

Reportage

Ruhig und strahlend wie die Gleise vor uns

„Da hast du deine Geschichte“: 24 Kilometer erstreckt sich die Linie 13 der Pariser Metro von Nord nach Süd – und verbindet dabei die größten Extreme des Landes

Châtillon-Montrouge: Vor dem Eingang zur Endstation stehen an diesem Morgen zwei Zeugen Jehovas und bieten ihre Zeitschriften feil. Die Heftchen sehen genau so aus wie in Deutschland, die Zeugen nicht, sie sind etwas fröhlicher angezogen als bei uns, was vielleicht innere Festigkeit verrät, und wenn die Welt auch morgen untergeht, so will ich doch heute noch meinen roten Rock mit der Puschelkordel anziehen. Die beiden werden nicht beachtet, neben ihnen verteilt ein Junge McDonald's-Werbung, die bei den vorbestehenden Passanten reißenden Absatz findet.

Ringsum verglaste Bürogebäude, in denen sich das silberblaue Frühlicht spiegelt, wäre schade, wenn heute die Welt unterginge. Mais non, sagen die beiden, sie geht nicht unter. Sie wird bleiben, aber Gott wird bald kommen und sie aufräumen. „Schauen Sie sich doch um“, kommt es aus dem spitzen Mund der Frau, „so geht es nicht weiter. Hier in 92 ist ein ruhiges Viertel, aber Sie brauchen ja nur nach 93 fahren...“ Als sie erfährt, dass ich seit zwei Tagen mit der Linie 13 zwischen den Departements 93 und 92, zwischen den Endstationen Saint-Denis und Châtillon-Montrouge hin und her fahre, formt sie die Lippen zu einem winzigen O. „Sie waren da?“, sagt sie, womit sie wohl Saint-Denis meint, und sie sagt es in einem Ton, als sei man nach achtwöchigem Fußmarsch aus den blutegelverseuchten Dschungeln Papuas zurückgekommen.

Saint-Denis – Université: Am Bäckerstand bedient ein junger Schwarzer eine Mutter mit Kleinkind. Die Frau zählt Zehn-Cent-Stücke auf den Tresen. Drei junge Araber kommen angerannt, einer von ihnen ruft „He, wechseln!“ – und fuchtelt mit einem 5-Euro-Schein herum. Der Bäcker bedient weiter die Frau. Da zeigt der Araber auf einen Sprung in der Scheibe der Anlage und schreit: „He, das war ich heute morgen, also beei dich!“ Seine Freunde kichern wie Schulkinder. Der Schwarze schaut ihn nicht an, während er bei der Frau kassiert. „Die Scheibe sieht schon seit einer Woche so aus.“ Im Schaufenster des Schreibwarenladens gegenüber hängt ein Abschiedsbrief an die Kunden: „Nach mehreren schweren bewaffneten Raubüberfällen müssen wir nun schließen, das Risiko für unser Personal und für unsere Kunden ist zu groß.“

Die Linie 13, das ist die hellblaue Linie auf dem Pariser Metroplan: 32 Stationen, 24 Kilometer von Süd nach Nord. Es ist die längste U-Bahnstrecke von Paris. Und die problematischste: 600 000 Fahrgäste täglich, durch manche Stationen werden zur Rushhour 20 000 Menschen pro Stunde geschleust, und man muss nur mal einen Morgen lang mitgefahren sein, um zu verstehen, was das wirklich heißt: Stoßzeiten. Enger geht nicht, man ist Stapelware, es riecht nach Deo, Schweiß und Bonbons, nach Leder, nassem Kunststoff und klebrigem Haarspray.

Champs-Élysées: Soziologisch gesehen verbindet die 13 wahrscheinlich die größten Extreme in diesem Land: die Champs-Élysées und „93“, das Département Seine-Saint-Denis. Die 300 Shops auf den Champs-Élysées machen einen Jahresumsatz von 900 Millionen Euro, in einem Laden liegt eine Jacke für 139 000 Euro, sie hat auf dem Kragen Diamant-Applikationen und flauschweiche Fellärmel. Diese wunderschöne, langweilige Stadt liegt hier, im achten Arrondissement, im Aspekt ihres ausgestellten Reichtums, sogar das Wetter ist ungerecht, in Saint-Denis hatte es geseeselt, 20 Minuten und 13 Stationen später wird hier ein Sonnenuntergang inszeniert, als wolle der liebe Gott den ganzen Himmel mit einem protzigen Barockrahmen umkleiden. Touristen schlendern über die Wiese vor dem Invalidendom und schlecken alles auf mit ihren Kameras, unter ihren Füßen hört man durch die Lüftungsschächte die 13 quatschen, die hier nach links abbiegt, unter Rodins Denker hindurch,

der im Herbstduft der Platanen sitzt und immer noch nicht weitergekommen ist mit seiner Grübelelei, unter dem sandsteinbraunen Haus in der Rue de Varenne hindurch, in dem Louis Aragon lebte und den „Bauer von Paris“ schrieb: „Heute betet man die Götter nicht mehr auf den Höhen an. Der Geist der Kulte hat die heiligen Stätten verlassen, indem er sich in Staub auflöste. Aber es gibt andere Orte, die unter den Menschen blühen, andere Orte, an denen die Menschen sorglos ihrem geheimnisvollen Leben nachgehen und die sich allmählich einer tiefen Religion öffnen.“

Lüge: Immer wieder steht man rum und wartet. Das Längste waren einmal zehn Minuten zwischen den Stationen Lüge und Place de Clichy. „Jeden zweiten Tag passiert hier irgendwas“, sagt eine Büroangestellte mit zitternden Händen. Vor drei Tagen war es ein Hund, der in der Station La Fourche auf die Gleise gesprungen war und für eineinhalb Stunden das ganze System lahmgelegt hatte. „Hund, Katze, Maus“, sagt die Frau und wischt den Satz weg wie lästiges Spinnweb, „mir egal, ich muss pünktlich zur Arbeit.“

Le Monde hat dem Chaos auf der Linie 13 schon eine ganze Seite gewidmet, es gibt das Comité des usagers de la ligne 13, nicht zu verwechseln mit dem Comité d'information de la ligne 13, das eine ist ein wütender Bürgerverein, das andere ein Sonderkommando der Metrobetriebe. Beide sind um Verbesserung bemüht. In den vergangenen zwei Jahren kamen 27 Fahrer dazu, die Bahnen fahren jetzt noch rascher hintereinander als früher, aber trotzdem drängen sich während der Stoßzeiten auf manchen Quais 20 000 Menschen pro Stunde. Im April gingen einige Fahrer an die Presse, sie sagten, sie hätten täglich Angst, dass einer der Wartenden auf die Gleise falle.

Basilique de Saint-Denis: Bunte Plaktscheiben zittern Kirchenfenster. Direkt über der Station nahm um 1140 die Gotik ihren Anfang. Abt Suger beauftragte für den Chor der neuen Kathedrale einen unbekannt Baumeister, der hier völlig neuartige Säulen in den Himmel schießen ließ, leichte, schlanke Säulen, schwebend fast, ein Wunder damals. Wie können schwere Steine so leicht wirken. Platz für so viel Glas und Lauffläche bieten? Am Nachmittag ist die Kathedrale leer. Neben dem Eingang ist eine Plakette in den Boden eingelassen: „Als Johannes Paul II. am 31. Mai 1980 diese Kathedrale besuchte“, war sie geschmückt mit einem Zitat von Joseph Cardijn, dem Gründer der christlichen Arbeiterjugend: „Ein junger Arbeiter ist mehr wert als alles Gold der Welt.“ In der Banlieue sind etwa 25 Prozent der Jugendlichen ohne Arbeit.

Einen Kilometer weiter steht das Stade de France, die Kathedrale von heute, das Stadion, in dem die Franzosen 1998 Weltmeister wurden. Vor vier Wochen ging hier vor dem Freundschaftsspiel Frankreich-Tunesien die französische Hymne in einem Pfeifkonzert unter. Danach schlug Premierminister François Fillon vor, künftig Spiele abzubrechen, wenn die Hymne ausgepiffen würde. Sportminister Bernard Laporte forderte gar, im Stade de France keine Spiele mehr gegen Algerien, Marokko oder Tunesien auszurichten. Frankreich hat an dem Abend übrigens gewonnen, Karim Benzema, dessen Eltern aus Algerien stammen, schoss das 3:1.

In der Fußgängerzone treideln vier junge Mädchen durch den Nachmittag. Eine hat gerade eine Jeans gekauft, jetzt wollen sie Eis essen. Journalist? Oh Gott, schreib, dass wir lesen und schreiben können“, sagt die eine, die anderen lachen. Eine von ihnen, sie heißt Dalia, erzählt dann noch, dass ihre Mutter jeden Tag mit der 13 fährt, bis Montparnasse rüber, wo sie in einem Krankenhaus putzt; aber sie sei noch nie in Paris gewesen. „Da hast du deine Geschichte, eine Marokkanerin, die hier lebt und noch nie Paris gesehen hat.“



Die Stationen La Fourche (oben) und Champs-Élysées (unten) markieren auf der Pariser Métrolinie 13 nicht nur eine Geographie der Gesichter, sondern auch eines des Geldes. Dazwischen aber geht es um Geschichten und Grenzen. Fotos: Pierre-Olivier Deschamps/agenceur/laif, Bertrand Meunier/Tendance Floue, Denis Bourges/Tendance Floue/Focus

Duroc: Zwei Schüler steigen ein, der eine wirft seinen Ranzen in die Ecke und führt an der silbernen Haltestange zwischen den Türen eine Mischung aus Breakdance-Übung und laszivem Tabledance auf. Eine ältere Dame echauffert sich. Dabei sind die beiden die Einzigen in den zweieinhalb Tagen, die laut lachen oder sich nach außen hin produzieren, die meisten sitzen da, als hätten sie gerade eine stumme Privatimplosion durchlebt. Kein U-Bahn-Musiker, kein herzhaftes Gelächter, kaum Gespräche, die Hälfte der jüngeren Leute haben Kopfhörer im Ohr, es ist, als seien sie gar nicht da.

In Saint-Denis wohnt ein Slam-Poet und Sänger, der sich den Namen Grand Corps Malde gegeben hat. Ein hochgewachsener junger Mann, der Ende der neunziger Jahre im Schwimmbad auf den Beckenrand sprang und deshalb immer mit Krücke auftritt. Einer seiner schönsten Songs heißt „Les Voyages en Train“, er vergleicht darin die Liebe mit einer U-Bahnfahrt. Klingt gut, stimmt aber nicht, dafür ist die U-Bahn zu ide, zu steril, eigentlich ist sie ein „Non-Lieu“, ein Nicht-Ort also. Der Begriff stammt von dem Soziologen Marc Augé, er bezeichnete damit erstmals 1992 Orte der globalisierten Spätmoderne, transitorische Orte wie Flughafen-Lounges, immergleiche Hotelzimmer, Bahnhöfe, an denen man mit niemandem spricht, Orte, die neue Formen der Einsamkeit erzeugen. Seinerzeit schloss er die U-Bahn noch von diesen Non-Lieux aus. Jetzt hat er ein kleines Buch über die Pariser U-Bahn geschrieben, in dem er seltsam naiv darüber staunt, wie einsam man hier unten ist. „Kein Fahrkartenkäufer, keine Verkäufer, keine Musiker, keine Gespräche“. Fazit: Die Metro ist Non-Lieu par excellence. Man fragt sich freilich insgeheim nach der Lektüre, wie lange der berühmte Soziologe vor seiner Recherche nicht mehr U-Bahn gefahren ist, wenn ihm diese Entdeckung ein ganzes Buch wert ist. Außerdem stimmt es in diesem Fall nicht. Die 13 hat sehr wohl einen Ort, sie verbindet die Kontinente miteinander, Paris und das Drumrum.

La Fourche: „Wenn du gerne verreist, geh' auf den Markt. In einer Stunde kommst du durch Algier und Tanger. Ich nehm' dich mit, Male zu essen in Bamako und Fannoussouk“, heißt es in „Saint-Denis“ von Grand Corps Malde. Es stimmt: Irgendwo in der dunklen Röhre zwischen Châtillon-Montrouge und Marie-de-Saint-Ouen biegt die 13 nach Afrika und in den Orient ab. Es gibt eine Geographie der Gesichter, die einem zeigt, dass man jetzt woanders ist, und man hört gen Norden immer mehr fremde Sprachen.

Porte de Saint-Ouen: Vor der Bar La Rotonde, Ecke Avenue de Saint-Ouen machen sie an diesem Vormittag Außenaufnahmen für eine Komödie über einen Schreckbetrüger. In dieser Straßenszene treten sechs Schwarze als Statisten auf. Sie sind extrem angezogen: Turban, Tischer, riesige Amulette, papageniebunte Kleider. Die Schwarzen, die drumrum durch ihr richtiges Leben laufen, sehen sehr viel normaler aus.

Châtillon: Am späten Nachmittag kommt an der Endhaltestelle eine schöne Frau den leeren Bahnsteig entlangschlendert, Jeans, rote Haare, schwarze Tasche. Dann holt sie einen Schlüssel aus der Jacke und sperrt das Fahrerhäuschen auf. „Oh, Sie sind die Fahrerin?“ „Ja, warum nicht?“ „Stimmt. Ich dachte nur, die Jeans...“ „Uniformen haben wir lange schon nicht mehr.“ „Sagen Sie dürfte ich mitfahren?“ „Ist verboten, aber gerne.“ Et voilà. 40 Minuten unterwegs, geradeaus durch den Tunnel, an dessen Ende immer das Licht der nächsten Station leuchtet. Man ist sehr allein hier vorne drin, sechseinhalb Stunden am Tag, „mir gefallt's“ sagt sie, „aber man muss gut mit sich selbst auskommen.“ Es hat etwas Irritierendes, wenn einem jemand bei Tem-

po 50 plaudernd anschaut. Aber zwischen den Stationen ist ja tatsächlich wenig los, nur Ratten sieht man ab und zu. „Ab und zu!“ Tausende oft Riesenrudel“, und immer wieder Obdachlose, die sich in Nischen eine vorübergehende Bleibe basteln. „Kann mich täuschen, aber ich hab den Eindruck, das werden immer mehr.“ Kurz hinter der Station Varennes ist im Kegel ihrer Lampen ein Verhau aus Papp und Matratzen zu erahnen. Ob ihr denn schon mal jemand vor den Zug gesprungen ist? Nein, aber einer Kollege, vor wenigen Monaten erst, die Beine des Mannes waren an der Hüfte abgetrennt, „das Schlimmste war für sie wohl, dass sie ihn dann im Rückspiegel noch gesehen hat, wie er da hing.“

Sie fährt seit 19 Jahren, „vorher hab ich mich zehn Jahre lang am Fahrkartenschalter beschimpfen lassen.“ Warum? „Wenn's um Geld geht, werden die Leute schnell unfreundlich. Selbst wenn es nur um den Kauf einer Fahrkarte geht.“ Sie ist 49, macht gerade nebenbei eine Tischlerausbildung und redet, als ob ihr ganzes Leben noch vor ihr läge – ruhig und strahlend wie die Gleise vor uns.

Place de Clichy: Nach zwei Tagen Fahrt hat man das Gernekel und den kreischenden Krach der Räder in den Kleidermüll und den schweren Geruch von Bratkartoffeln mit Zwiebeln und die Stationen klingen im Kopf wie Songtexte einer zu oft gehörten CD: Porte de Vanves, Saint-Lazare, Invalides, Champs-Élysées – Clémenceau, La Fourche, Miromesnil. Kommt man dann raus, nach oben, ans Licht, schaut man nur noch in den Wolkchenhimmel, wattig wie Watteau, dankbar für das Licht, und will gar nicht mehr runter. Also zum Schluss noch mal die Strecke abtauteln, zu Fuß, fünf Stunden zu Fuß, von Châtillon bis raus nach Saint-Denis, zur Kathedrale.

Da spürt und sieht man dann die vraie fourche, die Gabelung, die Grenze, die sich durch diese Stadt zieht: Die Peripherie ist noch immer der Grand Canyon von Paris. Als würde die Stadt jenseits dieser Ringstraße ihre innere Spannung, den Tonus verlieren, sackt alles in sich zusammen. Vorher strebt Wohnblock neben Wohnblock in die Höhe, dahinter kommt die elend graue Verworfelnde depressiver Neubauten: Baracken, Branchen, kleinbürgerliche Backsteinreste aus der Vorkriegszeit, daneben Schnellbauten mit spitzwinkligem Dach, großsprecherisch und effekthaschend wie Micky-Maus-Krawatten. Le Parisien meldet an diesem Tag, dass im Vorort Clichy die Bars bis zwei Uhr nachts aufhaben, ein Pilotprojekt, der Bürgermeister von Clichy sagt, man müsse den Leuten, die über die Peripherie übersiedeln, was bieten. Übersiedeln, das sagt er wortwörtlich.

Gaité: Zwei kleine Jungen in hübschen Mänteln ziehen einander, was sie in den Taschen haben, der eine ein paar Murmeln, der andere getrocknete Blätter und eine Spielfigur. Als sie mit der Mutter aussteigen, fällt dem einen Jungen eine grüne Murmel runter. Sie kullert dann bis zur Endhaltestelle im Gang herum, sechseinhalb Stunden am Tag, „mir gefallt's“ sagt sie, „aber man muss gut mit sich selbst auskommen.“ Es hat etwas Irritierendes, wenn einem jemand bei Tem-

per 50 plaudernd anschaut. Aber zwischen den Stationen ist ja tatsächlich wenig los, nur Ratten sieht man ab und zu. „Ab und zu!“ Tausende oft Riesenrudel“, und immer wieder Obdachlose, die sich in Nischen eine vorübergehende Bleibe basteln. „Kann mich täuschen, aber ich hab den Eindruck, das werden immer mehr.“ Kurz hinter der Station Varennes ist im Kegel ihrer Lampen ein Verhau aus Papp und Matratzen zu erahnen. Ob ihr denn schon mal jemand vor den Zug gesprungen ist? Nein, aber einer Kollege, vor wenigen Monaten erst, die Beine des Mannes waren an der Hüfte abgetrennt, „das Schlimmste war für sie wohl, dass sie ihn dann im Rückspiegel noch gesehen hat, wie er da hing.“

Ruhig und strahlend w

„Da hast du deine Geschichte“: 24 Kilometer erstreckt sich die Linie 13 der Pariser M

Châtillon-Montrouge: Vor dem Eingang zur Endstation stehen an diesem Morgen zwei Zeugen Jehovas und bieten ihre Zeitschriften feil. Die Heftchen sehen genau so aus wie in Deutschland, die Zeugen nicht, sie sind etwas fröhlicher angezogen als bei uns, was vielleicht innere Festigkeit verrät, und wenn die Welt auch morgen untergeht, so will ich doch heute noch meinen roten Rock mit der Puschelkordel anziehen. Die beiden werden nicht beachtet, neben ihnen verteilt ein Junge McDonald's-Werbung, die bei den vorbeihastenden Passanten reißenden Absatz findet.

Ringsum verglaste Bürogebäude, in denen sich das silberblaue Frühlicht spiegelt, wäre schade, wenn heute die Welt unterginge. *Mais non*, sagen die beiden, sie geht nicht unter. Sie wird bleiben, aber Gott wird bald kommen und sie aufräumen. „Schauen Sie sich doch um“, kommt es aus dem spitzen Mund der Frau, „so geht es nicht weiter. Hier in 92 ist ein ruhiges Viertel, aber Sie brauchen ja nur nach 93 fahren...“ Als sie erfährt, dass ich seit zwei Tagen mit der Linie 13 zwischen den Departments 93 und 92, zwischen den Endstationen Saint-Denis und Châtillon-Montrouge hin und her fahre, formt sie die Lippen zu einem winzigen kleinen O: „Sie waren da?“, sagt sie, womit sie wohl Saint-Denis meint, und sie sagt es in einem Ton, als sei man nach achtwöchigem Fußmarsch aus den blutegelverseuchten Dschungeln Papuas zurückgekommen.

Saint-Denis – Université: Am Bäckerstand bedient ein junger Schwarzer eine Mutter mit Kleinkind. Die Frau zählt Zehn-Cent-Stücke auf den Tresen. Drei junge Araber kommen angerannt, einer von ihnen ruft „He, wechseln!“ – und fuchtelte mit einem 50-Euro-Schein herum. Der Bäcker bedient weiter die Frau. Da zeigt der Araber auf einen Sprung in der Scheibe der Auslage und schreit: „He, das war ich heute morgen, also beieil' dich!“ Seine Freunde kichern wie Schuljungen. Der Schwarze schaut ihn nicht an, sagt aber, während er bei der Frau kassiert: „Die Scheibe sieht schon seit einer Woche so aus.“ Im Schaufenster des Schreibwarenladens gegenüber hängt ein Abschiedsbrief an die Kunden: „Nach mehreren schweren bewaffneten Raubüberfällen müssen wir nun schließen; das Risiko für unser Personal und für unsere Kunden ist zu groß.“

Die Linie 13, das ist die hellblaue Linie auf dem Pariser Metroplan: 32 Stationen, 24 Kilometer von Süd nach Nord. Es ist die längste U-Bahnstrecke von Paris. Und die problematischste. 600 000 Fahrgäste täglich, durch manche Stationen werden zur Rushhour 20 000 Menschen pro Stunde geschleust, und man muss nur mal einen Morgen lang mitgefahren sein, um zu verstehen, was das wirklich heißt. Straßenarbeiter fragen nicht nach

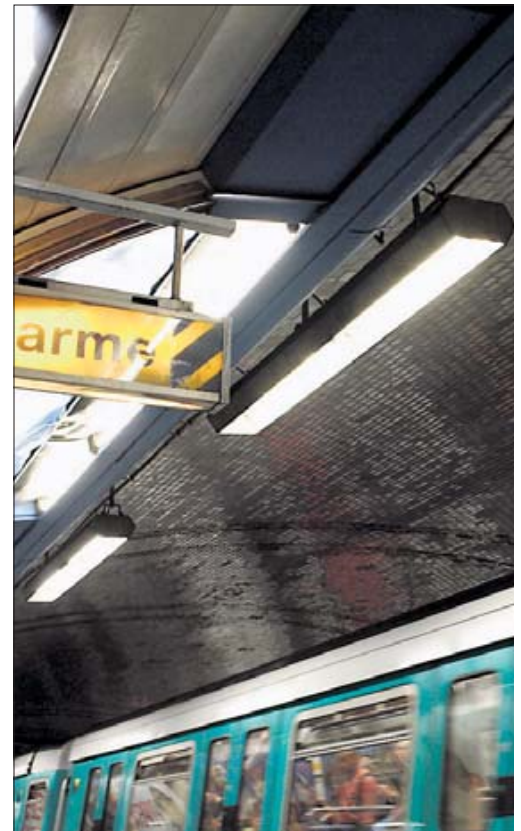
der im Herbstduft der Platanen sitzt und immer noch nicht weitergekommen ist mit seiner Grübeleien, unter dem sandsteinbraunen Haus in der Rue de Varenne hindurch, in dem Louis Aragon lebte und den „Bauer von Paris“ schrieb: „Heute betet man die Götter nicht mehr auf den Höhen an. Der Geist der Kulte hat die heiligen Stätten verlassen, indem er sich in Staub auflöste. Aber es gibt andere Orte, die unter den Menschen blühen, andere Orte, an denen die Menschen sorglos ihrem geheimnisvollen Leben nachgehen und die sich allmählich einer tiefen Religion öffnen.“

Liège: Immer wieder steht man rum und wartet. Das Längste waren einmal zehn Minuten zwischen den Stationen Liège und Place de Clichy. „Jeden zweiten Tag passiert hier irgendwas“, sagt eine Büroangestellte mit zitternden Händen. Vor drei Tagen war es ein Hund, der in der Station La Fourche auf die Gleise gesprungen war und für eineinhalb Stunden das ganze System lahmgelegt hatte. „Hund, Katze, Maus“, sagt die Frau und wischt den Satz weg wie lästiges Spinnweb, „mir egal, ich muss pünktlich zur Arbeit.“

Le Monde hat dem Chaos auf der Linie 13 schon eine ganze Seite gewidmet, es gibt das *Comité des usagers de la ligne 13*, nicht zu verwechseln mit dem *Comité d'information de la ligne 13*, das eine ist ein wütender Bürgerverein, das andere ein Sonderkommando der Metrobetriebe. Beide sind um Verbesserung bemüht. In den vergangenen zwei Jahren kamen 27 Fahrer dazu, die Bahnen fahren jetzt noch rascher hintereinander als früher, aber trotzdem drängen sich während der Stoßzeiten auf manchen Quais 20 000 Menschen pro Stunde. Im April gingen einige Fahrer an die Presse, sie sagten, sie hätten täglich Angst, dass einer der Wartenden auf die Gleise falle.

Basilique de Saint-Denis: Bunte Plastikscheiben zitieren Kirchenfenster. Direkt über der Station nahm um 1140 die Gotik ihren Anfang. Abt Suger beauftragte für den Chor der neuen Kathedrale einen unbekannt Baumeister, der hier völlig neuartige Säulen in den Himmel schießen ließ, leichte, schlanke Säulen, schwebend fast, ein Wunder damals. Wie können schwere Steine so leicht wirken, Platz für so viel Glas und Luft ringsum bieten? Am Nachmittag ist die Kathedrale leer. Neben dem Eingang ist eine Plakette in den Boden eingelassen: „Als Johannes Paul II. am 31. Mai 1980 diese Kathedrale besuchte, war sie geschmückt mit einem Zitat von Joseph Cardijn, dem Gründer der christlichen Arbeiterjugend: „Ein junger Arbeiter ist mehr wert als alles Gold der Welt.“ In der Banlieue sind etwa 25 Prozent der Jugendlichen ohne Arbeit.

Einigen Kilometern weiter steht das Sta



Reportage

nur mal einen Morgen lang mitgeranren sein, um zu verstehen, was das wirklich heißt: Stoßzeiten. Enger geht nicht, man ist Stapelware, es riecht nach Deo, Schweiß und Bonbons, nach Leder, nassem Kunststoff und klebrigem Haarspray.

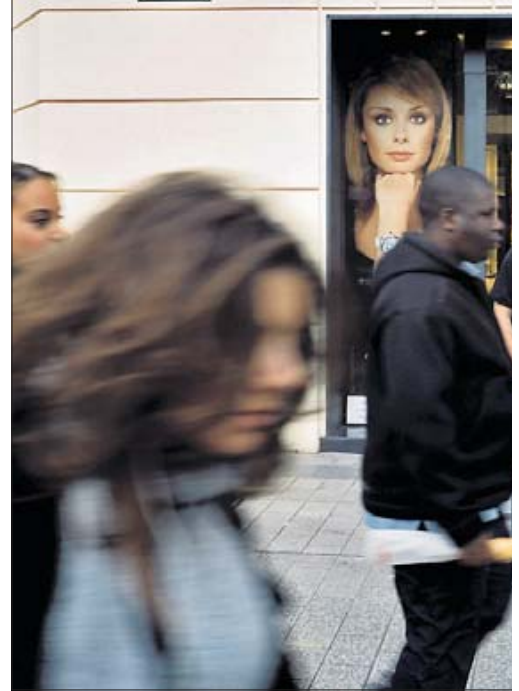
Champs-Élysées: Soziologisch gesehen verbindet die 13 wahrscheinlich die größten Extreme in diesem Land: die Champs-Élysées und „93“, das Département Seine-Saint-Denis. Die 300 Shops auf den Champs-Élysées machen einen Jahresumsatz von 900 Millionen Euro, in einem Laden liegt eine Jacke für 139 000 Euro, sie hat auf dem Kragen Diamant-Applikationen und flauschweiche Fellärmel. Diese wunderschöne, langweilige Stadt liegt hier, im achten Arrondissement, im Aspek ihres ausgestellten Reichtums, sogar das Wetter ist ungerecht, in Saint-Denis hatte es geneselt, 20 Minuten und 13 Stationen später wird hier ein Sonnenuntergang inszeniert, als wolle der liebe Gott den ganzen Himmel mit einem protzigen Barockrahmen umkleiden. Touristen schlendern über die Wiese vor dem Invalidendom und schlecken alles auf mit ihren Kameras, unter ihren Füßen hört man durch die Lüftungsschächte die 13 quietschen, die hier nach links abbiegt, unter Rodins Denker hindurch,

der Banneue sind etwa 25 Prozent der Jugendlichen ohne Arbeit.

Einen Kilometer weiter steht das Stade de France, die Kathedrale von heute, das Stadion, in dem die Franzosen 1998 Weltmeister wurden. Vor vier Wochen ging hier vor dem Freundschaftsspiel Frankreich-Tunesien die französische Hymne in einem Pfeifkonzert unter. Danach schlug Premierminister François Fillon vor, künftig Spiele abzubrechen, wenn die Hymne ausgepiffen würde. Sportminister Bernard Laporte forderte gar, im Stade de France keine Spiele mehr gegen Algerien, Marokko oder Tunesien auszurichten. Frankreich hat an dem Abend übrigens gewonnen, Karim Benzema, dessen Eltern aus Algerien stammen, schoss das 3:1.

In der Fußgängerzone treideln vier junge Mädchen durch den Nachmittag. Eine hat gerade eine Jeans gekauft, jetzt wollen sie Eis essen. Journalist? Oh Gott, „schreib, dass wir lesen und schreiben können“, sagt die eine, die anderen lachen. Eine von ihnen, sie heißt Dalia, erzählt dann noch, dass ihre Mutter jeden Tag mit der 13 fährt, bis Montparnasse rüber, wo sie in einem Krankenhaus putzt; aber sie sei noch nie in Paris gewesen. „Da hast du deine Geschichte, eine Marokkanerin, die hier lebt und noch nie Paris gesehen hat.“

Bayern, Deutschland, München Seite 17



*Die Stationen La Fourche (oben) und Cham
Pariser Metrolinie 13 nicht nur eine Geogra
des Geldes. Dazwischen aber geht es um Ge
Fotos: Pierre-Olivier Deschamps/agencevu/laif,
nis Bourges/Tendance Floue/Focus*

l wie die Gleise vor uns

riser Metro von Nord nach Süd – und verbindet dabei die größten Extreme des Landes



Duroc: Zwei Schüler steigen ein, der eine wirft seinen Ranzen in die Ecke und führt an der silbernen Haltestange zwischen den Türen eine Mischung aus Breakdance-Übung und laszivem Tabledance auf. Eine ältere Dame echauffiert sich. Dabei sind die beiden die Einzigen in den zweieinhalb Tagen, die laut lachen oder sich nach außen hin produzieren, die meisten sitzen da, als hätten sie gerade eine stumme Privatimplosion durchlebt. Kein U-Bahn-Musiker, kein herzhaftes Gelächter, kaum Gespräche, die Hälfte der jüngeren Leute haben Kopfhörer im Ohr, es ist, als seien sie gar nicht da.

In Sant-Denis wohnt ein Slam-Poet und Sänger, der sich den Namen Grand Corps Malde gegeben hat. Ein hochgewachsener junger Mann, der Ende der neunziger Jahre im Schwimmbad auf den Beckenrand sprang und deshalb immer mit Krücke auftritt. Einer seiner schönsten Songs heißt „Les Voyages en Train“, er vergleicht darin die Liebe mit einer U-Bahnfahrt. Klingt gut, stimmt aber nicht, dafür ist die U-Bahn zu öde, zu steril, eigentlich ist sie ein „Non-Lieu“, ein Nicht-Ort also. Der Begriff stammt von dem Soziologen Marc Auge, er bezeichnete damit erstmals 1992 Orte der globalisierten Spätmoderne, transitorische Orte wie Flughafen-Lounges, immergleiche Hotelzimmer, Bahnhöfe, an denen man mit niemandem spricht, Orte, die neue Formen der Einsamkeit erzeugen. Seinerzeit schloss er die U-Bahn noch von diesen *Non-Lieux* aus. Jetzt hat er ein kleines Buch über die Pariser U-Bahn geschrieben, in dem er seltsam naiv darüber staunt, wie einsam man hier unten ist: „kein Fahrkartenkupser, keine Verkäufer, keine Musiker, keine Gespräche“. Fazit: Die Metro ist *Non-Lieu par excellence*. Man fragt sich freilich insgeheim nach der Lektüre, wie lange der berühmte Soziologe vor seiner Recherche nicht mehr U-Bahn gefahren ist, wenn ihm diese Entdeckung ein ganzes Buch wert ist. Außerdem stimmt es in diesem Fall nicht. Die 13 hat sehr wohl einen Ort, sie verbindet die Kontinente miteinander, Paris und das Drumrum.

La Fourche: „Wenn du gerne verreist, geh' auf den Markt: In einer Stunde kommst du durch Algier und Tanger. Ich nehm' dich mit, Mafé zu essen in Bamako und Yamoussoukro“, heißt es in „Saint Denis“ von Grand Corps Malade. Es stimmt: Irgendwo in der dunklen Röhre zwischen Châtillon-Montrouge und Marie-de-Saint-Ouen biegt die 13 nach Afrika und in den Orient ab. Es gibt eine Geographie der Gesichter, die einem zeigt, dass man jetzt woanders ist, und man hört gen Norden immer mehr fremde Sprachen.

Porte de Saint-Ouen: Vor der Bar La Botande, Eba Avenue de Saint-Ouen

po 50 plaudernd anschaut. Aber zwischen den Stationen ist ja tatsächlich wenig los, nur Ratten sieht man ab und zu. „Ab und zu? Tausende, oft Riesenrudel“, und immer wieder Obdachlose, die sich in Nischen eine vorübergehende Bleibe basteln. „Kann mich täuschen, aber ich hab den Eindruck, das werden immer mehr.“ Kurz hinter der Station Varennes ist im Kegel ihrer Lampen ein Verhau aus Pappe und Matratzen zu erahnen. Ob ihr denn schon mal jemand vor den Zug gesprungen ist? Nein, aber einer Kollegin, vor wenigen Monaten erst, die Beine des Mannes waren an der Hüfte abgetrennt, „das Schlimmste war für sie wohl, dass sie ihn dann im Rückspiegel noch gesehen hat, wie er da hing.“

Sie fährt seit 19 Jahren, „vorher hab ich mich zehn Jahre lang am Fahrkartenschalter beschimpfen lassen.“ Warum? „Wenn's um Geld geht, werden die Leute schnell unfreundlich. Selbst wenn es nur um den Kauf einer Fahrkarte geht.“ Sie ist 49, macht gerade nebenbei eine Tischlerausbildung und redet, als ob ihr ganzes Leben noch vor ihr läge – ruhig und strahlend wie die Gleise vor uns.

Place de Clichy: Nach zwei Tagen Fahrt hat man das Geruckel und den kreischenden Krach der Räder in den Kleidern wie den schweren Geruch von Bratkartoffeln mit Zwiebeln und die Stationen klingen im Kopf wie Songtitel einer zu oft gehörten CD: Porte de Vanves, Saint-Lazare, Invalides, Champs-Élysées – Clémenceau, La Fourche, Miromesnil. Kommt man dann raus, nach oben, ans Licht, schaut man nur hoch in den Wölkchenhimmel, wattig wie Watteau, dankbar für das Licht, und will gar nicht mehr runter. Also zum Schluss noch mal die Strecke ablaufen, zu Fuß, fünf Stunden zu Fuß, von Châtillon bis raus nach Saint-Denis, zur Kathedrale.

Da spürt und sieht man dann *la vraie fourche*, die Gabelung, die Grenze, die sich durch diese Stadt zieht: Die Periphere ist noch immer der Grand Canyon von Paris. Als würde die Stadt jenseits dieser Ringstraße ihre innere Spannung

Reportage



nd Champs-Élysées (unten) markieren auf der
e Geographie der Gesichter, sondern auch eine
es um Geschichten und Grenzen.

icevu/laif, Bertrand Meunier/Tendance Floue, De-

Porte de Saint-Ouen: Vor der Bar La Rotonde, Ecke Avenue de Saint-Ouen machen sie an diesem Vormittag Außen- aufnahmen für eine Komödie über einen Scheckbetrüger. In dieser Straßenszene treten sechs Schwarze als Statisten auf. Sie sind extrem angezogen: Turban, Tücher, riesige Amulette, papageienbunte Kleider. Die Schwarzen, die drumrum durch ihr richtiges Leben laufen, sehen sehr viel normaler aus.

Châtillon: Am späten Nachmittag kommt an der Endhaltestelle eine schöne Frau den leeren Bahnsteig entlanggeschlendert, Jeans, rote Haare, schwarze Tasche. Dann holt sie einen Schlüssel aus der Jacke und sperrt das Fahrerhäuschen auf. „Oh, Sie sind die Fahrerin?“ – „Ja, warum nicht?“ – „Stimmt. Ich dachte nur, die Jeans . . .“ – „Uniformen haben wir lange schon nicht mehr.“ – „Sagen Sie, dürfte ich mitfahren?“ – „Ist verboten, aber gerne.“ Et voilà, 40 Minuten vorneweg, geradeaus durch den Tunnel, an dessen Ende immer das Licht der nächsten Station leuchtet.

Man ist sehr allein hier vorne drin, sechseinhalb Stunden am Tag, „mir gefällt's“ sagt sie, „aber man muss gut mit sich selbst auskommen.“ Es hat etwas Irritierendes, wenn einen jemand bei Tem-

Bayern, Deutschland, München Seite 17

rique ist noch immer der Grand Canyon von Paris. Als würde die Stadt jenseits dieser Ringstraße ihre innere Spannung, den Tonus verlieren, sackt alles in sich zusammen. Vorher strebt Wohnblock neben Wohnblock in die Höhe, dahinter kommt die elend graue Verwürfelung depressiver Neubauten; Baracken, Branchen, kleinbürgerliche Backsteinreste aus der Vorkriegszeit, daneben Schnellbauten mit spitzwinkligem Dach, großsprecherisch und effektheaschend wie Micky-Maus-Krawatten. *Le Parisien* meldet an diesem Tag, dass im Vorort Clichy die Bars bis zwei Uhr nachts aufhaben, ein Pilotprojekt, der Bürgermeister von Clichy sagt, man müsse den Leuten, die über die Peripherique übersiedeln, was bieten. Übersiedeln, das sagt er wortwörtlich.

Gaité: Zwei kleine Jungen in hübschen Mänteln zeigen einander, was sie in den Taschen haben, der eine ein paar Murmeln, der andere getrocknete Blätter und eine Spielfigur. Als sie mit der Mutter aussteigen, fällt dem einen Jungen eine grüne Murmel runter. Sie kullert dann bis zur Endhaltestelle im Gang herum, als würde sie unermüdlich Artgenossen suchen. Sie ist das Einzige, was in den zwei Tagen auf dem Boden der U-Bahn rumlag.

ALEX RÜHLE