

HALT OHNE VERLANGEN

TEXT

MICHAEL STÜHRENBERG

BILDER

VINCENT JAROUSSEAU

Wächst hier
zusammen, was nicht
zusammengehört?
Verlängerung
der Metrolinie 14
in Richtung Norden,
in die Banlieues.

In Paris soll ein gigantisches U-Bahn-Projekt die berüchtigte Banlieue mit der bildungsbürgerlichen Kernstadt verbinden.
Das Gesicht der Metropole wird sich radikal ändern, keineswegs zur Freude der Einwohner.

Eigentlich ist über diese Stadt schon alles gesagt worden, auch das weniger Tolle. «Paris et le désert français», ein Buch aus dem Jahr 1947, beschrieb etwa, wie die Hauptstadt ihr Land systematisch leer sauge und politisch, ökonomisch, kulturell zur «Wüste» degradiere. Gleichzeitig jedoch werden Generationen von Autoren nicht müde darzulegen, dass Paris, gemessen an seiner Wichtigkeit, rein flächenmäßig eigentlich viel zu klein sei. Also zu gross und doch zu klein? Wie soll es bloss weitergehen mit dieser Stadt?

Das Verhältnis zwischen Paris und seiner Banlieue wird am besten in der Gare du Nord sichtbar, beim Umsteigen von der Metro in einen Zug der RER – also der Regionalbahnen, die in einem sehr grobmaschigen Netz einige Vororte der Banlieue mit der Kernstadt verbinden. Millionen kommen hier jeden Morgen zur Arbeit herein und fahren am Abend in umgekehrter Richtung wieder nach Hause.

Hier das mondäne Paris der Schönen und Reichen; dort das triste Paris der überwiegend schlecht integrierten Einwanderer aus Nord- und Westafrika.

Doch auch in den zwölf Stunden dazwischen bleibt der unterirdische Ankunftsgebiet der RER überfüllt. Junge Afrikaner stehen herum, manche einzeln, die meisten in Gruppen, fast alle aufgeputzt, als wären sie auf dem Weg in einen der Klubs auf den Champs-Elysées oder im Quartier Latin. Nur verlassen sie diese Neonlichtzone mit den Billigboutiquen und Fast-Food-Läden niemals. Das hier ist ihr Paris – eine subterrane Ausdehnung der Banlieue.

Das Tiefparterre des Nordbahnhofs zeigt mit fast metaphorischer Klarheit zweierlei: zum einen, dass Paris weniger *melting pot* ist als vermutet.



Die Ringautobahn *le périph* trennt Innenstadt und Banlieue.

Unterirdische Verbindung mit dem Pariser Osten: Der Grand Paris Express soll zwei Welten zusammenbringen.



DAS MAGAZIN N°15 — 2018

Oben liegt das mondäne, historische Paris der Intellektuellen, Schönen und Reichen; unten und drum herum liegt das Paris der Tristesse mit überwiegend schlecht integrierten Einwanderern aus Nord- und Schwarzafrika. Zum anderen wird hier sichtbar, dass mehr soziale Durchmischung natürlich mit zunehmender Mobilität zusammenhängt. Angefangen bei besseren Verkehrsverbindungen als Alltagsleim zwischen dem Paris erster und dem Paris zweiter Klasse. Zwischen den rund zwei Millionen Menschen drinnen und den mehr als zehn Millionen draussen.

Das Jahrhundertprojekt

«Die Zukunft beginnt unter der Erde», sagt Guy Lechantre. Der Ingenieur weist in die vor uns gähnende Leere eines Tunnels, 7,75 Meter hoch und ebenso breit: «Hier, Monsieur, sehen Sie den Beginn des neuen Paris!» Versessen mit Helm, Stiefeln und Schutzbrille komme ich mir vor wie ein Weltraumforscher. Manchmal begegnen wir fremden Wesen in roten Westen. Arbeiter des französischen Baukonzerns Eiffage. Sie festigen diesen Tunnel mit einer Betonhülle. Nur Lechantre trägt Grün. «Herrenknecht» steht auf dem Rücken seiner Sicherheitsweste. Und auf Deutsch: «Tunnelvortriebstechnik» – ein Wort, das in diesem franko-unterirdischen Umfeld keiner versteht, geschweige denn aussprechen könnte. Nicht einmal Guy Lechantre selbst.

Aber das verlangt auch niemand von ihm. Seine Aufgabe ist es, das Jahrhundertprojekt «Grand Paris Express» (GPE) zu begleiten. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um den Bau einer gigantischen Ring-U-Bahn um Paris, die aber auch die fernen Flughäfen Paris-Charles-de-Gaulle und Paris-Orly sowie das Schloss von Versailles bedient. Rund 200 neue Metrokilometer sollen entstehen – so viele, wie das ganze U-Bahn-Netz der französischen Hauptstadt bislang umfasst.

Die deutsche Firma Herrenknecht, der weltgrösste Hersteller von Tunnelbohrern, übernimmt die Maulwurfsarbeit. Zurzeit wird an der Verlängerung der Linie 14 gebohrt. Sie ist die jüngste Linie der Pariser Métro, 1998

in Betrieb genommen als erste voll automatisierte Strecke mit fahrerlosen Zügen. In der von Lechantre beschworenen Zukunft des neuen Paris wird sie als «Nord-Süd-Durchmesserlinie» in das System integriert – also der einzige Abschnitt des Grand Paris Express, der auch das alte Paris durchkreuzt.

Doch dazu später. Im Augenblick sind wir noch dreissig Meter unter der Erde. Ebenso tief wie die Pariser Katakomben. Die grösste Knochensammlung der Welt liegt an der Métrostation Denfert-Rochereau, im Süden der Stadt. Dort kann man die zu Mauern, Quadern und Türmen gestapelten Gebeine von sechs Millionen Ex-Parisern besichtigen. Deren Gräber hatten im 18. Jahrhundert einer urbanen Grosssanierung weichen müssen. «Für die Tunnel des Grand Paris Express müssen keine Friedhöfe evakuiert werden», versichert Lechantre. Wo genau sind wir hier jetzt eigentlich? «Schon fast am Stadtrand», antwortet der Ingenieur. «Über uns liegt die Porte de Clichy.»

Clichy?

Wie irrelevant solche Namen im ungeschmückten Bauch der Stadt klingen! Parisern ist der einheimische Untergrund durch 383 Metrostationen vertraut, die meisten sind über hundert Jahre alt. Einige sind noch versehen mit schmiedeeisernen Jugendstiltoren, auf denen «Métropolitain» steht. Und jede dieser Stationen erzählt eine Geschichte. Clichy? Da denkt man an Henry Millers vermeintlich «stille Tage». An schlüpfrige Erinnerungen aus den Zeiten der Boheme.

Doch was nun am bisherigen Ende der unterirdischen Betonröhre auftaucht, lässt sich, wenn überhaupt, nur mit den literarischen Fantasien von Jules Verne assoziieren. Der Tunnelbohrer, eine 96 Meter lange Hightech-Vortriebsmaschine mit der Herrenknecht-Seriennummer 940, ähnelt einem U-Boot. Ungefähr so, wie man sich die «Nautilus» von Kapitän Nemo in «Zwanzigtausend Meilen unter dem Meer» vorstellt. Allerdings komme der Tunnelbohrer viel langsamer voran, im Durchschnitt 15 Meter am Tag. Gebohrt wird Tag und Nacht. Eine gewisse Eile scheint ja auch geboten: 2024

Le dernier métro: Station Créteil – Préfecture der Métrolinie 8 in der Banlieue südöstlich von Paris.



«Niemand erklärt uns, was da auf uns zukommt»: Salim Boubaya, Inhaber eines Miniladens in Aubervilliers, einem Vorort nördlich von Paris am Boulevard périphérique.

Zu Besuch bei Fremden: Kern-Pariser stossen an eine mentale Hemmschwelle, sobald von der Banlieue die Rede ist. Aufnahme aus Aubervilliers.



wird Paris die Olympischen Sommer Spiele austragen. Ab dann sollen wir hier in einer anderen Stadt leben. In einem gigantischen Gebilde vergleichbar mit Gross-London.

Die Realisierung des Grand Paris Express, so finden die hiesigen Politiker und Wirtschaftsbosse, sei unabdingbar für das Entstehen einer französischen «Weltmetropole». Und diese sei längst überfällig. Drohe doch dem mit historischen Spuren und Resten überladenen Seine-Hafen die Versteinerung zur reinen Museums- und Touristenstadt. Wie Florenz. Oder Venedig. Wohingegen in London eine supervitale City boome und in Berlin endlose Kreativität für pulsierendes Lebensgefühl sorge.

Mag schon sein. Andererseits gibt es keine Stadt, von der mehr gut situierte Menschen behaupten, sie gehöre ihnen. Ob Schriftsteller, Filmemacherrinnen, Modeschöpfer, Au-pair-Mädchen oder Selfie-Tourist – jeder und jede beansprucht für sich «sein» oder «ihr» Paris. Weil man sich mit keiner anderen Weltstadt so intim fühlen kann. Was wiederum daran liegt, dass Paris seine Reize auf zwanzig Arrondissements, sprich: nur 105 Quadratkilometer, komprimiert – das sind weniger als zwölf Prozent der Fläche des Grossraums Berlin.

Wie eine Pythonschlange

Nicht, dass es um Paris herum an Raum und Population für eine «Weltmetropole» mangeln würde. Im Gegenteil: Nach dem Brexit wird sich Frankreichs Kapitale sogar rühmen können, über die grösste «Metropolregion» der Europäischen Union zu verfügen. Nur stossen Kern-Pariser unweigerlich an eine mentale Hemmschwelle, sobald von der Banlieue die Rede ist (also von der Gesamtheit der Vorstädte, die sich wie ein Python um ihre Stadt schlingen). Die Probleme, mit denen sich die da draussen herumschlagen – Gewalt, Drogen, Arbeitslosigkeit –, kennen viele eher aus den Nachrichten als aus eigener Erfahrung. Sie fragen sich: Warum sollten wir diesen semi-urbanen Brei vor unseren Toren in das Gütelabel Paris einbeziehen wollen? Wie uns auch nur vorstellen, Citoyens derselben Metropole sein zu

müssen wie jene *banlieusards*? Und: Was wird passieren, wenn – Grand Paris Express sei Dank – die da draussen bei uns hier drinnen einfallen?

Für Kern-Pariser konnte bis heute keine Strasse, nicht einmal die Champs-Elysées, wichtiger sein als der Boulevard périphérique. Die 35 Kilometer lange Ringautobahn, kurz *le périph* genannt, umschliesst ihr kleines Paris. In sie münden Autobahnen, die aus den verschiedenen Provinzen hier zusammenlaufen. Aus der Bretagne und der Normandie, von Lyon und Bordeaux kommend, aus Flandern, Elsass und Lothringen. Das macht *le périph* zur meistbefahrenen Autobahn Europas. Von täglich 1,3 Millionen Fahrzeugen nahezu ständig verstopft, dient er dazu, die Hauptstadt zu umfahren oder über eines ihrer zahlreichen Tore – mit so klangvollen Namen wie Porte de la Chapelle oder Porte d'Italie – in sie einzutauchen.

Die neue Stadtmauer

Die übergeordnete Funktion der Ringautobahn ist jedoch die eines Schutzwalls. Jedem, der im Stau Zeit zum Gucken findet, wird dies sofort klar: Auf der einen Seite sieht er die Fassaden einer völlig zugebauten Stadt gegen den acht bis zehn Spuren breiten Gräben branden. Dort, im «Paris intra muros», drängen sich pro Quadratkilometer fast so viele Menschen wie in Karachi oder Hongkong. Die mit Abstand höchste Bevölkerungsdichte unter den Haupt- und Grossstädten Europas. Auf der anderen Seite dagegen verliert sich der Blick oft in einem löchrigen Sammelsurium schmuckloser Neubauten, Werkhallen und Brachland. Davor wollen sich die Bewohner der zwanzig Arrondissements geschützt wissen.

Und der Boulevard périphérique, errichtet in den Jahren 1954 bis 1973, erfüllt genau diese Aufgabe. Logischerweise entstand die Ringautobahn auf den Ruinen der ehemaligen Stadtmauern. Letztere konnten Paris allerdings nicht im Geringsten schützen. Die militärischen Befestigungen waren erst Mitte des 19. Jahrhunderts angelegt worden, nachdem russische und preussische Truppen 1814 ungehindert einmarschiert waren und die Abdankung von Napoleon I. erzwun-

Der Grand Paris Express wird nicht nur die Vororte mit der Kernstadt verbinden, sondern auch die Vororte untereinander. «Das allein ist eine Revolution», sagt Anthony Daguet (Bild unten), Vizebürgermeister von Aubervilliers.



DAS MAGAZIN N° 15 — 2018



Asozialer Wohnungsbau: Das Gebäudemonster Espaces d'Abrahas mit etwa 600 Wohnungen, gezeichnet 1978 von Ricardo Bofill.

51 Prozent Bewohner ausländischer Abstammung: Graffiti in Aubervilliers soll an die kulturelle Vielfalt dieser Vorstadt erinnern.

gen hatten. Doch kaum standen diese neuen Schutzmauern, da waren die Preussen schon wieder *en ville*, im Januar 1871, und schickten diesmal Kaiser Napoleon III. ins englische Exil.

Und jetzt müssen wir Neuzeit-Pariser uns damit abfinden, dass wir uns nicht länger hinter *le périph* verstecken können. Aber wie soll sie denn aussiehen, diese im Eilschritt auf uns zukommende «Weltmetropole»?

Besuch in der Schlafstadt

Besonders was den Norden betrifft, das gegenwärtige Département Seine-Saint-Denis, sind die Zweifel hartnäckig. Da, wo vor zwanzig Jahren das Stade de France entstand und Frankreich erstmals Fussballweltmeister wurde, erstreckt sich aus unserer feinsinnlichen Sicht der absolute Albtraum: zwischen Resten von Dörfern, die ihre Seele verloren haben; neben Industriegebieten, durchzogen von stinkenden Autobahnen und verdreckten Kanälen; in Kommerzghettos mit Megaläden wie Ikea und Castorama.

Selbst jener Hirte, der einsam und engagiert mit einer Herde von Ziegen und Schafen durch diese Vorstadt zieht, um sie «menschlicher» erscheinen zu lassen, wirkt wie auf verlorenem Posten. Denn überall erschrecken *villes-dortoirs* – «Schlafstädte», die vielleicht zum Übernachten taugen, aber gewiss nicht zum Leben.

Meine eigene Vorstellung davon, wie es in den Schlafstädten aussieht, verdanke ich Aïcha Traore. Wir kennen uns seit über zwanzig Jahren. Sie ist Kassiererin im Monoprix, dem Supermarkt meines Viertels im 19. Arrondissement, nahe der von Jean Nouvel erschaffenen Philharmonie an der Porte de Pantin. Aïcha, Tochter eines Imam in Mali, lebt in Epinay-sur-Seine, etwa acht Kilometer nördlich der Konzerthalle.

2010, als die Idee eines Grand Paris unter dem damaligen Präsidenten Sarkozy zum Medienthema wurde, bat ich Aïcha, sie daheim besuchen zu dürfen. Sie ist Witwe und alleinerziehende Mutter von fünf Kindern. Ich wollte eine Reportage über ihren Alltag machen. Aïcha willigte ein. Schwierig war es nur, einen Fotografen für den Job zu finden. Der Bezirk Epinay ist in der

Branche berüchtigt, seit dort ein Auswärtiger beim Fotografieren einer Strassenlaterne erschlagen wurde.

Aber es klappte. Eines Nachmittags holte ich Aïcha von ihrer Arbeit im Monoprix ab. Wir nahmen die Métro bis zur Gare du Nord, stiegen dort um in einen Vorortszug nach Saint-Denis, wo Frankreich einst seine Könige begrub. Und fuhren schliesslich noch mit einem Bus, in dem nur ich eine helle Haut hatte und Aïcha drohende Blicke um sich warf, um mich gegen vermeintliche Räuber und Taschendiebe zu schützen.

Das Erste, was ich über ihren Alltag erfuhr, war der ständige Kampf um Zeit, den sie nicht gewinnen konnte. Eineinhalb Stunden brauchten wir vom Supermarkt bis zu ihrer Wohnung. Das ergab pro Tag drei Stunden Fahrtzeit, 18 Stunden pro Woche, denn Aïcha arbeitete auch samstags – zusammen gerechnet also eine irrsinnig hohe Anzahl von Stunden, die sie seit einem Vierteljahrhundert in der Métro, in Zügen und Bussen verbracht hatte statt bei ihren heranwachsenden Kindern.

In Epinay-de-Seine begreift man die Distanz zwischen der Licherstadt und ihrem Schatten, der Banlieue.

Die Familie wohnte in der Cité 77. Die Siedlung verdankte ihren Namen einziger Hausnummer: 77, avenue d'Enghien. Dieselbe Adresse für über tausend Adressaten, verteilt auf 323 Sozialwohnungen, gebaut im Jahre 1965. Anfangs waren die Mieter ethnisch gemischt. Doch schnell zogen die Weissen aus und räumten das Feld für weitere *Beurs* und *Blacks* – «Araber» und «Schwarze», so nennen sich Frankreichs Einwandererkinder.

Die Väter der einen kamen aus Nordafrika, vor allem aus Algerien, ha-

ben dort bis 1962 für die Franzosen gegen das eigene Volk gekämpft. Die Väter der anderen siedelten aus Frankreichs ehemaligen Kolonien in Westafrika über, aus unabhängig gewordenen, aber arm gebliebenen Ländern wie Senegal und Mali. Fast alle waren Muslime. In der Region Paris leitete man sie am liebsten in die *banlieue rouge*: Arbeitervorstädte, wo damals die Kommunistische Partei regierte. Aus Sicht des bürgerlichen Paris erschien das wie ein guter Witz: Die Kommunisten erhielten ein neues Proletariat aus Genossen ohne Stimmrecht. Und hatten keine Mittel für zusätzliche Kindergärten, Jugendheime und Schulen für Kinder von Eltern, die zu Hause kein Französisch sprachen.

So wurden die «roten Vorstädte» schnell zur *banlieue sensible*: Immigrantenghettos, gezeichnet von Bildungsverweigerung und Jugendkriminalität. Bis heute fühlt sich Frankreichs Polizei dort ähnlich wie Israels Armee in Gaza: verhasst und verloren zwischen Jugend- und Kinderbanden, die um «Territorien» kämpfen, wo Dealerbanden Linienbusse «steinigen», aus Rache dafür, dass ihre Einkünfte – beachtliche Eurobündel in kleinen Scheinen – gerade in irgend einer Cité-Wohnung von der Polizei beschlagnahmt worden sind.

Traum: eine reiche Banlieue

In Epinay begriff ich die Distanz zwischen der Licherstadt und ihrem Schatten, der Banlieue. Ich fragte Aïchas jüngste Tochter Aminata, die damals ihr Abitur machte, welches Pariser Viertel sie am liebsten möchte. Das könnte sie nicht sagen, antwortete die Zwanzigjährige. Bisher sei sie nur dreimal in Paris gewesen. Und auch nur mit ihrer Schulkasse: um dieselben Monuments zu besichtigen wie ausländische Touristen – Eiffelturm, Notre-Dame, Louvre. Auf meine Frage nach ihrem Traumziel fürs Leben antwortete Aminata: «In einer reichen Banlieue wohnen.» Paris war nicht einmal Bestandteil ihrer Fantasien.

Wird die neue Weltmetropole das Leben der Familie Traore verbessern können? Sie zumindest weniger arm machen? Ihr Türen in ein schöneres Frankreich öffnen? Dann wäre das Mega-Bauprojekt in jeder Hinsicht gerechtfertigt. Selbst borniertesten Kern-

Parisern leuchtet ein, dass wirtschaftlicher Aufstieg zu sozialer Integration und letztlich einer besseren Gesellschaft für alle führt.

Ein Vorteil liegt auf der Hand: Sollte Aïcha in zehn Jahren noch in Epinay-sur-Seine wohnen – sofern es diesen Ort dann überhaupt noch gibt –, so wird sie an jedem Arbeitstag zwei Stunden Fahrtweg sparen können. Die vier neuen Métrolinien und 72 Bahnhöfe des Grand Paris Express werden die einzelnen Vororte nicht nur mit der Kernstadt verbinden, sondern erstmals auch miteinander.

«Das allein ist doch schon eine Revolution», sagt Anthony Daguet. Der 34-Jährige ist stellvertretender Bürgermeister von Aubervilliers, einem Vorort nördlich von Paris, direkt am Boulevard périphérique. Doch selbst für die Einwohner, die «Albertvillariens», stellt das nahe Paris bis jetzt nur ein Hindernis dar. «Alle meine Verwandten leben in Vororten», erklärt Daguet. «Aber in verschiedenen. Um mit öffentlichen Verkehrsmitteln zueinander zu gelangen, brauchen wir Stunden. Direktverbindungen gibt es nicht, also müssen wir erst nach Paris hinein, dort umsteigen und von da in die anderen Vororte fahren. Der Grand Paris Express ist ein echter Fortschritt!»

Nur: Wie lange wird es den alten Albertvillariens gelingen, als neue Mitbewohner der «Weltmetropole» derart günstig so nahe an der kostbaren Kernstadt zu wohnen? Der Boulevard périphérique dürfte in einigen Jahren verschwunden sein. Dann wird es nicht mal mehr eine «psychologische Grenze» geben zwischen Aubervilliers und dem 19. Arrondissement mit dessen schicker Philharmonie. Im Umkreis der noch im Bau befindlichen Express-Bahnhöfe steigen die Immobilienpreise steil. «Wir sorgen dafür, dass unsere Einwohner durch Sozialwohnungen geschützt bleiben», verspricht der Vizebürgermeister.

Das ist möglich, aber kompliziert. Fast 90 000 Einwohner zählt die noch immer von den Kommunisten regierte Vorstadt. Vierzig Prozent der Einwohner sind Immigrés, die meisten mit sehr bescheidenen Einkünften. Das erklärte Ziel des Grand-Paris-Projekts ist es aber, «neuen Wert» zu schaffen, wie es hier genannt wird. Und dadurch die enormen Baukosten für den Ex-

press und seine neuen Bahnhöfe abzufedern. Auf 35 Milliarden Euro, Tendenz steigend, werden die Kosten inzwischen geschätzt. Dem hält Philippe Yvin, Vorsitzender der für das Gesamtprojekt verantwortlichen Société du Grand Paris (SGP), entgegen, die zu erwartenden Immobiliengeschäfte würden mindestens hundert Milliarden «Mehrwert» generieren.

Wie das funktionieren soll, lässt sich in Aubervilliers erahnen: Die Stadt wird gleich um zwei Express-Bahnhöfe bereichert. Einer entsteht direkt vor dem Rathaus. Entsprechend einem Gesetz von 2010 verfügt hier der Bauherr des Bahnhofs, die SGP, über absolute Kompetenzen im Umkreis von 400 Metern. Sie kann entscheiden, welche Gebäude abgerissen werden, was an ihrer Stelle entstehen soll, wie viel Entschädigung an enteignete Wohnungsbesitzer und vertriebene Mieter gezahlt werden kann. Diese Beträge werden auf Grundlage derzeitiger Immobilienwerte in einem Billig-Vorort errechnet. Sobald der Express-Bahnhof fertig steht, wird der Quadratmeter Wohn- oder Geschäftsfläche

hier doppelt so teuer sein wie heute. So viel zu besagtem «Mehrwert».

Einige klagen, man habe sie im Dunkeln gelassen. «Niemand erklärt uns, was auf uns zukommt», beschwert sich Salim Boubaya, Inhaber eines Miniladens am Rathausplatz von Aubervilliers. «Eines Tages kam ein Mann in mein Geschäft und fing an zu fotografieren. Sie bräuchten die Bilder zur Berechnung der Entschädigung», sagte er. So erfuhr ich überhaupt, dass mein Laden abgerissen werden soll.»

Laut SGP-Präsident Yvin sollen die Viertel im Umfeld künftiger Express-Bahnhöfe «neu gestaltet» werden. Um sie «attraktiv» zu machen – durch Cafés, Boutiquen, Kinos und Sportanlagen. Und den Bau vieler neuer Wohnungen. Für wen, das beschreibt eine von der SGP finanzierte Werbezeitschrift: «Das neue urbane Angebot entspricht präzise den Bedürfnissen von Parisern, die sich größere Appartements leisten und dabei innerhalb der Metropole bleiben wollen.» Anders gesagt: Paris extra muros soll eingemeindet werden zum Nutzen von Intra-muros-Parisern, die sich an-

gesichts der Immobilienpreise in Eiffelturm-Nähe bislang nichts Grösseres haben leisten können.

Kleine Kinder, progressive Ideen
Die Reichen kommen, die Armen müssen sich verziehen? Das ist nur eine Karikatur. Gentrifizierung funktioniert subtiler. Sie involviert hier nicht *les riches*, die wirklich Reichen, sondern die *classes moyennes* und *classes populaires*, Mittelschicht und Arbeiterklasse.

Die Möglichkeit eines Umzugs in die renovierte Vorstadt interessiert vor allem die Bobos: Das sind überwiegend junge Paare mit kleinen Kindern und progressiven Überzeugungen. Sie sind gegen Rassismus und glauben fest an *mixité sociale*: ein soziales Durchmischen zum täglichen Miteinander. Nur erweist sich dieser sympathische Wunsch oft als romantische Illusion. Was überwiegt, ist die ökonomische Logik: Mit den Bobos zieht höhere Kaufkraft in die Banlieue, Angebot und Preise ziehen nach, das urbane Umfeld verändert sich, wenn nicht von heute auf morgen, so doch innerhalb weniger Jahre. —

The advertisement features a man standing next to a cow and other farm animals like sheep and a pig. A banner in the background reads: «WETTBEWERB DER FEINE UNTERSCHIED! Jetzt mitmachen: der-feine-unterschied.ch». A red circle on the right says: «Ferienhaus für ein Jahr gewinnen.». The bottom right corner has the logo for «Schweizer Fleisch».

DAS MAGAZIN N°15 – 2018

Schweiz. Natürlich. SUISSE GARANTIE

Der feine Unterschied.

Die Widerstandskraft alteingesessener Albertvillarien gegen die Gentrifizierung wird geschwächt durch das Fehlen eines Zusammengehörigkeitsgefühls. Um es mit einem Begriff der Vergangenheit zu sagen: Es gibt kein Klassenbewusstsein mehr. «Früher waren wir hier glücklich», sagt Esmeralda Hoyos, die als Vierjährige aus Katalonien in die Pariser Banlieue kam. «Wir Ausländer blieben in Aubervilliers nicht lange Fremde. Jeder kannte jeden in der Nachbarschaft. Wir redeten miteinander. Das ist vorbei.»

Im Gemeindeklub der Strickerinnen von Aubervilliers sitzen neunzehn Seniorinnen an zusammengerückten Tischen. Nadeln und Wolle gibts gratis, dazu Kaffee und Kuchen. «In meinem Gebäude sind die Mieten eben kräftig erhöht worden», klagt eine Dame. «Lange kann ich da nicht mehr mithalten.» Auch dieses Haus, in dem sie sich regelmäßig treffen, liegt im 400-Meter-Radius des neuen Bahnhofs und wird 2019 abgerissen. «Für uns gibts keinen Platz mehr», murmelt eine Stimme mit düsterem Unterton.

«Aber mal ehrlich», wirft Madame Hoyos ein, «es ist doch schon längst nicht mehr dasselbe Aubervilliers wie früher.» Einige der Nachbarinnen nicken. Eine zuckt die Achseln, sucht nach vorsichtigen Worten für eine unangenehme Erklärung, bleibt aber lieber stumm.

Die letzte Migrationswelle, fährt Esmeralda schliesslich fort, habe Aubervilliers von Grund auf verändert. Sie meint die Afrikaner, die seit den Sechzigerjahren in die ehemaligen Arbeitervorstädte kommen. «Wir sind keine Rassisten. Niemand von uns wählt den Front National. Aber unsere neuen Nachbarn legen keinen Wert auf eine saubere und gepflegte Umgebung. Und sie bleiben lieber unter sich. Wir leben in demselben Ort, aber wir leben nicht zusammen.»

Die Weltmetropole Paris wird die heutigen Vorstädte schlucken. Sie zu integrieren, braucht Zeit. Vielleicht Generationen. Und bis dahin, möchte man wetten, wird Gross-Paris sich eine neue Banlieue geschaffen haben, etwa in der Zone jenseits des Flughafens Charles-de-Gaulle, vierzig bis fünfzig Kilometer vom Zentrum entfernt.

Fürs Erste wird der Grand Paris Express nicht nur das Kern-Paris mit den Vorstädten verbinden, sondern auch die Vorstädte miteinander, obwohl die so wenig gemein haben wie Aschenbrödel und seine Stiefschwestern. Nicht alle wirken so deprimierend wie die Cités-Ghettos im Département Seine-Saint-Denis, das sich im Norden und Osten an Paris krallt. Andere, vor allem jene in Nähe der Wälder Bois de Boulogne und Bois de Vincennes, zählen zu den begehrtesten und teuersten Wohngegenden Frankreichs.

Die Zukunft von Paris?

Gross-Paris wird alles andere als homogen aussehen. Was da an neuer Architektur auf uns zukommt, ist noch weitgehend offen. Bisher spuken in unseren Köpfen nur Projektionen und Hologramme, die Stararchitekten wie Jean Nouvel und Roland Castro der Öffentlichkeit zum Staunen hinhalten. Meistens gigantische Wohn- und Bürotürme mit viel bauschigem Grünzeug auf allen Etagen, als Quasi-Garantie für ökologische Glückseligkeit in der sanierten Ex-Banlieue.

Aber Pariser werden leicht misstrauisch, wenn ihnen Architekten die Zukunft rosa ausmalen. Dies gilt besonders für den sozialen Wohnungsbau. Schaut man sich heute Espaces d'Abrazas an, den von Ricardo Bofill Ende der Siebzigerjahre entworfenen Gebäudekomplex in Noisy-le-Grand, lautet die normalste aller Fragen: Wie konnte das nur geschehen?

Es sei denn, man bewundert die postmoderne Vorstellungskraft eines katalanischen Genius. Das Riesending im Stil eines mesopotamischen Herrscherpalastes erschlägt durch protzige Ausmasse, finstere Ausstrahlung und totale Bezugslosigkeit zur städtischen Umgebung. Richtig beliebt ist Abrazas hingegen bei Regisseuren, die ein unmenschliches Dekor suchen. Wie Terry Gilliam, der hier 1984 die Aussenzenen für «Brazil» drehte. Oder wie Francis Lawrence im dritten Teil der «Tribute von Panem», wo Bofills Bauwerk als «Kapitol» des faschistischen Präsidenten Snow restlos überzeugt.

Einige architektonische Metropolpläne werden konkreter. An einem festlichen Oktoberabend in Nogent-sur-Marne, in der östlichen Banlieue, stellt Philippe Yvin, Präsident der So-

cieté du Grand Paris, die Sieger des ersten Architekturwettbewerbs vor. Neben Yvin sitzt die Pariser Oberbürgermeisterin Anne Hidalgo mit auf der Bühne. 2000 Gäste spenden reichlich Applaus. Zu feiern sind 51 Projekte, die nun endlich beschlossen sind. Darunter Roland Castros Wohnturm mit dem vielen Grün. Den grössten Beifall erntet das norwegische Architekturbüro Snøhetta für Les Lumières de Pleyel. Die «Lichter von Pleyel» sind der Plan für ein ganzes Viertel mit Wohnungen, Büros, Hotels, Läden, Sportanlagen, Kulturstätten, Studentenheim, Park. Das Quartier soll sich um Saint-Denis Pleyel schmiegen, den grössten Bahnhof des Grand Paris Express. Auch das Olympische Dorf 2024 entsteht in der Nachbarschaft dieses Bahnhofs, der zur Eingangspforte, wenn nicht zum Wahrzeichen der Weltmetropole avanciert.

Was deren Realisierung betrifft, zeigt Frankreichs Präsident Macron nun wachsenden Unmut über die steigenden Kosten. Von 35 Milliarden Euro ist nun die Rede. Aber hat er überhaupt noch eine Wahl? Auch Napoleon III. musste sein Kaiserreich vor 150 Jahren arg verschulden, damit Baron Haussmann die Hauptstadt radikal umgestalten konnte. 20 000 Häuser mussten den geradlinigen Boulevards weichen, auf denen die Pariser seither schneller vorankommen. Gelohnt hat es sich allemal – aus heutiger Sicht.

Möglicherweise wird es sich mit der Weltmetropole Paris ähnlich verhalten: Ob sie die richtige Antwort auf die sozialen, ökonomischen, ökologischen Herausforderungen von 2018 gewesen ist, wird wohl erst in fünfzig Jahren erkennbar sein.

Fürs Erste sollten alle Pariser, draussen wie drinnen, sich über die revolutionäre Verbesserung ihres Transportwesens freuen. Wer weiß, vielleicht schaffen es die Kinder von Aïcha Traore, endlich aus der unterirdischen Durchgangszone in der Gare du Nord an das holde Pariser Tageslicht zu gelangen? DM

So scharf sehen wie in Ultra-HD-Qualität

Die revolutionäre DNEye® Technologie sorgt neu für schärfstes Sehen aller Zeiten.

Durchbruch in der Augenoptik: Erstmals kann mit der neuen DNEye® PRO Technologie die individuelle Anatomie des Auges gemessen und die dabei gewonnenen biometrischen Daten ins Brillenglas übertragen werden. Das Ergebnis sind die individuellsten und schärfsten Brillengläser aller Zeiten.

Der Weg zum perfekten Glas

Als führender Anbieter von kompromisslos individuellen Gleitsichtgläsern nutzt Kochoptik seit Jahren die Vorteile der innovativen DNEye® Technologie zur Berechnung der Korrekturdaten. Bisher wurden diese Berechnungen anhand von Standard-Augenwerten vorgenommen. Das ändert sich jetzt radikal: Mit der neuen DNEye® PRO Technologie kann Kochoptik die individuelle Anatomie des Auges messen (z.B. Augentiefe, Hornhauttopografie) und die dabei gewonnenen biometrischen Messwerte ins Brillenglas übertragen. Dies ist der Durchbruch auf dem Weg zum perfekten Glas.

Weltneuheit Gleitsichtglas

Impression FreeSign® PRO setzt einen neuen Massstab im Bereich des Gleitsichtglases.

Verbesserte DNEye® Technologie, neue Materialien und Veredelungsoptionen ermöglichen ein einzigartiges Seherlebnis und höchste Zufriedenheit. Zusammen mit dem DNEye®-Augenscan tragen Kochoptik-Kunden das individuellste und schärfste Gleitsichtglas aller Zeiten.



Kunden bestätigen Vorteile

- ✓ 84% sehen mit DNEye®-Gläsern besser als mit den bisherigen
- ✓ 80% sehen besser bei Dämmerung
- ✓ 98% würden die neuen Gläser weiterempfehlen

In einer im Jahr 2018 gross angelegten Umfrage haben über 280 Kundinnen und Kunden ihre Erfahrungen betreffend Brillengläsern mit DNEye®-Option geteilt und bestätigen höchsten Sehkomfort.

25 Mal genauere Messwerte

Mit dem Einsatz der neuen DNEye® PRO Technologie erweist sich Kochoptik ein weiteres Mal als Pionier in der Optikerbranche. Bereits seit 2012 nutzt Kochoptik die DNEye® Technologie, die bis zu 25 Mal exaktere Werte ermöglicht als herkömmliche

Messmethoden. Seither hat kein anderer Optiker weltweit mehr Gleitsichtgläser mit DNEye®-Option verkauft.

Das Beste für Ihre Augen

Mit mehr als 100 Jahren Erfahrung ist Kochoptik das führende Optikunternehmen in der Deutschschweiz. Heute garantieren Ihnen innovative Technologien und das Fachwissen unserer Spezialisten die bestmögliche und komplett auf Ihre Bedürfnisse massgeschneiderte Sehlösung. Überzeugen Sie sich selbst von den hohen Qualitätsansprüchen und vom Top-Service bei Kochoptik. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

GUTSCHEIN Gratis-DNEye®-Augenscan im Wert von Fr. 43.–

Bitte vereinbaren Sie mit uns einen Termin – gern auch online unter www.kochoptik.ch