Im Schatten der Lichterstadt

Das romantische Bild der Pariser Métro: Die floralen Motive von Hector Guimard sind weltberühmt, aber seltener als man denkt

Frankreich: 125 Jahre Pariser Métro ■ Die „Lichterstadt" Paris ist auch ein Ort der Schatten, denn oft liegen nur wenige Meter unter den lebendigen Boulevards oder neben den überfüllten Métro-Bahnsteigen Orte, die Jahrzehnte lang kaum betreten worden sind. Die 125 Jahre alte Métro verbirgt überraschende Geheimnisse

Am 19. Juli 1900 wird die erste Métro-Linie der französischen Hauptstadt eröffnet. Die Straßen sind bereits im 19. Jahrhundert überlastet; Ideen des Staates wie eine unterirdische Verbindung der Kopfbahnhöfe und den Markthallen treffen auf solche der Stadt Paris, die sich vom Vollbahnverkehr abschotten will. Immerhin wird die „Petite Ceinture", die kleine, ganz Paris umrundende Gürtelbahn entlang der Stadtgrenze, gebaut. Schlussendlich ist es eine Weltausstellung, die den Bau der Métro möglich macht.

Die „Metropolenbahn" von Fulgence Bienvenüe und Edmond Huet wird 1896 vom Gemeinderat beschlossen und zügig umgesetzt. Beim Tunnelprofil setzt sich die Stadt durch: Die Züge sind nur 2,40 Meter breit: Minimale Radien von 75 Metern, in Ausnahmefällen noch weniger, und Wen-

Die Sprague-Thomson-Wagen, hier in der Station Porte des Lilas im März 1980, prägten das Bild jahrzehntelang. Die kurze Pendellinie 3bis war einer der letzten Einsatzbereiche

ALLE AUFNAHMEN: HARALD A. JAHN

deschleifen an den Streckenenden bringen den Betrieb in die Nähe einer Straßenbahn. Aus politischen und militärischen Gründen muss die Métro innerhalb der damals noch bestehenden Thiers-Stadtmauer enden.

Das Grundnetz

Das Bienvenüe-Projekt der „Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris“ (CMP) umfasst ein erstes Grundnetz mit sechs Linien. Die Stadt besorgt den Bau der Tunnel und der Stationen, der Konzessionär die eisenbahntechnische Infrastruktur. Im November 1898 beginnen die Bauarbeiten. Nach nur 20 Monaten ist die Linie 1 betriebsbereit – rechtzeitig zu den Olympischen Spielen im Bois de Vincennes und der Weltausstellung im Bereich Seine und Marsfeld! Die Linie wird geradezu gestürmt – eine gute Grundlage für den raschen Weiterbau, der sofort nach der Eröffnung beginnt. Nun geht es an die Ringlinie, die betrieblich in zwei Teile getrennt ist: Die Linie 2 Nord ist die heutige M2, die 2 Süd ist die heutige M6. Neu an diesen Strecken ist die teilweise Führung als Hochbahn.

Linie folgt auf Linie: Mit der M3 entsteht eine weitere Ost-West-Verbindung, der südliche Bogen wird fertiggestellt, die Linie 5 wird zur ersten Nord-Süd-Verbindung. Noch überquert die Métro die Seine auf Brücken, mit der Linie 4 kommt die erste Flussunterquerung dazu. Sie folgt der wichtigsten historischen Nord-Süd-Achse der Stadt und erschließt die Île de la Cité und die historischen Markthallen. Es sind die bisher spektakulärsten Arbeiten, die etliche Schaulustige beeindrucken: Die riesigen Metallkonstruktionen der Stationen St-Michel und Cité werden an der Oberfläche vollständig montiert und dann als Caissons in die wasserführenden Schichten abgesenkt – eine bis heute beeindruckende Ingenieurleistung!

Die Métro wird breiter

1910 ist das Grundnetz fertiggestellt, gleichzeitig werden weitere ergänzende Linien beschlossen. Der Bau der Linien 7 und 8 ist Routine, auch die Flussquerungen bereiten keine großen Probleme mehr, bereits 1913 gehen die beiden Linien in Betrieb; von solchen Bauzeiten träumt man heute. Jean-Baptiste Berlier gründet die Nord-Süd-Gesellschaft und baut auf eigene Kosten die heutige Linie 12 und Teile der 13. Optisch unterscheiden sie sich durch größere Stationsquerschnitte und

Die Abstellgleise der unterirdischen Werkstatt von St-Cloud verbinden die Linien 9 und 10, auch die Geisterstation Porte Molitor verbirgt sich in den Tunneln

Im Jahre 1979 waren die Altwagen noch auf der stark nachgefragten Linie 2 unterwegs, ihr Ende stand aber unmittelbar bevor

Notre-Dame-des-Champs (heute M12) ist ein typisches Beispiel für die aufwendiger gestalteten Stationen der Nord-Süd-Linien

Unter dem Parc Monceau

Teile des Pariser Métro-Systems liegen heute im Dämmerschlaf. Manche alte Verbindungsgleise sind Ziel von Urban Explorern und Graffiti-Sprayern. Eine obsolet gewordene Gleisschleife unter dem Parc Monceau ist lange ein besonderer Anziehungspunkt gewesen: Im Tunnel passiert man eine Gasschleuse aus der Kriegszeit, die Schleife selbst ist damals zu einem Luftschutzbunker umgebaut und später als Schulungszentrum genutzt worden. Eine staubige Leiter führt zu einem großen Gewölbe oberhalb des Tunnels, Standort eines unterirdischen Umspannwerks. Heute sind die Trafos entfernt, die Wände schwarz von Staub. Ein Ventilator brummt im Hintergrund, ein Kranhaken hängt an uraltem Räderwerk – ein Bild wie aus einem dystopischen Film, nur in der Ferne ist das Grollen der Züge zu hören, die im Minutentakt durch das Adernsystem der Stadt pulsieren.

2010 war die Schleife von Monceau noch Abstellplatz für historische Züge, inzwischen wurden diese in ein Militärgelände bei Versailles übersiedelt

Nur drei Unterwerke der Métro wurden unterirdisch angelegt; heute ist nur noch das an der M1 bei Charles de Gaulle – Étoile in Betrieb

elegantere, mehrfarbige Verfliesung, die technischen Parameter entsprechen aber dem Bienvenüe-Netz – bis auf das Detail, dass die Züge mit Oberleitungen betrieben werden. Nach Ablauf der Konzession werden die Strecken problemlos in das städtische Netz integriert.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs – nur 15 Jahre nach dem Start der Arbeiten – ist das Netz auf zehn Linien und 91 Kilometer angewachsen. 1922 genehmigt der Pariser Stadtrat eine neue Ausbaustufe: Die Linien 7, 8 und 9 verdichten das Netz im inneren Stadtbereich, die Aufgabe der Befestigungen lässt es über die Stadtgrenzen hinauswachsen, die Nord-Süd-Linien gehen im Netz der CMP auf. Eine innere Rundlinie wird nur in Fragmenten errichtet; Teilfertigstellungen und Konzeptänderungen führen zu ungenutzten Tunneln und Stationen.

Die kurzen Pendellinien 3bis und 7bis sind Reste dieser Planänderungen. Eine Haltestelle am Verbindungsgleis der beiden Linien gehört zu den Kuriositäten der Pariser U-Bahn: Ebenso wie „Porte Molitor“ ist sie zwar unterirdisch fertiggestellt worden, liegt aber an einer nicht befahrenen Strecke. Erreichbar sind beide mit den Sonderzügen, die in diesen Tunneln abgestellt werden: Ein dunkles Erdloch gähnt an der Stelle, an der sonst die Treppe ins Sperrengeschoss führt. Obwohl die Haltestelle wie üblich weiß verfliest ist, sind die Aufgänge zur Straße nie gebaut worden.

Die Métro gibt Gummi

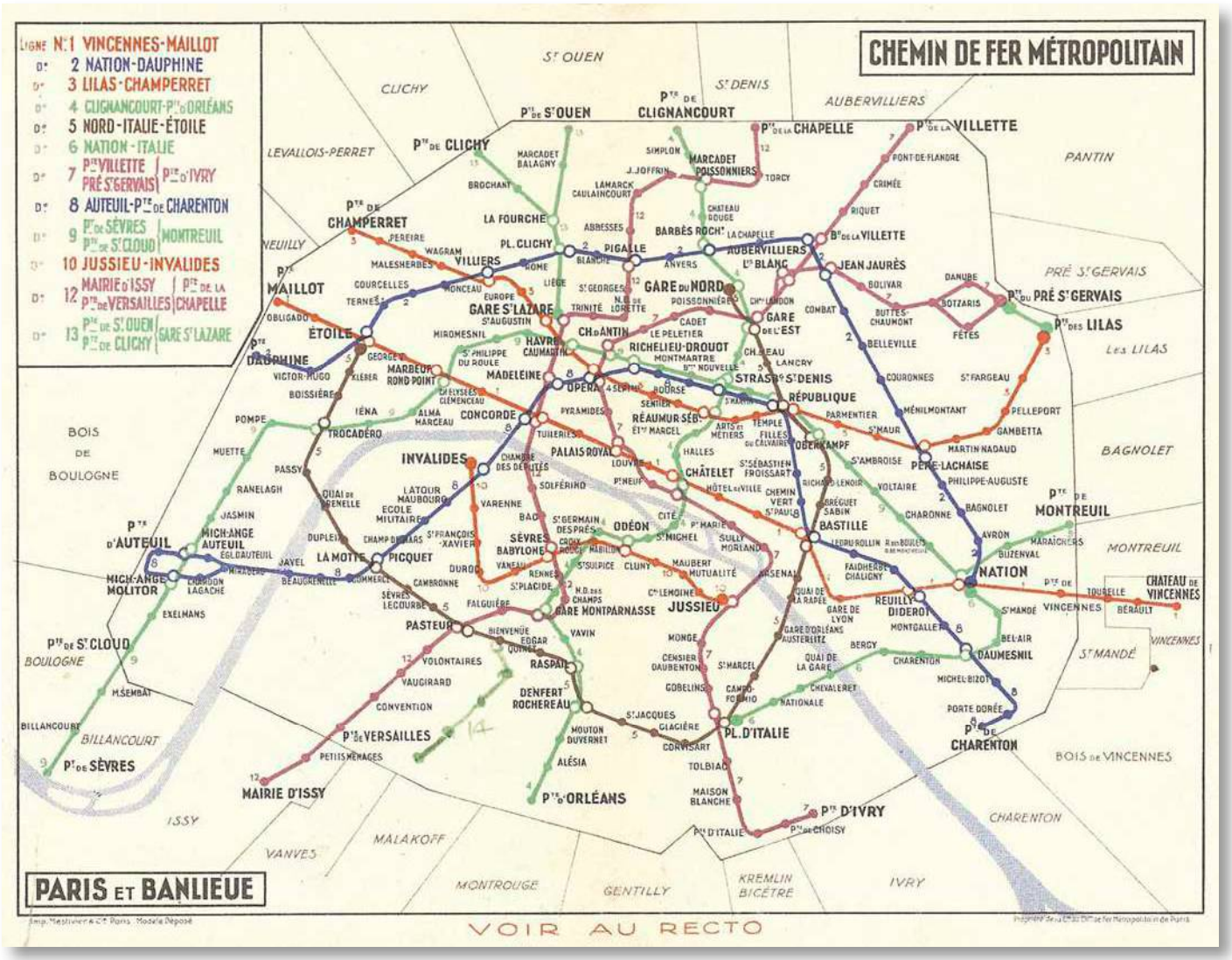
Im Lauf der 1930er-Jahre entwickelt sich die Métro vor allem Richtung Vororte; im Stadtbereich kommt es zu Ergänzungen und Verdichtungen. 1951 beginnt eine Entwicklung, die vielen bekannt ist: Einige Linien werden auf Züge mit Gummibereifung umgerüstet. Dies soll eine bessere Beschleunigung und eine ruhigere Fahrt ermöglichen. In den 1960ern folgen die am stärksten belasteten Linien 1 und 4, später noch die Linie 6. Eine Gesamtumstellung erscheint zu teuer, auch die Abwärme der Reifen ist problematisch.

Eine Handvoll Geisterstationen gibt es im Netz. Sie können von aufmerksamen Beobachtern bei der Durchfahrt entdeckt werden. Hier sehen wir „Arsenal“ auf der Linie 5 zwischen Bastille und Quai de la Rapée im Jahr 1987

1998 weiht Präsident Jacques Chirac eine ganz neue Métrolinie ein: Die vollautomatische Linie 14, vorerst wieder eine Ost-West-Relation, setzt neue Maßstäbe. Heute ist sie im Endausbau fertiggestellt. Seit 2024 verbindet sie in S-Form den Flughafen Orly im Süden mit Paris und endet im Norden in Saint-Denis-Pleyel. An beiden Enden ist der Blick in die weitere Zukunft möglich: Mit der Vorort-Supermétro „Grand Paris Express“ wird demnächst ein neues Kapitel in der Geschichte der Pariser Métro aufgeschlagen. Die neuen Linien sollen das 125 Jahre alte Bestandsnetz verdoppeln.

Neben der Station Bastille gibt es bei der Endschleife von Porte Dauphine den engsten Radius im Netz. Die neuesten Züge der Type MF01 durchfahren ihn bemerkenswert sanft und leise

Die Grillen zirpen

Für den Maler Gino Severini war die Métro „ein illuminierter Körper, der durch einen abwechselnd dunklen und erleuchteten Tunnel fließt“. Heute ist der Satz des russischen Fotografen Alexander Rodtschenko passender: „Die Zukunft ist unser einziges Ziel“. Seit einigen Jahrzehnten wird die Métro laufend modernisiert und hat gleichzeitig manche ihrer Eigenheiten behalten: die weiß verfliesten labyrinthischen Gänge, die oft im Einbahnsystem geführt werden, oder den holzig-öligen Geruch auf einigen Strecken. Eine akustische Kuriosität ist verschwunden: Viele Jahre lang hat man in den ruhigeren Abendstunden das Zirpen von Grillen, die im Gleisschotter gelebt haben, gehört. Mit dem Rauchverbot – ihre Nahrungsquelle war der Tabak der Zigarettenstummel – sind sie verschwunden. Die RATP hat ihnen ein Denkmal gesetzt: An Bahnsteigen mit größerem Abstand zum Wagen hört der Fahrgast Grillenzirpen aus den Lautsprechern unter der Bahnsteigkante. Harald A. Jahn

1934 waren die ersten Linienverlängerungen über die Stadtgrenze in Betrieb; inzwischen sind etliche Linien in die Banlieue vorgedrungen, und mit der Supermétro „Grand Paris Express“ durch die Außenbezirke wird sich der Netzplan völlig verändern SLG. HARALD A. JAHN