

Grand Paris: Visionäre Pläne für die nächsten Jahrzehnte

Wenn in Paris am 19.9. für den autofreien Tag die Straßen gesperrt werden, ist das für die Bewohner der Gürtelstraße kein spezielles Ereignis: Entlang der einst vielbefahrenen Boulevards des Maréchaux werden gerade die vierspurigen Unterführungen zugeschüttet, um darauf eine begrünte Straßenbahn zu bauen. Das vorläufig letzte Teilstück der Linie T3 wurde begonnen, sie bringt nun auch den lärmgeplagten Anrainern der westlichen „Boulevards der Marschälle“ viel neues Grün und Bäume, wo sich früher der Autoverkehr durchgewälzt hat.

Baustellen wie diese sind nur eine sichtbare Aktivität von vielen kleinen und großen Projekten. Die Wiener „Pop-Up-Radwege“ waren im Coronasommer 2020 heftig diskutierte Maßnahmen, die von den Politikern möglichst rasch wieder eliminiert wurden; in Paris nutzte man das Momentum, um sie zu Dauereinrichtungen aufzuwerten. Die Rue Rivoli, früher die vierspurige Hauptachse von Ost nach West, ist nun fast autofrei und in Bus- und Fahrradspuren aufgeteilt; die Seine-Begleitstraße wurde dagegen schon in den letzten Jahren schrittweise dem MIV entzogen und ist heute beliebter Treffpunkt der Bevölkerung.



© Harald A. Jahn

Rue Rivoli: Die „Coronapistes“ werden wohl bleiben.



© Harald A. Jahn

Rue végétalisée: ein neues Bild der Großstadt.

Andere Maßnahmen sind weniger auffällig, aber ebenso wirksam. Die Bürgermeisterin Anne Hidalgo hat vor, 60.000 Parkplätze aus dem öffentlichen Raum zu entfernen und den gewonnenen Platz neu zu verteilen: Das Projekt der „15-Minuten-Stadt“, in der alle Ziele des täglichen Lebens ohne Auto innerhalb einer Viertelstunde erreichbar sein sollen, benötigt Kleinteiligkeit und eine angenehme Wohnumgebung. Auch in diesem Zusammenhang wurde eine Coronamaßnahme prolongiert: Zur Wiederöffnung der Restaurants und Cafes nach dem Lockdown am 1. Juni 2020 wurde erlaubt, die Parkspuren ohne Gebühren zur Ausschank zu nutzen. Innerhalb einiger Wochen entstanden so knapp 10.000 vorübergehende Gastgärten; inzwischen wurde diese Genehmigung verlängert, und die Parkspur-Terrassen werden von April bis Oktober zur Dauereinrichtung, in neu definiertem rechtlichem Rahmen. Zusammen mit den geplanten und bereits verwirklichten Begrünungen freigewordener Bereiche verändern diese Maßnahmen das Straßenbild mehr und mehr, dazu kommt die praktisch flächendeckende Einführung von Tempo 30 im gesamten Pariser Stadtraum ab Ende August. Projekte wie die Neugestaltung großer Plätze sind teils fertiggestellt: An der Place de la République begann man 2013 mit der Neuverteilung des öffentlichen Raums und machte aus verkehrsumtosten Restflächen einen angenehmen Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität; ähnliches gelang mit dem riesigen Kreisverkehr der Place de la Nation, der nun deutlich grüner erscheint, oder an der Place de la Bastille. Als ganz großer Höhepunkt dieses Umbauprogrammes soll nun die Place de la Concorde und die Champs-Élysées folgen. Die letzte Neugestaltung erfolgte dort Anfang der 1990er-Jahre, bereits damals wurden Nebenfahrbahnen aufgelassen und eine elegante Gehsteigpflasterung verlegt. Nach den Olympischen Spielen von 2024 soll das Großprojekt angegangen und die Straße wieder zur schönsten Allee der Welt werden, mit deutlicher MIV-Reduktion und hoher Qualität für Fußgänger.

VON TEILS FAST KLEINSTÄDTISCH ANMUTENDEN PROJEKTEN ZUR GROSSEN VISION

Diesen Einschränkungen des Autoverkehrs stehen gigantische Investitionen im Öffentlichen Verkehr gegenüber. In den Vororten sind die riesigen Baustellen des „Grand Paris Express“ unübersehbar: ein Ring aus vier neuen automatischen Supermetros, ergänzt durch Verlängerungen der Bestandslinien 11 und 14 – Teil des Projekts „Le Grand Paris“ der Ära Sarkozy. Technisch handelt es sich bei den neuen Linien um Vollbahnfahrzeuge mit Oberleitung, der Begriff „Metro“ wurde gewählt, weil damit Zuverlässigkeit und dichte Intervalle verbunden werden. Diese Ringlinien beheben das Manko der bisher sternförmig auf Zentralparis ausgerichteten Verkehrsachsen, erste Teilstücke sollen ab Ende 2025 eröffnet werden, 2030 das neue Netz weitgehend fertiggestellt sein. Bereits in Betrieb genommen wurde die Nordverlängerung der Metrolinie 14. Sie erschließt große Stadtentwicklungsgebiete an der Pariser Stadtgrenze und entlastet auch die Metrolinie

13. Die Kosten des gesamten Transportprojektes werden auf etwa 35 Milliarden Euro geschätzt. Dazu kommt noch die Fertigstellung der RER E („Reseau Express Regional“, S-Bahn), die von der aktuellen Endstation Hausmann-St Lazare unterirdisch nach La Defense verlängert und dann weiter nach Westen auf bestehenden Gleisen geführt wird. Diese Strecke soll die chronische Überlastung der Ost-West-Achse RER A lindern.

DIE NEUEN STRASSENBAHNLINIEN: SCHÖPFERISCHE PAUSE FÜR DAS ERFOLGSMODELL?

Die derzeit aktuellen Straßenbahnprojekte stammen nicht aus diesem „Grand Paris“-Konzept, sie wurden noch davor bzw. unabhängig davon konzipiert. Die neueste Linie, T9, ersetzt die vorher am stärksten belastete Buslinie des Ballungsraums und führt als geradlinige Antenne von der Pariser Porte de Choisy nach Orly. Der typisch französische gesamtheitliche Umbau wurde vom Atelier Richez Associes entworfen, in höchster Qualität, mit viel neuem Grün, Bäumen und Neuaufteilung des Straßenraums. Die Tramway fährt fast ausschließlich auf begrünten Gleisen, der ästhetische Gewinn ist ebenso markant wie die neue Verkehrsqualität. Die großen Züge sind flott unterwegs, die Ampelsteuerungen perfekt, die Reisezeit hat sich im Vergleich zum Bus halbiert. Allerdings gibt es von Orly keine Verbindung zum Flughafen, dafür ist angedacht, die Linie am Pariser Ende zur Place d'Italie zu verlängern.



© Harald A. Jahn

T9: Die urbane Einbindung mit viel Grün und Baumpflanzungen ist grandios, aber selbstverständlicher Standard bei französischen Neubauprojekten.

Eine andere, lang verzögerte Ergänzung wurde endlich eröffnet: Der Ast der von der SNCF betriebenen Tram-Train-Strecke T4 von Gargan nach Montfermeil. Dort wird die Linie künftig auf die M16 des Grand-Paris-Express treffen. 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 auch in sozial schwächere Gegenden zu bringen. Für die Bedienung der Strecke werden Citadis Dualis eingesetzt (sie können von 25.000 Volt auf 750 Volt umschalten), die auf der straßenbahnmäßig trassierten Strecke allerdings etwas schwerfällig wirken.

Ein schon länger verfolgtes Projekt ist die Sanierung der ersten Pariser Straßenbahnlinie T1. Seit 1992 verkehrt sie im Nordosten der Stadt und wurde inzwischen mehrfach

verlängert. Sie wurde bald Opfer ihres Erfolges, bereits ab 2006 erfolgte eine Erneuerung der Gleisanlagen; inzwischen sind die Fahrzeuge für den Andrang unterdimensioniert, nun werden die Haltestellen für neue Züge erweitert. Dieses Upgrade ist inzwischen dringend, die relativ kleinen TFS2-Wagen sind überfüllt, wegen Wagenmangel sind keine Intervallverdichtungen möglich, zeitweise muss der westlichste Streckenteil im Ersatzverkehr geführt werden! Aber auch die Strecke soll wachsen: Am südlichen Ende wurden nach ewigen Verzögerungen endlich die Bauarbeiten in Noisy-le-Sec begonnen (ursprünglich war 2017 als Eröffnungsdatum vorgesehen, die Gemeinde wehrte sich lang gegen die Straßenbahn), am nordwestlichen Ende soll es bis Colombes weitergehen, wo die Linie T2 erreicht wird. Dann soll die Linie allerdings in drei unabhängig betriebene Teilstücke zerlegt werden, um Unregelmäßigkeiten besser abfangen zu können.



© Harald A. Jahn



© Harald A. Jahn

Die T4, hier in Bondy, verbindet zwei RER-Strecken. Im Straßenbahnbereich wirken die Citadis Dualis derzeit etwas überdimensioniert.

Auch anderswo stößt man noch auf Tramwaybaustellen: Die T10 als vorläufig letzte typische Straßenbahn entsteht im Südwesten zwischen Anthony und Clamart, die bestehende T6 (ein Translohr-Spurbus) wird mittels Unterführung gekreuzt, die Infrastrukturen sind nicht kompatibel – leider typisch für den Pariser Raum. Drei weitere Linien, T11, T12 und T13, sind keine klassischen 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 Pa-

ris, in Betrieb; betrieben wird sie von Transkeo, einer Tochterfirma der SNCF. Grund für die Wahl dieses Betriebsmittels war die Kostenersparnis: Die Strecke muss nicht nach Vollbahnnormalien errichtet werden (Brücken, Lichtraumprofil). Mit den neuen „Tram-Train“-Linien wurden aber auch neue Gehaltskategorien geschaffen. Tram-Train-Fahrer sind keine Lokführer, die Mitarbeiter haben nicht den Status von Eisenbahnern und damit nicht die sozialen Vorteile wie spezielle Krankenversicherung oder Beschäftigungsgarantie. Darüber hinaus sollen die Fahrer auch für andere Aufgaben wie die Fahrgastinformation oder im Verkauf eingesetzt werden - die Flexibilität der Tram-Trains betrifft also in erster Linie die Mitarbeiter und weniger die „Hardware“. Sie werden sich daran gewöhnen müssen: Die SNCF/Transkeo möchte dieses Modell bei den künftigen Neubaulinien im Pariser Großraum weiterentwickeln.

Die Linien T12 und T13 waren ursprünglich als RER auf Teilstücken der „Grand Ceinture“ geplant, dann aber auf kostengünstigere Varianten reduziert.

Die T12 übernimmt dabei einen Teil der bestehenden RER C. Die ebenfalls teilweise auf der Gürtelbahn geführte T13 wechselt nicht nur vom Vollbahnbereich ins Straßenniveau, sondern auch von Links- auf Rechtsverkehr und erschließt die Gemeinden als Tramway. Die Arbeiten an beiden Linien sind weit fortgeschritten, die ersten Teilstrecken werden 2022 eröffnet.

Derzeit konzentrieren sich die Investitionen auf die Supermetros des Grand Paris Express; das Straßenbahnprogramm ist nach Fertigstellung der aktuellen Baustellen praktisch vollendet, auch wenn noch vereinzelte Streckenverlängerungen zu erwarten sind (T8 von St Denis nach Rosa Parks, T7 Richtung Süden nach Juvisy). Darüber hinaus gibt es derzeit von offizieller Seite keine Planungen.

Autor
HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.



© Harald A. Jahn

Place de la Bastille: Der Kreisverkehr wurde aufgelöst, neue Aufenthaltsbereiche haben die Fahrspuren ersetzt.

LE GRAND PARI(S): DIE WETTE AUF DIE ZUKUNFT

Ein typisch französisches Wortspiel: „Le Grand Pari de l'agglomération parisienne“, die große Wette auf die Pariser Region stand am Anfang des Ideenwettbewerbs von 2008. Die Verkehrsachsen sind dabei nur das Grundgerüst für die Entwicklung der Metropole: neue Wirtschafts- und Technologiecluster sollen entstehen, jährlich etwa 70.000 Wohnungen gebaut werden, und ein stärkeres Zusammenrücken der Stadtgemeinden soll „die Lebenswelt der Einwohner verbessern, die territorialen Ungleichheiten korrigieren und eine nachhaltige Stadt schaffen“ – visionäre Pläne für die fast zehn Millionen Einwohner, die der Agglomeration Paris weiterhin einen führenden Platz unter Europas Metropolen sichern soll.

