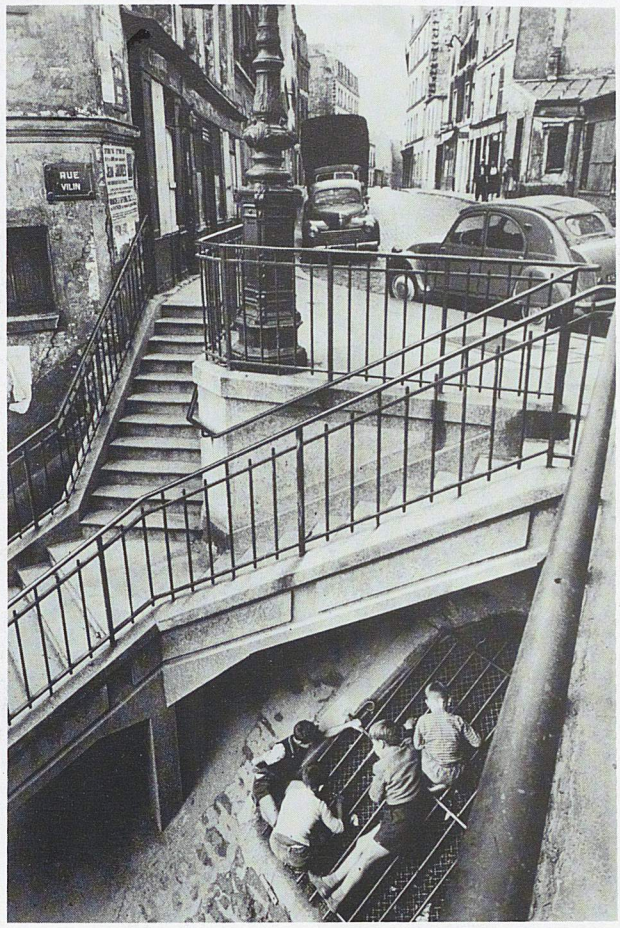
1 D 1561 C

Bauwelt



Paris

Alles in dieser Stadt
besitzt
jene unbestimmte
Eigenschaft,
von der man
ohne zu zögern
sagen kann:
Das ist Paris.

ISSN 0005-6855

1/2
10. Januar 1992
83. Jahrgang

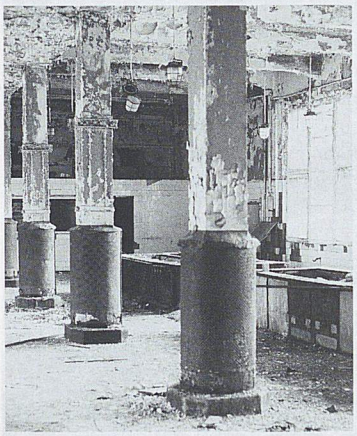
Umschlagbild:
Rue Vilin,
Paris-Belleville
Foto: Willy Ronis, 1959

Zitat:
Julien Green, „Paris", 1983

Kindertagesstätte
von Marc Beri
und Philippe Gazeau,
Rue d'Hauteville
im 10. Arrondissement.
Foto: Jean-Marie Monthiers

An keinem anderen Ort Europas haben Staatschefs in den letzten zwanzig Jahren zu ihrem eigenen Ruhm monumentale Bauprojekte in derartigem Umfang und von derart auffälligem Charakter lanciert, wie in Paris. Die Stadt der Fassaden und der Achsen bringt hierfür freilich die denkbar besten Anlagen mit. Man neigt angesichts der Haussmannschen Eingriffe leicht zu der Annahme, Paris habe sich nach ihr bereits innewohnenden Gesetzmäßigkeiten weiterentwickelt. Der seit Georges Pompidou betriebene Umbau stellt freilich eher die geradezu pantagruelischen Fähigkeiten der Stadt auf eine immer härtere Probe, Anschläge auf ihre Identität zu verdauen. Ihre sozialen Schattenseiten sind immer weniger zu übersehen. Neben dieser verordneten und merkwürdig zukunftsoptimistischen Bauwut, die Paris in das elektronische Zeitalter katapultieren und seine Wahl zur Hauptstadt Europas unausweichlich machen soll, gibt es aber auch eine rege zivile Bautätigkeit zu verzeichnen, in einem so erheblichen Umfang und auf einem durchgängig derart hohen Niveau, daß man sich fragen muß, ob Paris nicht auch heute noch ein Erfolgsrezept besitzt. Solchen vergleichsweise unspektakulären Projekten der letzten Jahre gilt in erster Linie unser Interesse.
Die Beispiele repräsentieren nicht das gesamte Spektrum der Auffassungen, sondern verdanken sich einer Auswahl, bei welcher Architekten, die sich einer mittlerweile konventionell gewordenen Moderne verschrieben haben, schlechter vertreten sind, als solche, die freihändig und ohne ideologische Absicherung einen eigenen Weg zu beschreiten wagen, von dem Wunsch geleitet, nicht etwas zu bauen, das ebensogut auch anderswo stehen könnte, sondern an dieser einzigartigen Stadt mit dem so sehr präsenten und doch so schwer zu greifenden Wesen weiterzubauen. Auch in Zukunft soll den Betrachter, wie einst den Stadthistoriker Pierre Lavedan, die durch sämtliche Veränderungen und Überlagerungen stets hindurchscheinende „Permanenz" ihrer architektonischen und städtebaulichen Strukturen in Erstaunen setzen, so daß man wie jener den angenehmen Eindruck nicht los wird, die Stadt bringe sich selbst hervor. GC und SR

Heft 3
erscheint am 17. Januar:
Auf den Spuren
der heroischen
Industriearchitektur



Die Wochenschau: Experiment Nîmes. Konferenzzentrum in Saint-Germain-en-Laye. Haussmann-Ausstellung in Paris 2

Dominique Rouillard: Paris, point par point 14

Francis Soler: Verwaltungsgebäude der Pariser Taxi-Innung 18

Atelier Canal: Mediothek J.-P. Melville, Bibliothek M. Durand 22

Valentin Fabre, Jean Perottet, Alberto Cattani: Theater in der Baulücke 26

Alain Sarfati: Verwaltung der Pariser Wasserwerke „SAGEP" 32

Michel W. Kagan: Straßenmeisterei am Quai d'Ivry 34

Marc Beri, Philippe Gazeau: Kindertagesstätte im Hinterhof 40

Christian Enjolras: Grundschule Rue P. Gourdault 46

Olivier Brénac, Xavier Gonzales: Oberschule im ZAC Citroën-Cévennes 48

Patrick Chavannes: Künstlerateliers 52

Yves Lion: Wohnungsbau am Bassin de la Villette 56

Jacques Ripault, Denise Duhart: Universitätsgebäude 60

Jean-L. Pivin, P. Martin Léon, Bruno Airaud: Internationales Zentrum für Studenten und Praktikanten 64

Juhani Pallasmaa, Roland Schweitzer: Finnisches Kulturinstitut 66

Philippe Simon: Streit um die „TGB" 68

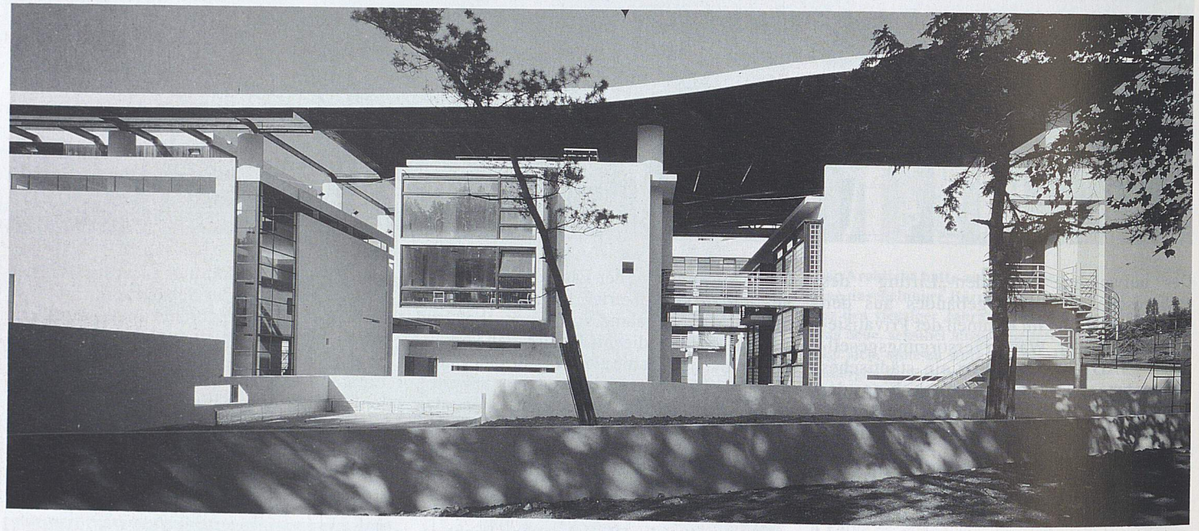
Jonas Geist: Ma Place 70

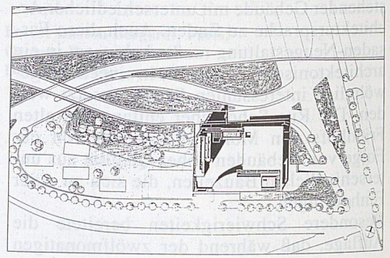
Straßenmeisterei am Quai d'Ivry

Das von der Stadt zur Verfügung gestellte Restgrundstück liegt unmittelbar am Pariser Autobahnring „Boulevard Périphérique" zwischen Garagen der Müllabfuhr, verwaisten Industriebaracken, Betonmischwerk, Gleisanlagen, der Seine und einem Gewirr von Auf- und Abfahrten zum Quai d'Ivry.
Der Autobahnring ist in Abschnitte unterteilt, für die jeweils eine Straßenmeisterei für Instandhaltung der Fahrbahnen und Pflege der Grünflächen zuständig ist. Da verschiedene Bereiche zentral zusammengelegt werden sollten, wurde 1987 für ein neues Büro-, Lager-, Garagen- und Werkstattgebäude des südöstlichen Ring-Abschnitts ein Wettbewerb ausgeschrieben. Michel Kagan ging als erster Preisträger hervor.
Es ist sein erster Bau. Bisher hat der Schüler von Henri Ciriani mit Kenneth Frampton die Ausstellung „Nouvelles Directions de l'Architecture Moderne" im Pariser Institut Français d'Architecture konzipiert und sich als Lehrer an der Columbia Universität New York hervorgetan.
Zunächst überraschen der hohe Anspruch, der Reichtum an entwurflichen Ideen und die Farbe Weiß, die eher an Villenarchitektur oder eine repräsentative Firmenzentrale denken läßt im Kontrast zu den ganz alltäglichen Funktionen einer Straßenmeisterei auf einem absolut belanglosen Restgrundstück. Die unmittelbare Assoziation jedes auch unkundigen Architekturtouristen, die Arbeit eines fleißigen Schülers der klassischen Moderne, vor allem Le Corbusiers, vor sich zu haben, führt bei Michel Kagan zu Verärgerung. Er kann vor allem den Hinweis zum alten Meister, dessen Cité de Refuge (1932) auf der gegenüberliegenden Seite der Gleisanlagen liegt, nicht mehr so leicht ertragen. Er will sein Gebäude als eigenständige Arbeit verstanden wissen, die sich aus rein konzeptionellen Gründen, bei denen innenräumliche Qualitäten mit vielen Studien zum Licht im Vordergrund standen, so darbietet, wie es ist. Man kommt aber nicht umhin, aus Neugier vergleichend auf Detailsuche zu gehen. Die „Hommage à" beim Vokabular ist unverkennbar: Genannt seien hier die Mauer- und Dachscheiben in allen Varianten, ellipsoide Stützenquerschnitte, die freien Fensterkompositionen und die zahlreichen Aussichtsterrassen. Böse wäre die Behauptung, hier sei flüchtig Le Corbusier-Architektur auseinandergepuzzelt und neu, unpräzis wieder zusammengesetzt worden. Fairer ist es, Kagans Gebäude näher zu betrachten.
Zum Programm: Das Komplex gliedert sich in vier Baukörper, die sich voneinander abgrenzen: der Turm mit den Büroebenen und Austellungsräumen im Westen und vorgelagert die drei, durch schmale Gassen voneinander getrennten, zweigeschossigen Hallen an einem großen Innenhof. Der aufgeständerte Turm, der in seiner Höhe exakt die Ausmaße des Innenhofs aufnimmt, setzt sich aus zwei Scheiben mit dazwischenliegender Erschießungszone zusammen. Die zwei Längsfassaden fallen sehr unterschiedlich aus. Nach Westen hin eine einheitliche Fläche aus Sonnenschutzlamellen, die eine Bürofassade aus Glasbausteinen verdeckt. Nach Osten, zum Hof hin, entschied sich Kagan für eine Komposition von Öffnungen auf einer großen Wandscheibe. Es sind neben kleinen quadratischen Löchern die Fensterbänder des Kon-

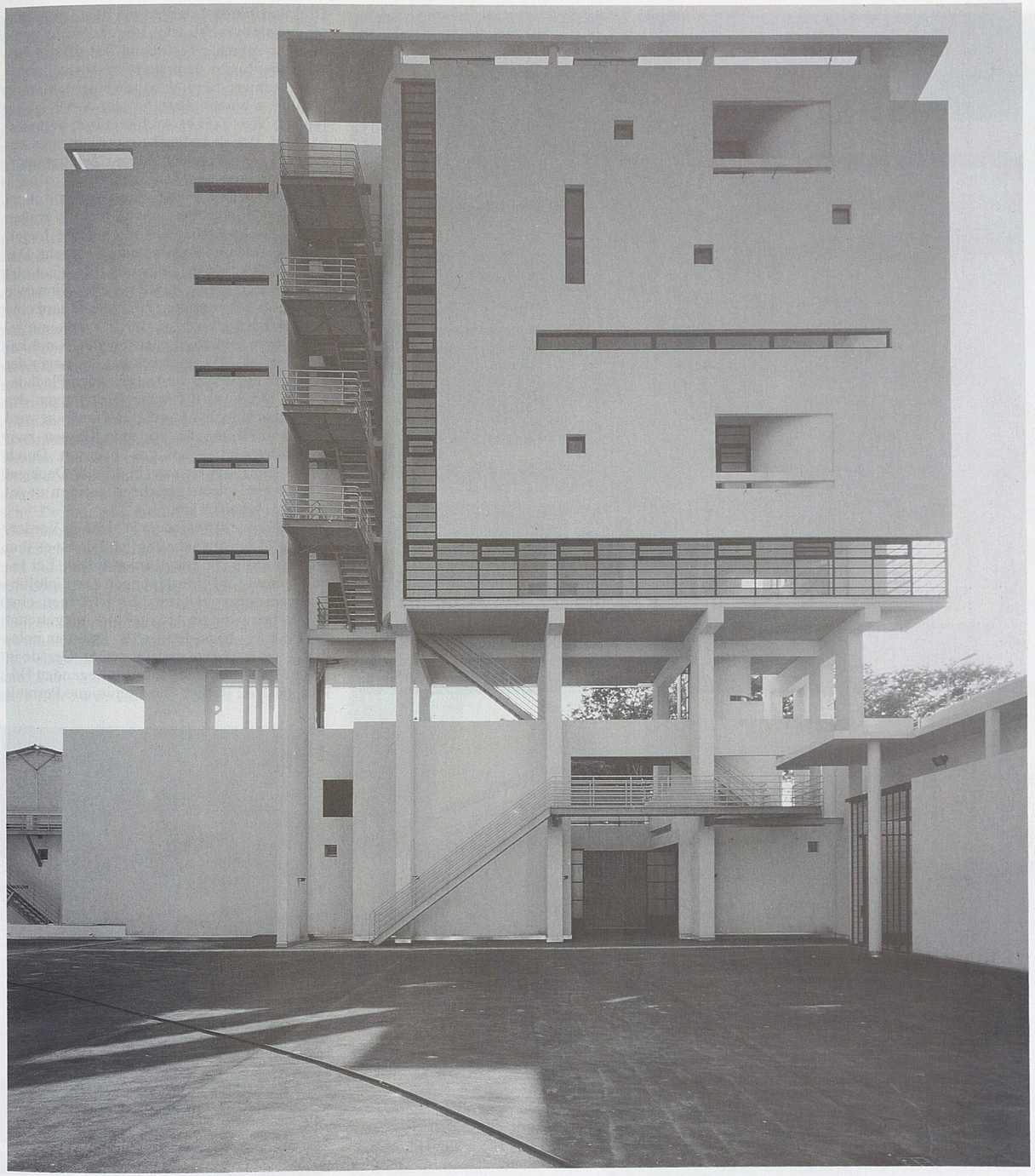
Architekt:
Michel W. Kagan, Paris
Bauherr:
Ville de Paris

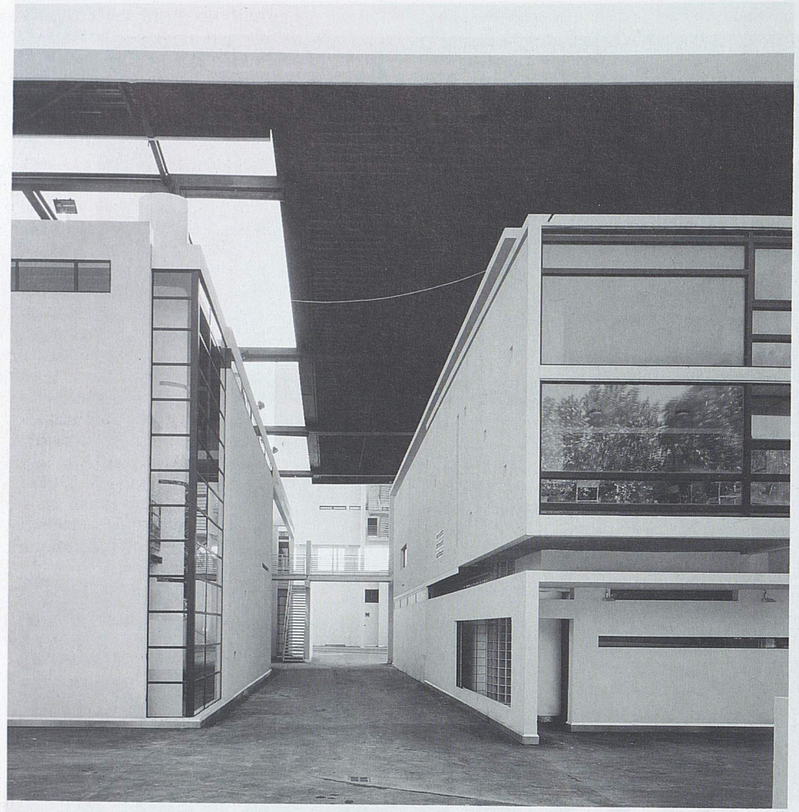
Das Formenrepertoire der Moderne ist unverkennbar.
Kagan wählte sie zu seiner Architektur und fand in ihr neue Spielräume.
Die drei Flachgebäude im Osten mit den Garagen, Werkstätten, Sozialräumen und der Kantine liegen unter einem gewaltigen Flugdach.
Im Turm sind die Büros untergebracht.
Die zwei Loggien gehören zu den Räumen des Leiters und stellvertretenden Leiters.
Die Nottreppe läßt Anklänge an typisch New Yorker Architektur erkennen.
Kagan hat viele Jahre dort gearbeitet



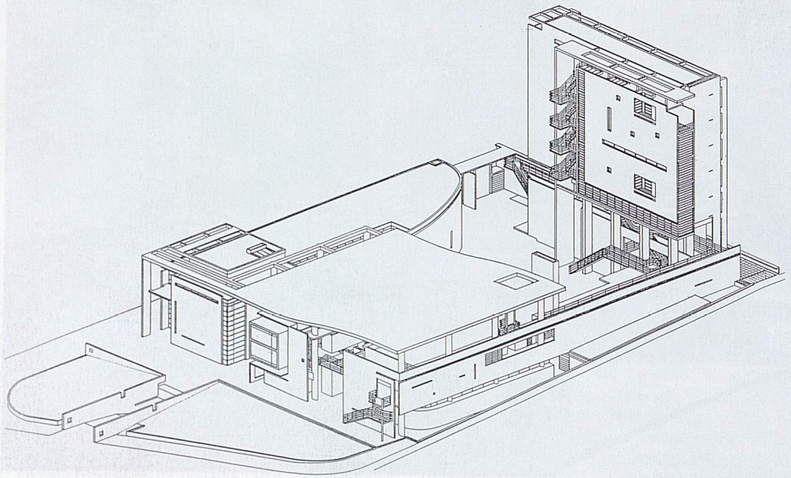


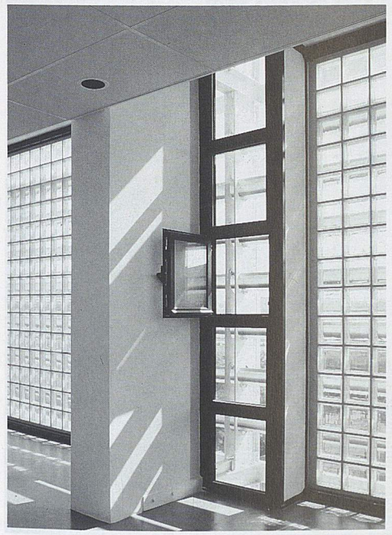
Lageplan im Maßstab 1 : 4000

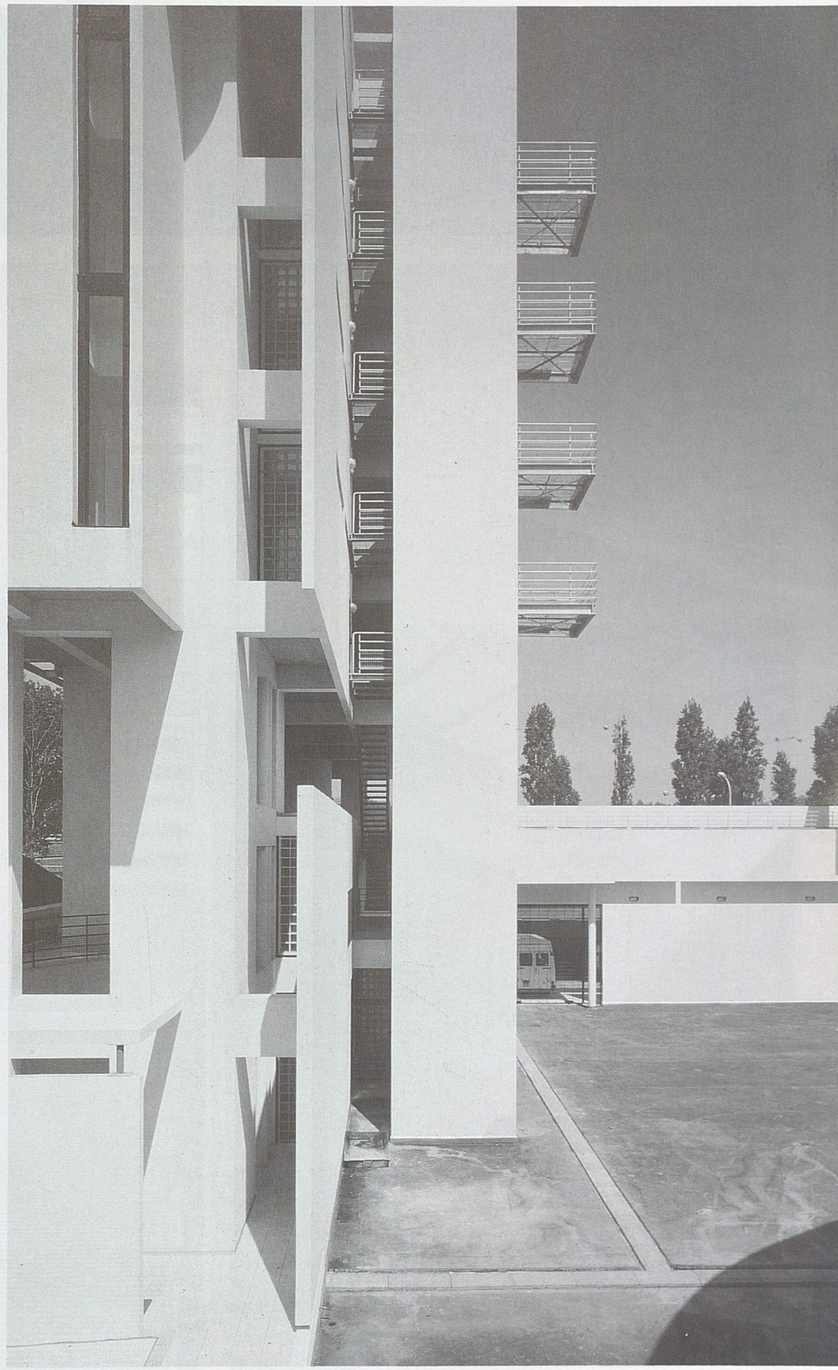




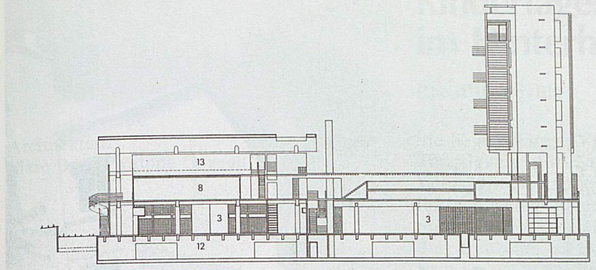
struktionsbüros, Loggien des Büros vom Leiter und stellvertretenden Leiter der Meisterei und das schmale Lichtband des dritten Geschosses, hinter dem sich ein Ausstellungsraum verbirgt. Seitlich wurde eine stählernde Nottreppe hinzugefügt, bei der Anklänge an typisch New Yorker Architektur unverkennbar sind. Von den Mitarbeitern wurde der Außenaufgang schon nach kurzer Zeit der internen Treppenanlage vorgezogen.
Die Hallen dienen im Erdgeschoß vor allem als Garagen und Werkstätten für den großen Fuhrpark. Im Obergeschoß sind die Lager, Sozialräume und Kantine untergebracht. Das nahezu alles überspannende Flugdach ist keine Betonscheibe im klassischen Sinn, wie man zunächst vermuten könnte, sondern eine Stahlkonstruktion, die durch einen aufgeschraubten und weiß gestrichenen Rand kaschiert wird. Das Dach schützt das Lager der Pflanzen auf den darunterliegenden Flachdächern. Sie werden für die Böschungen des Autobahnrings benötigt. Der Transport wird über eine Kranbahn von den Gassen zwischen den Hallen aus gewährleistet. Durch dieses Konzept wird das „begrünte" Dach gut genutzt und bietet gleichzeitig einen angenehmen Arbeitsraum.
Für Kagan steht bei jedem Projekt im Vordergrund, Räume zu schaffen, und da ist es ihm nicht wichtig, ob innen oder außen. Bei Innenräumen sind Überlegungen zur Lichtführung besonders wichtig. Er ist gegen eine „zweidimensionale Architektur" mit getrennt erarbeiteter Fassaden- und Innenraumplanung, wie sie heute meist entsteht. Gerade in bezug zum 300 Meter entfernt liegenden Hôtel Industriel Berlier von Dominique Perrault mit entgegengesetzter Konzeption (eine uniforme Glaskiste, bei der innen die Flexibilität völlig unabhängig von der Nutzung im Vordergrund stand) versucht er, seine Intention klar zu machen. Daß sich dabei an manchen Ecken architektonische Imagination gegenüber dem Zweck des Gebäudes verselbständigt hat, bleibt dahingestellt.
Stadträumlich geht Kagan davon aus, einfache Blöcke zu bauen, die durch das Licht und eine bestmögliche Organisation eine vielschichtige Aufgliederung erfahren. Er nimmt für sich in Anspruch, an diesem isolierten Ort einen Prototyp für einen vom Raster bestimmten städtischen „Ilot Moderne", vergleichbar dem „Perimeter Block" New Yorks und der „Manzana" in Buenos Aires, entwickelt zu haben. Die Funktion ist dabei nicht das Entscheidene, die Straßenmeisterei könnte auch als Restaurant funktionieren. Auch die Sprache ist zweitrangig. Er bedient sich der Moderne. Er hat sie zu seiner Architektur gemacht und in ihr viele neue Spielräume gefunden.
Bei den Details versuchte sich Kagan bis zuletzt durchzusetzen. Dies geht soweit, daß bei den Bürotüren importierte, für die USA typische Drehknöpfe montiert wurden. Ist den Meistern der Straße zu verübeln, wenn sie bei so feiner Architektur beige Kunststoffmöbel und Gummibäume in die kalten Büroecken schieben und bauchige Blumenkästen mit Geranien vor die Eingangstreppe stellen? Langes Lamentieren nützt nichts. Wirklich weh tun nur die in sämtliche Büros nachträglich eingebauten billigen Raster-Unterdecken. Der Architekt hatte keine Kraft mehr, auch hier zu insistieren. SR

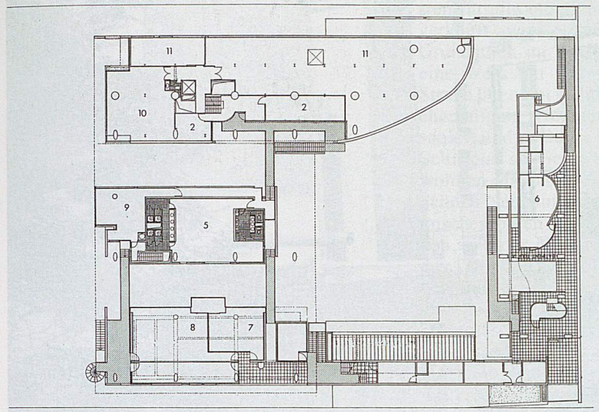


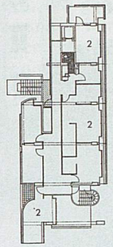


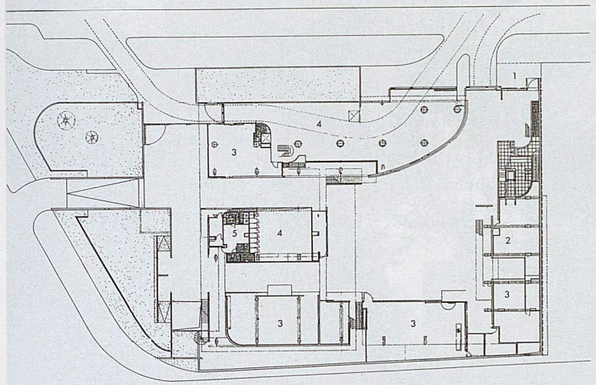


**Zwischen den Flachbauten, die über Passerellen verbunden sind, liegen schmale Gassen.
Bei den Bürogeschossen wurden nachträglich billige Raster-Unterdecken eingefügt, die den Raumcharakter verfälschen.
Im zentralen Hof fühlt man sich nie eingeschlossen, da auf allen vier Seiten neben der vielschichtigen Mauerabfolgen die umliegenden Bäume sichtbar bleiben**









Das von unten schwarz gestrichene Stahldach schützt das Lager der Pflanzen auf den darunterliegenden Flachdächern. Sie werden für die Böschungen des Autobahnrings benötigt. Alle Teilbereiche des Blocks sind über ein System von offenen Passerellen und Treppen miteinander verbunden. Einen Großteil der Werkstattore und Treppen konnte Kagan bis ins Detail selbst entwerfen. Bei der Ausführung wurden allerdings aus Kostengründen viele Feinheiten gestrichen oder mangelhaft ausgeführt

Fotos: Jean-Marie Monthiers, Paris

Schnitt 1. und 4. Obergeschoß, Erdgeschoß im Maßstab 1 : 750

1 Eingang
2 Büro
3 Werkstatt
4 Garage
5 Umkleide
6 Technik
7 Klempnerei
8 Malerei
9 Kantine
10 Archiv
11 Lager