

Guten Tag, Petra Truckendanner,

7. Juli 2020

Sie haben die folgenden Artikel ausgewählt:

## Inhalt

**1. Urbanismus: Adieu, Tristesse!** vom 04.07.2020 - 22889 Zeichen  
DER SPIEGEL Seite 94

## Kurz-Anleitung

- **PDF speichern:**

*Sie können dieses PDF auf Ihrer Festplatte speichern. Bitte benutzen Sie das Speichern-Menü oder klicken Sie auf den  Speichern-Button Ihres Browsers.*

- **PDF drucken:**

*Zum Drucken benutzen Sie bitte das Drucken-Menü oder klicken Sie auf den  Drucken-Button Ihres Browsers.*

Dieses PDF-Dokument ist ausschließlich für Ihren privaten Gebrauch bestimmt. Die Übernahme und Nutzung der Daten zu anderen Zwecken bedarf der schriftlichen Zustimmung. [www.spiegel.de/agb](http://www.spiegel.de/agb)

# Adieu, Tristesse!

**Urbanismus** Paris, der Sehnsuchtsort, ist für seine Bewohner oft eine Zumutung.

Teuer, eng, dicht bebaut, ohne Grün – und glühend heiß im Sommer.

Nun soll sich die französische Hauptstadt radikal ändern, um lebenswert zu bleiben.

**D**ie Revolution begann ganz leise, so leise, dass man sie fast nicht bemerkt hätte. Wenige Tage vor dem Ende des französischen Lockdowns ließ Bürgermeisterin Anne Hidalgo die Rue de Rivoli bis auf Weiteres für Autos sperren. Seither sind drei Spuren ausschließlich für Fahrräder reserviert, auf einer vierten dürfen Busse und Taxen fahren.

Die Rue de Rivoli, Mitte des 19. Jahrhunderts erbaut, ist eine zentrale Verkehrsachse und eine der schönsten Straßen der Stadt: Sie verbindet das Rathaus mit dem Louvre und führt auf ihrem letzten Stück bis zur Place de la Concorde, vorbei an Arkadengängen.

Es ist ein wenig so, als würde die Fifth Avenue in New York zur autofreien Zone erklärt. Es ist ein neues Konzept von Stadt. Aber es gefällt nicht allen.

Der Vorsitzende eines Automobilverbands hat Hidalgo wild beschimpft. Andere werfen ihr vor, sie wolle aus der Weltstadt Paris ein niedliches Dorf, ein zweites Amsterdam machen. Taxifahrer sind so wütend auf sie, dass sie den Namen der Bürgermeisterin nicht mehr in den Mund nehmen: »Sie hat schon wieder eine Straße sperren lassen.« – »Sie verstopft mit ihren Baustellen die gesamte Stadt.« – »Jetzt will sie auch noch die Place de la Concorde zur Fußgängerzone machen.«

Offiziell ist die Sperrung zeitlich begrenzt, um in der Coronakrise die Metro zu entlasten. Ingeheim aber vermuten viele, Hidalgo werde den Fahrradboulevard mitten in der Stadt nicht mehr abschaffen. Warum auch? Bisher hat sie sich am Ende immer durchgesetzt. Weggefahren nennen sie eine Kriegerin, ihre Gegner beschimpfen sie als Ideologin. Corona verleiht ihren Ideen nun neuen Auftrieb. Weltweit suchen Städte gerade nach Konzepten, das Zusammenleben der Bewohner neu zu organisieren. Und es sieht so aus, als könnte Hidalgo sie ihnen liefern.

Anne Hidalgo, 61 Jahre alt, Tochter eines Elektrikers und einer Schneiderin aus Spanien, kam als Zweijährige mit ihren Eltern nach Frankreich und wuchs in einem Arbeiterviertel von Lyon auf. 2014 wurde sie als erste Frau ins höchste Amt der Stadt Paris gewählt.

Seither hat die Sozialistin die französische Hauptstadt so radikal verändert wie wenige ihrer Vorgänger. Sie ließ die viel befahrene Uferstraße an der Seine für Autos sperren, 30 Hektar neue Grünflächen in der Stadt anlegen und 20 000 Bäume pflanzen. Dort, wo einst Autos parkten, stehen nun Lavendel und Bambus, große und kleine Bäume und üppig bepflanzte Blumenbeete. Mehr als 300 Kilometer Radwege entstanden in ihrer ersten Amtszeit, zudem 40 000 neue Sozialwohnungen.

Hidalgo ist angefeindet worden für das, was sie selbst die »ökologische Transformation der Stadt« nennt. Vor zwei Jahren sahen die Umfragen nicht gut für sie aus, die Wochenzeitungen veröffentlichten unschöne Titelgeschichten über sie, in denen sie der Bürgermeisterin vorwarfen, die Stadt zu verunstalten. Sie hat trotzdem an ihrem Kurs festgehalten. Am vergan-

## Wenn alles gelingt, was Hidalgo sich vorgenommen hat, wird die Stadt bald eine andere sein.

genen Sonntag erzielte Hidalgo bei der zweiten Runde der Kommunalwahlen in Paris knapp 49 Prozent der Stimmen. Ein Triumph.

Ihre beiden wichtigsten Gegnerinnen, die Kandidatin der Regierungspartei, Agnès Buzyn, und die ehemalige konservative Justizministerin Rachida Dati, ließ sie so weit hinter sich, dass niemand mehr, trotz historisch geringer Wahlbeteiligung, ihren Erfolg kleinreden konnte. Inzwischen wird Hidalgo von manchen sogar als potenzielle Kandidatin der Sozialisten für die Präsidentschaftswahlen 2022 gehandelt.

Wenn alles gelingt, was sie sich für ihre zweite Amtszeit, die kommenden sechs Jahre, vorgenommen hat, wird die Hauptstadt bald eine andere sein. Und das nicht nur, weil 2024 die Olympischen Spiele in Paris stattfinden sollen.

»Anne Hidalgo ist vollkommen angstfrei«, sagt Carlos Moreno, ein hagerer Kolumbianer, der auch nach 40 Jahren in Paris seinen spanischen Akzent nicht ab-

gelegt hat. Moreno ist Wissenschaftler, er trägt gern schwarze Hemden zu schwarzen Jacketts und forscht seit Jahrzehnten zu der Frage, wie die großen Städte dieser Welt in Zukunft aussehen sollten. 2010 wurde er für seine Arbeit mit dem Orden der »Légion d'Honneur«, der höchsten Auszeichnung, die der französische Staat zu vergeben hat, geehrt. Inzwischen hat er einen eigenen Lehrstuhl an der Sorbonne.

Schon während Hidalgos erstem Wahlkampf für das Pariser Rathaus hat Moreno die Kandidatin beraten. Seit 2015 arbeitet er offiziell für sie. Die beiden sprechen spanisch miteinander. »Unsere Zusammenarbeit ist sehr direkt: Ich denke über bestimmte Dinge nach und schicke ihr die Ergebnisse. Anne macht dann damit, was sie will, das ist nicht mehr meine Sache.«

Moreno wurde als Pionier für »Smart Cities« bekannt, er entwarf komplizierte technologische Steuerungssysteme für Beleuchtungen und Ampeln – elektronisches Feintuning, das Energie sparen und das Leben in der Stadt angenehmer machen sollte. Dank seiner Erfindungen ließ sich genau steuern, wie hell es in welcher Straße um 17 Uhr nachmittags im Winter sein sollte. »Und wenn in dieser Straße eine Schule lag, haben wir die Helligkeit angehoben, damit sich Eltern wie Kinder sicher fühlen«, sagt er.

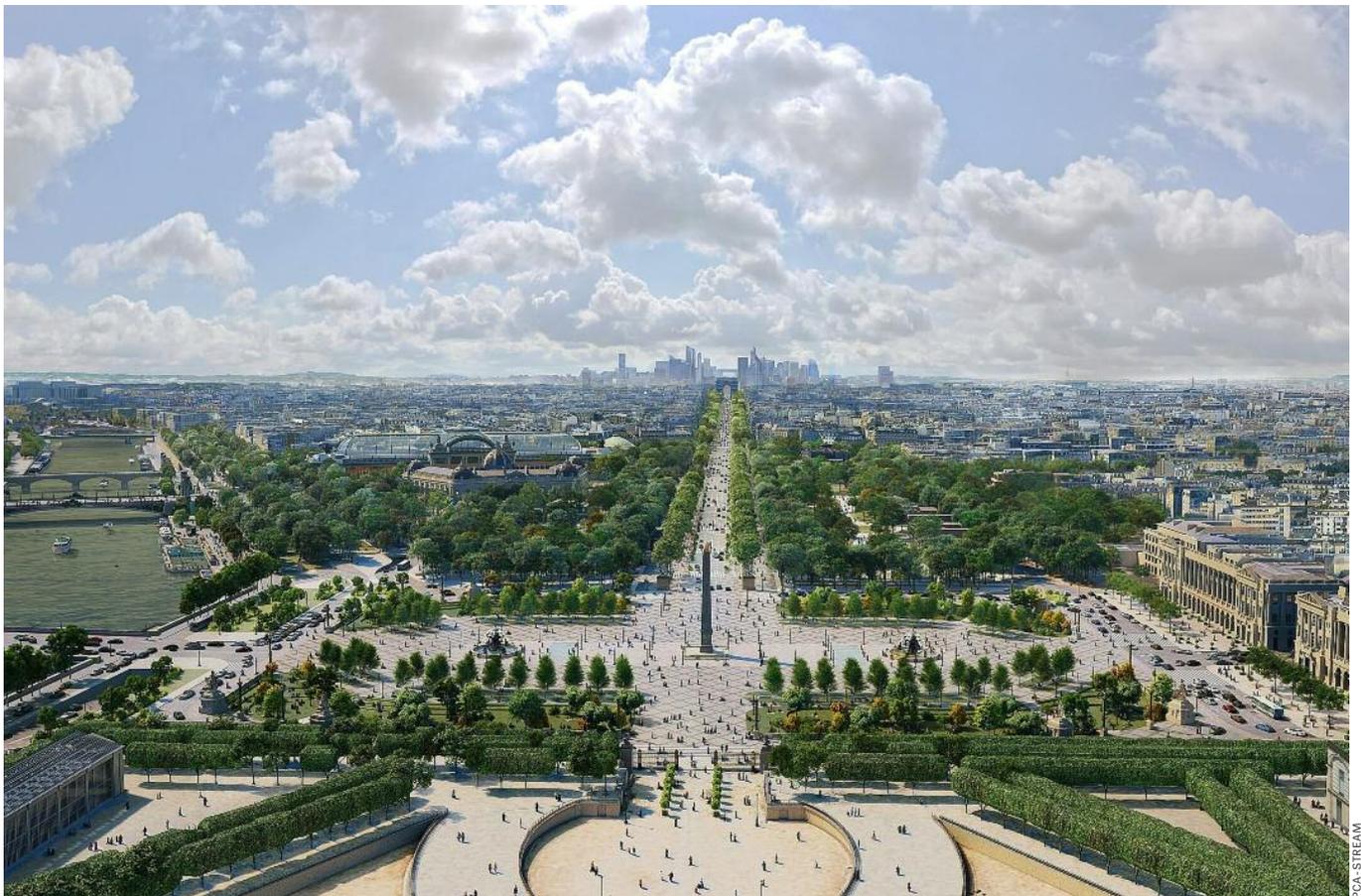
Irgendwann allerdings hatte er keine Lust mehr, seine Energie in die Optimierung von Licht und Ampelphasen zu stecken. Moreno verkaufte seine Patente an den damaligen Energiekonzern GDF Suez. »Danach wollte ich etwas Sinnvolles mit dem Rest meines Lebens machen. Ich begann, mir grundsätzliche philosophische Fragen zu stellen.«

Er hinterfragte alles, was zur Topografie moderner Städte gehört: Warum verbringen Menschen in großen Städten so viel Zeit im Auto? Wieso sind viele Metropolen in Wohn- und Büroviertel aufgeteilt, die oft kilometerweit auseinanderliegen?

Morenos Büro liegt in einem Gebäude aus dem 17. Jahrhundert, in dem schon der deutsche Forscher Alexander von Humboldt wohnte. Er hat eine der spektakulärsten Aussichten in dieser spektakulär schönen Stadt. Aus einem Fenster zur Rue de Seine sieht er einen Zipfel des Kuppel-



PATRICK SWIRC/ MODDS



PCA-STREAM

**Bürgermeisterin Hidalgo, geplante Fußgängerzone auf der Place de la Concorde: »Ökologische Transformation«**

baus der Académie Française, die Fenster zum Fluss geben den Blick auf den am anderen Ufer gelegenen Louvre frei.

»Schauen Sie raus«, sagt er, »vor zehn Jahren war das da noch eine wahre Autobahn, die Leuten rasten Tag und Nacht das Seine-Ufer entlang. Das können sie nicht mehr, weil wir es ihnen verboten haben. Und? Niemand, auch keine der Gegenkandidatinnen im Wahlkampf, wollte das wieder rückgängig machen. Aber wir dürfen jetzt nicht aufhören. Wenn Autos die Hauptverursacher für CO<sub>2</sub> sind, müssen wir sie weiterhin aus der Stadt verbannen, sie überflüssig machen.«

Nachdem Moreno seine Patente verkauft hatte, skizzierte er ein Konzept, das er »La ville du quart d'heure« nannte, die Stadt der Viertelstunde. Es geht davon aus, alle notwendigen Bereiche des Lebens in einer Stadt so zusammenzuführen, dass vom Wohnort in einer Viertelstunde möglichst viel erreichbar ist: Lebensmittelgeschäfte und Märkte, die Schule der Kinder, deren Sport, Musik- und Theaterunterricht. Und im Idealfall auch die Arbeit.

Eine ähnliche Idee gab es schon einmal, in den Sechzigerjahren entwickelte die in den USA lebende Kanadierin Jane Jacobs das Modell einer polyzentrischen Stadt, in der die künstliche Trennung von Wohnen, Arbeit und Freizeit aufgehoben wird und in der man wieder zur gemischten Nutzung von Gebäuden zurückkehrt. Wenn Morenos Konzept aufgeht, haben alle mehr Zeit, brauchen nicht mehr täglich zwei Stunden für die Hin- und Rückfahrt zur Arbeit und verpesten die Luft weniger.

»Natürlich bedeutet das auch, dass sich die Infrastruktur einer Stadt ändern muss«, sagt Moreno. »Als ich vor vier, fünf Jahren anfang, den Leuten davon zu erzählen, hat man mich ausgelacht und wie einen Spinner behandelt. Es sei eine Utopie, Arbeit und Wohnen näher zusammenzubringen. Die Pandemie hat alles verändert. Innerhalb von 48 Stunden arbeiteten alle von zu Hause. Und brauchten genau eine Minute zu ihrem Arbeitsplatz.«

Was unmöglich schien, ist in der Coronakrise Realität geworden. Das hat Folgen. Die zwei Monate, in denen die Welt stillstand, werden, danach sieht es aus, die Arbeitswelt vieler nachhaltig verändern. Zumindest rufen gerade ziemlich viele Leute bei Moreno an.

Mailand will die »Stadt der Viertelstunde« umsetzen, Bordeaux interessiert sich dafür, Anne Hidalgo hat das Konzept verbindlich in das Programm für ihre zweite Amtszeit aufgenommen. Mehrere französische Großunternehmen starteten in Paris Modellversuche, bei denen sie bis zu 3000 Mitarbeitern wohnnahe Arbeitsflächen mit firmeninterner Software und Ausstattung anbieten. In diesen in den Wohnvier-

teln verankerten »Hubs« arbeiten jeweils kleinere, inhaltlich zusammenhängende Teams. Zuvor waren sie täglich in die Bürotürme am Rande der Stadt gefahren. »Next Door« nennt der Konzern Bouygues das Experiment.

»Es ist einfach so«, sagt der britische Architekt David Chipperfield, »vor Covid-19 sagte jeder, wir können die Art, wie wir leben, nicht so schnell ändern. Inzwischen wissen wir, dass das nicht stimmt. Die Pandemie hat unsere Wahrnehmung, was möglich ist und was nicht, total verändert.«

Chipperfield sitzt während des Telefongesprächs in seinem Apartment in London. In Berlin, Mailand und Shanghai unterhält er weitere Büros; in New York, Zürich und Paris entstehen gerade Projekte nach seinen Entwürfen. Der 66-Jährige baut seit Jahrzehnten in den Großstädten dieser Welt. Die Zeit des Lockdowns verbrachte der mehrfach ausgezeichnete Architekt in London.

»Was mich in diesen Wochen am meisten erstaunt hat, war das Zentrum der Stadt. Es war menschenleer, es wohnt niemand mehr dort, die City wurde aus-

### »Die Pandemie hat unsere Wahrnehmung, was möglich ist und was nicht, total verändert.«

verkauft, an Touristen, an Geschäftsleute. Deshalb gibt es für mich eine zentrale Frage: Wie können wir nach wie vor Investoren anziehen, aber kontrollieren, was sie tun?«

An diesem Punkt, an dieser Diskussion, sagt Chipperfield, werde sich die Zukunft der Innenstädte entscheiden. Vor zehn Jahren habe jeder Bürgermeister noch so viele Touristen und so viele Bauprojekte wie möglich gewollt. »Die Städte waren Geldmaschinen, eines der letzten Geschäftsfelder, die noch funktionierten. Aber wer will schon in einer Geldmaschine wohnen?«

In Paris wird nach Entwürfen des Briten gerade eines der größten innerstädtischen Bauvorhaben fertiggestellt: der Umbau der ehemaligen Polizeipräfektur am Boulevard Morland im vierten Arrondissement. Das Projekt wird auf einen dreistelligen Millionenbetrag geschätzt, Bauherr ist der französische Immobilienkonzern Emerige, der mit Chipperfield den ausgeschriebenen Wettbewerb gewann – auch, weil der sich auf alle Vorgaben der Stadt eingelassen hatte.

Das Projekt Morland ist der Versuch, anders zu bauen, nicht nur Wohnraum und Büroflächen zu schaffen, sondern auch einen neuen öffentlichen Ort im Vier-

tel – mit Arkadengängen und Höfen und einer für alle zugänglichen Passage vom Boulevard Morland bis hin zur Seine. Zu den Auflagen, die Hidalgo Stadtplaner den Investoren machten, gehörten außerdem der Bau einer Jugendherberge, einer öffentlichen Kinderkrippe und ein Anteil von Sozialwohnungen von mindestens 30 Prozent. Im Inneren der Anlage ist ein Wochenmarkt mit Produkten aus regionaler Herstellung geplant. Auf 6000 Quadratmeter Terrassenflächen sollen Kräuter, Tomaten, Erdbeeren und Gemüse wachsen, aufgehängt an Kokosmatten mit Nährflüssigkeit.

In den oberen Etagen des Luxushotels, das gerade auf dem Grundstück entsteht, wird es ein öffentliches Restaurant, ein Café und eine Skybar mit einer Installation von Ólafur Eliásson geben, außerdem eine Ausstellungsfläche für zeitgenössische Kunst. Selbst im Spa-Bereich des Hotels bleiben die Fünf-Sterne-Gäste nicht unter sich: Jeden Mittwoch sollen Schulkinder des Viertels im Hotelpool schwimmen lernen können.

Es ist ein sozialdemokratisch anmutendes Experiment, das die Stadt hier gerade durchführt: Der Quadratmeterpreis der Chipperfield-Wohnungen mit Dachterrassen und atemberaubendem Blick auf Notre-Dame und die Seine-Insel St. Louis liegt bei 16 000 Euro. Aber ihren Bewohnern wird auferlegt, ihre Welt auch anderen zu öffnen.

Der Mann, der sich diese Formel unter anderem ausgedacht hat, sitzt in einem imposanten, sechs Meter hohen Büro im Pariser Rathaus mit Marmorkamin und holzvertäfelten Wänden. Von Weitem sind Kirchenglocken zu hören. Jean-Louis Missika ist im Team von Bürgermeisterin Hidalgo seit sechs Jahren für urbane Entwicklung und Architektur zuständig. Missika ist jetzt 69 Jahre alt, demnächst will er in den Ruhestand gehen. Aber das hat er schon öfter gesagt.

»Das klassische Modell für ein Bauprojekt wie Morland wäre eine strikte Aufteilung in verschiedene Gebäude gewesen«, sagt Missika. »Hier die Wohnungen, dort die Büros, an einer anderen Stelle das Hotel. Das Neue an diesem Programm ist, dass wir zehn verschiedene Nutzungen in ein und demselben Haus unterbringen. Weil wir Leben in der Stadt haben wollen und keine Reichengettos.«

Aus demselben Grund hat die Stadt eine eigene Immobiliengesellschaft gegründet. Sie will nun Grundstücke und Häuser zurückkaufen, um sie danach günstiger zum Verkauf anbieten zu können: für 5000 Euro den Quadratmeter statt der wahnwitzigen 10 000 Euro, die mittlerweile als Durchschnittsquadratmeterpreis für Eigentumswohnungen in Paris gehandelt werden. Das geht auch deshalb, weil die Stadt



**Umbau der Champs-Élysées (Simulation):** Im Sommer Temperaturen weit über 40 Grad



**Verkehrsberuhigte Rue de Rivoli:** Fahrradboulevard mitten in der Stadt



**Chipperfield-Entwurf Morland:** Wohnungen für 16000 Euro pro Quadratmeter

Eigentümerin von Grund und Boden bleibt und nur die Häuser verkauft.

Der Kampf um bezahlbaren Wohnraum wird ein großes Thema der kommenden Amtszeit Heralgos sein. »Schwierig, aber es gibt Werkzeuge, dagegen anzugehen«, sagt Missika.

Mehr Sorgen machen den Stadtplanern die Folgen des Klimawandels. Wenn in Paris demnächst nicht Maßnahmen ergriffen werden, so die Prognose einer neuen Studie, veröffentlicht in den »Environmental Research Letters«, ist im Jahr 2050 im Sommer regelmäßig mit Temperaturen von 40 Grad und mehr zu rechnen. Eine Vorahnung bekamen die Pariser bei der Hitzewelle im vergangenen Jahr, bei der an einem Juli-Nachmittag die Temperatur von 42,6 Grad gemessen wurde – ein historischer Rekord.

Paris ist eine dicht bebaute, steinerne Stadt, in der es auch am Abend nie abkühlt. In keiner anderen europäischen Metropole gibt es so wenig Grünflächen wie hier: Umgerechnet sind es in den 20 Pariser Arrondissements nur 5,6 Quadratmeter pro Bewohner. Selbst die New Yorker haben mehr Luft und Grün mit 24,5 Quadratmetern pro Kopf, in London sind es sogar 63 Quadratmeter pro Einwohner.

Um den zu erwartenden Temperaturanstieg in der Stadt bis Ende des Jahrhunderts von 2,5 bis 3 Grad zumindest auf 2 Grad Celsius abzusenken, müsste man in Paris jedes zehnte Gebäude abreißen und durch einen Park ersetzen, so haben es Wissenschaftler der »École des Ponts ParisTech« errechnet.

In den Schubladen von Jean-Louis Missika liegt ein Projekt, das weniger radikal ist, aber trotzdem für viel Ärger sorgt: In den kommenden Jahren sollen die Place de la Concorde, die Champs-Élysées und der Platz rund um den Triumphbogen begrünt werden. Für Fußgänger sind breite Flanierboulevards vorgesehen, Autos müssen an die Ränder ausweichen.

Erste Pläne zeigen ziemlich viele Bäume und an der Place de la Concorde einen neuen hellen Straßenbelag anstatt der historischen Pflastersteine, um die Hitze abzuhalten. An dem heute noch viel befahrenen Kreisverkehr am Triumphbogen soll es Picknickplätze geben. Denkmalschützer und Kunsthistoriker wollen die »anarchische Begrünung, mit der man meint, den klimatischen Herausforderungen begegnen zu müssen«, um jeden Preis verhindern.

»Und dann, was machen wir dann?«, fragt Stadtplaner Missika. »Im Sommer messen wir an der Concorde bis zu 60 Grad. Vielleicht müssen wir uns einfach an den Gedanken gewöhnen, dass wir diese Stadt verändern müssen, um sie zu retten.« Britta Sandberg