



HAL
open science

Transformationen, Le Grand Paris

Nathalie Roseau

► **To cite this version:**

| Nathalie Roseau. Transformationen, Le Grand Paris. Du -Zurich-, 2021. hal-03563635

HAL Id: hal-03563635

<https://enpc.hal.science/hal-03563635>

Submitted on 24 Jul 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Transformationen

Ein Grosstadt ist stetem Wandel unterworfen. Sie breitet sich in die Region aus, gemeindet ein und unterliegt städtebaulichen, in die Zukunft weisenden Konzepten. Welchen Einfluss diese Vorgänge auf die Gestalt der Stadt haben, zeigt das Beispiel Paris.

Text NATHALIE ROSEAU

So simpel das Wort «Grand» auch erscheinen mag, in Bezug auf die Stadt eröffnet es ein ganzes Feld von vielfältigen Interpretationen und Aneignungen. Was bedeutet in diesem Zusammenhang etwa Grand Paris? Meint man damit die Ausdehnung von Paris, wie sie durch die Annexion der an das Petit Paris angrenzenden Gemeinden im Jahr 1860 vorweggenommen wurde, oder doch die Annexion der *Zone non aedificandi* der stillgelegten Festungsanlagen im Jahr 1919? Oder das Paris, das ein Jahrhundert später mit Hilfe eines expansiven Plans der Regionalentwicklung, der vom französischen Staat unterstützten wurde, verändert werden sollte, oder das «parallele Paris» von Claude Parent und Marcel Lods? Oder sind die Banlieues entscheidend für «Grand Paris», wie es durch die «Mission Banlieues 89» gefördert wurde?

Das grossstädtische Projekt des «Grand Paris» – ob politisch (Institutionen), städtebaulich (Entwicklungen) oder infrastrukturell (Netze) verstanden – scheint darüber hinaus zweideutig zu sein. Das Wort «Grand» kann sowohl ausdrücken, was die Grosstadt ist, aber ebenso was ihre Erweiterung sein könnte, das Wort kann also sowohl den gegenwärtigen, aber auch den zukünftigen Zustand von Paris beschreiben. Es wirft Fragen auf wie: Setzt die Planung der grossen Stadt grosse Operationen, grosse Pläne, grosse Reformen voraus? Und sollten wir von der Beschreibung bis zur Projektion einen monolithischen oder einen heterogenen Ansatz bevorzugen?

Die Grossartigkeit der Metropole

Die heutige Stadt ist gross, was Fragen zu ihrer konzeptionellen Planung aufwirft. Der architektonischen Massstab ist nur noch bedingt entscheidend, sondern eher auf einer höheren Ebene, die ihre Grösse widerspiegelt und die vielfältigen Wechselbeziehungen berücksichtigt, die am Werk sind. Wie lässt sich hier der Fokus schärfen? Es gibt drei Blickwinkel, aus denen man sich dieser «grossen» Gestalt nähern kann.

Erstens: Was ist das Wesen der Grosstadt? In den 1990er-Jahren wurden die sich in Europa abzeichnenden Formen der Urbanisierung durch mehrere Begriffe charakterisiert. Sie untersuchten die kontinuierliche Ausformung von Stadtnetzen, die sich über Hunderte von Kilometern erstreckten, und stellten den Begriff der Stadt und des Wohnens in Frage, da sich eine suburbane Lebensweise ausbreitete. Begriffe wie die banlieue radieuse, die Città diffusa, das Stadtterritorium, die generische Stadt, Metapolis, die Hyperville und die Zwischenstadt wurden geprägt, um diese neue Realität zu be-

schreiben. Diese Begriffe wurden auf der Grundlage einer soliden Forschung verwendet, die half, territoriale Prozesse, städtische Formen und soziale Bedingungen zu analysieren, die ganze europäische Regionen in einen neuen Typus von Stadt verwandelt haben.

Beispiele hierfür sind die Studien von André Corboz für die gesamte Schweiz, Thomas Sieverts Analyse des Ruhrgebiets in Deutschland und François Aschers Studie über die Pariser Region. Sie beschreiben Geografien, die sowohl städtisch als auch ländlich, verdichtet und verstreut, agglomeriert und diskontinuierlich sind. Sieverts beschreibt die Zwischenstädte als «fraktale, ähnliche und eigentümliche Strukturen», Formen dritter Städte, die noch jung und vergänglich sind, die aus einer Durchdringung von bebautem Raum und offener Landschaft bestehen, ein Nebeneinander von lokal und global agierenden Ökonomien, Produkte komplexer individueller Entscheidungen.

Zum zweiten ist noch ein anderer Aspekt in Bezug auf die Grosstadt wichtig, auf den der Schweizer Professor André Corboz hinwies: ihre Geschichte. Um die Urbanisierung der Schweiz zu charakterisieren, führte André Corboz 1995 den Begriff «Hyperville» ein, in Analogie zum Hypertext, der «mit den Sinnen nicht erfassbar ist, keine eindeutige oder zwingende Struktur hat; er kann ad libitum durchgeblättert und selektiv konsultiert werden; auf ihn kann überall zugegriffen werden.» Zur textuellen Metapher des Raums fügt Corboz die archäologische Metapher der Geschichte hinzu. Mit dem Begriff «das Territorium als Palimpsest» charakterisiert er das Phänomen, dass das urbane Territorium als eine Ansammlung von Jahrhunderte-alten, sich überlagernden und ineinander verwobenen Schichten von Ideen und Projekten für die Stadt zu verstehen ist, die manchmal dünn und lückenhaft sind, absichtlich unterdrückt, fast ausgelöscht oder noch vorhanden. Zusammen bilden diese Schichten die dicke materielle und symbolische Schicht der historischen Tiefe des Stadtgebiets.

Das Konzept des «Grand Paris» ist eines dieser Palimpseste. Es muss historisiert werden, um zu verstehen, wie es die Existenz der grossen Stadt geprägt hat: Hauptstadt, Agglomeration, Region, Metropole. Ab 1913 wurde zum ersten Mal ein Gesamtprojekt für den Grossraum Paris formuliert, dem weitere Pläne für die Entwicklung des regionalen Ballungsraums folgten. Jeder einzelne dieser Vorschläge hat die heutige Landschaft des Grossraums Paris geprägt; sie haben die Planung neuer Städte in der Peripherie beeinflusst, die territoriale Position von Netzwerken definiert, Koalitionen zwischen

Bauherren und öffentlichen und halböffentlichen Akteuren geschaffen und die Politik für natürliche Systeme wie Parks, Wälder und Flüsse bestimmt.

Neben dem Wesen und der Geschichte der Grosstadt ist es auch wichtig, sich mit der Frage ihrer Darstellung zu befassen. Zahlreiche Bilder – Fotografien, Zeichnungen, Filme, Pläne, Diagramme, sowie Texte, Visionen, Metaphern, Reden, Bücher, haben versucht, die geschichtliche Heterogenität der Grosstadt in Fragmenten oder in ihrer Gesamtheit zu erfassen. Es sind Versuche, «die Sichtbarkeit» von «Le Grand Paris» zu bewahren, wie Hubert Damisch es formulierte, oder um mit Freud zu sprechen, seine «Figürlichkeit». Diese verschiedenen Formen der Beschreibung, Darstellung und Visualisierung sind selbst Akte der Projektion, weil sie Objekte auswählen, Blickwinkel festlegen, Subjekte bewerten und Massstäbe wählen.

Die Luftaufnahme, auf die viele Darstellungen der Grosstadt zurückgreifen, bietet Zugang zu einer Transzendenz des Blicks, der eine ihm entgangene Realität erfasst, um sie besser zu begreifen. Wie der New Yorker Perspektivist Hugh Ferriss feststellt, handelt es sich bei diesen Darstellungen um mentale Operationen (eine «konkrete Abstraktion», wie Roland Barthes sagen würde), die das Wesen des Objekts, das sie beschreiben, verändern. Für Corboz sind sie «das Bindeglied zwischen dem rohen Realen (Naturzustand) und dem Projekt (mentaler Zustand)».

Das Projekt Grand Paris

Das Projekt «Grand Paris» ist mit dem 2007 von der Regierung Nicolas Sarkozy initiierten internationalen Ideenwettbewerb «Für die Zukunft der Metropolregion Paris» wieder ins Rampenlicht gerückt. War die Reflexion über die Grosstadt zuvor auf Planungsgremien beschränkt, so wurde sie nun für (zum Teil internationale) Architektenteams sowie für Forscher verschiedener Fachrichtungen geöffnet. Die Vorschläge arbeiteten vor allem die Ökologie als wichtigsten Punkt heraus, unter Berufung auf das Kyoto-Protokoll und die Behandlung dreier wichtiger Fragen: Die globalen Interdependenzen von Politik, Wirtschaft und Umwelt, die sich auf den Zustand der Städte auswirken; die Unsicherheiten und Brüche, die durch Krisen und Veränderungen entstehen; und die Beziehungen zwischen Projekten, Massstäben und Zeiträumen. Die Idee war, eine «Post-Kyoto-Metropole» zu schaffen.

Der Ideenwettbewerb regte eine Diskussion zwischen Praktikern und Akademikern auf dem Gebiet der Stadtplanung an. Präsentationen, öffentliche Debatten, Ausstellungen und Veröffentlichungen schufen eine *Bühne*, die das Thema «Grand Paris» sichtbar machte und den technischen und politischen Akteuren ein Forum bot. Der Ideenwettbewerb war auch ein Moment des Interessenausgleichs, in dem Chancen und Entscheidungen zusammenlaufen konnten. Das Projekt einer Super-Metro-Umgehungsstrasse mit der Bezeichnung «Grand Paris Express» ist eines der konkreten Beispiele. Der ehemalige Bürgermeister von Neuilly-sur-Seine und frühere Präsident des Departements Hauts-de-Seine, Nicolas Sarkozy, nutzte **das Kolloquium**, um für dieses grosse Verkehrsprojekt zu werben, das sich zuvor nur schwer durchsetzen konnte. Nun bestand die Möglichkeit, die bestehenden Ideen, Interessen und Projekte zu synchronisieren.

Im Verlauf des Ideenwettbewerbs spielten die von den Architektenteams formulierten Vorschläge eine wesentliche Rolle. Ein ganzes Repertoire an unterschiedlichen Darstellungen, sowohl semantischer als auch visueller Art, offenbarte sich, wobei die Standpunkte über verschiedene Medien – Lexika, Bilder, Reden, Aussagen, Visionen, Theorien – vermittelt wurden. Sie sollten die Modelle verständlicher machen. Zu den Darstellungen aus der Vogelperspektive – Luftbild, Satellit, Kartographie – kamen weitere Gesichtspunkte hinzu, die in Form von Querschnitten, Transekten, Matrizen und Stichproben gezeigt wurden wurden. Nach dem Ideenwettbewerb traten Di-

vergenzen zwischen der Sphäre der Projektleiter und der technopolitischen Sphäre der Entscheidungsträger auf. Das **U-Bahn-Projekt** ist ein Beispiel für diese Dissonanz. In einem Artikel in der Zeitung *Le Monde* bedauerte der Architekt Jean Nouvel, dass die Ideen der Architektenteams bei möglichen Umsetzungen nicht berücksichtigt wurden. Es kam zu Kontroversen über die Definition des Begriffs «Verkehr»: zwischen den Systemen (U-Bahn versus Strassenbahn), der Lage (unterirdisch versus oberirdisch) und den Geschwindigkeiten (mittelschnell versus schnell). Die Architekten werden zwar an der Ausarbeitung von Bahnhofprojekten beteiligt sein, aber im Gesamtprojekt «Grand Paris» wird der Übergang vom Projekt zur Aktion einen Bruch zwischen Architekten und Politikern bedeuten.

Zwei Ambivalenzen scheinen diesen Unstimmigkeiten zugrunde zu liegen. Die erste betrifft die Rolle der Infrastruktur, in diesem Fall der Metro. Ist sie ein Instrument, das das Projekt unterstützt, oder ist sie Treiber einer Reform? Im Entwurf der Super-Metro, der in der Cité de l'Architecture et du Patrimoine anlässlich der Feierlichkeiten «Le Grand Paris, 4 ans après» vorgestellt wurde, scheint Letzteres der Fall zu sein. Die Vorstädte werden ausradiert, um Platz für neue Metrostationen und Stadtkomplexe zu schaffen. Ergänzt durch einen Archipel von Bahnhofsvierteln, scheint die Metro hier den Grossraum Paris zu prägen.

Die zweite Ambivalenz betrifft die Rolle der Architekten. In den Augen der Regierung besteht ihre Rolle lediglich darin, das bisher unsichtbare Projekt für «Le Grand Paris» sichtbar zu machen. «Sie haben die Ideen und Bilder geliefert, die heute unsere Vision vom Paris der Zukunft ausdrücken», behauptet Nicolas Sarkozy, «sie haben uns vom Gross-Paris träumen lassen, sie haben sich eine gemeinsame Zukunft vorgestellt, sie haben uns ermöglicht, diesen Prozess gemeinsam zu gestalten». Eine solche Sichtweise scheint nicht mit den Vorstellungen übereinzustimmen, die die Architekten selbst als Praktiker von ihrer Rolle haben.

In der Zwischenzeit sind Projekte entstanden, die nicht das direkte Ergebnis des Ideenwettbewerbs sind, die aber durch ihre Grösse oder ihre Auswirkungen das Prinzip von «Le Grand Paris» in Frage stellen: von der umstrittenen Renovierung von Les Halles bis zum gescheiterten Europacity-Projekt auf den landwirtschaftlichen Flächen von Gonesse, von der umstrittenen Privatisierung der Aéroports de Paris bis zur problematischen Erweiterung des Gare du Nord als Einkaufszentrums, die gerade aufgegeben wurde. Diese Mega-Operationen beruhen auf Logiken wie der Privatisierung von Allgemeingut, der Denaturierung des Bodens, der Kommerzialisierung des Raums und der Rolle von Immobilien im Finanzkapitalismus. Sie widersprechen allesamt den Absichten, die hinter dem Ideenwettbewerb zur «Post-Kyoto-Metropole» stehen.

Glücklicherweise werden auch diskretere Wege entwickelt, die alternative Szenarien für ein heterogenes, diffuses und kontinuierliches Stadtterritorium vorschlagen. Sie eröffnen situative Perspektiven, die auf den Begriffen der Beobachtung und der Sanierung beruhen. Diese «anderen» Visionen von «Grand Paris» setzen sich mit der komplexen Realität der Stadt auseinander und tragen zu ihrer Vielschichtigkeit bei.

Nathalie Roseau, Bio