

SWR2 Wissen

Großbaustelle Paris

Frankreichs Hauptstadt erfindet sich neu

Von Bettina Kaps

Sendung: Donnerstag, 20. Mai 2021, 8:30 Uhr

(Erstsendung: Dienstag, 17. Dezember 2019)

Redaktion: Gábor Paál

Regie: Günter Maurer

Produktion: SWR 2019

Der Bau des „Grand Paris Express“ ist eine der größten Baustellen in Europa: 200 neue Bahnkilometer und eine fahrerlose Metro sollen neue Impulse für die „Banlieues“ bringen.

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<https://www.swr.de/~podcast/swr2/programm/swr2-wissen-podcast-102.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

MANUSKRIFT

Baustelle

Erzählerin:

Kräne, Bagger, Umleitungen, Staus: Rund um Paris nimmt das Großprojekt „Grand Paris Express“ Fahrt auf. Die geplante Schnellbahn-Trasse ist eine der größten Baustellen in Europa. 200 Kilometer lang, 68 zusätzliche Bahnhöfe. Die neue fahrerlose Metro soll die Stadt Paris besser mit ihrem Umland verzahnen und dazu beitragen, dass die Kluft zwischen der Hauptstadt und den Vororten schwindet, den Banlieues, die von der Hauptstadt oft sozial und wirtschaftlich abgeschnitten sind. Paris soll zu „Groß Paris“ werden.

O-Ton Bernard Cathelin, darüber Übersetzer 1:

„Wir verdoppeln das bestehende Metronetz von Paris. Damit ist es das derzeit größte Infrastrukturvorhaben in ganz Europa. Unser Projekt ist aber noch viel ehrgeiziger: Der Grand Paris Express dient als Vehikel für die Verwandlung einer ganzen Region.“

Ansage:

Großbaustelle Paris – Frankreichs Hauptstadt erfindet sich neu. Von Bettina Kaps.

Baustelle

Erzählerin:

Die Metro-Linie 15 ist das Herzstück des riesigen Infrastruktur-Projekts „Grand Paris Express“. Sie wird Paris zehn Kilometer außerhalb der alten Stadtgrenze umrunden und dabei alle bestehenden Linien, die sternförmig ins Zentrum führen, verknüpfen. Heute müssen die Bewohner für den Weg von einer Vorstadt zur nächsten oft das Auto nehmen, der Großraum erstickt fast im Verkehr.

Aber bevor das Transportsystem mit insgesamt vier neuen Metrolinien fertig wird – laut Planung im Jahr 2030 –, sorgen unzählige Baustellen für noch mehr Staus. Auch die Menschen in Bagneux müssen allerhand ertragen.

Büro

Erzählerin:

Während sich die Maschine wie ein Maulwurf durch den Untergrund wühlt, hält Bernard Cathelin die Gesamtplanung im Blick. Der Manager ist Vorstandsmitglied der staatlich eingesetzten „Société du Grand Paris“, die den Bau des „Grand Paris Express“ verwirklicht.

O-Ton Bernard Cathelin, darüber Übersetzer 1:

„Das Projekt ist außergewöhnlich, angefangen bei der Größe: Wir werden 200 neue Streckenkilometer schaffen mit 68 Bahnhöfen. Überall dort, wo neue Bahnhöfe entstehen, sollen sich die Städte entwickeln und verwandeln.“

Erzählerin:

Im Großraum Paris sollen jedes Jahr 70.000 neue Wohnungen gebaut werden, viele davon in den neuen Bahnhofsvierteln.

Die Pariser Jahrhundertbaustelle hat schon einige Turbulenzen hinter sich: 2017 wurde das Projekt vorübergehend auf Eis gelegt, weil die Projektkosten massiv gestiegen waren, von 25 Milliarden auf 35 Milliarden Euro. Aber inzwischen gehe es in Riesenschritten voran, sagt Cathelin:

O-Ton Bernard Cathelin, darüber Übersetzer 1:

„Zwei der vier neuen Metrolinien sind im Bau. Wir haben über hundert Baustellen in Betrieb – die Arbeiten sind jetzt überall im Großraum Paris sichtbar.“

Erzählerin:

Zehn Tunnelbohrer graben sich derzeit durch den Pariser Untergrund, Anfang nächsten Jahres werden es sogar 15 sein. Sie kommen alle von der Firma Herrenknecht im badischen Schwanau. Eine Herausforderung ist auch die enorme Tiefe: Zwei der neuen Bahnhöfe werden 50 Meter unter der Erde liegen. Zum Vergleich: Die tiefste Station der alten Metro, Abbesses auf Montmartre, liegt 30 Meter unter der Erde.

*Büroatmo***Erzählerin:**

Die fahrerlose Metro kann tausend Passagiere pro Zug transportieren. In Stoßzeiten sollen die Züge in einem 90-Sekunden-Takt fahren, mit Geschwindigkeiten bis zu 110 Stundenkilometern. Alle Tunnel werden mit Glasfasertechnik verkabelt.

Eine erste Teilstrecke der neuen Metro muss bis Sommer 2024 fertig werden, sie wird das Olympische Dorf und einzelne Austragungsstätten bedienen. Die komplette Umrundung der Hauptstadt ist für 2030 geplant. Ein Datum, das den Machern in nächster Nähe erscheint. Für Millionen Bewohner der Pariser Vorstädten liegt es noch in weiter Ferne.

*Fanfare, Stimmen***Erzählerin:**

Um die Menschen in den Banlieues trotz jahrelanger Verkehrsstaus, Lärm und Dreck für das gigantische Projekt zu begeistern, feiert die Betreiberfirma „Société du Grand Paris“ jede neue Groß-Baustelle mit einem Tag der offenen Tür. So auch in Vitry-sur-Seine. Die Stadt am Ufer der Seine liegt im zweiten Gürtel von Paris, ist aber nur zehn Kilometer von Notre-Dame entfernt. Mit 93.000 Einwohnern ist Vitry eine der größten Städte der Region.

Stimmen

Erzählerin:

Hunderte Menschen strömen zur Baustelle im Industriegebiet der Stadt. Am Eingang verteilt die „Société du Grand Paris“ orange Warnwesten. Eine Mutter zieht sie sich und ihren beiden Kleinkindern über.

Zukunftsträchtig, ehrgeizig, ja sogar grandios findet die Frau die geplante Metro-Ringlinie, die die Pariser Vorstädte bis 2030 miteinander verbinden soll. Sie erhofft sich davon eine neue Dynamik für Vitry, das immer wieder als „Banlieue“ bezeichnet wird.

*Fanfare***Erzählerin:**

Bei Limonade, Bier und kleinen Häppchen spazieren die Besucher an Kränen, Förderbändern und Sammelbecken für den Abraum vorbei. Eine Plattform ermöglicht den Blick in einen Schacht, durch den bereits zwei Tunnelbohrmaschinen in die Tiefe gehievt worden sind.

*Stadt, spielende Kinder***Erzählerin:**

Soundou, Sirine und Malek interessiert die Baustelle nicht. Die Abiturientinnen sitzen im Stadtzentrum, auf einer Treppenstufe des Kunstmuseums. Hinter ihnen sind ebenfalls Kräne zu sehen, auch dort wird gegraben. Vitry wird sogar zwei Bahnhöfe bekommen. Durch die neue Ringlinie soll Paris viel schneller erreichbar sein. Heute müssen die 18-Jährigen erst einen Bus nehmen und dann in die Metro oder Regionalbahn umsteigen, um in die Hauptstadt zu kommen. Sirine und Malek bezweifeln, dass demnächst alles besser wird.

O-Ton Mädchen, darüber Übersetzerin 2:

„Die Metro wird wohl dazu beitragen, dass man Vitry nicht mehr als Banlieue abstempelt. Doch sobald wir zu Grand Paris gehören, werden unsere Mieten steigen.“

„Die Pariser können sehr unangenehm sein. Wie werden sie sich verhalten, wenn sie hierher ziehen? In Vitry kennen sich alle und die Leute sind nett. Das wird sich vielleicht ändern.“

Erzählerin:

Ein Passant bleibt stehen und nickt. Solche Befürchtungen höre er immer wieder, sagt Jean-Philippe Trigla. Der 50-Jährige arbeitet für verschiedene Vereine der Stadt und führt immer wieder ausländische Besucher durch Vitry um ihnen die besten Graffitis zeigen. Vitry sei für seine Street-Art berühmt, erzählt Trigla, während er in der Cafeteria des Museums auf seine heutige Gruppe wartet. Doch unter den Graffitis entdeckt er auch Parolen, die „Grand Paris“ ablehnen.

O-Ton Jean-Philippe Trigla, darüber Übersetzer 2:

„Manche Menschen haben Angst, dass sie aus ihrer Stadt verdrängt werden könnten. Auf einer Mauer steht: 'Vitry not for sale', die Stadt ist nicht zu verkaufen, und auf einer anderen 'Vitry Fuck Paris'. Die Leute hier wollen nicht zu Parisern werden.“

Atmo im Gebäude

Erzählerin:

Vitry ist die einzige „Banlieue“, die ein renommiertes Kunstmuseum besitzt. Bei Vernissagen organisiert das Museum jeweils einen Bus-Shuttle von und nach Paris. Sonst kommen nicht sehr viele Besucher aus der Hauptstadt – der umständliche Weg schreckt offenbar ab. Für seine ausländischen Gäste sei Vitry trotzdem Paris, sagt Trigla.

O-Ton Jean-Philippe Trigla, darüber Übersetzer 2:

„Sie sehen Vitry nicht als Stadt hinter der Ringautobahn, sondern als Teil der Millionenstadt. Mir gefällt diese Vorstellung: Paris ummantelt uns. Allerdings birgt das auch Gefahren. Die Mannschaft im Rathaus muss verhindern, dass Vitry vom großen Paris verschlungen wird.“

Erzählerin:

Genau das hat sich auch Bürgermeister Jean-Claude Kennedy zum Ziel gesetzt.

O-Ton Bürgermeister Jean-Claude Kennedy:

„On le craint, mais on resiste“ (*lacht*)

Erzählerin:

Er fürchte Begehrlichkeiten, aber er leiste Widerstand, sagt der 67-Jährige. Kennedy steht im Rathaus vor einem Satellitenfoto von Vitry und deutet auf das Industriegebiet am Ufer der Seine. Dort ist ein besonders ehrgeiziges Wohnungsbauprogramm geplant. Rund um den Bahnhof der Ringlinie soll ein völlig neuer Stadtteil entstehen, mit 8.000 Wohnungen, Geschäften, Schulen, Sportstätten und vielen Firmen. Die Verdichtung der Vororte gehört zu den wichtigsten Zielen des Projekts „Grand Paris“. Denn in der Hauptstadt ist der Immobilienmarkt völlig überhitzt, auch in vielen Städten, die an Paris angrenzen, ziehen die Preise an. In Vitry, nur einen Katzensprung von der Hauptstadt entfernt, sind Wohnungen noch erschwinglich.

O-Ton Bürgermeister Jean-Claude Kennedy, darüber Übersetzer 1:

„Wir ahnen, dass versierte Bauunternehmer den Markt ankurbeln wollen. Unser Bebauungsplan soll uns davor schützen. Wir setzen auf sozialen Wohnungsbau. Außerdem müssen die Bauunternehmer einen Vertrag unterschreiben, der die Grundstücks- und Immobilienpreise begrenzt. Das haben sie akzeptiert.“

Erzählerin:

Jean-Claude Kennedy ist Kommunist, wie alle Bürgermeister hier seit 1925, mit Ausnahme der Kriegszeit. Ihre Sozialpolitik hat die Stadt geprägt: Der Anteil an öffentlich geförderten Wohnungen beträgt 40 Prozent, Vitry ist ein Schmelztiegel für Einwanderer. Die Stadt ist jung: Jeder vierte Bewohner ist unter 30 Jahre. Auf der Schattenseite stehen: überdurchschnittlich hohe Arbeitslosigkeit, Armut, Problem-Siedlungen. Er hofft deshalb auf die Verwandlung seiner Stadt – trotz der Ängste einiger Bürger.

O-Ton Bürgermeister Jean-Claude Kennedy, darüber Übersetzer 1:

„Die vielen Baustellen bedeuten hohe Investitionen, dadurch entstehen Arbeits- und Ausbildungsplätze. Vitry bekommt ein Wartungszentrum für die neue Metro mit 500 neuen Jobs. Der Grand-Paris-Express ist geradezu revolutionär. Viele Maschinen und Werkzeuge wurden eigens für den Bau der Ringlinie konzipiert. Dafür müssen jetzt Arbeiter, Techniker und Ingenieure ausgebildet werden. Das ist schön, das gefällt uns.“

Erzählerin:

Der Großraum Paris besteht aus 413 selbstständigen Gemeinden wie Vitry-sur-Seine. Innerhalb dieses Großraums gibt es jetzt den Gemeindeverband „Metropole Groß-Paris“, bestehend aus der Stadt Paris und 130 Nachbarstädten. Hier leben sieben Millionen Einwohner. Das eigentliche Paris ist hingegen überraschend klein. In der Hauptstadt leben etwas mehr als zwei Millionen Menschen, dicht gedrängt auf nur 105 Quadratkilometern – einer Fläche, die kleiner ist als die von Bonn. Das Pariser Stadtgebiet ist seit 1860 nicht erweitert worden. Damals umrundeten Festungsanlagen die Hauptstadt. An ihrer Stelle wurde in den 1960er-Jahren der sogenannte „Boulevard Périphérique“ gebaut. Er bildet bis heute die Grenze. Die Straßen und Häuser jenseits der Ringautobahn gehören zu anderen Städten.

Dichter Verkehr auf dem Péripherique

Erzählerin:

Es ist früher Nachmittag. Autos und LKW schleichen im Schritttempo an der „Porte d'Ivry“ vorbei. Portes werden die 37 Nahtstellen zu den Vororten genannt. Es sind meist unwirtliche Brücken oder Unterführungen. In der Höhe von Ivry schiebt sich der Verkehr an einem siebenstöckigen Bürohaus vorbei. Dort befindet sich die Betriebszentrale für den Boulevard Périphérique.

Zentrale; Telefon

Erzählerin:

Tag und Nacht blicken Polizisten und städtische Beamte auf einen großen Monitor. Der Straßenring ist darauf wie eine abstrakte technische Zeichnung abgebildet, mit allen Zu- und Abfahrten. Verschiedene Abschnitte in diesem Ei leuchten rot auf – Signal für einen Stau. Zu beiden Seiten des Monitors flimmern auf zwei Dutzend Bildschirmen Live-Aufzeichnungen von den jeweiligen Pannen und Unfällen.

O-Ton Stéphane Lagrange, darüber Übersetzer 2:

„Wir haben es mit einer kommunalen Verkehrsachse zu tun, sie hat den gleichen Status wie jede x-beliebige Straße in Paris.“

Erzählerin:

Der Ingenieur Stéphane Lagrange ist für die Wartung des Périphérique verantwortlich ist.

O-Ton Stéphane Lagrange, darüber Übersetzer 2:

„Der Ring hat allerdings fast durchgehend vier Spuren in die eine und vier Spuren in die andere Richtung. Außerdem münden alle strahlenförmig auf Paris zulaufenden Autobahnen in den Boulevard Périphérique. Von daher gleicht er selbst eher einer Art Autobahn.“

Erzählerin:

40 bis 80 Meter breit, 35 Kilometer lang, eine Million Fahrzeuge pro Tag – der „Boulevard Périphérique“ – oft auch einfach „Périph“ genannt – ist vermutlich die meist befahrene Verkehrsachse in Europa. Er führt die Autokolonne ganz nah am Zentrum vorbei: Die Kathedrale Notre-Dame ist nur fünf Kilometer entfernt.

Der Asphalttring wurde in den 1950er-Jahren in Angriff genommen, um die Hauptstadt „autogerecht“ zu machen. Diese Aufgabe erfüllt er immer schlechter. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 Stundenkilometer, aber im Schnitt fahren die Autos nicht einmal 40 Stundenkilometer.

Die Beamten in der Betriebszentrale bemühen sich, den Verkehr flüssig zu halten. Sie beantworten Notrufe, bestellen Pannendienste, bedienen die Info-Tafeln auf dem Ring. Nachts lässt Ingenieur Lagrange immer wieder einzelne Abschnitte absperren, damit die Autobahn repariert werden kann.

Fahrradfahrer, Klingeln, Stimmen

Erzählerin:

Auch an diesem Samstag im Oktober lotsen Polizisten an der „Porte de Pantin“ alle Fahrzeuge vom Périphérique herunter. Aber heute rollen keine Baumaschinen an, sondern – Fahrradfahrer. Die Stadt Paris organisiert das alljährliche Kultur-Event „Nuit Blanche“. Im Rahmen dieser „schlaflosen Nacht“ gibt sie zum allerersten Mal eine kleine Teilstrecke des Autobahnringes für Fußgänger und Radfahrer frei. Obwohl das Wetter ungemütlich und feucht ist, strömen ein paar Tausend Menschen herbei. Zwei Kilometer autofreier Périph – für Charles, seine Frau und den kleinen Gabriel im Fahrradsitz ist das ein echtes Erlebnis. Die Familie lebt außerhalb von Paris. Sie ist 25 Kilometer weit bis in den Norden der Stadt geradelt, um dabei zu sein.

O-Ton Charles, darüber Übersetzer 1:

„Es ist einmalig. Kein Stau, kein Lärm, keine Luftverschmutzung! Das ist ein schöner Sieg der Fahrräder über die Autos.“

Erzählerin:

Astrid und ihre Freunde sind den Autobahnabschnitt mit ihren Rädern schon fünfmal auf und abgefahren und haben noch immer nicht genug. Sie wollten den Stadtoberen signalisieren, dass der Platz fürs Auto deutlich zurückgedrängt werden müsse, sagt die junge Rechtsanwältin aus Paris.

O-Ton Astrid, darüber Übersetzerin 2:

„Ich empfinde den Périphérique als enorme Grenze zwischen Paris und dem Rest. Nicht nur wegen des dichten Verkehrs. Der Bau selbst ist eine Schranke. Jetzt soll also „Le Grand Paris“ entstehen. Um wirklich eine große Stadt zu schaffen, müssten die Verantwortlichen den Périphérique beseitigen. Aber wie? Ich habe keine Ahnung.“

Erzählerin:

Verschwinden wird er wohl nicht, aber möglicherweise kleiner. Christophe Najdovski hat viele Ideen, wie das geschehen könnte. Der Grünen-Politiker arbeitet im Rathaus der Stadt Paris, er ist dort beigeordneter Bürgermeister für den Verkehr. Kürzlich hat Najdovski gemeinsam mit den Bürgermeistern der 23 Nachbar-Städte eine Arbeitsgruppe gebildet. Die Beteiligten wollen konkrete Vorschläge für die Umwandlung der Schnellstraße in einen städtischen Boulevard erarbeiten und auf den Staat einwirken, sie auch umzusetzen. Er ist zuversichtlich.

O-Ton Christophe Najdovski, darüber Übersetzer 2:

„Inzwischen gibt es einen breiten politischen Konsens, dass sich etwas ändern muss. Wir wollen erreichen, dass die Höchstgeschwindigkeit auf 50 Stundenkilometer beschränkt wird. Außerdem soll eine Spur für Fahrgemeinschaften, abgasarme Fahrzeuge und Schnell-Busse reserviert werden. Das sind Vorstufen für tiefgreifendere Veränderungen. Längerfristig könnte die Zahl der Spuren verringert und der frei werdende Platz für Grünflächen und Fahrradwege verwendet werden. Das würde viel mehr den Wünschen der Bürger von heute entsprechen.“

Erzählerin:

Die Umwandlung des Autobahnringes soll noch vor den Olympischen Spielen im Sommer 2024 beginnen. Dann soll jeweils eine Fahrbahn ausschließlich für Athleten und Verantwortliche der Spiele reserviert werden, das hat Paris den Betreibern der Spiele versprochen. Und so soll es dann bleiben, sagt Christophe Najdovski, diese Spuren dürften auf keinen Fall wieder dem allgemeinen Autoverkehr zurückgegeben werden.

O-Ton Christophe Najdovski, darüber Übersetzer 2:

„Aber Sie müssen wissen: Der Bau des Périphérique hat 15 Jahre lang gedauert. Seine Umwandlung wird auch nicht von heute auf morgen erfolgen, dieses Thema dürfte uns erneut 15 Jahre lang beschäftigen.“

Umgebung Vorstadt, Spielplatz, Kinder spielen Ball

Erzählerin:

Hinter dem Boulevard Périphérique beginnt die „banlieue“, auf Deutsch: Stadtrandgebiet. Oder auch Bannmeile. „Banlieue“ ist im In- und Ausland zum Synonym geworden für verrufene Hochhausviertel mit enormen sozialen Spannungen. Doch das ist ein einseitiges Bild: Manche „Banlieue“-Städte strotzen vor Reichtum. Vor allem im Westen von Paris gibt es Viertel mit schicken Firmensitzen, eleganten Einkaufsstraßen, luxuriösen Villen und großen Gärten. Im Norden und Osten hingegen häufen sich tatsächlich Armenghettos, wo immer wieder Unruhen aufflammen. Auch diese Gegenden sollen demnächst von der neuen Schnellmetro bedient werden.

Viele Pariser kennen sich jenseits der Stadtgrenze nicht aus. Manche pflegen ein distanzierteres oder sogar überhebliches Verhältnis zur Banlieue und ihren Bewohnern, würden nie in einen der Vorortzüge steigen. Für sie und für die meisten Franzosen ist das Grand-Paris-Projekt bisher kaum mehr als ein Markenname, unter dem sie sich nichts vorstellen können. Vianney Delourme, Gründer der Internet-Agentur „Enlarge your Paris“, will die technokratische Kopfgeburt mit Leben füllen. Zum Beispiel mit Wanderungen.

vor Ort, Delourme mit Gruppe

Erzählerin:

20 Kilometer nordöstlich von Paris liegt der Regionalbahnhof Sevrans-Livry. Dort kniet Vianney Delourme auf dem Vorplatz, breitet einen Plan aus. Der Journalist und Firmengründer trägt Polohemd, Bermuda-Shorts, Treckingschuhe, Rucksack. Gut 40 Frauen und Männer scharen sich um ihn und studieren die blauen, kreisförmigen Linien auf der ansonsten weißen Karte.

O-Ton Vianney Delourme, darüber Übersetzer 1:

„Die Idee hinter unserer Wanderung ist nicht, einen besonders schönen oder besonders grünen Weg auszusuchen.“

Erzählerin:

Der 42-Jährige deutet auf einen Punkt, der den Bahnhof Sevrans-Livry markiert.

O-Ton Vianney Delourme, darüber Übersetzer 1:

„Wir laufen vielmehr eine Strecke ab, auf der im nächsten Jahrzehnt eine neue Metro verkehren wird. Mit der Folge, dass sich das Stadtbild dieser Gegend grundlegend verändern wird.“

Erzählerin:

Seit einem Jahr organisiert er jeden Samstag Wanderungen entlang der vier zukünftigen Strecken des Grand Paris Express. Die kostenlosen Touren kündigt er auf seiner Website an, sie heißt „Enlarge your Paris“, „Vergrößere dein Paris“. Inzwischen ist er bei der Route der Metrolinie 16 angelangt. Sie wird durch „Seine-Saint-Denis“ fahren, das ärmste Département im Großraum Paris.

O-Ton Vianney Delourme, darüber Übersetzer 1:

„Die Streckenführung hat allerhand Schlagzeilen gemacht. In den sozialen Netzwerken wurde sie als zukünftige 'Todeslinie' bezeichnet, nach dem Motto: Wer hier einmal aussteigen wird, ist erledigt. Der Grand Paris Express soll die strategisch wichtigen Vorstädte mit großen Entwicklungspotenzialen verbinden. Die Linie 16 hingegen hat eine soziale Komponente, sie wird vor allem isolierte Kommunen anbinden, wie die Städte Clichy und Montfermeil.“

Hupen, Schritte

Erzählerin:

Delourme marschiert voraus. Gleich hinter dem Regional-Bahnhof, wo die Tour begonnen hat, verläuft ein Kanal. Ursprünglich diente der „Canal de l'Ourcq“ dazu, Paris mit Trinkwasser zu versorgen. Heute zieht er Angler, Radfahrer und Jogger an. Die Gruppe nimmt den Treidelpfad. Seine Agentur „Enlarge your Paris“ habe er vor sechs Jahren mit einigen Kolleginnen und Kollegen gegründet. Ihr Ziel sei es, die Kluft zwischen Paris und den Vorstädten zu überwinden, vor allem die Kluft in den Köpfen. So hatte er es schon in einem Gespräch vor der Wanderung erklärt.

O-Ton Vianney Delourme, darüber Übersetzer 1:

„Paris ist eine ganz kleine Hauptstadt, die aus historischen Gründen nie erweitert worden ist. Die großen Medien berichten nur dann über die Banlieues, wenn es zu Unruhen kommt und Autos brennen. Ansonsten gelten alle Vororte, egal, ob arm oder reich, als langweilige Schlafstädte. Diese Sichtweise wollen wir verändern.“

Erzählerin:

Tolle Konzertsäle, städtische Landwirtschaft, Schafhirten auf Wanderschaft, Badestrände, Dachterrassen-Bars. Delourme informiert über spannende Orte und Ereignisse jenseits der Ringautobahn, die Paris wie eine Schneise von ihren Vorstädten trennt. Inzwischen wird er für seine Wandertouren von der Betreibergesellschaft des „Grand Paris Express“ bezahlt.

Vogelgezwitscher

Erzählerin:

Die Gruppe betritt einen großen Park, wo einst Schießpulver hergestellt wurde. Ein Angestellter erklärt die Industrie-Geschichte des Areals, erzählt, dass sich in den ehemaligen Wasserspeichern seltene Lurche und Salamander angesiedelt haben. Claudine Henri hört gebannt zu. Sie sei bei jeder Wanderung dabei, sagt die Rentnerin aus dem 13. Arrondissement in Paris.

O-Ton Claudine Henri, darüber Übersetzerin 1:

„Die vielen Parks in den Vororten von Paris kannte ich vorher nicht. Sie sind riesig und wunderschön. Außerdem ist mir bei diesen Touren klar geworden: Paris und die Banlieue werden in Zukunft eins sein. Die Banlieue kommt zu uns und wir Pariser gehen auf die Vororte zu. Wir werden eine große Metropole sein.“

Erzählerin:

Die Gruppe verlässt den Park, durchquert mehrere kleine Städte, deren Namen viele Teilnehmer noch nie gehört haben, geht über Felder und durch Waldstücke. Hin und wieder stehen große Schilder in der Landschaft und weisen auf die künftigen Metro-Baustellen hin.

*Stadt***Erzählerin:**

Ein Ortstafel kündigt Clichy-sous-Bois an. Die Stadt hat 2005 weltweit für Schlagzeilen gesorgt, weil dort die Vorstadtrevolten begonnen haben. Vianney Delourme erinnert an Straßenschlachten, brennende Gebäude, kreisende Hubschrauber. Inzwischen wurden viele Hochhäuser durch kleinere Wohneinheiten ersetzt. Im Zentrum werden Gleise für eine Tram verlegt. Sie wird die 30.000 Einwohner-Stadt endlich mit einem Regionalbahnhof verbinden. Der Grand Paris Express soll 2024 eintreffen. Schon vor 60 Jahren, beim Bau der großen Siedlungen, sei den Einwohnern eine gute Anbindung versprochen worden, aber erst die Unruhen hätten die Dinge in Bewegung gebracht.

O-Ton Vianney Delourme, darüber Übersetzer 1:

„Clichy ist auch deshalb so abgeschnitten, weil die reicheren Nachbarstädte keinen Kontakt wollten. Sie wollten ihre Ruhe haben. Genau das ist der springende Punkt, von dem es abhängt, ob Grand Paris erfolgreich sein wird oder nicht: der Ausgleich zwischen Arm und Reich. Das bleibt abzuwarten.“

*Vögelgezwitscher***Erzählerin:**

Es ist Mittag, Zeit für ein Picknick. Vianney Delourme führt die Wanderer zu einem Holz-Hochhaus mit Bänken im Grünen. Das sogenannte „Atelier Medicis“ ist Ausstellungs- und Werkraum für zeitgenössische Künstler. Es dient als provisorischer Vorläufer für ein großes Kulturzentrum. Das soll gleichzeitig mit dem Bahnhof für die Metro-Linie 16 eingeweiht werden, im Olympia-Jahr 2024. Ein neues Highlight für die Vorstadt Clichy – ein Anziehungspunkt für die Bewohner von Paris. Und einer von vielen Schritten, um die Region zusammenwachsen zu lassen – zu Grand Paris.

* * * * *