

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 107 (2020)
Heft: 7-8: Grand Paris : die Metropole sprengt den Gürtel

Artikel: Der Wille zur Grösse : Grand Paris als Fiktion und Realität
Autor: Liehr, Günter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-954715>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Wille zur Grösse



Grand Paris als Fiktion und Realität

Der Boulevard Périphérique scheidet zwei Welten: Stadt und Banlieue. Vor zehn Jahren wurde ein gross angelegter Plan zur Integration initiiert – der nun zur Wachstumsmaschine geworden ist. Die Verwirklichung sozialer Gerechtigkeit lässt auf sich warten.

Günter Liehr
Emmanuel Pinard (Bilder)



Rosny-sous-Bois, 2006. Der Fotograf Emmanuel Pinard hat die Landschaften und Stadträume in der Banlieue von Paris in grossen Bildserien festgehalten.

«Soll Paris in zwanzig Jahren in der ersten oder in der zweiten Liga der Weltmetropolen spielen?» – Eine rhetorische Frage natürlich. Staatspräsident Nicolas Sarkozy stellte sie in einer Rede im September 2007 kurz nach seinem Amtsantritt, mit der er das Projekt *Grand Paris* als grosse nationale Aufgabe lancierte. In einem

Die Stadt, das ist die gleiche Würde, die allen Bürgern geschenkt wird. Die gleiche Berücksichtigung ihrer Probleme, ihrer Bestrebungen, ein gleicher Zugang zu Kultur, Bildung, Gesundheit, Beschäftigung, Mobilität. Die Stadt, das ist die Gleichheit der Chancen. Nicolas Sarkozy, 2007

internationalen Ideenwettbewerb sollten zehn Architekten- und Urbanistenteams unter Berücksichtigung des Kyoto-Protokolls zum Klimaschutz Vorschläge für die «Metropole des 21. Jahrhunderts» erarbeiten. Im Jahr darauf wurde Christian Blanc, ein zupackender Organisator und Sanierer, zum Staatssekretär für die «Entwicklung der Hauptstadtregion» ernannt.

Seit 1860 unter der Herrschaft von Napoleon III. und auf Betreiben des Präfekten Haussmann rund 20 angrenzende Gemeinden ganz oder teilweise annektriert wurden, ist das Stadtgebiet von Paris nicht mehr erweitert worden; bis heute endet es am Ring des *Boulevard Périphérique*. Ausserhalb der Stadtgrenzen entwickelte sich im Zug der Industrialisierung die Banlieue, deren Einwohnerzahl jene des eiförmigen Kerns schliesslich um ein Mehrfaches überstieg: Den 2 Millionen Stadtbewohnern steht eine Agglomeration von 11 Millionen Menschen gegenüber. Das Grand-Paris-Projekt trat mit dem Anspruch an, den Gegensatz zwischen Kern und Umland aufzubrechen.

Schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurden – vor allem von linken Politikern und Urbanisten – Vorschläge für die Ausweitung des Pariser Stadtgebiets gemacht. Im Mittelpunkt standen dabei die Raumplanung und das Streben nach einem Ausgleich zwischen dem reichen Paris und der vernachlässigten Vorstadt. Trotz aller noch so plausiblen Argumente wurde dieser Schritt jahrzehntelang vermieden, denn die umliegenden Industriegemeinden hatten sich zu kommunistischen Hochburgen entwickelt. So blieb Paris, anders als andere Hauptstädte, lange eine abgegrenzte, geschützte Sonderzone. Der «Rote Gürtel» ist inzwischen verschwunden. Aber

nicht nur hat sich die Abgrenzung politisch erübrigt, sie ist auch dysfunktional geworden, wie es Blancs Ernennungsschreiben präzisiert: «Die Kluft zwischen Paris und seiner Umgebung [...] erlaubt es nicht, den vollen Nutzen aus dem Potenzial der Agglomeration zu ziehen. Diese muss aber in ihrer Gesamtheit handeln, damit sie eine kritische Masse entwickelt, die gross genug ist, um mit den bedeutenden internationalen Kapitalen zu rivalisieren.»

Als im April 2009 als Sarkozy dann die Vorschläge der zehn Teams feierlich präsentierte, berief er sich auf Victor Hugo, der Paris einmal als die Inkarnation des Wahren, Schönen und Grossen bezeichnet hatte. Nur müsse nun zum Wahren, Schönen und Grossen noch die Gerechtigkeit hinzutreten: «Die Stadt, das ist die gleiche Würde, die allen Bürgern geschenkt wird. Die gleiche Berücksichtigung ihrer Probleme, ihrer Bestrebungen, ein gleicher Zugang zu Kultur, Bildung, Gesundheit, Beschäftigung, Mobilität. Die Stadt, das ist die Gleichheit der Chancen.» Mit einem solchen Bekenntnis schien der Präsident an die früheren Ansätze solidarischer Grand-Paris-Reformideen anzuknüpfen. Auch

Die Kluft zwischen Paris und seiner Umgebung erlaubt es nicht, den vollen Nutzen aus dem Potenzial der Agglomeration zu ziehen. Diese muss aber eine kritische Masse entwickeln, um mit den bedeutenden internationalen Kapitalen zu rivalisieren. Christian Blanc, 2008

äusserte er sich lobend über die Ergebnisse des internationalen Ideenwettbewerbs. Grossräumige Visionen waren da vorgestellt worden, multipolare Modelle, phantasievolle Lösungen der Verkehrsprobleme, neue Wälder, Feuchtgebiete und begrünte Dächer, die poetische Aufwertung vernachlässigter Banlieue-Terrains. Sarkozy pries die Resultate als «Ausgangspunkt für die Erarbeitung dieses so symbolischen Grand-Paris-Projekts.»

Es kam dann wie ein Schock, als kurz darauf der Grand-Paris-Staatssekretär Christian Blanc seinerseits das von ihm entwickelte Konzept vorstellte. Es beschränkte sich im wesentlichen auf zwei Elemente: Erstens den Bau einer vollautomatischen, weitgehend unterirdischen Schnellbahn, welche die wichtigsten Punkte des Grossraums miteinander verbinden würde. Zum anderen seien rund um das

Von oben: Bagnolet 2006, Aubervilliers
1998, Bezons 2008 – aus der Serie *Paysages
périphériques*



Von oben: St-Denis 2007, Gentilly 2008,
Ivry-sur-Seine 2007 – aus der Serie
Périphérie





Rosny-sous-Bois 2008. Ein grosser Teil der Banlieue besteht aus ausgedehnten Einfamilienhausquartieren.



alte Paris mehrere «Cluster» zu entwickeln: spezialisierte Territorien, wo Unternehmen, Bildungs- und Forschungsstätten synergetische Beziehungen eingehen könnten. Mit den publikumswirksamen Fantasien der Architektenteams hatte das nur wenig gemein. Der Technokrat Blanc hatte die schönen

Das Grand-Paris-Projekt leidet in bedenklicher Weise unter dem Fehlen einer Vision. — All dies hat sich entfernt von dem grossen gemeinnützigen Projekt, das wir erhofften. Pierre Mansat und Mitstreiter

Ideen des Wettbewerbs weitgehend ignoriert. Jean Nouvel gab daraufhin zornige Interviews, nannte Blanc eine Fehlbesetzung und forderte seinen Rücktritt. Präsident Sarkozy versuchte die empörten Baukünstler durch die Schaffung eines «Atelier international du Grand Paris» zu besänftigen, wo sie in Diskussionen und Kolloquien ihre Arbeit fortsetzen durften.

Seit 2016 existiert überdies eine nach langen Verhandlungen zustandegekommene Verwaltungsstruktur namens «Métropole du Grand Paris». Sie umfasst grosso modo die Territorien der bisherigen Stadt Paris und der drei angrenzenden Départements. Mit ihr hatte zunächst mancher engagierte Politiker die Hoffnung auf mehr *égalité* verbunden. «Wir wollen eine Metropole entstehen lassen, die vollkommen solidarisch ist, das heisst, dass alle Bürger, wo auch immer ihr Wohnort ist und ihr Arbeitsplatz, den gleichen Zugang haben zum Angebot der modernen Grossstadt.» So Pierre Mansat, der als Pariser Vizebürgermeister intensiv mit der Grand-Paris-Thematik befasst war. «Wir wollen keine vernachlässigten, abgekapselten Gebiete mehr, in denen sich die Armut konzentriert, in denen Not und Unbehagen dominieren. Diese zutiefst solidarische Metropole wollen wir also errichten, und eigentlich ist dies ein Gesellschaftsprojekt.» Zustande gekommen war aber nach den jahrelangen Verhandlungen zwischen sämtlichen betroffenen Gebietskörperschaften ein für viele enttäuschender Kompromiss. Gering sind die Kompetenzen, äusserst bescheiden ist das Budget – «ein kraftloses geopolitisches Objekt», nennt der Geograph Philippe Subra die neue Instanz.

Zur treibenden Kraft bei der Umgestaltung des Grossraums wurde hingegen die von Christian Blanc lancierte «Société du Grand Paris» (SGP). Der unbe-

liebte Staatssekretär musste zwar schon nach zwei Jahren seinen Hut nehmen, seine Grundsätze aber blieben. Die SGP, ein eigenständiges, üppig dotiertes staatliches Unternehmen, wurde mit dem Bau eines Express-Metro-Systems von 200 Kilometern Länge beauftragt, mit weit in die Île de France ausgreifenden ringförmig verknüpften, meist unterirdischen Strecken. Rund um die 68 Bahnhöfe entstehen neue Zentren, die weitere Bautätigkeiten stimulieren. Bis 2030, so verkündet die Société du Grand Paris, würden im Rahmen ihres pharaonischen Projekts jedes Jahr 15 000 neue Wohnungen und 115 000 Arbeitsplätze entstehen, dazu käme eine jährliche Steigerung des Bruttosozialprodukts um mehr als vier Milliarden Euro.

Manche Grand-Paris-Befürworter hatten sich freilich etwas anderes vorgestellt. In einem «Manifest du Grand Paris» artikulierten sie ihre Enttäuschung: «Das Grand-Paris-Projekt leidet in bedenklicher Weise unter dem Fehlen einer Vision», konstatierte Pierre Mansat. «All dies hat sich entfernt von dem

Wir wollen eine Metropole entstehen lassen, die vollkommen solidarisch ist. Das heisst, dass alle Bürger, wo auch immer ihr Wohnort ist und ihr Arbeitsplatz, den gleichen Zugang haben zum Angebot der modernen Grossstadt. Pierre Mansat

grossen gemeinnützigen Projekt, das wir erhofften», bemängelte ein Mitstreiter. Gewiss, Präsident Sarkozy hatte von der «gerechten Stadt» gesprochen, aber war dies wirklich ein bestimmendes Motiv für das grosse Vorhaben? Wie Blancs Nachfolger, Städtebauminister Maurice Leroy klargestellt hat, ist Unternehmergeist das treibende Element des Projekts. Es geht um das Ziel, durch anspruchsvolle Infrastruktur, attraktive Konsum-, Kultur- und Freizeitangebote sowie die unerlässlichen *Signature Buildings* Investoren anzulocken und sich im internationalen Konkurrenzkampf durchzusetzen. Die Rezepte des Metropolen-Marketings ähneln sich weltweit. Im Fall von Paris liegt die Besonderheit darin, dass sich hier massiver als anderswo der Staat einmischt. Frankreich bleibt in seiner ökonomischen Struktur extrem zentralistisch: Die Wirtschaftskraft der Hauptstadtregion liegt bei über 30 Prozent des französischen Bruttosozialprodukts. Nicht um der benachteiligten Banlieue soziale Gerechtigkeit wider-

Ein Infrastruktur- und Immobilienprojekt

Fast viermal der Gotthard-Basistunnel: 200 Kilometer messen die geplanten Strecken des Grand Paris Express mit den Metrolinien 14, 15, 16 und 18, welche die Grossstadt umkreisen und die Banlieues untereinander in Verbindung setzen. Vollautomatisch und fahrerlos ist ihr Betrieb, wie auf der teilweise bereits bestehenden Linie 14, die als Durchmesserlinie die Kernstadt quert. Bauherr ist der französische Staat in Form der Société du Grand Paris. Dies verleiht dem Projekt so viel Schub, dass wesentliche Teile bis 2024 – zur Eröffnung der Olympischen Spiele in Paris – fertig gestellt sein werden. Trotz höherer Kosten verlaufen praktisch alle Strecken tief im Boden (und nicht als Hochbahn), um Interessenkonflikte und Verzögerungen möglichst zu vermeiden.

Der Grand Paris Express ist mehr als nur ein Infrastrukturprojekt. Rund um die 68 Stationen werden enorme Immobilienpotenziale geschaffen, zumal der Staat grosszügig Häuser und Land im Umfeld enteignet hat. Internationale Investoren und die grossen Immobiliengesellschaften wie Bouygues, Vinci, Nexity oder Eiffage werden diese Flächen entwickeln und überbauen: Kritiker sehen im Grand Paris Express daher weniger ein Instrument zur sozialen Integration der Banlieue als ein grossangelegtes Immobilienprojekt, mit dem sich Paris im globalen Standortwettbewerb behaupten – und als Post-Brexit-Alternative zu London positionieren will. —

Bauherrschaft

Société du Grand Paris

Architektur

Grosse Stationen von Stararchitekten wie Kengo Kuma, Dominique Perrault, Christian de Portzamparc u.a.

Bausumme total (inkl. MWSt.)

EUR 28–35 Mrd.

Gesamtstrecke

ca. 200 km

Chronologie

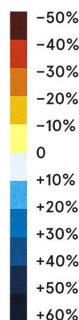
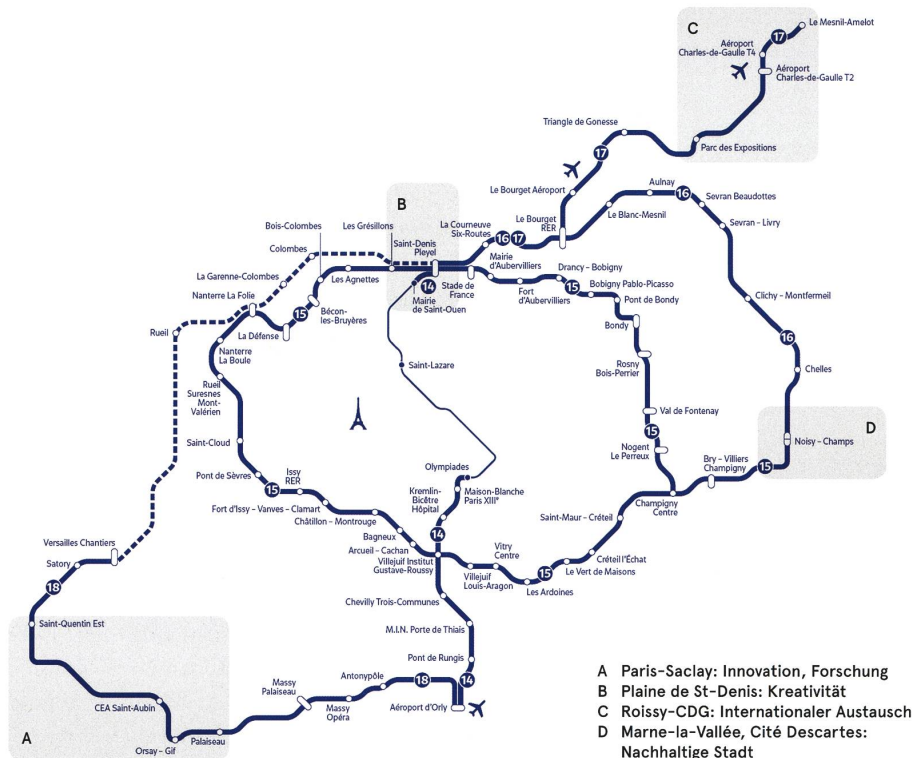
2007: Consultations du Grand Paris,

2010: Gründung der Société du Grand Paris

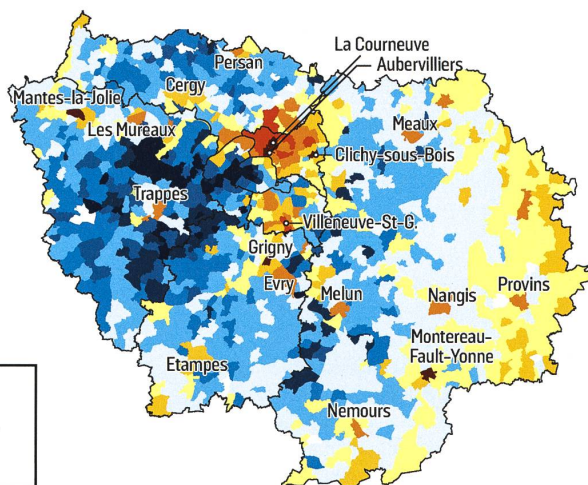
2024 bis 2030: Inbetriebnahme in Etappen

Link

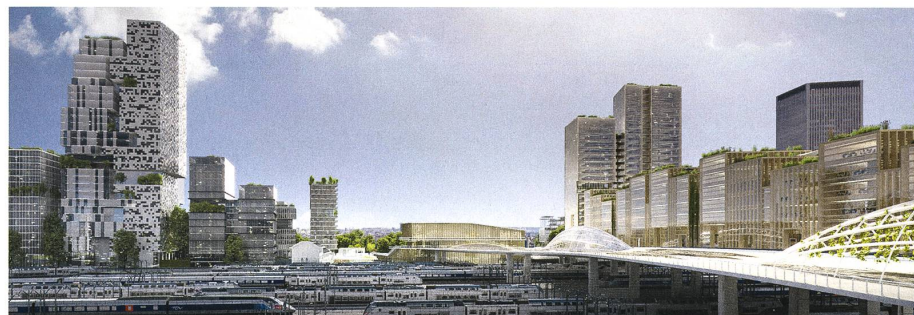
www.societedugrandparis.fr



Ungleiche Wohlstandsverteilung in der Region Île de France: Blau der reiche Westen, rot der viel ärmere Nordosten. Abweichung vom Median-Einkommen in Prozent. Karte aus: *Le Parisien*, 2019



St-Denis Pleyel wird 2023/24 zum zentralen Metro-Knoten und zum Hotspot der Banlieue. Rund um den Bahnhof von Kengo Kuma (Mitte) entstehen neue Bezirke wie *Les Lumières Pleyel* (mit Bauten von Snøhetta, Baumschlager Eberle u.a.) sowie das Olympische Dorf (Dominique Perrault). Bild: Sogelym-Dixence



fahren zu lassen, soll Paris seine Grenzen sprengen, sondern um den vergrößerten Stadtraum zu einer Wachstumsmaschine auszubauen.

Dieser Transformationsprozess vollzieht sich mit grossen Schritten unter der Ägide der SGP, Hand in Hand mit mächtigen Baufirmen und Entwicklern. Tunnelbohrmaschinen fräsen sich durch den Untergrund der Île de France, es formieren sich Wissenschaftscluster wie Saclay, das französische «Silicon Valley» im Südwesten (vgl. wbw 1/2–2018 und 3–2018), die den Techniken der Nachhaltigkeit gewidmete «Cité Descartes» im Osten, oder der «Pôle de la création St-Denis Plaine Commune» im Norden, der Film- und TV-Studios konzentriert.

Auch die ersten urbanen Kerne rund um die künftigen Bahnhöfe nehmen Gestalt an. Die «Baustelle des Jahrhunderts» treibt die Immobilienpreise bereits deutlich in die Höhe, vor allem entlang der ersten im Bau befindlichen Express-Metro-Linien 14 und 15. Frühere Arbeitergemeinden wie St-Ouen erlebten in den letzten zehn Jahren Bodenwertsteigerungen von bis zu 70 Prozent. Kein Zweifel, es werden grosse Mengen neuer Wohnungen gebaut. Den

Verheissungen der Société du Grand Paris, allen würde nun eine bessere Zukunft ermöglicht und das soziale Ungleichgewicht der Pariser Region werde beseitigt, ist allerdings mit Skepsis zu begegnen. Kritiker wie Philippe Subra weisen vielmehr darauf hin, dass der boomende Immobilienmarkt zu einem Motor der sozialen Segregation wird, indem das steigende Preisniveau die am wenigsten zahlungskräftige Bevölkerung immer weiter nach draussen in die Randzonen drängt.

Erste bittere Erfahrungen machen derzeit Familien, deren Sozialwohnungen den spektakulären neuen Bahnhofsvierteln weichen müssen, wie eine Reportage von *Le Monde* aus L'Haÿ-les-Roses illustriert: «Grand Paris erweist sich im Namen der sozialen Durchmischung als Maschine der Ausgrenzung. Bescheidene Mieter und Immobilienbesitzer werden enteignet, um den neuen, rund um die Metrostationen zu bauenden Quartieren Platz zu machen.» Und der Artikel zitiert die Klage einer betroffenen Anwohnerin: «Seit dreissig Jahren warten wir auf die Metro. Jetzt kommt sie und wir werden vertrieben.» —

Günter Liehr (1949), Journalist und Schriftsteller, lebt in Paris und Marseille. Bis 2009 war er Redaktor bei *Radio France Internationale*. 2017 erschien sein Reiseführer *Grand Paris* (vgl. S. 52).

Emmanuel Pinard (1962–2014) lebte in Aulnay-sous-Bois bei Paris. Er bestritt zahlreiche Ausstellungen und lehrte u.a. an den Architekturschulen ENSA Marne-la-Vallée und Paris-Malaquais. Die grossformatigen Bildserien des früh verstorbenen Fotografen halten die Pariser Banlieue vor dem aktuellen Bauboom fest. Dabei suchte er eine dokumentarische und unpathetische Sichtweise, die den Charakter der Stadtlandschaft unmittelbar zum Tragen bringt.

Résumé

Une volonté de grandeur Le Grand Paris comme fiction et réalité

Le projet Grand Paris a été lancé par le président Nicolas Sarkozy en 2007 suite à son entrée en fonction. Le but du plan était de briser l'antagonisme entre le centre et la périphérie et de promouvoir l'équilibre social. Mais les visions de bureaux internationaux n'ont pas été suivies. Sous la houlette du technocrate Christian Blanc et de la Société étatique du Grand Paris (SGP) qu'il a créée, on a limité le développement à la construction d'un métro express entièrement automatisé, en grande partie souterrain, qui va relier les points les plus importants de l'agglomération, ainsi qu'au déploiement, le long de la nouvelle infrastructure, de plusieurs «cluster» pour des entreprises et des établissements de formation et de recherche. Depuis lors, ce sont le marketing métropolitain et l'économie immobilière qui poussent au développement, sous la direction des pouvoirs publics. Le «chantier du siècle» provoque en outre une nette hausse du prix des terrains, ce qui va à l'encontre des objectifs initiaux en induisant une nouvelle inégalité sociale.

Summary

The Will to Greatness Le Grand Paris as fiction and reality

The Grand Paris project was launched in 2007 by President Nicolas Sarkozy shortly after taking office. The aim was to break down the disparity between the city core and outlying areas and to ensure social balance. However, the visions formulated by international design offices were not pursued further. Instead, under technocrat Christian Blanc and the state Société du Grand Paris (SGP) launched by him, development was restricted to building a completely automatic, largely underground express metro that will connect the most important points of the greater urban area with each other and to the development of several specialised «clusters» for business, education and research facilities along the new infrastructure. Since then, steered by the state, marketing of the metropolis and the real estate business have been pushing this development. And, not insignificantly, the «construction site of the century» is pushing land prices clearly upwards and this, contrary to the original goals, is creating new social inequality.