



Wieder ein neues Gesicht in der Île-de-France: Die Citadis für die T7.

© Foto: Harald A. Jahn

## Neues aus Paris – das Tramwaynetz wächst weiter

Harald A. Jahn

**Zum Jahreswechsel 2012/13 wuchs das Pariser Straßenbahnsystem gleich an einigen Stellen – wobei man aber leider nicht wirklich von einem Netz sprechen kann. Eine Übersicht:**

Die Entwicklung in der Île-de-France, wie der Pariser Großraum genannt wird, verlief nicht ganz geradlinig. Die erste Linie wurde bereits 1992, in der Frühphase der französischen Tramway-Euphorie, eröffnet. Diese T1 verbindet Zentren in der Peripherie miteinander und erreicht die Kernstadt nicht. Sie ist eine klassische, solide gebaute Straßenbahn, die mit dem gemischtflurigen Gelenkwagen (Tramway Français Standard II) betrieben wird. Die neue Strecke war von Anfang an erfolgreich, und so entschied man, eine zur Erneuerung anstehende Eisenbahn-Nahverkehrsstrecke ebenfalls auf dieses Betriebsmittel umzurüsten. Die T2 ging dann 1997 in Betrieb, wobei vorerst ausschließlich auf Eigentrasse gefahren wurde. Auch diese Strecke wurde bestens angenommen, und so wurden bald neue, längere Citadis-Garnituren beschafft – ebenfalls mit der geringen Wagenkastenbreite von nur 2,30 Metern. Die überzähligen (TFS II-) Wagen wurden an die T1 abgegeben. Seit 2005 fährt man auf der T2 sogar in Doppeltraktion, um den weiter steigenden Verkehr zu bewältigen.

Beschränkten sich diese ersten Linien noch auf die Vororte, war es nach den zahlreichen Erfolgen in ganz Frankreich endlich Zeit für die Rückkehr der Straßenbahn in den Stadtbereich – und 2006 war es so weit: Die seit 1938 aus den Straßen verbannte Tram feierte eine

grandiose Wiederauferstehung und verwandelte eine unattraktive Auto- in eine prachtvolle Stadtstraße. Seither gleiten Züge auf einem Rasengleis-Teppich durch einen rückgebauten und stark begrünten Boulevard. Aufgrund der erwarteten Passagiermengen entschied man sich für breitere (2,65 m) und längere Züge als bisher, sodass die Linie nicht kompatibel zu den bisherigen ist.



Von Anfang an zu klein dimensioniert: Der Spurbus der Linie T5 in Saint-Denis.

© Foto: Harald A. Jahn



Die schwierige Ausfädelung aus der Tiefstation des Komplexes von La Defense (im Hintergrund) machte die Verlängerung der T2 nach Bezons aufwendig.

© Foto: Harald A. Jahn

Eine weitere Linie, T4, wird von der Staatsbahn betrieben: ein „Tram-Train“, der von Eisenbahngleisen auf die Straße wechseln soll. Die Garnituren sind ebenfalls nicht kompatibel mit dem stadteigenen Netz.

Nachdem nun einige Jahre an verschiedenen Erweiterungen gebaut worden war, kam es zwischen Ende 2012 und Sommer 2013 zur Eröffnung gleich mehrerer Neubauabschnitte – inklusive einer wieder nicht kompatiblen Spurbusstrecke.

### Die vergebenen Chancen in Saint-Denis

Im Bereich von Saint-Denis nördlich von Paris gibt es gleich drei neue Straßenbahnprojekte. Der schwierigste Punkt der T1-Verlängerung nach Westen liegt unmittelbar hinter dem bisherigen Streckenende: Nach der Endstation auf einer Kanalbrücke musste die Bahnstrecke unterquert werden, dahinter stand eine Häuserzeile im Weg. Der Bau des Restes der Strecke war dann relativ anspruchslos.

Ebenfalls in Saint-Denis startete im Juli 2013 die Spurbuslinie T5, die in Frankreich auch als Straßenbahn eingeordnet wird. Die Systemwahl erfolgte aus politischen Gründen und schafft sinnlosen Umsteigezwang; auch sind die vorgesehenen Fahrzeuge etwas kurz geraten. Ob die Linie ein Erfolg ist, wird sich in den nächsten Monaten zeigen. Die Erzeugerfirma Translohr ist inzwischen in finanzielle Nöte geraten und wurde von Alstom aufgefangen. Das dritte Projekt ist die noch in Bau befindliche T8, die die T1 beim Bahnhof kreuzt; es ist wieder eine klassische Straßenbahn. Sie verzweigt sich im Norden in zwei Äste und soll später im Süden das Pariser Stadtgebiet erreichen – und die T3. Dort soll ein großer Knotenpunkt mit der Schnellbahn („Réseau express régional“, kurz RER) entstehen: die Station „Rosa Parks“. Hier kreuzt auch die stillgelegte „Petite Ceinture“, eine Ringbahn um ganz Paris; möglicherweise wird die T8 über diese künftig ein Stück weitergeführt.

### Die Lokalbahn wird zur Tramway

Am anderen Ende der Stadt, beim Büroviertel „La Defense“, ist es die Linie T2, die nach Bezons verlängert wurde. Die Strecke führt entlang einer stark befahrenen Straße, trotzdem wurde der Autoverkehr eingeschränkt und eine neue grüne Achse in die oft gesichtslose Vorstadtbebauung gelegt. In Zukunft soll eine nochmals verlängerte T1 diese Linie erreichen und damit den Tramwayring nördlich von Paris schließen. Allerdings soll die dann sehr lange Linie in zwei Äste geteilt werden.

### Der elegante Ring um die Hauptstadt

Die beeindruckendste Neueröffnung ist aber zweifellos der zweite Teil der T3. Der bestehende Abschnitt wurde Richtung Osten zur „Porte de Vincennes“ verlängert, von dort nach Norden entstand ein weiterer Streckenteil. Die Linie besteht nun aus den Segmenten T3A und T3B mit einer etwas eigenwilligen Zwischen-Endstelle:



Der Bau der T3 brachte neue Lebensqualität auf die Boulevards des Marais.

© Foto: Harald A. Jahn

Der breite Boulevard „Cours de Vincennes“ erhielt an den Seitenfahrbahnen zwei symmetrische Stumpf-Endstellen, zwischen den beiden Linienteilen müssen Fahrgäste die sechsspürige Straße überqueren. Ansonsten ist die Linie aber ein grandioses Beispiel für heutige Architektur und Stadtneugestaltung. Entlang der „Boulevards des Marais“ wurden Straßenüberwerfungen abgetragen, Unterführungen zugeschüttet. Der Straßenquerschnitt wurde auf zwei Fahrspuren pro Richtung reduziert, tausende Bäume neu gepflanzt, der Gleiskörper verläuft weitgehend im Rasen.

Zwei weitere Projekte stehen kurz vor der Eröffnung: Linie T6, ebenfalls wieder ein Translohr-Spurbus, der als Verlängerung der Metro M13 nach Südwesten verläuft, sowie die T7 nach Süden Richtung Flughafen Orly als klassische Straßenbahn.

### Große Pläne für die Zukunft

Nach diesen Straßenbahn-Neubauprojekten möchte man sich nun peripheren Schnellverbindungen zuwenden. Seit den 1960er-Jahren entstanden neue Subzentren um Paris, um die Kernstadt zu entlasten. 80 % des Verkehrs zwischen diesen „Villes nouvelles“ erfolgen per Pkw. Das Tram-Train-System soll ausgeweitet werden, weitere tangentielle Linien sollen entstehen – unter Benützung der Grande Ceinture, der „Großen Gürtelbahn“, die derzeit vor allem dem Güterverkehr dient. Das derzeit größte Projekt ist noch in der Entwicklungsphase: ein Metroring um ganz Paris – mit einer Gesamtlänge von 150 bis 200 km. Leider wird auch hier eine isolierte Lösung angestrebt: eine automatische Metro auf Gummireifen anstatt einer in alle Richtungen kompatiblen Eisenbahnlösung. Hier wird die französische Planungsphilosophie deutlich, die rein in Linien, nicht in Netzen denkt. Darüber hinaus ist der Kontakt der RATP (Pariser Verkehrsbetriebe) zum STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) besser als der der SNCF; das äußert sich in einer gewissen Benachteiligung des Eisenbahnbetriebs.

Um ein Projekt ist es inzwischen leider ganz still geworden: Die Idee, alle Pariser Kopfbahnhöfe mit einem Straßenbahnring über die großen Boulevards zu verbinden, ist sanft entschlafen.

### Zum Autor:



**Harald A. Jahn**

ist Fotograf und Autor, beschäftigt sich mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Er betreibt die Bildagentur „Viennaslide“ mit Schwerpunkt auf Reise- und Architektur-fotografie.

Außerdem ist er Betreiber der Internetseite [www.tramway.at](http://www.tramway.at) und Autor des kürzlich erschienenen Buches „Die Zukunft der Städte – Die französische Straßenbahn und die Wiedergeburt des urbanen Raumes“.