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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 17 (1963)

Heft: 5: Frankreich baut = France construit = France builds

Artikel: "Paris Spatial"

Autor: Kannegiesser, Joachim / Friedman, Yona

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-331609

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

«Paris Spatial»

Das Projekt «Paris Spatial» (Raumstadt Paris) des ungarischen Architekten Yona Friedman soll auf dem gleichen Raum Platz für 10 Millionen weitere Pariser schaffen.

Die «Rentrée» nach den langen Sommerferien der Franzosen ließ Paris beinahe von heute auf morgen als einen wahren Hexenkessel erscheinen, in dem sich offensichtlich noch weitere Tausende von Automobilen zu den bisher vorhandenen Hunderttausenden zum täglichen Kampf auf den Boulevards und in den engen Gassen und Straßen der alten Stadtteile treffen. In der Metro empfindet man das gleiche: Haben sich die Pariser in den Sommermonaten um weitere ... zigtausend vermehrt? Beides ist wahrscheinlich der Fall: Zu den ständig aus der Provinz und aus dem fernsten Ausland nach dem leuchtenden Zentrum Frankreichs Strebenden treten nun auch noch Tausende von Algerienheimkehrern, die sich hier bei Verwandten niedergelassen haben, weil das Leben für sie – wenn schon nicht mehr in Algerien – nur noch in Paris lebenswert erscheint. Ja, und wenn die europäische Politik in nächster Zeit zu greifbaren Ergebnissen reift, dann dürfte Paris überdies noch Hauptstadt eines vereinten Europas werden. Im Pariser Stadtrat zerbricht man sich jedenfalls schon den Kopf darüber, wo und wie eventuell die europäischen politischen Institutionen unterzubringen seien, und mit ihnen ihr ziviler Anhang, der den mutmaßlichen Zuwachs noch um das Drei- bis Vierfache steigern dürfte. Eine Katastrophe ist vorauszusehen, wenn nicht Paris innerhalb der nächsten Jahre durch ganz umwälzende städtebauliche Maßnahmen Platz für weitere Millionen auf dem gleichen Raum zu schaffen vermag!

Das Problem ist allerdings nicht neu für Paris: Seit Jahren, ja Jahrzehnten tauchen angesichts des ständigen Anschwellens der Stadt immer wieder Projekte für ein «aménagement de Paris» auf, zu deren Autoren auch Le Corbusier gehört. Was hat man nicht alles vorgeschlagen:

1. Einige wollen dem Weg des geringsten Widerstandes folgen und die Stadt sich einfach «radiozentrisch» ausbreiten lassen, was einer Fortsetzung des derzeitigen Trends gleichkäme, der mangels anderer Möglichkeiten, Pläne und Realisierungen der einzig naturgegebene war. Er bedingt leider riesige Ausgaben für die Infrastruktur, das Straßennetz, die öffentlichen Verkehrsmittel, die Verwaltung, das Schulwesen, die Wasser-, Energie- und Fernmeldeleitungsnetze, die mit der Ausdehnung der bewohnten Fläche Schritt halten müssen. Unverhältnismäßig hohe Kosten und Verluste an «nützlicher» Zeit (für die Arbeit wie für die Erholung) müssen hierbei in Kauf genommen werden, wenn für Millionen die täglichen Wege immer länger werden. Wege auf Straßen, die zweimal am Tage übervölkert sind, aber kein wirkliches Leben mehr kennen, weil die Überfüllung durch durchströmende Anonyme ihnen den Charakter als «öffentlicher Platz» einer kleineren Gemeinschaft genommen hat. Man «begegnet» sich nicht mehr auf diesen Straßen.

2. Der Plan von Le Corbusier, der vor allem die Verbesserung der Lage im Zentrum von Paris vorsah – allerdings unter Zerstörung eines beachtlichen Teils des gegenwärtigen Stadtbildes –, stützte sich auf die besseren Verkehrsmöglichkeiten in der Banlieue, die heute aber nicht mehr existieren.

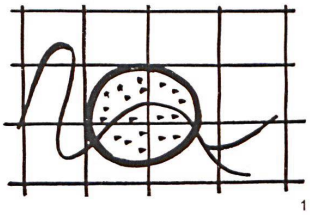
3. «Paris Parallèle», eine Tochter- oder Satellitenstadt in einiger Entfernung von Paris, gilt heute als unhaltbare Vorstellung. Aus dem einfachen Grunde, weil niemand in dieser zwangsmäßig installierten Stadt leben möchte, in einer «Schlafstadt» ohne eben diese Pariser Atmosphäre, um derentwillen ja alles nach Paris drängt. Man würde also entweder abends gleich in Paris bleiben oder nach Feierabend dorthin fahren – und das Ergebnis wäre die gleiche unhaltbare Lage wie zur Zeit.

4. Das Projekt Herbé-Preveral orientiert sich vor allem auf die Verbesserung des Verkehrs in und um Paris durch Schaffung eines multiparallelen Großverkehrsnetzes in einem Karree von 48 km Seitenlänge. Hier würde die radiozentrische Entwicklung vermieden, und es bestünde immerhin die Möglichkeit, im Groß-Pariser Raum noch zehnmal so viel Menschen wie zur Zeit unterzubringen. Im Prinzip bleibt dieses Projekt erhalten, und zwar im Zusammenhang mit dem Projekt «Paris Spatial».

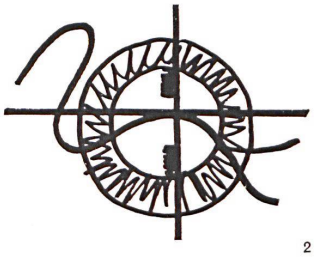
Der ungarische Architekt Yona Friedman, dessen Name im Zusammenhang mit dem von ihm geprägten Begriff «architecture mobile» mittlerweile auch über den Rahmen Frankreichs hinaus bekannt geworden ist (sowohl in Moskau wie in den Vereinigten Staaten), trat vor einiger Zeit mit einem Vorschlag für die praktische Anwendung seines Prinzips in dem Projekt «Paris Spatial» an die Öffentlichkeit, einem Projekt, das Abhilfe für die Weltstadt schaffen soll, die auf dem besten Wege ist, in Fahrzeugen und Menschen zu ersticken. Für die Stadt, in der ein «besseres» möbliertes Zimmer bis zur Hälfte eines Arbeitermonatslohnes auffressen kann, in der noch die unglaublichsten Dachkammern bewohnt werden und in der zahllose Familien auf engstem Raum zusammengedrängt leben, nur um nicht Paris verlassen zu müssen.

Yona Friedman geht im Gegensatz zu vielen anderen Planern von den psychologischen Vorlieben und Abneigungen der «Masse Mensch» aus, der er, wie wir später sehen werden, gleichzeitig eine Reindividualisierung und Wiedervergesellschaftung – das widerspricht sich nicht – ermöglichen will. Sein eng mit diesen Gesichtspunkten verbundenes zweites Axiom ist: Die in ständiger Umordnung und Entwicklung befindliche Menschheit muß die Möglichkeit haben, den Rahmen, in dem sie lebt, ebenfalls immer wieder ändern und den Gegebenheiten angleichen zu können. Klassische Architektur und Bauweise wollen dagegen weiterhin «für die Ewigkeit» bauen, während eine starre, massive Wohnstruktur in unserer Epoche oft bereits nach einem Zeitraum von 5 Jahren überholt scheint.

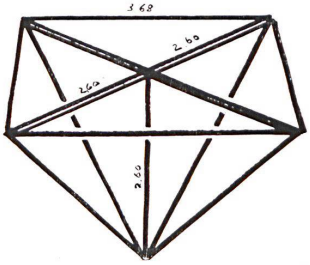
Das Wort «Nur der Wechsel ist beständig» gewinnt angesichts der rapiden Entwicklung der Menschheit mehr denn je an Gültigkeit. Änderungen bedeuten: Initiative, Aktivität, Entwicklung, Leben – und nur das



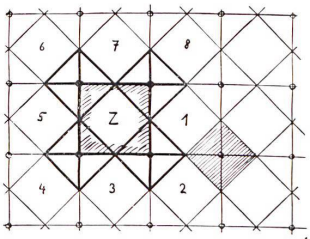
1



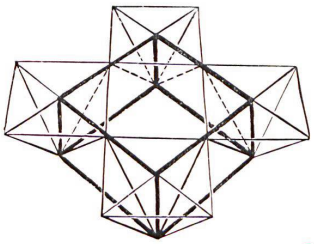
2



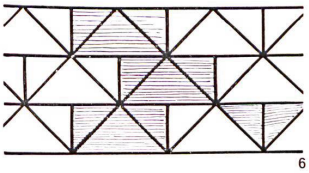
3



4



5



6

1
System der Verkehrsorganisation für Groß-Paris von Herbé-Preveral (Punkt 4 im Text).

2
Schema der geographischen Situation von «Raum-Paris». Um den historischen Stadtkern herum lagert sich der Ring zwischen innern und äußeren Boulevards, über dem «Paris Spatial» errichtet werden soll.

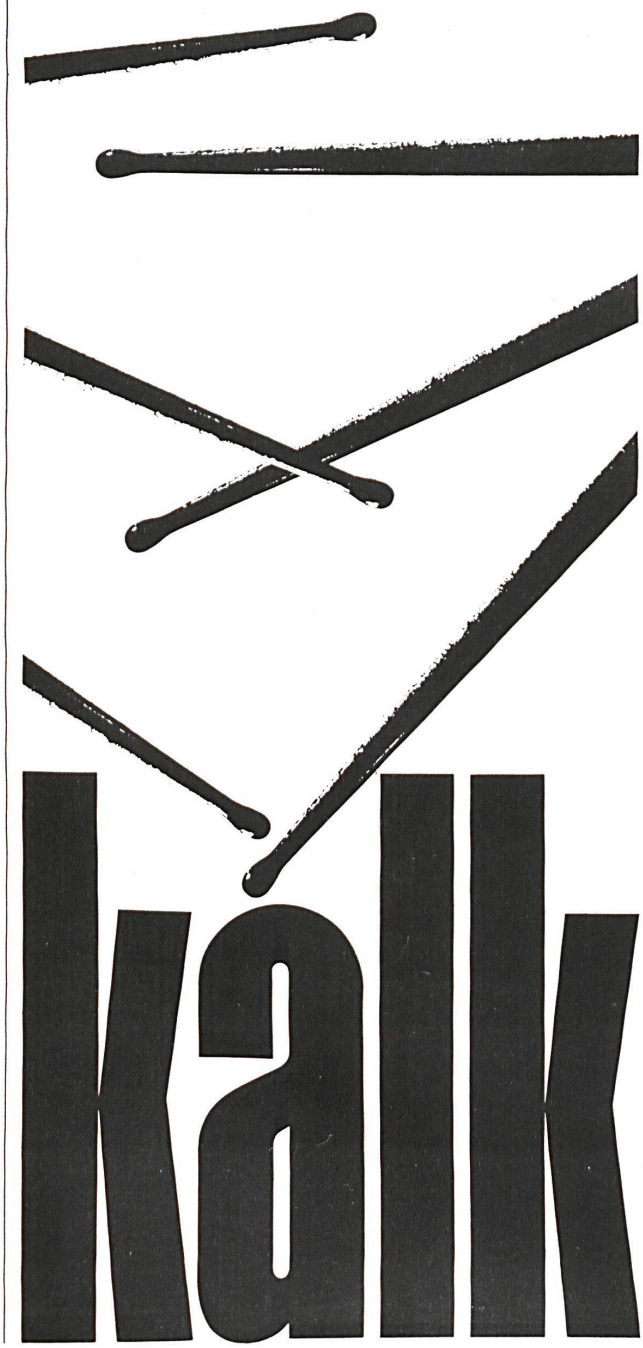
3
Ein Paket von vier Triedern als Elementarglied der Raumstadt.

4
Aufblick auf ein von vier Triederpaketen umgebenes «Zimmer» (Z) und die acht angrenzenden Räume, bebaut oder leer. Schraffiert am rechten Rand: ein Triederpaket.

5
Perspektivischer Aufblick auf ein in vier Triederpakete (dünne Linien) integriertes «Zimmer» (fette Linien).

6
Seitlicher Blick auf drei Etagen einer Raumstadtkonstruktion mit (schraffiert) drei versetzt übereinanderliegenden Zimmern und rechts unten (schraffiertes Dreieck) zwei Trieder des Konstruktionsrandes.

hydraulischer Kalk
ist schalldämpfend,
ausgiebig
und leicht zu verarbeiten



Leben, die Änderung, kann dem Menschen und den wachsenden Anforderungen auch an den «Körper» einer Stadt gerecht werden.

Hand in Hand mit diesem Prinzip der ständigen Änderung der Stadt müssen freilich auch Änderungen der geltenden Rechtsmodalitäten, vor allem des Vertragsrechts, ins Auge gefaßt werden: Die Vertragsdauer im Grundrecht, im Eigentumsrecht, selbst im Eherecht muß nach Friedman «beweglicher» werden, das heißt kurzfristiger, wohlgemerkt mit der Möglichkeit der stillschweigenden Verlängerung um eine neue Periode, zum Beispiel von 5 Jahren. Geschieht das aber nicht, so werden alle langfristigen, «ewigen» Bindungen innerhalb einer pulsierenden, sich ständig entwickelnden und ändernden Gesellschaft fiktiv und damit wertlos, wenn nicht gar das Recht «negativ» werden soll.

Friedman geht so weit, dieses System der periodischen Erneuerung – das in gewissem Umfange in der Politik gültig ist –, das die «Ewigkeit annulliert», als den entscheidenden Faktor der (und jeder) Entwicklung hinzustellen. Was, bei Lichte besehen, ganz normal erscheint.

Was hat das alles mit der «architecture mobile» und dem Projekt «Paris Spatial» Yona Friedmans zu tun? Nun, alles! Denn Friedman will nicht allein die Menschen «unterbringen», sondern er will eine «lebendige Stadt» schaffen, eine bewegliche Stadt, in der jeder Keim privater, öffentlicher, industrieller, sozialer Initiative Wurzeln fassen und sich frei entwickeln kann, ohne an einen Altbau zu stoßen. Dafür genügt eben nicht die «bewegliche Architektur», es muß auch eine bewegliche gesetzliche Rahmenstruktur vorhanden sein, die die Änderung, die Entwicklung im weitesten Sinne, begünstigt, legalisiert.
Friedman geht dabei von einer weiteren Voraussetzung aus: von der zunehmenden Automatisierung, die den Menschen mehr Zeit gibt, ihn aber gleichzeitig in den mittlerweile klassischen Wohnstrukturen isoliert, in seinen Freizeitbeschäftigungen mehr und mehr vereinzelt, auf sich selbst stellt, ihn «asozial» werden läßt. In einer «lebendigen», «beweglichen» Stadt wird sich nach Friedmans Ansicht ein neues gesellschaftliches Leben entfalten können. Der Mensch wird wieder «auf die Straße gehen», nicht zuletzt weil die «ville spatiale», die Raumstadt, auch klimatisiert sein wird. Aber davon später.

Wie sieht das Projekt «Paris Spatial» im einzelnen aus?

Prinzipiell handelt es sich um die Schaffung einer Rahmenstruktur, eines Raumgitternetzes, das aus einer Vielzahl von Triedern gebildet wird, die – bei einer Seitenlänge und Höhe von etwa 2,60 m – zu je vier in Kreuzform jeweils so miteinander verschweißt werden, daß vier solche «Pakete» einen kubischen, vorerst leeren Raum von 5,20 m Seitenlänge und 2,60 m Höhe umschließen und gleichzeitig die «Ecken» für insgesamt acht an diesen Raum angrenzende (leere) Räume bilden. Diese Räume können leer bleiben (Licht und Luft für die Raumstadt wie für die darunter befindlichen Altbauten), oder sie werden mittels genormter Wand-, Decken- und Bodenplatten nach der Vorstellung, den Notwendigkeiten und dem Willen des jeweiligen «Bauherrn» zu Wohn- (oder Büro- usw.) Einheiten zusammengestellt, ohne daß noch ein Architekt in die Gestaltung eingreift.
Die «ville spatiale» – die für Paris besondere Aktualität hat – wird also erbaut von

a. Ingenieuren und Urbanisten

(Rahmenstruktur, Energie-, Wasser-, Gas-, Entwässerungs-, Telephon-, Rohrpostnetz usw.);

b. den Wohneinheitsbesitzern.

Gegeben werden lediglich die großen Achsen, zum Beispiel für den «Raumstraßenverkehr», Fußgängerpromenaden usw. Alles andere bleibt dem individuellen Gestaltungs- und Änderungswillen vorbehalten. Wer anbauen, erweitern, ändern will (Familienzuwachs, wachsende Bedürfnisse der Kinder, Bedarf an neuem Arbeitsraum, einem Atelier usw.), der kauft sich die notwendigen Wand-, Boden- und Deckenteile in einem «Raumstadtmagazin» – und baut sich in wenigen Stunden in ein «vide» sein neues Zimmer.
In jedem massiven, starren Bau ist die Familie verurteilt, sich bei wachsenden Bedürfnissen immer mehr einzuschränken oder aber unter hohen Kosten und Schwierigkeiten eine neue, größere Wohnung zu suchen, die oft genug auch nur ein Kompromiß ist, und sei es nur, weil man sie nur in einem anderen Stadtteil findet, das den Vorlieben nicht entspricht.

Es wäre nicht verwunderlich, wenn die prinzipielle Erweiterungsmöglichkeit eines einmal gewählten Familienzentrums sich sogar in einer wachsenden Geburtenfreudigkeit auswirkte – und dies angesichts einer bereits jetzt «drohenden Übervölkerung der Erde».
Friedman ist der Ansicht, daß die Erde gut und gerne nicht nur 3, sondern 3000 Milliarden Menschen aufnehmen kann, wenn man sich zur «Raumkolonisierung», zur generellen Anwendung der Formel der «villes spatiales» entschließt, die über der gleichen Bodenfläche, aber im «Raum», eine vielfache Zahl der in klassischer Wohnungsbauweise unterzubringenden Menschen aufnehmen können. Und nicht nur das: Die Raumstadt kann gleichzeitig beträchtliche Oberflächen für eine «Raumlandwirtschaft» zur Verfügung stellen, die hoch leistungsfähig sein kann, da über 1 ha auf den Grund projizierter Fläche zum Beispiel 3 ha «Raumlandwirtschaft» in mehreren Etagen Platz finden.
Diese Lösung, die im Prinzip das Gespenst der Welthungersnot bannt, gestattet des weiteren eine direkte Versorgung der Stadt auf dem kürzesten und daher auch billigsten Wege und gewährt dem Landwirt alle Möglichkeiten einer Teilnahme am Stadtleben und der städtischen Kultur. Die heutige Landflucht ist ja nicht allein Folge der niedrigen Löhne oder der harten Arbeit als vielmehr des enormen «Zivilisationsgefälles» von der Stadt zum Land, das aus dem Bauern einen Menschen zweiter Klasse macht und ihn durch den Mangel an äquivalenten Bildungsstätten stets auf ein niederes Niveau drückt. Aber auch er will auf der Höhe der Zeit leben. Seine Kinder haben das Recht auf eine ebenso umfassende Bildung wie die Stadtkinder.

Grundsätzlich, meint Friedman, wäre es denkbar, sämtliche Einwohner Frankreichs in 10 bis 12 Dreimillionenstädten, ganz Europa in 100 bis 120, ganz China in 200 und die gesamte Weltbevölkerung in 1000 großen Raumstädten (und der Mensch ist ein Gesellschafts-, ein Stadtwesen) unterzubringen. In Raumstädten, die nicht notwendigerweise über bislang unbebautem Gelände, sondern auch und gerade über bestehenden Städten eingerichtet werden können.

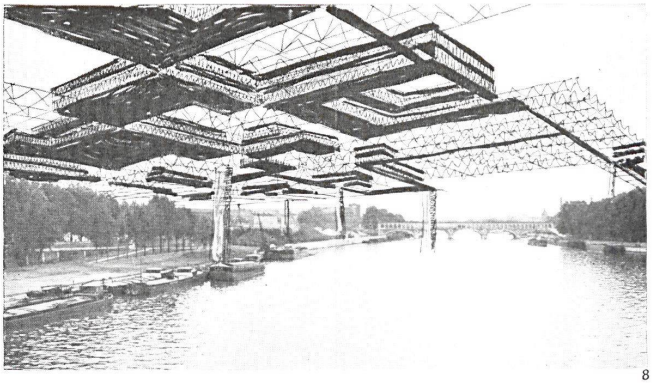
Das Projekt «Paris Spatial» hat Friedman mit einer Arbeitsgruppe bereits so weit entwickelt, daß hier detaillierte Vorschläge gezeigt werden können.

Zwischen den durch die äußeren und inneren Boulevards gebildeten Ringen um den historischen Kern der französischen Hauptstadt sollen nach Friedmans Plänen über den bestehenden, zum größten Teil «zerstörungswürdigen», unzweckmäßig und unschön bebauten «quartiers» im Süden, Osten und Norden ganze Raumstadtteile von mehreren Kilometern Länge, einer Breite von gelegentlich mehreren hundert Metern und einer Höhenstaffelung bis zu mehr als 20 m, das heißt bis zu einer Höhe von 40 m über Grund, errichtet werden.

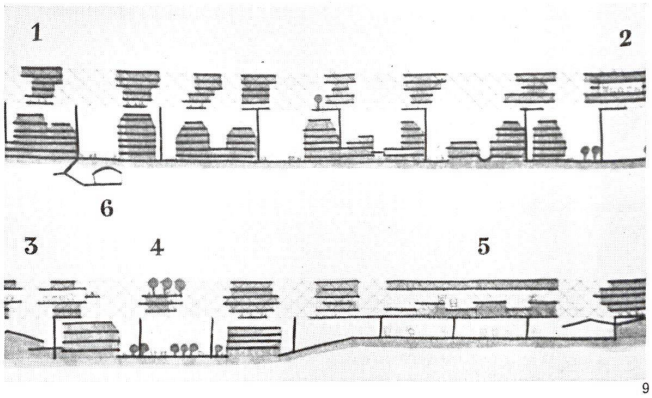
Das Raumgitterwerk – die Moleküle – soll von Pfeilern getragen werden, die Fahrstühle, Treppen, Auffahrten, Strom-, Gas-, Wasser-, Telephon-, Abwasser- und sonstige Leitungen bergen und auf freien Plätzen der darunterliegenden Stadt stehen. In den «Zellen» dieses Molekül-Raumgitterwerks bauen die jeweiligen Eigentümer ihre «Atome» ein. Im statisch neutralen Kern eines solchen Raumstadtbandes verläuft eine Hochstraße in zwei Ebenen mit vier Fahrbahnen in jeder Richtung, die für schnellen Zu- und Abfluß des Verkehrs (60 bis 100 km/h) sorgt. Diese Straßen stehen in Verbindung mit den großen Raumausfallstraßen, die über den Bahnlinien zu errichten wären und bis in Entfernungen von 60 bis 100 km vom Stadtkern laufen. Über den Rangier- und Kopfbahnhofanlagen erhält die Raumstadt senkrechte «Austauschkanäle», in denen sämtliche Güter zwischen den verschiedenen Ebenen – Raumstadt und Bodenstadt – zwischen Lastwagen und Bahn usw. ausgetauscht werden können.

Weitere senkrechte Austauschkanäle sollen die Raumstadt mit der Pariser U-Bahn, der Metro, verbinden. Zwischen den Stoßzeiten können hier zum Beispiel Lebensmittel (Produkte der Raumlandwirtschaft) in den Untergrund und in spezielle «Viktualienzüge» umgeladen werden, die unterirdische Geschäfte (U-Bahnhöfe) und entferntere Stadtviertel versorgen und somit den Oberflächentransport (Lastwagenzufuhr zu den «Halles») weitgehend abbauen. Die Erdoberflächenstadt kann damit wieder Domäne der Fußgänger werden.

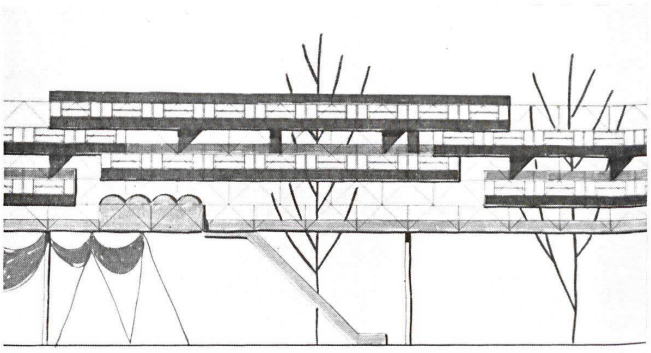
Der Raum zwischen den erwähnten Boulevardringen stellt ungefähr zwei Drittel der Oberfläche der Stadt (ohne Banlieue) dar. Die gegenwärtige Bevölkerungsdichte (326 Einwohner/ha) könnte für die gesamte



8



9



10

7

Diese Luftaufnahme bietet einen detaillierten Aspekt der Nord-Süd-Raumstadtachse, deren Hochstraßenverlängerungen den Flugplatz Le Bourget mit dem von Orly verbinden sollen. Die «Raumstadt» ist über den schlecht ausgenutzten und zum Teil regelrecht vergeudeten Quartiers im Osten und Südosten von Paris vorgesehen. Punkt 1, 2 und 3: Raumstadtkonstruktionen über den großen Bahnanlagen und den ausgedehnten Weindepots (Entrepôts de Bercy). Punkt 4 bezeichnet die Überquerung der Place de la Nation durch zwei Hochstraßen, die dann weiter zu der Raumstadt über dem äußerst unrationell bebauten Gebiet von Ménilmontant (Punkt 5) führen. Von Punkt 4 führen nach links die Konstruktionen bis zur Place de la Bastille.

7

8

Zwischen den Punkten 2 und 3 der Luftaufnahme soll die Seine etwa in dieser Form überquert werden. Rechts die Entrepôts de Bercy.

9

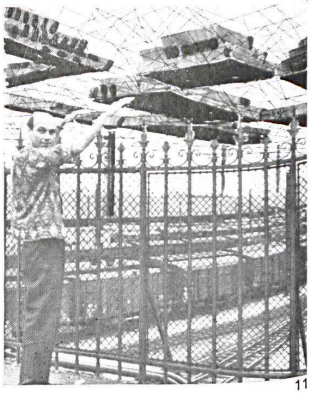
Die verschiedenen Ausnutzungsmöglichkeiten des Raumgitternetzes der «ville spatiale» in der «architecture mobile»: Die Zeichnung zeigt die Altbauten auf dem Erdboden und die darüber befindlichen Raumwohnviertel (1), eine Raumdurchgangsstraße (2), eine Raumautobahn mit zwei getrennten Fahrbahnen (3), eine Geschäftspromenade (4) mit dort angepflanzten «Raumbäumen», den Warenaustausch Schienestraße (5) und schließlich die Lage einer Metrostrecke (6) unter der Altbaustadt.

10

Aspekt einer Raumstadtfassade mit einer zu ihr führenden Rolltreppe (unten) sowie der Integrierung der Zimmer und Appartements in die Raumgitterkonstruktion. Ebenso ist die Verbindung der Etagen untereinander mittels Treppen zu erkennen. Auf der untersten Etage links vier Garagen.

11

Aus dieser Photomontage (links im Bild Yona Friedman) wird die Aufteilung in ausgebaute Raumstadtteile und «vides», leere Räume, erkenntlich, die eine ausreichende Belichtung und Luftzirkulation für die Raumstadt wie für die darunterliegenden Stadtteile erlauben. Die Raumstadt wird schallisolierende Elemente enthalten. Der Bahnbetrieb wird nur noch mit Elektrolokomotiven durchgeführt, so daß Rauch und Staub entfallen. Punkt 1 der Luftaufnahme bezeichnet die Lage dieses geplanten Raumstadtteils.

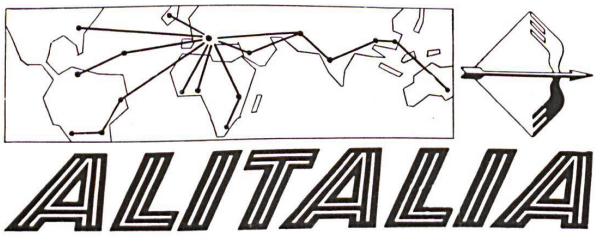


11

Gäste, die an Bord einer ALITALIA-Maschine fliegen, sind bestimmt Individualisten. Sie lassen sich gerne verwöhnen, lieben das Auserlesene, ziehen das Exclusive vor. Unser Personal weiß das und handelt entsprechend. Nach welchem der fünf Kontinente Sie auch fliegen, wie immer Ihr Ziel heißen mag – ALITALIA steht zu Ihrer Verfügung.

All our guests flying aboard one of our fast Jets are individualists. They are right when they prefer and insist to get the best service possible. They like to be treated as VIP's. Our entire staff knows this fact. Wherever you travel and whatever name your destination is called – ALITALIA will fly you there.

Nord-, Zentral- und Südamerika – Afrika – Asien – Australien – Europa
Ihr IATA-Reisebüro wird Sie gerne beraten; wird Ihnen ALITALIA empfehlen.



Talstraße 62, Zürich 4, Tour de l'Ile, Genève

Stadt mit der Errichtung von «Paris Spatial» auf etwa 850 Einwohner/ha steigen, da die Raumstadt eine Wohndichte von 800 Menschen/ha ermöglicht (800—0,66+326=850).
Die leeren Räume zwischen den einzelnen «Ausfüllungen» des Raumgitterwerks sollen so liegen, daß Licht und Luft zu den darunter befindlichen Bodenstadtbebauungen, Straßen usw. dringen können. Das optimale Verhältnis der ausgebauten und leeren Raumgitterzellen soll 50 bis 60 Prozent erreichen.
Mit Hilfe dieser Überbauung würde die Stadt Paris eine Wohnkapazität erreichen, die auch noch den innerhalb der nächsten 15 bis 20 Jahre zu erwartenden Zuwachs um 150 Prozent «verkraften» kann. Die Dichte des Straßennetzes würde statt um 1 Prozent um jährlich 10 Prozent zunehmen. Und auf diesen Straßen wird es «ewig Sommer» sein. Friedman plädiert für eine heute bereits technisch mögliche und im übrigen rationelle «Vollklimatisierung» der Raumstadt, durch Umhüllung mit lichtdurchlässigen plastischen Häuten oder Wänden. Dank der Verringerung der wärmeabgebenden Außenflächen auf etwa ein Viertel der jetzt bei individueller Heizung vorhandenen wird unter erheblicher Einsparung ein ganzjähriges «Leben auf der Straße» möglich – dort, wo sich der Mensch noch begegnen kann, nachdem selbst die letzten Foren der Gemeinschaft – die Fußballplätze und Stadien – dank den Direktübertragungen des Fernsehens mehr und mehr vereinsamen. «Panem et circenses» braucht auch die moderne Industriegesellschaft, die sich mehr und mehr langweilt. Wird die in südlichen Ländern als Platz der Begegnung und der Aussprache, des «Gesellschaftsspieles» im weitesten Sinne, frequentierte Straße auch in unseren Breiten wieder attraktiv werden, wenn sie nicht mehr ausschließlich drangvoll-fürchterlich enge Autobewegungsbahn ist? Wo nicht, ist die völlige «Atomisierung» der schon jetzt in Verfall befindlichen, auf die Vereinzelung und Vereinsamung des Menschen zustrebenden Stadtgesellschaft vorauszusehen. Eine Befragung in den «strahlenden Städten» Le Corbusiers hat ergeben, daß kaum einer noch seinen Nachbarn kennt. Wird und soll die Menschheit aus Milliarden von Einzelwesen bestehen? – Die lebendige Gesellschaft allein kann die Einzelexistenz in der Riesenmasse und die Aufgabe des Individuums im Organismus der Menschheit sinnvoll erscheinen lassen und erhält dem Menschen die vitale Empfindung, ein soziales Wesen zu sein. Dies ist das Ziel des Architekten Yona Friedman.
Alles Phantasterei? Nein – die Studiengruppe «Paris Spatial» legte im November im Auftrag einen bis ins letzte Detail ausgearbeiteten Teilplan vor – und in diesem Mai soll eine Versuchskonstruktion zur Erprobung der Bauweise, der Dimensionen, der Biege- und Scherbeanspruchungen usw. erbaut werden. Das Projekt wird von dem für die Pariser Stadtplanung verantwortlichen Architekten Herbé unterstützt und wahrscheinlich mit seinem eigenen (Punkt 4, Herbé-Preveral) assimiliert werden.
Zwei Studien sind bereits unter Verwendung des Raumstadtsystems ausgeführt worden, eine für die Stadt Tunis (Friedman-Aujame) und eines für die Stadt Abidjan (Friedman-Aujame) im jungen afrikanischen Staat Elfenbeinküste. «Paris Spatial» wird aber nicht nur die auffallendste und größte, sondern zugleich die aktuellste und notwendigste Verwirklichung dieser Idee werden, die beispielhaft für die Welt von morgen werden kann.
(Nach Ausführungen und Unterlagen von Yona Friedman interpretiert von Joachim Kannegießer.)

Die Vorfertigung aus Schwerbeton im französischen Wohnungsbau

Besondere Voraussetzungen in Frankreich

Triebfedern und Voraussetzungen

Die Triebfedern zu einer rationellen Organisation der Wohnraumproduktion sind in Frankreich die gleichen wie in anderen hochentwickelten Industrieländern: Einem großen Bedarf an relativ gleichartigen Wohnungen stehen hohe Baukosten, besonders durch die stark angestiegenen Löhne für Baufacharbeiter, gegenüber. Im Gegensatz zum Nachkriegsdeutschland herrschte 1945 zudem ein ausgesprochener Facharbeitermangel.
Voraussetzung einer erfolgreichen Einführung und Entwicklung der neuen Baumethode war die starke Konzentration des Bauvolumens an wenigen Punkten des Landes – in Paris allein 25% –, die Zusammenfassung bedeutender Aufträge in einer Hand sowie eine gewisse staatliche Förderung, zum Beispiel durch Kredite und Abnahmegarantien.

Tradition und Mentalität

Die jahrzehntelange Erfahrung im Bauen mit vorfabrizierten Elementen, insbesondere aber auch die lange Tradition im Stahlbetonbau haben die jüngsten französischen Entwicklungen begünstigt. Fassaden werden im Paris des 19. Jahrhunderts häufig serienmäßig vorgefertigt. Die Rue de Rivoli zeigt über 1,6 km Länge einheitliche Fassadenelemente.
1903 erstellt Auguste Perret das erste Wohnhaus aus Stahlbeton. Schon 1931 entstehen in der Pariser Banlieue fünfzehngeschossige Wohntürme in weitgehend vorfabrizierter Bauweise.
1953 eröffnet Camus seine erste «Wohnungsfabrik». Weitere Firmen folgen; nach französischen Lizenzen wird heute in allen Teilen der Welt, neuerdings auch in Deutschland, gebaut.
Nicht zuletzt haben die Mentalität der Franzosen und die anders als in Deutschland gelagerte Vorstellung vom Wohnen das Experiment der Vorfertigung im großen Maßstab nicht behindert. Der französische Geschmack sieht im fabrikmäßigen Detail – schon seit den gußeisernen Gittern der Barockzeit – nicht von vornherein eine Gefahr. Reiche plastische Durchbildung rangiert vor möglicherweise sublimerer Handwerksarbeit.

Die «grands ensembles»

Der Zwang, eine große Zahl von Wohnungen auf engem Raum zu-