



Sorgfältige Stationsgestaltung: die derzeitige Endstelle Robert Wagner.

© Foto: Harald A. Jahn

Neues aus Paris: Straßenbahnlinien 6 und 8 in Betrieb

Harald A. Jahn, RS-Redakteur

Im Dezember letzten Jahres wurden in Paris zwei neue Straßenbahnlinien in Betrieb genommen: Die T6 im Südwesten der Stadt, die T8, von Saint Denis ausgehend, im Norden. Während die T8 eine klassische Stahlrad-Straßenbahn ist, wurde die T6 als Translohr-Spurbus ausgeführt.

Die Linie T6: Eine Insellösung mit langer Planungsgeschichte

Bereits in den 1970er-Jahren war überlegt worden, die Métro nach Velizy zu verlängern. Als jedoch die seinerzeitigen kurzen Linien M13 und M14 unter der Seine miteinander verbunden wurden, kam es auf der nun sehr attraktiven Nord-Süd-Verbindung zu betrieblichen Schwierigkeiten. Nach der Südverlängerung über die Stadtgrenze hinweg zur heutigen Endstation „Châtillon-Montrouge“ erschien eine weitere Verlängerung riskant. Als Alternative wurden verschiedene Technologien überlegt, unter anderem eine automatische VAL-Métro; dieses Projekt wurde aber 1998 zu den Akten gelegt. Aus Kostengründen entschied man sich dann im Jahr 2000 für eine oberirdische Strecke auf Eigentrasse. Auch in Frankreich dauert die Vorbereitung eines neuen Straßenbahnprojekts länger als der eigentliche Bau – erst 2010 konnte endlich mit den ersten Arbeiten begonnen werden.

Bei der Systemwahl – in Frankreich denkt man in Verkehrskorridoren, ein kompatibles Netz wird nicht angestrebt – haben sich, ähnlich wie bei der T5 im Norden, Lokalpolitiker gegen die Wünsche der Fachleute durchgesetzt. Durch die schmalen Fahrzeuge (2,20 Meter), den engen Wendekreis von nur 10,5 Metern und die Steigfähigkeit von 13 % erhoffte man sich eine schonendere Integration in das Stadtbild. Tatsächlich gibt es in Clamart eine etwas enge Straßendurchfahrt, die aber auch für klassische Tramways kein Problem gewesen wäre. Kritisiert wurde die völlige Inkompatibilität der von einer Mittelschiene geführten

Busbahn zu anderen Systemen; sogar eine Niveaureuzung mit klassischen Straßenbahngleisen ist technisch aufwendig und nur mit beweglichen Schienenteilen zu realisieren. Darüber hinaus bindet man sich an ein System, das nur von einem einzigen Hersteller angeboten wird: Tatsächlich geriet Lohr Industries 2012 in wirtschaftliche Schwierigkeiten und musste auf politischen Druck von Alstom aufgefangen werden. Die Fahrbahn des Translohr besteht aus Beton; dieser muss äußerst sorgfältig verlegt werden, um eine ruhige Fahrt zu ermöglichen. Anders als Bahnschienen kann er aber nicht nachgeschliffen werden; wie es mit dem Fahrkomfort nach einigen Jahren der Abnutzung aussieht, steht auf einem anderen Blatt. In Italien, wo in Padua und Mestre Translohr-Bahnen schon einige Zeit verkehren, unterscheidet sich das Fahrgefühl jedenfalls nicht sehr von normalen Buslinien auf mittelmäßig gepflegten Straßen.



T6: Der Innenraum des 46 Meter langen Translohr-Fahrzeugs.

© Foto: Harald A. Jahn



In die Führungsschiene greifen zwei Räder mit Spurkranz im 45-Grad-Winkel ein. Für einspurige Fahrzeuge ist die Rille eine gefährliche Falle.

© Foto: Harald A. Jahn

Die Bauarbeiten waren von häufigen Verzögerungen geprägt, der Eröffnungstermin wurde mehrmals verschoben, bis Ende 2014 dann endlich der 12,4 km lange oberirdische Teil der Linie in Betrieb gehen konnte. Immer noch in Bau ist die unterirdische Verlängerung, die den Verkehrswert deutlich heben wird: Derzeit endet die Linie etwas unmotiviert an der Station „Robert Wagner“ in Vélizy-Villacoublay; mit der 2016 vorgesehenen Fertigstellung des Tunnels wird sie auch am westlichen Ende Anschluss an ein hochrangiges Verkehrsmittel bieten und eine Gesamtlänge von 14 km erreichen. In Viroflay wird es bei den beiden Bahnhöfen „Rive Gauche“ und „Rive Droite“ unterirdische Haltestellen geben. Die beiden Bahnstrecken, benannt nach dem linken und rechten Ufer der Seine, wurden seinerzeit übrigens als Konkurrenzprojekte von Paris nach Versailles parallel errichtet!

Auf der T6 kommen erstmals sechsteilige Translohr-Fahrzeuge zum Einsatz. Die 46 Meter langen Zweirichtungswagen sollen 255 Passagiere fassen. Die architektonische Ausführung der Strecke ist, wie in Frankreich üblich, sorgfältig; die Stationen erhielten ein eigenständiges Design mit floralen Motiven, angelehnt an Pflanzen und Blätter. Die Translohr-Fahrbahn selbst lässt keine Rasengleise zu und ist keine Aufwertung für das Stadtbild. Derzeit wirkt die Linie noch wenig ausgelastet; anders als auf den Fahrplänen angegeben fuhr man Ende April werktags im 10-Minuten-Takt, trotzdem waren die beobachteten Züge bereits wenige Stationen nach Châtillon fast leer.

■ T8: Die „Tram'Y“ ergänzt das Netz von Saint-Denis

Die Verbindung von der RER-Station „Saint-Denis“ nach Bobigny war die Keimzelle des Pariser Tramwaynetzes; die T1 wurde als erste moderne Straßenbahn 1992 in Betrieb genommen. Nach dem Bau der Linie T5 und der Verlängerung der T1 nach Westen fährt mit der T8 nun die dritte Linie in der Vorortgemeinde, die durch die Abteikirche „Saint-Denis“ auch historisch bedeutsam ist.

Aufgrund ihrer Form wurde die T8 in der Öffentlichkeitsarbeit flott als Tram'Y bezeichnet; ihr längerer West-Ast verbindet den Bahnhof Épinay-sur-Seine der RER C mit dem Verkehrsknotenpunkt Saint-Denis der RER D, wo sie auch die T1 kreuzt. Am südlichen Ende trifft sie noch auf die Métrolinie M13. Eine weitere Verlängerung Richtung Paris ist vorgesehen, wurde aber wegen des Scheiterns der Bewerbung zur Olympiade 2012 zurückgestellt – der Zuschlag zur Fußball-Europameisterschaft 2016 dürfte nun aber zum Bau der Linie in das Stadtentwicklungsgebiet rund um das Stade de France führen, auch wenn die Fertigstellung bis dahin keinesfalls möglich ist. Neuer Endpunkt wird dann ein weiterer RER-Verkehrsknoten sein: der



T8: Pablo Neruda am Nord-Ast.

© Foto: Harald A. Jahn

noch zu errichtende Gare d'Évangile der RER E, der auch von der T3 erreicht wird. Noch sehr hypothetisch ist dagegen eine weitere Verlängerung in das Stadtgebiet von Paris über die brachliegende Trasse der „Petite Ceinture“: Diese Ringbahn um die ganze Stadt liegt seit Jahrzehnten im Dornröschenschlaf, derzeit laufen verschiedene Projekte, die Strecke sinnvoll zu nutzen.

Mit den Linien T7 (nach Orly im Süden von Paris) und der T8 kehrt so etwas wie Routine in den Straßenbahnbau der Stadt ein. Die Architektur und Einbindung in das Stadtbild ist weiterhin sorgfältig, aber nicht mehr so extravagant wie bei der Prestigelinie T3; die neuen Strecken sind solide angelegt, die Stationsmöblierung ist mittlerweile standardisiert. Nach Experimenten mit Sukkulente als Bepflanzung bei der T7 ist man nun wieder zu dem typisch französischen Rasengleis zurückgekehrt, das so oft wie möglich eingesetzt wird. Auch die 2,40 m breiten und 32 Meter langen eleganten Citadis 302 entsprechen denen der Linie 7 – für diese wurden 19 Stück beschafft, aus der danach bestehenden Option von 51 Wagen wurden für die T8 20 Bahnen abgerufen. Die nächsten Tranchen dürften für den Ersatz der inzwischen zu kleinen TFSII der T1 vorgesehen sein.

Der Verlauf der T8 ist weitgehend unspektakulär; in Saint Denis folgt die Trasse einem alten Schifffahrtskanal und erreicht nach einigen hundert Metern die Avenue de la République. Der längere Ast verläuft hauptsächlich in der Mitte dieser Ausfallstraße und erschließt Vorortgegenden mit Plattenbauten, Gewerbeflächen und Einfamilienhäusern – die typische inhomogene Speckgürtelstruktur. Der kürzere Nord-Ast ist etwas reizvoller, an der Endstation „Villetaneuse-Universität“ liegt auch das Depot.



Gilbert-Bonnemaison – auch in der Peripherie finden sich manchmal optisch reizvolle Stellen.

© Foto: Harald A. Jahn