

Städtebauf Frühling!

Autor(en): **Horváth, Franz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **93 (2018)**

Heft 6: **Haustechnik**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-842524>

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.

Praxis-Check «Frühling in Paris»

Städtebauf Frühling!



Bilder: Franz Horváth

Wohnlichkeit statt Bahnareale und Industrie: Die Pariser Entwicklungsgebiete bieten Grünräume und Wege für den Langsamverkehr, wie hier bei den Jardins Abbé-Pierre - Grands-Moulins (Rive Gauche, Ausfallachse Gare d'Austerlitz).

Die Metropole Paris verfolgt höchst interessante Ansätze, wenn es darum geht, ehemalige Eisenbahn- und Industrieareale in Zentrumsnähe aufzuwerten. Dort entstehen ganze neue Quartiere mit einem breiten Nutzungsmix, Grünanlagen und Langsamverkehr. Einen Augenschein spannender Beispiele ermöglichte im April der Praxis-Check «Frühling in Paris» im Rahmen des Weiterbildungsangebots des Dachverbands zusammen mit österreichischen Partnern.

Von Franz Horváth

Wenn wir Paris als Touristen besuchen, nehmen wir es als pulsierendes Museum wahr, vor langer Zeit erstellt, im 19. Jahrhundert von Baron Haussmann begründet und modernisiert, später angereichert mit Höhepunkten und Schandmalen.

Die innere Stadt Paris ist dicht bebaut, eingezäunt vom zehnspurigen Autobahnring «Périphérique» und im Wachstum eingeschränkt von einem relativ eng verstandenen Hochhausverbot. Die maximale Gebäudehöhe von 37 Metern, die 1977 eingeführt wurde,

um Wüstlinge wie die Tour Montparnasse in Zukunft zu verhindern, war nur einer der Gründe, derentwegen sich die Stadt überlegen musste, wie sie sich als Wohn- und Arbeitsort erneuern kann. Paris will nicht zum Museum werden. Die Stadt will zahlbare Wohnungen statt nur in Vororten auch in der Stadt ansiedeln. Arbeitsplätze, moderne Büros, Grünflächen und neue Mobilitätskonzepte sind grosse Themen. Die zwölf Millionen Einwohner der Region Île-de-France plagen sich mit einem Verkehrssystem ab, das ur-

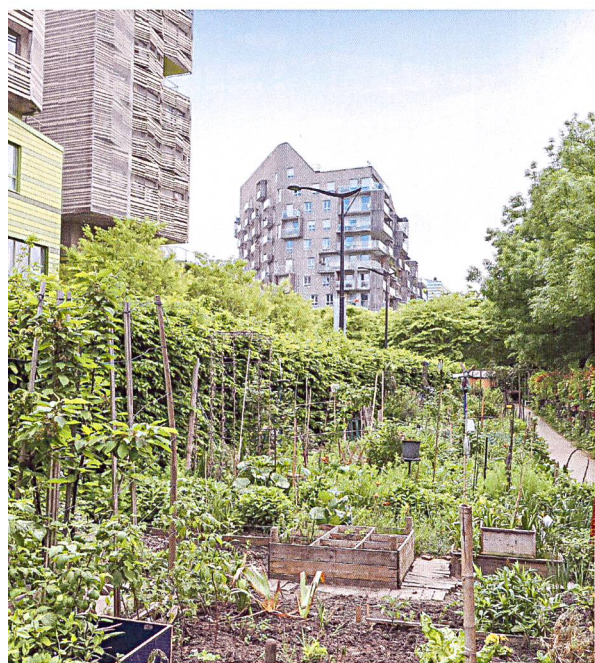
sprünglich als Zubringer in den hauptstädtischen Wasserkopf geschaffen wurde. Darum entstehen jetzt im Rahmen von Planungen über das «Grand Paris» auch neue Metrolinien, die die Vororte untereinander verknüpfen (www.societedugrandparis.fr).

Vom Bahnareal zum Entwicklungsgebiet: Beispiel Clichy-Batignolles

Die Zufahrtlinien und die Nebenbetriebsareale der alten Kopfbahnhöfe bilden die wichtigsten Pole, an denen das innere Paris weiterwächst. Viele der Gleisanlagen benötigt die Staatsbahn SNCF nicht mehr, ein Teil kann überdeckt und einer zweiten Nutzung zugeführt werden. Noch grössere Goldgruben sind aber die Gebiete, auf denen die Betriebe angesiedelt waren, die die Bahn belieferte und die die Stadt versorgten – Lagerhäuser, Schlachthöfe, Mühlen. Diese sind inzwischen mehr-

heitlich in die Umgebung abgewandert. Die Begleitmissionen dieser Betriebe, die die Zonen zwischen Bahn und Périphérique stark abwerteten, verschwanden. Bewohner der Sozialwohnungsbauten, die dort in früheren Jahrzehnten entstanden waren, können aufatmen.

Die Herausforderung ist, Grünflächen und neue zahlbare Wohnungen und Arbeitsplätze in diese Zonen zu bringen sowie Nebenzentren zu schaffen, die verkehrstechnisch gut angebunden sind. Eine wichtige Rolle spielen dabei der Langsamverkehr und die Feinverteilung. Die Périphérique wird durchlässiger für Fussgänger, Fahrradwege ermöglichen das schnelle Vorankommen im Quartier, Tramlinien verbinden bisher schlecht angeschlossene Gebiete. Neue S-Bahnhöfe und Metrostationen vernetzen die Quartiere mit der Stadt. Attraktive Arbeitgeber, wie das in einem neuen Justizpalast



Ein Studentenhaus in Clichy-Batignolles, im Sockel eine Schule, daneben Bewohnergärten ...



... sowie Eindrücke aus dem Park. Im Hintergrund (Bild unten) Renzo Pianos Justizpalast.



von Renzo Piano untergebrachte Tribunal de Paris bei der Porte de Clichy und verschiedene Kulturinstitutionen in der geplanten Cité du théâtre beleben das Entwicklungsgebiet Clichy-Batignolles an der Achse zum Bahnhof Saint-Lazare. Bildungseinrichtungen und die Nationalbibliothek prägen die ehemaligen Nebenbetriebe entlang und über den Geleisen des Gare d'Austerlitz am Rive Gauche.

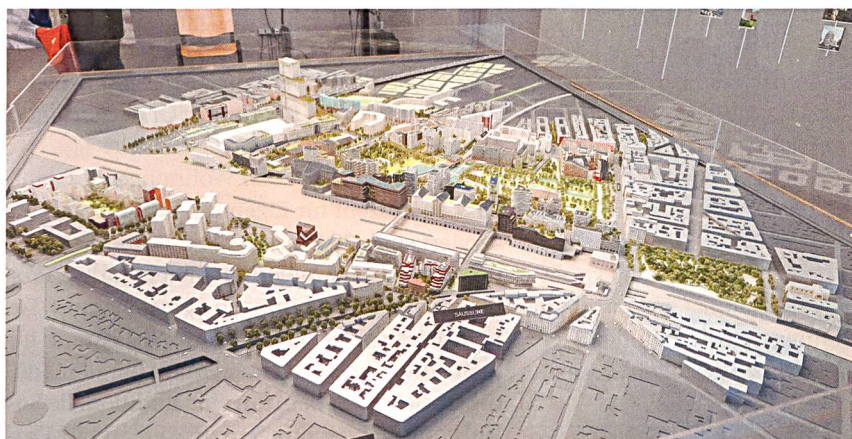
Interessante Beteiligungsmodelle

Wie wurde und wird das alles realisiert? Und was lässt sich daraus lernen? Zentrale Begriffe sind hier das «Ecoquartier», die «Concertation» – eine Form der Beteiligung der Nachbarschaft und der Nutzer an der Planung, die in einem Land, das für seine zentralistische Top-down-Planung bekannt ist, ziemlich neue Farbtupfer setzt – und das «Atelier», in dem Bauträger und Architekten, begleitet von Vertretern der Stadt und aus der Concertation, extern moderiert ihre Projekte entwickeln und aufeinander abstimmen.

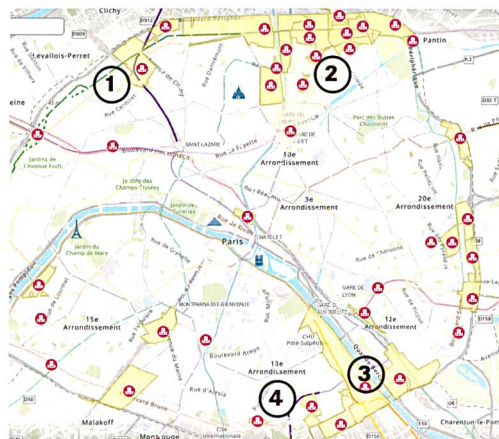
Das **Ecoquartier** soll die grossen Stadtentwicklungsprojekte so einbetten, dass sie Nachhaltigkeitskriterien erfüllen. Für französische Verhältnisse sind die Energiestandards hoch.

Ein unterirdisches System entsorgt zum Beispiel in Clichy-Batignolles die Abfälle aus den Häusern getrennt in eine Zentrale, wo sie in Zukunft teilweise lokal weiterverarbeitet werden sollen. Als Lunge gehören zu den Ecoquartiers vielfältige Parks. Regenwasser und alte Brauchwasserkanäle füllen Teiche und Feuchtgebiete. Dazu gehört, dass für ein Gebiet wie Clichy-Batignolles mit etwa 3400 Wohneinheiten ausser für die öffentlichen Nutzungen fast keine Parkplätze eingeplant sind. Der renommierte Stadtplaner François Gréther, der sich mit seinen Vorschlägen für die Park- und Quartiergestaltung in Clichy-Batignolles durchsetzen konnte und die Ateliers mitmoderiert, meinte im Gespräch, dass es für die Akzeptanz und die Ausstrahlung des Projektes sehr wichtig war, mit dem Park in die Umsetzung zu starten.

Bei der **Concertation** geht es darum, die Bedürfnisse der Nachbarschaft, der Jugendlichen und anderer Interessengruppen zu sammeln. Sie sollen Ängste und Befürchtungen artikulieren und sich bei den Bauträgern und Planern Gehör verschaffen, Ideen in die Projektentwicklung einspeisen. Auch praktische Fragen kommen zur Sprache: Entsprechen die neuen Läden den Bedürfnissen der Nachbarschaft? Behin-



Das Modell des grossen Entwicklungsgebiets Clichy-Batignolles an der nördlichen Périphérique.



Am Autobahnring Périphérique liegen viele Entwicklungsgebiete. 1: Clichy-Batignolles; 2: Boulevard Macdonald; 3: Rive Gauche; 4: Gare de Rungis.

Anzeige

Im Garten «wohnen».

Gartenbau Genossenschaft Zürich 044 377 85 85 www.ggz-gartenbau.ch





Praxis-Check beim Entwicklungsgebiet Boulevard Macdonald. Das 600 Meter lange ehemalige Lagerhaus wurde umgenutzt und mit teils spektakulären Bauten aufgestockt, die Büros und Wohnungen enthalten. Auch die Umgebung wurde aufgewertet, unter anderem durch eine neue Tramlinie und Parks.

dert die Metrobaustelle andere Baustellen? Widerspricht die Idee einer Aussichtsterrasse auf dem geplanten Kino den Bauvorschriften?

Das **Atelier** schliesslich zwingt die verschiedenen Bauträger und Architekten auf dem Areal, sich untereinander abzustimmen und sich mit den Bedürfnissen von Bahnbetrieb, öffentlicher Hand und Quartier auseinanderzusetzen. Sich auf diesen Prozess einzulassen, war eine der Bedingungen für die Qualifikation zur Teilnahme am Entwicklungsprozess. Alle verstehen dadurch die Spielregeln rasch. Im Fazit konnte man an verschiedenen Orten heraus hören, dass diese Art der Zusammenarbeit die Bewältigung der Komplexität der Projekte in vielfacher Hinsicht erleichtert hat. Und sie trägt dazu bei, die Beziehungen zwischen den Gebäuden gleichgewichtiger zu gestalten.

Strenge Auflagen

Lehren für die Umnutzung von Bahnarealen lassen sich nicht nur aus den Planungsverfahren ziehen. Gerade die Schweiz könnte es sich zum Vorbild nehmen, wie die Pariser Politik es verhindert, dass die SNCF ihre Areale einfach an die Meistbietenden verschreibt und diese sie dann nach ihrem Gutdünken entwickeln. Für die Durchmischung der neuen Quartiere ist das zentral. Die Stadt kauft das Areal von der SNCF, behält es aber nicht, sondern reicht es weiter an eine Art Generalplaner (aménageur), der es weitergibt an Entwickler. Die Stadt macht aber klare Auflagen: welche öffentlichen Infrastrukturen errichtet werden müssen, welche Parks, welche Anteile für Geschäftsflächen und Büros zu reservieren sind, welche für Wohnungen im gehobenen Eigentumsstandard, für normale Mietwohnungen und für Sozialwohnungen. Und die öffentliche Infrastruktur wie Parks und Strassen finanziert der Generalplaner zu einem grossen Teil aus den Verkäufen an die Entwickler, die ihre

Investitionen wieder weiterreichen. Heikle Punkte bei diesem Modell sind die Qualitätssicherung und der langfristige Unterhalt. Auf diesem Gebiet könnten die Franzosen sicher noch etwas von den in der Schweiz und in Österreich üblichen Partnerschaften mit gemeinnützigen Bauträgern und Genossenschaften lernen.

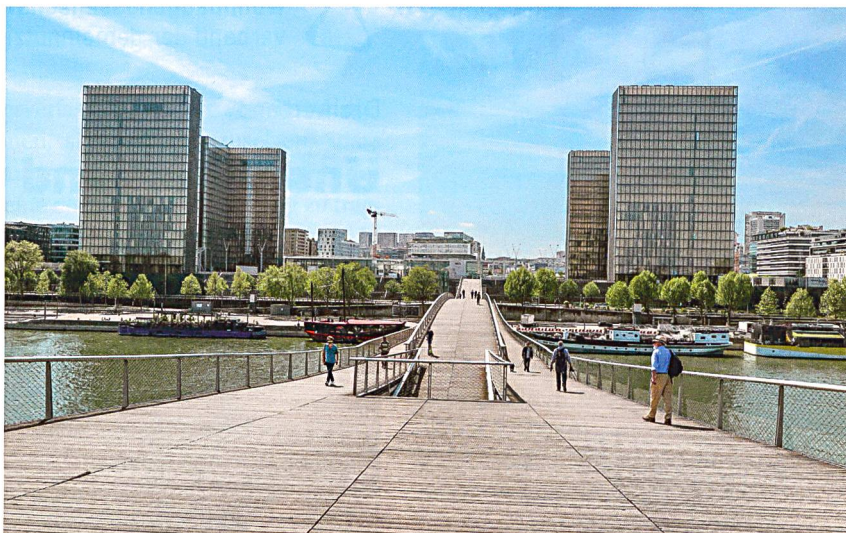
Wie sich die Flächen in jenem Sektor von Clichy-Batignolles verteilen, der erhöht auf der Gleisüberdeckung über einer Unterhaltsanlage der SNCF liegt, zeigt die Tabelle. Für das ganze Gebiet ist bei den Wohnungen geplant, dass 30 Prozent für Eigentumswohnungen reserviert sind, 20 Prozent für private Mietwohnungen mit kontrollierten Mieten und 50 Prozent für Sozialwohnungen verschiedener Typen. Diese verteilen sich auf 15 Prozent für Beansprucher eines Mietbeitrags für Familien, die zu viel verdienen, um eine traditionelle Sozialwohnung beantragen zu können. 20 Prozent sind für traditionelle Sozialwohnungen eingeplant und 10 Prozent für Leute, die in grosser Prekarität leben.

Vielfältige Aufwertungen

Den Grossprojekten der Stadterneuerung in Paris gingen übrigens kleinere Pilotprojekte wie jenes des Gare de Rungis voran, auf dessen Areal das erste Niedrigenergiebürohaus in Paris zu liegen kam. Besichtigt haben wir auch das Gebiet um das erneuerte Wohnhochhaus am Boulevard du Bois-le-Prêtre bei der Porte Pouchet, welches das Trio Druot, Lacaton und Vassal berühmt machte. Das Nachbarhochhaus wich jetzt einem neuen Platz, der unter der Périphérique hindurch die Vorstadt anbinden wird. Und in der Nachbarschaft entstanden als Ersatz kleinere vielfältige Wohnbauten, die von jungen Architektenteams geplant wurden.

Das aktuell spektakulärste Projekt einer Umnutzung von Altbausubstanz bildet das 600 Me-

ter lange ehemalige Lagerhaus am Boulevard Macdonald im Norden. Dieses Gebiet gehört ebenfalls zu einem Grossprojekt der Stadterneuerung. Ein neuer S-Bahnhof erschliesst die Gegend, ein Tram fährt jetzt unter einer Bresche quer durch das Haus und erschliesst den Platz vor dem Bahnhof. Das Lagerhaus hat sich neu gefüllt mit Geschäften, einem Gründerzentrum und mit Wohnungen, die zum Teil in attraktiven Aufbauten und neben Lichthöfen im Gebäude liegen. Rundherum hat die Gegend eine Aufwertung erfahren. Auch andere Industriebauten wurden umfunktioniert. Durch Kanäle, Pärke sowie Rad- und Fusswege verwebt sich das Quartier mit dem Parc de la Villette. Das sind nur ein paar der Gründe, warum sich eine Reise nach Paris lohnt. ■



Der Langsamverkehr hat grosses Gewicht. Fussgängerbrücke vor der Bibliothèque nationale.

Interaktiver Stadtplan mit Informationen zu Aufwertungsgebieten:
capgeo.sig.paris.fr/Apps/ProjetsUrbains

Bauprogramm Clichy-Batignolles

Sektor West	m ²
Vorgesehene Gesamtfläche	198 981
Eigentumswohnungen	30 945
Mietwohnungen mit kontrollierten Mieten	20 089
Spezielle private Wohnungen (Doktorandenresidenz)	3 000
Sozialwohnungen für Familien	39 522
Sozialwohnungen für spezielle Bedürfnisse (z.B. Studierende)	5 800
Büros	67 930
Handel, Dienstleistungen, Kino	19 729
Nachbarschaftsinfrastruktur	11 966



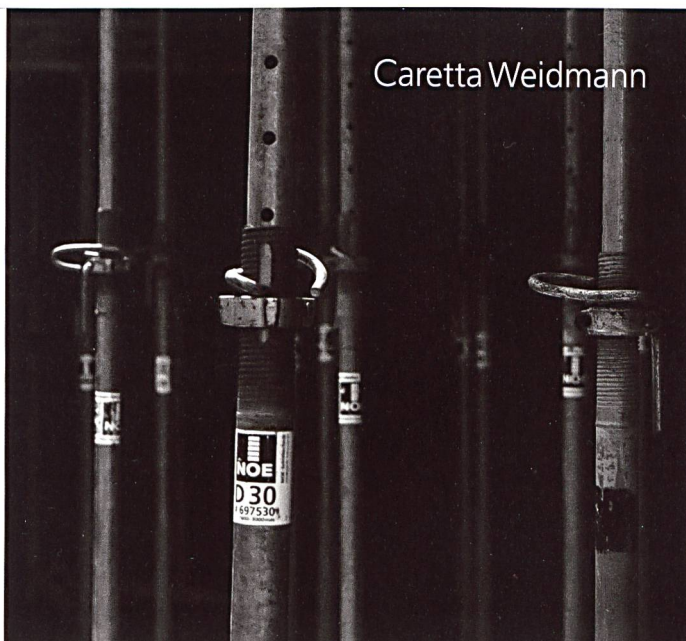
Eine ehemalige Mühle beim Parc des Moulins beherbergt heute die Universität Paris Diderot.

Anzeige

ECHT BAUEN

Caretta Weidmann unterstützt Bauherren und Architekten mit umfassendem Know-how beim Umsetzen von Ideen, und dies mit hoher Sorgfalt und beeindruckender Effizienz.

www.caretta-weidmann.ch



Caretta Weidmann