

Paris, Boulevard périphérique und Stade Parc de Princes (Prinzenparkstadion) 1964-72

Planungsgeschichte

Der innere, 35 km lange Schnellstraßenring im Rang einer Kommunalstraße wurde nach ersten Ansätzen im Jahr 1943 seit 1954 systematisch geplant. Er umschließt die 20 Arrondissements der Hauptstadt und dient als Verteiler für die von Paris ausgehenden Autobahnstrecken. Nach der Ablehnung von zwei Planungsvarianten westlich des heutigen Verlaufs, von denen eine u.a. den Abriss von 4156 Wohnungen erfordert hätte, wurde eine Trassenführung am Ostrand des Bois de Boulogne gewählt.

Dies führte allerdings zum Abriss des Prinzenparkstadions. Die gerade dreißig Jahre alte, für Fahrrad- und Motorradrennen sowie Fußballspiele ausgelegte Sportstätte war nach Einschätzung des entschädigungslos gekündigten Betreibers in hervorragendem Zustand. Allerdings sollte mit einem auf Initiative des Stadtratsabgeordneten M. Marbœuf betriebenen Neubau eines Fußballstadions mit einer um 20.000 Plätze erweiterten Kapazität Paris in die Lage versetzt werden, größere Sportereignisse wie die Fußball-EM auszurichten. Der Autobahnbau wurde als Chance gesehen, den Abriss voranzutreiben.

Eingriff in die Stadtstruktur

Die Strecke verläuft auf dem Gebiet der in den 1920er Jahren beseitigten Befestigungsanlagen aus dem 19. Jahrhundert, das teilweise von Fabrikbauten und Slums eingenommen war. Mit dem Bau der Autobahn wurde die Umgestaltung des Gebiets in einen Grüngürtel mit 43 Sportstadien (Planungsstand 1926) obsolet und die räumlich-soziale Abtrennung des inneren Stadtgebiets („intra-muros“) von der Peripherie verfestigt. Als Verlust ist der Abbruch des alten Stadions mit seinen rosa eingefärbten Betonbahnen und der Art-Deco-Fassade im Nordwesten zu werten.

Baugeschichte und neue städtebauliche Gestalt

Der Autobahnring wurde am 25.04.1973 eingeweiht. Die Strecke besitzt bis zu fünf Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Besonders nahe der besseren Wohnlagen am Rand der Parks im Westen und Osten ist die Straße, nicht zuletzt aufgrund des Wirkens von Bürgerinitiativen, abschnittsweise in Tunnellage geführt. Das 1972 eingeweihte neue Prinzenparkstadion mit seiner expressiven Binderstruktur wird von der Autobahn teilweise unterquert.

Aktuelle Debatte

Der Abriss der „Périphérique“ wird von Umweltverbänden wie „La terre d’abord“ gefordert – nicht ohne zu bemerken, dass dies unter den aktuellen Verhältnissen unrealistisch sei.

Bauten



Zeitschicht 1

Stade Vélodrome Parc de Princes, 1932
Paris, 24 Rue du Commandant Guilbaud

Erbaut 1932, Abriss Juli 1967
Architekt: Joseph Haour, Alexandre Aymoff

Foto: Gravot, 1932

La Construction Moderne, 47/1935



Zeitschicht 2

Südwestlicher Abschnitt des Boulevard périphérique mit Prinzenparkstadion und Porte de St-Cloud,

Erbaut 1964-72
Architekt: Roger Taillibert (Stadion)

Foto: Unbekannt, um 1970

<http://www.forumsg.com/index.php?/topic/22-paris-ville-lumi%C3%A8re/page-104>

Quellen

- Stade-Vélodrome du Parc des Princes, in: La Construction Moderne, n°47, 50e, 29 Septembre 1935
- Goddet, Jacques: L'Équipée Belle, Paris, 1991
- https://de.wikipedia.org/wiki/Boulevard_p%C3%A9riph%C3%A9rique
- <http://laterredabord.fr/?p=14693>
- Une maison des cultures nouvelles, in: Bétons, matière d'architecture, concours d'architecture Cimbéton, sixième session 2002-2003, www.infociments.fr
- Muller, Guy: La partie ouest du boulevard périphérique Important débat en perspective sur les trois tracés proposés aux élus par le préfet de police, in: Le Monde vom 03.12.1965
- Le Parc des Princes sera transformé en stade d'athlétisme de 60000 places, in: Le Monde vom 21.12.1966
- Wilkens, Julien: Die Stadtmauer aus Asphalt, in: Arte-Magazin, 6/2016, S. 82