

Fluchtpunkt Ile de Nantes : von der Verwandlung eines Stadtteils

Autor(en): **Escolin, Bertrand**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **97 (2010)**

Heft 7-8: **Nantes**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-144791>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Fluchtpunkt Ile de Nantes

Von der Verwandlung eines Stadtteils

Bertrand Escolin Nantes ist die sechstgrösste Agglomeration Frankreichs und erlebte im vergangenen Jahrzehnt einschneidende städtebauliche Veränderungen. Das Herz der Metropole hat sich dabei ganz der Ile de Nantes zugewandt, jenem weitläufigen, zentral gelegenen Areal, auf dem neue Orte mit Zentrumsfunktionen entstanden sind. Sie knüpfen an die industrielle Vergangenheit der Insel an und erwecken sie zu neuem Leben.

¹ Jean-Marc Ayrault, seit 1989 sozialistischer Abgeordneter und Bürgermeister. Alexandre Chemetoff, 2000 mit dem «Grand Prix de l'Urbanisme» ausgezeichnet, hat zehn Jahre der Ile de Nantes gewidmet; sein Vertrag mit der Stadt ist kürzlich ausgelaufen. Laurent Théry ist Direktor der «SAMOA», einer ausschliesslich für die Ile de Nantes zuständigen öffentlich-rechtlichen Gesellschaft.



Nantes, die Stadt im im Mündungsgebiet der Loire, in der historischen Region Bretagne nördlich der Vendée, hat in den letzten Jahren einen tiefgreifenden Wandel durchgemacht, der ebenso die Akteure der Planung wie die Einwohner betrifft, sie fasziniert und manchmal irritiert. Unter der strengen Fuchtel eines Bürgermeisters, eines Stadtplaners und eines Raumplaners – des Trios Ayrault, Chemetoff und Théry¹ – hat sich die Stadt seit Ende der Neunzigerjahre verwandelt und gleichsam sich selbst offenbart. Gleichzeitig aber war die Stadt quasi wie gelähmt, als auf vierzig Jahre Immobilität eine Phase hektischen Wandels folgte, in der drei neue Strassenbahnlinien gebaut wurden und zahlreiche, teils gewagte Bauten aus dem Boden schossen. Dann folgte der Bruch: Die Stadt begann sich für neue Schauplätze zu engagieren und sich neuen bzw. wiederentdeckten Aktivitäten, namentlich im Bereich der Kultur, zuzuwenden.

Um zu verstehen, wie es zu diesem Bruch zwischen der Vorstellung eines «Venedigs des Westens» (die Kanäle der Stadt wurden in der Zwischenkriegszeit zugeschüttet) und der rauen ökonomischen Wirklichkeit kommen konnte (mit dem Niedergang der Werftindustrie 1980 entstanden ausgedehnte Industriebrachen), muss man mehr über die Anfänge von Nantes und über seine geografische Lage wissen. Aus Fischerdörfern ent-



Öffentlicher Raum bei den ehemaligen Werftanlagen mit dem neun Meter hohen mechanischen Elefanten. – Bild: Nautilus/ Jean-Dominique Billand

standen, die über mehrere Inseln verstreut lagen, war die Stadt zeitweilig der wichtigste Hafen, von dem aus Frankreich den Sklavenhandel betrieb. Die Stadt bezeichnet auch den Übergang zweier Kulturräume: Der nördliche Stadtteil mit seinen Schieferdächern ist bretonisch geprägt; passiert man die Loire, begegnet man auf dem südlichen Ufer Ziegeldächern, Vorboden der südlichen Vendée. Am Fuss der Oberstadt wuchs eine Kette von Inseln zusammen, teils auf natürliche Art, teils auf künstliche Weise durch Auffüllung. So ist im Lauf der Jahrhunderte die Ile de Nantes entstanden. Die verschiedenen Teile der Insel trugen eigene Namen: Feydeau, Beaulieu, Sainte-Anne. Erst Ende der Neunzigerjahre kam der Name Ile de Nantes auf, für ein urbanistisches Konzept der Stadt, die dem Fluss, auf den sich bis Ende der Achtzigerjahre die Industrie konzentriert hatte, den Rücken kehrte.

Drei Annäherungen bieten sich an, um die Ile de Nantes, so wie sie sich in den letzten zehn Jahren entwickelt hat, besser zu erfassen: der Zugang über die Geschichte der Stadt, über die Politik, die sich neu zu Wort meldet, und über die Soziologie.

Der geschichtliche Ansatz offenbart ein bereits angesprochenes Paradox: Die Stadt entdeckt ihre Kais zu dem Zeitpunkt neu, als sie sie nicht mehr industriell nutzt. Die Werftarbeiter wurden von Spaziergängern

abgelöst. In knapp zehn Jahren sind (nicht nur auf der Ile de Nantes) die Industriebrachen Orten gewichen, die für eine neue Stadtmythologie stehen: die ehemalige Biscuitfabrik LU (Lefèvre-Utile), von Patrick Bouchain zu einem neuen Kulturzentrum LU (Lieu Unique) umgestaltet, die «Machines de l'île» sowie Daniel Burens «Anneaux», 18 silberfarbene Ringe, die in regelmäßiger Abfolge auf dem Quai des Antilles installiert sind und die nachts leuchten. Es hätte aber auch ganz anders kommen können.

Ein Rückblick auf die politischen Ereignisse ist aufschlussreich. Wer erinnert sich noch an André Morice bzw. «Dédé la muraille»? Von 1965 bis 1977 war er Bürgermeister von Nantes, vorher Abgeordneter in der Assemblée Nationale und mehrmals Minister, aber nur für kurze Zeitabschnitte. Seinen Spitznamen verdankt er der Mitwirkung am Bau des Atlantikwalls. Ein Mann also, der sich dem Beton verschworen hatte, ein Bauunternehmer, dem Aufträge der öffentlichen Hand besonders lieb waren. Auf den Spuren von Staatspräsident Pompidou wandelnd, unter dessen Regie in den Siebzigerjahren an den Ufern der Seine Fahrstrassen angelegt und die ersten Geschäftsviertel im Pariser Quartier «La Défense» realisiert wurden, hätte Morice am liebsten Stadtautobahnen durch Nantes gebaut und Wolkenkratzer auf den Industriebrachen der Insel Beaulieu,

der späteren Ile de Nantes, hochgezogen. Dies verhinderte 1989 die Wahl des jungen Jean-Marc Ayrault in das höchste Amt der Stadt. Vieles war zu tun, und es wurde viel getan in den beiden ersten Amtsperioden dieses Bürgermeisters; so wurde vor allem ein modernes Strassenbahnnetz ausgebaut, das erste in ganz Frankreich – gewiss ein neues Verkehrsmittel, aber auch und vor allem ein Instrument, um die Stadt neu zu gestalten. Endlich wurde eine Verbindung zwischen Quartieren mit soziologisch eigenständigem Gepräge geschaffen und, was noch wichtiger ist, die Stadt eroberte einen allen offen stehenden öffentlichen Raum zurück: Die Verkehrsachsen wurden wieder zu angenehmen Boulevards, wo längs der neuen Schiene Terrassen und Boutiquen florieren. Die wichtigsten Streckenabschnitte – die Hauptstrasse Cours des 50 Otages (Cardo), und die Strasse dem Fluss entlang (Decumanus) – folgen den Kanälen und Flussläufen, insbesondere dem der Loire.

La «méthode nantaise»

Doch während die Strassenbahn die Stadt veränderte, schien die Zeit auf der Ile de Nantes stillzustehen. «Zu Beginn unserer Amtszeit haben wir entschieden, uns in Ruhe über die Ile de Nantes Gedanken zu machen und nichts zu überstürzen», erklärt Jean-Marc Ayrault. Der Bürgermeister widerstand denn auch der Versuchung, das gegenüber der Altstadt gelegene Nordufer der Insel zuzubetonieren und dort das aus Kreisen der Wirtschaft geforderte Geschäftsviertel anzusiedeln.

1992 wurde der Cheviré-Viadukt über die Loire eingeweiht, ein neues Verbindungsstück, das eine Lücke im Stadtring schloss und den Verkehr, der bis dahin durch das Stadtzentrum floss, umleitete. Der Verkehrsstrom im Zentrum nahm danach deutlich ab, auch wenn er nicht ganz verebte. Eine Entscheidung über die Industriebrache, Teil der künftigen Ile de Nantes, wurde damals vertagt. Die Rede ist von den ehemaligen Standorten verschiedener Industrieunternehmen: Alstom, die bereits erwähnten LU-Werke und insbesondere das Werftunternehmen Dubigeon. Dessen Schliessung 1987 verkörperte symbolisch den Tod der Insel Saint-Anne (Westspitze), die fünfzehn Jahre später, im Zeichen der Ile de Nantes, die zum Markennamen für partizipatorische Stadtplanung werden sollte, ihre Wiederauferstehung feierte.

Drei Stichworte lassen sich mit diesem Wandel verbinden: partizipatorischer Städtebau, personenbedingte Querelen und die Herausarbeitung eines gemeinsamen, dem öffentlichen Raum verpflichteten Projekts. Als erstes ist da also der auf Bürgerbeteiligung setzende Städtebau, die sogenannte «Nanteser Methode», ein durchaus gutgemeintes, auf autosuggestiver Wiederholung beruhendes Verfahren. Um zu reüssieren, muss man über ein Projekt reden und sich mit den Bewohnern abstimmen. Konzertation und das Prinzip Vorsicht sind die beiden Säulen der Nanteser Stadtplanung. Man kann jedes Projekt durchziehen, wenn man nur ja nichts überstürzt. Man darf weder die Wähler noch die Bewohner eines Quartiers vor den Kopf stossen. Die anfangs ernsthaften Bemühungen um Verständigung sind jedoch allmählich zu einer kollektiven «Beschlussfassungsmaschinerie» verkommen, wobei das Ergebnis quasi von vornherein feststeht, aber mittlerweile systematisch auf Widerspruch stösst.

Kompromisse bei der Projektierung sind ein weiteres Merkmal des Nanteser Ansatzes, was sich in der gebauten Architektur niederschlägt: Man hält sich an die Fluchtlinien, Gebäudehöhen und Volumetrien, wie sie im Flächennutzungsplan oder in den Bestimmungen der sogenannten «ZAC» (Zone d'Aménagement Concerté)² definiert sind. Der Flächennutzungsplan («Plan d'occupation des sols» POS) wurde durch den kommunalen Bebauungsplan («Plan local d'urbanisme» PLU) als wichtigstem kommunalen Planungsinstrument abgelöst. Es wäre interessant, näher auf den Missbrauch einzugehen, der mit den «ZAC» getrieben wird, «diesem unfehlbaren Instrument, mit dem man das Stadtgebiet plattwalzen kann», wie François Ascher, einer der Vordenker der französischen Stadtplaner, im vertraulichen Gespräch sagte: «Die «ZAC» bedeutet die Vorherrschaft von Werkzeug und Struktur über Idee und Entwurf der Stadt.» Der Satz erinnert an Kants humorvolle Bemerkung, dass er, wenn er keine Ideen mehr habe, einen Begriff erfinde. Wie überall in Frankreich florieren auch in Nantes die «ZAC», die von gemischtwirtschaftlichen Gesellschaften gesteuert werden, welche zwar dieselben

² Zone d'Aménagement Concerté: Zunächst wird ein Plan mit entsprechenden Vorschriften erarbeitet, dann werden die Bau-träger bestimmt, und schliesslich muss sich das Projekt selber tragen.



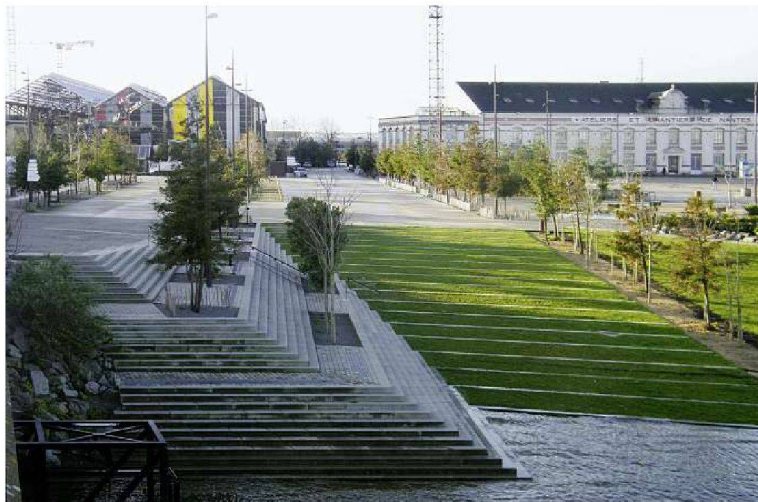
Bild: André Bocquell

Interessen verfolgen, aber höchst unterschiedlich und mit unterschiedlichem Erfolg vorgehen. Hier Mischbelegung, dort sozialer Wohnungsbau; hier Büros, dort Geschäfte. Auch in Nantes dominiert mittlerweile die sternförmige Stadtstruktur, die von den grossen Einkaufszentren am Stadtrand bestimmt wird, wo man den Samstag verbringen kann. Namhafte Warenhäuser reihen sich an Kinos, Sportstätten, Autohäuser und Restaurants. Aber diese ungezügelter Entwicklung hat ihren Preis: Die Innenstadt drohte zunehmend zu veröden. Mit der wachsenden Attraktivität und Urbanität der Stadt können, wie sich jetzt zeigt, die Angebote des Handels jedoch nicht länger Schritt halten.

Gestützt auf die sogenannte «Charte d'urbanisme commercial», ein Rahmenwerk zur Entwicklungs- und Standortplanung des Handels, griff der Präsident der «Communauté urbaine» (Kommunalverband) durch und machte dem lustigen Treiben ein Ende: Man wollte schliesslich nicht das Huhn – will sagen: das Stadtzentrum – schlachten, das goldene Eier legt! Die Ile de Nantes wurde mit einer neuen Zentrumsfunktion mitten im Herzen einer neuerdings wieder attraktiven Stadt ausgestattet. Zu den Hauptattraktionen zählen u. a. die «Fabrique», die vom Nanteser Architekturbüro Tétrac entworfene künftige Werkstatt für Gegenwartsmusik, und allen voran die «Machines de l'île», die in den ehemaligen Werfthallen Platz gefunden haben. Hier kann man mechanisch bewegte Maschinerien bestaunen, die Jules Vernes' Phantasie entsprungen sein könnten: einen riesigen Elefanten, auf dem Besucher in stolzen neun Metern Höhe reiten können; dann den Reiher-Baum, den Prototyp einer gigantischen begrünten Metallstruktur, die sich dereinst 28 Meter hoch über die Insel erheben soll.

Im Zeichen des öffentlichen Raums

Im Laufe des letzten Jahrzehnts sind auf der Ile de Nantes emblematische Bauten entstanden, etwa der Justizpalast von Jean Nouvel, oder in jüngster Zeit die neue Hochschule für Architektur von Lacaton & Vassal [siehe den Beitrag in dieser Nummer, S. 20–27]. Dazu gesellten sich weitere Projekte, wie Nicolas Michelins Projekt «Habiter les quais» (Wohnen am Kai) und die Beiträge talentierter Architekten aus der Region, wie beispielsweise die Wohnüberbauung «Arborea» von Tétrac [siehe S. 40f.] oder das Haus der Gewerkschaften von Forma 6. Alle mussten sie vor dem gestrengen Alexandre Chemetoff bestehen, dem Stadtplaner der Insel und Verfasser eines in rollender Planung nachgeführten Richtplans. Ihm ist der Anstoss zum Projekt zu verdanken, ebenso das entschiedene Wiederverwenden des Bestehenden. Er setzte sich für die gezielte Spurensuche im Bestand ein, um in ihm das Neue besser einzupassen. Die urbane Verwandlung der Insel verdankt sich vor allem der Tatsache, dass der Stadtplaner sein Augenmerk weniger auf die zu errichtenden Gebäude als auf den öffentlichen Raum und dessen Potenzial



Parc des Chantiers mit Parvis des Neefs, Alexandre Chemetoff, 2009. – Bild: Bertrand Escolin

Jardin des Fonderies, Atelier Doazan-Hischberger, 2009. – Bild: Stéphane Chalmeau





Quai des Antilles mit den «Anneaux de Buren» des Künstlers Daniel Buren und dem «Hangar à bananes».
Bild: Stéphane Chalmeau

lenkte: auf Kais, Ufer, Strassen, Wege. Der nicht mehr erneuerte Vertrag mit Chemetoff beendet nun dieses Kapitel.

Abschliessend ist zu fragen, was die sogenannte Nanteser Methode taugt, nach der in den letzten zwanzig Jahren verfahren wurde. Ihr ist eine tiefgreifende Umgestaltung der Stadtstruktur zu verdanken, die überwiegend positiv aufgenommen wurde. Die Stadt hat an Attraktivität gewonnen: Im letzten Jahrzehnt hatte sie ein Bevölkerungswachstum von 10 Prozent zu verzeichnen, nach Montpellier das zweitstärkste in ganz Frankreich. Die sozialen und ökonomischen Indikatoren weisen sie als interessanten Wirtschaftsstandort aus, da sie den Übergang vom Industrie- zum Dienstleistungssektor gemeistert hat. Gewiss, Schwächen bleiben: Nur wenige Unternehmen haben ihren Gesellschaftssitz in Nantes; die Zukunft ihrer Industrie hängt zudem von den Entscheidungen grosser Unternehmensgruppen in der Luftfahrtindustrie (Airbus), der Werften sowie in der Petrochemie ab. Ausserdem öffnet sich zusehends die Einkommensschere: Die einkommensschwache Mittelschicht, die keinen Anspruch auf Sozialwohnungen hat, kann sich Mietwohnungen in der Stadt nicht mehr leisten. Aber das ist in anderen Metropolen nicht anders. Nach der Starre, in die sie nach der Umwälzung im Stadtzentrum fiel, und einer folgenden Phase der Spekulation am Wohnungsmarkt, dürfte sich die Stadt nun beruhigen und das ihr eigene Naturell wieder finden – das Naturell einer «ville d'estuaire», einer Stadt im Mündungsgebiet der Loire.

Bertrand Escolin studierte Literatur und Philosophie. Seit zwanzig Jahren ist er Fachjournalist und Mitglied einer auf Städtebau und Architektur spezialisierten Pressegruppe. Bertrand Escolin arbeitete zuerst in Paris, dann in Nantes und heute in Bordeaux.

Übersetzung: Ursula Bühler; texte original: www.wbw.ch

Parking des Machines, Barto + Barto, 2009. – Bild: Stéphane Chalmeau

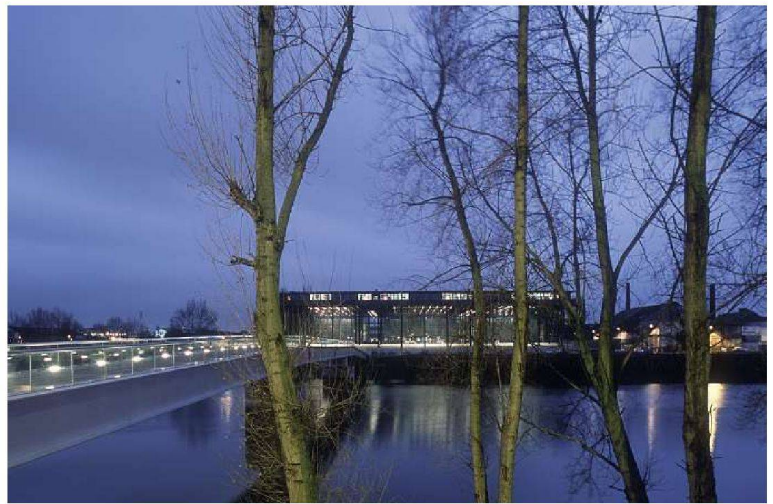


résumé Point de fuite Ile de Nantes Depuis la guerre, Nantes vient de vivre la décennie la plus bouleversante pour son urbanisme. Le cœur de la métropole a basculé vers ce vaste territoire central qui est l'Ile de Nantes, où émergent des nouveaux lieux de polarité qui n'ont pas nié le passé industriel de l'île, mais au contraire l'ont redécouvert, réutilisé et sublimé. A la fin des années 90, l'Ile de Nantes est devenue un concept d'urbanisme forgé par une ville qui tourna le dos au fleuve, lieu d'activités industrielles jusqu'à la fin des années 80. Alors qu'un réseau moderne de tramway transformait la ville, l'Ile de Nantes resta figée – heureusement. Au lieu d'y implanter un quartier d'affaires comme tous les acteurs économiques le souhaitaient, sa transfiguration et sa révitalisation s'est faite de manière différente. Alors que la ville n'a pas échappé à une structuration en étoile de vastes centres commerciaux qui jalonnent la périphérie, le centre ville allait se vider progressivement. L'Ile de Nantes s'est donc vue investie d'une mission de nouvelle centralité au cœur d'une attractivité urbaine renouvelée: l'usine LU, nouvel espace culturel

revisité par Patrick Bouchain; la Fabrique, futur laboratoire de musiques actuelles dessiné par les nantais Tétrarc, et surtout les «Machines de l'île» réutilisant les anciennes nefs des chantiers navals. Des bâtiments aussi emblématiques que le Palais de Justice de Jean Nouvel et la nouvelle école d'architecture de Lacaton & Vassal ont jalonné cette décennie. D'autres ont suivi. Tous ont du montrer patte blanche à Alexandre Chemetoff, l'urbaniste de l'île et auteur d'un plan-guide interactif. On lui doit cette impulsion du projet en mouvement, une volonté de réutilisation de l'existant et la volonté de retrouver les traces pour mieux accueillir le neuf. La mutation urbaine de l'île eut lieu bien plus parce que le regard de l'urbaniste s'est porté non sur les immeubles à construire, mais sur l'espace public: quais, berges, rues, sentes. L'économie a su passer de l'industrie aux services. Après la stupeur liée à la mutation de son coeur, puis une phase spéculative sur ses logements, la ville devrait rentrer dans une phase d'accalmie, et retrouver sa tempérance naturelle.

summary The Ile de Nantes Vanishing-Point

Nantes has just experienced the most decisive decade as to its urban planning since the war. The heart of the city has been switched to the vast central area, the Ile de Nantes, where new polarities have emerged that did not deny the industrial past of the island but rediscovered, re-used, and refined it. At the end of the 1990s, the Ile de Nantes had turned into an urban-planning concept characterized by a town that had turned its back on the river, an industrial site up to the 1980s. While a modern tramway network transformed the town, the Ile de Nantes remained as it was – fortunately so. Instead of implementing a business district, the way all the economic players wanted, its transfiguration and revitalization was subjected to quite different rules. For while the town did not escape the star shape of the vast shopping malls lining the periphery, the actual City gradually emptied. The Ile de Nantes has, thus, assumed the role of a new centre at the core of an attractive urban renewal: the LU factory, a new cultural space revisited by Patrick Bouchain; the factory, a future laboratory of modern music designed by Tétrarc, Nantes, und above all the "island machines", re-utilizing the old shipyards. Buildings that are as emblematic as Jean Nouvel's Palais de la Justice und the new School of Architecture by Lacaton & Vassal have marked this decade. Others have followed. All of them had to show their credentials to Alexandre Chemetoff, the urban planner of the Ile de Nantes site and author of an interactive master plan. To him, we owe the driving force of this project in motion, the will to re-utilize existing parts and find ways to better integrate new ones. The urban transformation of the Ile de Nantes took place much more because the urban planner did not strive so much to construct housing projects but strove to design public spaces instead: quaysides, river banks, streets, and footpaths. The economy was able to switch from industry to service industry. After the surprise of having its heart transplanted, and some housing speculation, the town should now calm down somewhat and once again find its natural balance. ■



Passerelle Victor Schoelcher von Barto + Barto, 2000–2001, mit Palais de Justice von Jean Nouvel, 2000.
Bild: Stéphane Chalmeau

Plakate zu Veranstaltungen in den «Nefs». – Bilder: Les Machines de l'île

