

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Band: 15 (1961)

Heft: 5: Kirchliche Bauten = Bâtiments ecclésiastiques = Ecclesiastical buildings

Artikel: Die Umgestaltung eines Sektors von Paris = La remodelation d'un secteur de Paris = Reorganization of a sector of Paris

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-330758>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Umgestaltung eines Sektors von Paris

La Remodelation d'un secteur de Paris
Reorganization of a sector of Paris

Studien 1959—60



1



2

Wenn man die städtebaulichen Probleme von Paris lösen will, muß vor allem der über der Hauptstadt lastenden Erstickungsgefahr Einhalt geboten werden. Daher sollte man gleich am Anfang sein Augenmerk auf die Dezentralisationsversuche richten.



3

Doch muß man zweifellos auch innerhalb der Grenzen von Paris, das unter allen Umständen die erste Stadt Frankreichs bleiben wird, gleichzeitig gewaltige Anstrengungen zur Wiederherstellung, zur Sanierung und zum Neuaufbau machen. Die Menschen der zweiten Jahrhunderthälfte können nicht mehr in einer Stadt von ehemals zirkulieren, arbeiten oder leben, die an ihrem Sättigungspunkt angelangt ist. Ein Städtebau, der es den Menschen erlauben könnte, auf wirkliche Weise zusammenzuarbeiten, und jedem Individuum ein seinen Wünschen und Bedürfnissen entsprechendes Privatleben zusichert, ist der Gegenstand der allgemeinen Umfragen, die durch das Beispiel Le Corbusiers angeregt wurden.

1
Handwerkerhof an der Rue Delesseux.
Impasse Artisan de la rue Delesseux.
Blind alley with craftsmen's shops on Rue Delesseux.

2
Quai de Jemmapes und Rotonde de Cn. Ledoux.
Quai Jemmapes et Rotonde de Cn. Ledoux.
Quai de Jemmapes and rotunda of Cn. Ledoux.

3
Am Kanal St. Martin.
Sur le canal St.-Martin.
On the Canal St. Martin.

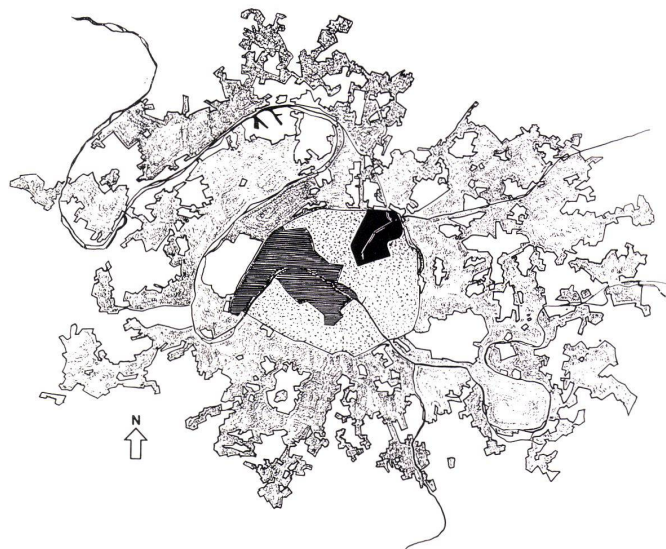
Die vorliegende Studie will lediglich für einen vorhandenen Abschnitt der Stadt in ihrer jetzigen Form eine Umgestaltung vorschlagen.

Sicherlich würden die Zahl und die Vielfalt der zu stellenden und zu lösenden technischen, administrativen, finanziellen und juristischen Probleme langwierige und minutiöse Umfragen durch Spezialistenteams erfordern. Sicherlich sollte sich die Studie über einen Sektor von Paris, um volle Gültigkeit zu besitzen, in einen vorgängig gutgeheißenen Gesamtplan einfügen können.

4
Lage des geplanten Abschnitts in der Agglomeration von Paris 1:400 000.
Situation du secteur planifié dans l'agglomération de Paris.
Location of the planned section in the Paris agglomeration.

Wir glauben jedoch, daß beim gegenwärtigen Stand der Dinge dasjenige aufgezeigt werden muß, was getan werden könnte. Eine neue Sicht muß sich eröffnen. Und es ist unser Wunsch, an ihrer Verwirklichung mitzuhelfen.

Der Sektor, der den Gegenstand dieser Studie bildet, umfaßt einen Teil des 10. und 19. Stadtbezirks im Nordosten von Paris. Er betrifft die Quartiere Pont de Flandre, la Villette, Amérique-Combat, Saint-Vincent-de-Paul, Porte Saint-Martin, Hôpital Saint-Louis und erstreckt sich von den Buttes Chaumont bis zu den Geleisen des Ostbahnhofs, von der Place de la République bis zu den Schlachthäusern von la Villette.



4

Die Einheit des Sektors ist durch die ihn durchfließenden Wasserwege gegeben: durch den Kanal Saint-Martin und das Bassin de la Villette, in das der Kanal de l'Ourcq und der Kanal Saint-Denis einmünden. Der Sektor umfaßt 500 ha und zählt 170000 Einwohner. Seine Bevölkerungsdichte (340 Einwohner pro ha) liegt ein wenig unter dem Mittel von ganz Paris (360 Einwohner).

Die Pariser Agglomeration (Abb. 4)

Die Quartiere im Zentrum und im Westen von Paris sind heute erstarrt. Die historisch oder künstlerisch wertvollen Denkmäler oder Straßenfluchten, die weltberühmten Straßen,

Plätze oder Quais der Stadt, kurz: die massigen und dichtgedrängten Bauten nehmen dort zuviel Platz ein, als daß die städtebaulichen Einrichtungen nicht überall an beträchtliche Hindernisse stießen. Hier ist Vorsicht am Platz. Andererseits ist es möglich und wünschenswert, die im Halbkreis um dieses bevorzugte Zentrum angelegten Quartiere kühn umzuformen. Dies ist um so notwendiger, als die meisten Zufahrtswege zur Hauptstadt, nachdem sie traurig die wuchernden Banneilen durchquert haben, Gefahr laufen, wie in Flachsenhälsen erdrosselt zu werden.

Der Kanal im Jahre 1816

Vergessen wir nicht, daß Paris noch vor 150 Jahren in seinem Befestigungsgürtel Generalpächter hielt. So verbanden im erwähnten Sektor die Kanäle St. Martin und St. Denis inmitten landwirtschaftlicher Gebiete Dörfer mit der Stadt.

Man versteht, daß die allgemeinen Läden und die für die Versorgung der Hauptstadt bestimmten Lagerhäuser außerhalb des Befestigungsgürtels diesen Transportadern entlang gebaut wurden. Aber hat dies bei der heutigen Ausdehnung der Agglomeration noch einen Sinn?

Man muß Paris für die Pariser zurückerobern!

Gegenwärtiger Stand (Abb. 5)

Welches Gesicht zeigt heute der nordöstliche Sektor von Paris, wie er eben umgrenzt wurde?

Der Sektor scheint heterogen. Es gibt dort ziemlich viele Wohnbauten: die 7geschossigen Wohnhäuser und einige neue Häuserblöcke stehen in der Nachbarschaft von 1- oder 2geschossigen Häusern. Die sanitären Anlagen sind hier besonders rückständig. Die mit den Wohnungen unentwirrbar verbauten Werkstätten der Handwerker und Kleinindustrien machen jenen den Platz streiftig. Die von Schuppen verschluckten und durch schlecht gepflasterte Gäßchen zugänglichen Höfe bilden dort die Regel (Abb. 1). Die Fabrikschlote erheben sich über die Giebel hinaus. Die von den Kanalkähnen bedienten Lagerhäuser stehen mit ihren trostlosen Backsteinmauern und Kohlenhaufen nebeneinander. Die allgemeinen Läden bilden den Eingang zum Bassin von la Villette. Diese Werkstätten, Fabriken oder Lagerhäuser bedecken eine Bodenfläche von mehr als 150 ha. Die Bahngelise (Hauptlinie oder Gürtellinien) reißen die Häusergruppen willkürlich auseinander.

Die Grünflächen beschränken sich auf einige öffentliche Plätze längs der Schleusen oder auf einige Bäume auf den Plätzen. Wenn man diesem Sektor die Hälfte der Fläche der Buttes Chaumont zuteilt, machen die Grünflächen 3,5% der Bodenfläche aus. Endlich sind auch die Schuleinrichtungen besonders ungenügend, weil alle sieben Quartiere kein einziges Gymnasium besitzen.

Der Verkehr ist wie auf allen nordsüdlichen Verkehrsadern von Paris schwierig. Die Fahrzeuge, die von Châlons durch die Porte de Pantin oder von Soissons durch die Porte de la Villette her kommen, begegnen vor dem Ostbahnhof dem Zustrom der Vorstädter, die ihre Züge erreichen wollen. Endlich blockieren die Lastwagen, welche die Lagerhäuser bedienen, und die Fahrzeuge, welche Straßen und Quais benützen, den Verkehr vollständig und machen dadurch die Wohnungen des Quartiers lärmig und ungesund.

Die historischen Denkmäler sind selten. Außer der Kirche Saint-Laurent vor dem Ostbahnhof sind nur einige Teile des Hôpital Saint-Louis und die von Ledoux erbaute Barrière de la Villette bemerkenswert. Die

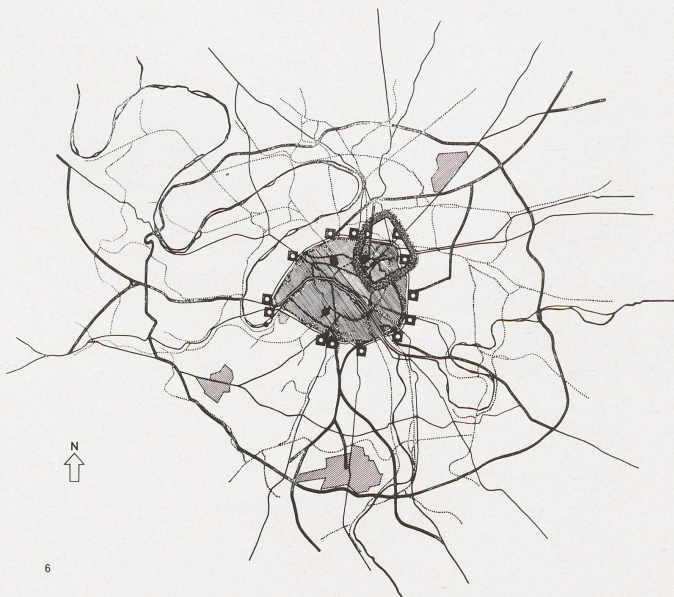


5 Gegenwärtiger Zustand im geplanten Abschnitt 1:35000. Etat actuel dans le secteur étudié. Present state of planned section.

- Lagerbauten, Werkstätten und Fabriken / Entrepôts, ateliers et usines / Warehouses and factories
- Ungesundes Wohngebiet / Habitation insalubre / Unhealthy living quarters
- Altes Wohnquartier / Habitation vétuste / Outmoded residential district
- Grünfläche / Espace vert / Green zone
- Friedhof / Cimetière / Cemetery
- Eisenbahn / Voie ferrée / Railway line
- Hochbahn / Métro aérien / Elevated railway
- H Denkmal / Monument historique / Historical monument
- 1 Kirche St. Laurent / Eglise St.-Laurent / St. Laurent Church
- 2 Ringzone Laviette / Barrière de Laviette / Laviette barrier
- 3 Spital St.-Louis/Hôpital St. Louis/St. Louis Hospital

6 Der geplante Abschnitt innerhalb des Verkehrsnetzes von Paris 1:400000. Secteur planifié dans le réseau circulatoire de Paris. The planned section within the Paris traffic network.

- Autobahn / Autoroute / Express highway
- Eisenbahn / Voie ferrée / Railway line
- Flugplatz / Aéroport / Airport
- Hochbahnstation / Station de l'air / Elevated railway station
- Parkplatz in der Vorstadt / Parking des hôtels suburbains / Suburban parking area



Pariser kennen diese Bauten fast gar nicht, weil sie wegen der schlechten Zufahrtsstraßen benachteiligt sind.

Andererseits sollte man als bemerkenswertes Gelände die Kanalufer und die berühmten Übergänge berücksichtigen, die würdig sind, die Achse der neuen Planung zu werden.

Einige Zahlen

Zahl der Motorfahrzeuge	1938	400000
	1959	1000000
Öffentliche Parkplätze	1938	220000
	1959	207000
Zahl der gleichzeitig zirkulierenden Fahrzeuge		40000
Jährliche Neumatrikulierungen		150000
Länge des Straßennetzes		1200 km
Länge des Straßennetzes im geplanten Abschnitt		100 km

Grünflächen	1 m ² pro Einwohner in Paris
Grünflächen	9 m ² pro Einwohner in Rom und London
Grünflächen	13 m ² pro Einwohner in Berlin
Grünflächen	25 m ² pro Einwohner in Wien
Grünflächen	50 m ² pro Einwohner in Washington
Grünflächen	150 m ² pro Einwohner in Los Angeles

Zugang von Paris (Abb. 6)

Die gegenwärtig über die Verbindungswege der Pariser Agglomeration durchgeführten Studien umfassen ein System von Radial- und Ausweichstraßen, welche die bestehende Infrastruktur ergänzen. Beim gegenwärtigen Stand der Dinge drängt sich der Bau großer Parkierungsplätze auf, die mit Hotels verbunden sind, die an allen Einfahrten von Paris stehen. Wenn sich eines Tages der Fahrzeugverkehr im Stadttinner wieder normalisiert, werden diese reservierten Flächen vorsorglich für neue Wohnungen frei. Es wäre eine Barbarei, die Autofahrer zwingen zu wollen, die Stadt unterirdisch zu durchqueren. Sie haben wie die Fußgänger ein Anrecht auf Luft und Aussicht. Aber es scheint, daß ausnahmsweise zwei Tunneldurchgänge nordsüdlicher Richtung auf beiden Seiten des historischen Kerns von Paris gefunden werden könnten.

Die Untergrundbahn muß vervollkommenet, ausgedehnt und mit Schnelllinien versehen werden. Die Bahnhöfe sollte man jedoch belassen, wo sie sind, weil sie die Reisenden in die Zentrumsquartiere befördern. Aber das Entfernen der Güterbahnhöfe und das Verschwinden der Dampflokomotiven ermöglichen es, die Geleise zu überdecken und besonders für Flughäfen geeignete Bodenflächen zu gewinnen, denn es werden in den nächsten Jahren leichte und geräuschlose Flugmaschinen in Betrieb genommen.

Studium der Zoneneinteilung (Abb. 7)

Es ist möglich, auf Grund des bereits Bestehenden und der Situation im studierten Sektor von Paris einen Zoneneinteilungsplan vorzuschlagen.

Man dürfte übereinkommen, den Verwaltungen den 7. Bezirk, den Geschäftsbüros den 2., 8. und 9. Bezirk, der Universität und den dazugehörigen Gebäuden den 5., 6. und 13. Bezirk zuzuteilen.

Der hier zur Betrachtung stehende Abschnitt kann also dem Wohnungsbau vorbehalten bleiben. Die Handwerker werden mit Vorteil im Südwesten untergebracht (Quartiers de la République und du Temple). Die Industrien, die nicht in die Provinz und zu den Lagerhäusern umsiedeln können, werden ganz natürlicherweise außerhalb der Boulevards des Maréchaux an den heute so schlecht ausgenützten Ufern des Kanals St. Denis Platz finden.

In dieser Anordnung bilden der Kanal St. Martin, dessen für Fahrzeuge verbotene Quais für die Spaziergänger und den Handel reserviert werden, und das vergrößerte, für Wohnkolonien und Sportplätze vorgesehene Bassin de la Villette die Achse. Nicht weit

vom jetzigen Stalingradplatz entfernt werden in einem wichtigen Verwaltungszentrum bisher verstreute Dienststellen neu gruppiert: städtische Ämter, Versicherungs- und Kalandienststellen usw. In seiner Nähe werden Museen, Kulturzentren und ein Hochhaus für die Quartierbüros gebaut. Am Rande der noch nicht eingerichteten Quartiere zwischen dem Ostbahnhof und la République werden große Geschäftshäuser errichtet. Beidseitig des Kanals werden auf gewissen Stufen der Abhänge, die zu den Buttes Chaumont führen, die Wohnquartiere angelegt, die alle in ihrem Zentrum Schulhäuser, Kirchen, Gebäude für Freizeitbeschäftigung, Spielplätze und alle notwendigen Arbeitsstellen enthalten. Die Reorganisation des Bodens wird es erlauben, die wichtigen und notwendigen Arbeiten des Straßenverkehrs zu verwirklichen: große Achsen, die zu den Toren von Paris führen — Aufspaltung des westlichen Zweiges der nördlichen Autostraße in innere und äußere Ausweichstraßen — Anlage von Kreuzungen — Differenzierung der Fahrwege (großer Verkehr — peripherer Quartierverkehr — Zugangswege zu den Gebäuden — Parkierungsplätze — für die Fußgänger reservierte Wege und Plätze). Unter Terrain sollen systematisch Anlagen auf verschiedenen Niveaus angelegt werden mit Garagen, Parkplätzen sowie die verschiedenen Verteilnetze für die Lebensmittelversorgung.

Bevölkerungsdichte

Die Meinungen über die wünschbare städtische Bevölkerungsdichte sind sehr verschieden. Gewisse Leute raten, die Zahl von 100 Einwohnern pro ha nicht zu übersteigen; andere empfehlen, bis 1000 oder 2000 Einwohner pro ha zu gehen. Es ist zu bemerken, daß diese Zahlen auf große Wohneinheiten angewendet werden, ohne genaue Abgrenzung der in Betracht gezogenen Fläche. Die Bedeutung dieser Zahlen ist jedoch verschieden, ob die in Betracht kommenden Wohnbauten am Rande einer Siedlung oder aber am Rande eines Waldes stehen. Deshalb glauben wir, daß es falsch wäre, in dem untersuchten Sektor die gegenwärtige Dichte von 340 Einwohnern pro ha beträchtlich überschreiten zu wollen. Um die Neuansiedlung zu erleichtern, könnte man die Bevölkerungsdichte auf das gleiche Niveau von ganz Paris bringen, das heißt auf 360 Einwohner pro ha, was für den Sektor 180000 Einwohner bedeuten würde. Um die nötige Bodenfläche für den Verkehr, die sanitären Anlagen oder die gute Luft- und Sonnenlage der Wohnungen zu sichern, sind systematisch Hochhäuser zu bauen.

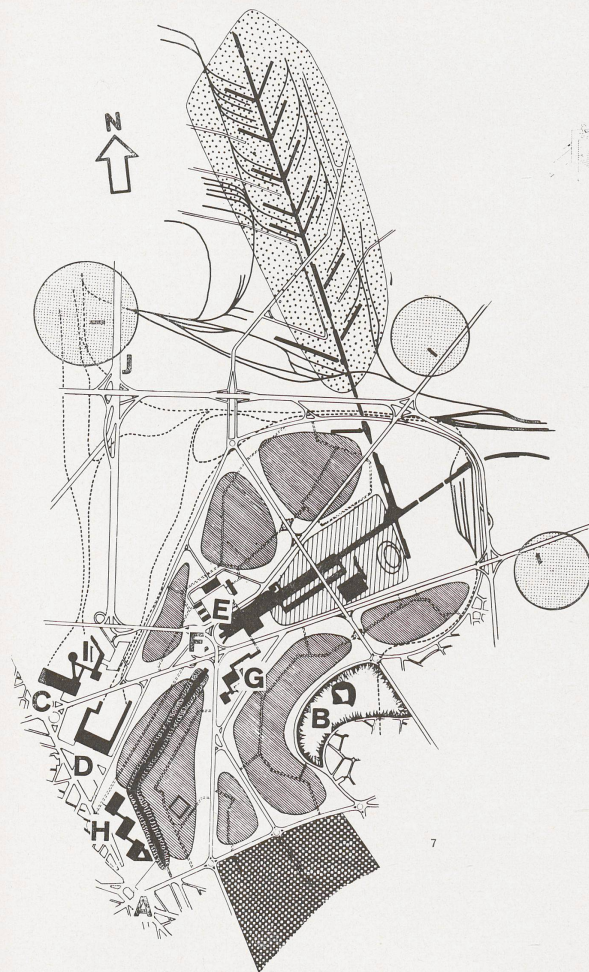
Bevölkerungsdichte einiger Großstädte

	Einwohner pro ha
Paris	360
Buenos Aires	179
Moskau	149
Tokio	124
London	109
New York	100
Stockholm	43
Wien	39

Bebauungsplan (Abb. 8)

Verwaltungszentrum

Ein Festplatz mit einer gleich großen Fläche wie die Place de la Concorde, der für die Fußgänger reserviert ist und Sicht auf das Bassin de la Villette gewährt, verbindet die Verwaltungsbauten für die Behörden. Er überdeckt verschiedene technische Untergeschosse und Parkplätze für Fahrzeuge. Verschiedene Zufahrtsstraßen und Plätze mit kurzer Parkierungszeit umgeben die Gebäude.



7 Zonenplan 1:35000.

Plan zoning.
Zoning plan.

- Wohnquartier / Habitation / Residential district
- Sportgelände / Terrain de Sport / Sports grounds
- Erholung und Geschäftszentrum / Détente et commerce / Recreation and shopping
- Handwerker / Artisanat / Skilled workers
- Lagerbauten / Entrepôts / Warehouses
- Parkflächen in den Vorstädten / Parking suburban / Suburban parking

- A Place de la République
- B Buttes Chaumont
- C Nordbahnhof / Gare du Nord
- D Ostbahnhof / Gare de l'Est
- E Geschäftszentrum / Centre administratif / Administrative centre
- F Büros / Bureaux / Offices
- G Kulturzentrum / Centre culturel / Cultural centre
- H Warenhäuser / Grands magasins / Department stores
- I Hochbahnstation / Station de l'air / Elevated railway station
- J Autobahn Nord / Autoroute du nord / North Express Highway

8 Plan der Umgestaltung 1:35000.

Plan d'aménagement.

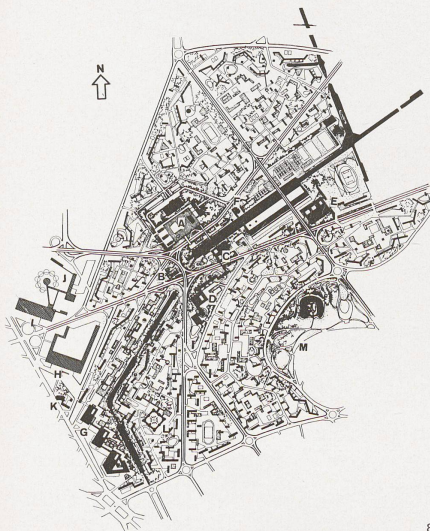
Reorganization plan.

- A Verwaltungszentrum / Centre administratif / Administrative centre
- B Büros / Bureaux / Offices
- C Museum / Musée / Museum
- D Kulturzentrum / Centre culturel / Cultural centre
- E Sportzentrum / Centre sportif / Sports centre
- F Rotonde de Ledoux / Rotunda de Ledoux
- G Warenhäuser / Grands magasins / Department stores
- H Ostbahnhof / Gare de l'Est
- I Nordbahnhof / Gare de Nord
- J Hochbahnstation / Station de l'air / Elevated railway station
- K Kirche St. Laurent / Eglise St.-Laurent / St. Laurent church
- L Spital St. Louis / Hôpital St.-Louis / St. Louis hospital
- M Buttes Chaumont

9 Die geplante Überbauung am Kanal St.-Martin.

Secteur planifié sur le canal St. Martin.

Planned section on Canal St. Martin.



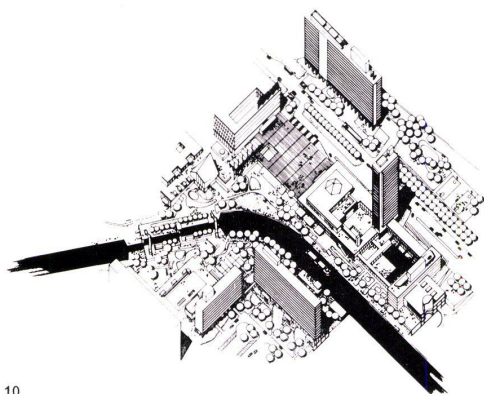
Seite 187 / Page 187

10 und 11
Das neue Gesicht am Kanal St. Martin.
Le nouveau visage du canal St.-Martin.
The new landscape along Canal St. Martin.

12 und 13
Normalgrundriß des für die Handwerker bestimmten Platzes 1:2250.

Plan type de place réservée aux artisans.
Standard plan of area reserved for artisans.

- A Laden-Werkstatt / Boutique / Shop
- B Atelier / Workshop
- C Café
- D Straße / Rue / Street
- E Wohnungen / Logements / Flats
- F Unterirdische Garagen / Garages souterrains / Underground garages



10

Ein Haupteingang ermöglicht den Zugang auf dem Niveau des Festplatzes.

Büroturm

Das ist das höchste Gebäude. Empfangshallen, Bars und Hörsäle sind in den untern Geschossen untergebracht. Die Zufahrt und die Parkplätze der Autos sind unterirdisch.

Kulturzentrum

Es umfaßt eine Anzahl Theater- und Kinoräume, Bibliotheken und Versammlungslokale. Für die Jugend und die verschiedenen Vereine stehen hier Räumlichkeiten zur Verfügung. Gärten und Anlagen schirmen es vom Verkehrslärm ab.

Museum

Es spiegelt sich im Bassin de la Villette. Große Gärten gestatten Freilichtausstellungen.

Sportzentrum

Es umfaßt ein Stadion mit 30000 Plätzen, eine Eislaufbahn, Schwimmbekken, Trainingsplätze für Fußball und Rugby, verschiedene Turnhallen und Turnplätze, Korbball- und Tennisplätze, ein Wasserbecken für Rudersport mit Zuschauertribüne usw.

Spiele und Spazierwege

Zwischen den neuen Wohnblöcken findet man überall Anlagen, Rasenplätze, Trainingsplätze und Spielgärten für Kinder. Die Quais längs dem Kanal bilden eine einzige lange Promenade. Die Fahrzeuge werden von diesen friedlichen Zonen ferngehalten.

Bahnhöfe

Der Nordbahnhof und der Ostbahnhof entwickeln sich in gegenseitiger Abhängigkeit. Gemeinsame Dienststellen werden neu gruppiert. Die Geleise werden überdeckt; hinter dem Nordbahnhof bleibt der Platz für einen Flugplatz reserviert.

Handelszentrum

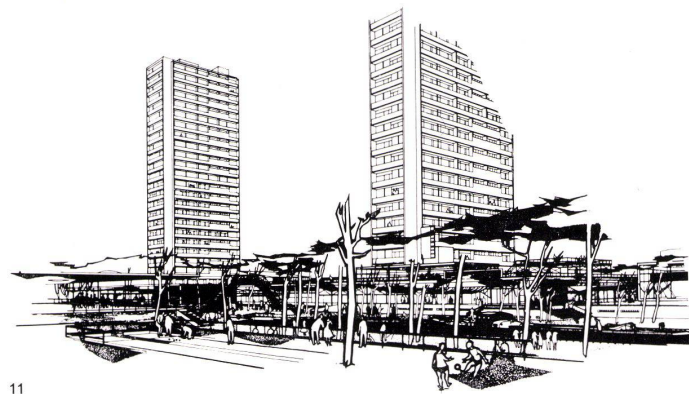
Es wird einerseits durch große, vom Boulevard Magenta aus erreichbare Wohnhäuser begrenzt und setzt sich in verschiedenen Geschäften auf den Terrassen fort, die den Kanal St. Martin beherrschen, andererseits durch eine Anzahl Läden, Cafés, Restaurants und Vergnügungslokale, die sich auf zwei oder drei Ebenen die ganze Quailänge entlang aneinanderreihen.

Baudenkmäler

Bei der Kirche St. Laurent und bei den historischen Quartieren des Hôpital St.-Louis werden die Zugänge freigelegt, so daß die Bauwerke voll zur Geltung kommen. Die Dienstzweige des Spitals werden modernisiert und in verschiedenen Nebengebäuden neu gruppiert. Der nicht dem Ausmaß eines modernen Verkehrsknotens entsprechende Rundbau von Ledoux wird ans Ufer des Bassins de la Villette versetzt und in ein Restaurant umgewandelt.

Wohnungen

Die Wohnungen sind auf verschiedene Zonen verteilt und der Gesamtkomposition fest ein-



11

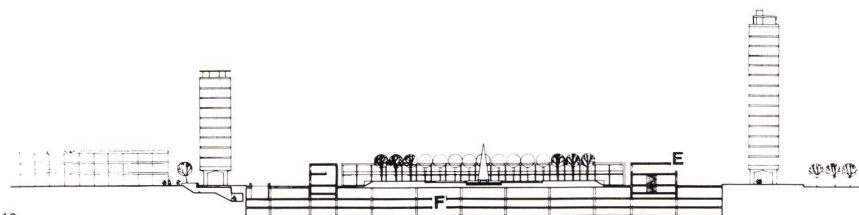
Perspektive (Abb. 9)

Der Kanal St. Martin fließt zwischen zwei den Fahrzeugen nicht zugänglichen Quais, die als Terrassen, Spazierwege und Spielplätze angelegt sind, und verschwindet unter dem Boulevard Richard Lenoir und mündet ins Bassin de l'Arsenal. Von den über ihnen gelegenen Läden, Cafés oder Restaurants aus sieht man die Kanalkähne dahingleiten, die nicht mehr von den alten Dreh- oder Hebebrücken aufgehalten werden. Im Hintergrund erheben sich die Wohnhäuser. Eine Anzahl von Wohnhochhäusern bildet eine strenge Ordnung über der lebendigen Unordnung der Läden. Der Büroturm am Horizont bildet das Zentrum des Sektors.

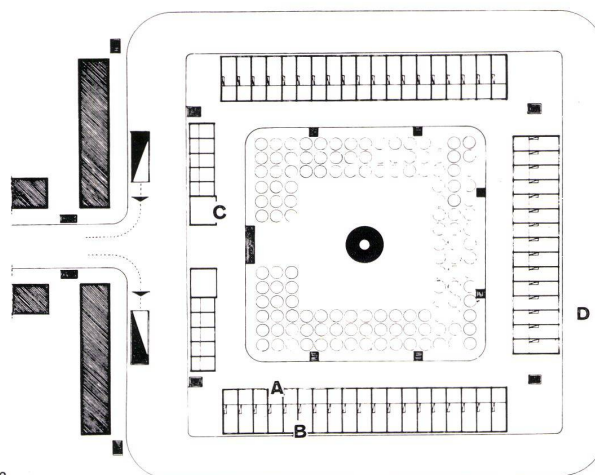
Rechts im Vordergrund sind die schönen Fassaden des Hôpital S.-Louis sichtbar geworden. Hinter den historischen Baukörpern haben die modernisierten Spitaldienststellen Platz finden können. Links öffnen sich die großen Warenhäuser nach einer Seite auf eine belebte Straße; auf der andern Seite lassen sie eine Gruppe von Geschäften und dazugehörigen Läden kaskadenartig über die Ufer fallen.

Gestaltung der Ufer (Abb. 10 und 11)

Der Kanal St. Martin biegt gegen Süden ab und durchfließt zwei Schleusen. Dies ermöglicht eine Verbreiterung der Terrassen und der Gärten, welche die Schleusen umsäumen.



12



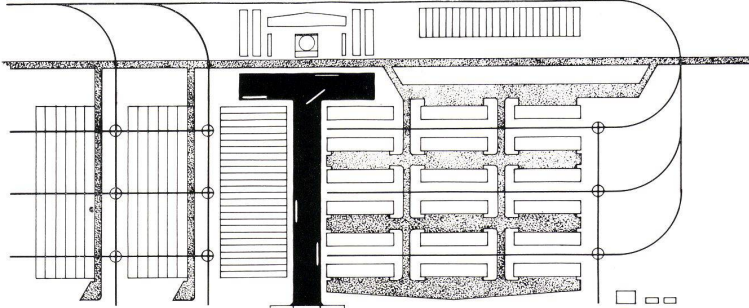
13

Die Fahrzeuge bedienen die Gebäude von der Hinterseite her und können nötigenfalls bis zu den Türen der Wohnhäuser gelangen. Aber die Untergeschosse sind eher dafür eingerichtet, die Fahrzeuge aufzunehmen. Diese unterirdischen Parkieranlagen sind durch breite Treppen direkt mit den Freizeitbeschäftigungs- und Handelszentren, die über dem Wasserniveau gebaut sind, verbunden. Es besteht kein Grund, alle diese Bauten gleichartig und eintönig zu bauen.

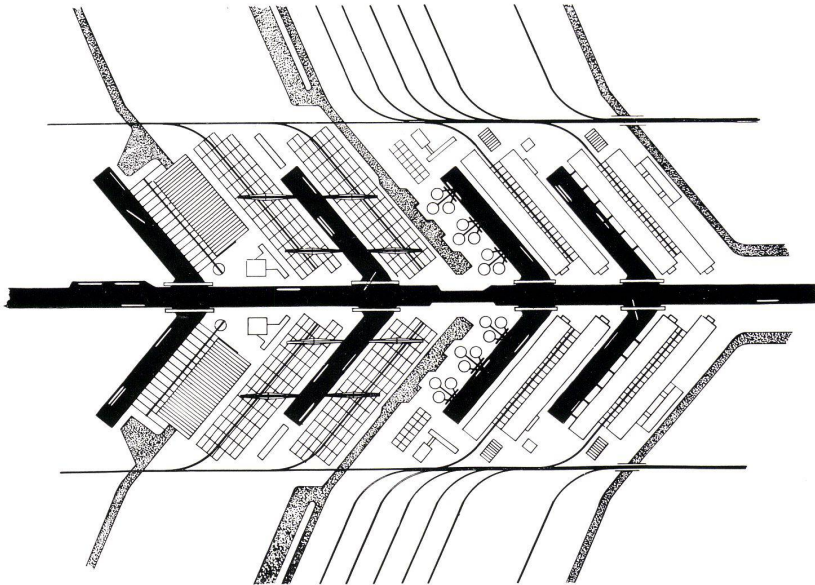
Gegenwärtig haben die parkierenden Fahrzeuge praktisch das Monopol auf die Kanalufer, während die Wohnhäuser mit engen Höfen zwischen den Lagerhäusern und dem Verkehrsstrom ersticken.

Wir wollen hingegen die Quais verbreitern, sie für die Fußgänger reservieren und sie in Stufen anlegen, unter denen sich Untergeschosse für technische Netze und Parkieranlagen einrichten lassen. Dann ergeben sich wieder Verkehrsmöglichkeiten auf den Verbindungsstraßen, und die Lebensfreude erwacht wieder am Ufer des Wassers und in den luftigen Wohnungen, die eine herrliche Aussicht bieten.

Am Fuße der Übergänge finden sich dem Kanal St. Martin entlang die Kinder und Greise, die Boulespieler und Angler im Schatten der Bäume zusammen, fern von Staub und Auspuffgasen.



14

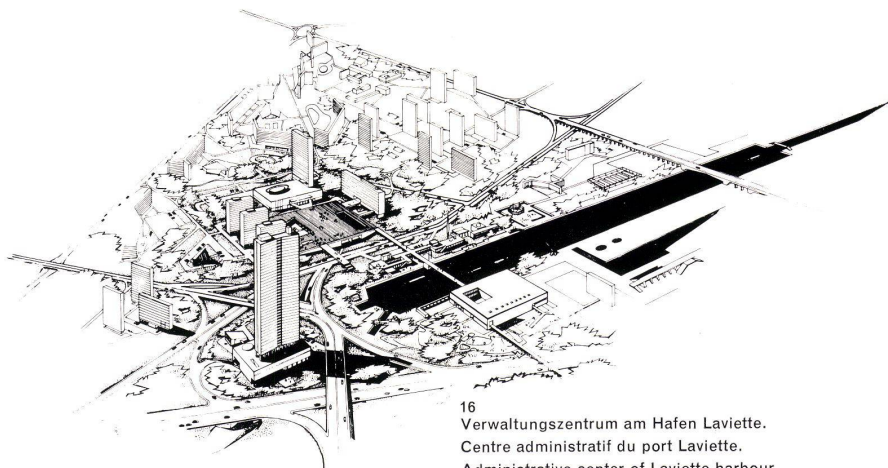


15

14 und 15

Hafenanlagen am Kanal St.-Denis mit Lagerplätzen, Lagerhäusern, Lagerstraßen und Industriegeleisen 1:10 000. Installations portuaires sur le canal St.-Denis avec entrepôts, terrains de dépôt, routes correspondantes et voies ferrées.

Harbour installations on Canal St. Martin with warehouses, depots, corresponding streets and industrial railways sidings.



16

Verwaltungszentrum am Hafen Laviette. Centre administratif du port Laviette. Administrative center of Laviette harbour.

Die Cafés und Restaurants mit ihren Terrassen, die Läden mit ihren Schaufenstern und die Theater- und Spielsäle mit ihren Wandelgängen sorgen vom Morgen bis zum Abend für die Belebung dieser städtischen und zugleich ländlichen Umgebung.

Handwerker-Boutiquen (Abb. 12 und 13)

Die Handwerker sind nicht die auf Zeit mehr oder weniger verdammten Überlebenden einer untergegangenen Epoche. Sie bewahren eine Schaffens- und Lebensfreude, von denen die Hauptstadt profitiert. Leider ist ihre oft in Häuserblöcken improvisierte Unterkunft fast immer ungenügend. Diese Handwerker lieben es, ihre Arbeit und ihre Zeiteinteilung frei zu gestalten, und arbeiten oft zu Hause in der Familie.

Unser Vorschlag geht dahin, ihnen Siedlungen zuzuweisen, deren genaue Gestalt von der bezeichneten Baustelle abhinge. Im Zentrum ist ein bepflanzter Platz vorgesehen, auf den sich die Läden öffnen. Die Kunden gelangen dorthin, nachdem sie ihren Wagen im Untergeschoß zurückgelassen haben. Die Lieferwagen können die Werkstätten, welche diese Läden verlängern, von der Hinterseite her bedienen. Im Obergeschoß befinden sich die Wohnungen, im Untergeschoß die Garagen.

Hafenanlagen (Abb. 14 und 15)

Nach der Umgestaltung können zwischen Paris und St.-Denis auf beiden Seiten des Kanals wichtige Bodenflächen frei gemacht werden. Die Lagerhäuser, die sich schon dort befinden, und diejenigen, die man später aus Paris hinausgedrängt hätte, könnten sich dort um das System der Verbindungswege organisieren, die hier auf glückliche Weise zusammenlaufen, aber schlecht ausgenutzt werden. Die nebeneinander angelegten Straßen und Eisenbahnen sowie die für das bequeme Manövrieren der Kanalkähne von 38,5 m Länge vorgesehenen Binnenhäfen würden, ohne eine tote Zone zu hinterlassen, die bedeckten Hallen, die Lagerplätze, die Silos und Magazine bedienen. Kräne und Drehbrücken könnten ihre Wirksamkeit voll entfalten.

Perspektive (Abb. 16)

Das von diesen Lagerhäusern befreite, verlängerte und durch ein Bassin für Rudersport doppelt vergrößerte Bassin de la Villette wird vor allem eingefügt in die Gesamtheit des sportlichen Lebens. Nichtsdestoweniger kann ein Museum an seinen Ufern seine Freilichtausstellungen durchführen, und die auf eine von Wassergräben umgebene Terrasse versetzte alte Barrière de la Villette wird zum Beispiel ein bevorzugtes Restaurant. Der Büroturm und das Verwaltungsgebäude mit seiner großen, mit einem Wasserspiegel geschmückten Fußgängerterrasse (beide im Untergeschoß mit geräumigen Garagen versehen) passen zum Ausmaß der Straßenknoten, welche die heutige Verkehrsgeschwindigkeit und -dichte erfordern.

Es ist vor allem die Dimension, die den Charakter einer Großstadt ausmacht. Sobald die Tiefe der Straßenfluchten, die große Ausdehnung der freien Räume, die eindrucksvolle organische Nebeneinanderreihung der Gebäude von jeder Kreuzung oder von jedem Fenster spürbar gemacht werden können, so ist ein Schritt getan. Der Städter, weit entfernt, in einem Ameisenhaufen zu ersticken, wird sich endlich der Weite bewußt, welche die Entwicklung der Welt in allen Bereichen ausmacht. Er kostet nur um so besser die Intimität seiner Wohnung und das Angenehme eines Spazierganges am Ufer des Wassers aus.