

Verkehrswende

Wo Autos nur noch geduldet werden

Mit der Vision eines grünen Paris kämpft die Bürgermeisterin Anne Hidalgo um ihre Wiederwahl. Sie will 170.000 Bäume pflanzen und Straßen zu Fußgängerzonen machen.

Von **Marlene Thiele**

10. März 2020, 16:54 Uhr / [181 Kommentare](#)



In Frankreichs Hauptstadt triumphiert das Fahrrad. © Leo Patrizi/Getty Images

Geht es nach Anne Hidalgo, ist das Paris von morgen grün. Mit einer Vision kämpft die Bürgermeisterin der französischen Hauptstadt um ihre Wiederwahl: Parkplätze werden zu Gärten umfunktioniert, direkt vor der Haustür wird Rasen gesät. Zwei Kinder spielen an einem kleinen Bach, auf einer Bank sitzen Leute und lesen, ein paar andere trainieren an einer Sprossenwand. Die dahinterliegende Straße ist vor allem für Menschen reserviert, die radeln oder zu Fuß gehen. Autos werden nur noch in Schrittgeschwindigkeit geduldet.

Noch gibt es diese Straße nicht, der gezeichnete Entwurf ist Teil der Kampagne Hidalgos. Ganz Frankreich wird am 15. und 20. März seine kommunalen Vertreterinnen und Vertreter wählen. Aktuelle Umfragen rechnen in Paris mit einem Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Anne Hidalgo von der Parti socialiste und der Republikanerin Rachida Dati. Während Dati Sicherheit und Sauberkeit in den Mittelpunkt ihrer Kampagne stellt, bleibt Hidalgo ihrem ökologischen Kurs treu.

Sie will Paris zur "Stadt der Viertelstunde" machen. Alles, was man im Alltag

braucht, soll fußläufig zu erreichen sein, egal, wo man sich befindet. Wenn der Park, der Arzt und der Lebensmittelladen um die Ecke sind, könnten die Bewohner öfter aufs Auto oder den Bus verzichten. Das erhöhe die Lebens- und Luftqualität der Stadt und mache Paris umweltfreundlicher.

Noch ist Paris eher eine Stadt der guten Stunde. Viele Menschen pendeln für die Arbeit ins Stadtzentrum oder in die Banlieues. Manche verstopfen mit ihren Autos Innenstadt und Stadtautobahn, die meisten nutzen den Nahverkehr. "*Metro, boulot, dodo*" (Metro, Arbeit, schlafen) ist die Dreifaltigkeit des Pariser Lebensrhythmus. Der Ausschnitt aus einem Vers des französischen Dichters Pierre Béarn ist zum Synonym des französischen Großstadtalltags geworden.

Anne Hidalgo arbeitet daran, Paris grüner und lebenswerter zu machen

[<https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-03/luftverschmutzung-paris-autoverkehr-buergermeisterin-anne-hidalgo>]. Zunächst war sie als stellvertretende Bürgermeisterin für die Stadtplanung zuständig, 2014 wurde sie dann selbst ins Amt gewählt. Die inzwischen 61-jährige Politikerin der Parti socialiste ist die erste Bürgermeisterin der französischen Hauptstadt. Im Kampf gegen Feinstaub und Kohlenstoffdioxid verbannte Hidalgo die umweltschädlichsten Autos, Busse und Laster aus der Stadt, kündigte das Verbot von Dieselfahrzeugen ab 2024 an und setzte auf E-Mobilität. Die Leih-E-Autos Autolib haben ihren Betrieb 2018 wegen zu großer Verluste eingestellt, aber es rollen schon jetzt Hunderte Elektrobusse über die Pariser Boulevards.

Die werden immer enger, denn Hidalgo braucht Platz für Radwege. Dann soll Paris auch zur "Weltstadt des Fahrrads" werden. Davon ist die Stadt noch weit entfernt, Radfahren gilt hier als lebensgefährlich [<https://www.zeit.de/zeit-magazin/2018/27/fahrradfahren-europa-paris-essen-nimwegen-staedte-reisen>]. Mehrere wichtige, dreispurige Straßen haben keinen eigenen Fahrradweg und Radfahrer müssen sich die Busspur mit Taxis, Polizeiautos und Krankenwagen teilen. 32 tödliche Fahrradunfälle gab es 2019. Das klingt nach wenig für eine Millionenstadt, liegt aber vor allem daran, dass die Pariser nicht oft aufs Rad steigen – trotz flächendeckend verfügbarer Leihfahrräder. Das änderte sich im letzten Winter. Der französische Fahrradnutzerverband *Fédération française des Usagers de la Bicyclette* maß, dass während des Streiks der öffentlichen Verkehrsmittel 2,6-mal mehr Radfahrer unterwegs waren als zur gleichen Zeit im vorherigen Jahr. Obwohl Metros, Trams und Busse wieder fahren, gibt es noch immer mehr als doppelt so viele Radler als vor dem Streik. Jean-Sébastien Catier vom Radfahrerverband Paris en Selle vermutet, dass das vor allem auf die neuen, sicheren Fahrradwege zurückzuführen ist. Seitdem Anne Hidalgo im Amt ist, wurde das Wegenetz auf 1.000 Kilometer erweitert. Damit hat Hidalgo ihr selbst gestecktes Ziel von 1.400 Kilometern nicht ganz erreicht, trotzdem spricht Paris en Selle von einem "historischen Wendepunkt des Radsports".

Sollte Hidalgo wiedergewählt werden, will sie sich auch die letzten 400 Kilometer vornehmen. Paris soll von Radwegachsen durchzogen werden, sodass Radfahrer auch über weite Distanzen gut vorankommen.

Und sie will Bäume pflanzen. 20.000 waren es in der letzten Amtsperiode, 170.000 sollen in den nächsten sechs Jahren kommen. Hidalgo plant vier große Stadtwälder, etwa vor dem Pariser Rathaus, vor der Oper und vor dem Gare de Lyon, und rund 200 Quadratmeter große Grünflächen überall in der Hauptstadt. Außerdem sollen Straßen zu bepflanzten Fußgängerzonen umgebaut werden.

Der Aufschrei war groß

Ein berühmtes Beispiel dafür gibt es schon: die Voie Georges-Pompidou, eine ehemalige Schnellstraße, die Ost und West verbindet und bei der Eröffnung 1967 als Meilenstein eines autogerechten Paris gefeiert wurde. Einst fuhren dort 43.000 Autos täglich. Schon vor Hidalgos Amtszeit wurde die Straße im Sommer für einige Zeit zur Flaniermeile für Fußgänger, seit 2016 bleibt die Sperrung ganzjährig bestehen. Damals war der Aufschrei groß, inzwischen gilt die Entscheidung als einer der größten Erfolge Hidalgos und wird auch von ihren politischen Gegnern nicht mehr infrage gestellt. Unten an der Seine gibt es jetzt Bars und kleine Läden, Leihfahrradstationen und Sportgeräte. Knapp 2 Millionen Menschen vertreten sich jährlich am Seine-Ufer die Beine oder genießen einen sommerlichen Apéro.

Sollte Hidalgo wiedergewählt werden, will sie sich die nächste Straße vornehmen: die Boulevard périphérique, die Ringautobahn, die seit 1973 um Paris herumführt. Hidalgo will die Höchstgeschwindigkeit senken und die drei Spuren pro Richtung neu verteilen: Autos, in denen nur eine Person sitzt, dürfen dann nur noch eine Spur nutzen, die zweite Spur ist für Busse und Fahrgemeinschaften reserviert und auf der dritten Spur soll es Fahrradwege, Bürgersteige und Grünflächen geben. Die Autopendler müssten dann noch längere Fahrtzeiten in Kauf nehmen, Fahrgemeinschaften bilden oder auf den Nahverkehr umsteigen. Dieser wird schon jetzt ausgebaut, vor allem, um auch die Menschen in den Vororten zu erreichen. Bis 2030 entstehen für rund 38,5 Milliarden Euro 200 Kilometer neue U-Bahn-Strecken.

Aber eigentlich soll das Pendeln ganz überflüssig werden, denn die "Stadt der Viertelstunde" umfasst auch den Arbeitsplatz in nächster Nähe. Eine schwierige Aufgabe – nach einer passenden Wohnung muss man auf dem angespannten Wohnungsmarkt lange suchen. Hidalgo hat in den vergangenen sechs Jahren ein Mietkontrollsystem eingeführt, um überteuerte Mieten zu verhindern, und 40.000 Sozialwohnungen geschaffen. Wird sie wiedergewählt, sollen 15.000 weitere dazukommen. Außerdem will sie eine

Immobilien-gesellschaft gründen, um der Mittelschicht erschwingliche Mieten zu ermöglichen, und dafür sorgen, dass 30.000 Touristenwohnungen wieder dem Mietmarkt zugeführt werden.

Paris verändert sich – und doch sind die Mietpreise für viele weiterhin kaum zu bezahlen, Radfahrerinnen und Radfahrer fühlen sich noch immer nicht sicher genug und Hunde suchen mancherorts lange nach einem Baum. Sollte Anne Hidalgo die Wahl gewinnen, erwarten sie große Aufgaben.

STARTSEITE › [<https://www.zeit.de/index>]