktualisiertem Metropolis scheint hier Iron Man auf Spider-Man zu treffen. Am Tag unseres Besuchs glichen die wenigen Anwesenden nicht stumpf vorbeihetzenden Fahrgästen, sondern staunenden Humanoiden auf Architekturpromenade. An die Vorgabe der Verfasser der Architekturcharta des GPE, die Struktur, wo möglich, unverhüllt zu lassen und einen Wow-Effekt zu vermeiden, der auf die Länge ermüden könnte, hat sich Perrault nicht gehalten. Einzig eine Paulownia mochte er auf dem Vorplatz pflanzen – der veilchenduftende Kaiserbaum soll das Wahrzeichen aller

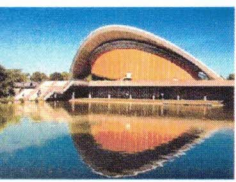
68 GPE-Bahnhöfe sein.

Wie nun sehen die künftigen Züge aus? Im Vorort Saint-Ouen-sur-Seine beantwortet die Fabrique du métro alle Fragen diesbezüglich. Der Ausstellungsort lässt sich in Person oder auch virtuell besichtigen. Sein Parcours illustriert alle Etappen der Entstehung der neuen Linien, vom Tunnelbau bis zur Gestaltung. Die Metros der Zukunft, erfährt man hier, sind breiter, passen ihre Beleuchtung der Tageszeit an und bieten WLAN und USB-Ladebüchsen. Sie bremsen elektrisch und speisen die so gewonnene Energie zurück ins Netz. Die geradlinigere Gleisführung verspricht weniger Rütteln und Schütteln; das Fahren im Stehen soll angenehmer werden. Auf den Quais endlich erhalten die Fahrgäste Informationen in fünf Sprachen und erfahren im Voraus, wo sie sich am besten platzieren, um in die am wenigsten stark besetzten Waggons einzusteigen.

Wer hätte da noch Lust, Auto zu fahren? Nur drei von zehn Stadtparisern besitzen ein solches Vehikel – und die Gemeindeverwaltung tut alles, um sie zu degoutieren. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf dem Périphérique, der täglich von 1,2 Millionen Fahrern benutzen Ringstraße, von 90 auf 80, dann 70, dann 50 Stundenkilometer; Einführung eines 5,5 Quadratkilometer großen innenstädtischen Sperrgebiets für den individuellen Durchgangsverkehr; Schaffung einer Großpariser Umweltzone mit zunehmend strengen Auflagen; höhere Parkgebühren für SUVs; Tag ohne Auto; aber auch Ansporn zur Bildung von Fahrgemeinschaft und Carsharing: Seit 2002 ist der Autoverkehr in Paris um weit mehr als die Hälfte zurückgegangen – und die Emission von Treibhausgas und von Feinstaub in einem noch stärkeren Maß.

Die Tage, da die Pariser Boulevards und Avenuen von qualmenden Metallstaub überquollen, sind lang vorbei. Und was noch an Benzinkutschen bleibt, wird weiter verdrängt: Am Sonntag haben sich bei einer Abstimmung zwei Drittel der (nur wenigen) Teilnehmer für den Vorschlag der Stadtverwaltung ausgesprochen, in den nächsten vier Jahren nicht weniger als 500 Straßen in allen Arrondissements autofrei zu machen und zu begrünen. Das lässt sich die Gemeinde eine neunstellige Summe kosten: zwischen 300.000 und 800.000 Euro pro Straße.

Doch trotz Halbierung des Pkw-Verkehrs hat sich – auf den ersten Blick paradoxerweise – der Busverkehr in den letzten Jahrzehnten drastisch verschlechtert. Zwei Statistiken: Im Jahr 2000 betrug die durchschnittliche Busgeschwindigkeit zu Stoßzeiten 15 Stundenkilometer; Ende 2024 waren es bloß noch 8,85. Noch ein paar Jährchen, und man kommt zu Fuß rascher vom Fleck. Ein Nutzerverband schätzte 2021, Busse verbrachten 39 Prozent ihrer Zeit im Stillstand. Und das nicht nur vor roten Ampeln, sondern



auch wegen Straßenbauarbeiten, wegen Lieferwagen, die „nur für zwei Minuten“ auf der Busfahrspur stehen bleiben, vor allem jedoch wegen Radfahrern, die den Weg verstellen. Das ist umso frustrierender, als die Pariser Busse formschön sind, klimatisiert, allesamt elektrisch oder mit Biomethan betrieben – und (noch) weniger teuer als die Metro! Doch kein Pariser nimmt mehr den Bus, wenn er pünktlich ankommen will. Allein zwischen 2018 und 2023 ist ein Drittel der Nutzer abgesprungen. Die Stadtverwaltung hat das Problem – endlich – erfasst und verspricht Abhilfe.

Kaum verhohlen geben ihre Vertreter auch zu, dass der Hauptgrund für die zunehmende Lähmung des Busverkehrs die lange Zeit einseitige Förderung des Radverkehrs war. Das Fahrrad: Wie eine invasive Spezies hat dieses fragile Gefährt ein scheinbar uneinnehmbares Territorium erobert – 1995 gab es in Paris gerade einmal sechs Kilometer Radwege. Und hat das gewonnene Land den eigenen Bedürfnissen angepasst: Die Lichterstadt soll bis 2026 knapp 500 Kilometer reine Radwege zählen, zuzüglich den (heute rund 1000) Kilometern, die Räder mit Autos und Bussen teilen. Die Einführung des Verleihsystems Vélib' war 2007 eine Sensation, eine Sache für Snobs, Selbstmörder und Spitzensportler – heute gibt es fünf Mietservices für (auch elektrische) Räder, viele Pariser besitzen gar ihren eigenen Drahtsessel. Auf einem solchen legen sie mehr als elf Prozent ihrer Wege zurück; für nur noch vier Prozent steigen sie ins Auto. Doch werden 53 Prozent der Strecken weiterhin auf Schusters Rappen bewältigt: Paris bleibt, der frechen Radfahrer ungeachtet, das Paradies der Fußgänger.

Schlecht steht es hingegen um Bewegungsbehinderte. Frankreichs Kapitale ist eine alte, sehr dicht bebaute Stadt. Die überirdischen Verkehrsmittel Bus und Tram sind heute in Gänze für Invaliden zugänglich, die Metrolinien des GPE werden es ebenfalls sein. Aber die „historische“ Untergrundbahn bildet eine schier unüberwindliche Hürde. Gänge ziehen sich endlos, es geht treppauf, treppab, trotz des guten Willens des Begleitpersonals ist Metrofahren für Bewegungsbehinderte oft nervenzehrend. Offiziell sind lediglich neun Prozent der Stationen für sie eingerichtet (laut Verbänden sogar bloß deren drei) – gegen ein Drittel in der kaum jüngeren Londoner Tube. Allein für die Linie 6, die teils oberirdisch verläuft und drum etwas weniger schwierig anzupassen wäre, wurden die nötigen Arbeiten auf 600 bis 850 Millionen Euro und eine Dauer von fünfzehn Jahren veranschlagt. Doch soll man ganze Linien renovieren oder lieber einzelne strategische Stationen wie Hauptumschlagplätze? Und was ist strategisch? Sind es Sta-

tionen nahe Krankenhäusern und Bildungsstätten nicht auch?

Neben dem Hauptproblem der mangelnden Behindertengerechtigkeit der Metro steht Paris laut dem Urban Mobility Readiness Index noch vor anderen Herausforderungen. Manche Bewohner klagen über Licht- und Lärmverschmutzung, andere über ungenügende Ladeinfrastrukturen für Elektroautos – in beiden Bereichen ist die Entwicklung indes klar positiv. Schwieriger dürfte es sein, den Rückstand gegenüber San Francisco aufzuholen, was Investitionen in Künstliche Intelligenz zwecks Forschung zur Mobilität von morgen betrifft. Als selbst ernannte natürliche Intelligenz möchte man dem Großpariser Verkehrsbetrieb RATP da raten, einstweilen schon einmal mehr Züge in der Silvesternacht bereitzustellen.

Kaum Zustimmung Paris will Straßen von Autos befreien

VILLE DE PARIS
POUR OU CONTRE
végétaliser et rendre piétonnes
500 nouvelles rues
réparties dans tous les quartiers?
VOTEZ LE 23 MARS
Toutes les infos sur paris.fr
Cityz



20250325 Tagesspiegel: Kaum Zustimmung Paris will Straßen von Autos befreien



An der Abstimmung über 500 autofreie Straßen in Paris nahmen nur wenige Einwohner teil. Foto: dpa/Rachel Boßmeyer

Autos sollen bald aus etlichen Straßen von Paris weichen. In einigen Vierteln gibt es Gegenwind. Und eine wichtige Hürde gibt es für die autofreien Straßen noch. Hunderte Pariser Straßen sollen künftig für Autos gesperrt werden. Dafür sprach sich bei einer Bürgerbefragung in der französischen Hauptstadt am Wochenende eine Mehrheit aus.

An der Abstimmung beteiligten sich allerdings gerade einmal vier Prozent der knapp 1,4 Millionen eingetragenen Wähler. Jetzt gehe es um die Umsetzung, sagte die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo. Doch trotz des Wahlerfolgs ist das Vorhaben noch nicht in trockenen Tüchern.

500 Straßen sollen begrünt werden. In den kommenden Jahren könnten damit 10.000 Parkplätze wegfallen. Autofahrer müssten sich auf Umwege einstellen. Welche Straßen zur grünen Fußgängerzone werden, soll nun lokal geklärt werden. In jedem der 20 Stadtviertel dürften es etwa 25 sein. Die Umsetzung wird wohl drei bis vier Jahre dauern.

Die meisten Wege legen die Pariser zu Fuß zurück, das Auto nutzen sie auf innerstädtischen Strecken nur selten. Seit 2002 ist der Autoverkehr in Paris um fast 50 Prozent gesunken. Dennoch nehmen Autos laut Stadtplanungsamt noch immer mehr als die Hälfte des öffentlichen Raums ein.

Das Vorhaben könnte ganz schnell scheitern

Seit Jahren ist Paris unter seiner sozialistischen Bürgermeisterin Hidalgo um eine grüne Verkehrswende bemüht und gilt vielen als Vorbild. Bereits jetzt sind etwa 220 der mehr als 6000 Pariser Straßen autofrei. In weiten Teilen der Stadt gilt Tempo 30, in der Innenstadt gibt es neuerdings eine Zone, in der Durchgangsverkehr verboten ist. Im April 2023 ließ die Stadt über das Verbot von E-Tretrollern zum Leihen abstimmen und im Februar 2024 über höhere Parkgebühren für schwere Autos. Die Beteiligung war auch damals äußerst gering.

Trotz der zahlreichen Vorteile, die das Rathaus lobt, sind nicht alle für die Schaffung neuer autofreier Straßen. In drei Stadtvierteln stimmten die Bewohner mehrheitlich dagegen. Die konservative Opposition warnte zudem, die Straßensperrungen könnten Händler und sogar den Rettungsdienst einschränken. Außerdem seien damit enorme Kosten verbunden. Der Stadtregierung warfen die Konservativen Propaganda und eine Kommunikationskampagne vor. Mit dem Werben von „Gartenstraßen“ habe sie die Bürger für dumm verkauft.

Besonders relevant ist die Kritik, weil bereits im nächsten Jahr in Paris gewählt wird. Die Konservativen könnten dann das Rathaus übernehmen. Ob sie die Umwandlung der autofreien Straßen dann fortführen, ist ungewiss. Hidalgo meint jedoch, die Abstimmung gebe einen klaren Hinweis über die Ausrichtung der Pariser. Sie wollten mehr Begrünung. (dpa)