

Städtebau und Wohnungsbauprobleme in Paris

Autor(en): **J.H.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (1960)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-330491>

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.

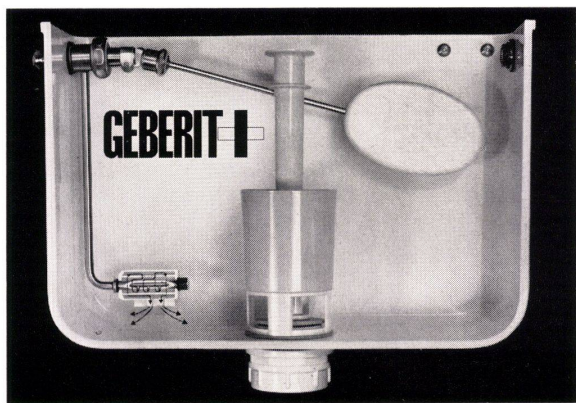
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

Qualität darf niemals Sache des Zufalls sein!



1 Für Betriebssicherheit und lange Lebensdauer gibt die einfache Konstruktion aus korrosionsbeständigem Material Sicherheit

Der GEBERIT-Spülkasten ist ein Produkt 50-jähriger Erfahrung im Spülkastenbau. Die Funktion ist denkbar einfach. Sich abnützende Teile gibt es nicht.

Das Herz des Spülkastens ist das Schwimmventil. Die bewährte, kräftige Konstruktion funktioniert zuverlässig; der Wasserstand ist höchst einfach regulierbar.

Hunderttausende von GEBERIT-Spülkasten im In- und Ausland, in Europa und Übersee, bewähren sich in allen Druck- und Wasserverhältnissen, selbst im aggressivsten Chlor- und Kalkwasser.

GEBERIT — der Qualitäts-Spülkasten — schließt deshalb Reparaturen praktisch aus.

GEBERIT

GEBERIT+CIE Rapperswil am Zürichsee 055/2 03 44

Städtebau und Wohnungsbauprobleme in Paris

Zu Paris gehören noch 206 Gemeinden und Ortschaften (80 im Département Seine, 120 im Département Seine et Oise und 6 im Département Seine et Marne). Sie bilden zusammen die «Région Parisienne». Frankreich zählte 1957 43 854 000 Einwohner, die Pariser Region allein 7 840 000. 17,8% der Einwohner des Landes leben hier auf 2,2% des nationalen Territoriums. Und diese Zahl wächst ständig. Von 1955 bis 1956 stieg sie um 112 000, von 1956 bis 1957 um 182 000. Jede Neuinstallation einer Familie in dieser Region kostet die Öffentlichkeit mindestens 3 Millionen Altfrancs. Während sich die Bevölkerungszahl von 1946 bis 1957 in Frankreich um 8,27% erhöhte, stieg sie in der Pariser Region um 17%.

Die französische Hauptstadt ist das wirtschaftliche, politische und kulturelle Zentrum des Landes. In der Pariser Region sind 64% der Privatindustrie konzentriert; 44% der chemischen, 51% der mechanischen und 51% der Automobilindustrie haben hier ihre Fabriken; 76% der Versicherungsgesellschaften, 51% aller Banken und 83% aller Presseerzeugnisse werden in der Pariser Region ediert und gedruckt. Paris wächst von Jahr zu Jahr, und von Jahr zu Jahr werden die städtebaulichen Probleme unlösbarer. In Paris selbst erreicht die Wohndichte fast 1000 Einwohner pro Hektar.

Diese Entwicklung führte vor allem zu einer Überbevölkerung der sogenannten «Quartiers insalubres» und hatte einen derart dichten Verkehr zur Folge, daß eine allgemeine Paralyse des Straßenverkehrs kaum vermieden werden kann, wenn man nicht bald Abhilfe schafft. Die öffentlichen Einrichtungen werden angesichts des Bevölkerungszuwachses immer ungenügender, und dies trotz bedeutender öffentlicher Investitionen zum Ausbau dieser Einrichtungen. Eine Wohnungskrise ist unter solchen Voraussetzungen nur natürlich. Die Häuser sind alt, ohne Komfort und entsprechen vor allem nicht mehr den Bedürfnissen einer Bevölkerung, deren Lebenshaltung sich ständig verbessert.

Man zählt in Paris 2 380 000 Wohnungen; mehr als 300 000 davon befinden sich in Häusern, die über 100 Jahre alt sind. Etwa 400 000 Wohnungen verfügen nicht über Fließwasser, 1 176 000 haben kein eigenes WC, 1 380 000, das heißt mehr als 60%, bestehen nur aus 1 oder 2 Räumen und sind überbevölkert.

Die Lösung der städtebaulichen Probleme haben alle zuständigen Behörden seit langem beschäftigt, und sie steht auch heute noch auf der Tagesordnung. Ein Dekret vom 31. Dezember 1958 beschloß den Entwurf eines «Plan d'urbanisme», nachdem schon zwei Jahre vorher

ein «Plan Directeur» gutgeheißen wurde. Sechs Zonen wurden auf dem Stadtplan bezeichnet, wobei man vom Standpunkt ausging, daß die Universität das linke Seineufer als ihre «Heimat» betrachtete, Handel und Industrie stets auf dem rechten Ufer konzentriert waren, während sich die Verwaltungszentren und die ausländischen Dienste um das Parlament gruppierten. Aber nun gibt es zwei Hauptprobleme. Nr. 1 der Verkehr, Nr. 2 der Wohnungsbau. Wer heute mit dem Wagen nach Paris kommt, wird alsbald erkennen, wie dringend die Lösung der Verkehrsprobleme in der französischen Hauptstadt ist. 1958 betrug der Automobilpark von Paris 600 000 Wagen. Das Maximum der Stationierungsmöglichkeiten entlang den Trottoirs erreicht 210 000 Wagen.

120 000 Automobile können in den bestehenden Garagen untergebracht werden. 40 000 Wagen zirkulieren während der Zeit des stärksten Verkehrs. Man kann an diesen wenigen Zahlen ermessen — wenn man es nicht aus eigener Erfahrung weiß —, wie es fast unmöglich ist, seinen Wagen in Paris zu parkieren. Der «Plan d'urbanisme» sieht den Bau von 152 km Hauptverkehrsstraßen vor, um den Verkehr in Paris zu entlasten. Zugleich sollen Parkplätze für 175 000 Wagen geschaffen werden. Die Verwirklichung dieses Projektes kostet 1000 Milliarden Altfrancs. 37 000 Wohnungen müßten abgerissen und neu aufgebaut werden, um den Bau der Straßen zu ermöglichen. Der Hauptpunkt des Programms wäre die Konstruktion einer sogenannten «express way», einer «Rocade intérieure», die von der Porte d'Asnières ausgehen, über den Gare d'Est, Maine Montparnasse führen und bei der Metrostation Ranelagh ihren Abschluß finden würde und den gleichzeitigen Verkehr von vier Reihen Automobilen ermöglichen sollte. Aber das Projekt wurde vom Pariser Gemeinderat nicht akzeptiert, weil die finanziellen Chargen zu groß sind und man nicht weiß, wie es möglich sein soll, die nötigen 37 000 Wohnungen neu aufzubauen. Die beschlossenen oder befürworteten Pläne für den Pariser Städtebau liegen nach wie vor in den Mappen der Architekten der Stadt Paris. Man geht bei der Realisierung von Lösungsversuchen sehr langsam vor. So wird gegenwärtig der «Boulevard Périphérique de Paris» ausgebaut, der zwei Chaussees von je 10,5 m Breite aufweist und einen rapiden Verkehr ermöglichen wird. Die Autoroute Süd-Paris, die erst vor kurzem eröffnet wurde, beginnt und endet an den Boulevards Périphériques und ermöglicht ein rasches Verlassen der Stadtzone. Aber die Realisierung derartiger Teilobjekte schafft schon im Hinblick auf die rasche Vergrößerung der Bevölkerungszahl keinen Ausweg. Wohl wirken die Behörden gegen diesen Bevölkerungszuwachs durch eine Intensivierung der Entflechtung der Pariser Industriebetriebe. So wird die Dezentralisierung von Großbetrieben in die Provinz außerordentlich begünstigt; auch die Administration will mindestens zum Teil das Zentrum von Paris verlassen und an die Peripherie auswandern; es wird bereits eine Dezentralisierung der höheren Schulen organisiert, und die Neuerstellung von Fabriken sowie die Grün-

Homogen Spanplatte

Normal 620 kg/m³
8-10-13-16-19-22-25 mm

Leicht 510 kg/m³
16-19-22-25-30-36-40 mm

Einschicht 510 kg/m³
13-16-19-22 mm

Konstruktion 410 kg/m³
30-36-40-50-60-80 mm

Furnierte Platten
Limba/Okumé
(Andere Furniere auf Anfrage)
620 kg/m³ = 5 fach
510 kg/m³ = 3 fach
16-19-22-25 mm

Format 300x125 cm



Bois Homogène S.A. St-Maurice vs

Direktion und Werk
Telefon 025 / 3 63 33

dung neuer Unternehmen in Paris wird strengstens kontrolliert und nur in seltenen Fällen bewilligt. Man hat erkannt, daß die Städtebauplanung für Paris solange ein Nonsens ist, als die Bevölkerung Jahr um Jahr um mindestens 100 000 Menschen anwächst.

Auch die Wohnbauplanung hat in Paris große Schwierigkeiten zu überwinden. Das größte Handicap sind wohl die Bauplätze. Sie fehlen fast vollkommen, soweit es sich um Paris selbst handelt. Die Architekten von Paris haben deshalb zwei Wege beschritten, um die Wohnungsnot zu bekämpfen. Auf der einen Seite wurde beschlossen, die «ilots insalubres», die Quartiere mit alten, baufälligen Häusern, zu räumen und an ihrer Stelle Großbauten zu errichten; auf der anderen Seite geht man daran, mit nicht geringem Erfolg an der Peripherie der Stadtzone sogenannte «Grands ensembles» zu errichten, Wohnbaugruppen mit einigen hundert Wohnungen, die fast schon Städte für sich allein bilden.

In den «ilots insalubres» sind etwa 50 000 Wohnungen neu zu bauen, soweit es sich um die Innenstadt handelt, und weitere 50 000 im Département Seine. In Paris selbst kostet die Freimachung des Baugrundes pro Hektar allein schon an die 300 Millionen Altfrancs.

Eines der ersten dieser abgerissenen und neu erbauten «ilots» ist Nummer 16, das von der Rue Saint-Antoine und dem Quai de l'Hôtel de Ville begrenzt wird. Bereits 1941 wurde beschlossen, dieses Wohnquartier abzureißen. Erst heute sind die Arbeiten zum großen Teil beendet. Der Wiederaufbau anderer «ilots», wie etwa der Nummern 4, 5, 11 und 13, wird gegenwärtig ebenfalls realisiert. Nach den Plänen sollte es in zwanzig Jahren möglich sein, die einer Weltstadt unwürdigen schlechten Wohnquartiere zu eliminieren und durch neue Großbauten zu ersetzen, wobei es durchaus nicht feststeht, daß die Bewohner jener Häuser, die niedergerissen wurden, in den an der gleichen Stelle errichteten Neubauten wohnen können. Die Kosten der Operation «ilots insalubres» wurden auf 100 Milliarden Altfrancs veranschlagt.

Der zweite Weg, die Wohnungskrise in der Pariser Region zu bekämpfen, ist verhältnismäßig leichter. Die Grands ensembles werden rund um Paris erstellt, nicht allzu weit vom Zentrum der Stadt und in der Nähe von Industriezonen. Man will aber nicht nach britischem Vorbild Satellitenstädte der Pariser Region bauen, sondern in die bestehende große Pariser Banlieue Kleinstädte mit 20 000 bis 40 000 Einwohnern einbauen. Der Bau dieser neuen Einheiten verfolgt zwei Ziele: Erstens sollen Tausende von Familien aus den veralteten Pariser Wohnquartieren in den neuen Wohnstätten Platz finden und Licht, Luft und Sonne und eine neue Wohnkultur bekommen, wie sie selbst in Paris mit dem besten Willen nicht zu verwirklichen ist, weil die technischen Möglichkeiten hierzu fehlen. Zweitens soll durch die verhältnis-

mäßig rasche Konstruktion einer großen Zahl von neuen Wohnungen die Wohnungskrise in der Pariser Region gemildert werden. Drittens könnten die über die ganze Stadt verstreuten kleinen Industrien und Handwerksbetriebe in ausgedehnten, in der Nähe der Ensembles liegenden Gebieten gesammelt werden; dadurch würden nicht nur die Wohnungstaudis, sondern auch die Taudis der kleinen Betriebe, die in den meisten Fällen kein Tageslicht haben, verschwinden. Die Arbeiter dieser Kleinindustrien aber würden in der Nähe ihrer Wohnstätten Arbeit finden können.

Auch die großen Ensembles, die heute zum Teil schon errichtet sind und bewohnt werden, erhielten ihre Nummern. GE 1 ist das Ensemble von Maison Alfort bei Paris, GE 2 das Ensemble von Massy-Antony, GE 4 Saint Denis Pierrefitte, GE 7 die Bezeichnung für die Wohngruppen von Argenteuil, mit GE 3 wurden die Wohngruppen von Créteil bezeichnet. Bei der Realisierung der Pläne dieser großen Wohnhausbauten werden da und dort neue architektonische Ideen in die Tat umgesetzt, wie beim Ensemble von Bobigny, das in etwas gewagter, aber doch sehr gelungener Weise die Eigenwilligkeit der neuen französischen Architekten zeigt, zum Beispiel von Aillaud, der die Baugruppen Bobigny und Pantin entworfen hat. Die sternförmigen Hochhäuser und die dazugehörenden Eingangsflächen sind höchst ansprechend, wenn auch der Maßstab nicht gelungen scheint. Die Siedlung «Cité des Courtillères» in Pantin gehört zu den in Paris am meisten beachteten, und zwar nicht nur wegen ihres architektonischen Charakters, über den viel diskutiert wird, sondern auch wegen der Bemühungen um einen neuen Rahmen des Wohnens und des Lebens, der die Menschen anzieht und nicht abstoßt. In Bobigny wurden 1500 Logements gebaut, in Pantin 1640. Wie in den meisten anderen Ensembles werden auch hier die Wohnungen vermietet und vom Office de l'Habitation à Loyer Modéré verwaltet.

An Städtebau- und Wohnungsbauplanungen für Paris und die Pariser Region mangelt es nicht. Jeder neue Wohnbauminister der zahlreichen Regierungen der Vierten Republik brachte seine eigenen Ideen und Projekte mit, legte sie vor und ließ darüber beschließen. Aber es kam nicht zur Realisierung, weil die finanziellen Mittel fehlten und weil die Minister zu wenig lange ihr Ministerportefeuille behielten, um an der Verwirklichung ihrer an sich sehr guten Projekte arbeiten zu können.

Heute ist die Situation ein wenig anders; die Minister bleiben meist etwas länger im Amt als vorher.

Aber an Geld fehlt es in der Fünften Republik ebenso wie in der Vierten Republik, und daran scheitert die Verwirklichung von Plänen auf lange Sicht. Die Städtebau- und Wohnbauprobleme der Pariser Region aber können nicht zu lange auf Lösungen warten, und je später diese Lösungen gefunden werden, desto schwieriger wird es sein, sie zu verwirklichen. J.H.