

Bei den zehn Planungsgruppen, die für die Gutachten von einer Kommission ausgewählt wurden, dominieren ältere Jahrgänge: Richard Rogers (Rogers Stirk Harbour + Partner), London; Yves Lion (Groupe Descartes), Paris; Roland Castro (Atelier Castro Denisof Casi), Paris; Atelier Christian de Portzamparc, Paris; Djamel Klouche (l'AUC), Paris; Antoine Grumbach, Paris; Jean Nouvel (AJN, AREP, Michel Cantal-Dupart), Paris; Finn Geipel + Giulia Andi (LIN) Berlin/Paris; Winy Maas (MVRDV), Rotterdam; Bernardo Secchi + Paola Viganò (Studio O9), Mailand. Vier der Gruppen werden auf jeweils acht Seiten mit Texten aus ihren 200 bis 400 Seiten langen Dossiers vorgestellt.

Zehn Gutachten für Grand Paris

Text François Chaslin Fotos Gaston F. Bergeret

Gesprächsrunde vor großem Publikum mit den zehn Planungsgruppen in der Cité de l'architecture et du patrimoine am 17. März 2009. Yves Lion und David Mangin (Groupe Descartes). Bernardo Secchi und Paola Viganò (Studio O9).

Das alte Paris ist nur noch ein winziger Teil innerhalb eines Stadtgebiets von zwanzigfacher Größe. Der historische Kern trug als Keimzelle seine Wachstumsform schon in sich, ablesbar in den strahlenförmig nach außen verlaufenden Straßen, zwischen denen die Stadt in konzentrischen Ringen wuchs. Sie überwucherte einen Befestigungsgürtel nach dem anderen, bis alles, was je Vorstadt gewesen war, Teil der Stadt wurde. Die letzte Wachstumsperiode, bei der man noch von einem Paris intra muros sprechen konnte (wenn es die Mauern noch gegeben hätte, die schon Jahrzehnte zuvor abgetragen worden waren), liegt im II. Kaiserreich und in der Schaffenszeit von Baron Haussmann, der 1860 die Vororte eingemeinden ließ. Paris vergrößerte sich von zwölf auf zwanzig Arrondissements. Von dem letzten Befestigungsring von 1840 war noch eine 250 Meter breite, nicht bebaubare Zone verblieben, die nach dem Ersten Weltkrieg umgewidmet wurde. Paris erhielt einen Gürtel von 40.000 Sozialwohnungen in rotem Ziegelstein, einen Grüngürtel, der vor allem für Sport gedacht war, und seit den fünfziger Jahren eine Ringautobahn, den Boulevard périphérique.

Paris ist heute eine Stadt mit 2.160.000 Einwohnern. Aber jenseits des 35 Kilometer langen Streckennetzes, jenseits der physischen, mentalen und administrativen Grenzen, liegt die Agglomeration Paris, eine Metropole von etwa 30 Kilometern Durchmesser, mit mehr als 11 Millionen Einwohnern, die auf

600 Gemeinden unterschiedlicher Größe verteilt sind. Eine vernebelte Gestalt, eine Geografie, die sich in ununterscheidbare Bestandteile auflöst, ein unentwirrbares Geflecht von Entscheidungsstrukturen, eine Metropole ohne Gesicht, eine Metropole mit Identitätsproblemen, die ihr im globalen Wettbewerb zu schaffen machen. Im Zentrum ein Gefühl des Erstickens, an der Peripherie ein Gefühl der Auflösung, des Zerfließens ins Formlose. Der Komponist Pascal Dusapin sagte kürzlich in einem Interview mit „Le Monde“, Paris erscheine ihm wie eine verschlossene Stadt, ohne Luft zum Atmen und ohne Platz, sich auszustrecken, Paris riskiere, eine geliftete Provinzstadt zu werden, im Gegensatz zu Berlin, wo man Zukunft wittere, wo eine Beweglichkeit ohnegleichen zu spüren sei und wo man das Gefühl habe, dass alles möglich sei.

Im September 2007, vier Monate nach seiner Wahl zum Präsidenten der Republik, verkündete Nicolas Sarkozy, er wünsche sich ein Nachdenken im großen Maßstab über eine vollkommene Neustrukturierung von „Grand Paris“. Die Initiative wurde mit Verblüffung zur Kenntnis genommen, weil sie die Befugnisse, die der Staat teilweise an die regionalen Behörden abgegeben hatte (vor allem seit dem Gesetz von 1982 zur Regionalisierung), wieder an den Staat zurückzudelegieren schien. Sollten uns diese dirigistischen Ambitionen wieder in die Epoche de Gaulles zurücktreiben, der 1965 mit Hilfe des Planungsschemas von Paul Delouvrier die Politik der Villes nouvelles

einleitete? Müssen wir unsere Haltung revidieren, die seit dem Ende der sechziger Jahre vor allem darin bestand, die Region zu stärken, um das Verhältnis Paris und Frankreich auszubalancieren?

Die zweite Überraschung: Der Präsident verkündete, er wünsche, dass „acht oder zehn Architekturbüros eine Prognose für Städtebau und Landschaftsplanung erstellen“. Das war neu: die Architekten an der Spitze! Waren es bisher nicht immer die Straßenbau-Ingenieure oder die Technokraten in hohen politischen Ämtern, die die Zügel in der Hand hielten? Parallel dazu, seit Mai 2008, arbeitete in aller Stille ein Verwaltungsbeamter vor sich hin, der als Staatssekretär mit der „Entwicklung der Hauptstadtregion“ beauftragt worden war. Christian Blanc, eher von Links kommend, war zuvor Vorstandsvorsitzender der Pariser Transportunternehmen, danach Chef der Air France. Gleichzeitig erhielt der ehemalige Premierminister Edouard Balladur den Auftrag, sich über eine territoriale Reorganisation Frankreichs Gedanken zu machen.

Ende Mai waren die Büros ausgewählt, sechs französische und vier ausländische. Die Franzosen sind eher repräsentativ für die urbanistischen Leitideen der achtziger Jahre, wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung. An ihrer Spitze: Roland Castro (Jahrgang 1940, 1983 Initiator des Programms „Banlieues 89“), Antoine Grumbach (Jahrgang 1942, Grand Prix de l'Urbanisme 1992), Christian de Portzamparc (Jahrgang 1944, Grand Prix de l'Architecture 1992, Pritzker-Preis 1995, Grand Prix de l'Urbanisme 2004), Yves Lion (Jahrgang 1945, Grand Prix de l'Urbanisme 2007) und Jean Nouvel (Jahrgang 1945, Grand Prix de l'Architecture 1987, Pritzker-Preis 2008). Nur einer fällt, was das Alter angeht, auf: Djamel Klouche, Jahrgang 1966, der eine Gruppe von Youngstern dirigiert. Über die Gruppen verstreut gibt es weitere Gewinner des Grand Prix de l'Urbanisme wie Bruno Fortier (Jahrgang 1946, Gewinner von 2002), David Mangin (Jahrgang 1949, Gewinner von 2008) und andere Routiniers wie Michel Cantal-Dupart (Jahrgang 1940, Mitbegründer von „Banlieues 89“). Unter den Namen der ausgewählten Büros haben (mehr oder weniger im Einklang) unzählige Architekten, Urbanisten, Ökonomen, Verkehrsplaner, Humanwissenschaftler usw. mitgearbeitet.

Die vier ausländischen Büros werden von noch älteren Jahrgängen angeführt, von dem Engländer Richard Rogers (Jahrgang 1933, Pritzker-Preis 2007) und dem Italiener Bernardo Secchi (Jahrgang 1934, Grand Prix de l'Urbanisme 2004), der mit Paola Viganò zusammenarbeitet (Moment, sie ist erst Jahrgang 1961). Dagegen stehen zwei entschieden jüngere Büros: der Berliner Finn Geipel (Jahrgang 1958) und der Niederländer Winy Maas (Jahrgang 1959).

Die Gruppen haben drei Seminare hinter sich, im Oktober und Dezember 2008 und noch einmal am 12. März dieses Jahres. Es waren Marathonsitzungen. Tausende von Seiten wur-



den produziert, die im Internet zu sehen sind. Die Gruppen haben sich mit Politikern auf allen Ebenen getroffen, mit Ministern, Sachbearbeitern, Lokalpolitikern und am Ende mit dem Präsidenten der Republik. Aus der interdisziplinären Arbeit von manchmal bis zu hundert Personen ging eine eher „architektonische Rhetorik“ hervor. Gedankliche Vorstellungen gab es wohl, aber auch viel grafische Spielerei, viel Pathos, viel Vereinfachung. Das alles hat die Presse gierig aufgegriffen. In einer Ausstellung in der Cité de l'architecture et du patrimoine werden die Arbeiten den ganzen Sommer über gezeigt.

Die Fragen, die gestellt wurden, beziehen sich auf drei Ebenen von Krise: die ökologische Krise, die politische und verwaltungstechnische Krise und die Identitätskrise der Region Paris. Gefragt war: Wie soll man sich die Metropole nach Kyoto vorstellen? (Das am 16. Februar 2005 in Kraft getretene und 2012 auslaufende Abkommen legt erstmals völkerrechtlich verbindliche Zielwerte für den Ausstoß von Treibhausgasen in den Industrieländern fest.) Wie verwaltet man eine Metropole, die ganz offensichtlich schlecht regiert wird? Wie macht man diese erstarrte, wenig verständliche, in Verkehrsproblemen erstickende Agglomeration lesbarer, vielleicht sogar attraktiver? Zu diesen drei Krisen ist unerwartet eine vierte hinzugekommen: die weltweite Finanzkrise, von der befürchtet werden muss, dass sie die Karten noch einmal anders mischt.

Richard Rogers ist einer der Pioniere für nachhaltigen Städtebau. Darüber geschrieben hat er 1997 in seinem Buch „Cities for a Small Planet“ und später noch einmal in einer Studie für Tony Blair mit dem Titel „Towards an Urban Renaissance“. Von 2000 bis 2008 war er Berater des Oberbürgermeisters von London, Ken Livingstone. Er glaubt zu wissen, dass „die einzig mögliche nachhaltige Stadtform die der kompakten, gut erschlossenen, gut gemischten, gut konzipierten und gut verwalteten Stadt ist, die Umweltfragen in den Mittelpunkt stellt“. Alle Architekten der Pariser Beratungsrunde sind erklärte Gegner einer weiteren Urbanisierung, weil ihnen klar ist, dass uns allmählich die Reserven an unbebautem Land ausgehen. Rogers schlug eine polyzentrische Agglomeration vor und damit verbunden, die Stärkung der schon bestehenden städtischen Zentren in den Stadtrandgebieten und ein neues Transportsystem. Mehrpoligkeit deshalb, „weil die Bewohner von Grand Paris darunter leiden, dass sie in einer Stadt wohnen und arbeiten müssen, die nur ein einziges Zentrum besitzt“. Außerdem empfiehlt er, die Bahngleise wie den Boulevard périphérique mit Hügeln zu überdecken, die zu Parks gestaltet und von Bauten gesäumt werden, vor allem von hohen Türmen. Die „urbanen Pfeiler“ und die „grünen Bänder“ würden die „urbane Masse“ durchschneiden und sich dann irgendwo in der Region verlieren.

Groupe Descartes wird von Yves Lion geleitet, und zwar mit dem ihm eigenen Empirismus. Ökologie und die Verfügbarkeit des Bodens sind seine Themen. Er plädiert für einen ganz

neuen Umgang mit der Geografie der gesamten Gegend. Die Region Paris sei für ihn ein Schutthaufen, aber man könne alles in Bewegung bringen. Und dann kommt er mit einem etwas zweifelhaften Vergleich. Man könne die Region doch äquivalent zu zwanzig existierenden historischen Städten sehen: Bologna plus Lyon plus Kopenhagen plus Florenz plus Dresden plus Liverpool plus Rotterdam plus Sevilla usw. Also wäre es denkbar, zwanzig „Villes durables“ mit je etwa 500.000 Einwohnern zu gründen, sie so eng wie möglich zu bauen, damit rund um die urbanisierten Zonen weite unberührte Landschaften blieben. Seine Gruppe ist auf Dichte und Deregulierung eingeschworen. Sie predigt ein neues Wegebenetz anstelle der bisherigen Querverbindungen, eines, das den Osten bevorzugt und eine neue „Asymétrie francilienne“ herstellt. Zwei Achsen werden detailliert dargestellt: eine, die von der Gare du Nord ausgeht (wie bei Portzamparc), und eine vom Zusammenfluss von Seine und Marne aus (wie bei Castro).

Roland Castro hat seit den achtziger Jahren kaum noch an sich gezweifelt, an vielem anderen schon: an der generischen und globalisierten Stadt, wie sie Koolhaas beschreibt, an der diffusen Stadt, an den großen Ensembles und an der öko-geviertelten Stadt („ville ecoquartériste“). Für ihn ist die Stadt ein Patchwork barocker Ausprägung, kompakt, ohne Zonierung, angepasst an Geografie und Bodenrelief und die Poesie der Orte, dazu einige Bauten von „außerordentlicher Symbolkraft“. Er meint, die Pariser Agglomeration könne sich mit ein oder zwei Eiffeltürmen der modernen Art schmücken, damit „Grand Paris als symbolische Einheit wahrgenommen wird, die sich im weltweiten Raum der Zukunft zuwendet“. Solche Orte wären für ihn weltläufig und republikanisch: Auf dem Mont Valérien könnten es „alle Erinnerungen der Welt“ sein, am Zusammenfluss von Seine und Marne eine „Agora für Grand Paris“. Nouvel will Ähnliches mit seinen „Hohen Orten“, auch Portzamparc mit seinen „Brennpunkten“. Lion geht auf seine Weise mit dem um, was alle Architekten spüren: Die Pariser Agglomeration ist Magma, ist Chaos, ist erstarrte Substanz, die an einigen Punkten artikuliert werden muss. Nicht nur durch Aktivitäten, sondern durch Monumente und Zeichen, die eine gewisse Größe haben müssen. Castro will wie Lion alle möglichen Regeln außer Kraft setzen. Jetzt sei die Gelegenheit, „jede Aktion als Frucht einer politischen Entscheidung zu sehen und nicht als Konsequenz technischer Einschränkungen“.

Christian de Portzamparc hat einen bemerkenswerten Text verfasst. Seit Jahren beschäftigt er sich mit Theorien zur modernen Stadt. Er regt ein Wachstum in Rhizomen an, womit es möglich würde, dass sich hier und da Pole herausbilden, die mit der Aufteilung des Territoriums nichts zu tun haben. Eine der heiligen Kühe seiner Generation ist die Metapher des Rhizoms, wie sie von Deleuze und Guattari in den sechziger Jahren aufgestellt wurde, doch er versucht, über die bequeme Unschärfe dieser organischen Metapher hinauszukommen, und hat die Idee, dass ein Rhizom „die Verhältnisse im Zeitalter der

immateriellen Hyperverbindungen beschreibt, welche sich über die klassischen Netzwerke legen“. Er will damit sagen, dass wir in der Lage sein müssen, uns auch eine diskontinuierliche Stadt vorzustellen, die hier oder dort aufblüht, dann weniger manifest wird und an einem anderen Ort wieder in Erscheinung tritt, wenn die Kräfte sich dort konzentrieren. Für einige Orte hat er sich im Detail ausgemalt, was aus ihnen werden könnte, das sind für ihn die „Fenster des Projekts“. Eine seiner Skizzen war dank ihrer einleuchtenden Darstellung sehr medientauglich. Es handelte sich um den Entwurf für einen großen Bahnhof in Aubervilliers. Das Blatt zeigt anstelle der stillgelegten Gleise, die von der Gare du Nord und der Gare de l'Est ausgehen, zwei grüne Korridore, begleitet von einer sehr dichten Bebauung, die durch die Kunst der Darstellung als verkleinerte Silhouette von Manhattan erscheint, sehr malerisch und sehr bewegt. Die Achse, die von der Gare de l'Est ausgeht, endet in seinem neuen Bahnhof, der von weither und von allen Seiten sichtbar ist, im Konzept ähnlich wie Perraults Bibliothèque de France. Portzamparc schlägt entlang des Mittelstreifens vom Boulevard périphérique eine Luftkissenschwebbahn vor. Als Bild ziemlich eindrucksvoll, erinnert sie ein wenig an die Aérotrains aus den sechziger Jahren von Jean Bertin, deren aufgeständerte Betontrasse sich heute wie ein funktionsloser Aquädukt durch die Landschaft um Orléans zieht.

Djamel Klouche und seine Gruppe haben sich dagegen verwahrt, ein Projekt anzubieten, das zu futuristisch, zu architektonisch, zu räumlich, zu gestaltet wäre und deshalb nicht mehr tauglich für eine „Collage der Fragmente und der unfertigen Modelle“. Er hat übrigens auch keine gezeichneten Pläne abgegeben, sondern gesagt, er „schlage eine Bresche“ in die verkrampften Planungsprozesse und Darstellungsformen: „Die Gefahr“, ließ er verlauten, „bestehe doch vor allem darin, sich auf einen vorgezeichneten Raum einzulassen und ihm ein paar Großbauten auf vorab ausgewählten Grundstücken einzuverleiben und damit den wesentlichen Fragen aus dem Weg zu gehen.“ Er besteht darauf, dass Paris und die Metropolregion längst eine Identität hätten, die „Ausdruck unserer Gesellschaft“ sei. Folgerichtig hat er sich entschlossen, mit der Substanz zu arbeiten und auf Umdeuten und Wiederherstellen zu setzen statt auf Eroberung neuer Räume. Sein Schlusswort: „Die Metropole hat aufgehört, ein Ort zu sein, den man erzeichnen kann, um Bedingungen zu schaffen, die man beschreiben kann.“ Es geht ihm um das, was die Angelsachsen „urban sprawl“ nennen, was Bernardo Secchi als „città diffusa“ bezeichnet und Thomas Sieverts als „Zwischenstadt“. Klouche findet, dass „Streusiedlungen oder diffuse Bebauungszonen, selbst wenn sie politisch nicht das Erwünschte sind, gut und gern am Rand von dichten Städten existieren und sich von ihnen nähren können“. Er findet die Art und Weise vorbildlich, wie in Japan die Parzellen immer weiter geteilt und mit „Micro-Maisons“ bebaut werden, die die Stadt weiter verdichten. Yves Lion stellte Bilder einer charakteristischen Straße aus



Djamel Klouche (Planungsgruppe l'AUC); **Christian de Portzamparc**; **Antoine Grumbach**.
Mike Davies (Planungsgruppe Rogers Stirk Harbour + Partners, London School of Economics – Arup).
Jean Nouvel (Planungsgruppe mit Jean-Marie Duthilleul und Michel Cantal-Dupart).

den Vororten von Paris vor (winzige Häuser, Unheil verkündende Strommasten in Beton, keine Bäume), die sich auf wundersame Weise verwandelt hatte, weil jedem erlaubt worden war, auf seinem Grundstück etwas zusätzlich zu bauen: Die Häuser wurden ansehnlicher, die Strommasten häufiger, die Bäume standen dichter, ein Jogger kam des Wegs. Alle Gruppen haben sich für eine Verdichtung der diffusen Bebauungszonen ausgesprochen, wenn auch zögernd.

Jean Nouvel ist seine Präsentation mit viel Verve angegangen. In seinen Illustrationen, die von der Presse nur zu gerne aufgenommen wurden, hat er alles, was an futuristischem Vokabular in der Architektur zu finden war, eingesetzt: Bündel von Wolkenkratzern, dargestellt als gläserne Kathedralen oder pflanzliche Turmbauten, große Plattformen mit Gärten in schwindelnder Höhe usw. Mit Autorität und einem ausgeprägten Sinn für theatralische Auftritte hat er dann einen gut formulierten Text verlesen. „Meine Thesen richten sich ausschließlich an jene, die städtebaulichen Fragen eine politische Dimension beimessen, also an Menschen, die eine Vision haben, eine Vision, die auf Erfahrung, Reisen und Studien beruht und die ihre Kritik an der technologischen und wenig demokratischen Vorgehensweise, die wir im Städtebau erleben, seit eh und je äußern.“ Er besteht darauf, dass Paris ein Image verkörpere und zudem eine Aura und einen Namen habe, dessen Wirkung nicht zu unterschätzen sei. Er wird nicht müde, Mythologisches herbeizuzitieren, und verweist auf „den guten Geist, den Geist des Ortes, der allzu lange unbeachtet blieb“. Er beharrt darauf, dass Paris ein Mythos sei, und selbst wenn die Pariser daran zweifelten, bliebe der Mythos eine Trumpfkarte im internationalen Wettbewerb. Und am Ende tut er das Seine, um dem modernen „Regionalismus“ das Wort zu reden: Er gibt vor, mit dem, was er anbietet, sensible Regeln für den Umgang mit Geografie und Geschichte aufzustellen.

Antoine Grumbach hat sich in einem anderen Maßstab eingerichtet. Er propagiert ein Projekt, das er schon 1965 skizziert hatte: eine kontinuierliche Urbanisation von Paris bis Le Havre. Sein Argument ist, es gäbe keine große Metropole, die nicht irgendeinen Zugang zum Meer hätte, und Paris könne die „atlantische Schnittstelle“ des europäischen Kontinents werden. Er arbeitet dabei mit einem Zitat von Napoleon, das lautet: „Paris, Rouen, Le Havre – eine einzige Stadt, deren große Achse die Seine ist“, und geht von einer linearen, teils städtischen, teils landschaftlichen Entwicklung aus, die sich der Seine-Täler bemächtigt und sie in ein gemischt genutztes Gebiet ummünzt, das alles beinhaltet: Natur, Landwirtschaft, städtische Ansiedlungen. Es geht ihm um eine Metropole ganz neuer Art. Zwei Transportstränge hat er vorgesehen, einen im Süden, einen im Norden, beide sollen Autostraßen und Hochgeschwindigkeitstrassen führen. Die Seine und die Autostraßen wären dann die „großen Avenuen“ der Agglomeration. Die städtischen Ansiedlungen wüchsen orthogonal, quer zu den Tälern der Seine.

Finn Geipel und seine Equipe halten sich dagegen von rhetorischen Äußerungen fern: Sie gehen davon aus, dass ein Wachstum in der Fläche sich um einzelne Pole gruppiert, der zentrale Kern wäre Paris, hinzu kämen andere, die sie als „villes intenses“ deklarieren. Ein vielpoliges System also, das entsprechende Verbindungen braucht. Es geht dabei auch um Energieeffizienz, denn die Pole sind Verdichtungen. Andererseits sind sie als sichtbare Zeichen im „Magma der zukünftigen Metropole“ gedacht. Zwischen den Polen wollen sie lockere Verdichtungen zulassen, die sie „villes légères“ nennen, entsprechend der „sprawl city“, der „città diffusa“ oder der „Zwischenstadt“, wovon wir schon gesprochen haben.

Winy Maas inszenierte seinen Auftritt, ähnlich wie Jean Nouvel, theatralisch und provokativ. Es war ihm daran gelegen, sein Projekt in die Genealogie der futuristischen oder utopischen Projekte für Paris einzubetten, die das 20. Jahrhundert uns beschert hat. Worauf er herumritt, waren der französische Skeptizismus und der Hang der Franzosen zu Blockaden. Uns Zeitgenossen warf er vor, Ökologie gleichzusetzen mit einem generellen Verlust: weniger Konsum, weniger Mobilität, weniger Energie, weniger Bautätigkeit. Dem müsse man begegnen mit mehr Ambition, mehr Verantwortung, mehr Effektivität. Am Ende präsentierte er seinen „city calculator©“, in dem Städtebau zu einer Art Videospiele wird, ähnlich wie Slimcity, aber abstrakter. „Man behauptet, es gäbe kaum mehr Platz in Paris, aber es gibt genug: an den Ufern der Wasserläufe, in den landwirtschaftlich genutzten Zonen, in der Nähe der Flughäfen, der Gleise und der frei stehenden Wohnblocks. Aber nichts davon kann man nutzen, alles wird blockiert, alles wird unter Schutz gestellt.“

Bernardo Secchi und Paola Viganò unterscheiden sich in ihrer Herangehensweise grundsätzlich von den meisten anderen Teilnehmern: keine dominanten Achsen, keine Ringe, keine hauptstädtischen Boulevards, keine Netzwerke, keine Rhizome. Dagegen der Wille zu einer generellen Isotropie. „... kein Projekt, sondern der Hintergrund, auf dem die Projekte der anderen wachsen können...“ Ihr Ansatz ist geografisch, aber nicht minder systematisch (Netzwerke, Maschenweiten), und sie haben sich auf Fragen der Nachhaltigkeit eingelassen: auf das Thema Wasser und auf die Verteilung der Grünzonen innerhalb des metropolitanen Stadtgewebes, um so eine ökologisch angemessene Stadtstruktur zu entwickeln. Drei Eigenschaften sollen ihre Arbeit kennzeichnen: Sie wollen eine „poröse, durchlässige, isotrope“ Stadt und berufen sich auf die Gründungsväter der amerikanischen Demokratie. Isotropie ist für sie das einzig richtige räumliche Abbild demokratischer Strukturen, das Gegenbild zu Hierarchisierung. Was sie vorschlagen, ist keineswegs ein Raster, sondern eine eher verschwommene, organische, feingliedrige, netzartige Struktur, und zwar auf drei Ebenen: Bahnlinien, Metros und Straßenbahnen, Fahrräder und Fußgänger. Städte sollen auf allen Ebenen erschlossen sein und alle Arten von Bewegung zulassen.

Das Flussbett der Seine soll aus seiner Zwangsjacke befreit werden (auch von den Hafenanlagen), und die Seine soll ihren natürlichen, unregelmäßigen, jahreszeitlichen Lauf (einschließlich Hochwasser) wieder aufnehmen. So sähe eine passive, nachgiebige Ökologie aus.

Bilder bleiben hängen

Am 29. April 2009 eröffnete Nicolas Sarkozy die Ausstellung mit den zehn Arbeiten in der Cité de l'architecture et du patrimoine. Er kündigte große Investitionen und bestimmte Maßnahmen an, darunter ein neues regionales Metrosystem, das von allen politischen Gruppen lebhaft begrüßt wurde, und zwar in einem Einvernehmen, das exzellent vorbereitet schien. Nach einigen allgemeinen Bemerkungen „über die grässliche Gewohnheit, Kunst für etwas Überflüssiges zu halten“, und einer Absage an den „Rationalismus, der so einleuchtend und überzeugend daherkommt, dass er am Ende gar über das Leben triumphiert“, und an den „Funktionalismus, der so viel Schaden in unsren Städte angerichtet hat“, hat er, was die Architekten betrifft, alle Positionen kurz zu Wort kommen lassen, dann die Unterschiede verwischt und die Gemeinsamkeiten hervorgehoben. Polyzentrische Stadt, Weltstadt, Stadt über der Stadt, die Notwendigkeit architektonischer Zeichen, die Erschließung von allen und nach allen Seiten, Mischung, Deregulierung, grüne Korridore, dichte Stadt, poröse Stadt – es gab praktisch keine Idee, die nicht in Erwägung gezogen wurde. „Was mich dabei verblüfft“, sagte er, „ist, dass sie sich nicht widersprechen, sondern ergänzen.“

Konsens also, über die verschiedenen Prinzipien hinweg. Auch über die Träume der Architekten von magischen Orten, von Wunschstädten, „warum Türme verbieten, wenn sie schön sind“, von der Symbiose zwischen Stadt und Natur, von hängenden Gärten auf den Dächern und Häusern auf Stützen. Die soziale Frage blieb ausgespart, auch bei den meisten Architekten. Die Zeit gehört nicht mehr den Vororten, nicht mehr den „Grands Ensembles“, nicht mehr der Stadt als politischem Raum, nicht mehr der Behebung städtischer Missstände, nicht mehr den frommen Wünschen. „Paris wird keine Agglomeration mehr sein, sondern eine Stadt, in der man nicht mehr über Vororte spricht.“

Man darf gespannt sein, was aus diesem Experiment hervorgeht, das von Meisterhand in die Wege geleitet wurde. Wir leben in einer Zeit, in der, wenn auch zögerlich, sowohl liberales wie dirigistisches Gedankengut laut wird, für das die richtige Architektur noch zu finden ist. Dazu noch in einer globalisierten Welt, die sich im Konkurrenzkampf befindet, überschattet von mehreren Krisen, die noch zu lösen sind. Einige Themen klingen nach (Verdichtung, Ökologisierung, Deregulierung), einige Bilder bleiben hängen. Vielleicht aber ist die Angst vor der Stadt, vor der Zukunft der modernen Metropolen etwas kleiner geworden.



Finn Geipel (LIN); Roland Castro (Atelier Castro Denis-sof Casi); Paul Chemetov (Co-Präsident des Wissenschaftsrats Grand Paris); Pierre Veltz (Direktor des Programms Grand Paris); Anne Hidalgo (stellvertretende Bürgermeisterin von Paris für den Bereich Stadtentwicklung); Winy Maas (MVRDV).