

Der Weg führt Jean-Pierre Bourcier hinter die Gare du Nord und Gare de l'Est in das Dreieck zwischen den Gleisanlagen und dem Boulevard périphérique. Hier liegen die einfachsten Quartiere aus der Zeit des II. Kaiserreichs mit ihren grauen Fassaden: Gewerbegebiete mit Lagerhäusern und Lastwagenparkplätzen und 30-geschossige Wohnburgen, wo in verwaisten Erdgeschossen der Drogenhandel blüht. Das „Goldene Dreieck“ von Paris, sagt man. Faktisch alle Teilnehmer an der Konzeptphase von Grand Paris empfehlen eine Neustrukturierung unter grünem Vorzeichen, mit Parks und Landschaftskorridoren anstelle der Bahnanlagen.

Polyphonie an der Porte d'Aubervilliers

Essay **Jean-Pierre Bourcier** Foto **Dominique Delaunay**

Im Quartier Latin, wo auch die Universität de la Sorbonne liegt, lebte vor Zeiten ein Mann namens Ferdinand Lope, der in den Jahren der IV. Republik (1944–1958) mit großer Beharrlichkeit und Selbstverleugnung an seiner Kandidatur für das Amt eines Abgeordneten im französischen Parlament feilte und seine Wahlkampagne auf eher ungewöhnliche Weise betrieb: Er ließ an den Wänden politisch-literarische Sprüche plakattieren, die sich die Leser trotz der darin erkennbaren Obsession auf der Zunge zergehen ließen. „Verlängern wir den Boulevard Saint-Michel bis ans Meer!“ Oder: „Hängen wir den letzten Wagen der Metro ab!“ Oder: „Keine Armut mehr nach 19 Uhr!“ Waren das Witze? Gezielte Provokationen? Zu der Zeit sicher. Heute, ein halbes Jahrhundert später, kommen uns die Sprüche dieses ewigen Kandidaten wieder in den Sinn, und zwar beim Besuch der Ausstellung in der Cité de l'architecture et du patrimoine im Palais de Chaillot, wo zehn Architektengruppen ihre Visionen für Grand Paris vor- und ausstellen, Visionen, die dem 21. Jahrhundert und der „Stadt nach Kyoto“ eine neue, würdigere Umwelt verschreiben.

Seit einigen Jahren hat uns der technische Fortschritt U-Bahnzüge ohne ersten und letzten Wagen beschert. In Paris kann man auf den Linien 1 bis 14, wenn die Züge nicht zu voll sind, alle Wagen von einem Ende zum anderen durchqueren, so, als ob es sich um einen einzigen Waggon handeln würde. Oder noch besser: Wenn wir dem Projekt von Antoine Grumbach

glauben, der für eine der Gruppen, die um das Projekt Grand Paris konkurrieren, verantwortlich ist, dann wird oder soll es ein ganz neues Verkehrsnetz aus Bahnlinien, Straßen und Flüssen geben, das vom Zentrum der Kapitale bis nach Le Havre reicht und grosso modo dem Verlauf der Seine folgt, bis sie ins Meer mündet! Die politisch Verantwortlichen auf allerhöchstem Niveau haben sich dieser Forderung bisher nicht verschlossen, dient sie doch wie viele andere Forderungen dazu, aus Paris „die Weltstadt“ von morgen zu machen.

An der Gare de l'Est (1850 von Napoleon III. eingeweiht) endet die Haussmann'sche Nord-Süd-Achse mit den Boulevards Saint-Germain, Sébastopol und Strasbourg. Doch der Bahnhof könnte, wie sein Nachbar, die Gare du Nord, über kurz oder lang seine Funktion aufgeben müssen und Teil des neuen Verkehrsnetzes werden, das die Achse verlängert bis nach Saint-Denis und Aubervilliers und sich dann Richtung Westen verzweigt bis zum Ärmelkanal. Übrigens schlägt auch der Architekt Christian de Portzamparc einen riesigen europäischen Bahnhof nahe der Porte d'Aubervilliers vor, um das Gelände rund um die beiden Bahnhöfe aus der Zeit des II. Kaiserreichs für die Stadt zurückzugewinnen. Unser Boulevard Saint-Michel würde dann, wenn auch unter anderem Namen, bis hin zum Meer und zu den Stränden der Normandie verlängert. Monsieur Lope hatte doch nicht so Unrecht mit seinen unzeitgemäßen Sprüchen.

Standortbestimmung

Es ist sicher kein Zufall, dass die Süd-Nord-Achse auf ihrem Weg eine riesige Stadtfläche durchquert, auf der sich die meisten der zehn Gruppen die „Ville Lumière“ der Jahre 2030–2050 erträumen. Dieser Bereich, der in großen Teilen im 18. Arrondissement liegt, lässt sich als Dreieck lesen. Die Gare de l'Est und die Gare du Nord bilden dabei die südliche Spitze, ihre Gleisanlagen jeweils Schenkel: Die einen führen bis zur Porte d'Aubervilliers und darüber hinaus bis zur Porte de la Villette, die anderen verlaufen zwischen der Porte de La Chapelle und der Porte de Clignancourt Richtung Norden. Der Boulevard périphérique zeichnet die dritte Kante des Dreiecks nach. Auch wer kein professioneller Stadtplaner ist, kann sehen, was diese Dreiecksfläche an Transformationspotential bietet. Und zwar aus vielerlei Gründen. Es gibt hier enorme Grundstücksreserven, allein durch die unbebauten Gleisanlagen und die daneben liegenden Transport- und Logistikunternehmen, die mühelos umgebaut oder umgesiedelt werden können. Grünzonen entwickeln sich schon. Praktisch alle Teilnehmer schlagen hier grüne Korridore vor, entweder auf den Gleisen oder anstelle der Gleise, die von Wohnungsbauten oder anderen Nutzungen begleitet werden.

In den Quartieren des alten Paris geht die Renovierung der Häuser, oder doch zumindest der Fassaden, in gleichbleibendem Rhythmus voran. Aus behördlichen Informationen ist zu erfahren, dass die Umwandlung der Bauten der französischen Staatsbahnen, ehemals Güterabfertigung, Zoll usw., voranschreitet. Die Bauten säumen die Rue Pajol auf der einen Seite und die Gleise der Gare de l'Est auf der anderen. Eine Entwicklungszone, ZAC (zone d'action concentrée) genannt, ist Vorreiter für die vielen Maßnahmen, mit denen das Gebiet um die ehemalige Gare Pajol in ein Öko-Quartier umgemünzt werden soll. Zum ZAC-Quartier gehören ein Institutsgebäude für die Universität (IUT), eine Bibliothek, ein überdachter Garten, ein Sportzentrum, ein Jugendwohnheim mit 3300 Quadratmetern Solarflächen, eine große Halle für Veranstaltungen und viel Kommerz. Das Projekt beinhaltet auch Müll- und Wasseraufbereitung. In drei Jahren soll es das erste Pariser Quartier sein, dem das Gütesiegel „Développement durable“ verliehen werden kann. Also gibt es doch schon so etwas wie ein „goldenes“ Dreieck auf dem Weg zur „Stadt nach Kyoto“. Zumindest auf dem Papier. Obwohl das Viertel von Dichtern und Filmemachern (Louis Aragon, Paul Eluard, Marcel Carné...) geliebt wurde, ist noch unendlich viel zu tun.

Postkartenansichten

Die Treppe in der Rue d'Alsace | Von der schönen, aber schlecht erhaltenen steinernen Treppe aus, die die kleine Rue d'Alsace durchtrennt, bietet sich ein großartiges Panorama. Die Straße liegt westlich der Gare de l'Est, und die Treppe ist eine Abkürzung zur nahe gelegenen Gare du Nord. Im Vordergrund sieht

man das dichte Gewirr der Gleise und Bahnsteige, dann einige Bäume und hinter ihnen die gediegenen und farblich zurückhaltenden Fassaden der großen Bauten am Rande der Rue du Faubourg Saint-Martin und der Rue Philippe de Girard. An diesem Morgen ist der Buchladen „11-21“ am oberen Ende der Treppe (vormals „La Balustrade“) noch nicht geöffnet. Von der Besitzerin, die den Laden erst vor kurzem umgebaut hat und mit einem großen Angebot an aktuellen Büchern aufwartet, vor allem auch über Städtebau, ist nichts Neues zu erfahren. Also muss man versuchen, sich selbst ein Bild zu machen von dem in Zukunft bewaldeten Areal über den Gleisen (oder anstelle der Gleise). Die Bewohner der Häuser, die noch immer nicht renoviert sind, werden eines Tages einen völlig anderen Ausblick genießen können, Immobilienspekulanten könnten sich an der Rue d'Alsace begeistern...

Brückengetümmel | Lehnt man sich über das Geländer der Rue d'Alsace, erscheint eine Brücke, die auf gekreuzten Betonbalken ruht. An dieser Stelle überquert die Rue La Fayette die Gleise diagonal. Dahinter zeigt sich der eiserne Bogen einer weiteren Brücke, kürzer und höher als die erste. Hier mündet die Rue de l'Aqueduc in die Senke von La Villette. Der Eindruck von sich überlagernden Verkehrsstrukturen verstärkt sich weiter, wenn man hinten den Boulevard de la Chapelle erkennt, der nicht nur von Autos durchflutet ist, sondern über den auch eine oberirdische Metro-Linie hinweg läuft.

Seitensprung | Wir machen einen kleinen Umweg über die Rue des 2 Gares mit ihren Hotels. Gleich hier thront ein ziemlich schwer geratenes Gebäude, dessen Neo-Art-déco-Fassade und der Fries mit der Inschrift „Travailleurs de la fonte et de l'acier“ es in eine andere Zeit platzieren. In den Straßen zwischen den beiden Bahnhöfen tragen Passanten und Läden die Farben Asiens und Nordafrikas.

Überraschung | Diese aufs Schönste mischfarbige Bevölkerung lebt in dem nahe gelegenen Quartier „La Goutte d'Or“ auf der anderen Seite des Boulevard de la Chapelle mit seiner aufgestellten Metro. Nur zwei Schritte entfernt und in derselben Straße liegt das berühmte „Théâtre des Bouffes du Nord“, doch das Kleinod liegt versteckt hinter den klassischen grauen Haussmann'schen Fassaden und bleibt für den Passanten unsichtbar. Die Equipe um den Regisseur Peter Brooks ist ihrer seltsamen Melange aus Verwirrspiel und Vereinfachung bis heute treu geblieben. Überraschung: Das Theater steht ja quasi schon auf den Gleisen der Gare du Nord...

Zurück zu den Gleisen | Die Strecke zwischen den Metrostationen La Chapelle und Stalingrad, die wegen der Armut der Bevölkerung immer wie ein Kreuzweg anmutete, entwickelt sich peu à peu zu einem Modernisierungsgebiet, mit einer Baustelle hier und einem Bauschild dort. In der kleinen Rue Caillié gibt es noch immer diese absonderlichen Hotels. Manche Häuser haben vernagelte Fenster, sie warten also noch auf



Stadtentwicklungsgebiet des ehemaligen „Trapèze Renault“ mit der Insel Seguin in Boulogne-Billancourt südwestlich von Paris.

eine Hypothek zur Wiederherstellung. In vielen anderen gehen die Bauarbeiten voran, vor allem in dem kleinen Quartier am Anfang der langen Rue d'Aubervilliers, die bis zum äußeren Ring führt. Sie folgt, manchmal näher und manchmal weiter entfernt, den „wiedergefundenen“ Gleisen, die von der Gare de l'Est ausgehen.

Ein Traum vom Central Park | Zwischen den Gleisen und der Rue d'Aubervilliers gibt es einen (für Paris) großen Grünbereich, den „Jardin d'Ecole“, sehr sympathisch und doch etwas trostlos, trotz Wasserlauf, hohem Rasen, Spielflächen, hölzernen Bänken und Tischen, Picknickplätzen, Gemüsegarten und den beplankten Wegen entlang der Bahngleise mit dem Geräusch der Züge. Das Frühjahr hat ihn auch diesmal nicht fröhlicher werden lassen. Aber denkt man sich die benachbarten Gleise dazu, könnte der kleine Park davon träumen, so etwas wie ein Cousin des großen Central Parks in New York zu

werden. Die öffentliche Hand renoviert gerade zwei alte Gebäude, um dort eine private Krippe mit Garten und hier, unter dem Motto „la 2ième chance“, eine Schule einzurichten. Hier, in der Rue Riquet und weiter die Rue d'Aubervilliers hinunter, könnte man sich ein neues, dichtes Wohn- und Gewerbegebiet vorstellen und dadurch andere, zu groß geratene Ensembles ersetzen. Aber abgesehen vom Eingang zum „104“, einem jungen und riesig großen Kulturzentrum in den alten und heftig umgebauten Gebäuden des Städtischen Beerdigungsinstituts, sah ich nichts weiter Weltbewegendes.

Die Hölle | Noch bevor man den Boulevard extérieur auf der Höhe der Porte d'Aubervilliers erreicht, wird der Spaziergang zum Albtraum: Lärm, wild ausgestreute Gleise, überlastete Straßen, gigantische, inhumane Lagergebäude, Firmensitze, Parkflächen. Aus dieser Hölle heraus führt die kleine Rue de l'Evangile, und dort, wo sie beginnt, gibt es eine Statue mit

Christus am Kreuz... Was ich hier erlebe, ist kaum zu ertragen, am liebsten würde man den frommen Wunsch äußern: Macht, dass „Paris nach Kyoto“ schnell Form annimmt, auch auf die Gefahr hin, dass wir bitter enttäuscht werden...

Von den Gleisen im Westen zu den Gleisen im Norden | Der baumbestandene Boulevard Ney bietet nichts Sensationelles. An seinem Nordhang passiert man ein Ensemble von Bauten des sozialen Wohnungsbaus, entstanden 1935. Dann Sportanlagen, deren berühmteste das „Stade des Fillettes“ ist (trotz oder wegen seines Namens: Stadion der jungen Mädchen). Am Südhang nur Gleise, die die beiden Bahnhöfe Nord und Est verbinden, begleitet von Parkplätzen und irgendwelchen Betonbauten. Die Vegetation hat sich schon fröhlich breitgemacht, vielleicht gibt es hier kaum noch Züge. Von der Porte de la Chapelle an, eingekesselt von Lastwagen und Autos, wird es unmöglich, näher an das Gleisnetz, diesmal der Gare du

Nord, heranzukommen. Die Rue de la Chapelle ist hier und dort mit bis zu 30-geschossigen Häusern bestückt. In den Erdgeschoss blüht der Handel, die Eingänge zu den Höfen sind durch Schilder mit dem Wort „privé“ blockiert. Besser, wir gehen mitten durch das Gebiet, das wir, mit aller Vorsicht, als das „Goldene Dreieck“ bezeichnen.

Die „Villages“ | Vom Kreisverkehr der Rue de la Chapelle aus führt uns die kleine Rue Raymond Queneau in ein Viertel, wo alle Straßen und kleinen Plätze die Namen von Schriftstellern, Dichtern, Musikern tragen (Queneau, Tristan Tzara, Mac Orlan, Pjotr Tschaikowski...) tragen. Die Häuser sind farbig, viele haben Balkons. Es ist fast wie auf dem Land, überall zwitschern sie, die Kinder wie die Vögel. Doch die Dörflichkeit wird teilweise von den riesenhaften Anlagen des Transportunternehmens SERNAM, einer Tochter der Staatsbahnen, abgeriegelt. Man geht besser über den Square P. Robin, die Place



Blick von der Butte d'Orge-
mont in Argenteuil nach Süd-
osten. Am Horizont Paris, von
der Tour Pleyel über den Eif-
elturm bis La Défense.

Hébert, die Rue des Roses und die Rue de la Madone, die in Richtung Südwesten wieder auf die Rue de l'Évangile stößt.

Hier kommen wir in eine theoretisch neue „Village“, wo die meisten Bauten, obwohl alt, sehr gepflegt wirken. Die Bevölkerung ist von jeher gemischt, man könnte sagen: „interkontinental“. Viel christliches Vokabular bei den Namen ringsum: der Square de la Madone (im Winkel eines der Wohnhäuser die Inkrustation der Mutter Gottes mit Kind), die Bäckerei Angéhus, die Privatschule Sacré Coeur... Das ist das Viertel la Chapelle mit der Église Jeanne d'Arc. Die Sackgasse Chapelle endet vor den Gleisen der Gare du Nord, und von hier aus schweift der Blick in die Ferne: Montmartre mit Sacré-Coeur erscheint am Horizont. Noch eine Sackgasse am Rand der Gleise: L'Impasse du Curé! Von dieser Seite erkennt man noch besser, was für ein ökologisches Potential in diesem Gebiet steckt, vorausgesetzt, die Gleise verschwinden!

Zurück zum Ausgangspunkt

Wenn man zu den beiden Bahnhöfen zurückgehen möchte, führt der Weg eigentlich über die Rue Pajol, die noch sehr wenig Charme hat, weil sie das Ende der Arbeiten für das zukünftige „Développement durable“ abwartet, zu dem sie gehört und das 2012 fertig werden soll. Besser, man hält sich etwas weiter westlich, schlägt ein paar Haken über die Rue Doudeauville (genannt nach dem Duc Ambroise Polycarpe de la Rochefoucault-Doudeauville), auch die im Stadium der Renovierung, geht dann über die Ruelle de la Chapelle (schon wieder!) mit ihrem interessanten Panorama, wo man sich leicht eine frische Brise und einige Bäume vorstellen kann. Gleich darauf entdeckt man das kleine „Théâtre de la Reine Blanche“. Man kann auch über die Rue Lépine auf der Westseite der Gare du Nord gehen, streift dann im Vorübergehen die Rue de Tombouctou und die traurige Rue de Maubeuge,

um endlich auf dem Vorplatz der Gare du Nord mit seinen vielen Brasserien zu landen und über die Rue d'Alsace an der Gare de l'Est wieder anzukommen. Die Schnalle schließt sich, das Dreieck ist komplett.

Der Wirt in dem kleinen Bistro an der Ecke Rue Caillié und Boulevard de la Chapelle will sein Interesse an der Umgestaltung des Quartiers ungern zeigen, denn seine Kundschaft ist nicht begütert: „Selbst durch die Renovierung der Häuser ändert sich hier schon dies und das. Müsste ich eigentlich auch tun, renovieren, ist aber teuer. Außerdem frage ich mich, was ich am Ende davon habe.“ Eine Bewohnerin der Rue d'Auber-villiers: „Ich bin seit eh und je daran gewöhnt, dass die Züge vorbeifahren. Im Fernsehen haben sie gezeigt, was sie mit dem Quartier vorhaben. Dass dies alles hier eine einzige große Grünfläche werden soll. Ob es dann wirklich ruhiger wird, steht dahin, aber luftiger auf jeden Fall.“

Die Besitzerin des Buchladens „11-21“ thront inmitten ihrer Buchregale. Sie ist absolut für eine Begrünung der Gleise, die von der Gare de l'Est ausgehen, trotzdem „bin ich zum Bürgermeister des 10. Arrondissements gegangen, weil ich fürchte, es wird kaum genug Polizisten geben, die jeden Baum und jede Hecke bewachen können, um uns den Drogenhandel vom Leib zu halten. Jahrelang haben wir darunter gelitten und uns zur Wehr gesetzt. Zurzeit haben wir Ruhe. Aber ich fürchte, die Drogendealer, die sich jetzt vor der Gare du Nord herumtreiben, kommen dann hierher zurück... Gut, ich weiß, dass unser Quartier zu einem Plan für Grand Paris gehört. Doch ich verlange Sicherheiten. Auch für meine Tochter, die das Geschäft eines Tages übernehmen wird“.