

Street-Art kann eine Gegend verändern, ist Hera of Herakut überzeugt. Die Künstlerin aus Frankfurt füllt gerade die Konturen riesiger Badeschlappen an einer Hauswand nördlich von Paris mit lila Sprühfarbe aus. Mit bürgerlichem Namen heißt sie Jasmin Siddiqui, als Teil des Duos Herakut ist sie in der Street-Art-Szene weltbekannt. Kunst hat für sie viel mit Respekt und Identifikation zu tun. Als sie an der Hauswand, an der sie gerade arbeitet, einen Müllsack für leere Spraydosen aufhängte, benutzten diesen prompt auch die Bewohner und Passanten am Canal Saint-Denis, wo der Müll sonst oft irgendwo auf der Böschung landet. Menschen bleiben stehen und sehen der Sprayerin bei der Arbeit an ihrem acht Meter hohen Bild eines Mischwesens aus Mensch und Igel zu. Aus einem vorbeifahrenden Boot kommen Applaus und Bravo-Rufe.

Ausflugsboote und Spaziergänger verbindet man im Allgemeinen nicht mit Saint-Denis, der nördlich an Paris grenzenden 100 000-Einwohner-Stadt. Kunstbessene kennen die frühgotische Basilika im Zentrum wegen der royalen Nekropole. 66 Königinnen und Könige Frankreichs und mehrere Dutzend Prinzen und Prinzessinnen wurden hier bestattet. Die meisten denken bei Saint-Denis jedoch nicht an Gotik, Renaissance und Brutalismus, die das recht heterogene Zentrum der Stadt prägen. Die Vorstadt ist längst zum Synonym für verlotterte Wohnhausanlagen, gewaltbereite Jugendliche, brennende Autos und Drogendealer geworden.

„Die Vielfalt macht Saint-Denis eben aus“, kommentiert Hera trocken. Sie freut sich, dass die Olympischen Spiele zu einem großen Teil nicht in Paris, sondern in der bisher übel beleumundeten Nachbarstadt ausgetragen werden. Sport sei für Jugendliche in migrantisch geprägten Gegenden extrem wichtig. „Womit kann man schon brillieren, wenn man die Sprache nicht so gut beherrscht? Mit dem Sport natürlich.“ Heras Igel mit den lila Badelatschen – „ein introvertiertes Wesen, das sich aber öffnen kann“ – passt genau zu der Metamorphose, die Saint-Denis gerade durchläuft. Er ist das neueste unter Dutzenden großformatigen Kunstwerken am Kanal, der seit 2016 als „Street-Art Avenue“ zur Pilgermeile für die urbane Freiluftkunst geworden ist.

Hinter dem Bahnhof von Saint-Denis, wo der Kanal nach etwa sechs Kilometern in die Seine mündet, befindet sich das Gravitationszentrum für zeitgenössische Kunst in einem ehemaligen Industriegebäude: Ein vom Alstom-Konzern errichteter, heute schlicht „6B“ genannter Bau ist seit 2010 Künstlerresidenz, Kulturzentrum und Kiez-Kantine. Hier werden Tanz- und Malkurse veranstaltet, günstige Mittagsmenüs gekocht und Ateliers an Fotografen, Bildhauer und andere Künstler vermietet. Ein freundlicher Portier gibt Auskunft darüber, wer gerade am Ort ist. Mit etwas Glück kann man im 6B nicht nur preiswert zu Mittag essen, sondern auch einen Blick in ein Atelier erhaschen.

Die Kinder der Banlieue haben jetzt neue Pools zum Schwimmenlernen

Dass man den Kanal einmal ernsthaft in „Canal Olympique“ umbenennen wollte, ist durchaus stimmig. Auch wenn auf dem Marsfeld vor dem Eiffelturm um olympisches Volleyball-Gold gebaggert wird: Tatsächlich werden es die Spiele von Saint-Denis. Hier wurde neben dem Stade de France das Wassersportzentrum errichtet, die einzige Sportstätte, die über die Spiele hinaus Bestand haben wird.

Mit dem olympischen Dorf wird die Vorstadt außerdem zur Wohnadresse von mehr als 22 000 olympischen und paralympischen Sportlerinnen und Sportlern.



Die Künstlerin Hera von Herakut findet in Saint-Denis ein gutes Betätigungsfeld: Stellenweise gleicht die Stadt einer Street-Art-Galerie, besonders entlang des Kanals. Dort steht auch das Stade de France, gebaut für die Fußballweltmeisterschaft 1998, jetzt wird es zum Olympiastadion. FOTOS: THOMAS PADILLA/AP, RENÖCKL (2)



Not und Spiele

Olympia in Paris? Ja, auch. Aber ein Großteil der Wettbewerbe findet in Saint-Denis statt. Wie sich die verrufene Vorstadt gerade zu einem Ort entwickelt, in dem es viel zu entdecken gibt.

Von Georg Renöckl



300 Meter lang und 30 Meter breit: Auf der neuen Fußgängerbrücke „FUP“ sollen künftig auch Konzerte und Märkte stattfinden.

FOTO: V. ISORE/IMAGO/IP3PRESS

Nicht nur das aus Holz gebaute und mit Geothermie beheizte neue Stadtviertel, das nach Abzug der Olympioniken 2500 Wohnungen und Tausende Arbeitsplätze bereitstellen wird, verändert die Banlieue-Stadt. In Saint-Denis lässt sich in Echtzeit mitverfolgen, wie „Grand Paris“ entsteht. Ein seit langem verfolgtes Projekt, durch das die Hauptstadt mit ihrem Umfeld verschmelzen soll. Der Zuschlag für die Austragung der Sommerspiele 2024 verlieh dem urbanistischen Langzeitprojekt eine neue Dynamik. Durchaus nicht zur Begeisterung vieler Pariser, die schon jetzt über steigende Preise und Verkehrsbehinderungen schimpfen.

Für Fremdenführer Tristan Bayle, der Radtouren zu den olympischen Stätten anbietet, sind solche Vorbehalte schlicht „Eseleien“. Wo sich seit 1998 das Stade de France erhebt – nicht zu hoch, um den Blick auf die Basilika nicht zu verdecken –, standen zuvor baufällige Gasometer und die Hallen des größten zusammenhängenden Industriegebiets in Europa. „Das war ein vergiftetes Niemandsland“, sagt Tristan. Einige Reste der alten Industriezone nimmt man auch beim Radeln am Kanal noch wahr. Die Tour beginnt im Pariser Parc de la Villette, in dem unmittelbar vor dem Technikmuseum Cité des Sciences et de l'Industrie der Canal Saint-Denis in nordwestlicher Richtung vom Bassin de la Villette abzweigt. Einige Vélib-Leihrad-Stationen in der Umgebung machen den Ausflug auch für Kurzschnellere mög-

lich. Der unübersehbare Schriftzug „Street-Art Avenue“ an einer Brücke weist den Weg, ein durchgehender Fuß- und Radweg am rechten Kanalufer ermöglicht ungestörten Kunstgenuss.

Nach etwa drei Kilometern kommt links das Stade de France ins Blickfeld, man erreicht es über die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke Passerelle Franc-Moisin. Mit dem Kanal verlässt man hier freilich auch die Radler-Komfortzone – das ehemalige Industriegebiet zwischen Paris und dem Stadtkern von Saint-Denis, dessen Basilika von der Passerelle aus gut sichtbar ist, gilt als Verkehrshölle. Unmittelbar am Stadion führen zwei vielspurige Autobahnen vorbei. Aus Radlerperspektive sind sie aber kein unüberwindbares Hindernis mehr: Tristan zeigt auf eine nagelneue, zwanzig Meter breite Fußgänger- und Radfahrerbrücke, die gleichzeitig mit den Spielen eröffnet wird. Sie führt vom Stadion über die dreizehn Spuren der A1 zum olympischen Wassersportzentrum.

Dessen elegant geschwungenes Dach ist die größte konkave Holzkonstruktion der Welt, erklärt der in der Nähe wohnende Fremdenführer hörbar stolz. „Uns bleibt aber nicht nur dieses große neue Schwimmbad. Acht Hallenbäder im Département wurden als Trainingsstätten für die Spiele renoviert oder neu gebaut. Man muss sich vor Augen halten, dass mehr als die Hälfte der Zehnjährigen in Saint-Denis nicht schwimmen kann.“ Die Vorstadtkinder werden bald nicht nur wesentlich bessere Möglichkeiten haben, schwimmen zu lernen. Sie werden ihre Bäder auch leichter erreichen: Allein über den Canal Saint-Denis wurden vier neue Brücken für Fußgänger und Radfahrer gebaut. Eine auch für Touristen hervorragende Neugier.

Ein neuer Bahnhof für täglich 250 000 Passagiere ist hier entstanden

„Hier baut man keine weißen Elefanten“, benennt Tristan den Unterschied zwischen den Investitionen in die Infrastruktur der Pariser Banlieue und den andernorts für Großevents teuer errichteten, danach aber leer stehenden Sportstätten. Einen weißen Wal hat man sich hingegen geleistet. Von einem solchen schrieb französische Medien angesichts des wohl spektakulärsten neuen Bauwerks in der Vorstadt. Diese wird nicht nur von der A1, sondern auch vom breitesten Schienenstrang Europas durchschnitten, den bis zu 48 Gleisen der Nordbahn. 30 Jahre lang lagen Pläne für eine Fußgängerbrücke über die Schienen auf Eis – dank Olympia war das Geld dann auf einmal da. Marc Mimram ist der Architekt des im Mai offiziell eröffneten Fußgängerstegs namens „FUP“ (Francissemment urbain Pleyel), dessen Konstruktion manche an ein Walgerippe, andere an ein Dino-Skelett oder einen liegenden Eiffelturm denken lässt. Die Brücke ist 300 Meter lang, 28 Meter breit und mit Holzplanken versehen, um auch als Raumangebot für den neuen Stadtteil zu dienen. Auf der Fußgängerbrücke sollen Märkte abgehalten und Konzerte veranstaltet werden können.

Publikum dafür wird es geben: Am anderen Ende der Brücke liegt mit Saint-Denis-Pleyel ein neuer, vom japanischen Architekten Kengo Kuma für 250 000 tägliche Nutzer geplanter Bahnhof. Fürs Erste endet hier nur die Pariser Métrolinie 14, doch bis 2031 kommen vier neue Linien dazu, die als „Grand Paris Express“ die Vorstädte mit der Pariser Metro verbinden

werden. Saint-Denis-Pleyel ist der bedeutendste Knotenpunkt des neuen Netzes. Die meisten Pariser kapierten überhaupt nicht, was hier gerade passiert“, erklärt Tristan kopfschüttelnd. „Die reden nur über Staus und die provisorischen Tribünen auf dem Marsfeld und der Place de la Concorde. Aber das Eigentliche spielt sich hier ab, in Saint-Denis.“

Grand Paris, dessen Entstehung man in Saint-Denis gerade beobachten kann, ist mit 800 Quadratkilometer Fläche achtmal so groß wie die Stadt Paris selbst. Die Metropolregion entspricht damit der Fläche von Berlin, ist mit gut sieben Millionen Einwohnern aber doppelt so dicht besiedelt. Als Wahrzeichen für dieses größere Paris bietet sich der Wolkenkratzer Tour Pleyel

an, der 1973 als einziger eines geplanten Hochhausviertels fertiggestellt wurde.

Jahrzehntlang stand er unbeachtet da, jetzt mausert er sich in aufsehenerregender Manier: Die hessische H-Hotel-Gruppe eröffnet den Turm nach jahrelangen Sanierungsarbeiten im Juli als „H4-Hotel Wyndham Paris“ mit 700 Zimmern, einer Skybar und dem höchstgelegenen Swimmingpool im Großraum Paris. Das neue Luxushotel liegt unmittelbar am neuen Bahnhof Saint-Denis-Pleyel, von dem es binnen weniger Minuten stress- und staufrei ins Pariser Zentrum geht.

Alles eitel Wonne im schönen neuen Groß-Paris also? Nicht ganz. Die junge Architektin Marianna Kontos, selbst in Grand Paris zu Hause, schreibt ihre Doktorarbeit über die „Herausforderungen für die Demokratie bei der Herstellung der Stadt“. Sie stellt dabei auch die Frage, wer von der neuen Infrastruktur profitieren wird. „Die bisherigen Bewohner jedenfalls

Der Kontrast zwischen neuen Vierteln und marodem Zentrum ist groß

nicht“, hält Kontos fest. Wo heute die ökologischen Musterbauten des olympischen Dorfs stehen, befand sich zuvor ein Heim für Gastarbeiter. Diese wurden delugiert und auf unterschiedliche Ersatzquartiere aufgeteilt. „Sie lebten hier zum Teil seit vierzig Jahren. Ihre Gemeinschaft wurde zerstört. Und sie werden auch nicht mehr zurückkommen können“, so Konos. „Das olympische Dorf und die neue Metro wurden für eine neue Mittelschicht gebaut, die jetzt noch gar nicht hier wohnt. Die Armen müssen gehen.“

Außerhalb der neuen Viertel mit ihren von den weltbesten Architekten geplanten Bahnhöfen und Wohngebieten hat Saint-Denis heute noch einen weiten Weg zum „attraktiven Territorium“ vor sich. Der Kontrast zwischen dem gerade entstehenden Pleyel-Viertel und dem keine fünf Radminuten entfernten historischen Zentrum ist markant. Im Zentrum wirkt die Vorstadt ziemlich abgerockt. Wer alte Markthallen, charmant-verstaubte Museen und brutalistische Architektur liebt, wird dabei versteckte Schönheiten entdecken, die wirklich niemand kennt. Noch.

Reiseinformationen

Anreise: mit der Bahn von München über Stuttgart nach Paris (5,5 Stunden) bahn.de
Übernachten: Mob Hotel nicht weit vom olympischen Dorf entfernt, DZ mit Frühstück ab ca. 120 Euro, mobhotel.com
Street Art Avenue am Kanal: tourisme-plainecommune-paris.com; Kulturzentrum 6B: le6b.fr; Geführte Street-Art-Touren, Radtouren und Führungen: exploreparris.com

Jetzt 200 €*

BORD GUTHABEN

FÜR IHR FERNWEH

z. B. 14 Tage Karibik

ab 1.999 €** p.P.

inkl. Flug




Träume erfüllen: Reisebüro | AIDA Kundencenter +49 381 20 27 07 07 | aida.de | AIDAradio.de

* Der Aktionscode WEITWEG ist im Aktionszeitraum 11. - 31.07.2024 auf aida.de/myaida bei Neubuchung in den Tarifen AIDA PREMIUM, AIDA PREMIUM ALL INCLUSIVE, AIDA VARIO oder AIDA VARIO ALL INCLUSIVE für ausgewählte Reisen einlösbar. Er gilt pro Kabine bei Belegung mit zwei Erwachsenen im 1. und 2. Bett, ist nicht übertragbar und nicht mit anderen AIDA Aktionen kombinierbar. Bei erfolgreicher Einlösung des Aktionscodes wird das ausgeschriebene Bordguthaben pro Kabine gewährt. Streng limitiert. Weitere Informationen auf aida.de/weitweg
** AIDA VARIO Preis pro Person bei 2er-Belegung (Innenkabine) für die Route „Karibische Inseln ab Martinique“ mit AIDAAbella, inkl. An- und Abreisepaket, limitiertes Kontingent
Es gelten die aktuellen AIDA Reisebedingungen und Informationen auf aida.de/agb
AIDA Cruises - German Branch of Costa Crociere S. p. A. - Am Strande 3 d - 18055 Rostock