



Juliane Schulz

Grand Paris – Großmaßstäbliche Entwürfe als Wegbereiter des Stadtumbaus?



Das 2008 bis 2009 durchgeführte Internationale Gutachterverfahren „Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne“ hat über Frankreich hinaus Aufsehen erregt. Unter der Ägide des damaligen französischen Präsidenten Nicolas Sarkozy sollten Visionen für die Neustrukturierung des Großraumes Paris zur „Metropole des 21. Jahrhunderts in der Post-Kyoto-Ära“ entworfen werden. Vier Jahre nach der Vorstellung der Ergebnisse zieht der vorliegende Beitrag eine Zwischenbilanz und geht zwei Fragen nach:

- Welche Wirkungen hatte der Wettbewerb auf das Planungsgeschehen in der Metropole?
- Werden Ideen aus den großmaßstäblichen Entwürfen weiterverfolgt?

Grand Paris?

Als Nicolas Sarkozy 2007 sein politisches Projekt für die Entwicklung der Hauptstadtregion ankündigte, bediente er sich des einprägsamen Begriffspaars Grand Paris. Seitdem werden damit vier Handlungsfelder mit unbestritten hohem Problemdruck bezeichnet (Lengereau 2009, S. 39):

- die politisch-administrative Reorganisation der Metropole,
- die Sicherung der ökonomischen Attraktivität,
- der Ausbau und die Erneuerung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr,
- das Gutachterverfahren als Impuls für erneuerte Ansätze in der übergeordneten und städtebaulichen Planung .

Damit hat sich der Staat Themen angenommen, die zuvor bereits ohne spürbare Fortschritte auf kommunaler und regionaler Ebene diskutiert wurden. Dazu gehört das Fehlen einer angemessenen politisch-administrativen Struktur. Die Agglomeration Paris umfasst 600 Gemeinden mit ca. 10 Millionen Einwohnern, von denen nur 20% in der Stadt Paris leben. Die Region Île de France ist wiederum zu groß, um diesen Raum zu repräsentieren (Panerai 2008, S. 66). Weitere große Herausforderungen stellen die strukturellen Probleme der demografisch wachsenden Metropole dar. Der eklatante Wohnungsmangel, die ausgeprägte Segregation, das unzureichende Angebot an öffentlichen Nahverkehrsmitteln und die zunehmende Umweltbelastung sind nur einige Stichworte. Die Dringlichkeiten und Potenziale einer Transformation liegen heute nicht mehr in der Stadt Paris, sondern in den Vorstädten. Neben der ungünstigen Verteilung von Wohlstand und Funktionen sind physische Barrieren und die Undurchlässigkeit prägend für den Stadtraum der ‚banlieues‘.

Diese Probleme wurden bei der seit 2004 durchgeführten Revision des ‚Schéma directeur regionale d'Île de France‘ (Sdrif) aufgegriffen. Als Symbol politischer Autonomie sollte es der erste Regionalplan von der Region werden. Der Staat aber kritisierte an der neuen Version des Sdrif, dass es sich um einen Katalog an Lösungsvorschlägen ohne strategische Vision handele und legitimierte damit sein erneutes Eingreifen. Vor allem der ökonomischen Attraktivität der Metropole würde nicht genug Bedeutung beigemessen (vgl. Subra 2009, S.100 ff.).

Visionen für den Umbau der Metropole

Mit dem Internationalen Gutachterverfahren „Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne“ sollten den bestehenden Planungen Visionen für die „Metropole des 21. Jahrhunderts“ entgegengesetzt werden. Dazu ging man neue Wege und griff das zunehmend thematisierte Entwerfen im großen Maßstab auf. Die Aufgabe wurde als Mischung aus ‚research by design‘ und wissenschaftlicher Forschung angelegt. Ein szenografisches Ausstellungskonzept gehörte zum Programm. Inhaltlich wurden die vielfältigen Fragen einer nachhaltigen Entwicklung angesprochen (vgl. Lengereau 2009, S. 39 f.).

Zehn interdisziplinäre Teams bekamen den Auftrag, Konzepte zur Neustrukturierung von Grand Paris zu erarbeiten. Unter Federführung eines renommierten ‚architecte-urbaniste‘ (Städtebauers) sollten Experten und Forscher relevanter Spezialgebiete zusammen arbeiten. Die zentrale Rolle der Städtebauer war ein grundlegender Unterschied zur bisherigen Praxis, in der Politiker in hohen Ämtern und Verkehrsplaner die Schlüsselrollen bei übergeordneten Planungen für den Großraum Paris einnahmen (Chaslin 2009, S. 13).

Im Ergebnis sind großmaßstäbliche Entwürfe entstanden, bei denen stadtstrukturelle und stadtgestalterische Fragen in ei-

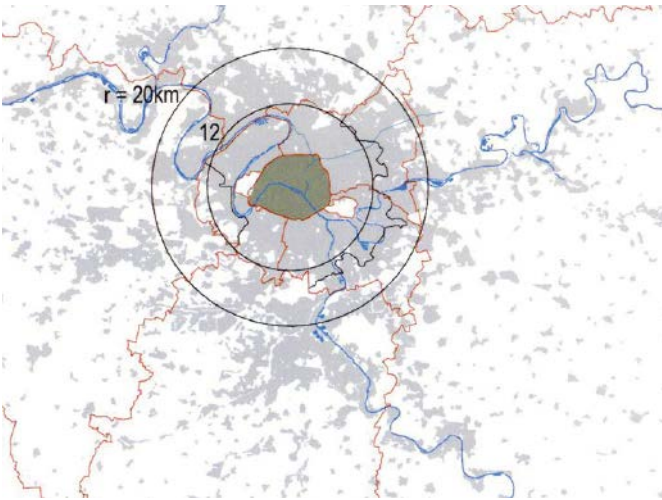


Abb. 1: Die Stadt Paris (dunkelgrau) und ihre Vorstädte (hellgrau) in den Grenzen der Region Île de France (Panerai 2008, S. 175)

ner integrierten Herangehensweise behandelt wurden. Trotz übergeordneter Konzeptansätze und großräumiger Visualisierungen sind die Entwürfe nicht als unflexible Idealstadtkonzepte angelegt. Mit einer Vielzahl kleinmaßstäblicher Vertiefungen können sie auch als Ideenpool städtebaulicher Strategien für das Weiterbauen und Qualifizieren in den Vorstädten gelesen werden. Angesichts der Komplexität und der Größe des Planungsraumes wurden neue Darstellungsweisen entwickelt (vgl. Beiträge in AMC 2009).

Am Ende des Verfahrens wurde keiner der Beiträge zu der einen Vision für den Stadtumbau der Metropole ausgewählt, an der sich nun alle raumwirksamen Entscheidungen orientieren

sollten. Die Varianten wurden gleichrangig in einer achtmonatigen Ausstellung präsentiert und so in die öffentliche Debatte eingespeist. Während der Eröffnung Ende April 2009 würdigte Nicolas Sarkozy die Ideen der Teams und erklärte den Umbau der Metropole zur politischen Absicht. Seine einzige konkrete Ankündigung betraf aber den Bau eines Metrosystems in den ‚banlieues‘, welches in dieser Form keinem der Beiträge entsprach. In Fachkreisen mischte sich die Begeisterung über das Gutachterverfahren sogleich mit der Befürchtung, dass es folgenlos bleiben könnte (vgl. Chaslin 2009, S. 17).

Impulse für die Planungspraxis

Vier Jahre und eine Präsidentenwahl später zeichnet sich ab, wie sich das Gutachterverfahren auf die Planungspraxis ausgewirkt hat und welche Strategie zur Weiterentwicklung der Metropole verfolgt wird. Für die letzten Jahre waren die Gleichzeitigkeit und Überlagerung von Planungsprozessen und damit eine gewisse Unübersichtlichkeit kennzeichnend. Die Debatte über den Wettbewerb hat zu einem erhöhten Bewusstsein für die metropoliten Fragen sowie die Entwicklungspotenziale der ‚banlieues‘ in Politik und Öffentlichkeit geführt. Dies hat bei den Kommunen Ambitionen geweckt und sie mobilisiert. Sie haben als Erste die Teams des Gutachterverfahrens wieder mit ins Spiel gebracht und mit teilräumlichen Konzepten und städtebaulichen sowie architektonischen Projekten beauftragt (vgl. Davoine 2011, S. 75 f., S. 86).

Gleichzeitig hat der Staat diese Dynamik mit dem Gesetz ‚Loi du Grand Paris‘ befördert. Darin wird vor allem der Bau des

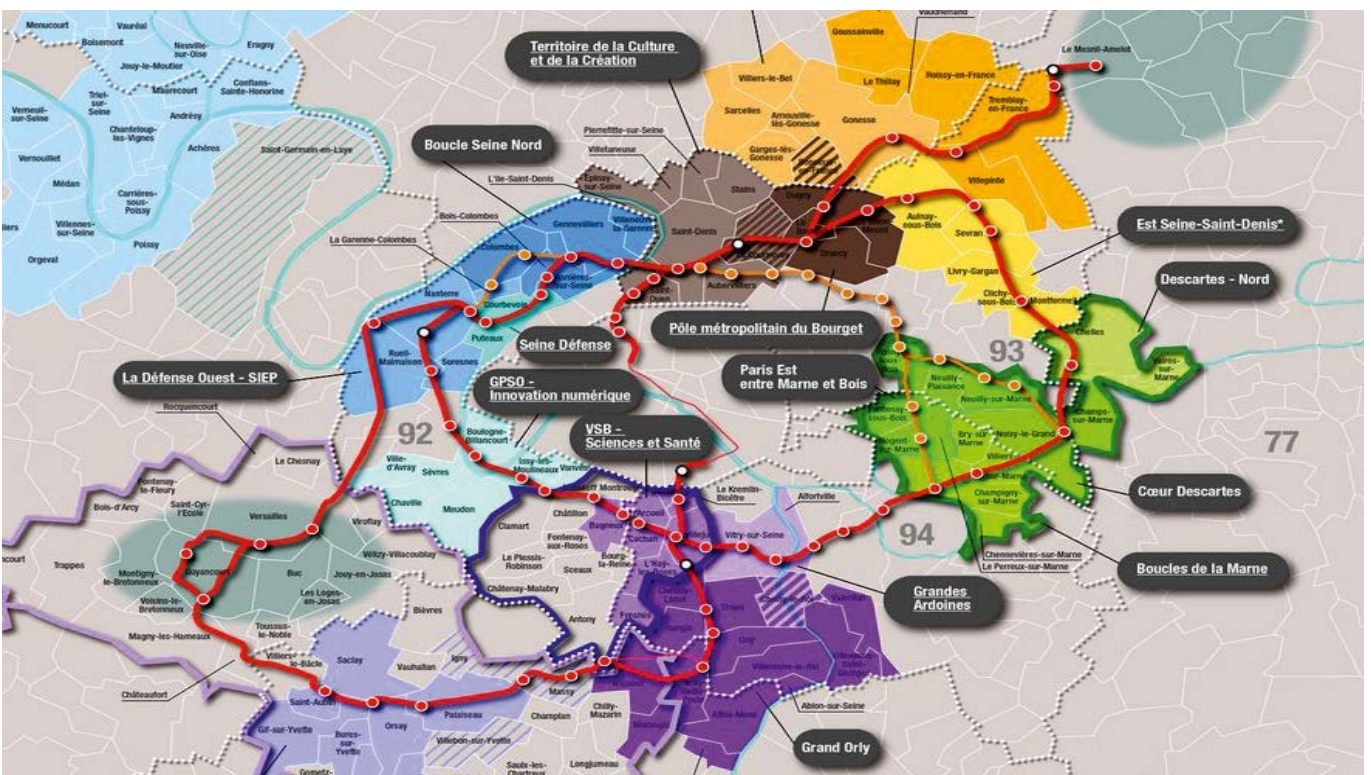


Abb. 2: Die Strategieräume der CDT's entlang des Grand Paris Express (rote und orange Linie) (© IAU idF 2012)

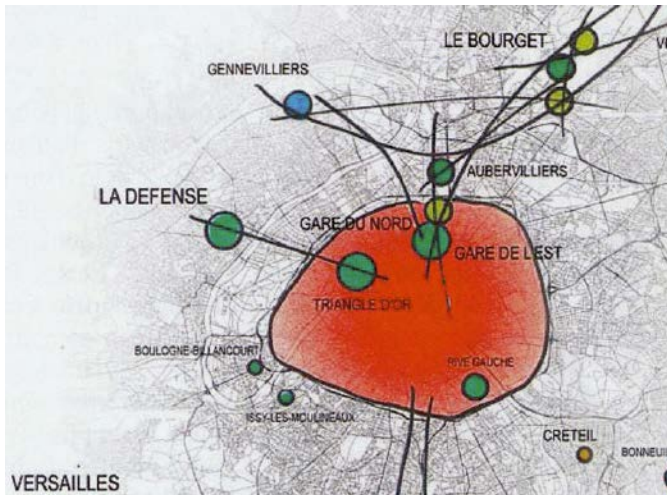


Abb. 3: Die funktionalen Verflechtungen der Metropole Paris als Rhizome (© Atelier Portzamparc in AMC 2009, S. 108)

Grand Paris Express geregelt. Das schienengebundene Verkehrssystem soll laut aktuellen Zahlen 200 km Länge und 72 Bahnhöfe umfassen und etappenweise bis 2030 realisiert werden (Bekmezian 2013). Es wird vorgesehen, das Verkehrsprojekt mit der wirtschaftlichen Profilierung von Strategieräumen zu kombinieren. Zudem wird das Ziel formuliert, in der Region Île de France den Bau von 70.000 neuen Wohnungen pro Jahr zu erreichen, möglichst durch Verdichtung und Konversion im bestehenden Siedlungsgebiet. In Verträgen zwischen Staat und Kommunen – den ‚contrat de développement territorial‘ (CDT) – sollen entsprechende Investitionsprogramme vereinbart werden.

Mit dem Gesetz ‚Loi du Grand Paris‘ wurden zwar Richtungsentscheidungen für die Entwicklung der Metropole getroffen. Allein die Linienführung des Grand Paris Express und die Abgrenzung von Strategieräumen im Umfang von Großstädten vermittelte aber noch keine räumliche Vision oder konkrete Aussagen zu Entwicklungsschwerpunkten. Die räumliche Übersetzung der allgemeinen Ziele des Gesetzes wurde weitestgehend den Kommunen überlassen. Das Erkennen der Entwicklungspotenziale durch den Wettbewerb sowie die Aussicht auf den Grand Paris Express und die staatlichen Investitionshilfen waren für sie Motivation genug, gemeinsam integrierte Entwicklungskonzepte als Grundlage für ihren CDT zu erarbeiten. Dabei wurden für sechs der Strategieräume Experten des Wettbewerbs mit großmaßstäblichen Entwürfen beauftragt und konnten so ihre Ideen weiterverfolgen (Davoine 2011, S. 76).

Außerdem arbeitet das Atelier International du Grand Paris (AIGP) unter Mitarbeit der Teams daran, die Beiträge des Gutachterverfahrens zu vertiefen und in die Praxis zu tragen. Mit dem Ziel einer höheren städtebaulichen und architektonischen Qualität in den ‚banlieues‘ versucht das AIGP insbesondere die Anwendung neuer Ansätze und Methoden zu fördern. Dies erfolgt über interne Workshops, gemeinsame Empfehlungen, öffentliche Veranstaltungen und das Label Grand Paris. Parallel zu den Planungen für den Grand Paris Express und die Strategieräume hat die Region einen neuen Regionalplan aufgestellt. Während bei der Fülle an gleichzeitig entstehenden Projekten für die eigene regionale Vision nicht mehr viel Raum blieb, bestimmte die Sorge nach der räumlichen Kohärenz

den Erarbeitungsprozess. Der neue Sdrif ermöglicht nun aber wieder einen gewissen Überblick über das Planungsgeschehen (vgl. Awada 2012, S. 9 ff.).

Letztlich lässt sich feststellen, dass die Strategieentwicklung für ein Grand Paris trotz der Vorreiterrolle des Staates unter vielen Aspekten ambivalent ist – top down, aber auch bottom-up, linear, aber auch inkrementell, deterministisch, aber auch flexibel. In diesem Kontext entfalten die



Abb. 4: Strategieplan des Ateliers Christian de Portzamparc für den Teilraum um den Flughafen Le Bourget 09/2010 (© Atelier Portzamparc in: Davoine 2011, S. 78)



Wettbewerbsergebnisse ihre Wirkungen auf das Planungsgeschehen über indirekte Wege.

Adaption von Ideen

Insbesondere die beobachtbare Adaption von Ideen in der Planungspraxis zeigt, dass der Wettbewerb nicht folgenlos war. Übergeordnete Konzeptansätze und städtebauliche Strategien aus den Beiträgen werden in Planwerken und Projekten aufgegriffen und in Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Raum und den beteiligten Akteuren weiterentwickelt. Dieser Zusammenhang soll hier anhand von zwei teilräumlichen Entwicklungskonzepten aufgezeigt werden.

Strategieplan Le Bourget

Das Team von Christian de Portzamparc nutzte in seinem Beitrag die Figur des Rhizoms, um die Organisationsform der Metropole des 21. Jahrhunderts zu analysieren. Darauf aufbauend sollen diejenigen Knotenpunkte ausgebaut werden, die das größte Potenzial zur Intensivierung und die stärksten Verflechtungen aufweisen. Als Teil des Rhizoms zwischen dem Pariser Norden und dem Flughafen Roissy CDG gehört Le Bourget zu den ausgewählten Knoten (vgl. Atelier Portzamparc in AMC 2009, S. 103 ff.).

Bereits 2010 konnte Portzamparc diese Idee weiterverfolgen und mit weiteren Experten einen Strategieplan für den Teilraum um den Geschäftsflughafen Le Bourget erarbeiten. Das Konzept stützt sich auf die Aufwertung von zwei Eingängen der Metropole, die zugleich als neue Bindeglieder des fragmentierten Stadtraumes dienen sollen – der Place Lindberg (1) und der Bahnhof Le Bourget (2). Die angestrebte Transformation des Strategieraumes umfasst darüber hinaus die Revitalisierung zahlreicher Brachen und die Verdichtung entlang der Nationalstraße 2 (3). Mit einem CDT wird die Umsetzung des Strategieplans vorbereitet. Größenordnung: 5 Kommunen, 150.000 Einwohner, 2.660 ha Fläche. (vgl. Davoine 2011, S. 78 f.).

Transformationsstrategie L'Est Seine Saint-Denis

Das Team LIN unter Leitung von Finn Geipel und Giulia Andi hatte ein strukturelles Gesamtkonzept mit dem Titel ‚Métropole douce‘ vorgelegt. Die Vorstädte sollen behutsam mit flexiblen Formen der Verdichtung umstrukturiert werden. Als Gegengewicht zur Herausbildung stark verdichteter Pole (‚pôle intense‘) sollen Bereiche mit niedriger Dichte (‚ville légère‘) erhalten und qualifiziert werden. Bestehende Knoten werden zu Mikrozentren ergänzt. Ein abgestuftes Mobilitätssystem soll auch in Einfamilienhausgebieten Alternativen zum eigenen Auto bieten (vgl. LIN 2009; LIN in AMC 2009, S. 191 ff.).

Dieser Konzeptansatz wurde in der Transformationsstrategie L'Est Seine Saint-Denis weiterverfolgt. Seit 2009 arbeitet die Agence LIN mit Michel Desvigne in einem interdisziplinären Team an dieser Grundlage für einen CDT. Eine zentrale Her-

ausforderung ist die soziale Regenerierung des Teilraumes, der neben Einfamilienhausgebieten einige der isoliertesten Großwohnsiedlungen der Île de France umfasst. Hier setzt man besonders große Hoffnungen auf die Ankunft des Grand Paris Express und den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes im Sinne des Beitrages. Größenordnung: 8 Kommunen, 230.000 Einwohner, 4.000 ha Fläche (vgl. AC CDT 2012).

Fazit

Das Gutachterverfahren Grand Paris hat nicht dazu geführt, dass sich der Umbau der Metropole nun an einer der darin erarbeiteten Visionen orientiert. Aber es ist beobachtbar, dass die Wettbewerbsergebnisse insbesondere als Impuls für die Planungspraxis der Kommunen gewirkt haben. Ideen aus den großmaßstäblichen Entwürfen werden nicht nur in städtebaulichen Projekten weiterverfolgt, sondern auch in teilräumlichen Konzepten im großen Maßstab adaptiert. Auf diese Weise können die Beiträge des Gutachterverfahrens letztlich doch zu Wegbereitern des Stadtumbaus werden.

Juliane Schulz

Seit 2009 Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl Stadtplanung und Raumgestaltung der BTU Cottbus bei V.-Prof. Frank Schwartze, laufende Dissertation zur Bedeutung großmaßstäblicher Entwürfe als Planungsinstrument

Quellen:

- Accord Cadre CDT de L'Est Seine-Saint-Denis du 14.03.2012; download: <http://www.plainedefrance.fr> [Zugriff am: 08.02.2013]
- Awada, Fouad (2012): Urbanisme de projet: Foisonnement de projets et impératif de cohérence. Les Cahiers de l'IAU idF, 182, S. 9-12.
- AMC – Le Moniteur Architecture (Hg.) (2009): Le Grand Pari(s) – Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne. Paris.
- Architekturmuseum der TU Berlin (2010): Stadtvisionen1910/2010: Berlin Paris London Chicago – 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin.
- Bekmezian, H. (2013): Grand Paris – 200 km de métro, 72 gares d'ici à 2030. in: Le Monde, 06.03.2013.
- Chaslin, Francois (2009): Zehn Gutachten für Grand Paris. StadtBauwelt – Le Grand Paris, 182, S. 12-17.
- Davoine, G./Darrieus, M. (2011): Dossier Grand Paris. AMC – Le Moniteur Architecture, 210/ Nov 2011, S. 75-87.
- IAU idF (2012): Carte des CDT en cours. Stand 02.07.2012. download: <http://www.iau-idf.fr> [Zugriff am 25.02.2013]
- Lengereau, Éric (2009): Dossier Le grand Paris: Les inventions d'une consultation hors normes. Revue Urbanisme, 368, S. 39-43.
- LIN – Finn Geipel + Giulia Andi (2009): Métropole Douce. StadtBauwelt – Le Grand Paris, 182, S. 34-41.
- Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.
- Moutarde, N. et al. (2011): Dossier Grand Paris. Le Moniteur, 02.12.2011, S. 31-42.
- Panerei, P. (2008): Paris métropole: Formes et échelles du Grand-Paris. Paris.
- Subra, P. (2009): Le Grand Paris. Paris.