



Die neueste Straßenbahnlinie in Paris ist auch die letzte: Die T10 in Plessis-Robinson, historisierende Architektur wird bei Neubauprojekten immer beliebter.

## Paris investiert Milliardenbeträge in den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs

Mit der Eröffnung der Linie T10 und den drei Tram-Trains T11 bis 13 ist das Ausbauprogramm der Straßenbahnen im Großraum Paris weitgehend abgeschlossen. Investiert wird aber weiterhin: Mit dem Grand Paris Express baut Paris einen neuen Weg in die Zukunft, die klassische Métro erhält ein Upgrade.

Jahrzehntelang wurde der Pariser Verkehr von der Métro getragen, ergänzt durch ein Busnetz, das bis 1966 an Sonntagen nur stark eingeschränkt verkehrte. Erst 1962 begannen die Bauarbeiten für die S-Bahn (RER, Réseau express régional) und einige Métro-Verlängerungen. 1975 forderte Marcel Cavaillé als Staatssekretär

für Verkehr französische Gemeinden auf, Lösungen für verbesserten, elektrischen Nahverkehr zu erarbeiten. Nantes und Grenoble waren Vorreiter, damit wurden Politiker und Fahrgastverbände auf die Straßenbahn aufmerksam, und 1989 begannen die Arbeiten an der ersten Pariser Linie zwischen Saint-Denis und Bobigny – seit ihrer Eröffnung 1992 Teilstück der T1, wie in Grenoble betrieben mit den „Tramway Français Standard 2“ (TFS2) von Alstom.

Im Westen der Stadt betrieb die SNCF eine Lokalbahn, sie war mit ihrer seitlichen Stromschiene ein Fremdkörper im Netz. Unterschiedliche Lösungen, von RER bis VAL-Metro oder automatischer

Kabinenbahn wurden diskutiert, schlussendlich wurde die Strecke von der RATP übernommen, zu einer Stadtbahn umgebaut und an den Enden im Straßenraum verlängert. Mit dem großen Erfolg des Konzepts stand die RATP rasch vor dem Problem der Überlastung, sodass die Bahnsteige verlängert wurden. Heute wird die Strecke von Citadis-Wagen in Doppeltraktion betrieben.

Mit T1 und T2 war die Straßenbahn als ernsthafte Verkehrslösung in den Köpfen der Verantwortlichen angekommen. Die überlasteten Busse auf den Ringboulevards um Paris waren schon länger ein Problem, und am 16.12.2006 feierte Paris die fulminante Rückkehr der Straßenbahn innerhalb der Stadtgrenzen: Der Erfolg überstieg sofort alle Erwartungen. Überraschend war die Wahl eines anderen, inkompatiblen Lichtraumprofils, das aus der isolierten Betrachtungsweise der Linien und der damaligen Schwäche des STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France, heute Île-de-France Mobilités) hervorging – man konnte keine verbindlichen Standards für den Großraum Paris etablieren.

Auch die Linie T4 entstand aus einer alten, unbefriedigend betriebenen Vorortbahn. Der Erfolg der T2 motivierte die SNCF, hier Neues zu versuchen und mit einem Tram-Train, einer Stadtbahn, neu zu starten. Seit 18.11.2006 bedienen Siemens Avanto, später auch Citadis Dualis die umgebaute Strecke, die weiterhin mit 25.000 Volt elektrifiziert blieb. Eine Abzweigung ließ lange auf sich warten, inzwischen fahren die Züge aber im Straßenraum von Gargan nach

Montfermeil. Die verbesserte Verkehrsanbindung ist auch ein strategisches Projekt zur Aufwertung der eher armen Gemeinden im Osten des Großraumes; auch deshalb gilt der Grundsatz, die Gestaltung sorgfältig auszuführen, um Qualität in sozial schwächere Gegenden zu bringen. Wegen der starken Steigung werden hier nur die Citadis-Wagen eingesetzt, die auf der straßenbahnmäßig trassierten Strecke allerdings etwas schwerfällig wirken.



Die neuen Tram-Express-Linien (hier T13) sind kostengünstige Ergänzungen des RER-Netzes.

© Harald A. Jahn



© Harald A. Jahn

Die neuen Züge von T9 und T10 inszenieren sich mit viel Licht und Design.

## GROSSES MANKO: INKOMPATIBLE INFRASTRUKTUR

Nach der „ersten Welle“ von neuen Straßenbahnen in der Île de France kam es aufgrund lokalpolitischer Fehlentscheidungen zu keiner Harmonisierung der Betriebsmittel – im Gegenteil! Im Norden, in Saint-Denis wurden etwa gleichzeitig zwei neue Linien in Angriff genommen. Während die T8 eine klassische Straßenbahn wurde, wollte die Gemeinde Sarcelles Geld sparen und bestand für die T5 auf einem Translohr-Spurbus, der sich rasch als Fehlentscheidung herausstellte. Von Anfang an zu klein, kämpft die Linie mit ständiger Überlastung; die Produktion des Systems, inzwischen von Alstom übernommen, wurde aber eingestellt. Für die Fahrgäste ist die Inkompatibilität ein Problem: Die Linie endet am Marché St Denis und kann nicht zur RER- oder Métro-Station weitergeführt werden, da Straßenbahngleise nicht gekreuzt werden können. Erspart hat man sich nichts, die Kosten pro Translohr-Sitzplatz sind deutlich höher als bei einer klassischen Tram, bei ähnlichen Baukosten.

Ähnliches gilt für die T6, die im Südwesten der Stadt die Gemeinde Vélizy-Villacoublay mit der Métro M13 und am anderen Ende, in Viroflay, mit der RER C und dem Vorortverkehr verbindet. Sie wurde als Spurbus geplant, da aufgrund der starken Höhendifferenzen Rampen mit 10 % nötig waren, was man der klassischen Straßenbahn nicht zutraute. Als Besonderheit liegen die letzten 1.600 Meter und zwei Stationen im Tunnel. Die sechsteiligen Translohr-Wagen dieser Linie sind mit 46 Metern die weltweit längsten. Zwischen der M7-Endstation Villejuif und dem Flughafen Orly liegen nicht nur große Büro- und Gewerbegebiete, sondern auch der Großmarkt von Rungis – er löste in den 1960er Jahren die berühmten Hallen ab, die dem RER-Knoten

Châtelet-Les Halles weichen mussten. Die T7 erschließt diese Zone mit einer unsteten Trasse, die sich zwischen Autobahnrampen und Parkplätzen durchschlängelt, um dann den Flughafen zu erreichen.

## DAS GIGANTISCHE PROJEKT „GRAND PARIS“

Im September 2007 kündigte der damalige Präsident Sarkozy an, eine Art Masterplan für die Entwicklung von Groß-Paris für die nächsten Jahrzehnte erarbeiten zu lassen. Ein Ergebnis davon sind die neuen Métro-Linien des „Grand Paris Express“, die ringförmig um die Stadt verlaufen und inzwischen in Bau sind. Dieses gigantische Großprojekt – die geschätzten Kosten von 35 Milliarden Euro dürften überschritten werden – ist dabei nur das Grundgerüst für die Entwicklung neuer Wirtschafts- und Technologiecluster sowie Wohnsiedlungen.

Damit liefen allerdings auch die Tramway-Neuplanungen aus, T9 und T10 sind die auf lange Sicht letzten Linien. Die Linie T9 führt von der Porte de Choisy geradlinig nach Orly; die eben eröffnete Linie T10 verbindet als Tangente den Knoten „Croix de Berny“ mit der T6 und in Zukunft der RER C in Clamart. Das letzte, wichtige Stück fehlt allerdings noch, die Trassenfindung ist schwierig.

Wie üblich entstanden diese Linien in höchster Qualität, mit viel neuem Grün, Bäumen und Neuaufteilung des Straßenraums: Es ist der in Frankreich typische gesamtheitliche Umbau der Straße, der auch die angrenzenden Viertel aufwertet und den großen Erfolg mitbegründet. Inzwischen findet sich die Ausführungsqualität auch in den Baunormen, sodass es kaum noch möglich ist, „schlechter“ zu bauen. Die am 10. April 2021 eröffnete Linie T9 ist übrigens die erste, die nach einer Ausschreibung von Keolis betrieben wird, aber wohl nicht die letzte: Ab 2024 sollen Bus-, ab 2029 Straßenbahn-, ab 2039 Métro- und RER-Linien ausgeschrieben werden. Drei weitere Linien, T11, T12 und T13, sind eigentlich keine Straßenbahnen, sondern Light Rails; die Bezeichnung „Tram Express“ wurde aus Marketinggründen gewählt, mit dem Begriff „Tramway“ wird in Paris höchste Qualität verbunden. Die T11 ist eine nördliche Tangente, die erste Teilstrecke seit 2017 entlang der „Grande Ceinture“, der großen Gürtelbahn um Paris, in Betrieb; betrieben wird sie von Transkeo, einer Tochterfirma der SNCF.

Noch eher schwach ausgelastet ist die T13, die als West-Tangente eher dünn besiedelte Gebiete durchfährt; es ist die ländlichste Gegend im Großraum. Der Verkehr mit Vollbahnzügen auf der Strecke war davor ein Flop, nun wurde sie an beiden Enden zu den RER-Stationen Saint-Cyr im Süden (Linie C) und St-Germain-en-Laye (Nordost, RER A) verlängert. Das Intervall von



© Harald A. Jahn

Generationswechsel auf der Métro: Die Züge aus der Pneu-Anfangszeit (MP 59) werden durch die neueste Serie MP 14 abgelöst.

20 Minuten tagsüber ist noch nicht sehr attraktiv, mit der Verlängerung nach Achères Ville im Norden (ebenfalls RER A) wird sich das hoffentlich ändern. Die T12 als letztes Projekt soll Ende 2023 eröffnet werden, sie ersetzt den Streckenteil der RER C zwischen Versailles Chantiers und Massy-Palaiseau im Süden, eine Neubaustrecke im Straßenbahnmodus führt dann weiter nach Évry. Sie wird von Anfang an in Doppeltraktion unterwegs sein.

### GROSSE INVESTITIONEN AUCH BEI DER MÉTRO

Mit dem Projekt „Grand Paris“ hängen auch aktuelle Métro-Verlängerungen zusammen: Die automatische 14 wird an beiden Enden verlängert und künftig eine rasche Verbindung vom Zentrum zum Flughafen Orly herstellen; die historische Linie 11, bisher eine eher weniger bedeutende kurze Linie vom Zentrum nach Osten, wird von Mairie des Lilas um sechs Kilometer nach Rosny-sous-Bois verlängert, wo sie auf die RER E trifft. Gleichzeitig werden die historischen Stationen heutigen Bedürfnissen angepasst und erhalten teilweise neue Zugänge, Rolltreppen und Aufzüge. Es ist eine der Strecken, auf denen die Métro mit gummibereiften Zügen verkehrt; nun lösen neue Züge die Fahrzeuge aus der Anfangszeit dieser Technologie ab. Auch auf den anderen Linien kommt es zu großen Fahrzeug-Rochaden: Die nach der Automatisierung der Linie 4 freierwerdenden Züge kommen auf die Linie 6, und eine neue Serie von Stahlrad-Métros soll in den nächsten Jahren alle

derzeit laufenden älteren Serien aus dem letzten Jahrhundert ablösen. Nachdem die Automatisierung der M4 in die Zielgerade geht, wurde die stark belastete M13 als nächstes Projekt zum Upgrade auf eine fahrerlose Linie ausgewählt.

### WIE KÖNNTE ES WEITER GEHEN?

Im Moment liegt der Fokus eindeutig auf den Linien des Grand Paris Express. Andererseits gibt es Strecken, die sich für eine Straßenbahnachse anbieten würden: Als Beispiel sei hier die Linie Trans Val de Marne (TVM, ein Schnellbus auf fast durchgehender Eigentrasse) genannt, die als Tangential-Linie in direktem Anschluss an die künftige T10 liegt und stark ausgelastet ist. Im Stadtgebiet von Paris wird gelegentlich eine Ringstrecke andiskutiert, die die Kopfbahnhöfe verbinden soll; allerdings hat man bei der RATP etwas Angst vor der Attraktivität und befürchtet, den wahrscheinlichen Fahrgast-Ansturm nicht zu bewältigen, außerdem investiert man das Geld derzeit lieber in die Verbesserung der Zugänglichkeit der alten Métro-Stationen. Problematisch bei Linien intra muros wären auch die Abstellflächen für die Züge – aufgrund der extremen Grundstückspreise kommt ein Depot im Stadtgebiet nicht in Frage. Aber Paris ist immer für Überraschungen gut, die Stadt erfindet sich immer wieder neu – so bleibt es abzuwarten, wohin die typische französische Professionalität zusammen mit den engagierten Bürgern die Stadt in die nächsten Jahrzehnte führen wird.

Harald A. Jahn



Erfolgreicher Umbau einer alten Vorortstrecke: Auch die T2 verkehrt nach dem Prinzip „Tram-Train“.