

Schöpferische Pause für das Erfolgsmodell?

Frankreich: Die neuen Straßenbahnen in Paris ■ Paris als Zentrum der „Grande Nation“ hat erst in den 1960er-Jahren begonnen, seinen ÖPNV auf einen zeitgemäßen Stand zu bringen. Bereits in den 1930er-Jahren war in der französischen Hauptstadt das größte einheitliche Straßenbahnnetz der Welt stillgelegt worden. Nach einer Renaissance der Tram Anfang der 1990er-Jahre kommt der Ausbau jetzt allerdings zu seinem vorläufigen Ende

Die Stadt Paris legt bei ihren neuen Straßenbahnlinien Wert auf Ästhetik: Die Station Trois Communes der im Frühjahr 2021 eröffneten Linie T9 befindet sich unter einer Autobahnbrücke, die optische Umgestaltung durch das Atelier Richez Associes ist gelungen. Auf dem Foto nicht sichtbar ist allerdings der Lärm der benachbarten Autofahrbahnen



Die eingleisige Durchfahrt durch die Rue de l'Eglise in Montfermeil ist ein Nadelöhr und soll künftig Teil einer im Uhrzeigersinn befahrenen Schleife werden. Ein Wagen vom Typ Citadis Dualis 405 befährt die Engstelle am 20. Juli 2021

ALLE AUFNAHMEN DES BEITRAGS: HARALD A. JAHN

Jahrzehntlang wurde der innerstädtische Verkehr von der Métro getragen, ergänzt durch ein Busnetz, das oben drein ab 1966 an Sonntagen nur stark eingeschränkt verkehrte. 1962 begannen die Bauarbeiten für die S-Bahn (RER, réseau express régional) und einige Métroverlängerungen. Die stagnierenden Fahrgastzahlen besserten sich Mitte der 1970er-Jahre, als die RATP (régie autonome des transports Parisiens, der staatliche Betreiber des Nahverkehrs in Paris und dem nahen Umland) mit der „Carte Orange“ eine Netzkarte anbot und die neuen Métrostrecken in die Vororte erste Früchte trugen. Etwa gleichzeitig forderte Marcel Cavaillé als Staatssekretär für Verkehr die französischen Gemeinden auf, Lösungen für verbesserten, elektrischen Nahverkehr zu erarbeiten. Nach den Projekten von Nantes und Grenoble wurden Politiker und Fahrgastverbände vor allem im Norden von Paris auf die Straßenbahn aufmerksam, und 1989 begannen endlich die Arbeiten an der ersten neuen Linie zwischen Saint-Denis und Bobigny – seit ihrer Eröffnung 1992 Teilstück der T1, wie in Grenoble betrieben mit den Triebwagen „Tramway Francais Standard 2“ (TFS2) von Alstom.

Die Rückkehr der Straßenbahn

Im Westen der Stadt betrieb die SNCF eine Lokalbahn. Sie war mit ihrer seitlichen Stromschiene ein Fremdkörper im Netz. Unterschiedliche Lösungen wurden diskutiert, von einem Umbau zur RER oder zu einer führerlosen Metro (VAL) bis hin zu einer automatischen Kabinenbahn. Vorgeschlagen



Eine Doppeltraktion aus Citadis mit Triebwagen 447 an der Spitze befährt am 30. Oktober 2019 nahe der Rue Henry Savignac die ehemalige Lokalbahnstrecke im Westen von Paris (Linie T2)

wurde auch, die Strecke über die stillgelegte Pariser Ringbahn „Petite Ceinture“ – den „kleinen Gürtel“ – weiterzuführen. Schlussendlich wurde die Strecke von der RATP übernommen und zu einer Stadtbahn umgebaut. Argument war auch die Kompatibilität mit einer künftigen Linie entlang der „Boulevards des Maréchaux“, der Gürtelstraße parallel zur „Petite Ceinture“. Mit dem großen

Erfolg der am 2. Juli 1997 eröffneten T2 stand die RATP rasch vor dem Problem der Überlastung; die TFS2-Wagen erhielten bald Gesellschaft von Citadis 302. Inzwischen war aber auch die T1 gesättigt, sodass die Bahnsteige der T2 für Doppelgarnituren verlängert und die TFS2 nach St-Denis abgegeben wurden, nachdem weitere 13 Citadis geliefert worden waren.



Auf ihrem langen Weg von Noisy-le-sec nach Asnières durchquert die T1 – hier Wagen 205 am 25. Mai 2017 – auch die Rue Timbaud in Gennevilliers. Die erhalten gebliebenen Dorfstrukturen werden hier liebevoll gepflegt, die Umgebung ist allerdings typisch industriell-vorstädtisch



Die Bahnen der Linie T1 vom Typ „Tramway Standard Francais 2“ (TFS2) werden im Depot Bobigny gemeinsam mit den Métrozügen der Linie 5 gewartet

Mit dem Erfolg von T1 und T2 war die Straßenbahn als ernsthafte Verkehrslösung in den Köpfen der Verantwortlichen angekommen. Die überlasteten Busse auf den „Boulevards des Maréchaux“ waren schon länger ein Problem, und eigentlich waren ja immer wieder Konzepte im Gespräch gewesen, bei denen die „Petite Ceinture“ benutzt werden sollte. Während des Wahlkampfes von 2001

wurden die beiden Versionen leidenschaftlich diskutiert. Die Lage im Straßenniveau gewann schlussendlich, weil sich auf diese Weise Métro- und Buslinien besser anbinden ließen und weil die Kosten für die Sanierung der alten Bahnstrecke zu hoch gewesen wären. Am 16. Dezember 2006 feierte Paris die Rückkehr der Straßenbahn innerhalb der Stadtgrenzen – und der Erfolg überstieg sofort

alle Erwartungen. Aus deutscher Sicht überraschend ist die Wahl eines anderen, inkompatiblen Lichtraumprofils, das aus der isolierten Betrachtungsweise der Linien und der damaligen Schwäche der zuständigen Behörde STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France, heute Île-de-France Mobilités) hervorging – man konnte keine verbindlichen Standards für den Großraum Paris etablieren.

Lokalpolitische Fehlentscheidungen

Auch die Linie T4 entstand aus einer alten Vorortbahn. Durch den Bau der RER E konnten von der „Ligne des Coquetiers“ – der Strecke zwischen Aulnay-sous-Bois und Bondy – ab 1999 keine direkten Züge mehr in die Ostbahn Richtung Paris eingefädelt werden. Der isolierte Pendelbetrieb ließ die Fahrgastzahlen einbrechen, der schwerfällige Eisenbahnverkehr mit seinen klassischen Bahnübergängen wurde von den Anliegergemeinden als unzumutbar gesehen. Der Erfolg der T2 motivierte die SNCF aber, hier Neues zu versuchen und mit einem Tram-Train – einer Stadtbahn – neu zu starten. Seit 18. November 2006 bedienen Siemens Avanto die umgebaute Strecke, die weiterhin mit 25.000 Volt elektrifiziert blieb.

Nach der „ersten Welle“ von neuen Straßenbahnen im Ballungsraum Paris (der Region Île-de-France) führten lokalpolitische Fehlentscheidungen dazu, dass die Betriebsmittel weiterhin nicht harmonisiert wurden – im Gegenteil! In Saint Denis wurden etwa gleichzeitig zwei neue Linien in Angriff genommen. Während die T8, anfangs wegen ihren beiden Ästen flott Tram'Y genannt,

eine klassische Straßenbahn wurde, wollte die Gemeinde Sarcelles Geld sparen und bestand auf einem Translohr-Spurbus, der sich leider rasch als Fehlentscheidung herausstellte. Von Anfang an zu klein, kämpft die Linie mit ständiger Überlastung, darüber hinaus ist Translohr inzwischen in Konkurrenz; auf politischen Wunsch von Alstom übernommen, wurde die Produktion inzwischen eingestellt. Für die Fahrgäste ist die Inkompatibilität ein Problem: Die Linie endet am Marché St Denis und kann nicht zur RER- oder Métrostation weitergeführt werden, da Straßenbahngleise nicht gekreuzt werden können. Erspart hat man sich nichts, die Kosten pro Translohr-Sitzplatz sind deutlich höher als bei einer klassischen Tram, bei ähnlichen Baukosten.

Ähnliches gilt für die T6, die im Südwesten der Stadt die Gemeinde Vélizy-Villacou-

blay mit der Métro M13 verbindet und an ihrem anderen Ende mit der RER C und dem Vorortverkehr. Sie wurde von Anfang an als Spurbus geplant, da aufgrund der starken Höhendifferenzen Rampen mit zehn Prozent nötig waren, was man der klassischen Straßenbahn nicht zutraute. Als Besonderheit liegen die letzten 1.600 Meter und zwei Stationen im Tunnel. Die sechsteiligen Translohr-Wagen dieser Linie sind mit 46 Metern die weltweit längsten.

Auf Umwegen zum Flughafen

Zwischen der M7-Endstation Villejuif und dem Flughafen Orly liegen nicht nur große Büro- und Gewerbegebiete, sondern auch der Großmarkt von Rungis. Er löste in den 1960er-Jahren die berühmten Pariser Hallen ab, die dem RER-Knoten Châtelet-Les Halles weichen mussten. Die T7 erschließt diese

Zone mit einer Trasse voller Umwege, die sich zwischen Autobahnrampen und Parkplätzen durchschlängelt, um dann den Flughafen Orly zu erreichen. Sie ist nicht als Flughafenzubringer gedacht, wurde aber inzwischen trotzdem von Touristen entdeckt: Durch die Tram kann man die teure, führerlose U-Bahn „Orlyval“ umgehen, auf der man für die sieben Kilometer zur RER Anthony über zehn Euro zahlt.

Im September 2007 kündigte der damalige Präsident Sarkozy an, eine Art Masterplan erarbeiten zu lassen, wie sich Groß-Paris in den nächsten Jahrzehnten entwickeln soll. Ein Ergebnis davon sind neben einigen Métroverlängerungen die neuen Métrolinien des „Grand Paris Express“, die ringförmig um die Stadt verlaufen. Mittlerweile wurde mit dem Bau begonnen. Dieses gigantische Großprojekt (geschätzte Kosten um die 30 Milliarden Euro) ist dabei nur das Grundge-

Zum Fotografieren der Fahrzeugparade in der Verzweigungsstation Gargan hat man ausreichend Zeit: Der Betrieb läuft hier eher behäbig ab. Zwei Citadis Dualis der Linie T4 nach Bondy (401, 409) treffen am 20. Juli 2021 auf einen Siemens Avanto (15) in Gegenrichtung nach Aulnay-sous-Bois

UNTEN Veraltete und zeitgemäße Technik am Flughafen Paris Orly: Einst Stolz der französischen Luftfahrt, ist die Concorde heute „gegroundet“, während Wagen 709 vom Typ Citadis 302 auf der Linie T7 am 6. April 2015 unspektakulär, aber zuverlässig modernen Stadtverkehr symbolisiert



Ein langer Translohr der Linie T6 am 7. September 2017 in der Station Viroflay Rive Droite. Die Systemwahl ist problematisch, die unterirdischen Stationen sind aber gelungen

rüst, um das sich die Metropole entwickeln soll: Geplant sind neue Wirtschafts- und Technologiecluster, dazu sollen jährlich etwa 70.000 Wohnungen gebaut werden. Ein stärkeres Zusammenrücken der Stadtgemeinden soll zudem „die Lebenswelt der Einwohner verbessern, die territorialen Ungleichheiten korrigieren und eine nachhaltige Stadt schaffen“, wie sich Politiker äußerten.

Sozial schwächere Gegenden aufwerten

Die derzeit aktuellen Straßenbahnprojekte stammen nicht aus diesem „Grand Paris“-Konzept, sie wurden noch davor oder 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. Das typisch französische, gesamtheitliche Konzept 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 optimiert, 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. Die am 10. April 2021 eröffnete Linie ist die erste, die nach einer Ausschreibung von Keolis betrieben wird, aber wohl nicht die letzte: Ab 2024 sollen Bus-, ab 2029 Straßenbahn-, ab 2039 Métro- und RER-Linien ausgeschrieben werden.

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, um die eher armen Gemeinden im Osten des Großraumes aufzuwerten. Auch deshalb gilt der Grundsatz, die Gestaltung sorgfältig auszuführen, um Qualität auch in sozial schwächere Gegenden zu bringen. Auf 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.

Erste Sanierungen notwendig

Ein schon länger verfolgtes Projekt ist die Sanierung der ersten Pariser Straßenbahnlinie T1. Seit 1992 verkehrt sie, mittlerweile mehrfach verlängert, im Nordosten der Stadt. Sie wurde bald Opfer ihres Erfolges, bereits ab 2006 mussten die Gleisanlagen erneuert werden. 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

Eröffnungsdaten der Pariser Tram

Linien			Verlängerungsabschnitte		
Datum	Linie	Strecke	Datum	Linie	Strecke
06.07.1992	T1	Bobigny-Pablo Picasso – La Courneuve	21.12.1992	T1	La Courneuve > Gare de Saint-Denis
02.07.1997	T2	La Defense – Issy-Val de Seine	15.12.2003	T1	Bobigny-Pablo Picasso > Gare de Noisy-le-Sec
20.11.2006	T4	Aulnay-sous-Bois – Bondy	21.11.2009	T2	Issy-Val de Seine > Paris, Porte de Versailles
16.12.2006	T3	Pont du Garigliano – Porte d'Ivry	15.11.2012	T1	Gare de Saint-Denis > Les Courtilles
15.12.2012	T3b	Porte de Vincennes – Porte de la Chapelle	19.11.2012	T2	La Defense > Pont de Bezons
29.07.2013	T5	Marché St Denis – Garges-Sarcelles	15.12.2012	T3	Porte d'Ivry > Porte de Vincennes
16.11.2013	T7	Villejuif – Athis-Mons	28.05.2016	T6	Robert Wagner > Viroflay-Rive-Droite
13.12.2014	T6	Châtillon-Montrouge – Robert Wagner	24.11.2018	T3b	Porte de la Chapelle > Porte d'Asnières
16.12.2014	T8	Saint-Denis – Villeteuse bzw Épinay-Orgefont	12.10.2019	T1	Les Courtilles > Asnières-Quatre Routes
01.07.2017	T11 express	Épinay-sur-Seine – Le Bourget	14.12.2019	T4	Gargan > Arboretum (Zweigstrecke)
10.04.2021	T9	Porte de Choisy – Orly	31.08.2020	T4	Arboretum > Hôpital de Montfermeil
2022 ~	T13 express	Saint-Germain-en-Laye – Saint-Cyr	2024 ~	T11 express	Le Bourget > Noisy-le-Sec
2023 ~	T10	Antony-Croix de Berny – Clamart	2024 ~	T8	Saint Denis > Rosa Parks
2023 ~	T12 express	Massy – Palaiseau et Évry-Courcouronnes	2025 ~	T12 express	Massy > Versailles-Chantiers
			2026 ~	T13 express	Saint-Germain > Achères-Ville RER (Zweigstrecke)
			2027 ~	T11 express	Épinay-sur-Seine > Sartrouville
			20xx ~	T7	Athis-Mons > Juvisy

Die neuen Pariser Tram-Linien seit 1992

Liniennummer	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T13
Betreiber	RATP	RATP	RATP	SNCF	RATP	RATP	RATP	RATP	Keolis	?	Transkeo	SNCF	SNCF
Fahrzeugbreite	2,3 Meter	2,4 Meter	2,65 Meter	2,65 Meter	2,2 Meter	2,2 Meter	2,4 Meter	2,4 Meter	2,65 Meter	2,65 Meter	2,65 Meter	2,65 Meter	2,65 Meter
Fahrzeuglänge	29 Meter	65 Meter	44 Meter	42 Meter	24 Meter	46 Meter	32 Meter	32 Meter	44 Meter	44 Meter	42 Meter	42 Meter	42 Meter
Stromsystem	750 V	750 V	750 V	750 V/25 kV	750 V	750 V	750 V	750 V	750 V	750 V	25 kV	750 V/1.500 V	750 V/75 kV
Fahrzeugtyp	35 TFS2	66 Citadis 302	63 Citadis 402	15 Avanto S70 15 Citadis Dualis	17 Translohr STE3	28 Translohr STE6	19 Citadis 302	20 Citadis 302	22 Citadis 405	14 Citadis 405	15 Citadis Dualis	21 Citadis Dualis	11 Citadis Dualis
Streckenlänge	17,9 km	17,9 km	12,4 + 14,3 km	13,3 km	6,6 km	14 km	11,2 km	8,5 km	10,3 km	8,2 km	11 km	13 km	18,8 km

sind überfüllt, wegen Wagenmangel sind keine Intervallverdichtungen möglich. Zeitweise musste der westlichste Streckenteil sogar 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, später sogar bis Malmaison.

Dann soll die Linie allerdings in zwei oder drei unabhängig betriebene Teilstücke zerlegt werden, um Unregelmäßigkeiten besser abfangen zu können.

Auch anderswo stößt man noch auf Tramwaybaustellen: Die T10 als vorläufig letzte klassische Straßenbahn entsteht im Südwesten zwischen Anthony und Clamart, die bestehende Translohr-Spurbuslinie T6 wird mittels Unterführung gekreuzt.

Drei weitere Linien, T11, T12 und T13, sind eigentlich keine 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 entlang der „Grande Ceinture“, der großen Gürtelbahn um Paris; die erste Teilstrecke wurde 2017 eröffnet. Betrieben wird sie von Transkeo, einer Tochterfirma der SNCF.

Sparen mit dem Tram-Train

Der Grund für die Entscheidung, die Bahn als Tram-Train auszuführen, 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 eine 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 geplant, wurden dann aber auf die kostengünstigere Tram-Train-Bauweise reduziert. Sie verlaufen ebenfalls auf Teilstücken der „Grande Ceinture“. Die T12 übernimmt dabei einen Teil der beste-

henden RER C. Die T13 wechselt nicht nur vom Vollbahnbereich ins Straßenniveau, sondern auch von Links- auf Rechtsverkehr und erschließt damit 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 praktisch vollendet, sobald die aktuellen Bauprojekte fertiggestellt sind. Vereinzelt sind noch Streckenverlängerungen vorgese-

hen (T8 von St Denis nach Rosa Parks, T7 Richtung Süden nach Juvisy). Darüber hinaus gibt es derzeit von offizieller Seite keine Planungen. Wünschenswert und auch seitens der RATP in Betracht gezogen werden Verlängerungen der T9 zum Métro-knoten Place d'Italie sowie einer der beiden T3-Äste von Porte de Vincennes nach Nation (wenn, dann der nördliche der T3b, im südlichen Bereich des Boulevards besteht ein Markt). Hier rächt sich die ungeschickte seitliche Anlage der Umsteigestation – die geplante viergleisige Mittellage

fiel Elternprotesten einer nahen Schule zum Opfer. Am anderen Ende der T3b wird aber bereits gebaut: Die Arbeiten zur Verlängerung von der Porte d'Asnières zur Porte Dauphine sind in vollem Gang. Es wird laut derzeitigen Plänen die letzte sein: Ein Ringschluss ist nicht vorgesehen, der noble 16. Bezirk wehrt sich gegen die Verbindung, und die erwarteten Fahrgastzahlen sind zu gering. Darüber hinaus stellte sich dann die Frage, wo die zweite Trennung in verschiedene Äste analog zu Porte Vincennes positioniert werden soll; oben-

Die Wendegleise der T9 an der Porte de Choisy liegen neben den Tourengleisen der T3 (rechts), dank der französischen Stadtgestaltung ist eine viergleisige Tramway-Trasse eine Grün-oase



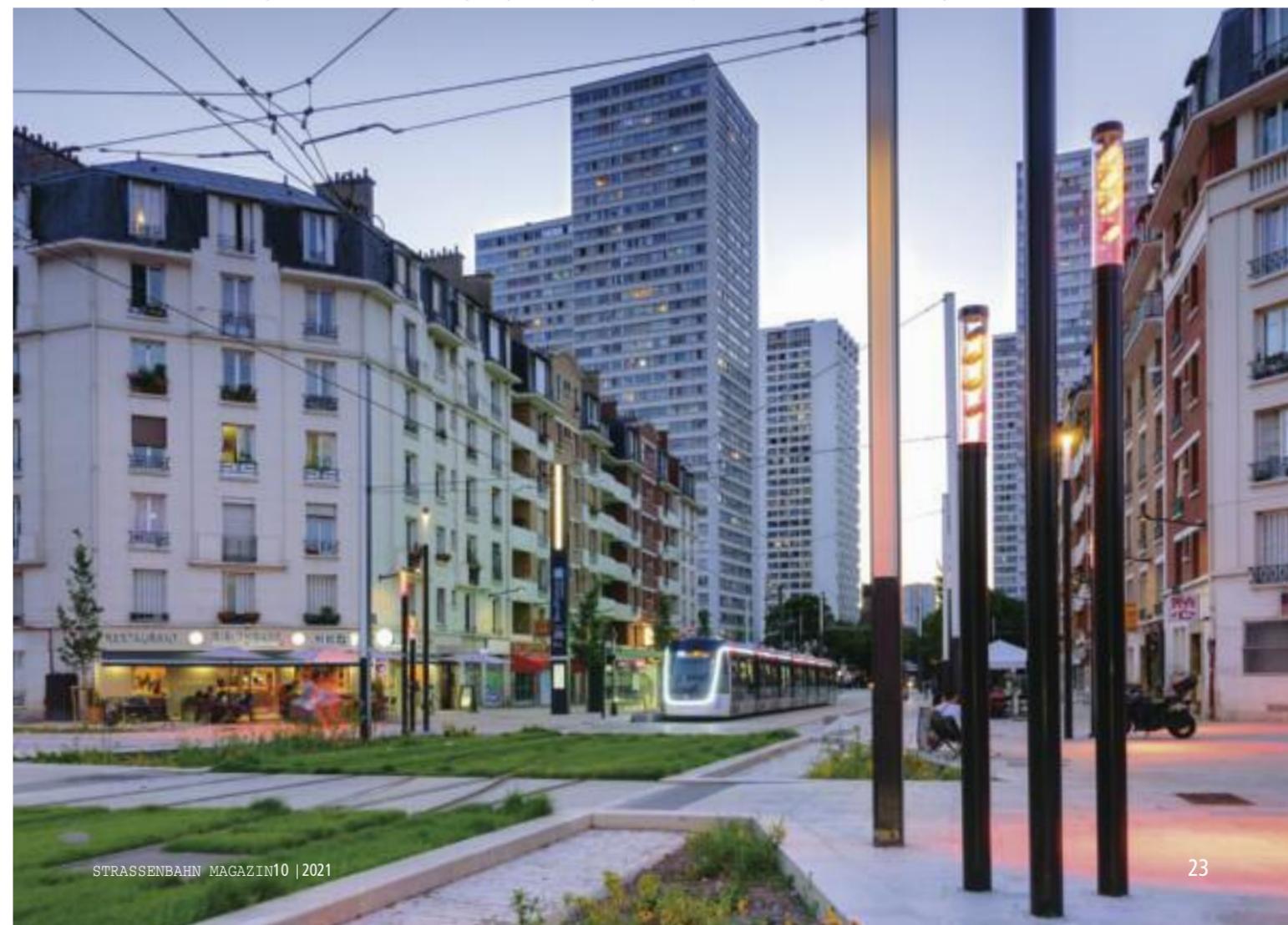
Klar und übersichtlich, für Paris aber ungewohnt wichtig: die neue Möblierung entlang der T9, hier „Christophe Colomb“



Dank ihrer Breite von 2,65 Metern sind die Citadis 405 der Linie T9 sehr geräumig. Im Inneren wirken die Fahrzeuge jedoch etwas kühl



Aus einem grauen Busknoten wurde ein eleganter Stadtplatz: die stadtseitige Endstelle der T9, Porte de Choisy, vom Atelier Richez Associés geschmackvoll in Szene gesetzt. Das auf Seite 22 gezeigte Wendegleis mit der parallelen T3 liegt im Bildhintergrund nach einer 90-Grad-Kurve





An der Porte de Vincennes liegt die Umsteigehaltestelle der beiden T3-Äste. Tw 337 ist am 18. Juli 2021 auf Linie T3a unterwegs

drein können die beiden derzeitigen Depots nicht ausreichend Züge aufnehmen.

Wie könnte es weitergehen?

Im Moment liegt der Fokus eindeutig auf den Linien des Grand Paris Express. Ob das Programm mit seinen hohen Kosten tatsächlich finanzierbar ist, wird schon heute manchmal bezweifelt. Andererseits gibt es Strecken, die sich für eine Straßenbahnachse anbieten würden: Als Beispiel sei hier die Linie Trans Val de Marne (TVM, ein Schnellbus auf fast durchgehender Eigentrasse) genannt, die als Tangentialverbindung in direktem Anschluss an die künftige T10 liegt und stark ausgelastet ist. Im Stadtgebiet von Paris wird gelegentlich eine Ringstrecke andiskutiert, die die Kopfbahnhöfe verbinden soll; allerdings hat man bei der RATP etwas Angst vor der Attraktivität und befürchtet, den wahrscheinlichen Fahrgastansturm nicht bewältigen zu können. Außerdem investiert man das Geld derzeit lieber darin, die Zugänglichkeit der alten Métrostationen zu verbessern. Problematisch bei Linien innerhalb der Stadtgrenzen wären auch die Abstellflächen für die Züge – aufgrund der extremen Grundstückspreise kommt ein Depot im Stadtgebiet nicht infrage. Aber Paris ist immer für Überraschungen gut, die Stadt erfindet sich immer wieder neu – so bleibt abzuwarten, wie die typische französische Professionalität zusammen mit den engagierten Bürgern die Stadt in die nächsten Jahrzehnte führen wird.

HARALD A. JAHN

Für den Bau der T3 wurden wie hier am Boulevard Amiral Bruix mehrere Straßenunterführungen zugeschüttet, um darauf die begrünte Tramtrasse zu errichten



Spuren der industriellen Vergangenheit am Canal de Saint Denis; die alten Industriebauten sind aber inzwischen zu schicken Büros geworden. Wagen 346 der Linie T3b passiert am 25. Mai 2017 den Kai; die Brücke im Hintergrund trägt die Gleise der Ostbahn

