



Der Traum des neuen Fabrens: So soll der öffentliche Personennahverkehr die Stadt beglücken. Autos sieht man nur am Rande, das wird auf dieser Skizze gewiss kein Zufall sein.

Eine Stadt auf neuen Spuren

Metz ist keine Megacity. Die Menschen tragen keinen Atemschutz, und der Himmel ist so blau wie andersorts auch. Trotzdem droht der Kollaps, der Stillstand durch Stau. Denn Metz ist eine Metropole. Als solche bezeichnen Forscher Städte, die eine Region dominieren. Verkehrswege funktionieren dort wie Arterien im Körper. Verstopfen sie, droht der Infarkt. In Metz hat man mit der Notoperation begonnen.

Das Krankheitsbild war seit Jahren bekannt. Etwa 230 000 Menschen leben im Stadtverband. Nicht alle wohnen im Zentrum, aber alle müssen da durch, hat es den Anschein. Metz ist das Nadelöhr für die Pendlerkarawanen aus dem ländlichen Umland. Wer im Süden wohnt und im Norden arbeitet, muss durch die Stadt. Gleiches Szenario in Ost-West-Richtung. Ein Vermächtnis der Römer. Sie machten Metz zu einer der größten Städte Galliens und zu einem Verkehrsknoten ersten Ranges. Ein Zustand, der bis heute andauert. Natürlich gibt es einen öffentlichen Nahverkehr. Doch auch die Busse zuckeln im Schrittempo durch die zentrale Altstadt. Das ist schön für Touristen, für Pendler ist es das nicht.

Ein attraktiveres Angebot müsse her, entschieden die Stadtväter schon vor Jahren. Eines, mit dem sich 80 Prozent aller Arbeitsplätze erreichen ließen. Jahrelang stritten sie in Metz um die Frage, ob dies auf der Schiene oder der Straße zu schaffen sei. Letztlich entschied man sich für etwas Neues: für Busse, die aussehen wie Züge. Und für Schienen, die aussehen wie Straßen. Es ist eines der größten ÖPNV-Projekte Frankreichs: Mettis lautet sein Name. 2010 war

Die ostfranzösische Stadt Metz revolutioniert ihren öffentlichen Nahverkehr. Dieselhybridzüge fahren durch die Stadt. Auf Rädern und eigenen Betonrassen.

Von Alex Mannschatz



Stolze Vorfahrt, schicke Farben für das Mammutprojekt: Der belgische Bushersteller Van Hool baut die Fahrzeuge für Mettis. Siemens und MAN liefern die Motoren.

Fotos Gugu Mannschatz, Metz Métropole, Hersteller

Baubeginn, starten soll es Ende 2013. Das System basiert auf zwei Linien mit einer Gesamtlänge von 23 Kilometern. Linie A führt von den Vorstädten im Norden durchs Zentrum hindurch in den Westen. Linie B verläuft vom Osten kommend durch die City in den Süden. Auf einem knapp sechs Kilometer langen Teilstück verlaufen die Linien parallel. 37 Haltestationen wird es geben. Zum Start rechnet die Kommune mit 25 000 Passagieren täglich. Mittelfristig sollen es 36 000 werden.

Die Busse baut der belgische Hersteller Van Hool. 27 Fahrzeuge hat die Stadt bestellt. Das Besondere: Es handelt sich durchweg um

elektrisch angetriebene Dieselhybridbusse. Der im Heck platzierte Selbstzünder ist hierbei nicht der Antriebsmotor, sondern an einen Generator gekoppelt, der den Saft für den Elektromotor liefert. Die Linie zapft seine Energie aber noch aus anderer Quelle. Ein weiterer Generator wandelt die Bremsenergie in nutzbare Antriebsenergie um und speichert sie in Akkus auf dem Dach. Als Akkus vorgesehen sind sogenannte Superkondensatoren. Diese können große Energiemengen schneller speichern als Batterien und bei Bedarf sehr schnell wieder freisetzen. Also ideal für den Anfahr-Brems-Rhythmus von Omnibussen.

In dieser Konstellation sei eine Verbrauchssenkung um 25 Prozent gegenüber normalen Bussen möglich, sagt der Hersteller. Ein Viertel weniger Kraftstoff, ein Viertel weniger CO₂, das Ganze auch noch sehr leise. Bestätigt sich das in der Praxis, ist es sensationell. Die 24 Meter langen und 3,30 Meter hohen Wagen sind allerdings ordentliche Kolosse. Schon leer wiegt jeder dieser Doppelziehharmonikabusse knapp 23 Tonnen. Hinzu kommt das Gewicht von bis zu 150 Fahrgästen, weshalb die Busse auf einer Spezialbetontrasse rollen müssen. Seitlich begrenzen etwa 20 Zentimeter hohe Kanten die sandfarbenen Fahrbahnen, die sich auch für Rettungsfahrzeuge nutzen ließen.

Verkehrsplaner aus aller Herren Ländern geben sich derzeit in Metz die Klinke in die Hand. Zuletzt kam eine Delegation aus Neukaledonien. Nur mal schauen, versteht sich. So schlecht kann es um Europa ja dann wohl doch nicht stehen. Die Gesamtkosten belaufen sich voraussichtlich auf gut 207 Millionen Euro. Etwa ein Zehntel des Volumens entfällt auf die Fahrzeuge. Finanziert wird das Projekt zum größten Teil aus Darlehen mit Laufzeiten zwischen 25 und 35 Jahren. Hauptkreditgeber ist die Europäische Investitionsbank (EIB). Sie wird 80 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Weitere 75 Millionen Euro kommen aus nationalen und europäischen Förderprogrammen, der Rest aus einer in Frankreich erhobenen Transportsteuer („Versement Transport“). Eine solche zahlen Unternehmen in Kommunen mit mehr als 20 000 Einwohnern zweckgebunden zur ÖPNV-Finanzierung.

Gegner des Projekts gibt es angesichts dieser Zahlen zur Genüge. Einzelhändler fürchten um ihre Umsätze während der Bauteilzeit, Anwohner um ihre Ruhe, Kammerer um ihre Budgets. Dennoch waren vor Jahresfrist laut einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts BVA zwei Drittel der Metzger für das Projekt. Franzosen denken pragmatisch. So ist es weniger der finanzielle Kraftakt, der sie beunruhigt, als das kaum mehr zu überblickende Bau-



Züge auf Rädern: Die Doppelgelenkswagen benötigen eigene Trassen aus Beton.

stellennetz. Die Planer selbst stellen rund um die Uhr ihre Hiobsbotschaften ins Netz. Baustellen-App, SMS-Staumelder, Webcam: Wer will, taucht online ein ins tägliche Verkehrschaos. An etwa dreißig Stellen in Metz wird gebaut, gebaggert und gebohrt, was das Zeug hält. Tiefbaufirmen errichten zudem an verschiedenen Punkten große Parkplätze für die Pendler. Man rechnet mit etwa 8000 Fahrzeugen von Umsteige-

willigen. Als im November am Messegelände die erste Haltestation vorgestellt wurde, kam immerhin so etwas wie Richtigstellung auf. Entworfen hat sie der renommierte Designer Marc Aurel. Alle Stationen sind barrierefrei zugänglich und lichtdurchlässig überdacht. Die Scheiben tragen spezielle Beschichtungen zum Schutz vor Sonnenstrahlen, jede Konstruktion hält Windgeschwindigkeiten von 180 km/h stand.

Stürme dieser Art wird es vermutlich in Metz nie geben. Es geht um die Botschaft: Seht her, was wir können. Die Finanzierungszusage der EIB im letzten Sommer kam daher einem Ritter Schlag gleich. „Sie ist Beweis dafür, dass der Großraum Metz solche strukturellen Investitionen bewältigen kann“, frohlockte der Präsident des Stadtverbandes, Jean-Luc Bohl. Eine Bewertung der Sinnhaftigkeit überließ er den Geldgebern. EIB-Vizepräsident Philippe de Fontaine Vive beruhigte die Bedenkenträger: „Das Projekt steht für Innovation und trägt zu einer nachhaltigen Raumentwicklung bei. Es bietet den Bürgern ein alternatives Verkehrsmittel, das ihre Lebensqualität verbessert.“

Bis es so weit ist, wird den Bürgern in Metz auch abseits der Baustellen noch einiges abverlangt. „Mettis braucht Ihre Stimme“, warb der Betreiber vor Weihnachten. Es ging um ein Casting für die zukünftige Stimme der Stationen. Die Aufgabenstellung war ähnlich ambitioniert wie das Projekt selbst. Die Bewerber mussten in sonorer Tonlage den Zungenbrecher „Prochaine station Georges Bernanos“ vortragen. Wer lispelte, fiel durch.

SCHLUSSLICHT



Amtlich bestätigt

VON LUKAS WEBER

Was kommt dabei heraus, wenn schlampige Polizisten, ein lustloser Rechtsanwalt und eine bockige Versicherung aufeinandertreffen? Ein teures Ärgernis. Alltäglicher Bagatelunfall in einem Taunusstädtchen. Um den Verkehr nicht zu behindern, wird die Unfallstelle geräumt (erster Fehler). Die Zeugen fahren derweil weiter (zweiter Fehler). Wir waren in eine Vorfahrtsstraße eingebogen und längst in Geradeausfahrt, der Gegner kam aus der zweiten Reihe angebraust und wollte sich hineinquetschen. Seine Beifahrertür ist konkav, unser linker Kotflügel verbeult. Polizei kommt, macht Fotos und geht. Der Fall scheint klar. Der Sachbearbeiter der gegnerischen Assekuranz, es eine von der Sorte, bei der man hoffentlich nicht versichert ist, sagt am Telefon, nachdem er sämtliche Unterlagen erhalten hat, er brauche nur noch ein Gutachten zur Schadenshöhe. Wird erledigt (dritter Fehler). Danach ist er nicht mehr zu erreichen. Statt den Schaden zu regeln, schickt er in monatlichem Abstand vier Schreiben, in denen er nach Informationen fragt, die er längst hat. Und als ein halbes Jahr vergangen ist, besorgt er sich endlich den Polizeibericht. Im dem steht Sonderbares: Der Unfallpunkt liegt jetzt zehn Meter zurück an der Einmündung. Zusammenstoß im rechten Winkel wegen Missachtung der Vorfahrt, heißt es. Dass ein Fahrzeug, das einem anderen mit der Front in die Seite fährt, die Schäden vorne und nicht seitlich haben muss, sei zwar richtig, belehrt der Rechtsanwalt. Vor Gericht brauche er aber ein Gutachten zum Unfallhergang. Das lohne nicht. Also auf den Kosten für Anwalt, Sachverständigen und Schaden sitzengeblieben. Merke: Wenn die Polizei das sagt, sitzt die Nase eines Autos an der Seite. Wer schützt uns eigentlich vor den Ordnungshütern?

TECH TALK

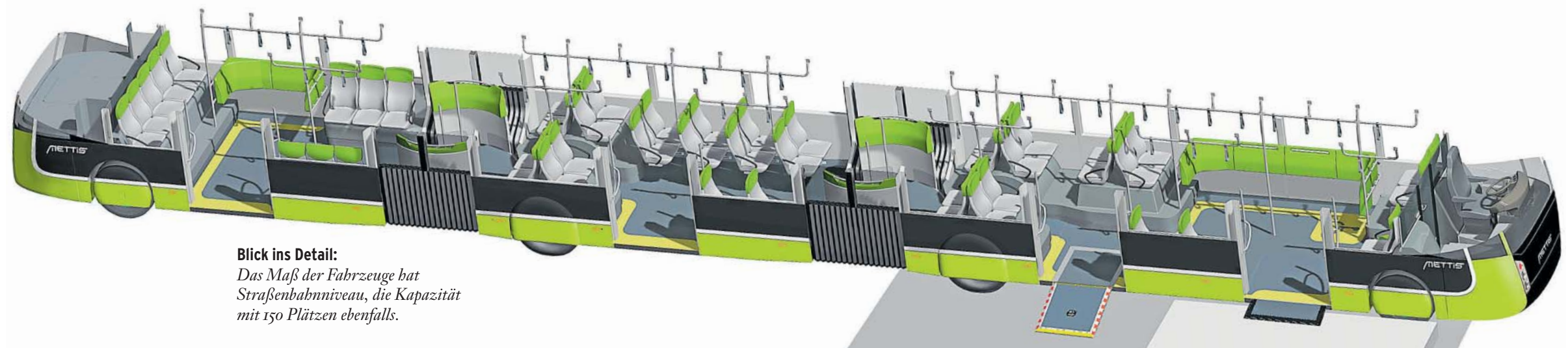
Samsung: Top oder Flop

VON MICHAEL SPEHR

Das war die schlechteste Produktvorstellung aller Zeiten“, twitterte Robert Scoble, einer der angesehensten amerikanischen Technikjournalisten, am Freitag. Zuvor hatte Samsung in New York sein neues Oberklasse-Smartphone Galaxy S4 vorgestellt. Die Reaktionen der internationalen Medien sind vernichtend. „Eine verpasste Gelegenheit“, schimpfen die einen, „eine Einladung an HTC und LG, wieder um den Spitzenplatz in der Androidliga zu kämpfen“, die anderen. Hat Samsung alles verkehrt gemacht? Tatsächlich ist das S4 kaum von seinem Vorgänger S3 zu unterscheiden. Es bleibt bei der billig wirkenden Plastikummantelung und der hauchdünnen Rückseite. Allerdings bietet das neue S4 nun eine HD-Auflösung, einen schnelleren Prozessor und viele Helferlein, die andere Androide nicht haben. Samsung hat sich für eine besutmene Modernisierung seines Spitzenproduktes entschieden. Mehr als 40 Millionen Geräte des S3 wurden bislang verkauft. Da macht man keine Experimente. Dafür gibt es prominente Vorbilder: Auch bei der Neuauflage des iPhone 5 haben Journalisten und Analysten den fehlenden Mut von Apple beklagt. Top oder Flop entscheidet sich vom 1. April an, wenn das S4 in den Handel kommt.

HINWEIS DER REDAKTION

Ein Teil der in Drinnen & Draußen besprochenen Produkte wurde der Redaktion von den Unternehmen zu Testzwecken zur Verfügung gestellt oder auf Reisen, zu denen Journalisten eingeladen wurden, präsentiert.



Blick ins Detail: Das Maß der Fahrzeuge hat Straßenabniveaue, die Kapazität mit 150 Plätzen ebenfalls.