

Kleine Bahn und Größenwahn

Belgien: Die Métro von Charleroi ■ Das Stadtbahnssystem der rund 200.000 Einwohner zählenden Industriestadt ist ein tragisches Projekt mit komplizierter Geschichte – doch nun ist zumindest ein bisschen „Happy-End“ in Sicht. Um aber die Situation der Métro von Charleroi verstehen zu können, muss man die Eigenheiten des seltsamen Königreiches Belgien kennen

Blick vom Plateau über der Station Beaux-Arts Richtung Westen. Die Abzweigung links führt zum Bahnhof Charleroi Ouest, geradeaus geht es durch den Tunnel zur Station Piges. Die Anlage gehört zu den Bauwerken der ersten Métro-Phase, als der Enthusiasmus noch groß war: Im Beaux-Arts-Komplex sind insgesamt 19 Weichen verbaut

HARALD A. JAHN (2)





Die Station Beau-Arts selbst wurde so großzügig wie unpraktisch angelegt: Erst nach langen Fußwegen erreicht man den im Verhältnis absurd kleinen Gelenkwagen der Métro. Links das „Ausstellungsgleis“ mit einem Zug der ehemaligen städtischen Straßenbahn



Verkürzt beschrieben teilt sich Belgien in einen niederländischsprachigen Teil im Norden (die flämische Region) und einen französischsprachigen im Süden (wallonische Region). Abgesehen davon gibt es noch die Region Brüssel-Hauptstadt und innerhalb des wallonischen Teils eine deutschsprachige Region ganz im Osten. Der flämische Teil ist heute deutlich wohlhabender als die Wallonie im Süden. Das war nicht immer so: Als die Schwerindustrie noch dominierte, waren die

Industrie- und Bergbaugebiete die großen Geldbringer. Allerdings wurde der Strukturwandel verschlafen, seit den 1960er-Jahren genießt Flandern einen steilen Wirtschaftsaufschwung, während Wallonien in einer Dauerkrise versank. Heute prägen stillgelegte Zechen die Landschaft um Charleroi, einst das Zentrum der Montanindustrie; die Stadt selbst wirkt verwahrlost, in der innerstädtischen Fußgängerzone fehlen die sonst allgegenwärtigen Modeketten, stattdessen gibt es Handy-Zubehör und Kebab.

Die traurige Geschichte der Lokalbahn

Bis in die 1960er-Jahre war Belgien mit einem riesigen Netz meterspuriger Lokalbahnen überzogen: Die SNCV (Société nationale des chemins de fer vicinaux, nationale Lokalbahngesellschaft) errichtete bis zum Ersten Weltkrieg einfach gebaute Überlandbahnen. Oft im Straßenraum fungierten sie als Zubringer für Güter und Passagiere zu lokalen Zentren oder Bahnhöfen. Betrieben wurden die frühen Linien mit typischen Dampftramwayloks in Kastenbauweise, die zweiachsige Güter- und Personenwagen zogen; später wurde der Betrieb mit eher schlichten Dieseltriebwagen durchgeführt. Die wichtigeren Linien wurden elektrifiziert und mit Straßenbahnwagen befahren. Diese Bahnen waren von Anfang an nicht auf Rentabilität ausgelegt, sondern sollten gerade da gebaut werden, wo es privaten Investoren nicht zugemutet werden konnte. Vor dem Ersten Weltkrieg erreichte das Netz eine Ausdehnung von mehr als 4.000 Kilometern in ganz Belgien!

Ende der 1920er-Jahre begann die SNCV mit der Modernisierung, die sich auf elektrifizierte Strecken um die größeren Städte konzentrierte. Schon ab 1924 ergänzte die SNCV ihr Netz mit Buslinien, welche die nicht elektrifizierten Strecken langsam ersetzten. Außerdem betrieb die SNCV einige kleine Straßenbahnnetze, unter anderem in Brügge oder Oostende. Um den Zweiten Weltkrieg kam es zu einer letzten Blüte und das elektrische Netz erreichte seine größte Ausdehnung. Im Jahr 1945 besaß die SNCV mehr als

10.500 Güterwaggons. Das nicht elektrifizierte Netz reduzierte sich ab 1950 rasch: Busse ersetzen die Personenzüge und private Lastkraftwagen übernahmen die Fracht.

Neue Fahrzeuge trotz Netzabbau

1953 endete die Elektrifizierung und gleichzeitig wurden die kleinen Stadtnetze stillgelegt. Neue Fahrzeuge baute man immer noch: Neben etwa 300 Altwagen bestimmten um 1960 ebenso viele moderne Triebwagen der optisch identischen Typen „N“ und „S“ das Bild der SNCV; dazu kamen 450 Beiwagen. Sie befuhren meist sternförmige Vorortnetze um die größeren Städte. Bald jedoch begann der rasche Niedergang: Ende der 1970er-Jahre waren von all der Pracht nur noch 200 Kilometer übrig; 168 Kilometer davon entfielen auf das Netz um Charleroi und 68 Kilometer auf die bekannte Kusttram De Panne – Oostende – Knokke (heute als elektrische Straßenbahn von De Lijn betrieben).

Reste des einstigen Überlandnetzes werden heute touristisch/museal betrieben. Von Charleroi erreichbar ist die Museumsbahn von Thuin, früher Teil der Linie 92 Anderlues – Thuin. Die Straßenbahn zu den Grotten von Han als touristisch-kommerzielle Linie mit Dieselstraßenbahnen aus den 1930er-Jahren war früher die Lokalbahnlinie 521A im Netz von Wellin. Ein liebevoll gestaltetes Museum im Depot von Schepdaal bei Brüssel hält die Erinnerung an die Vicinalbahnen wach.



Das Depot in Anderlues mit den Wagen 9173 und 9176 [hier kommt noch etwas für mehr Info](#) [hier kommt noch etwas für mehr Info](#) [hier kommt noch etwas für mehr Info](#) RICHARD WALLACE (2)

Inbetriebnahme-Daten der Métro Charleroi

21.6.1976	Charleroi Sud – Villette (Teil der Stadtschleife)
30.6.1980	Villette – Piges (= Abzweig Richtung Anderlues)
21.6.1982	Morgnies – Paradis (auf dem Ast nach Anderlues)
29.5.1983	Station Beaux-Arts (Teil der Stadtschleife)
29.5.1983	Piges – Dampremy (auf dem Ast nach Anderlues)
25.5.1986	Station Pétria (auf dem Ast nach Anderlues)
25.5.1986	Ast nach Centenaire: Abschluss der Arbeiten ohne Inbetriebnahme
30.8.1986	Fontaine – Pétria (auf dem Ast nach Anderlues)
22.8.1992	Dampremy – Morgnies (auf dem Ast nach Anderlues)
22.8.1992	Station Fontaine-l'Évêque
28.8.1992	Nordost-Ast nach Gilly (Linie 54 und 55)
30.8.1996	Station Parc und Janson (Westerschleife) von Anderlues nach Parc bzw. Charleroi Sud verkehrten Linien 88 und 89 von Pétria (auf dem Ast nach Anderlues) nach Gilly verkehrte Linie 84
Pause	Aufgabe der Arbeiten bis 2007
27.2.2012	Parc – Charleroi Sud (Fertigstellung der Stadtschleife)
27.2.2012	Gilly – Soleilmont Restrukturierung und Neubenennung in Linien M1, M2, M4
30.6.2013	Wiederinbetriebnahme Piges – Gosselies als M3

Noch vor der Umbenennung auf Métro: Ein Wagen der Linie 89 an der damaligen Endstation Jonction. Hier ging es nach links Richtung Thuin; leider wurde die Gleisverbindung zum dortigen Museum abgebaut. Nach rechts führt die Strecke heute zur Endstation Monument weiter



Neben der Wirtschaftskrise setzt auch der Streit zwischen den Volksgruppen dem Staat zu, fünf Staatsreformen haben ein undurchschaubares bürokratisches Dickicht von Zuständigkeiten geschaffen, inzwischen gibt es auf flämischer Seite immer lauter werdende Forderungen nach einer Trennung beziehungsweise Abschaffung des belgischen Staates - die Transferzahlungen von Nord nach Süd sind Stein des Anstoßes, man fühlt sich ausgeplündert. Nicht ganz zu Unrecht: Es waren die staatlichen Finanzmittel für den Ausbau der Métro von Antwerpen und Gent, die im Süden Begehrlichkeiten weckten; so sollten auch Liège und Charleroi U-Bahnen bekommen.

Der Weg zur Métro

Gent lehnte die Pläne aber ab, während Liège den Bau begann, aber nach 800 Meter Rohbau aufgab – diese Finanzmittel flossen dann in die Hochrüstung des veralteten Überlandstraßenbahnnetzes um Charleroi zu einer Métro mit einer zentralen modernen Ringstrecke um das Zentrum der Stadt und mit davon ausstrahlenden Ästen. Die hügelige Topografie der Region hat dabei eine große Zahl von teuren Tunnels und Brücken nötig gemacht.

Es wäre nicht Belgien, hätte das Projekt nicht eine komplizierte Basis gehabt: Der Bau der Infrastruktur erfolgte nicht abgestimmt mit der Betreibergesellschaft der Straßenbahnlinien. So kam es, dass einerseits neue zentrale Métrostrecken gebaut und gleichzeitig die entsprechenden Zulaufstrecken der Straßenbahn aufgelassen wurden. Kurz gesagt: Je mehr neue Métrostrecken fertig wurden, desto weniger fuhr darauf! Das Ergebnis waren sinkende Passagierzahlen. Die teuren Anlagen verwahrlosten, fertige Neubaustrecken wurden nicht in Betrieb genommen und Bauarbeiten eingestellt.

Warten auf Godot

Die tatsächlich eröffneten Strecken passen durchaus zur wirren Geschichte des Systems: So wurden die Neubaustrecken trotz Zweirichtungsfahrzeugen für Linksverkehr gebaut. Die Gleisanlagen sind so umfangreich, als hätte man mit Massenverkehr gerechnet. Speziell die Abzweigstation „Beaux-Arts“ besitzt vier Betriebsgleise und ein „Ausstellungsgleis“; insgesamt liegen im Stationsbereich 19 Weichen – ein absurdes Theater! Das ganze Drama spielt sich auf Meterspur ab, die Vorstellungen sind allerdings selten und auf Godot wartet man lang: Außerhalb der Rush-Hour kommt alle zehn Minuten ein Straßenbahn-Gelenktriebwagen vorbei. Nur an vier Stunden täglich gibt es zehn Züge je Richtung und gegen 20 Uhr ist Betriebsschluss. Auf den Außenästen wartet man am Wochenende schon mal eine Stunde auf seine Bahn. Dementsprechend sehen die



Auch der Station Waterloo mit typischem 1980er-Jahre-Design sieht man an, dass sie für mehr Betrieb konzipiert wurde, als tatsächlich herrscht: BN 7432 ist auf dem Weg zur Endstation Monument in Anderlues

Fahrgastzahlen aus: 15.000 Passagiere je Tag zählt das Netz. Zum Vergleich: Die Métro in Brüssel transportiert 450.000 Fahrgäste täglich. Tragisches Endspiel: Von den mehr als 250 Kilometern des ursprünglichen Netzes blieben etwa 33 Kilometer übrig, von denen nur 25 in Betrieb sind – und das nach hunderten Millionen Euro Investitionen!

Dabei sind die unterirdischen Stationen auch für die Fahrgäste unpraktisch angelegt: In der Station „Waterloo“ sind die Zugänge unter den Bahnsteigen; man muss erst nach unten, wenn man an die Oberfläche will. Die Station „Beaux-Arts“ steht auf einem riesigen Parkplatz und hat von dort keinen Zugang. Stattdessen muss man über riesige Umwege ein Niveau höher und dann ziemlich weit zum Bahnsteig zurückgehen.

Stadt- und Regionalbetrieb in Kooperation

In den frühen 1960er-Jahren hatte das belgische Verkehrsministerium Vorstudien zu Schienennetzen in der zweiten Ebene der fünfgrößten Städte des Landes durchge-



Auf das Stadtbild wurde in der Frühphase der Métro-Planungen von Charleroi wenig Rücksicht genommen. Unmittelbar neben dem Bahnhof Ovest, in zentraler Innenstadtlage, haben sich die Technokraten mit einer Hochstrecke und einer Abstellanlage verewigt HARALD A. JAHN (2)

Frühjahr 1963: An der Haltestelle Fleurus (nordöstlich von Soleilmont) treffen sich die Stadtlinie 7 und die SNCV-Linie 67. Den Verlauf der alten Linie 7 deckt heute teilweise die M4 ab. Das alte Stadtnetz war auf den Bereich östlich des Zentrums beschränkt SLG. RICHARD WALLACE

Ein Wagen der Linie 2 der städtischen Straßenbahn kommt um das Jahr 1960 aus der Rue Pont Neuf und überquert den Fluss Sambre; gleich wird er den Bahnhof erreichen, der hinter dem Fotografen liegt. Die Bebauung hat sich seither völlig verändert SLG. RICHARD WALLACE





Weitläufige Passagen und lange Zugangswege machen die Stationen (hier Waterloo) unattraktiv

führt. Die jeweiligen Verkehrsbetriebe sollten die Projekte umsetzen. In Charleroi war das die STIC (Société des transports intercommunaux de Charleroi). Diese Verkehrsgesellschaft betrieb das Stadtnetz von Charleroi und war vor allem damit beschäftigt, die städtische Straßenbahn auf Busbetrieb umzustellen. Über Lokalbahnwagen verfügte der Betrieb nicht; deshalb schloss man einen Vertrag mit der SNCV über den Betrieb der zu errichtenden U-Bahn-Linien ab.

Am 30. Juni 1974 war das lokale Straßenbahnnetz vollständig stillgelegt und auf Busbetrieb umgestellt. Gleichzeitig sollte die STIC ein U-Bahn-Netz aufbauen, das von der eigentlich im Abbau begriffenen SNCV betrieben werden sollte und den eigenen Busbetrieb konkurrierte: Keine idealen Voraussetzungen für durchschlagenden Erfolg.

Gebaut wurde trotzdem: Der erste Abschnitt der Métro von Charleroi eröffnete am 21. Juni 1976: Es war der südwestliche

Stadtring in Hochlage mit einer großen Schleifenanlage am Bahnhof. Für den Betrieb ihrer letzten Strecken in Charleroi und an der Küste bestellte die SNCV etwa zur selben Zeit eine Gelenkwagenserie bei BN Constructions Ferroviaires et Métalliques (später Bombardier Belgien); sie verdrängten in den 1980er-Jahren die Altwagen aus dem Pre-Métro-Netz.

Denkmäler der Nutzlosigkeit

Während die Wagenparkerneuerung noch stattfand, kam dem Streckenprojekt die Umstrukturierung der staatlichen Zuständigkeiten mit einer Verschiebung Richtung Regionen in die Quere: Nun wurde das Geld knapp und das Projekt abgespeckt. Während der Knoten „Beaux-Arts“ eröffnet wurde, blieben die Bauarbeiten am Rest der Schleife und an der Châtelet-Strecke stecken. Einige Teile wurden errichtet, aber nicht in Betrieb genommen und andere wiederum blieben als Rohbau ruine zurück. Von 1996 bis 2012 bestand das Netz nur aus einigen Stationen des nicht geschlossenen Stadtrings, einem Linienstummel Richtung Osten nach Gilly und der einzigen kompletten Strecke nach Anderlues.

Erst ab 1988, mit der dritten Staatsreform und der Übertragung der Kompetenzen auf die Region im Jahr 1990, wurde der „gordische Knoten“ durchschlagen: Die

Die Fahrzeuge der Métro Charleroi

Der Hersteller BN lieferte den Typ 6000 als Einrichtungswagen für die Kusttram und den weitgehend identischen Typ 6100 als Zweirichtungswagen für Charleroi. Am 18. Mai 1977 wurden zwei Prototypen bestellt und am 18. Dezember 1978 weitere 103 Serienwagen, darunter 54 Zweirichtungswagen für Charleroi.

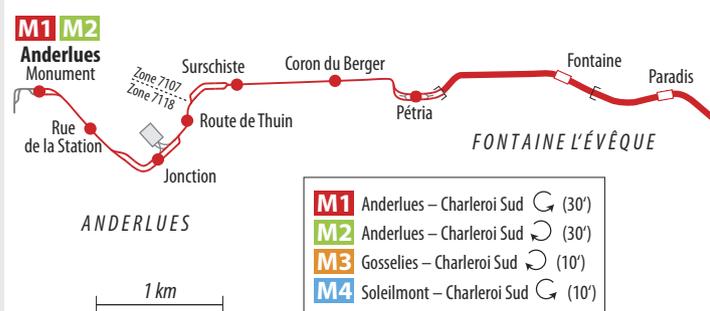
Heute sind noch 49 Gelenkwagen vom Typ „BN LRV 6100“ vorhanden. Ihre ursprünglichen Nummern 6100 bis 6154 (darunter der Prototyp 6100) trugen sie bis 1991. Anschließend wurden sie in 7401 bis 7454 umgezeichnet. Am 17. Dezember 2021 präsentierte die TEC Charleroi den ersten von Alstom sanierten Wagen (7409).

Technische Daten BN LRV 6100

Spurweite:	1.000 mm
Länge:	22,88 m
Kastenbreite:	2,50 m
Leergewicht:	32,5 t
Vmax:	65 km/h
Fahrspannung:	600V
Bodenhöhe über SOK:	860 mm
Sitzplätze:	44
Stehplätze (4 Personen/m ²):	98

Zwei Motordrehgestelle, ein Laufdrehgestell unter dem Gelenk

Künftig knallgelb:
Für 22 Mio. Euro saniert Alstom 45 der noch vorhandenen 49 Sechsser. Tw 7409 war der erste © TEC

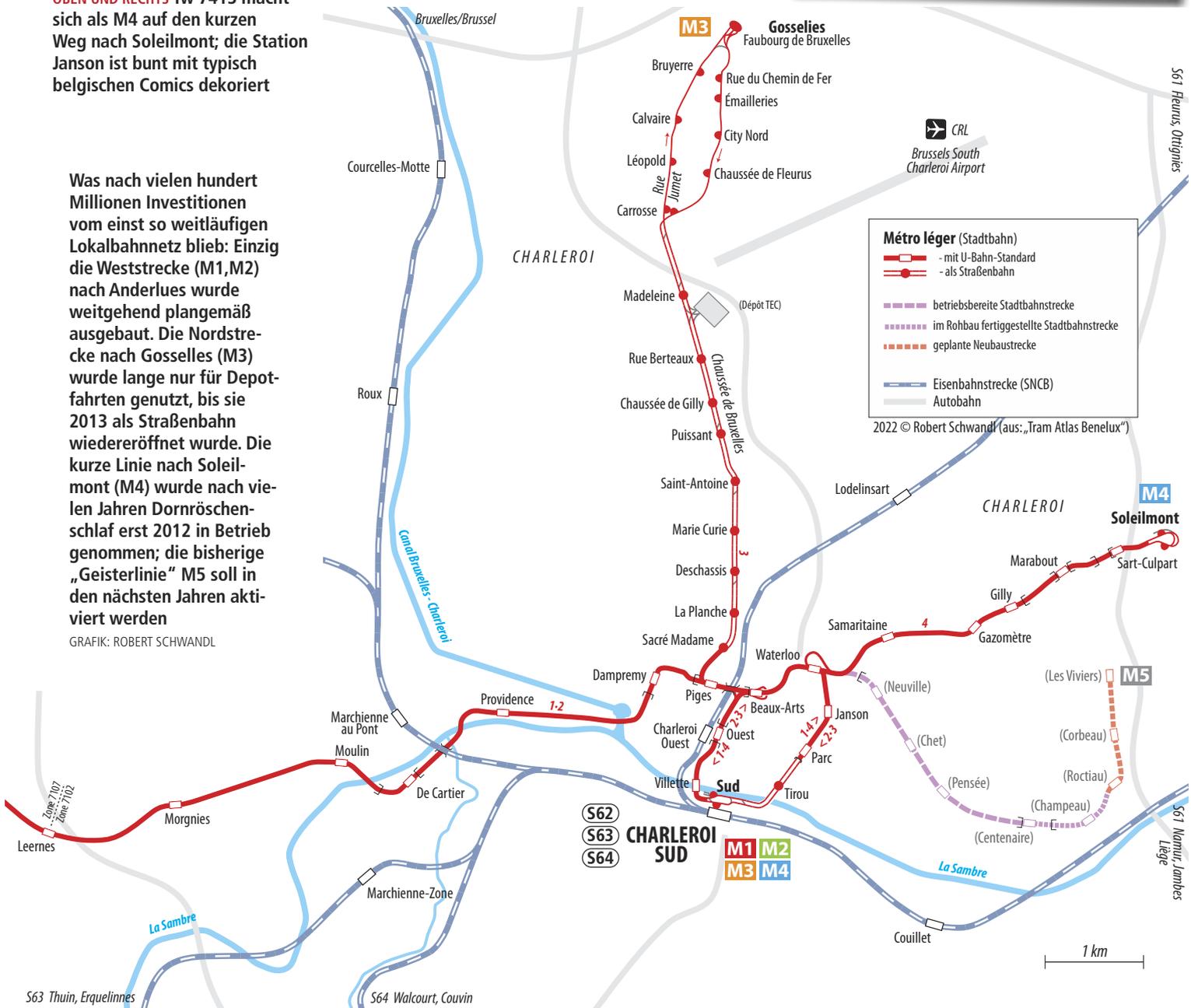




OBEN UND RECHTS Tw 7413 macht sich als M4 auf den kurzen Weg nach Soleilmont; die Station Janson ist bunt mit typisch belgischen Comics dekoriert

Was nach vielen hundert Millionen Investitionen vom einst so weitläufigen Lokalbahnnetz blieb: Einzig die Weststrecke (M1,M2) nach Anderlues wurde weitgehend plangemäß ausgebaut. Die Nordstrecke nach Gosselles (M3) wurde lange nur für Depotfahrten genutzt, bis sie 2013 als Straßenbahn wiedereröffnet wurde. Die kurze Linie nach Soleilmont (M4) wurde nach vielen Jahren Dornröschenschlaf erst 2012 in Betrieb genommen; die bisherige „Geisterlinie“ M5 soll in den nächsten Jahren aktiviert werden

GRAFIK: ROBERT SCHWANDL





Die schnurgerade Rampe entlang der Eisenbahn im Westen des Stadtzentrums (links) war Teil der allerersten Bauphase des Métroprojekts. Rechts die Signalisierung an der Endstation Gosselles der Linie M3 vor der Einfahrt in die dreigleisige Stumpfendstelle. Außerdem sind die beiden hier separat geführten Richtungsgleise auch direkt verbunden, diese Möglichkeit zur Schleifenfahrt wird aber betrieblich nicht genutzt

Das Geheimnis der Eigenkreuzungen

An zwei Stellen – an der M4 und der M5 nahe der Station Waterloo – liegen überraschenderweise Eigenkreuzungen auf der Strecke. Wieso werden diese Bereiche trotz Zweirichtungswagen im Linksverkehr befahren?

Es ist eine der vielen Absurditäten in Charleroi: Als die SNCV das Netz betrieb, wollte sie im Winter überzählige Wagen von der Kusttram nach Charleroi überstellen – dort verkehrten aber BN 6000 in Einrichtungsversion. So haben die Stationen Waterloo und der Ast nach Soleilmont (M4) Wendeschleifen. Auch für die Strecke nach Trieu Kaisin (M5) war das geplant. Zu diesen Einsätzen kam es nie. Allerdings war auch für die STIC als Erbauer der Métro der rechtsseitige Einstieg bei Inselbahnsteigen ein Mehrwert, da er auf ihren Bus- und Straßenbahnlinien üblich ist. Die STIC hat die Idee daher nicht beanstandet. Heute gibt es die Möglichkeit des Wagentausches mit der Kusttram nicht mehr. Die M4 ver-

kehrt trotzdem links. Es bleibt zu hoffen, dass die betriebsbehindernde Eigenkreuzung auf der M5 vor ihrer Betriebsaufnahme ausgebaut wird.

Die Eigenkreuzung direkt nach dem Tunnelportal der M5: Mit den Umkehrschleifen an den Streckenenden von M4 und M5 sowie der Schleife bei Waterloo könnten hier auch Einrichtungswagen verkehren



SNCV wurde aufgelöst und die „Wallonische Transportgesellschaft“ (SRWT, Société Régionale Wallonne du Transport) gegründet. Ihre Tochtergesellschaft „Transport en Commun Charleroi“ (TEC) übernahm den Betrieb. Die bisher brachliegende Neubaustrecke vom Stadtring nach Gilly (Linie 4, blau) wurde endlich eröffnet; die andere nach Centenaire verblieb im Dornröschenschlaf. Dabei zeigt sich neben Misswirtschaft auch Größenwahn: Die Strecke bedient vorstädtische Viertel, deren Dichte eigentlich keine Métro auf Eigentrasse rechtfertigt. In den 2000er-Jahren zog endlich Vernunft ein: Die Stadtschleife wurde straßenbahnmäßig fertiggestellt, die Gilly-Antenne bis Soleilmont in Betrieb genommen (2012) und die alte, 1988 stillgelegte Strecke nach Gosselles im Norden wiedereröffnet (2013). Diese war wegen der Anbindung des Depots Jumet noch vorhanden.

Die brachliegende Linie nach Châtelet muss weiter erhalten werden: Über sie läuft die Stromversorgung des Stadtrings; die Oberleitung steht unter Spannung, um Metalldiebstahl zu vermeiden. Gelegentlich finden hier Schulfahrten statt.

Wagenpark wird modernisiert und die neue Linie M5 soll kommen

Auch der aktuelle Wagenpark hat eine unglückliche Vergangenheit: Durch den Projektstopp in den 1980ern und die Streckeneinstellungen waren deutlich mehr Fahrzeuge vorhanden als benötigt; etliche stellte man nach Schäden einfach ab. Als um 2012 die lange brachliegenden Netzerweiterungen in Betrieb gingen, mussten die Wagen nach bis zu 20 Jahren Standzeit im Freien reaktiviert werden. Im Jahr 2018 wurde die Rekonstruktion von 45 dieser Wagen für 22 Millionen Euro an die Firma Alstom beauftragt.

Die Vernunft hat spät gesiegt. Der kurze Lückenschluss zwischen Bahnhof Sud und Parc wurde als klassische Straßenbahn gebaut

HARALD A. JAHN (6)



Im Dezember 2021 kam es zum Weihnachtswunder: Die Linie M5 soll tatsächlich aktiviert werden! Auf der 5,5 Kilometer langen Strecke sollen acht Stationen entstehen und alle zehn Minuten soll eine Bahn von der Ringstrecke im Zentrum zum Grand Hospital Charleroi fahren. An dieser Wiederbelebung ist ausgerechnet die Covid-Gesundheitskrise schuld: Die Region erhält bis zu 250 Millionen Euro von der Europäischen Union als „Wiederaufbauhilfe“ und 60 Millionen Euro davon fließen in die Métro. Zuerst zögerte die EU noch, da die Fahrgastzahlen weit von irgendeiner sinnvollen Kosten-Nutzen-Relation entfernt sind. In der zentralen Schleife verlieren sich in der Hauptverkehrszeit gerade mal 500 Passagiere pro Stunde und Richtung. Auf den Außenästen ist es noch tragischer: An manchen Haltestellen steigen werktags weniger als 90 Fahrgäste ein – je Tag und in beiden Richtungen zusammen!

Die Bezuschussung dürfte die Stadtpolitiker einige Überzeugungsarbeit gekostet haben. Hauptargument war das neue Krankenhaus am Endpunkt der M5 in Châtelet; dort gibt es auch ein großes Einkaufszentrum und ein weiteres ist entlang der Achse geplant. Auch die Berufsschule „Cité des M tiers de Charleroi“ soll an zwei Standorten ausgebaut werden; dort erwartet man neben 3000 Schülern 100.000 jährliche Besucher. Die optimistischen Pläne sollen der neuen alten U-Bahn-Strecke ausreichend Fahrgäste bescheren. HARALD A. JAHN

Die heutigen Linien (Netzlänge: 33,3 km)

M1 (rot)	17,3 km	Anderlues – Stadtschleife gegen Uhrzeigersinn
M2 (grün)	17,3 km	Anderlues – Stadtschleife im Uhrzeigersinn
M3 (gelb)	16,6 km	Gosselles (Fbg de Bruxelles) – Stadtschleife im Uhrzeigersinn
M4 (blau)	8,3 km	Soleilmont – Stadtschleife gegen Uhrzeigersinn

Die Strecke nach Anderlues ist bis Pétria zweigleisig auf Eigentrasse ausgebaut und weiter außerhalb eingleisig mit Ausweichen im Straßenniveau. Die Strecke nach Gosselles ist ab Piges zweigleisig im Straßenniveau. Die Strecke nach Soleilmont ist abgesehen von der stra enbahnma igen Endschleife als Métro ausgebaut. Die Strecke nach Ch telet ist bis Centenaire als Métro ausgebaut und theoretisch betriebsfähig. Weiter außerhalb ist sie im Rohbauzustand aufgegeben.

Im Jahr 2019 (letztes Jahr vor der Pandemie) beförderte die Métro Charleroi etwa 5,5 Millionen Fahrgäste.

In dünn besiedelte Vorstadtsiedlungen, die seit Jahrzehnten verfallen (hier Neuville, Linie M5), hat man monströse Stationen „hingeklotzt“. Wie fantastisch hätte man das Oberflächennetz mit dem auf diese Weise investierten Geld modernisieren können ...

