

Paris mal fünf : der Plan für vier neue Zentren um Paris

Autor(en): **Hogben, Gavin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **80 (1993)**

Heft 7/8: **Paris am Rande = Autour de Paris = Fringe areas of Paris**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-60872>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Paris mal fünf

Der Plan für vier neue Zentren um Paris

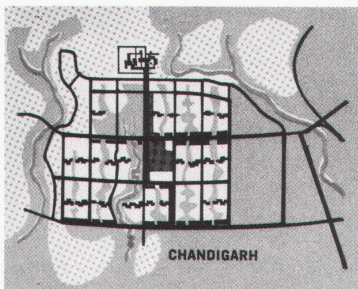
Von den *Villes Nouvelles*, die in den sechziger Jahren unter de Gaulle entstanden sind, bis zu Mitterrands *Grands Projets* in den achtziger Jahren, hat Paris ein erstaunliches Programm urbaner Erneuerungen durchlaufen. Und dennoch, grosse Teile der Vororte leiden unter sozialen und infrastrukturellen Entbehrungen, kaum berührt von der permanenten Modernisierung der Metropole. Ein vor kurzem unterbreiteter Vorschlag – *Les Cinq Paris* – hat zum Ziel, die urbanen Defizite der Region auszugleichen, um auch die Ganzheit der Hauptstadt zu erhalten und zu revitalisieren. Ambitionen und Ausmass des Planes sind atemberaubend. Er würde – wenn er wirklich ausgeführt wird – alle früheren Projekte in den Schatten stellen, insbesondere Haussmanns rigorosen Umbau der bürgerlichen Stadt im 19. Jahrhundert.

Un plan pour quatre nouveaux centres autour de Paris

Depuis les *villes nouvelles* conçues à l'ère gaulliste des années soixante jusqu'aux grands projets réalisés sous Mitterrand durant les années quatre-vingts, le paysage urbain de Paris a passé par d'étonnants programmes de renouvellement. Et pourtant, une partie importante des banlieues, à peine concernée par la modernisation permanente de la métropole, souffre de carences sociales et infrastructurales – *les Cinq Paris* – une proposition récemment présentée, a pour objectif de compenser les déficits urbains de la région, en même temps que de conserver et de revitaliser la totalité de la capitale. Les ambitions et l'ampleur de ce plan sont grandioses. S'il venait à être vraiment réalisé, il laisserait dans l'ombre tous les projets précédemment exécutés, notamment l'aménagement radical de la ville bourgeoise pratiqué par Haussmann au 19^{ème} siècle.

The Plan for Four New Centres in Paris

Beginning with the *Villes Nouvelles* which came into being in the 1960s under de Gaulle and ending with Mitterrand's *Grands Projets* in the 1980s, Paris has been the scene of an astonishing programme of urban innovations. Nevertheless, large areas of the suburbs are still suffering from social and infrastructural deprivations which have hardly been touched by the permanent modernisation of the metropolis. A recent proposal – *Les Cinq Paris* – aims at evening out the urban deficits of the regions, and at preserving and revitalising the unity of the capital city. The plan's ambitions and proportions are breath-taking. It would – if it is really carried out – put all previous projects in the shade, in particular Haussmann's rigorous conversion of the bourgeois city in the 19th century.



Les Cinq Paris – so wie Rom sieben Hügel hat, wird Paris fünf Zentren haben. Diese Idee, vier neue Pole entlang des Stadtrandes zu schaffen, entstand, um ständigen Verkehrsstockungen des heutigen Paris innerhalb des *Périphérique* zu begegnen. Die neuen Zentren entstehen in existierenden Gemeinden entlang den Seineufern.

La Défense ist der Prototyp dieser neuen Wachstumszentren. Trotz der offensichtlichen Abhängigkeit vom alten Zentrum, markiert durch die axiale Verbindung mit dem *Louvre*, wird von *La Défense* und den anderen neuen Zentren erwartet, dass sie unabhängig werden. So soll, unterstützt durch das jeweilige lokale Hinterland, eine Selbständigkeit bezüglich der Wirtschaft, der Kultur, der Freizeitgestaltung und dem Wohnungsbau erreicht werden.

Wie *La Défense* sollen die anderen drei Wachstumspole – *Saint Denis* im Norden, *Billancourt* im Südwesten und *Vitry* im Südosten – von öffentlichen und privaten Mitteln getragen werden, um die nötigen Infrastrukturen zu schaffen. Vor allem aber garantiert der Staat eine ausgeglichene Verteilung von Regierungstellen und neuen Universitäten in diesen Gebieten. Er verspricht ferner, sich um die Niederlassung von EG-Organisationen und Unternehmenshauptsitzen in diesen neuen Zentren zu bemühen.

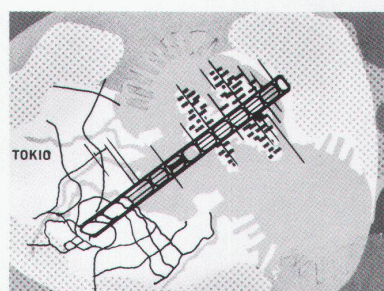
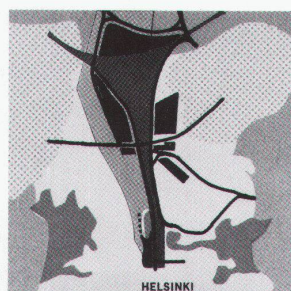
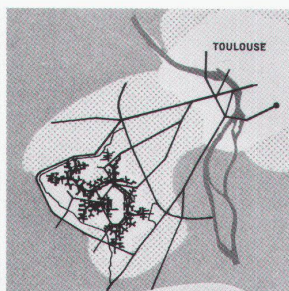
Wo in den sechziger Jahren Strassenverbindungen als Schlüsselfaktor zur Stadtentwicklung angesehen wurden, will *Les Cinq Paris* die Wiederentdeckung und die Neugestaltung der Pariser Wasserfront als Hauptmotor zur Aufwertung der Vororte einsetzen. Bis zum Exodus der achtziger Jahre, der im Wegzug der *Renault*-werke aus *Billancourt* gipfelte, waren die suburbanen Wasserfronten Bestandteil einer Schwerindustrielandschaft mit den dazugehörigen Arbeiterquartieren. Das Renaultgelände allein schon gibt einen Quadratkilometer Uferland für die Neuentwicklung frei. Die Gemeinden in dieser plötzlich nicht mehr industriellen Umgebung sind heute sowohl mit Arbeitslosigkeit als auch mit

explodierenden Grundstückspreisen konfrontiert, da sie sich mehr und mehr in Schlafstädte für die Angestellten im Zentrum verwandeln. Für diese strategisch immer wichtiger werdenden Orte sieht der neue Plan nun als Hauptattraktion die Flussanlagen vor, als praktischen und symbolischen Schlüssel zur Abwendung des Verfalls und der Abhängigkeit der Vorstädte.

Inseln, wie zum Beispiel *La Grande Jatte* und die eben verlassene Fabrikfestung Renault oder die *Ile Séguin*, unterteilen den Fluss im Westen. Diese Inseln vergrößern nicht nur den Uferanteil und die Freizeitmöglichkeiten, sie bieten den neuen Wachstumszentren ausserdem auch einen Hauptanziehungspunkt für ihr lokales Hinterland und können einem topographischen Vergleich mit der *Ile de la Cité* durchaus standhalten. Im Osten, in *Vitry*, gibt es keine natürliche Insel. Es wurde deshalb vorgeschlagen, einen Kanal entlang des alten Bahngleises zu schaffen, um eine gleichwertige Attraktion anzubieten.

Neben der Aufwertung des Flussverkehrs werden drei andere Transportsysteme die neuen Pole erschliessen. Auf lokalem Gebiet verbinden Strassen, Busse und Strassenbahnen das jeweilige Hinterland mit seinem Zentrum und verknüpfen es mit den anstossenden Gebieten. Auf regionaler Ebene werden neue periphere Strassen, Strassenbahnen und eine neue begrünte Ringstrasse entstehen, letztere nach dem Vorbild des amerikanischen Parksystems. Diese Ringstrasse führt einer früheren Militärstrasse entlang, die die äusseren Festungsbauten von Paris untereinander verband. Diese Festungen würden ebenfalls der Öffentlichkeit überlassen – als Parks und Freizeiträume.

Der neue Verkehrsplan berücksichtigt, dass die peripheren und diagonalen Fahrten gegenüber dem traditionellen, strahlenförmigen Pendelmuster zugenommen haben. Diese Erkenntnis wird in den Plan integriert, um Staus, die das Zentrum zu ersticken drohen, wirksam bekämpfen zu können. Die neuen Wachstumszentren sollen diese Fahrten erleichtern und so auch das histo-



Stadtmodelle im 20. Jahrhundert
Modèles urbains au 20ème siècle
Urban models in the 20th century

rische Zentrum durch Verkehrsreduktionen neu beleben. Dennoch müssen die neuen peripheren Strassen ins lokale Netzwerk integriert werden, um das Chaos des Autobahnsystems der sechziger Jahre nicht zu verstärken.

Der *Périphérique* ist in diesem neuen Verkehrssystem natürlich das grosse Übel; nicht nur als lokaler Schandfleck, sondern auch als Quelle extremer physischer und psychologischer Belastungen, die er der Stadt seit seiner Entstehung in den sechziger und siebziger Jahren auferlegt hat. Der *Périphérique* wurde auf der Schusslinienzone der Verteidigungsmauer von 1840 gebaut und schliesst heute die Bürger besser drinnen ein, als er damals die Preussen draussen hielt. Paris soll jetzt endlich befreit werden.

Der Plan wird einige Teile der Autobahn im wahrsten Sinne des Wortes begraben – aus den Augen, aus dem Sinn –, so zum Beispiel im *Bois de Boulogne*. Andere Teile werden direkt als Märkte und Bahnhöfe in die urbane Struktur eingebettet. Die heutigen Endstationen werden von ihrer gegenwärtigen Lage an den inneren *Boulevards* nach aussen verschoben, um neue Umsteigemöglichkeiten am *Périphérique* anzubieten. Die neuen Bahnhofshallen, die entweder über oder unter der Autobahn erstellt werden, öffnen Paris seinen Vororten und Provinzen und schaffen symbolisch eine Verbindung vom Zentrum zum Stadtrand.

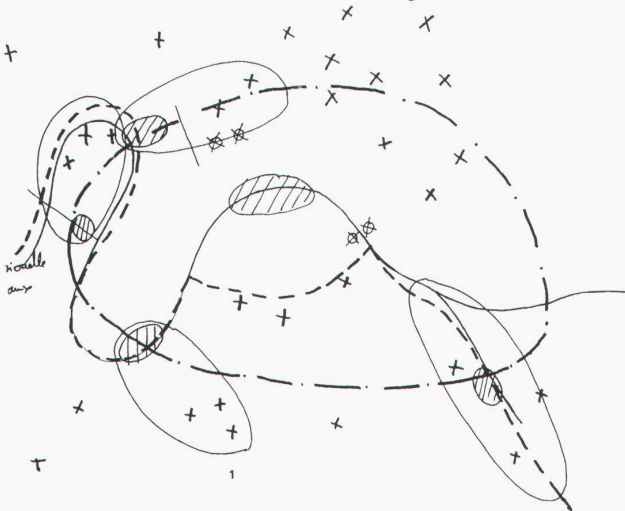
Die Kühnheit von *Les Cinq Paris* liegt nicht so sehr im Ausmass des Planes als in der völlig neuen urbanen Typologie, die der Plan vorstellt. Kalifornische Vielfalt in europäischer Dichte, Ränder, die Zentren sind, «Poren» anstelle von «Adern». Und noch bemerkenswerter ist das Interesse für diese neuen Zentren und für die Inspiration am Vorort selbst, der nicht eine blosser Folge der Stadt darstellt, sondern nun für sich selber stehen soll. Die Stadtplanung der sechziger Jahre konzentrierte sich darauf, die Stadt in ideale Satelliten aufzuteilen; die achtziger Jahre idealisierten die Zentren. Die praktisch veranlagten neunziger Jahre werden den Vororten mehr Gewicht beimessen, weil da Raum, Landschaft und Infrastruktur Hand in Hand geplant werden.

Die Idealisierungen der sechziger und achtziger Jahre, die unter expansivem Gaullismus und der sozialistischen Ägide Mitterrands entstanden sind, haben

vielleicht den Weg geebnet für einen neuen sozialen Realismus der neunziger Jahre – trotz der konstanten und expliziten europäischen Ambitionen, das Image von Paris weiterzuentwickeln. Die Strategien in diesen drei Dekaden waren zwar von unterschiedlichen Interessen geprägt – von der Felge zur Radnabe und zurück zu den Speichen –, aber dennoch war die Absicht immer die gleiche: Paris als eine – wenn nicht *die* – europäische Metropole zu profilieren und modernisieren. Um dieses Ziel zu erreichen, war klar, dass Paris ein neues Konzept für die Regionen finden musste.

In den frühen Nachkriegsjahren hatten die Pariser Regionen unter einem enormen Bevölkerungszuwachs zu leiden, der zum einen vom Geburtenwachstum verursacht wurde, zum andern von der Zuwanderung von Ausländern und Zuzüglern aus der *Province*. In den 15 Jahren bis 1960 stieg die Bevölkerung von 6,6 Millionen auf 8,4 Millionen. Schätzungen ergaben, dass sich ohne Beschränkungen die Bevölkerung bis ins Jahr 2000 auf 14 bis 16 Millionen vergrössern könnte. Befürchtungen, dass ein Paris, erstickt durch Überentwicklung und Wildwuchs der Vororte, neben den sich neu entwickelnden europäischen Metropolen London, Brüssel, Köln, Mailand usw. seinem Schicksal überlassen werde, führten zur Entwicklungsplanung für die Regionen. Ein Plan, für den man sich gross einsetzte, *Paris Parallèle*, schlug eine metropolitane Lösung vor: Ein moderner Paris-Zwilling, 50 bis 75 km im Süden oder Westen gelegen. Schliesslich wurde aber die weniger extreme Variante der *Villes Nouvelles* angewandt, nach einem Plan von 1965, bekannt unter dem Namen *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris*. Noch viel wichtiger aber waren die Reformen, die die *Administrations départementales* neu formierten und sie zu dem machten, was sie heute sind, die *Région d'Île de France*.

Die *Villes Nouvelles*, so wie sie geplant und ausgeführt wurden, waren nicht zu vergleichen mit den unabhängigen britischen Trabantenstädten, den *New Towns*. Sie formten in Tat und Wahrheit Brennpunkte innerhalb zweier tangentialer Entwicklungskorridore – ähnlich den Strukturen von Los Angeles – nördlich und südlich der Stadt gelegen. Ein Schnellzugtransit, das *RER*-System, und ein Autobahnnetz wurden geplant, um das Wachstum entlang den Korridoren anzukurbeln



Les Cinq Paris

nen, aber in den letzten Jahrzehnten in Vergessenheit geraten sind; schliesslich auch mit Ortsnamen, welche lokale Identitäten – oder spezifische Mentalitäten einzelner Orte beschreiben.

Die interpretativen Techniken kamen denjenigen von Archäologen und Anthropologen und Filmregisseuren sehr nahe. Sie enthüllten beides, die allgemeinen und die besonderen Lektionen, aus denen man für *Les Cinq Paris* lernen konnte. Physische und operationelle Verlagerungen kamen auf dem Plan zum Vorschein. Er zeigte zum Beispiel ein gleichbleibendes Muster von Niemandsländern, die entstanden, weil administrative Grenzen der Gemeinden verschoben wurden und so Zonen entstanden, die (zum Beispiel) aus wahltaktischen Gründen erstellt worden waren. Endlich konnte aufgezeigt werden, dass gewisse Gebiete durch einen Zusammenschluss viel effektiver genutzt werden konnten. Ferner liess der Plan ungeahnte Wachstums- und Revitalisierungsmöglichkeiten aufscheinen und kehrte vor allem die unterbewertete Funktion der unternutzten Seine hervor.

Diese Beobachtungen in *Les Cinq Paris* formen die Methode und die Ziele des neuen 20-Jahres-Plans, der gegenwärtig für Paris erstellt wird. Der Plan schlägt vor, dass ein qualitativer architektonischer Urbanismus an die Stelle der quantitativen Analysen und des Einheitsdenkens des letzten 20-Jahre-Plans tritt. Er verwirft die Polarisierung von Makro- und Mikroplänen, wo *Flows* und *Inputs* magisch Strassenlandschaften erzeugen: er pocht vielmehr auf ein kontinuierlich und empirisch berechtigtes Visionsspektrum – von der Stadtplanungsstrategie bis zum Kiosk.

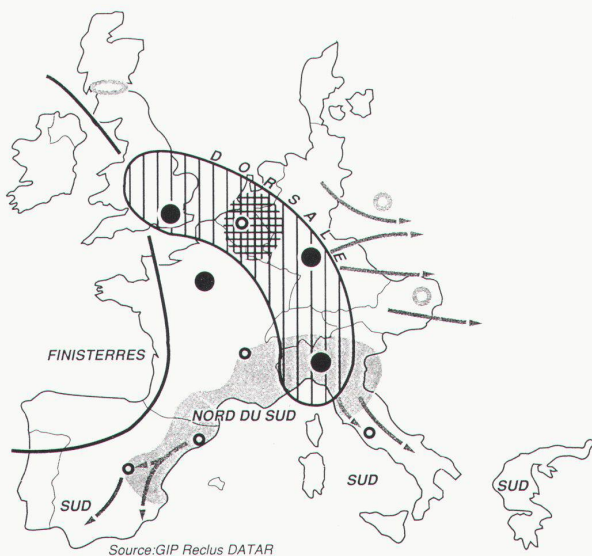
Kritiker meinen, dass diese Kontinuität der Vision allzu fix ist und Pluralismus und Veränderung keinen Raum lässt. Sie sehen in *Les Cinq Paris* ein typisches Beispiel sozialistischen Zentralismus, geplant als übertragene lokale Demokratie – einer Demokratie, die vom rechten Weg der urbanen Entwicklung wegführt. Was für eine Autonomie würden die fünf Zentren in der Praxis wirklich geniessen, und wie würden sich diese Spätzünder mit den etablierten Privilegien des historischen Zentrums messen? Befürworter des Plans sehen vor allem in den feinsinnigen Details des Programmes

und den genauen, wirklichkeitsnahen Analysen einen Fortschritt, ebenso im Versuch, bestehende Potentiale der Orte zu katalysieren. Verglichen wird die Rolle der *Banlieues '89* mit einem Reiz zur Wachstumsförderung, der sehr wichtig sei, der Banlieue aber gleichzeitig immer fremd bliebe.

Die Ideen für die neue Vorstadt haben auch Linguisten zu urbanen Diagnosen veranlasst: Ausserhalb des *Mainstreams* können Spontaneität, Risiko und Nonkonformität aufblühen und kontinuierlich eine Alltagssprache entwickeln, einen Vorortsdialekt sozusagen. Immerfort in Veränderung begriffen, regeneriert der Dialekt sich selbst und reanimiert den *Mainstream*. Natürlich besteht auch die Möglichkeit, dass eine Sprache entsteht, die sich nicht einfach zwischen *Mainstream* und Dialekt einordnen lässt – genauso wie eine Stadt entstehen kann, die weder am Rand noch im Zentrum liegt. Los Angeles ist ein Modell für eine solche Stadt. Paris als Region von zentralen Stadträndern, von *Villes Nouvelles* via *Grands Projets* bis zu *Les Cinq Paris* mag ein weiteres Modell sein.

Sicherlich bilden *Les Cinq Paris* und Mitterrands *Grands Projets* eine einzigartige Strategie, um – wie es offiziell dargestellt wird – «eine Hauptstadt im Rahmen des neuen Europa» zu realisieren. Es versteht sich von selbst, dass, um dieses Ziel zu erreichen – welches die diplomatische und wirtschaftliche Zukunft von Paris sichern soll –, freie und schnelle Kommunikation mit dem restlichen Europa nicht am Flughafen haltmachen darf, und dass innerhalb der französischen Metropole die strukturellen, kulturellen und sozialen Möglichkeiten durch eine ebensolche Expansion und Verbesserung angepasst werden müssen, um das alte Zentrum aufwerten zu können. Daher ist es ein Muss, die Vororte und die Seine in diese neue Vision einzubeziehen. Um die Expansion des urbanen und internationalen Horizonts am besten voranzutreiben, argumentieren die Befürworter von *Les Cinq Paris*, eignet sich eine Stadt mit föderativer Rivalität, die auf gemeinsamen Interessen beruht, am besten, gemäss den Richtlinien der EG. Mitterrand will schliesslich auch, dass ganz Europa weiss, was in und mit den Pariser Vororten geschieht.

G.H.



Die aktuellen urbanen Entwicklungsgebiete in Europa
Les zones de développement urbaines actuelles en Europe
Topical urban areas of development in Europe