Bauwelt 22.2025

# Paris ça bouge

Paris bewegt sich – aber wohin? Stichproben aus der französischen Hauptstadt nach Olympia 2024

**Wie komprimiert man Raum?**
Ein fast vergessenes Kapitel der Ingenieurkunst der DDR

**Ort der Teilhabe**
An der Frankfurter Paulskirche soll ein Haus der Demokratie entstehen

**Bauwende rückwärts**
Der Abriss eines drei Jahre alten Bauwerks wirft viele Fragen auf



24. Oktober 2025 **www.bauwelt.de** 116. Jahrgang


15.10.2025 11:52:14

# Die Olympischen Spiele auszurichten hätte überhaupt keinen Sinn, wenn wir nicht auch infrastrukturelles Erbe hinterließen

Interview **Michael Koller, Caroline Kraft, Josepha Landes**
Fotos **Sebastian Wells/Ostkreuz**

Das Olympische Dorf von Paris 2024 war eine kollektive Kraftanstrengung – entstanden aus enger und strenger Zusammenarbeit von Staat, Stadt, Planerinnen und Bauträgern. Das Versprechen: „die Stadt von morgen". Wir sprachen über politische Willensstärke und die Schubkraft von Großereignissen für Innovation

**Das Olympische Dorf liegt in der Banlieue, in Saint-Denis und Saint-Ouen. Wieso gerade da?**
**Henri Specht** Als 2015 der Standort für das Olympische Dorf gesucht wurde, waren Saint-Denis und Saint-Ouen naheliegend, es gab schlicht eins: Platz. Viele Anlagen in Saint-Denis dienten früher der Stromproduktion und waren in Besitz des staatlichen Energieversorgers EDF. In Saint-Ouen und auf der Île Saint-Denis gab es unzählige Lagerhallen. Die Flächen waren bis dato Brachen oder schon zu kleinen Gewerbezonen umgewandelt. 2018 begann die Entwicklungsgesellschaft SOLIDEO, für die ich arbeite, Land zu kaufen, um das Projekt zu ermöglichen.
**Laurent Michaud** Das Areal auf der „Plaine Commune" nördlich von Paris war historisch ein Industriestandort mit Gaswerken, Treibstofflagern, Bahndepots und Fabriken. Die Absicht, es tiefgreifend zu transformieren, besteht seit rund 35 Jahren: Es soll ein gemischtes Viertel werden. Im Zuge der Fußballweltmeisterschaft 1998 wurde hier das Stade de France errichtet und mit ihm kam eine ganze Reihe neuer Infrastrukturen, etwa RER- und Metrostationen. Heute ist der Bereich zwischen dem Boulevard Périphérique und der A86 eine der am dichtesten beplanten Zonen Europas – mit rund fünfzig Großprojekten, darunter das Olympische Dorf.

**Wie entstand die Idee, das Olympische Dorf nach dem Event als Stadtquartier zu nutzen?**
**Henri Specht** Die Verpflichtung zur Nachnutzung schrieb schon 2016 das Bewerbungsdossier fest. Dass die SOLIDEO heute, eineinhalb Jahre nach den Spielen, noch besteht, zeigt: Wir stellen sicher, dass die Bauwerke dieser Bestimmung nachkommen.

**Welchem Konzept folgt das Quartier?**
**Anne Mie Depuydt** Es fußt auf den Leitlinien des Masterplans von Dominique Perrault, agence Ter und der Projektsteuerungsstruktur Une Fabrique de la Ville: Die Menschen bekommen wieder Zugang zur Seine, gleichzeitig wurde die Schnellstraße am Ufer gezähmt. Es gab bereits die Cité du Cinéma, eine Art Kulturfabrik, die quer zum Fluss steht – Perrault sah vor, alle Baufelder in gleicher Weise, wie quer zur Seine gestellte Ozeandampfer, zu orientieren. Dazwischen entstehen großzügige öffentliche Räume, die



16 14.10.2025 12:36:19

direkt zum Wasser führen und zugleich Verkehrsachsen sind.

**Wie bereichert das das Quartier Saint-Ouen?**
**Anne Mie Depuydt** Mit vielseitigen Wohnformen und einem gemischten Programm ermöglicht es die Weiterentwicklung der Stadt. Und der Naturraum wirkt über das Quartier hinaus.

**Welche Rolle spielt der Fluss?**
**Anne Mie Depuydt** Dass die Baufelder quer zum Wasser liegen, bringt Frischluft und Kühlung. Es war uns wichtig, die Seine wieder sichtbar zu machen und eine Art Naht zu schaffen zwischen dem neuen Quartier und den umliegenden Vierteln. Alle öffentlichen Räume wurden so gestaltet, dass die Seine ins Blickfeld rückt.
**Henri Specht** Das Flussbaden hat in Paris enorme Resonanz gefunden, unter anderem durch die Triathlon-Wettkämpfe. Das Verhältnis zum Wasser wandelt sich gerade stark – auch im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel. Es wird zum Thema von Komfort und Freizeit – aber auch der öffentlichen Gesundheit. In Saint-Ouen und Saint-Denis ist seit rund zehn Jahren der Plan, die Uferzonen aufzuwerten und die Île des Vannes – wo Chatillon Architectes die Grande Nef saniert haben – besser anzubinden.

**Hat das Schlagwort Olympia als Motor gewirkt?**
**Laurent Michaud** Transformationsvorhaben, die schon länger auf dem Tisch lagen, rutschten durch die Spiele schlicht auf der Agenda nach oben. Der Aufwand rund um Olympia hätte keinen Sinn, wenn wir nicht auch ein Erbe an Infrastrukturen hinterließen. Aber es gab bereits zu Projektbeginn große städtebauliche Projekte in der Nähe – man denke nur an den Grand Paris Express (siehe Seite 44).

**Was zeichnet das Olympische Dorf als „Stadt von morgen" aus?**
**Henri Specht** Es sollte ein zugänglicher Ort werden – ein kompakter Stadtteil mit einfachen Verbindungen zwischen öffentlichem Raum und Gebäuden. Für die Paralympischen Spiele mussten wir zudem die Barrierefreiheit garantieren. Und: Die Spiele fanden mitten im Sommer statt. Wir haben lange darüber diskutiert, ob wir alle Wohnungen klimatisieren sollten, und uns dagegen entschieden. Es wäre zu teuer und unökologisch gewesen. Wir haben innovative Lösungen gesucht, um die Temperaturen erträglich zu halten.

**Zum Beispiel?**
**Henri Specht** Wir haben mit Météo France Szenarien erarbeitet, die sich an Prognosen für 2050 orientieren. Die Gebäude sind vor allem für heiße Sommer ausgelegt. In Frankreich hatte man bislang versucht, das nordeuropäische Passivhaus-Modell zu kopieren – praktisch Thermosflaschen zu bauen. Das Klima entwickelt sich aber anders: Unser größtes Problem wird die sommerliche Überhitzung sein. Wir haben ein zentrales Kältenetz zusätzlich zum Wärmenetz aufgebaut – beide von Geothermie gespeist. Es versorgt 250.000 Quadratmeter Wohn- und Geschäftsfläche und ist damit das größte Frankreichs – vor allem das erste, das Wohnungen versorgt.

**Wie haben Sie die Anforderungen von temporären und permanenten Nutzungen abgewogen?**
**Laurent Michaud** Im Vordergrund unserer Betrachtung stand die langfristige Nutzbarkeit. Das heißt nicht, dass keinerlei Umbaumaßnahmen nötig waren, aber wir wollten den Aufwand gering halten.

**Haben Sie sich bei der Planung an früheren Olympischen Dörfern orientiert?**
**Laurent Michaud** Stratford, das Olympische Dorf von London von 2012, ist ein gelungenes Beispiel. In Bezug auf Programmierung und Konzeption folgen wir einem ähnlichen Modell. Als ich gesehen habe, wie sich das in England entwickelt hat, war ich beruhigt: Es ist tatsächlich möglich, einem Stadtviertel Leben einzuhauchen – auch wenn es, wie dort, in einem Entwicklungsgebiet weit vom Zentrum entfernt liegt. Das wünsche ich mir auch für Saint-Denis.

**Lebendigkeit entsteht durch soziale Vielfalt. Ist das neue Viertel dahingehend vorbildlich?**
**Laurent Michaud** Die Bauträger arbeiten intensiv daran, die Wohnungen zu vermarkten, und sie setzen auf Durchmischung: Sozialwohnungen, frei finanzierter Wohnraum, Wohnungen für Studierende und Senioren.
**Anne Mie Depuydt** Nicht jeder wird im Olympi-




**François Chatillon**
ist staatlicher Denkmalarchitekt, Professor an der École de Chaillot und leitet seit 1986 Chatillon Architectes mit Büros in Ferney-Voltaire, Genf und Paris. Für Paris 2024 verantwortete er die Restaurierung des Grand Palais und der Sporthalle La Grande Nef in Saint-Denis.

**Anne Mie Depuydt**
ist Architektin und Stadtplanerin. Sie gründete 1999 in Paris das Büro UAPS, das die Koordination der Planungen im Baufeld Quinconces des Olympischen Dorf innehatte. Die gebürtige Belgierin lehrt an der École nationale supérieure d'architecture Paris Malaquais.

**Laurent Michaud**
war Generaldirektor des Olympischen Dorfs für Paris 2024. Zuvor war der Schweizer im Bereich Hotellerie und Hospitality tätig, etwa als Direktor von Club Med und Center Parcs.

**Henri Specht**
arbeitet seit 2018 bei SOLIDEO, der staatlichen Bauträgergesellschaft für Paris 2024, und war zuerst als Projektleiter für das Olympische und Paralympische Dorf zuständig, seit 2024 ist er Direktor für Projektentwicklung. Er begleitet die Transformation noch bis Ende des Jahres.

Von links oben nach rechts unten: Caroline Kraft und Josepha Landes, Laurent Michaud, François Chatillon, Henri Specht, Michael Koller, Anne Mie Depuydt



17 14.10.2025 12:36:20





# Im Vordergrund stand für uns die langfristige Nutzbarkeit. Laurent Michaud

schen Dorf wohnen können, aber Saint-Ouen verändert sich schon seit einiger Zeit. Ein großer Erfolg ist der Zugang zur Seine und die Qualität der öffentlichen Räume. Alle aus der Umgebung können diese Räume nutzen. Soziale Durchmischung entsteht nicht nur durch die Belegung, sondern auch durch die Bespielung eines Ortes. Im Flämischen sprechen wir von Verflechtung statt von Mischung – wenn man Essig und Öl zusammenkippt, muss man sie aufschlagen, damit sie sich verbinden.

**Monsieur Specht, dieses „Verflechten" ist ihre Aufgabe. Wie gehen Sie dabei vor?**
**Henri Specht** Zum einen müssen dafür die Freianlagen fertiggestellt werden. Momentan läuft die Baustelle für den großen Park im Herzen des Quartiers. Zum anderen ist sicherzustellen, dass die Bauträger ihre Zusagen einhalten: Letztlich werden wir 25 Prozent Sozialwohnungen im Quartier haben. Weitere 35 Prozent gehören Investoren – darunter die Caisse des Dépôts –, die daraus Mietwohnungen machen werden. Das letzte Drittel sind Eigentumswohnungen. Davon sind etwa siebzig Prozent verkauft.
**Anne Mie Depuydt** Der Quadratmeterpreis ist inzwischen schon sehr hoch.
**François Chatillon** Das Problem ist der Zinssatz. Die Wohnungen müssen schließlich verkauft werden – Investoren sind nicht die Wohlfahrt. Entscheidend, um eine gutverdienende Klientel anzulocken, wird die Anbindung sein. Zugleich muss man vermeiden, dass diejenigen, die hier keine Sozialwohnung erhalten, ihre Probleme in andere Gegenden mitnehmen. Es wird weitere Programme der Stadterneuerung brauchen.

**Wir sprechen über Gentrifizierung.**
**Anne Mie Depuydt** Ich möchte den Begriff abschwächen: Im Olympischen Dorf haben wir Wohnraum geschaffen, wo es vorher keinen gab – und davon profitieren viele Menschen in schwierigen Lebenslagen. In Saint-Ouen können sich manche Kinder nicht einmal ein Ticket fürs Schwimmbad leisten. Die Caisse des Dépôts investiert auch in die Zukunft des Quartiers: Alle Sockelgeschosse sind in ihrer Hand und auf Straßenniveau sollen langfristig gemeinwohlorientierte Nutzungen verankert werden – in Verbindung mit Sport, als Erinnerung an die Spiele.
**Henri Specht** Das Olympische Dorf ist eher ein Modell – Ausdruck des französischen Wohnungsbaus mit starker öffentlicher Steuerung. Man könnte fast von einer administrierten Wohnungswirtschaft sprechen. Eine Besonderheit ist die Rolle der Caisse des Dépôts: Ohne sie würde dieses System kaum funktionieren.
**François Chatillon** Deshalb lässt es sich auch schwer übertragen. Wenn die Caisse des Dépôts garantiert dreißig Prozent der Wohnungen abnimmt, ist das Risiko für den Entwickler praktisch null. Sozialwohnungen über die private Immobilienentwicklung zu finanzieren, ist zwar löblich. Aber wenn – wie derzeit – gar keine Projekte entstehen, gibt es auch keine neuen Sozialwohnungen. Dreißig Prozent von Null bleibt Null.

**Neben dem Olympischen Dorf befindet sich, in einer ehemalige Maschinenhalle, die „Cité du Cinéma". Inwieweit ist dieser Komplex mit dem Wohnquartier verbunden?**
**Henri Specht** Ende der 2000er-Jahre wurde das ehemalige Kraftwerk zum Kulturzentrum umgebaut. Heute steht es, bis auf ein paar Räume, die als Filmstudios genutzt werden, leer. Die Caisse des Dépôts, der die Cité größtenteils gehört, sucht nach einer Neuausrichtung. Wir haben mit unserem Projekt bewusst Abstand gehalten, aber die Voraussetzungen geschaffen, das Ensemble zur Stadt zu öffnen.
**François Chatillon** Viele Kommunalpolitiker haben große Wünsche, aber wenig Vorstellung zur Finanzierung oder praktischen Umsetzung. Am Ende stehen sie vor toten Riesenhallen. Hier müssen Stadtentwickler die Kommunalpolitiker viel stärker begleiten.

**Begleitet die SOLIDEO die Kommune aktuell in dieser Angelegenheit?**
**Henri Specht** Die Verantwortung für die Cité du Cinéma liegt bei der Eigentümerin der Gebäude. Durch unsere städtebaulichen Arbeiten ringsum sind die Voraussetzungen allerdings verbessert: Das Areal ist nun über vier Seiten erschlossen. Es ging uns immer darum, den Komplex langfristig einzubinden.

**Monsieur Chatillon, Sie haben im Rahmen der Spiele auch Altbauten ertüchtigt: Das Grand Palais im Stadtzentrum und die Grande Nef in**



18 14.10.2025 12:36:20



**Soziale Durchmischung entsteht nicht nur durch die Belegung, sondern auch durch die Bespielung eines Ortes. Im Flämischen sprechen wir von Verflechtung statt von Mischung – wenn man Essig und Öl zusammenkippt, muss man sie aufschlagen, damit sie sich verbinden.**

**Anne Mie Depuydt**

Unten: „Schweizer Taschenmesser" nennt Chatillon das Grand Palais: „Es taugt für alles und nichts." Die Kuppel des Stahl- und Glasriesen musste während der Olympischen Spiele abgedeckt werden, damit die Temperatur auf den Rängen erträglich war.





19 14.10.2025 12:36:21

**Es gibt keinen Städtebau ohne politischen Willen. Wir Architekten können vom Klimawandel reden, soviel wir wollen – ohne politische Maßgaben wird es keine Veränderung geben. Die Entscheidungsträger zu ermutigen, ist der Verdienst solcher Projekte.**
**François Chatillon**

Die Place de la Concorde war einer der größten Austragungsorte der Spiele. Aktuell wird sie in einen verkehrsberuhigten, begrünten Platz umgewandelt.

**Saint-Denis. Welche Rolle spielte Olympia für die Baumaßnahmen?**
**François Chatillon** Das Grand Palais wurde für die Weltausstellung 1900 errichtet, die ihrerseits mit einer umfassenden Stadterneuerung einherging: Es ist nichts Neues, dass ein Ereignis von weltweiter Bedeutung ein Motor ist. Großprojekte sind beispielhaft, aber auch trügerisch, weil dafür meist außergewöhnliche, temporäre Mittel bewilligt werden: Es regnet Geld und es werden normative und rechtliche Ausnahmen gemacht. Nachher zieht der Alltagstrott wieder ein. Deshalb wird die Vorbildlichkeit des Olympischen Dorfs leider nicht gleich morgen auf die gesamte Pariser Banlieue abfärben.

**Wie haben Sie das Grand Palais für die Olympischen Spiele angepasst?**
**François Chatillon** Wir haben das Grand Palais nicht für die Olympischen Spiele saniert, sondern für die nächsten hundert Jahre. Hätten wir uns auf eine Spezialisierung für die Spiele festgelegt, würde es nicht für die Modenschauen taugen, die mittlerweile oft dort stattfinden. Für die Spiele mussten die Kuppel abgedunkelt und Klimaanlagen hineingestellt werden – sonst wären die Leute unter der Glaskuppel gegrillt worden. Die $CO_2$-Bilanz ist allerdings verheerend, es ist nun einmal kein Gebäude, das für den Klimawandel ausgelegt wurde, und es wird sich nie daran anpassen lassen. Wir müssen uns an das Grand Palais anpassen, Punkt.

**Welche Eingriffe haben Sie vorgenommen?**
**François Chatillon** Ein Drittel des Budgets, das fast eine halbe Milliarde Euro betrug, entfiel auf die Technik. Außerdem war es nicht barrierefrei: Es gab nur einen Aufzug, jetzt gibt es vierzig. Wir haben sechzig neue Treppen gebaut, um Notausgänge zu ermöglichen. Das Mittelschiff konnte vorher 3000 Personen aufnehmen, heute sind es 9000. Eine Reihe von Sicherheitsanforderungen waren nicht erfüllt: Es gab keine Rauchabzüge, keine Brandschutzwände. Räumlich hat sich zwar wenig verändert, technisch und funktional jedoch alles. Wir sind mit dem Um-






20 14.10.2025 12:36:22

bau bis heute nicht fertig. Das Gebäude ist ein Monster. Ich habe genug vom Grand Palais.

**Dann sprechen wir lieber über die Grande Nef.**
**François Chatillon** Diese Sporthalle auf der Île des Vannes ist in den Siebzigern aus einem klaren politischen Willen hervorgegangen – aus der Vision der kommunistischer Lokalverwaltungen.

**Damals galten die nördlichen Vorstädte mit ihren Autofabriken als die „banlieue rouge". Die kommunistische PCF leitete viele der Rathäuser, auch das in Saint-Denis. Welche Vision spiegelt das Gebäude wider?**
**François Chatillon** Die PCF hatte eine sehr starke Kultur- und Sportpolitik. Es hieß: „Kultur und Sport sind das Leben des Volkes." La Nef ist ein Gebäude wie aus dem Weltraum – technisch völlig außerhalb der Norm. Und es wurde mit bescheidenen Mitteln gebaut: Wände aus Kunststoff, eine Dachkonstruktion nur aus gespannten Kabeln, zwei Betonbögen, das war's. Mein Punkt ist: Es gibt keinen Städtebau ohne politischen Willen. Wir Architekten können vom Klimawandel reden, soviel wir wollen – ohne politische Maßgaben wird es keine Veränderung geben. Die Entscheidungsträger dahingehend zu ermutigen, ist der Verdienst solcher Projekte. Die Realitäten von Saint-Denis sind durch die Spiele aber nicht verschwunden: Die Île des Vannes und das Olympische Dorf liegen in der größten Problemsiedlung von Grand Paris – wer in die Grande Nef will, muss an den Jungs vorbei, die dort den Drogenhandel kontrollieren. Bevor man weiter investiert, müssen diese Probleme gelöst werden.

**Wie ist der aktuelle Stand und der Fahrplan zur Belegung des Olympischen Dorfs?**
**Anne Mie Depuydt** Die Wohnungen sind fast alle bezugsfertig. Aber die Geschäfte und Aktivitäten sind noch nicht da. Ein Quartier braucht sehr schnell die Nahversorgung, um lebendig und attraktiv zu sein.
**Henri Specht** Richtig: Bei neuen Quartieren dieser Größe muss ein Gleichklang entstehen zwischen dem Eröffnen der Geschäfte und dem Einzug der Bewohner. Der Supermarkt öffnet Mitte Dezember.

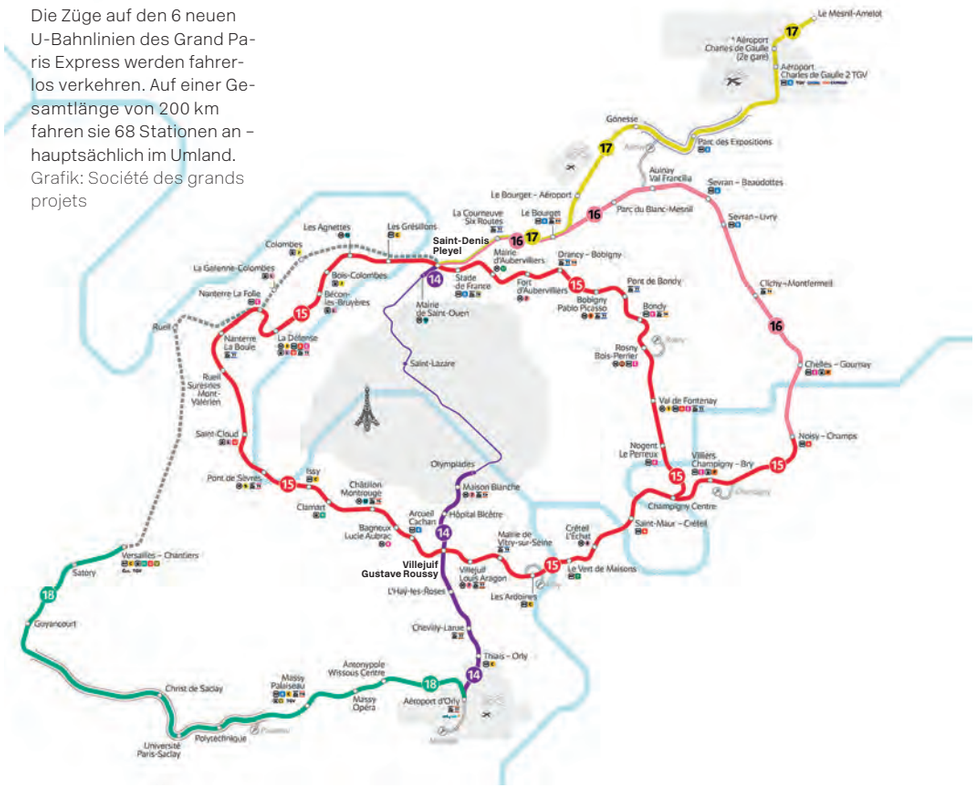
**Haben sich künftige Austragungsorte schon von Ihren Ansätzen inspirieren lassen?**
**Laurent Michaud** Brisbane plant für 2032 ein neues Stadtquartier, während Los Angeles 2028 den Campus der UCLA für die Unterbringung der Athleten nutzen wird – zwei völlig verschiedene Ansätze. Man sollte die Austragung der Spiele grundsätzlich als Gelegenheit begreifen: zu entwickeln, zu bauen, Innovationen umzusetzen.

**Welche Bereicherung könnten Ihre Erfahrungen bei der Arbeit für die Olympischen Spiele für die künftige Stadtplanung bieten?**
**François Chatillon** Heute wird Stadt fast nur über Bebauungspläne und Vorschriften gemacht – und seit fünfzig Jahren führt das zu schlechtem Städtebau. Wir haben gezeigt, dass man Stadt nicht mit Paragraphen baut, sondern mit Willenskraft. Für die Spiele wurde eine kolossale Kraft mobilisiert: Staat, Banken, die Caisse des Dépôts, die SOLIDEO, die Kommunen und diverse Planungsteams investierten Geld und unzählige Arbeitsstunden. Will man etwas ändern, braucht es Mittel, Energie und Menschen in Austausch – nicht nur Regeln.
**Anne Mie Depuydt** Manche Regeln verhindern, im großen Maßstab zu denken. Architektur ist heute oft eine kleinkarierte Angelegenheit: es gibt zahllose Normen und Labels, die sich teils widersprechen – und das geht auf Kosten der Qualität. Vor allem die thermischen Vorschriften treiben die Baukosten immer weiter hoch. Die Bauwirtschaft stößt da an ihre Grenzen.

# Stadtentwicklung ist ein Gespräch – zwischen Entwicklern, Urbanisten, Bauträgern und Architekten. Henri Specht

**Henri Specht** Stadtentwicklung ist in Wahrheit ein Gespräch – zwischen Entwicklern, Urbanisten, Bauträgern und Architekten. Wenn man dafür keine Bedingungen schafft, landet man bei einem Städtebau nach Excel-Tabellen. Im Olympischen Dorf hatten wir das Glück, viel Erfahrung bündeln zu können und schon früh im Dialog zu verankern. Die Form ergibt sich aus den Rahmenbedingungen – aus Materialien, Lieferketten, Ressourcen. Diese Einflussgrößen einzubeziehen, ist mindestens so wichtig wie das Bild, das man am Anfang im Kopf hat. Dazu gehört auch Verzicht: Wir mussten beispielsweise ein ursprünglich vorgesehenes Hotel streichen, weil es ganz offensichtlich nicht passte. Dafür konnte anderes entstehen.
**François Chatillon** Die gesamte Art und Weise, wie wir heute Stadt und Architektur produzieren, muss hinterfragt werden. Wir machen Wettbewerbe. Politiker sitzen in Jurys und entscheiden nach schönen Bildern. So entsteht keine intelligente Stadt. Wir brauchen eine Revolution der Art, wie wir produzieren! Im Büro arbeiten wir gerade an einem großen Projekt, bei dem wir uns schon im Vorfeld des Wettbewerbs über die Baustelleneinrichtungen, die Logistik und die Versorgung Gedanken gemacht haben. Das ist absolut die Ausnahme. Normalerweise gibt es ein Programm, ein schönes Bild und die große Lüge: „Natürlich bleibt das im Budget." Am Ende bekommt man natürlich nur einen Bruchteil des Geplanten. Alle spielen dieses Spiel mit – auch wir, sonst verlieren wir. Wenn wir bessere Projekte wollen, müssen wir diese Logik von Grund auf ändern.
**Anne Mie Depuydt** Ich denke, wir sind gerade dabei, dass sich etwas verändert. Für mich war ein Schlüsselmoment, als einmal schon im Wettbewerb alle am Tisch saßen – Architekten, Ingenieure, sogar einige Unternehmen. Das hat meine Methode komplett verändert: Heute fordere ich, dass alle von Anfang an eingebunden sind. Unabhängig von der Komplexität eines Projekts, ob Städtebau oder Architektur: Der Dialog muss früh beginnen.
**Henri Specht** Zu oft werden Planungs- und Koordinationsleistungen kleingerechnet – angeblich spart man Geld, in Wahrheit zahlt man doppelt drauf. Im Olympischen Dorf haben wir davon profitiert, dass es früh einen starken Gesamtkoordinator gab.
**François Chatillon** Ein Beispiel aus dem Grand Palais: 2020 war nichts vorbereitet, 2024 sollten die Spiele stattfinden. Ich habe zugesagt – aber nur unter den Bedingungen, dass es keine Generalunternehmer gibt und wir starke Ingenieure bekommen, selbst die Koordination übernehmen und sofort auf die Baustelle konnten. So haben wir etwa 10 bis 15 Prozent teurer, aber termingerecht geliefert. Hätten wir den üblichen Weg mit schönen Bildern und falschen Versprechen gewählt, wären wir gescheitert. Am Ende fanden die Olympischen Spiele im Grand Palais statt – nur das zählt.


21 14.10.2025 12:36:22




Die Züge auf den 6 neuen U-Bahnlinien des Grand Paris Express werden fahrerlos verkehren. Auf einer Gesamtlänge von 200 km fahren sie 68 Stationen an – hauptsächlich im Umland. Grafik: Société des grands projets

**Seit fast zwanzig Jahren ist der Ausbau des ÖPNV-Netzes im Großraum Paris in Gang: Der Grand Paris Expres soll insbesondere die Randlagen und Umlandgemeinden besser an- und verbinden. Mit Stationen in Villejuif im Süden und Saint-Denis im Norden der französischen Hauptstadt haben Dominique Perrault und Kengo Kuma zwei strahlkräftige Bahnhöfe zu diesem Vorhaben beigesteuert.**

# Grand Paris Express

Text **Michael Koller** Fotos **Michel Denancé**

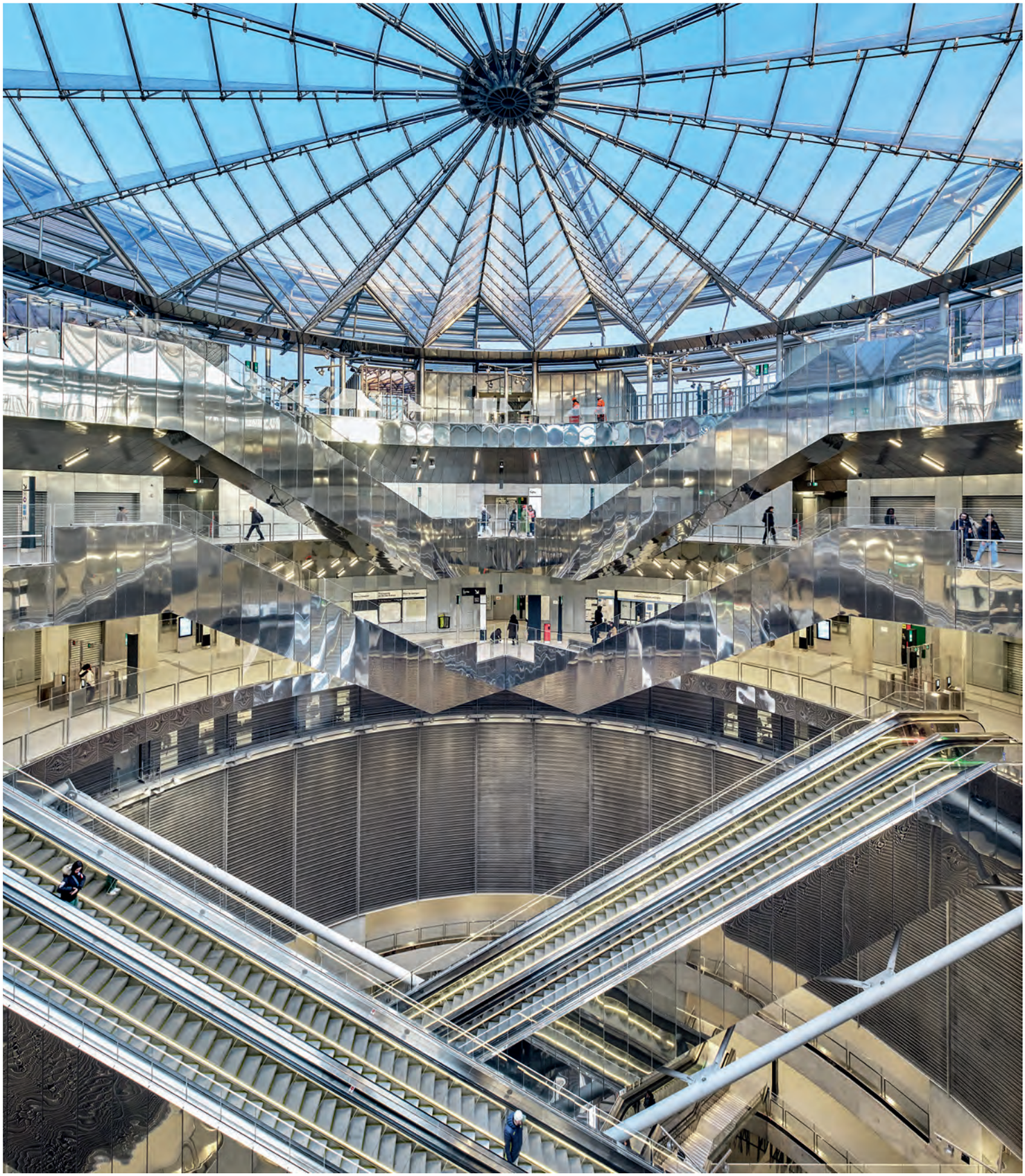
**Der** Grand Paris Express (GPE) ist das größte Tiefbauprojekt Europas. Das 2007 begonnene Vorhaben soll die Verkehrsinfrastruktur der Pariser Innenstadt entlasten und die Fahrzeiten für die Bewohner der Randzonen der Stadt wesentlich verkürzen. Bis 2030 soll das größtenteils unterirdisch verlaufendes U-Bahn- bzw. Zugnetzwerk in der Métrople du Grand Paris fertiggestellt sein. Es umfasst über 200 Kilometer Fahrstrecke und 68 neue Haltestellen. Ringförmig um das bestehende öffentliche Nahverkehrsnetz von Paris gelegt, bildet das System den peripheren Schulterschluss zwischen den radial organisierten Metrolinien, Schnellbahnen (RER), Nahverkehrszügen (Transilien) und Straßenbahnen. Angesichts des Maßstabs – der GPE erschließt ein Gebiet von rund 140 Quadratkilometern – handelt es sich um ein territorial ausgerichtetes Projekt, das mit der Ausdehnung des Ballungsraums und der Erschließung neuer Stadtgebiete und Stadtviertel einhergeht. In diesen neuen Stadtvierteln stellen die Haltestellen wichtige Anschlusspunkte dar. Die Société des grands projets, einer der führenden Projektentwickler Frankreichs, spielt eine entscheidende Rolle als Entwicklerin des GPE und als Beraterin für die städtebauliche Neu- und Umgestaltung rund um die Bahnhöfe. Das erklärte Ziel der Société war von Beginn an, die neuen Stationen über ihre funktionale Bedeutung hinaus zu städtebaulichen und architektonischen Ankerpunkten innerhalb der neuen Entwicklungsgebiete zu machen. Für die Gestaltung verpflichtete man ergo international renommierte Architekturbüros.

Die von Kengo Kuma and Associates (KKAA) entworfene, und rechtzeitig für die Olympischen Sommerspiele im Juni 2024 in Betrieb genommene Metrostation Saint-Denis – Pleyel markiert heute den nördlichen Endpunkt der U-Bahnlinie 14. Die im Süden der Stadt gelegene Metrostation Villejuif – Gustave Roussy von Dominique Perrault Architecture (DPA) ist ein weiterer dieser neuen, bereits in Betrieb befindlichen Verkehrsnotenpunkte. Sie wurde im Januar 2025 eröffnet. Die beiden neuen Haltestellen haben einiges gemeinsam: Sie liegen auf der ersten vollautomatisierten Linie von Paris, der Linie 14, und bilden innerhalb des GPE wesentliche Verkehrsknotenpunkte nach Norden zu den Linien 15, 16 und 17, sowie Nahverkehrszügen, beziehungsweise zwischen Pont de Sèvres im Westen und Noisy im Osten. Zudem zeichnen sich beide durch ihre Tiefe aus: Sie verlaufen jeweils unter der bereits bestehenden unterirdischen Infrastruktur, weshalb beide Architekturbüros Gebäude entwarfen, in deren Zentrum Atrien liegen. Diese Atrien bringen Tageslicht bis zu 50 Meter in die Tiefe.

Gleichzeitig unterscheiden sich die beiden Haltestellen grundlegend voneinander: Vereinfacht ausgedrückt handelt es sich bei der Haltestelle Saint-Denis – Pleyel um ein mehrgeschossiges, multifunktionales Gebäude, in dessen Inneren sich auch die Zugänge zu den unterirdischen Metrolinien befinden. Bei der ersten Annäherung zeichnet sich die Architektur des Bauwerks durch Rampen, Treppen, Terrassen und zackenförmige Dachüberstände aus.



44 15.10.2025 11:24:09

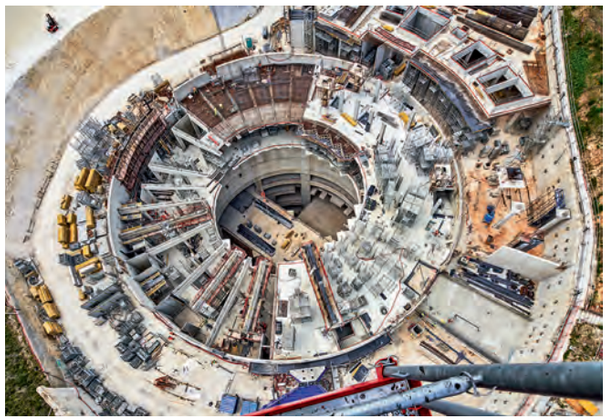


Die Station in Villejuif ist um einen 50 m tiefen Schacht konzipiert. Spiegelnde Oberflächen bringen Tageslicht tief nach unten.



45 15.10.2025 11:24:10





Der Durchbruch der Linie 14 erfolgte nach 6-monatiger Grabung am 28. Juni 2019, der der darunter liegenden Linie 15 am 19. Juni 2020. Der Zylinder misst außen 70 m im Diameter, das Atrium 30 m.

Bei der Begehung entpuppt es sich jedoch rasch als ein Landschaftsprojekt, das unterschiedlichste Straßen- und Platzniveaus sowie Fußgängerwege und -brücken miteinander verbindet – nicht nur im Inneren, sondern vor allem im Außenbereich. Das erklärt sich durch die Notwendigkeit, die bereits bestehenden oder im Rahmen der Olympischen Sommerspiele neu errichteten Bauwerke – wie das Olympische Dorf oder das Schwimmstadion – auch über die breite Eisenbahntrasse hinweg für Fußgänger und Fahrradfahrerinnen zu verbinden. Saint-Denis-Pleyel ist also in eine bestehende städtebauliche Struktur eingebettet, die sich noch im Umbau befindet.

Die Haltestelle Villejuif – Gustave Roussy ist demgegenüber ein nahezu vollständig unter der Erde gelegener, introvertierter Verkehrsknoten mit einigen Geschäfts- und Dienstleistungsflächen. Oberirdisch überzeugt die Station durch ihre einfache, geometrische Grundform – ein kreisrunder Pavillon, der durch ein vielschichtiges Vordach überspannt wird. Das umgebende Stadtgebiet ist noch im Entstehen begriffen und zeichnet sich bislang durch seine Weitläufigkeit aus.

## Villejuif – Gustave Roussy

Bei Parisern ist Villejuif – Gustave Roussy allgemein durch das benachbarte Spital Gustave Roussy, das auf Krebsbehandlungen spezialisiert ist, bekannt. Die Station markiert den höchsten Punkt des Plateau de Longboyau. Der campusähnliche, städtebauliche Entwurf für die zukünftige Entwicklung rund um die Haltestelle sieht eine bessere Einbindung des Krankenhauskomplexes an der Nordseite und den Ausbau des Parc des Hautes-Bruyères an der Südostseite vor. Im Westen sollen Wohn- und Bürobauten bis auf wenige Meter heranrücken. Die Station bildet den neuen Kreuzungspunkt zwischen der bereits bis zum Flughafen Orly verlängerten Linie 14 im Süden von Paris und der in Bau befindlichen, kreisförmig verlaufenden Linie 15.

Der Reiz des Perrault-Entwurfs liegt in seiner einfachen runden Form. Auf Platzniveau wird der Ring durch eine Serie schmaler Kioske mit Glas- oder Edelstahl-Maschenfassaden markiert. Sie dienen als Shops, Serviceräume oder Fahrradabstellräume. Zwischen diesen Kiosken befinden sich die massiven, drehbaren Eisentore der Zugänge, die – in geschlossenem Zustand – den Ring schließen. Der Vorplatz geht stufenlos und zwischen den Kiosken hindurch in den ersten Balkon über, von dem aus man einen beinahe schwindelerregenden Blick in die Tiefe des von Treppen und Rolltreppen durchschnittenen Atriums werfen kann.

Das Bauwerk ist ein rund 50 Meter in die Erde getriebener, 70 Meter breiter Betonzylinder. Zum





46 15.10.2025 11:24:10

**Villejuif – Gustave Roussy**

**Architektur**

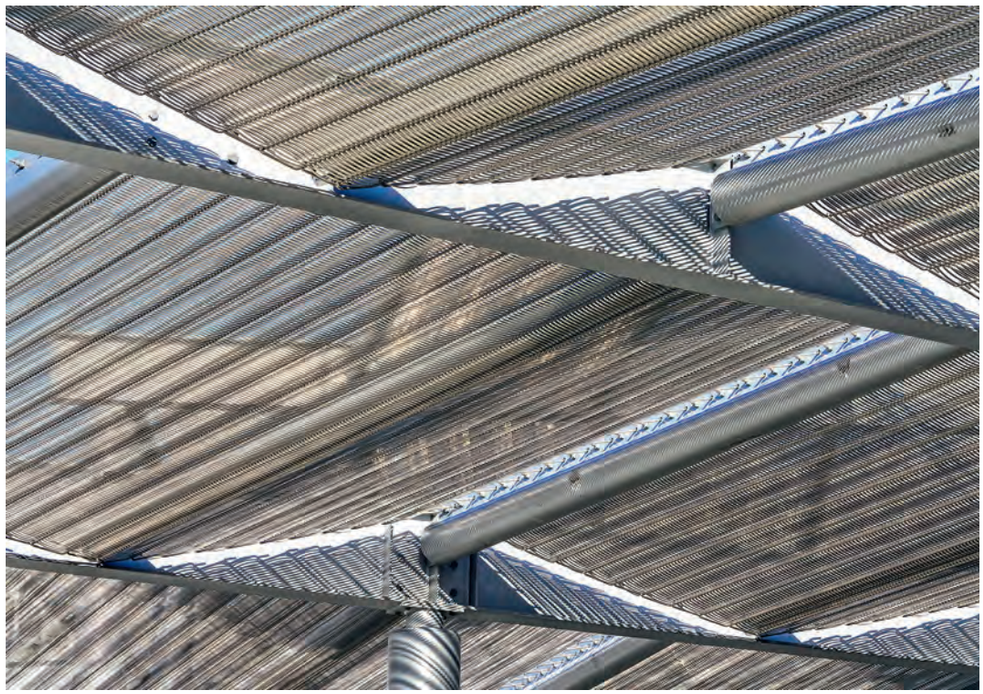
Dominique Perrault Architecture, Paris

**Bauherrin**

Société des grands projets (SGP)

**Weitere Projektbeteiligte**

SETEC TPI (Tiefbau), SETEC bâtiment (Hochbau), Ingérop (Koordination, Schnittstellen), TESS (Sonderkonstruktionen, Fassaden, ETFE-Dächer), AXIO (Kostenplanung), Jean-Paul Lamoureux (Akustik und Lichttechnik), Denis Thélot (Brandschutz und Barrierefreiheit), Artemis, Konsortium Artelia + Arcadis + BG, (Projektmanagement)

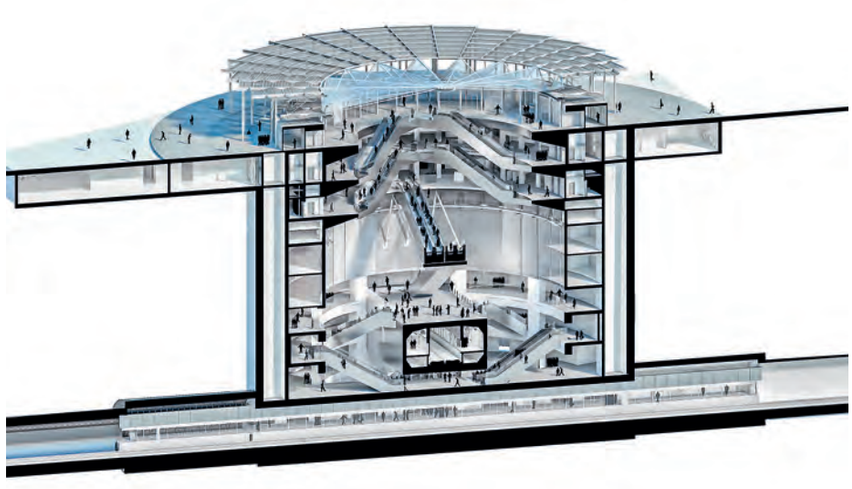


Den Eingang markiert ein aus Kiosken gebildetes Rund unter lichtdurchlässigen, gleichwohl wetterschützenden Paneelen aus ETFE.
Grafik: Architekten

Atrium hin sind verschiedenen technischen Räume und Geschäfte angeordnet. Eine Galerie rund um den etwa 30 Meter breiten Luftraum verbindet die Rolltreppen, Lifte, Technik- und Serviceräume. Die Verwendung unterschiedlicher, zum Teil perforierter, rostfreier Edelstahlplatten zur Verkleidung der Rolltreppen und Wände bringen Tageslicht bis auf die unterste Ebene des Zylinders.

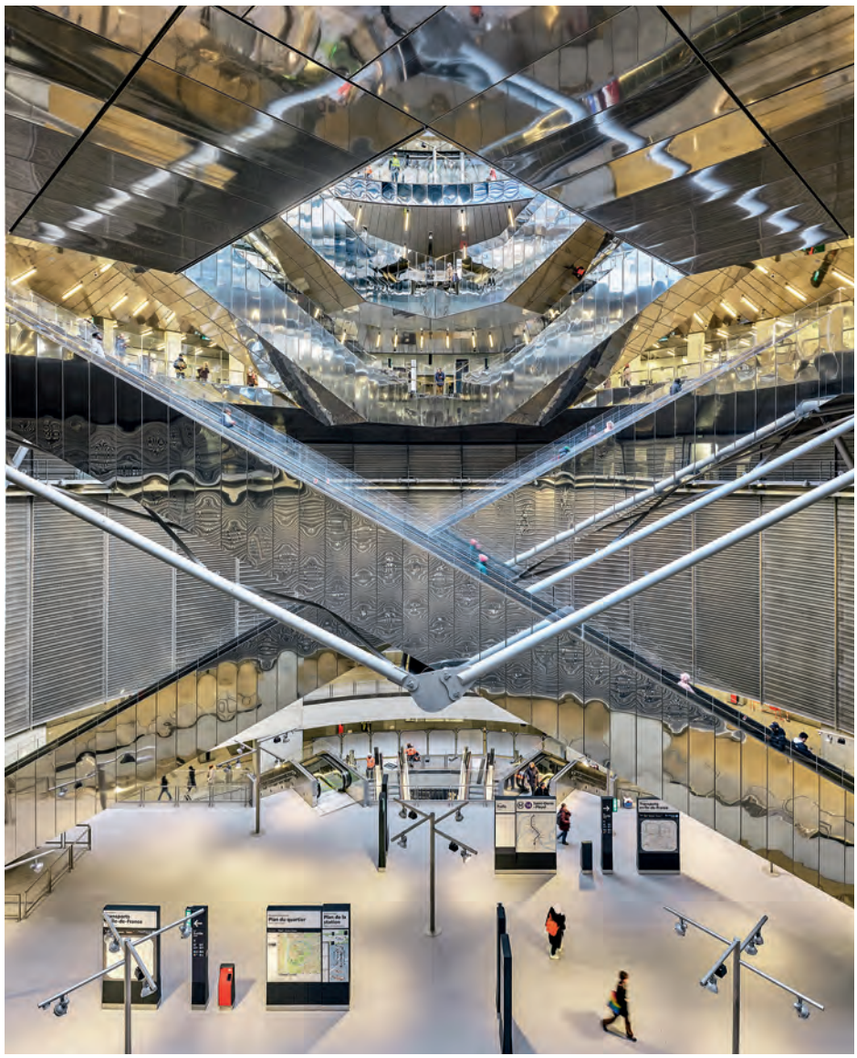
Der Zugang zu den ersten beiden Untergeschossen, in denen sich zukünftig weitere Geschäfte und Dienstleistungen befinden werden, ist ohne Fahrkarte möglich. Diese beiden Ebenen stellen somit die städtebauliche Kontinuität vom darüberliegenden öffentlichen Raum zur unterirdischen Metrostation sicher. Während die Quais und Erschließungen der in 49 Metern Tiefe verlaufenden Linie 15 für Reisende noch gesperrt sind, hält die Linie 14 bereits auf 37 Meter Tiefe. Beim Verlassen der Bahnsteige gelangen die Fahrgäste unmittelbar ins Atrium. Über eine Verteilerplattform auf Ebene -6 erreichen sie den Ausgang. Aufgrund ihrer Länge sind die von dort ans Tageslicht führenden Rolltreppen von einer zusätzlichen Stahlkonstruktion unterspannt.

Das Dach der Metrohaltestelle besteht aus drei sich überlappenden Teilen. Eine zentrale, transparente und kreisrunde Dachkonstruktion schützt vor Regen. Dieses Dachtragwerk besteht aus einem umlaufenden, kreisförmigen Fachwerkträger, an dem alle Zugstangen und Kabel mit dem zentralen Knotenpunkt, dem „Auge" der Station, verbunden sind. Über die Kabel sind dreieckige, gefaltete Elemente aus ETFE (Ethylen-Tetrafluorethylen) gespannt – einem Material von hoher Transparenz, Leichtigkeit, Widerstandsfähigkeit und Feinheit. Zwei weitere Dächer in Form von nicht konzentrischen Scheiben aus spiralförmigem Edelstahl-Maschendraht, die an radial gelagerten Sparren montiert wurden, überspannen die Kioske in zwei unterschiedlichen Höhen. Wie Markisen ragen sie unterschiedlich weit über den Vorplatz hinweg und bieten so Sonnenschutz, ohne dass das Dach dabei völlig geschlossen wäre. Durch diese Komposition und die Faltungen am äußeren Rand der zentralen Dachscheibe entstanden Öffnungen, die zusammen mit den Gittertoren für eine natürliche Luftzirkulation innerhalb der Station sorgen.





47 15.10.2025 11:24:11



Die langen Rolltreppen werden von speziellen Haltekonstruktionen unterstützt. Eine Verteilplattform auf Ebene -6 führt Reisende beider Linien zusammen und zum Ausgang empor.

**Das Ziel war von Beginn an, die neuen Stationen über ihre funktionale Bedeutung hinaus zu städtebaulichen und architektonischen Ankerpunkten innerhalb der neuen Entwicklungsgebiete zu machen.**

„Der Bahnhof Villejuif-Gustave Roussy zielt darauf ab, die Schwelle zwischen dem offenen Raum auf Platzebene und dem geschlossenen Raum innerhalb der Station aufzulösen und die Grenzen der Stadt zu verwischen“, umschreibt Dominique Perrault die Entwurfsidee. Die Verwendung der polierten und spiegelnden Edelstahlplatten und des Edelstahl-Maschendrahts zur Verkleidung der Technikgeschosse der Ebenen -3 bis -5 sowie des Sichtbetons erzeugt eine High-Tech Ausstrahlung, die den Innenräumen gleichzeitig die nötige Großzügigkeit für ein derartig massives und völlig in den Grund versenktes Bauwerk verleihen. Selbst beim vorgesehenen Passagierstrom von 100.000 dürfte die Station weiterhin generös wirken.

## Saint-Denis – Pleyel

Die Station Saint-Denis – Pleyel, gegenwärtig die nördliche Endstation der Linie 14, ist das neue Wahrzeichen eines im Wandel begriffenen Stadtteils, der sich zu einem Zentrum im Norden von Paris entwickeln wird. Sie liegt im Departement Seine-Saint-Denis in unmittelbarer Nähe zu den beiden Gemeinden Saint-Ouen-sur-Seine und Île-Saint-Denis im Westen. Die neuen, circa 300 Meter langen Fuß- und Fahrradbrücken „Franchissement Urbain Pleyel“ verbinden die neue Metrostation an der Ostseite mit den Stadtteilen Pleyel und La Plaine sowie dem RER-Bahnhof der Linie D „Stade de France Saint-Denis“. Mit prognostizierten 250.000 Fahrgästen pro Tag wird sie die am stärksten frequentierte Station im Netzwerk des Grand Paris Express sein. Auf Bahnsteigen in 28 Metern Tiefe und mit neun Ebenen, davon vier unterirdisch, bildet der Bahnhof Saint-Denis-Pleyel einen Verkehrsknotenpunkt zwischen den Linien 14, 15, 16 und 17.

Bevor mit dem Bau der Station begonnen werden konnte, wurden ab 2017 in einem ersten Abschnitt verschiedene Abbrucharbeiten ausgeführt, um den erforderlichen Platz für die Baustelle in dem beengten städtebaulichen Umfeld freizumachen. In einem zweiten Schritt wurde entlang der Gleiskörper eine Bohrpfahlwand errichtet, um Verformungen der Gleise durch die Vibrationen der Bauarbeiten zu vermeiden. In einem zwei Jahre dauernden Prozess von Dezember 2018 bis Januar 2020 wurden daraufhin bis zu 50 Meter in die Tiefe reichende Schlitzwände eingebracht. Diese ermöglichten den Aushub der Baugrube – dabei wurden fast 500.000 Kubikmeter Erde ausgehoben, was dem Volumen von 100 olympischen Schwimmbecken entspricht. Parallel zur Konstruktion der unterirdischen Geschosse durchquerten 2021 und 2022 dreimal Tunnelbohrmaschinen die Baugrube und legten die Röhren für die Verlängerung der Linie 14 sowie für die Linien 16 und 17 an. Während Mitte Juli 2023 die Testfahrten mit den ersten Zügen auf der prioritären Linie 14 unterirdisch begannen, wurde oberirdisch etwa zur gleichen Zeit der höchste Punkt des Baukörpers mit 35 Metern erreicht.

Das oberirdische Bauwerk zeichnet sich durch eine Glasfassade mit vertikalen Holzfinnen aus, die alle vier Gebäudeseiten einhüllen. Im Inneren dominieren dünne, unterschiedlich hohe und zueinander versetzt montierte Lamellen aus Brettsperrholz. Die vom Plafond abgehängten Lamellen verbessern, zusammen mit den darüberliegenden Akustikpaneelen, die Schallabsorption in den großen, ineinander übergehenden Räumen der Verteilerplattformen. Außerdem erzeugen sie eine zusätzliche optische Dynamik, die die Fahrgäste zu den unterschiedlichen Zugplattformen leitet. Die ungewöhnliche Verwendung von Holz an einem so stark frequentierten Verkehrskno-



48 15.10.2025 11:24:12

**Saint-Denis – Pleyel**

**Architektur**

Kengo Kuma & Associates, Paris

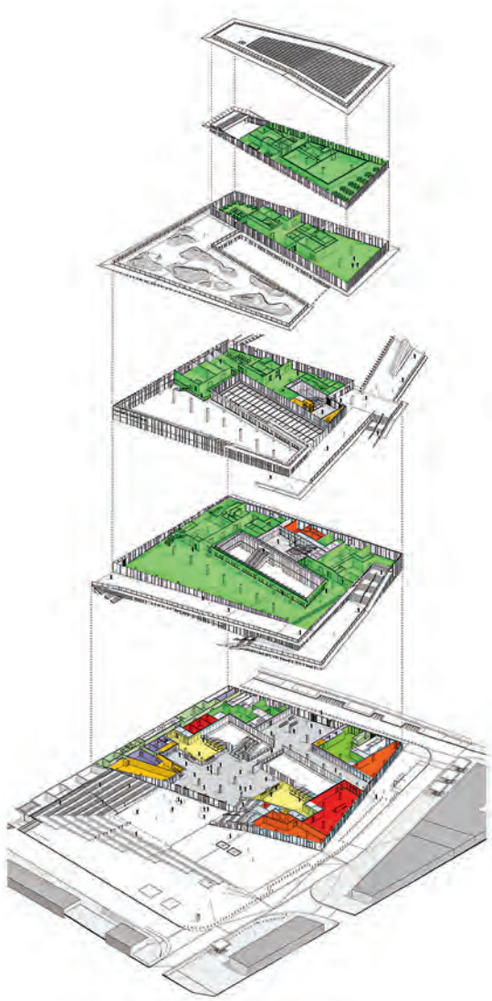
**Bauherrin**

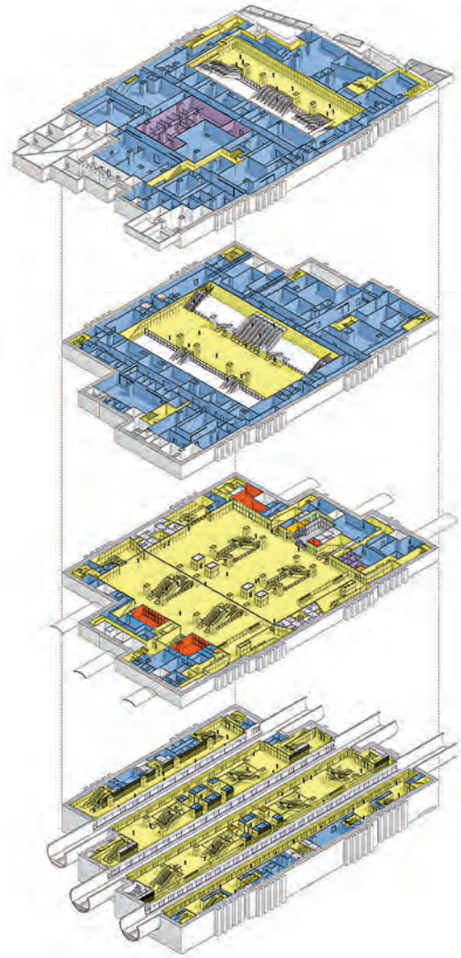
Société des grands projets (SGP)

**Weitere Projektbeteiligte**

Eiffage, Besix (Bauunternehmen), Frener&Reifer (Fassaden), Aldowa, Vulcain, Metalongo (Metallbau), Holzdecken (Frapont), Böden (Demarais), Colas (Außenanlagen), Even (Gartenbau), Ineo (Elektrik), Hervé Thermique (Klimatechnik), Proditherm (Sanitär), Venathec (Akustik)

- Fahrgastbereiche mit Zugangskontrolle
- Fahrgastbereich ohne Zugangskontrolle
- Kulturprogramm
- Technikräume
- Geschäfte
- Sicherheitszentrale





Der Bahnhof in Saint-Denis stellt sich stärker als Gebäude dar, die oberen Geschosse dienen kulturellen Nutzungen. Auch die Platzgestaltung folgt der Tektonik, die Ebenen schichten sich wie Eisschollen.






49 15.10.2025 11:24:13



5 Linien treffen in Pleyel aufeinander: die „Ringbahn“ 15, die Métros 14, 16 und 17 sowie der RER D. Erwartet werden täglich 250.000 Ein-, Aus- oder Umsteigende.



50 15.10.2025 11:24:14



Ein langgezogener Lichthof versorgt das Innere mit Licht. Durch den Gebrauch von Holz als Leitmotiv wollen die Architekten eine angenehme, bergende Atmosphäre erzeugen.

tenpunkt setzen die Architekten an den Wänden des zentralen, rechteckigen Atriums fort. Durch ein wohldurchdachtes Spiel mit scheinbar geöffneten, vertikalen Lamellen, hinter denen sich teilweise Fenster befinden, entfaltet sich je nach Tageslichteinfall ein vielfältiges Licht- und Schattenspiel im Inneren des Atriums. Gleichzeitig entsteht eine beruhigende Atmosphäre.

Das sich über die gesamte Breite und Länge des Atriums spanende Glasdach ermöglicht maximalen Tageslichteinfall bis auf die untersten Ebenen des Bahnhofs. So wird das Gefühl von Beengtheit in den Innenräumen gemildert. Ähnlich wie bei der Station Villejuif – Gustave Roussy wird der Bahnhof von einer Vielzahl von Rolltreppen und Brücken durchschnitten, von denen aus sich verschiedene Blickwinkel auf die darüber- und darunterliegenden Ebenen und das Treiben der Fahrgäste bieten. Durch das Glasdach, das eine Art Innenhof deckelt, sind die darüberliegenden, oberirdischen Gebäudegeschosse sichtbar.

„Der gesamte Bahnhof ist wie ein Park konzipiert, auf dessen Dach eine Grünfläche angelegt wurde, die über eine Rampe mit dem Boden verbunden ist“, erläutert Kengo Kuma das Gebäudekonzept. Tatsächlich ist die Handschrift von Kengo Kuma & Associates durch die Verwendung von Holz, abknickende Fluchten, Balkone und spitzen Dachüberstände ablesbar. Das Gebäude wurde nicht als geschlossene Box, sondern als öffentlicher Raum entworfen. Zusammen mit seinem begrünten Vorplatz bildet es eine wertvolle, zusammenhängende Freifläche im dicht bebauten städtischen Netz. 5000 Quadratmeter der Gebäudeflächen sind zukünftig der Organisation „Pleyel en mouvement“ vorbehalten, die sich sozialer und kultureller Innovation und deren Verbreitung widmet. Damit versucht die Region Île-de-France, den Ort mittels bildender Kunst, Kino, digitaler Kreationen und urbaner Kultur auch programmatisch zu einem Treffpunkt zu machen.



Die Dachterrasse ist von den Etagen mit Kulturprogramm sowie vom Platz her zugänglich.
Längsschnitt im Maßstab 1:1500





51 15.10.2025 11:24:15