

Tunis: Stadtbahn auf Expansionskurs

[aus Ruhr-Schiene 02/2002: herausgegeben von PRO BAHN Regionalverband Ruhr]

Tunis. (td) Obwohl Tunis schon im 9. Jahrhundert vor Christi entstand, stand die heutige Hauptstadt der Republik Tunesien über ein Jahrtausend im Schatten des übermächtigen Karthagos. Erst Ende des 7. Jahrhunderts begann mit der Zerstörung Karthagos der Aufstieg Tunis' zum heutigen unumstrittenen Zentrum des Landes. Karthago ist heute ein Vorort.

Mit ungefähr 600.000 Einwohnern im Stadtgebiet und etwa zwei Millionen im Großraum lebt rund ein Viertel der Bevölkerung hier. Sogar die Hälfte aller Industriebetriebe ist hier angesiedelt.

Sowohl die hervorragend erhaltene Medina (Altstadt) aus dem 9. Jahrhundert wie auch die von der französischen Protektoratsverwaltung Ende des 19. Jahrhunderts aufgebaute Neustadt (Innenstadt) liegen eingezwängt auf einem Landstreifen zwischen dem Salzsee Sebket Sedjoui im Südwesten und dem Lagunensee von Tunis im Osten, der ebenfalls im vorletzten Jahrhundert durch den Bau eines Kanals mit dem Mittelmeer verbunden wurde.

Moderner Stadtbahnbetrieb

Bedingt durch diese Lage dehnt sich die Stadt heute nur in nördliche und südliche Richtung aus; der Individualverkehr in der Neustadt kollabiert regelmäßig, die ebenso große Altstadt mit ihren engen Gassen ist für PKW unmöglich zu durchqueren. Somit war es dann auch kein Wunder, dass die Stadtverwaltung schon vor gut dreißig Jahren den Plan fasste, eine moderne Stadtbahn in die Vororte nördlich und südlich der Neustadt zu bauen. 1985 war es dann so weit: Als eine der ersten modernen Stadtbahnen der Welt nahm die Linie 1 der Société du Metro Léger de Tunis (SMLT) im Jahre 1985 den Betrieb auf. Das Projekt hatte übrigens Siemens komplett durchgeführt.

Die Strecke verbindet den Hafen (Station Tunis-Marine) mit dem zwischen der Alt- und der Neustadt gelegenen Hauptbahnhof (Station Place Barcelone) und dem Vorort Ben Arous im Süden. Anschließend gingen die Linien 2 bis 4 in Betrieb. Sie beginnen am Hauptbahnhof, überqueren den Prachtboulevard Avenue Habib Bourguiba und erreichen den Platz der Republik am nördlichen Rand der Neustadt. Von dort aus führt die Linie 2 nach Ariana, während die Linien 3 und 4 die Medina in einem Bogen nördlich umfahren und in Den Den (Linie 4) bzw. Ibn Khaldoun (Linie 3) enden. Als vor wenigen Jahren der Streckenast nach Ibn Khaldoun ab der Station Les Jasmins bis nach Intilaka verlängert wurde und eine neue Linie 5 Place Barcelone–Intilaka eingeführt wurde, reichten die Kapazitäten am Hauptbahnhof nicht mehr aus; seitdem fahren fast alle Züge der Linie 4 statt zum Hauptbahnhof wie Linie 1 auch zum Hafen.

Trassenführung

Es ist den Planern gelungen, alle Linien unabhängig vom Individualverkehr zu trassieren, in der Neustadt allerdings nur in Form einer eingleisigen Schleife zwischen dem Platz der Republik und dem Hauptbahnhof, die die Linien 2 bis 5 im Uhrzeigersinn befahren. Durch die Führung der Linie 4 zum Hafen ist leider eine etwas schwierige Situation für die Fahrgäste entstanden. Die geänderte

Linie 4 muss kurz vor dem Hauptbahnhof links abbiegen, um zur Endstation Tunis Marine zu gelangen; auf der Rückfahrt nach Den Den kann sie hingegen den Hauptbahnhof anfahren.

Alle Stationen sind oberirdisch angelegt; sie haben Hochbahnsteige sowie Schranken an den Ein- und Ausfahrten in die Stationen, die sich nur bei Ein- oder Ausfahrt einer Bahn öffnen, so dass der Zugang für Fahrgäste nur an den besetzten Kassenhäuschen vorbei möglich ist. Der Zustieg ist sowohl in Fahrtrichtung rechts als auch links möglich, und zwar an vielen Stationen gleichzeitig, was den Fahrgastfluss beschleunigt.

Tariflich ist jede Linie in drei Teilabschnitte unterteilt; das Einzelticket für 1–2 Abschnitte kostet 0,280 Dinar (ca. 22 Cent), drei Abschnitte kosten 0,410 Dinar (ca. 32 Cent). Der Umstieg innerhalb des Metronetzes ist möglich; Tagestickets gibt es nicht, Monatskarten hingegen schon.

An den Stationen Place Barcelone und Tunis-Marine ist der Umstieg zur Eisenbahn und zu den Bussen der Gesellschaft SNT, die dort große Busbahnhöfe angelegt hat, hervorragend. Einen gemeinsamen Tarif gibt es jedoch nicht. Fahrpläne hängen nur auf den großen Busbahnhöfen aus; sie sind für Europäer sehr schwer zu lesen, da die Haltestellen nur arabisch angeschrieben sind; die arabischen Ziffern benutzen wir ja glücklicherweise auch, so dass Taktzeiten gut zu ermitteln sind. Die Stadtbahnlinien 1, 2 und 4 fahren täglich von 5 Uhr morgens bis gegen Mitternacht. In den Verkehrsspitzen morgens wird im 5-Minuten-Takt gefahren, mittags und abends bis gegen 20 Uhr alle 7,5 Minuten, ansonsten alle 12 Minuten, spätabends nur noch im Halbstundentakt. Die Parallellinien 3 und 5 fahren jeweils in etwas dünneren Takten, wobei Linie 3 gegen 20 Uhr den Verkehr zugunsten von Linie 5 einstellt. Das überaus erfolgreiche Stadtbahnnetz wird ständig ausgebaut. So soll bis 2005 Linie 1 um 6,7 km nach El Mourouj (80.000 Einwohner) im Süden verlängert werden. 15 neue achtsichtige Fahrzeuge sind schon bestellt.

Eisenbahnverkehr

Im Eisenbahnbereich gibt es zwei S-Bahn-Strecken, die elektrische der TGM (Tunis–La Goulette–La Marsa), die am Bahnhof Tunis-Marine startet und überwiegend im 12-Minuten-Takt nach Osten in Richtung Mittelmeerküste führt, und eine Diesel-S-Bahn der staatlichen SNCFT, die vom Hauptbahnhof aus entlang der Hauptstrecke in Richtung Süden bis Borj Cedria führt. Sie wird ganztägig im 20-Minuten-Takt befahren, wobei während der Verkehrsspitzen beschleunigte S-Bahnen hinzukommen, die teilweise einen 5-Minuten-Takt erzeugen.

Die Hauptstrecke nach Sousse, Monastir, Gabès und Gafsa wie auch die Bahn nach Kasserine im Südwesten des Landes hat Meterspur. Bis Sousse fahren übrigens die schnellsten Meterspurzüge der Welt. In Richtung Osten zur algerischen Grenze und nach Norden (Bizerte) wird auf Normalspur gefahren. Beide Systeme treffen im Hauptbahnhof von Tunis aufeinander, der ein Kopfbahnhof ist.

Der Busverkehr ergänzt das Stadtbahnnetz hervorragend. Die Hauptlinien verkehren im Allgemeinen im 10-Minuten-Takt, für seltener fahrende Buslinien sind feste Anschlüsse fahrplanmäßig vorgesehen. Überörtliche Bedeutung haben vor allem die Linien in westliche Richtung, wohin weder Stadtbahn noch S-Bahn fahren. Probleme bereiten dem Europäer hier die Zusatzbuchstaben, die den Hauptliniennummern hinzugefügt werden, denn dafür werden natürlich arabische Buchstaben benutzt, die dann auch noch links der Ziffern stehen.