

© Serge Demailly

Depot- und Werkstattgebäude Comte de Falicon

Nizza, Frankreich

Die Tramlinie 1 in Nizza

Von der Autobahn im Norden zur Altstadt im Süden oder entlang der Bucht? Die Diskussionen im Stadtrat zur ersten Tramlinie sind vorbei; seit kurzem ist die Strecke eingeweiht. Für das Depot war im felsigen Hang zwischen Wohnblocks und Umspannstation noch Platz.

von Sebastian Redecke

Der Neuanfang ist gemacht und bereits heute für die Stadt ein Erfolg. Am 24. November 2007 eröffnete die Tramlinie 1 auf einer Länge von 8,7 Kilometern mit 21 Haltestellen. Sie wird von den Bewohnern mehr angenommen als erwartet, fährt zu Stoßzeiten alle vier Minuten und gehört wie selbstverständlich zum Stadtbild von Nizza, der fünftgrößten Stadt Frankreichs mit rund 350.000 Einwohnern, einschließlich der Vororte sind es über eine halbe Million. Das Projekt ist in einem engen Zusammenhang zu sehen mit dem teilweise schon über fünfzehn Jahre laufenden Straßenbahnprogramm zahlreicher Städte des Landes, zum Beispiel in Nantes (Heft 39.2000), Orléans, Straßburg, Lyon, Bordeaux, Grenoble, Montpellier und sogar in einer kleineren Stadt wie Le Mans.

In Nizza gab es eine Vorgeschichte, denn schon am 13. Januar 1900 fuhr die erste Straßenbahn auf den Gleisen des „Réseau des Tramways de Nice et du Littoral (T.N.L.)“. Innerhalb von zwanzig Jahren wuchs das Netz auf 11 Linien an. Wie in anderen Städten wollte man die Tram dann nicht mehr, da sie – damals noch deutlich langsamer unterwegs – den Straßenverkehr zu sehr „blockierte“. Die letzte Fahrt der Linie 7 fand am 10. Januar 1953 statt. Damit war die Geschichte der Tram zu Ende. Die Strecken wurden durch Busse ersetzt.

Die vom Meer zurückgesetzten Stadtteile von Nizza liegen meist an Hängen. Die Linie 1 mit den silbernen Niederflurbahnen der „Communauté d’Agglomération Nice Côte d’Azur“ führt von Norden einen Hügel hinunter in das Zentrum, erreicht hier westlich des alten Hafens fast die Promenade des Anglais und verläuft dann am Boulevard Jean Jaurès entlang des gedeckelten Flusses Paillon, macht einen Schwenk nach Osten zur Universität an der Rue Maréchal Vauban und führt dann wieder ein Stück nach Norden (Seite 27). Die Endhaltestelle Pont Michel liegt im Stadtgebiet „Bon Voyage“; von hier bietet sich ein imposanter Blick hinauf zum Mont-Gros, auf dem sich die 1880–92 erbaute Sternwarte des Pariser Opern-Architekten Charles Garnier erhebt, mit einer Kuppel von Gustave Eiffel. Eine Verlängerung der Linie bis zum Krankenhaus Pasteur und später den Fluss Paillon entlang in die nordöstlich gelegenen Vororte ist vorgesehen. Eine zweite und dritte Linie werden folgen; die

ARCHITEKTUR
Marc Barani

BAUHERRSCHAFT
C.A.N.C.A.

TRAGWERKSPLANUNG
Sudequip

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR
François Navarro

FERTIGSTELLUNG
2007

SAMMLUNG
Bauwelt

PUBLIKATIONSDATUM
03. Juli 2008



© Serge Demailly



© Serge Demailly



© Serge Demailly

Linie 2 soll „in zweiter Reihe“ entlang der Bucht durch die Stadt verlaufen und im Westen bis zum Flughafen und weiter nach Cagnes-sur-Mer führen. Die deutlich kürzere Linie 3 ganz im Westen von Nizza wird das Stadtentwicklungsgebiet in der Ebene längs des Flusses Var erschließen. Die Planungen gehen davon aus, dass schon 2020 das komplette Netz auf 36 Kilometer Länge fertig sein wird, doch gibt es bereits jetzt erhebliche Verzögerungen beim Projekt der Linie 2, da die Kosten stetig steigen und es nun auch noch Überlegungen gibt, die Strecke direkt entlang der Promenade des Anglais zu führen, um dieser damit wieder eine größere Bedeutung zu schenken. Außerdem sorgen einige Geschäftsleute der Stadt, die angesichts der zu erwartenden großen Baustellen um Einbußen fürchten, dafür, dass sich die Entscheidungen hinziehen.

Ein Faktor, der im Rahmen des Straßenbahn-Projekts von Seiten der Stadt immer wieder genannt wird, ist – neben der Reduzierung des Autoverkehrs – die Belebung von Teilen der Innenstadt. In diesem Zusammenhang ist auch das erklärte politische Ziel von Relevanz, alle wichtigen städtischen Einrichtungen im Zentrum zu belassen.

Beim dargestellten Text handelt es sich um eine Kurzfassung

DATENBLATT

Architektur: Marc Barani
Mitarbeit Architektur: Cyril Chenebeau (Projektleitung), Michel Pautrel (Bauleitung), Alex Amarrurtu, Erwann Lefranc, Philippe Reach, Alejandra Jorre, Fabien Durbano, Julie Assus
Bauherrschaft: C.A.N.C.A.
Tragwerksplanung: Sudequip
Landschaftsarchitektur: François Navarro
Fotografie: Serge Demailly

Maßnahme: Neubau
Funktion: Sonderbauten

Fertigstellung: 2007

PUBLIKATIONEN

Bauwelt Linie 1 in Nizza, Bauverlag BV GmbH, Berlin 2008.


© Serge Demailly


© Serge Demailly


© Serge Demailly

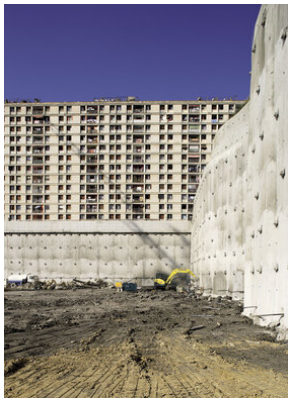
Depot- und Werkstattgebäude Comte de Falicon

AUSZEICHNUNGEN

Mies van der Rohe Award 2009, Finalist



© Serge Demailly



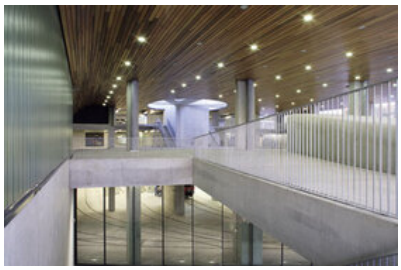
© Serge Demailly



© Serge Demailly



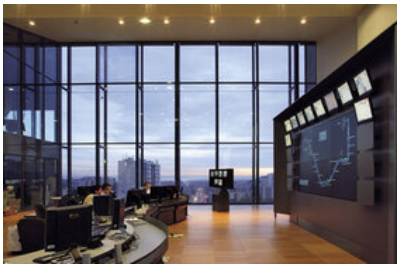
© Serge Demailly



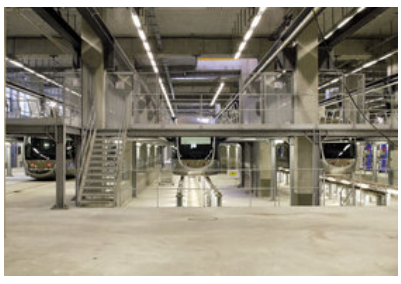
© Serge Demailly



© Serge Demailly



© Serge Demailly



© Serge Demailly



© Serge Demailly

Depot- und Werkstattgebäude Comte de Falicon



© Serge Demailly