VCD Landesverband Saarland

Der Paris-Rad-Test:
Radmitnahme im Zug & gelebte Verkehrswende

Hallo, ich bin Werner Ried und war einst Bewohner des Pariser Faubourgs St. Antoine (12. Arrondissement). Zum Wiedersehen mit der tollen Stadt bin ich Ende März in den ICE nach Paris gestiegen. Die Besonderheit dabei: mein Fahrrad war mit von der Partie... Im schnellen Hochgeschwindigkeitsverkehr mit ICE und TGV ist es eigentlich nicht möglich, das Rad mitzunehmen. Mein Test der Stadt Paris zur Verkehrswende war daher zugleich auch der Mitnahme-Test des Fahrrades im Zug. Anstelle der klassischen Radmitnahme bei der Bahn ist für die Hochgeschwindigkeitszüge TGV und ICE zwischen Paris und Deutschland nur die Radmitnahme in einer großen Fahrradtasche möglich.

Hier mein Resümee zu den Vorbereitungen, zur Zugfahrt und dann natürlich zu meinen Erfahrungen auf den Pariser Straßen.

Die große Fahrradtasche

Ich versuche, das Fahrrad in die Tasche zu bekommen. Viel abmontieren oder verdrehen möchte ich nicht. Das Vorderrad muss aber in jedem Fall raus und separat in die Tasche. Dazu noch den Sattel ganz runter schieben und den Lenker so verdrehen, dass er parallel zum Rahmen steht. Der Reißverschluss geht gerade noch zu. Ein Lenkergriff guckt aber oben noch raus. – Was sich erst später rausstellt: clever ist, auch ein Pedal aus der Kurbel zu drehen; das ergibt mehr Spielraum zum Unterbringen der Tasche im Zug.

Das Tragen der vollen Radtasche geht erstaunlich gut. Über die eine Schulter hängt die kleine Fahrradtasche mit meinen wenigen Reiseutensilien; das Rad hängt in seiner Tasche über die andere Schulter. Damit balanciere ich zum Aufzug und zum Bahnsteig, dann weiter in den Regionalzug und bei Ankunft im Saarbrücker Hauptbahnhof die wenigen Meter weiter zum Bahnsteig des ICE. Das abstehende Pedal drückt mir unangenehm in die Hüfte. Noch ein Grund, es vorher rauszuschrauben.

Dann rein in den ICE. Ich habe Wagen 22 gebucht, 2. Klasse. Der Einstieg klappt, doch wohin mit der großen Tasche? Oben in die Gepäckablage klappt nicht – zu groß, zu schwer, zu gefährlich. Die recht großzügigen Gepäckfächer im ICE reichen auch nicht, um das Rad hineinzuschieben. Ich stelle die flache Tasche davor ab. Und siehe da, es gibt keine Probleme abgesehen von einem Umfaller bei der Fahrt über ruckelige Weichen. Die Zugbegleiter nehmen keine Notiz von der Tasche. Und „Schwupp“ nach kaum zwei Stunden stehe ich am Bahnsteig von Paris Est. In einer Ecke abseits der vorbeiströmenden Reisenden baue ich dann alles aus der Tasche wieder zu einem fahrtüchtigen Rad zusammen. Es kann losgehen...

Paris – neu erfunden

Allerdings: In Paris regnet es in Strömen, Pech gehabt. Ich stürze mich dennoch ins Abenteuer: Per Rad durch Paris. Zunächst möchte ich einen Besuch bei der Deutschen Zentrale für Tourismus nahe Gare St. Lazare abstatten.

Ich radele misstrauisch aus dem Bahnhof auf den Boulevard de Strasbourg. Und wirklich, es gibt neue, abgetrennte Radwege. Laut Openstreetmap bietet sich Richtung Westen eine freigegebene Einbahnstraße „Rue des Petites Écuries“ und weiter die „Rue Richer“ an. Diese Einbahnstraßen zeigen Markierungen für mich als Radler in Gegenrichtung. Allerdings sind hier alle gewohnten Mindestbreiten unterschritten und die Fahrt im Gegenverkehr braucht nicht nur jede Menge „sang froid“ und Wagemut, sondern auch höchste Konzentration.

Rue du Havre am Gare St. Lazare mit Radwegen

Die Laster- und Autofahrer sind zwar vergleichsweise entspannt. Anstelle von Rechthaberei und Getöse hilft hier wirklich nur die richtige Mischung aus Vorsicht, Umsicht und Entspanntheit. Spaß macht das aber nicht. Dann die „Rue du Havre“: Ich traue meinen Augen nicht, tatsächlich führt hier eine neu asphaltierte Fahrradstraße direkt auf den Bahnhof St. Lazare zu. Rechterhand führt die Rue d’Amsterdam als verkehrsberuhigte Straße weiter bis zum Place Clichy. Wo sind die Autos hin, die hier sonst alles verstopft und verpestet haben?

Das Verkehrsaufkommen ist eindeutig geringer als ich es aus der Zeit vor rund 15 Jahren in Erinnerung habe. Und tatsächlich gilt grundsätzlich überall Tempo 30! Nur wo es explizit ausgeschildert ist, darf bis zu 50 km/h schnell gefahren werden. Einige Achsen in der Stadt sind als “Axe 50“ ausgewiesen.

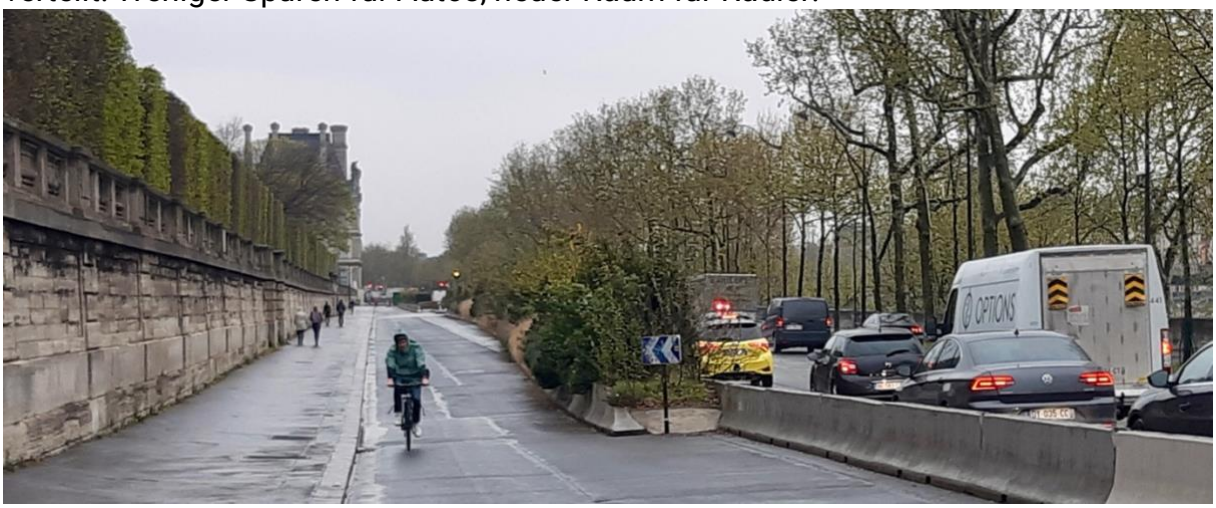
Die verkehrsberuhigte Rue d 'Amsterdam

Die Pariser Ost-West-Fahrrad-Achse
Ein Höhepunkt der zu beobachtenden Veränderungen in Paris sind die Radwege über die Champs Elysées und vor allem auf der Rue de Rivoli. Letztere ist quasi eine Fahrradstraße mit zwei großzügigen Spuren in beide Richtungen. Der Autoverkehr muss sich mit einer Restfläche begnügen. Das kennen wir aus deutschen Städten bisher umgekehrt: Radler und Fußgänger begnügen sich mit dem Restraum, zugleich Aufstellort für Verkehrszeichen, Straßenlaternen, Mülltonnen und andere Hindernisse. Ich brauche eine Weile, um zu verstehen, wie großzügig die Stadtverantwortlichen hier für den Radverkehr gedacht und ihre Stadt umgestaltet haben.

Ein Foto sagt mehr als tausend Worte:

Rue de Rivoli, rechterhand der Park der Tuileries (Nordseite) kurz vor dem Louvre

Auch zwischen Louvre und Seine haben die Städteplaner den Straßenraum neu verteilt: Weniger Spuren für Autos, neuer Raum für Radler:



Südseite der Tuileries: Auch hier mehr Raum für Radler und Fußgänger

Die Seine zurückerobern: Rad und Ruhe, Raum fürs Flanieren

Auch die Uferstraßen der Seine (aus Saarbrücker Sicht die „Stadtautobahn“ in Paris) gibt es so nicht mehr für den Autoverkehr, wohl aber für den sanften Verkehr:

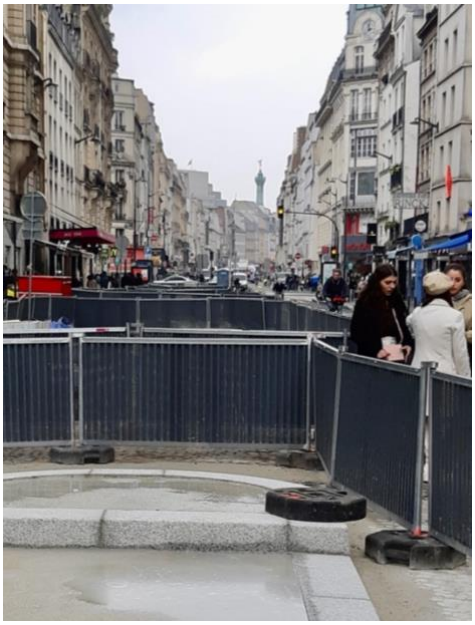
Die Seine-Uferstraße dient nur noch dem un-motorisierten Verkehr!

Aus meinen Pariser Jahren ab 2002 bis etwa 2009 kannte ich die recht ambitionierten städtebaulichen Programme in Paris unter dem Moto „Paris respire“ (Paris atmet auf), „Paris Plage“ (sommer-saisonale Verbannung des Kraftverkehrs auf den Uferstraßen) und auch das Umwandeln von Parkplätzen in „espaces civilisés“. Ruhender Verkehr gilt in Paris somit klar als „unzivilisierter Raum“.

Was ich bei dieser Reise aber beobachte, übersteigt meine Erwartungen und Hoffnungen auf eine gelungene Verkehrswende: Paris macht Ernst. Hier wird nicht geschwätzt und lamentiert wie in Deutschland, hier wird gehandelt.

In den Paris Stadtvierteln und Faubourgs verschwinden ganze Parkstreifen und Straßen im bisherigen Sinne. Der Rückbau der vom Kraftverkehr dominierten Flächen findet systematisch statt. Die Stadt gestaltet sich neu zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität, Grünflächen, Fußgängerbereichen und Radwegen. Die Bewohner „intra-mouros“ das heißt, jene die tatsächlichen Anwohner, unterstützen den politischen Kurs von Bürgermeisterin Anne Hidalgo. Deren Strategie ist, alle Bedürfnisse des täglichen Bedarfs ohne Auto innerhalb von 15 Minuten erreichen zu können. – Kritik kommt von den Einpendlern aus der Pariser Banlieue und von Taxifahren. Letztere waren bei meiner Tour gerade im Streik angesichts der gestiegenen Benzinpreise.

Neues Leben und mehr Aufenthaltsqualität in allen Stadtteilen
In meinem Lieblingsviertel, der Faubourg St. Antoine mit seinen einst von Handwerkern genutzten Hinterhöfen, staune ich über die Ruhe. Die Autos sind schlichtweg verschwunden oder in ihrer Anzahl mindestens halbiert. Am Marché d’Aligre herrscht kein Autochaos mehr; im Boulevard St. Antoine finden gerade die Arbeiten statt, um den Raum für Autos zu reduzieren.



Der Rückbau von Flächen des Kraftverkehrs auf dem Boulevard St. Antoine dürfte bis Sommer wohl abgeschlossen sein.

Lastenräder auf dem Boulevard Sebastopol / Strasbourg: Die Verbindungsachse zwischen Gare de'Est und der Stadtmitte

Ein Hinterhof in der Vorstadt St. Antoine, einst Zentrum der Handwerker aus der Auvergne: Tischler, Schreiner, Möbelbauer....

Gare de Lyon, mein früherer Arbeitsplatz von 2002-2006 ist dank einer raffinierten Schleuse nur für un-motorisierte Zweiräder erreichbar.

Wer fährt in Paris Fahrrad?

Ich sehe in Paris Radlerinnen und Radler aus allen sozialen Schichten egal ob jung oder alt, mit oder ohne Lastenrad und Kindersitz. Es gibt recht viele Pedelecs und einige Hippster-Räder – Es handelt sich aber ganz klar nicht nicht um eine Modeerscheinung sondern um echtes Bedürfnis nach Zweiradmobilität ohne Lärm

und Gestank. Daher beobachte ich auch bei strömendem Regen ich viele Menschen auf ihren Rädern. Das Rad und die Verkehrswende sind im Pariser Alltag ganz und gar angekommen.

Die Organisation des Verkehrs erfolgt in der stoischen Ruhe und Gelassenheit ganz so, wie es einst Ulrich Wickert bei seiner spektakulären Überquerung der Place de la Concorde als Fußgänger schon gezeigt hat. Ruhig Blut, Souveränität und Gelassenheit sind Grundprinzipien im Gewusel aus Autos, Radlern und Fußgängern. Viele nehmen die Ampeln eher als Empfehlung wahr. Wenn aber jeder weiß, dass die Garantie auf Respekt der Verkehrsregeln fehlt, lässt sich offenbar entspannter damit umgehen.

Radverkehr ist nicht nur etwas für Nerds und Freaks: Jung und alt steigen auf das Rad um.

Im Pariser Rathaus residiert die Lichtgestalt der Verkehrswende: Bürgermeisterin Anne Hildago

Am Collège Paul Verlaine im Faubourg St. Antoine findet demnächst überhaupt kein Autoverkehr mehr statt (Paris, 12è).

Rückweg zum quasi Bahnhof mit Heimatgefühl Gare de l'Est: Auch hier führt eine großzügige Radspur vorbei...

...die auch auf der Südseite zum Nebeneingang ihre sympathische Fortsetzung auf Kosten motorisierten Verkehrs findet.

An dieser Stelle im ICE der 1. Klasse hat meineTasche noch am besten hingepasst. DieSitzneigung ist nicht beeinträchtigt. Offiziell erlaubt ist es aber nicht im Gegensatz zum Rad in der Tasche im TGV.

VCD
Landesverband Saarland

Werners* praktische Tips: Paris per Bahn und Rad

Saarbrücken-Paris per TGV oder ICE in weniger als 2 Stunden:

Abfahrten:
montags bis freitags in der Regel um 8, 11, 15 und 21 Uhr,
samstags 9, 13, 15 Uhr,
sonntags 13, 15, 21 Uhr
die 15 Uhr-Abfahrt in der Regel als TGV, sonst ICE.

Tickets:
ab 34,90 € (günstige Tickets bei nachfrage-schwachen Zeiten wie Di, Mi, Do und auf der 21-Uhr-Abfahrt)

Radmitnahme:
Mitnahme als Faltrad oder in einer Tasche mit Maximalmaßen 130 x 90 cm (Schweizverkehr 120 x 90 cm)
Keine Liegeräder, Dreiräder, Tandems, Lastenräder, Anhänger
Details im Video der SNCF (französisch):

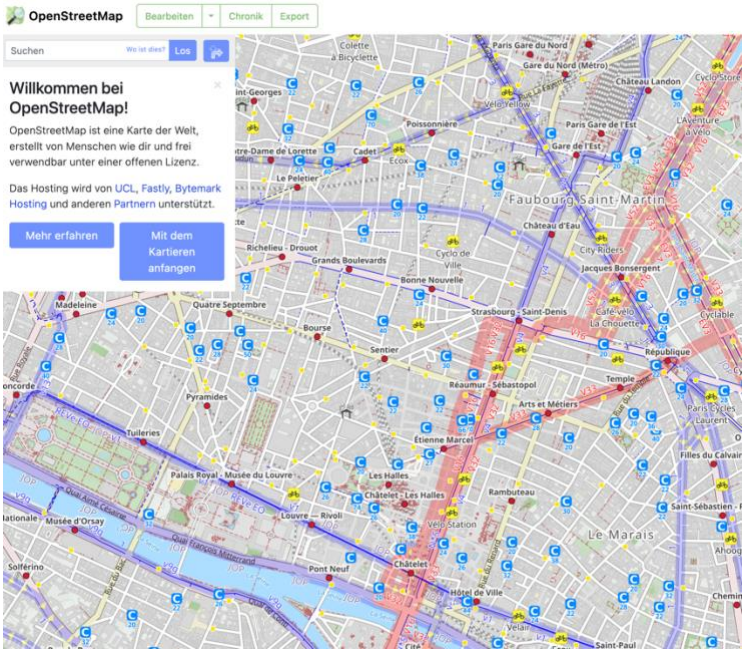
Radachsen in Paris zum Ausprobieren:
Ab Gare de l'Est, am besten den Ostausgang nehmen
- über Boulevard de Strasbourg/Sebastopol nach Süden bis zur Rue de Rivol
- alterativ entlang des Canal St. Martin bis zur Seine oder nach Norden

Ost-West-Radachse zwischen Arc de Triomphe über Champs Élysés, Place de la Concorde, Rue de Rivoli bis Bastille und demnächst weiter bis Nation

Seinufer beiderseits als kombinierte Fuß-/Radbereiche

Schwieriger: Einbahnstraßen geöffnet in Gegenrichtung (oft nervig / zu eng)

Gute Karte auf openstreetmap.org → Layer „Radfahrerkarte" oder „CycloOSM"



**Werner Ried ist VCD-Vorstandsvize im Saarland und Verkehrsgeograph. Er arbeitete von 2002 bis 2013 im Eisenbahnprojekt für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Paris und Deutschland.*