



Paris bereitet sich auf einen Sommer vor, der für Millionen Pendler und Touristen zur Geduldsprobe gerät.

Was sich zunächst nach einer weiteren Baustellensaison anhört, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als ein infrastruktureller Kraftakt von selten gesehener Wucht. Rund vier Milliarden Euro fließen im Jahr 2026 in die Modernisierung des öffentlichen Verkehrsnetzes der Île-de-France – eine Summe, die nicht nur beeindruckt, sondern auch Erwartungen schürt. Und ja, man muss es so deutlich sagen: Dieser Sommer wird kein gewöhnlicher.

Die Verantwortlichen setzen auf eine Strategie, die fast schon brachial wirkt.

Statt über Monate hinweg kleinere Einschränkungen zu verteilen, bündeln die Betreiber die Arbeiten bewusst in der Ferienzeit. Der Gedanke dahinter leuchtet ein – weniger Fahrgäste, mehr Spielraum. Doch was in der Theorie effizient klingt, fühlt sich in der Praxis für viele wie ein regelrechter Ausnahmezustand an. Ein kurzer, heftiger Einschnitt statt eines langen, zermürbenden Prozesses. So die Logik. Oder, salopp gesagt: lieber einmal richtig Chaos als ständig ein bisschen.

Besonders drastisch zeigt sich das am Beispiel der RER-B-Linie.

Zwischen Gare du Nord und dem südlichen Abschnitt der Strecke wird über Wochen hinweg schlicht nichts fahren. Zehn Großprojekte gleichzeitig – neue Stellwerke, erneuerte Gleise, Arbeiten an zentralen Knotenpunkten. Das ist keine Schönheitskur mehr, das ist eine Operation am offenen Herzen des Netzes. Wer in diesen Tagen auf die Linie angewiesen ist, muss improvisieren. Busse, Umwege, längere Fahrzeiten – Alltag im Ausnahmebetrieb.

Doch auch andere Linien bleiben nicht verschont.

Der RER C etwa, ohnehin ein komplexes Geflecht aus Ästen und Verbindungen, wird über mehr als einen Monat in weiten Teilen stillgelegt. Die Auswirkungen reichen weit über das Pariser Zentrum hinaus. Pendler aus den westlichen Vororten, Reisende Richtung Versailles oder Saint-Quentin-en-Yvelines – sie alle müssen sich neu orientieren. Die gewohnte Geografie des Alltags verschiebt sich, fast so, als hätte jemand die Karte neu gezeichnet.

Und dann ist da noch der RER A, das Rückgrat des Netzes.

Wenn eine zentrale Station wie Nation für zwei Monate aus dem Betrieb verschwindet, verändert das die Dynamik einer ganzen Linie. Hinzu kommen Streckensperrungen im Osten – ebenfalls mitten im Sommer. Für die Fahrgäste bedeutet das vor allem eines: Planung wird



zur täglichen Herausforderung. Spontanität? Eher schwierig.

Auch im regionalen Bahnverkehr wird kräftig gebaut.

Die Linien N, U und P erleben umfangreiche Erneuerungsmaßnahmen, darunter der Austausch ganzer Gleisabschnitte. Moderne Technik soll künftig für mehr Zuverlässigkeit sorgen. Doch bis dahin heißt es: durchhalten. Ersatzbusse, längere Wege, gelegentlich auch ein wenig Frust – das gehört dazu.

Was bleibt, ist ein ambivalentes Bild.

Auf der einen Seite steht der unbestreitbare Bedarf. Jahrzehntelange Nutzung, steigende Fahrgastzahlen und neue Anforderungen durch Großprojekte wie den Grand Paris Express machen diese Eingriffe notwendig. Auf der anderen Seite zeigt sich die Verletzlichkeit eines Systems, das an seine Grenzen stößt. Ein Netz, das im Alltag kaum Luft zum Atmen hat, reagiert empfindlich auf jede größere Baustelle.

Der Sommer 2026 wird daher mehr als nur eine Bauphase sein.

Er wird zum Stresstest für Organisation, Kommunikation und Vertrauen. Denn am Ende zählt nicht nur, was gebaut wird, sondern auch, wie die Menschen durch diese Zeit geführt werden. Klare Informationen, verlässliche Alternativen, ein Gefühl von Orientierung – das entscheidet darüber, ob aus Frust Verständnis wächst.

Oder eben nicht.

Fest steht: Dieser Sommer markiert einen Wendepunkt. Die Modernisierung des Pariser Verkehrsnetzes verlässt die Planungsphase und wird für alle sichtbar – und spürbar. Für viele vielleicht nervig, klar. Aber auch notwendig. Man könnte sagen: ein Sommer, der weh tut, damit es später besser läuft.

Von Christine Macha