

DIPLOMARBEIT

Le passage vert

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung
des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs
unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof.i.R. Dipl.-Ing. Dr. Erich Raith
Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen E260

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung



Daniel Löschenbrand
01425759

Wien, am 21.12.2020



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Kurzfassung

Zu Fuß gehen wird die Mobilitätsform des 21. Jahrhunderts im urbanen Kontext sein und dieser gilt es die bauliche und organisatorische Umwelt anzupassen. Mit Ende des 18. Jahrhunderts entwickelte sich in Paris der Bautyp der *Passage couvert*. Diese überdachten Ladenpassagen setzten den Fußgänger erstmals in Szene, boten ihm einen geschützten Raum und schufen eine Stadt um ihn herum. Darauf aufbauend soll diese Arbeit nun untersuchen, ob sich Teilaspekte der Passagen in eine neue Transformation von Straßenräumen integrieren lassen. Damit verbunden sind zwei Zielsetzungen: Einerseits die Weiterentwicklung urbaner Räume unter dem Vorsatz der Fußgänger prioritären Stadt sowie andererseits die Verbesserung des städtischen Mikroklimas in Betracht auf die klimatischen Veränderungen des 21. Jahrhundert.

Die Arbeit gliedert sich in zwei Teile: Der erste Teil beinhaltet eine theoretische Auseinandersetzung zu den *Passages couverts* in Paris, welche neben der Geschichte, der Entwicklung und dem gegenwärtigen Zustand die architektonischen Elemente sowie die sozialräumlichen Qualitäten thematisiert. Im zweiten Teil sollen Potentiale von Passagen für eine künftige Transformation eines Straßenraumes anhand eines konkreten Entwurfs behandelt werden.

Abstract

The pedestrian will be the form of mobility of the 21st century in the urban context, and the structural and organisational environment must be adapted to this. At the end of the 18th century, the building type of the *Passage couvert* developed in Paris. These covered shopping streets put the pedestrian in the limelight for the first time, offered a protected space and created a pedestrian city. On this basis, this work will now examine whether partial aspects of the passages can be integrated into a new transformation of street spaces. This is linked to two objectives: On the one hand, the further development of urban spaces with the intention of making a pedestrian city and, on the other hand, the improvement of the urban microclimate in view of the climatic changes of the 21st century.

The work is divided into two parts: The first part is a theoretical work of the *Passages couverts* in Paris, which addresses the architectural elements as well as the socio-spatial qualities in addition to the history, the development and the current state. The second part deals with the potentials of passages for a future transformation of a street space will be dealt with on the basis of a concrete design.

» Die Geschichte der Passagen endet nicht, sie ist offen. Alle zusammengetragenen Indizien eines Fortlebens der Passage in ihren Teilaspekten, die feststellbare Tendenz zu komplexer Raumgestaltung, lässt den Schluss zu, dass wir vor der Wiederkehr der Passage als Protagonist eines neuen öffentlichen Raumes stehen, dass die Passage von gestern die Straße von morgen ist - ob das ohne gesellschaftliche Veränderungen möglich sein wird, wage ich zu bezweifeln. «

Johann Friedrich Geist (1979, Seite. 118)

Inhaltsverzeichnis

1. Teil: Theoretische Auseinandersetzung zu den Passages couverts in Paris

I. ENTWICKLUNG

Chronologie: vor 1800 9

1.1. Palais-Royal 9

1.2. Französische Revolution 10

1.3. Ende des 18. Jahrhunderts 11

1800-1860 12

1.4. Die Entwicklung 13

1.5. Monarchie de Juillet 14

Exkurs: Morphologie..... 16

1860-1900 18

1.6. International..... 18

1.7. Belle Epoque 19

Nach 1900 20

1.8. Années Folles - Die Zwanziger 20

1.9. Wandlung 23

1.10. Nachkriegszeit 25

1.11. Beobachtungen 21. Jahrhundert 27

1.12. Planliche Zusammenfassung..... 30

Exkurs: Palais-Royal 36

II. VERWANDTE BAUTYPEN

2.1. Antike Vorbilder 39

2.2. Orientalischer Bazar 39

2.3. Markthallen, Bazar & Warenhäuser 41

2.4. Passage à ciel ouvert, Cité, Cour 45

III. PASSAGE ALS

TRANSFORMATIVES ELEMENT

3.1. Beitrag in der Entwicklung des Pariser Straßenraums 47

3.2. Rolle in der Entwicklung öffentlicher Räume in Paris 48

Exkurs: Überdachte Straßen 50

IV. ELEMENTE

4.1. Portal 53

4.2. Laufebene 55

4.3. Fassade 57

4.4. Dach 59

4.5. Räumliche Organisation & Nutzungen 60

4.6 Urbane Netzwerke 65

V. ZWISCHENFAZIT & RESÜMEE 72

2. Teil: Entwurf - Weiterentwicklung und Transformation des Straßenraums

VI. LEITIDEE 77

Exkurs: Grüne Strategien in Paris 78

VII. ANALYSE

7.1. Historische Aufarbeitung 81

7.2 Analyse der Strukturen 83

Exkurs: Arkade 86

VIII. PROGRAMMATIK

8.1. Gestaltungsprinzipien 88

8.2. Konzeption 90

8.3. Grundstruktur 92

8.4. Ausgestaltung - Baukasten 96

IX. ENTWURF - SEQUENZEN

9.1. Übersicht..... 105

9.2. Sequenz 1 106

9.3. Sequenz 2 108

9.4. Sequenz 3 110

X. CONCLUSIO 112

Anhang

Bildband 113

Passagenindex 133

Literaturverzeichnis. 154

Abbildungsverzeichnis 158

Definition

Das Wort Passage oder auch Ladenpassage beschreibt in baulicher Hinsicht im Allgemeinen einen überdachten Verbindungsgang, der durch einen Gebäudekomplex beziehungsweise einen Häuserblock führt und in der Regel beiderseits bestückt ist mit Ladengeschäften und Gastronomie. In den meisten Fällen gibt es noch Obergeschosse, in denen sich Büros, Werkstätten oder Wohnungen finden.¹ Die Passage repräsentiert ein Bindeglied zwischen den mittelalterlichen Marktformen und den später folgenden hochkapitalistischen Bautypen ähnlich des Warenhauses oder des heutigen modernen Einkaufszentrums.

Im Pariser Kontext bedarf es jedoch einer genauen Betrachtung. Diese Beschreibung trifft auf eine überdachte Ladenpassage zu, im Französischen *Passage couvert*. Parallel dazu existieren auch offene Passagen, auch *Passages à ciel ouvert*, welche als Art Privatstraße blockinnere Strukturen im urbanen Kontext erschließen. Abwandlungen dieser nicht überdachten Form von Passagen sind auch als *Cours*, *Cités* oder dgl. bekannt. Aufgrund ihrer reichhaltigen architektonischen Ausformulierung erlangten jedoch nur die *Passages couverts* Aufmerksamkeit.

Der Philosoph *Walter Benjamin* lieferte mit seinem „Passagen-Werk“ einen wesentlichen Beitrag zur Erforschung dieses Bautyps. Darin wird ein illustrierter Pariser Führer zitiert » Diese Passagen, eine neuere Erfindung des industriellen Luxus, sind glasgedeckte, marmorgetäfelte Gänge durch ganze Häusermassen, deren Besitzer sich zu solchen Spekulationen vereinigt haben. Zu beiden Seiten dieser Gänge, die ihr Licht von oben erhalten, laufen die elegantesten Warenläden hin, so daß eine solche Passage eine Stadt, ja eine Welt im kleinen ist, in der der Kauflustige alles finden wird, dessen er benötigt. Sie sind bei plötzlichen Regengüssen der Zufluchtsort aller Überraschten, denen sie eine gesicherte, wenn auch beengte Promenade wahren, bei der die Verkäufer auch ihren Vorteil finden«²

Die Wiege der gedeckten Einkaufspassagen ist das Paris des 18. & 19. Jahrhunderts. Von dort aus verbreitete sich dieser Bautyp in Europa und Nordamerika, teils auch als Arcade, Bazar, Corridor oder Galleria bezeichnet.³ Durch historisch entscheidende Entwicklungen, wie zum Beispiel der Französischen Revolution oder der Suche nach geeigneten Absatzmöglichkeiten für Luxusprodukte, welche im Zuge der fortschreitenden Industrialisierung entstanden, kam die *Passage couvert* zum Florieren. Außerdem avancierte die Passage zum Objekt der Bauspekulation von privaten Investoren.⁴ Dies und vieles mehr war ausschlaggebend für eine Passagenmode im 19. Jahrhundert.

Die Passage als Konsumraum ist eine Organisationsform des Detailhandels. Daneben entscheidend war sie in ihrer Entstehungszeit oft eine Verkehrserleichterung in Form einer Wegabkürzung in den damals noch sehr mittelalterlich geprägten Pariser Stadtgrundrissen. Gleichzeitig bot sie einen öffentlichen Raum auf privatem Gelände und setzte den zu Fuß Gehenden in Szene. Die Passage privilegierte ihn, holte ihn weg von den damals verschmutzten Straßen und machte ihn zum Protagonisten einer Reorganisation des öffentlichen Raumes und zum untrüglichen Symptom für städtisches Leben. Für den Nutzer, den Passanten, war der Passagenraum eine damals neue räumliche Erfahrung bestehend aus drei wesentlichen Elementen: der Lafebene, die ins Innere hinein-gezogene Außenfassade und das Glasdach.⁵

1) Vgl. *Geist* S. 12

2) Zit. *Benjamin* S. 1044

3) Vgl. *Geist* S. 11

4) Vgl. *ebd.* S. 90

5) Vgl. *ebd.* S. 12

1. Teil:

Theoretische Auseinandersetzung zu den Passages couverts in Paris



Abbildung 1:
Arkaden Palais-Royal

I. ENTWICKLUNG

Vor 1800

Mitte des 18. Jahrhunderts war Paris in seinem Stadtgrundriss noch sehr mittelalterlich geprägt. Eine unübersichtliche Stadt bestehend aus engen schmutzigen Gassen, hohen Häusern, verbauten Innenhöfen, keine Plätze im Sinne eines öffentlichen Raumes, ein verwahrlostes Flussufer der *Seine* und die Brücken verbaut mit Häusern und Buden.⁶ Der Architekt und Architekturhistoriker *Johann Friedrich Geist*, auf dessen Arbeit sich diese historische Aufarbeitung weitestgehend stützt, definierte vier Faktoren für die Entstehung der *Passages couverts* » der Bedarf an öffentlichen, störungsfreien Räumen; die Suche nach Absatzmöglichkeiten für die durch die liberalistische Gesetzgebung geförderte Luxusindustrie; das durch die Enteignungen frei gewordene Gelände in der Pariser Innenstadt, das von privaten Spekulanten aufgekauft und parzelliert wurde; das Fehlen von Trottoirs in den Straßen von Paris. «⁷

1.1. Palais-Royal - Der Ursprung

Im 17. Jahrhundert errichtete sich Kardinal *Richelieu* ein Stadtpalais vis-à-vis zum königlichen Sitz im Louvre, welches er nach seinem Tod der Krone vermachte. König *Ludwig XIV.* schenkte es seinem Bruder *Louis Philippe II.*, dem Herzog von Orléans, und dieser lies es von dem Architekten *Victor Louis* im späten 18. Jahrhundert zum *Palais-Royal* umbauen.⁸

Zwischen 1781 und 1786 wurde der bestehende *Jardin du Palais-Royal* mit einem großen „U“ von Häuserzeilen mit integrierten Arkaden gefasst. In diesem Komplex befanden sich Galerien, Gärten, Höfe, Alleen, Fontänen, Cafes, Theater, Spielsäle, Clubs, Bordelle sowie zahllose Läden und Wohnungen. Die eingennomene Miete diente der Verbesserung der stets prekären finanziellen Situation der adeligen Familie. Auch während der Umbauzeit kämpfte man mit finanziellen Problemen. So wurden die Pläne oft abgeändert und unterschiedliche Varianten und Provisorien erdacht. Eines dieser Provisorien stellte die *Galerie de Bois* dar - eine erste gedeckte Passage in Paris. Diese Holzkonstruktion, welche auf dem Fundament der beabsichtigten Kolonnaden des Querflügels fußt, schloss die umlaufenden Arkadengänge und trennte den *Jardin* vom *Cour d'Honneur des Palais*. Die *Galerie de Bois* avancierte zu einem der architektonischen und geschäftlichen Vorbilder für die später folgenden *Passages couverts*.⁹

Mit dem *Palais-Royal* entstand ein erster öffentlicher und vom Verkehr ungestörter Stadtraum in Paris, welcher großen Anklang fand. Es entwickelte sich schnell zum öffentlichen Zentrum der Stadt. Es war Promenade, Markt, Ort der Information, Ort des Amüsemments aber auch Feld der Agitation. So rief *Camille Desmoulins* 1789 im *Jardin du Palais-Royal* zum Sturm auf die *Bastille*. Der Erfolg des Gebäudekomplexes basierte auf der Lage, dem öffentlichen störungsfreien Raum und dem vielfältigen Angebot hinsichtlich Unterhaltung, Kunst, Konsum und Information. Ein weiterer wesentlicher Faktor für das Funktionieren dieser Räumlichkeit war die durch die Französische Revolution emanzipierte Gesellschaft. Im *Palais-Royal* fanden sich jegliche Arten von Schichten, vom Wohlhabenden über den einfachen Bürger bis hin zu Gestalten aus der Unterwelt.¹⁰

6) Vgl. *Geist* S. 253

7) *Zit. ebd.* S. 90

8) Vgl. *ebd.* S. 257

9) Vgl. *ebd.* S. 88, 254, 257

10) Vgl. *ebd.* S. 88

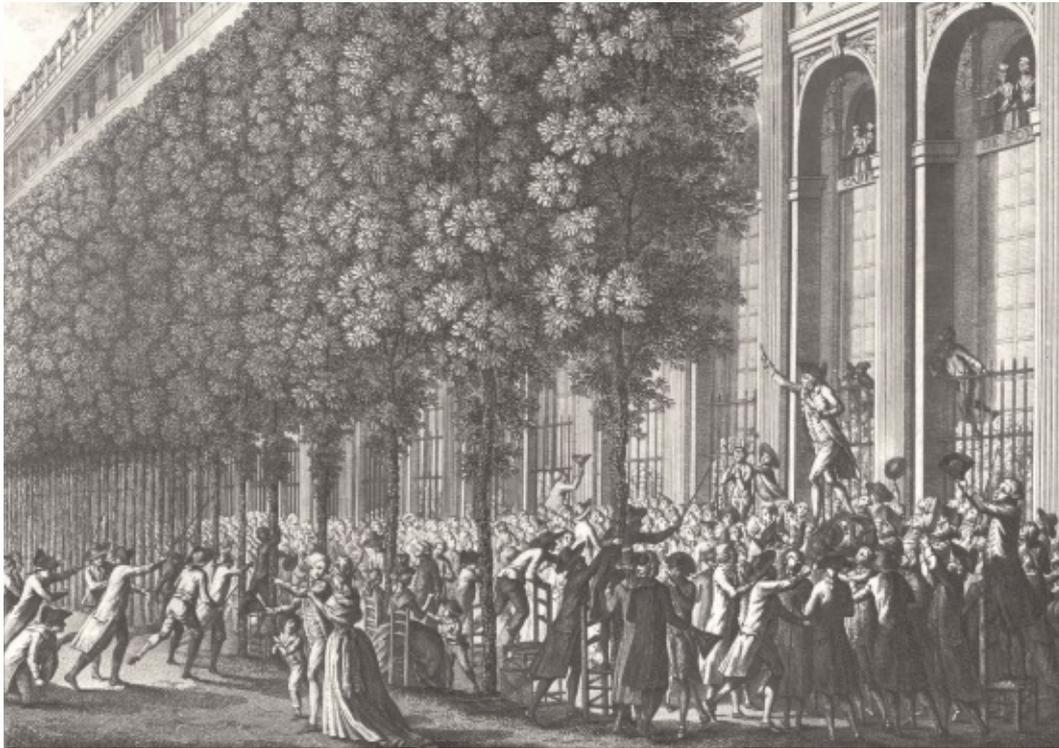


Abbildung 2:
Camille Desmoulins ruft zum
Sturm auf die Bastille

1.2. Französische Revolution

Für die Entwicklung der *Passages couverts* stellte die Französische Revolution eine Notwendigkeit dar. Nicht nur für die Bildung einer emanzipierten Gesellschaft, sondern insbesondere für die Etablierung einer kapitalistischen Wirtschaftsordnung. Im Jahr 1788 brachen in Paris infolge einiger sozialer und wirtschaftlicher Missstände sowie einer Finanzkrise ein Konflikt zwischen Adel und Klerus und dem dritten Stand aus. Dieser ging 1789 in einem bewaffneten Konflikt zwischen Adel und einem Zusammenschluss aus liberalen Theoretikern und Politikern, welche sich als Vertreter der Nation fühlten, über.¹¹ Die Revolution gipfelte letztlich 1791 mit der Absetzung *Ludwigs XVI.* und dem Ausruf der Republik 1792.¹²

Neben der Erklärung der Menschenrechte und einer Verfassung, sind die Jahre danach geprägt von Versuchen die Finanzkrise mittels Verstaatlichungen zu bewältigen, vor allem mit der Enteignung von Kircheneigentümern. So entstanden in den folgenden Jahren eine Vielzahl von Passagen auf ehemaligen innerstädtischen Klostergrundstücken, die damals auf einmal billig zu erwerben waren. Parallel dazu entwickelte sich in Folge der Reorganisation Frankreichs auch eine Teilung der bürgerlichen Gesellschaft in zwei Klassen, also „Aktivbürger“, jene mit mehr Rechten und „Passivbürger“. Dieser neue Dritte Stand bestand aus reichen Bürgern, Kaufleuten, Advokaten und Bankiers, welche sich mittels der Revolution, Kriegen, Verstaatlichungen, Währungsspekulationen und Nahrungsmonopolen eigene Vermögen geschaffen hatten. Sie setzten 1799 *Napoléon Bonaparte* an ihre Spitze und sicherten sich mit einer neuen Gesetzgebung sowie einer liberalistischen Rechtsordnung ihre Gewinne.¹³

11) Vgl. Geist S. 87

12) Vgl. Wikipedia a

13) Vgl. Geist S. 87,88

1.3. Ende des 18. Jahrhunderts

In der Zeit der Revolution erarbeitete 1793 die *Commission temporaire des Artistes* einen Art Maßnahmenkatalog für die Stadt Paris mit den Schwerpunkten: Sanierungen, Verschönerungen sowie Aufteilung des durch Enteignung freigewordenen Besitzes mit dem Ziel, eine Grundlage für ein neues Straßennetz zu legen. Eine systematische Auflockerung der dichten Struktur und eine perspektivische Durchdringung der Stadt. Dazu wurden fünf Straßenklassen definiert: von *Grand Routes* bis zu *Petite Communications*, mit entsprechenden Bebauungsvorschriften. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgte lediglich in Ansätzen, jedoch bezogen sich später *Napoleon I.*, als auch *Georges-Eugène Baron Haussmann* in ihren Planungen darauf.¹⁴

Die Zustände auf den Pariser Straßen um 1800 waren teils unerträglich: stark verschmutzt, keine Trottoirs und keine Kanalisation. In den meisten Pariser Straßen und Gassen gab es in der Mitte eine Rinne für jeglichen Schmutz und Abfall. Bei Regen verwandelten sich diese in regelrechte Schlammwüsten. Weiters verstopften Kutschen und Fuhrwerke die zu engen Straßen. Man kann also behaupten, dass die Gesellschaft um diese Zeit entwickelter war als der Zustand des öffentlichen Raumes. Auf Basis dieses Hintergrundes wird klar, warum die Nachfrage nach öffentlichem, geschützten Raum für den Absatz der durch die liberalistische Gesetzgebung aufkommenden Luxushandel, existierte. Diesen Bedarf an Raum erkannten Spekulanten, wie auch der Sektor der Industrie. Die Passage kam also in Mode, weil einerseits rund um das *Palais-Royal* Kirchen- und Adelsgüter frei wurden und billig zu haben waren und andererseits das übrige Straßennetz sich noch ohne Trottoirs in mittelalterlichen Zuständen befand.¹⁵

Während der Revolution, jedoch noch vor der Zeit der ersten Republik (1792-1804), ist die nicht mehr existente *Passage Feydeau* von 1791 dokumentiert. 1799 folgte die *Passage du Caire* und um 1800 die *Passage de Panoramas*.¹⁶ Genauere Erläuterungen im Passagenindex. Diese ersten Beispiele der überdachten Passagen entsprachen jedoch nicht dem heutigen Bild der glasgedeckten Passagen. Der architektonische Formenkanon war noch relativ einfach, jedoch konnte man bereits die Grundprinzipien erkennen: zwei parallel aneinandergereihte Häuserreihen mit Läden und Wohnungen entlang eines symmetrischen 3m breiten Zwischenraumes mit einer Belichtung von oben. Jedoch gab es noch kein durchgehendes Oberlicht, sondern entweder ein seitliches Oberlicht oder es waren in der Dachhaut eingeschnittene Öffnungen vorhanden. Ebenso war in dieser Anfangszeit der Baustoff Stahl noch kein Thema. Raumprägend waren vielmehr Holzdachstühle in Satteldachform, Gipswände, Oberlichter aus kleinen Scheiben, quadratisch aufgeteilte Schaufenster und Türen aus Holz.¹⁷

14) Vgl. *Geist* S. 254

15) Vgl. *ebd.* S. 90,91

16) Vgl. *ebd.* S. 260-267

17) Vgl. *ebd.* S. 96,97

1800 - 1860



Abbildung 3:
Passage de l'Opera

Einer der wenigen die Autoren, die die Entstehungszeit der Passagen dokumentierten, war der Autor *Eduard Kolloff* mit seinem Buch „Paris: Reisehandbuch“ aus dem Jahr 1849. Wie bereits einleitend erwähnt, kann man auch laut *Kolloff* zwei große Kategorien bestimmen, die offenen und die gedeckten Passagen, die *Passages à ciel ouvert* und die *Passages couverts*. Weiters gibt er Hintergründe zur Entstehung, so beschreibt er sinngemäß: Solange Straßen für den Fußgänger für Konsum ausreichend nutzbar blieben, waren die Passagen entbehrlich. Der wachsende Luxushandel in der Stadt brauchte jedoch einen Raum. Der existierende Kleinhandel wich in die Gegend des nördlichen Boulevard aus, wo die Verkehrssituation nicht so beengt war. Als Konkurrenz zum Boulevard, kreierte man im Inneren der Stadt die Passagen, die sich großen Andranges erfreuten. Mit dem Durchbruch durch einen großen Häuserblock und dem Schaffen eines Verbindungsganges zwischen zwei gut frequentierten Straßen, bot man dem Fußgänger eine Ausweichmöglichkeit und eine Wegabkürzung. Man besetzte den Durchgang beiderseits mit Läden und bot die Möglichkeit eines ungestörten Konsums und Handels. Laut *Kolloff* folgt nach der Erfindung die Vervollkommnung, nach den offenen Passagen folgen die überdachten Passagen.¹⁸

Die von *Kolloff* nacheinander dargestellte Entwicklung der offenen und gedeckten Passagen, ist jedoch laut *Geist* zeitgleich entstanden. Der Unterscheid allerdings liegt laut ihm darin, dass sich die *Passage à ciel ouvert* mehr in den Industriequartieren bündelt und dem einfachen Handwerk dient und sich die *Passage couvert* rund um das *Palais-Royal* mehr dem Luxushandel widmet.¹⁹

18) Vgl. *Kolloff* S.97-99

19) Vgl. *Geist*. 96

Verweis: Erläuterungen und
Quellen im Passagenindex.

- 20) Vgl. Geist S. 96
- 21) Vgl. ebd. S. 96
- 22) Vgl. Wikipedia b
- 23) Vgl. Geist S. 97
- 24) Vgl. Lemoine S. 13
- 25) Vgl. Geist S. 97

1.4. Die Entwicklung

In der Ersten Kaiserzeit unter *Napoléon Bonaparte* wurde 1808 die *Passage Delorme* errichtet, benannt nach dessen Finanzier und Architekten *Charles Arnoult Delorme*. Dieser gilt auch als Erfinder der Passagen, weil seine Passage vermutlich als Erste ein durchgehendes Glasdach besaß. Danach folgte die heute ebenso nicht mehr existente *Passage Montesquieu* aus dem Jahr 1812 nahe dem *Palais-Royal*. Bemerkenswert ist, dass in ihr damals der erste Versuch von öffentlicher Gasbeleuchtung in Paris stattfand, welche jedoch zu sehr stank und letztlich polizeilich verboten wurde.²⁰

In diesem Zusammenhang seien auch die Napoleonischen Kriege als historischer Hintergrund erwähnt. Diese Konflikte absorbierten nämlich eine Vielzahl von finanziellen Kräften, welche unter anderem Bautätigkeiten bremsen.²¹ Nach der Abdankung von *Napoléon Bonaparte* 1814 kehrte die im Exil lebende Königsfamilie der Bourbonen zurück an die Macht und es folgte die Zeit der Restauration. *Louis XVIII.* wurde König und kannte die Errungenschaften der Revolution mit der *Charte constitutionnelle*, einer liberalen Verfassung nach britischem Vorbild, an.²² Außerdem legte die Aufhebung der während des Krieges von *Napoléon Bonaparte* eingeführten Kontinentalsperre die Basis für ein neues liberales Wirtschaftssystem, welches zu einem Zusammenwachsen internationaler Märkte und einem Entfalten kapitalistischer Produktionsmethoden führte. In dieser Epoche, also zwischen 1815-1830, entstanden in Paris mittels reich gewordener Spekulanten eine Vielzahl von Passagen.²³ Ähnliches vermerkt auch der Architekt und Historiker *Bertrand Lemoine*, der die Zeiträume zwischen 1823-1828 sowie 1839-1847 als Zeitfenster ausweist, in denen viele Passagen konzentriert errichtet wurden.²⁴

So wurde 1815 die *Passage de la Ville l'Eveque* nahe Madeleine errichtet und 1820 die kleine *Passage des Deux-Pavillons* hin zum *Palais-Royal*. Von 1821 bis 1823 errichtete der Architekt *François Debret* die *Passage de l'Opera* (zerstört 1924/25), mit der Besonderheit, dass diese als Doppelpassage funktionierte und dadurch nicht nur einen Durchgang, sondern auch einen Rundgang ermöglichte. 1823 verlängerte der Architekt *François Jean Delannoy* die Galerien des *Palais-Royal* nach Norden über die *Passage de Deux Pavillons* mit der *Galerie Vivienne*. Im selben Jahr folgten die *Passage de Choiseul* und die *Passage du Pont Neuf*.

Im Jahr 1824, nach dem Tod *Louis XVIII.*, bestieg *Charles X.* den Thron, der bis zur Julirevolution 1830 regierte. Während seiner sechsjährigen Regentschaft wurden um die 15 Passagen errichtet, unter anderem die *Passage du Grand Chef*, *Galerie Véro-Dodat*, *Galerie Colbert*, *Passage Bourg-l'Abbe* und vor allem die *Galerie d'Orléans* von den Architekten *Charles Percier* und *Pierre Fontaine*. Die *Galerie d'Orléans* ersetzte 1828 die *Galerie de Bois*, jene Holzkonstruktion im *Palais-Royal*, welche als Begründer der Passagen galt. Sie stellt die erste weiträumige und mit Glas überwölbte Passage der Welt dar und war mitunter ein Begründer für einen internationalen Passagen-Kult. Neben Passagen in der französischen Provinz in Lyon oder Bordeaux fanden sich nun auch Nachahmungen des Bautyps in vielen reichen Handelsstädten Europas: Mailand Brüssel, Lüttich oder Glasgow.²⁵



Abbildung 4:
Galerie d'Orléans

In der Zeit ab 1815 wurden die gedeckten Passagen aufgrund des stetigen technischen Fortschrittes, insbesondere in der Eisen- und Glasindustrie sowie dem gegenseitigen Wettbewerb der Passagen um Publikum untereinander, immer aufwendiger und dekorativer gestaltet. Ebenso hatte sich in dieser Zeit der Bautyp mit einem Formenkanon und einer Art Sprache mit unterschiedlichsten Stilen und Einflüssen entwickelt. Durch die für damalige Zeiten ungewohnten Anforderungen an Architekten hinsichtlich Grundrisse, Raumprofile oder beispielsweise der Konstruktion eines Glasdachs ergab sich eine Fülle von innovativen Ideen.²⁶ Den Gipfel stellt die bereits erwähnte *Galerie d'Orléans* dar, die aufgrund der Raumdimension, des gewölbten Glasdachs und der prunkvollen Fassadengestaltung zum Vorbild für die später auch international folgenden Passagen wurde.

1.5. Monarchie de Juillet

Die Julirevolution 1830 etablierte wiederum ein neues politisches System in Frankreich. Nach dem Versuch *Charles X.* das Parlament zu entmachten, wurde dieser letzte Bourbonen-Regent endgültig gestürzt und ein liberales Königreich mit dem Bürgerkönig *Louis Philippe I.* an der Spitze eingesetzt.²⁷ Dieser begründete die „Julimonarchie“ und mit ihr beginnt Ende der 1830er die zweite Generation der überdachten Einkaufspassagen. Obgleich der neuen Generation und des symbolischen Bildes urbaner zivilisatorischer Modernität, galt die Passage immer noch als privates Spekulationsobjekt von Vermögenden, Bankiers, adeligen Grundbesitzern, Rechtsanwälten und vereinzelt neuerdings auch von *Sociétés*, also Zusammenschlüssen mehrerer Kapitalgeber.²⁸ Die Mehrzahl dieser neuen Passagen erfüllten keine Verkehrsfunktion mehr, waren teils unüberlegt platziert und hatten nur bedingt Erfolg. Ein Beispiel hierfür ist die heute zwar noch existierende jedoch teils verwahrloste *Passage Puteaux*, die damals darauf spekulierte, an einen geplanten Bahnhof anzuschließen, welcher letztlich jedoch nicht realisiert wurde. Dieses und weitere traurige Schicksale brachten dem Bautyp

26) Vgl. *Geist* S. 98

27) Vgl. *Wikipedia* c

28) Vgl. *Geist* S. 98

einen riskanten Ruf. Ein weiterer Aspekt war, dass der Eisenbahnbau und die Stadterweiterung für Bauspekulation sicherer und lukrativer wurden. Ebenso löste der aufkeimende Historismus als Stil den Klassizismus und den Empire ab und da sich ein neuer Dekor-reicherer Stil besser für neue ungeübte Bauaufgaben eignete, war die Passage nicht mehr modern und zeitgemäß. Jedoch verschaffte ihr, der von *Baedeker & Thomas Cook* in dieser Zeit eingeführte Tourismus, eine neue Existenzberechtigung. Die Passagen fehlten nämlich in keiner Parisdarstellung der damaligen Zeit. Ein weiterer Grund für den Rückgang an Passagen nach der Julirevolution war, dass der Detailhandel effektivere Formen des Absatzes gefunden hatte und sich mit dem nun beginnenden Ausbau von Trottoirs die Passagen teils erübrigten.²⁹ Dennoch wurden beispielsweise die *Passage du Havre*, *Passage Jouffroy* oder die *Passage Verdeau* errichtet.

1847 wurde von der Polizeipräfektur eine *Ordonnance* erlassen, die unter Artikel 7 besagte, dass künftig nur mit Zustimmung des Polizeipräfekten Passagen auf Privatgrundstücken öffentlich zugänglich gemacht werden durften. Die Passagen wurden somit praktisch verboten.³⁰ Mit der Februarrevolution 1848 erfolgte der Sturz von *Louis Philippe I.* und der Ausruf der zweiten Französischen Republik. Nach dem folgenden Juniaufstand 1848 setzte sich bei der Wahl zum neuen Staatspräsidenten *Charles Louis Napoléon Bonaparte*, der Neffe von *Napoléon Bonaparte*, durch. 1852 proklamierte er sich zum Kaiser *Napoleon III.* und rief das Zweite Kaiserreich aus.³¹ 1853 ernannte *Napoleon III.* *Georges-Eugène Haussmann* zum Präfekten von Paris und stattete ihn mit einer Vielzahl von Befugnissen aus, mit dem Ziel Paris zu einer modernen Metropole des Industriezeitalters zu gestalten.³²

Darüber hinaus wurde die *Passage couvert* Teil der Literatur. Erste Texte und Schilderungen stammen von dem bereits erwähnten Autor *Eduard Kolloff* sowie insbesondere dem Schriftsteller *Honoré de Balzac*. In dem Buch „Der gläserne Himmel: die Passagen des 19. Jahrhunderts als Sujet der Literatur“ (1988) schreibt der Autor und Architekt *Rainer Schaper* » Die Passage fand Eingang in die Literatur, weil sie soziales Geschehen auf den Raum zusammenzog, der Platz unter dem Okular eines Mikroskops hätte finden können. Sie war die „Stadt in der Stadt“, ein Mikrokosmos unter Glas, geeignet zugleich zum Illusionsraum, zu einem Raum gesellschaftlichen Handelns: ein Schauplatz, an dem sich Wirklichkeit und Illusion immer vermischten und eine architektonische Hülle, die sozialen Kämpfen genauso Platz geboten hat wie Träumen, Illusionen und Phantasmagorien; ein Ort der Öffentlichkeit. In ihm findet sich ein literarisches Konzentrat öffentlichen Lebens, wie es auf Straßen, Plätzen, in bestimmten Stadtvierteln oder Städten zu verfolgen ist. «³³

29) Vgl. *Geist* S. 98,99

30) Vgl. *ebd.* S. 99

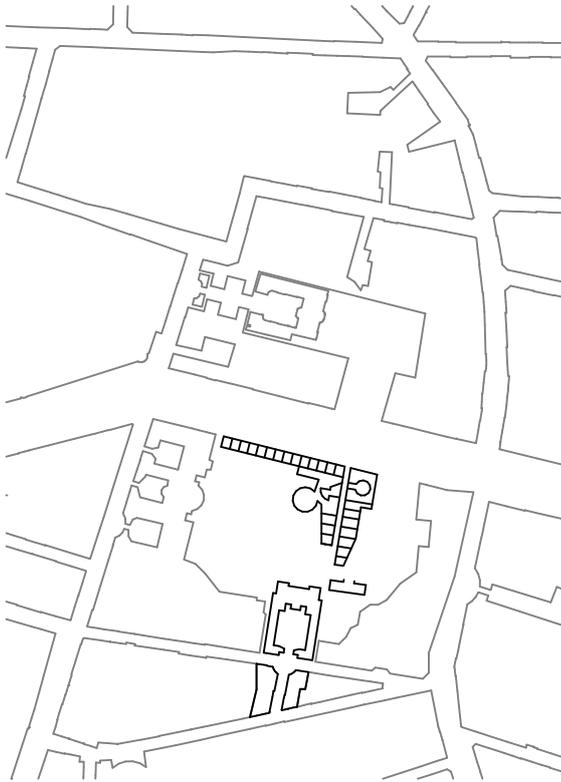
31) Vgl. *Wikipedia d*

32) Vgl. *Wikipedia e*

33) *Zit. Schaper* S. 13,14

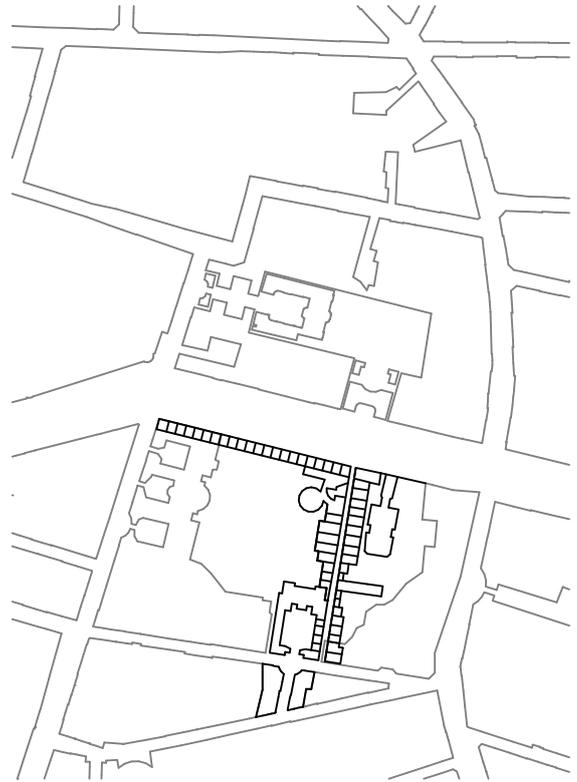
Exkurs: Morphologie

Passage des Panorama, Passage Jouffroy, Passage Verdeau



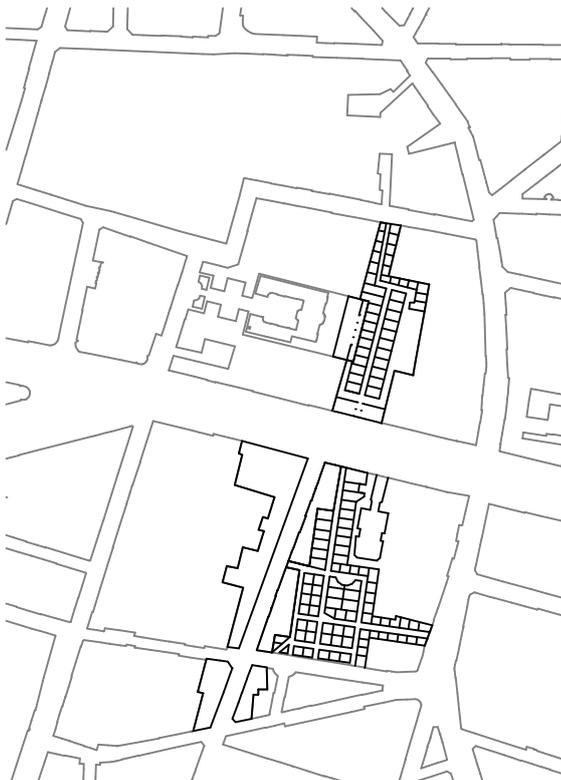
1

Errichtung Panoramen & Passage am Grundstück des Hotel Montmorency
1798-1799



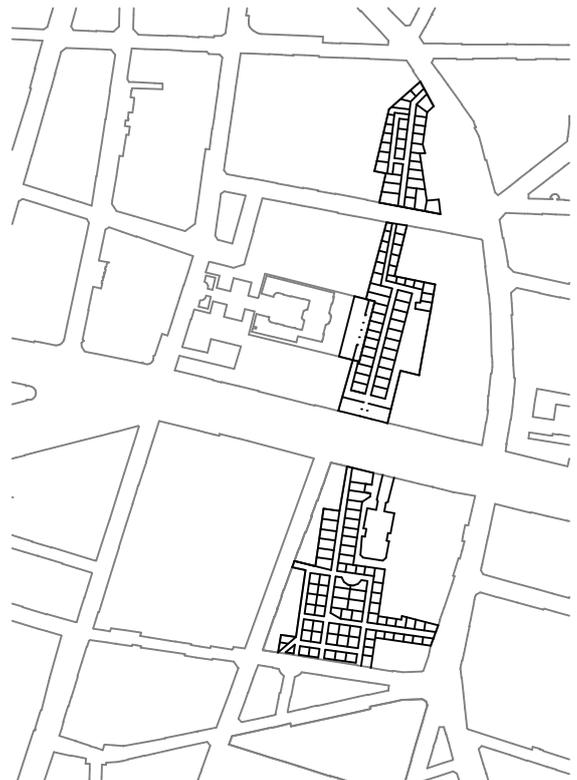
2

Weiterbau der Passage des Panorama
bis 1800



3

Beginn der Bauarbeiten der Passage Jouffroy
1845



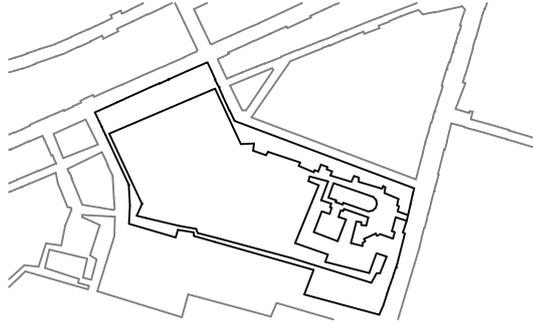
4

Beginn der Bauarbeiten der Passage Verdeau
1845-46

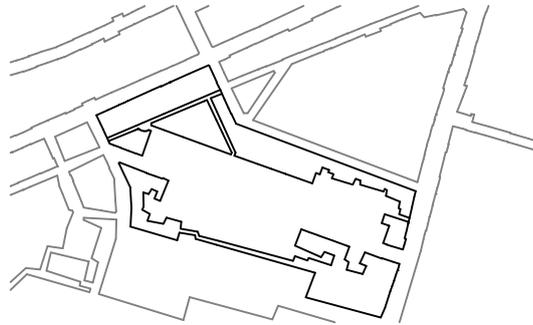
Veranschaulicht werden die
morphologischen Entwicklungs-
phasen von ausgewählten
Pariser Passages couverts

Quelle: *La métropole
imaginaire; Un atlas de Paris*
von Bruno Fortier

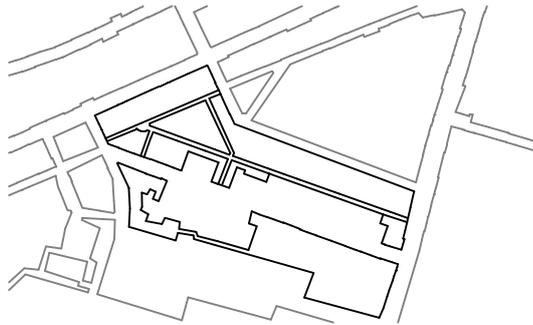
Passage du Caire



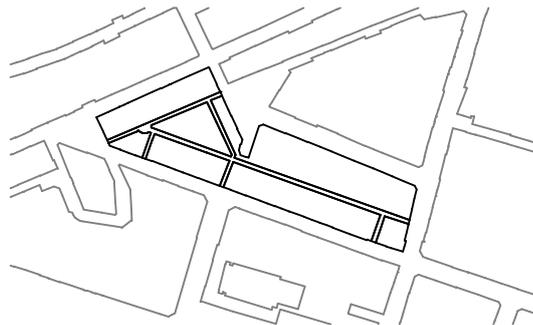
1
Kloster Filles-Dieu in der Rue Saint-Denis vor der Zerstörung
1797



2
Erste Bauphase
1797-1798



3
Zweite Bauphase
1798-1799



4
nach Fertigstellung

1860-1900



Abbildung 5:
Passages des Princes

Mit den Präfecten *Georges-Eugène Haussmann* erlebte das urbane Gefüge von Paris charakteristische Veränderungen. Die gesellschaftlichen Konflikte und Schicksale von Individuen ausgeklammert, brachten diese Umgestaltungen Paris einen erheblichen städtebaulichen Mehrwert, insbesondere bezogen auf den städtischen Raum. So boten nun die Boulevards den Raum zum Promenieren, sich Zeigen und zum Konsumieren. Ebenso wurden während dieser Phase einige Passagen zerstört, geschliffen oder wie im Beispiel der *Passage Vendôme* rück- beziehungsweise umgebaut. Die letzte errichtete Passage dieser Zeit ist die *Passage des Princes*, welche bereits den Anforderungen *Haussmanns* entsprach.³⁴ Sie markiert einen vorläufigen Schlusspunkt in der Entwicklung der Pariser *Passages couverts*. Auch war in dieser Zeit, wie bereits erwähnt, das spekulative Interesse an den Passagen völlig absorbiert. Zeitgleich dazu kam in Paris der verwandte Bautyp des „Bazar“ stärker auf, welcher Ende der 1820er Jahre begann sich zu entwickeln. Diese waren auch mit Glas überdacht, bestanden aus Hoffolgen mit Warenhausartigen Auslagen und waren über mehrere Geschosse mit umlaufenden Galerien und Freitreppen erreichbar.³⁵

1.6. International

Ab 1860 verlagerte sich der Fokus weg von Paris und der Bautyp der Passagen verbreitete sich in nahezu ganz Europa, ein neues Zentrum war Italien. Dabei durchlebte die Passage eine Emanzipation zum öffentlichen Gebäude und erfuhr auch bedingt durch den stets voranschreitenden technischen Fortschritt eine Monumentalisierung. Exemplarisch hierfür war der Bau der *Galleria Vittorio Emanuele II.* in Mailand. Nach der Befreiung Oberitaliens mit der Unterstützung Frankreichs von österreichischer Herrschaft, wurde *Vittorio Emanuele II.* 1861 König von Italien und anlässlich der nationalen Einigung Italiens erließ er den Bauauftrag zur *Galleria*. Diese wurde von *Giuseppe Mengoni* errichtet und sollte der frisch gegründeten Nation eine neue Mitte geben.³⁶

34) Vgl. *Lemoine* S. 159

35) Vgl. *Geist*. S. 256,257

36) Vgl. *ebd.* S. 102,103

37) Vgl. *Geist*. S. 105,106,146

38) Vgl. *ebd.* S. 106,107

Ein anderes Beispiel war die Kaisergalerie in Berlin. Nach dem Sieg Deutschlands über Frankreich 1871 und dem Ausruf des Deutschen Kaiserreichs im Schloss *Versailles* erlebte Deutschland, auch bedingt durch Milliarden an französischen Kriegskontributionen, einen wirtschaftlichen Höhenflug. 1873 wurde die Kaisergalerie, entworfen von den Architekten *Walter Kyllmann* und *Adolf Heyden*, eröffnet. Sie stand symbolisch für das moderne Berlin und dessen Verständnis als Weltmetropole für Handel und Politik. Finanziert wurde sie von einer der damals zahllosen neugegründeten Aktiengesellschaften, dem „Aktien Bauverein Passage“.³⁷

1.7. Belle Epoque

Die Zeit zwischen ca. 1880 und dem 1. Weltkrieg, genannt *Belle Epoque*, ist gekennzeichnet durch inner-europäischen Frieden und wirtschaftlichen & kulturellen Aufschwung, unter anderem bedingt durch imperialistische Eroberungen und Kolonialisierungen. Eines der Zentren dieser Epoche ist Paris. Trotz wirtschaftlicher Verbesserungen zerfällt die Gesellschaft in komplette Gegensätze von Reichtum und Armut und die Architektur wird laut *Geist* zu einem überquellenden, in seinen Angeboten überstürzenden Stilbazar, wo sich die Fassade emanzipiert und zu einer reinen Kulisse mutiert. Ebenso wachsen die Dimensionen ins Gigantische und Monumentale, wie beispielsweise der Justizpalast in Brüssel oder die Bauten zur Weltausstellung in Paris verdeutlichen. Diese Bauten zeugen von dem Versuch, die gesellschaftlichen Probleme mit einer neuen radikalen Gigantomie zu überscheinen. Die Passage erfährt in dieser Epoche bis zum ersten Weltkrieg außerhalb von Paris nochmals eine kleine Renaissance, beispielsweise in Russland oder in den USA. Jene Passagen, lassen sich jedoch mit den frühen Pariser Beispielen nur in Ansätzen vergleichen und unterscheiden sich in den Dimensionen klar.³⁸

Nach 1900

Abbildung 6: Galeries Les Arcades des Champs Elysées



Ab der Jahrhundertwende 1900 veränderte sich die Situation der Passagen maßgeblich. Die meisten zivilisierten Großstädte hatten bereits behördenähnliche Strukturen mit Ämtern, welche die Bodenvergabe und Bebauungsformen regelten und mittels einer Art Baupolizei exekutierten. Dadurch entwickelte sich auch die städtische Infrastruktur permanent weiter und mittels der ebenso fortschreitenden Medizin ergaben sich auch neue Zielstellungen über Stadthygiene und über das benötigte Maß an Licht und Luft. In Folge dessen emanzipierte sich der Städtebau als eigene Disziplin, die mit wissenschaftlichen Methoden arbeitete und neue Typologien forderte. Es entwickelte sich eine Abkehr vom geschlossenen Blockrand, einer essentiellen Grundvoraussetzung für die Entwicklung von Passagen. Ebenso veränderte sich das System Stadt in eine Richtung in der die Passagen keine Notwendigkeit mehr hervorriefen. Parallel dazu konnte man ein Scheitern des Bautyps beim Versuch der Übersetzung ins 20. Jahrhundert beobachten. Sinnbildlich dafür steht die *Friedrichstraßenpassage* in Berlin. So wie die ersten Passagen aus Holz konstruiert wurden, gefolgt von Glas und Eisen, so war diese erstmals in Stahlbeton ausgeführt und mittels Staubdecke flach gedeckt. Ein zu komplexes Raumprogramm sowie eine damals nicht angenommene Beton-Ästhetik führten zu einem schnellen Konkurs.³⁹

1.8. Années Folles - Die wilden Zwanziger

Während den 1920ern in Paris, den *Années Folles*, wurden die Pariser Passagen wiederum Teil von Literatur und Utopie. Insbesondere die Surrealisten um *André Breton* und *Louis Aragon* entdeckten den Bautyp für sich und letzterer ließ in einem seiner Hauptwerke „Le paysan de Paris“ - Der Pariser Bauer - die Passagen zu einem surrealistischen Mikrokosmos werden. » Der Vater des Surrealismus war Dada, seine Mutter war eine Passage « schrieb *Walter Benjamin* hierzu in seinem Passagenwerk, welches eine Art unvollendete historische und soziologische Studie über das Paris des 19. Jahrhunderts darstellt.⁴⁰

39) Vgl. *Geist* S. 107-109

40) Vgl. *Canac & Canabis* S. 10, zitiert nach *Benjamin* S. 133

41) Vgl. Lemoine S. 66

42) Zit. Benjamin S. 47

43) Zit. Lewandoski S. 305

Verweis: Erläuterungen und
Quellen im Passagenindex.

Parallel dazu entstand an der *Avenue des Champs-Élysées* eine neue Generation von Passagen. Ende des 19. Jahrhunderts begann sich die *Avenue des Champs-Élysées* zu einer Pracht- und Einkaufsstraße zu entwickeln. Zuvor wurde bereits 1895 die *Galerie des Champs-Élysées* von dem Architekten *Félix Vionnois* errichtet. Obwohl dies keine Passage im klassischen Sinn war, sondern eher ein Festsaal, verband sie die *Champs-Élysées* mit der *Rue de Ponthieu*. Zwischen 1924-26 wurden die *Galleries Les Arcades des Champs Élysées (Le Lido)* von *Charles Lefèbvre* begonnen und von seinen Nachfolgern *M.Julien* und *L.Duhayon* fertiggestellt. Diese Galerie leitete eine neue Generation von Passagen an der *Champs Élysées* ein und veranschaulichte den Wandel der Allee zu einer repräsentativen Straße.⁴¹

Ein Jahrhundert später konnte man also den gleichen Prozess wie Anfang des 19. Jahrhunderts beobachten, die Verdichtung und Kommerzialisierung großer ursprünglich privater Grundstücke beziehungsweise Gärten. Darauf folgten 1928 die *Portiques des Champs-Élysées* von dem Architekten *Louis Grossard*, die 1930 eröffnete *Galerie 79 Champs-Élysées* sowie die *Galerie Elysée la Boétie* von *André Arfvidson* 1931. Im Unterschied zu den Pariser Passagen im Stadtzentrum hatten diese jedoch keinen transitorischen Charakter und stellten vielmehr eine Metamorphose von einem Warenhaus und einer Passage dar. Weiters verbanden sie keine zwei gut frequentierten Straßen, sondern streckten sich von einer Hauptader, der *Avenue des Champs-Élysées* weg. Heute sind die meisten der vorher genannten Beispiele bereits mehrfach umgebaut oder haben eine andere Nutzung erfahren. Lediglich die *Galleries Les Arcades des Champs Élysées* vermittelt heute noch die räumliche Atmosphäre von damals.

Das nun bereits mehrmals in dieser Arbeit erwähnte beziehungsweise zitierte „Passagen Werk“ von *Walter Benjamin*, ist zwischen 1927-1940 entstanden. Dieses Sammelwerk wurde nicht vollendet und enthält neben zwei Exposés „Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts“ und „Paris, capital du XIX^{ème} siècle“ zahlreiche Konvolute mit Notizen, Zitaten und Textfragmenten. Konstruiert wird in diesem Werk eine geschichtsphilosophische Darstellung des 19. Jahrhunderts, welche sich nicht nur auf den Bautyp der Passagen beschränkt. Auf die *Passage couverte* jedoch bezogen, werden eine Vielzahl von Hintergründen sowie verschiedener Konnexen und Verbindungen hergestellt. So stellt *Benjamin* beispielsweise die Passage in Bezug zum Flaneur oder zu sozialistischen Utopien. Zu letzterem schreibt er mitunter: » In den Passagen hat *Fourier* den architektonischen Kanon der *Phalanstère* gesehen. Ihre reaktionäre Umbildung durch *Fourier* ist bezeichnend: während sie ursprünglich geschäftlichen Zwecken dienen, werden sie bei ihm Wohnstätten. Die *Phalanstère* wird eine Stadt aus Passagen. «⁴² Eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem „Passagen Werk“ würde jedoch den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Jedoch sei auf die Arbeit und Interpretation von dem Philosophen *Joseph D. Lewandowski* mit dem Essay „Street culture - The dialectic of urbanism in Walter Benjamin's Passagen-werk“ hingewiesen. Dieser bewertet und interpretiert das „Passagen Werk“ auf einer soziologischen Basis im Sinne eines Dialectical Urbanism. » In the Passagen-werk Benjamin describes an emergent way of collective street life embedded in contexts of spatial administration and domination. «⁴³

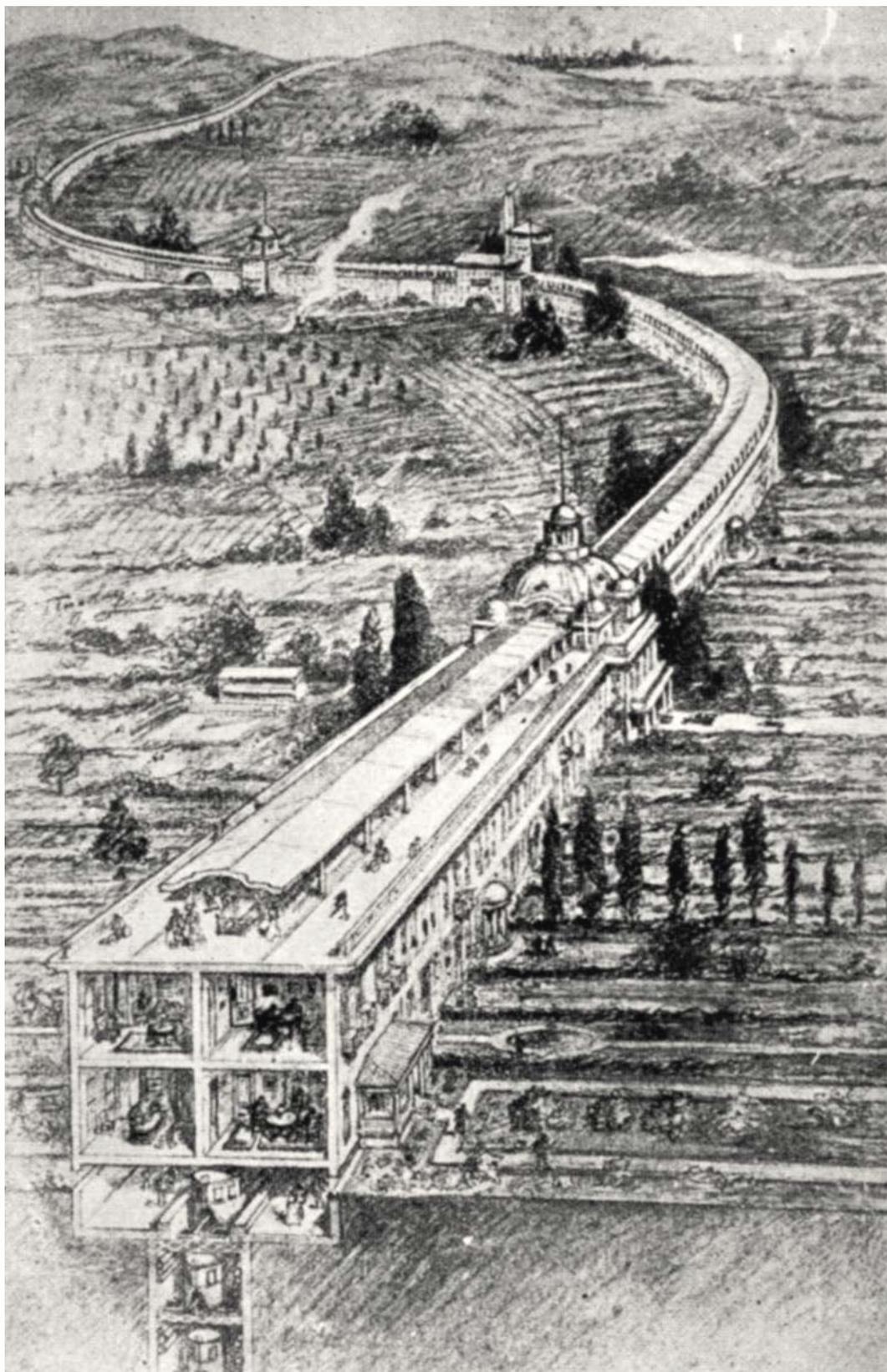


Abbildung 7: Roadtown Project
Edgar Chambless

Exkurs Räumliche Interpretation: Das Roadtown Project als ein Art Passagen-Negativ. Der Passagenraum selbst emanzipiert sich vom umgebenen Durchgangsraum zum gebauten architektonischen Objekt.

1.9. Wandlung

Abseits der Schauplätze in der Literatur und der Neuinterpretation an der *Champs-Élysées gehen* nun Charakteristika der *Passage couvert* auch in andere Bautypen über. Denn nach dem die Passage laut *Johann Friedrich Geist* im 19. Jahrhundert ein Symbol für die entstehende Großstadt und Beispiel für ein komplexes gemischtes Raumprogramm darstellte, löste sie sich im 20. Jahrhundert in ihre Grundbestandteile auf und findet sich in neuen Konzeptionen beziehungsweise Bautypen wieder.⁴⁴

Ein wesentliches Element hierbei ist die Belichtung von oben, sprich das Glasdach. Dieses entwickelte sich zu einem zentralen Bestandteil für Gebäude mit großer Tiefenerschließung und zwar in Form von Lichthöfen für beispielsweise Eingangshallen oder Orientierungsräume. Bereits im 19. Jahrhundert wurden Magasins, Bazars und Warenhäuser mittels Lichthof beleuchtet. Später im 20. Jahrhundert folgten Büro- und Gewerbebauten, wie zum Beispiel die *Ateliers Esders* von *Auguste Perret* 1919 in Paris. Weiters findet sich die Belichtung von oben im damals aufkeimenden sozial-orientierten Mietshausbau, ein Aspekt welcher mit der Thematik der *Rue Intérieure* oft korreliert. Hierbei entstanden Erschließungsformen, die zwischen Passage und dem einfachen Korridor liegen. 1924 plante *Henry Sauvage* ein Mietshaus in der *Rue Amiraux*, ein im Inneren passagenartig erschlossenes abgetrepptes Terrassenhaus. Der Grundriss ist in Längsrichtung in zwei Hälften geteilt und der zentrale Erschließungskern ist mit einem überdachten Lichthof versehen. Die Wohnungen sind einseitig orientiert und über seitlich verlaufende Galerien erschlossen. Mittels der Terrassierung entsteht in den breiteren unteren Etagen ein Vakuum indem ein Schwimmbad eingebaut ist, welches auch von oben Licht erhält.⁴⁵ Vergleichbare Ansätze verfolgten auch *Le Corbusier* bei seinen Planungen hinsichtlich Wohnbau sowie in den 70ern *Harry Glück* in Wien mit der Wohnanlage Alt-Erlaa.

Die Passage als unabhängige Verkehrsebene machte ebenso einen Prozess der Verselbstständigung durch und folgte den verkehrstechnischen Notwendigkeiten der Fußgängerebene als Brücke, als Galerie oder als Unter- beziehungsweise Überführung. Dies ist bedingt durch den beginnenden individuellen motorisierten Verkehr durch *Henry Ford* und dessen extensiver Wucherung in den 50ern und 60ern des 20. Jahrhunderts. In Folge dessen entwickelten sich in dieser Zeit architektonische und städtebauliche Konzepte, die sich mit gebauten Systemen und verknüpften Netzen beziehungsweise Netzwerken beschäftigten. Bereits Anfang des 20. Jahrhunderts waren hierzu Utopien beziehungsweise Dystopien skizziert worden. Eines der bekanntesten Beispiele *Citta Nuova* aus dem Jahr 1914 von *Sant Elia*. Oder auch das 1910 erschienene *Roadtwon Project* von *Edgar Chambless*. Dies ist eine lineare sich durch das Land ziehende Stadtstruktur, welche im Untergeschoss eine Verkehrsebene, darüber zwei Geschosse Wohnen und auf dem Dach eine Fußgängerpromenade in sich trägt. Ein Ansatz, welcher sich wiederum bei *Le Corbusier's* Plan für Rio de Janeiro 1929 oder für Algier 1930 findet, jedoch mit dem Unterschied, dass sich die Verkehrsebene hierbei auf dem Dach befindet. Ein realisiertes Beispiel ist das Stadtzentrum von Cumbernauld. Dies zeigt den Vorgang, in welchem sich die Passage als Erschließungssystem aus dem einzelnen Haus löst und dies in ein großflächigeres, mehrgeschossiges Raumsystem übersetzt.⁴⁶

44) Vgl. *Geist* S. 111

45) Vgl. *ebd.* S. 112-114

46) Vgl. *ebd.* S. 115,116



Abbildung 8:
Lijnbaan Rotterdam
van den Beck & Bakema



Abbildung 9:
Midtown Plaza, Rochester,
New York von Victor Gruen

1.10. Nachkriegszeit

Nach dem 2. Weltkrieg erfolgte die Rekonstruktion der teils zerstörten europäischen Stadtkerne mit systematischer Blockerneuerung sowie der Erschließung von blockinneren Flächen für geschäftliche Zwecke. So entstanden in der Nachkriegszeit eine Vielzahl von neu entstandener Fußgängerpassagen in Städten wie Prag, München, Brüssel, Bern oder Hamburg. Hier gibt es eine Art Parallele zu den Anfängen der Passagenmode in Paris, denn diese Passagen boten wiederum dem Einzelhandel Flächen, um im Zentrum bleiben zu können. Der Geograf *Walter Hantschk* führte hierzu eine Untersuchung in München durch und unterschied nach Frequentierung, Lage und Stockwerkzahl folgende Passagentypen: City Passagen (markante Belastung), Kino- und Theaterpassagen (Stoßzeit, abends), Durchgangspassagen (Rush Hour), Ausstellungspassagen (wenig frequentiert), Alltagspassagen (lokaler Nahbedarf).⁴⁷

In den 50ern begann in Europa die Entwicklung der Fußgängerzonen, welche wie die Passagen den einfachen Fußgänger, den Passanten privilegierten. Der Ursprung waren meist alte Geschäftsstraßen, welche nur mehr für Anlieferungen zu gewissen Zeiten befahrbar gemacht wurden. In Folge dessen änderte sich auch das Straßenbild: Der Gehsteig und die Fahrbahn verschmolzen, die Geschäftsauslagen und Gastronomien wuchsen auf die Straße hinaus und das urbane Mobiliar mit Bänken und Blumenkübel entwickelte sich. Weiters ergaben sich auch Überdachungsvorschläge, um den Käufer vor Sonne oder Witterung zu schützen, womit das Bild der Passage wieder skizziert wird. Daneben begann die Entwicklung des Einkaufszentrums, welches sich ebenso mittels großen Fußgängerbereichen und passagenähnlichen Ladenanordnungen auszeichnete. Eines der ersten Beispiele hierzu war 1953 die *Lijnbaan* in Rotterdam, welche zwischen teils überdachte Fußgängerzone und Einkaufszentrum einzuordnen ist.⁴⁸ Einfache Einkaufszentren entwickelten sich in den USA bereits in den 1930ern, jedoch war es insbesondere der österreichische Architekt *Viktor Gruen* mit dem *Southdale Center* bei Minneapolis der das vermeintlich erste Einkaufszentrum realisierte und damit den Erfolg der Shoppingmalls vor allem in den USA begründete.⁴⁹

Angelika Fitz liefert in ihrem Text „Die ausgestellte Straße“ einen spannenden Vergleich zwischen der *Passage couvert* und der heutigen Mall. Sie bezieht sich dabei auch auf *Johann Friedrich Geist* und beschreibt die Existenzbedingung der Integration der Passage in das bestehende Stadtgefüge. Dem gegenüber steht das mutierte Einkaufszentrum und so führt *Angelika Fitz* weiter aus: » In der zeitgenössischen Mall treten bildhafte Beziehungen an die Stelle von traditionellen städtebaulichen Verbindungen. Die gebauten Verkehrsverbindungen reduzieren sich auf hochrangige Zubringerstrassen, gebaute fussläufige Relais zum öffentlichen Stadtraum findet man kaum. Das Flanieren passiert im Kopf, ohne dass der Körper die Mall verlassen muss. Dabei kann man häufig viel weiter spazieren als mit den herkömmlichen, ortsspezifischen Verbindungswegen, weil die gebauten Bilder nicht mehr den unmittelbaren Aussenraum der umgebenden Stadt inszenieren, sondern Orte aus aller Welt. Es sind mit Vorliebe kollektive Sehnsuchtsorte, wie sie der touristische Blick kanonisiert hat, die in zitathaften Ausschnitten aufgeführt werden. Fast scheint es, dass die kommerziellen Architekturen der Shopping Malls auf die veränderte Mediensozialisation der Konsumentinnen und Konsumenten des 21. Jahrhunderts am schnellsten reagiert haben. Während die Architektur des 20. Jahrhunderts vom Motiv der Bewegung durchdrungen war, ob vom Gehen, Fahren oder Fliegen, brauchen die Bildschirm erprobten Bewohner/innen des 21. Jahrhunderts keine Raumfluchten mehr zu durchschreiten, um die Raumerfahrung zu verzeitlichen. «⁵⁰

47) Vgl. *Geist* S. 116,117

48) Vgl. *ebd.* S. 117,118

49) Vgl. *Bader* S.12,13

50) *Zit. Fitz* S. 2



Abbildung 10:
Galerie Vivienne



Abbildung 11:
Passage du Caire

ISMH-Liste
*inventaire supplémentaire des
monuments historiques*
dt: zusätzliche Inventar der
historischen Denkmäler

Anfang und Mitte des 20. Jahrhunderts waren viele Passagen in Paris von der Zerstörung bedroht, denn etliche waren verwahrlost, modernisierungsbedürftig, leerstehend oder umgenutzt. Die *Galerie Colbert* wurde beispielsweise kurzweilig als Garage genutzt. Diverse Renovierungsarbeiten an Objekten sowie die Aufnahme einzelner Passagen in die ISMH-Liste sicherten deren Erhalt. So wurden die Galerien des *Palais-Royal* 1920, die *Arcades des Champs-Élysées* 1926, die *Passage du Caire* 1964, *Galerie Véro-Dodat* 1965, die *Galerie Vivienne / Galerie Colbert / Passage Choiseul / Passage des Panoramas / Passage Jouffroy / Passage Verdeau* 1974, die *Passage du Grand Cerf* 1985, die *Passage des Princes* 1986, *Passage Vendôme* 1987, *Passage du Bourg-l'Abbé* 1991 und die *Passage Brady* 2002 aufgenommen. Die *Galerie de la Madeleine*, die *Passage du Ponceau*, die *Passage du Prado* und *Passage Puteaux* sind nicht auf der Liste.⁵¹ 2004 unterzeichnete die Stadt Paris mit den Eigentümern eine Vereinbarung wo festgehalten ist, dass die Stadt 25% der Restaurierungsarbeiten übernimmt, wenn die Passagen im Gegenzug für die Öffentlichkeit geöffnet werden.⁵²

1.11. Beobachtungen 21. Jahrhundert

Wie im 19. Jahrhundert kann man auch heute einen Unterschied zwischen den Passagen in der Nähe des *Palais-Royal* und jenen an der *Rue Saint-Denis* feststellen. Die etwas luxuriöseren Beispiele um das *Palais-Royal* erstrecken sich von dort aus zum nördlich gelegenen *Boulevard Montmartre* und weisen deswegen auch eine vermeintliche Nord-Süd Ausrichtung auf. Diese Passagen sind heute vergleichsweise stärker frequentiert, profitieren jedoch auch von deren Situierung in touristischeren Gegenden. Die Passagen an der *Rue Saint-Denis* hingegen spreizen sich von dieser Hauptader in einer West-Ost Orientierung ab. Diese, mit Ausnahme der *Passage du Grand Cerf*, sind etwas heruntergekommen und weniger belebt. Die später errichteten Objekte an der *Avenue des Champs-Élysées*, folgen dem gleichen Prinzip, wo sich Passagen von einer prioritären Straße wegspreizen. Durch lokale Beobachtungen lässt sich festhalten, dass sich die Leerstände in den *Galeries der Champs-Élysées* an der von der *Avenue* abgewandten Seite konzentrieren. Diese Beobachtung knüpft an eine von *Geist* definierte Existenzbestimmung an, in der sich Passagen im besten Fall zwischen zwei stark frequentierten Straßen befinden.⁵³

Bei Betracht der heutigen Situation der *Passages couverts* in Paris könnte man behaupten, dass jede ihre Rolle gefunden hat. Natürlich besitzen alle einen gewissen touristischen Attraktor, aber jene in der Nähe des *Palais-Royal* haben sicherlich einen höheren Anteil an Touristen. Diese Passagen haben auch ein dementsprechendes Angebot, welches von Einzel- beziehungsweise Detailhandel mit teilweise Luxuscharakter über Gastronomien bis hin zu Souvenir-Shops reicht. Die *Passage Choiseul* hingegen ist geprägt von einem hohen Anteil an gastronomischen Einrichtungen und zeichnet sich auch dadurch aus, dass sie in der Mittagszeit von den arbeitenden Menschen in der näheren Umgebung am stärksten besucht ist. Die *Galerie Vivienne* verkörpert vermutlich am stärksten noch das Bild der eleganten Pariser Passagen. Die direkt benachbarte *Galerie Colbert* beheimatet inzwischen universitär-institutionelle Einrichtungen. Eine der ersten wichtigen Passagen, die *Passage du Caire* an der *Rue Saint-Denis*, wird inzwischen verstärkt als Lagerraum für den Online-Versandhandel genutzt. Daraus lässt sich auch ableiten, warum gewisse Passagen kaum belebt sind.

51) Vgl. *Canac & Cabanis*

52) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 10

53) Vgl. *Geist* S. 31



Abbildung 12:
Passage Brady



Abbildung 13:
Passage 56

Ähnlich wie der zuvor erwähnte Geograf *Walter Hantschk* mit der Untersuchung in München eine Unterteilung in City Passagen, Kino- und Theaterpassagen, Durchgangspassagen, Ausstellungspassagen und Alltagspassagen vornahm, könnte man heute anhand unterschiedlicher Parameter wie Nutzung, Frequentierung und Angebot die Pariser Passagen wiederum klassifizieren. So könnte man Gastronomie-Passagen wie die *Passage Choiseul*, die *Passage de Panorama* oder die *Passage Brady* definieren. Sämtliche Passagen an der *Avenue de Champs Élysées* sowie die *Passages des Princes* könnte man als Konsum-Passagen bezeichnen. Ebenso Passagen die immer noch geprägt sind von Detailhandel, wie die *Passage du Grand Cerf*, die *Passage Jouffroy*, die *Galerie Verdeau*, die *Galerie Vero-Dodat*, oder die *Galerie Vivienne*. Durch die universitäre Nutzung der *Galerie Colbert* oder die von Frisören geprägte *Passage du Prado* könnte man diese als Dienstleistungs-Passagen betiteln.

Jede Passage verkörpert durch ihre räumliche Komposition einen eigenständigen architektonischen Mikrokosmos - *une ville intérieure*. Bei gewissen Beispielen kann man auch eigene ethnische Mikrokosmen beobachten. Die *Passage Brady* ist stark geprägt von indischen und pakistanischen Einflüssen, die sich räumlich durch Restaurants, spezifische Supermärkte und Salons zeigen. Ebenso hat sich darin eine eigene Architektur entwickelt, welche an einen indischen Bazar erinnert. Die *Passage du Prado* hingegen zeichnet sich durch einen hohen Anteil an Frisören aus, welche größtenteils von einer afrikanischen Community bevölkert sind. Eine weitere Beobachtung ist, dass der Aspekt des geschützten Verkehrsraumes immer noch in Anspruch genommen wird. Nicht nur die Fußgänger-ebene abseits von stark befahrenen Straßen, sondern insbesondere bei Schlechtwetter und Kälte konnte man einen stärkeren Zulauf und Durchgang durch die Passagen feststellen.

Mit der *Passages 56* und der *Beaupassage* gibt es auch kürzlich realisierte Projekte. Das Projekt *Passages 56* geht zurück auf eine verlassene offene Passage in der *56 Rue Saint Blaise*, welche zwischen 2005 und 2008 durch einen partizipativen Prozess und mit Begleitung des *Atelier d'architecture autogérée* eine Umnutzung beziehungsweise Revitalisierung erfuhr. Das Ergebnis heute ist ein Nachbarschaftstreff und ein Gemeinschaftsgarten. Ein anderes Beispiel ist die *Beaupassage* von *B&B Architects* und *Franklin Azzi Architecture* im 7. Arrondissement aus dem Jahr 2018. Dabei wurden Innenhöfe eines Häuserblocks mittels Durchgängen verbunden und nach außen hin geöffnet. Außerdem wurden die angrenzenden Häuser erweitert und umgebaut sowie neben Büro- und Wohneinheiten auch öffentliche und gastronomische Einrichtungen platziert.

In Paris, insbesondere in den äußeren Bezirken, spielen Märkte eine große Rolle, welche zu festgeschriebenen Tagen in einem Wochenzyklus stattfinden. Dabei transformieren sich Gehsteige für einen Tag in Bazarstraßen mit hektischem Treiben. Der *Marché Belgrand* im 20. Arrondissement findet beispielsweise immer Mittwochs und Samstags statt. Der benachbarte *Marché Pyrénées* immer Donnerstags und Sonntags. In den jeweiligen Gehsteigen sind auch entsprechende Verankerungspunkte für die Marktstände in den Boden eingelassen, wodurch ein schnelles Auf- und Abbauen für die temporäre Nutzung ermöglicht wird.

Die Darstellungen erheben keinen Wahrheitsanspruch ! Die Pläne wurden stark abstrahiert von verschiedenen Plangrundlagen basierend auf Inhalten von: <https://www.apur.org/en/geo-data/historical-maps>, wiedergegeben.

**Empire
bis 1814**

Die Entstehungszeit in der die ersten *Passages couverts* errichtet wurden: *Galerie de Bois, Passage des Panoramas, Passage du Caire Passage Delorme*, usw.

**Restauration
1814-1830**

In dieser Zeit ist der größte Zuwachs vermerkt, um die 20 Passagen. Ebenso wurden auch erste Objekte aufgelöst bzw. abgerissen.

**Monarchie de Juillet
1830-1848**

Es folgte eine zweite Generation an Einkaufspassagen mit ein paar wenigen Beispielen, jedoch konnte man bereits eine Abkehr vom Bautyp erkennen.



**Haussmann
1848-1870**

Mit den Umgestaltungen wurden gewisse Passagen beschnitten, umgebaut und abgerissen. Lediglich die *Passage des Princes* wurde errichtet.

**Troisième République
1870-1940**

Der Fokus verlagerte sich Richtung Westen und an die *Champs-Elysées*, wo neue Beispiele errichtet wurden. im Zentrum verschwanden Passagen weiter.

**Gegenwart
nach 1940**

Die letzte errichtete Passage couvert in diesem Kontext ist die *Passage des Jacobins* von dem Architekten *Ricardo Bofill* aus dem Jahr 1997

1.12. Planliche Zusammenfassung

Empire bis 1814

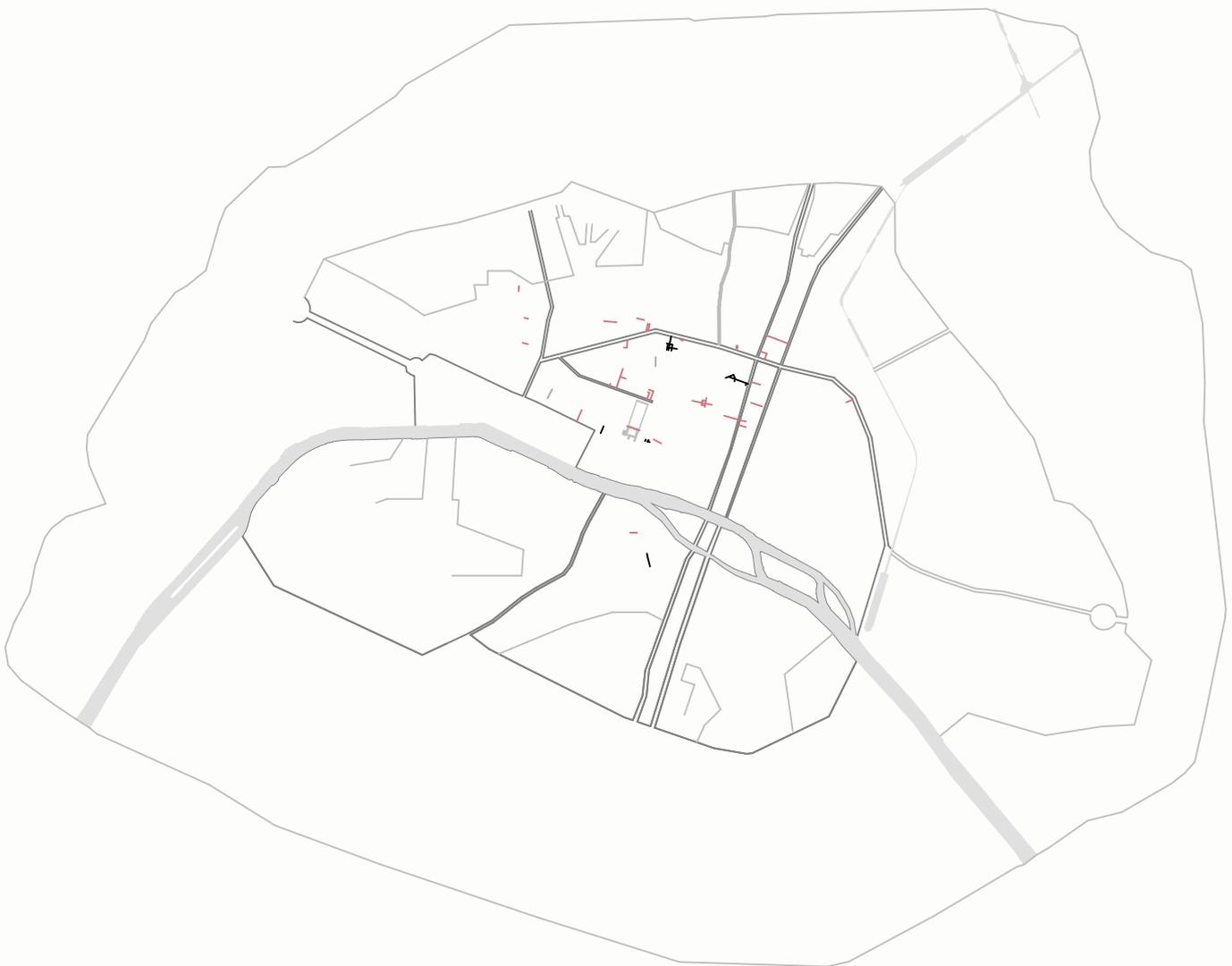
Die Entstehungszeit in der die ersten *Passages couverts* errichtet wurden: *Galerie de Bois*, *Passage des Panoramas*, *Passage du Caire* *Passage Delorme*, usw.

Restauration 1814-1830

In dieser Zeit ist der größte Zuwachs vermerkt, um die 20 Passagen. Ebenso wurden auch erste Objekte aufgelöst bzw. abgerissen.

Monarchie de Juillet 1830-1848

Es folgte eine zweite Generation an Einkaufspassagen mit ein paar wenigen Beispielen, jedoch konnte man bereits eine Abkehr vom Bautyp erkennen.



Haussmann 1848-1870

Mit den Umgestaltungen wurden gewisse Passagen beschnitten, umgebaut und abgerissen. Lediglich die *Passage des Princes* wurde errichtet.

Troisième République 1870-1940

Der Fokus verlagerte sich Richtung Westen und an die *Champs-Élysées*, wo neue Beispiele errichtet wurden. im Zentrum verschwanden Passagen weiter.

Gegenwart nach 1940

Die letzte errichtete Passage couvert in diesem Kontext ist die *Passage des Jacobins* von dem Architekten *Ricardo Bofill* aus dem Jahr 1997

Die Darstellungen erheben keinen Wahrheitsanspruch ! Die Pläne wurden stark abstrahiert von verschiedenen Plangrundlagen basierend auf Inhalten von: <https://www.apur.org/en/geo-data/historical-maps>, wiedergegeben.

**Empire
bis 1814**

Die Entstehungszeit in der die ersten *Passages couverts* errichtet wurden: *Galerie de Bois*, *Passage des Panoramas*, *Passage du Caire* *Passage Delorme*, usw.

**Restauration
1814-1830**

In dieser Zeit ist der größte Zuwachs vermerkt, um die 20 Passagen. Ebenso wurden auch erste Objekte aufgelöst bzw. abgerissen.

**Monarchie de Juillet
1830-1848**

Es folgte eine zweite Generation an Einkaufspassagen mit ein paar wenigen Beispielen, jedoch konnte man bereits eine Abkehr vom Bautyp erkennen.



**Hausmann
1848-1870**

Mit den Umgestaltungen wurden gewisse Passagen beschnitten, umgebaut und abgerissen. Lediglich die *Passage des Princes* wurde errichtet.

**Troisième République
1870-1940**

Der Fokus verlagerte sich Richtung Westen und an die *Champs-Elysées*, wo neue Beispiele errichtet wurden. im Zentrum verschwanden Passagen weiter.

**Gegenwart
nach 1940**

Die letzte errichtete Passage couvert in diesem Kontext ist die *Passage des Jacobins* von dem Architekten *Ricardo Bofill* aus dem Jahr 1997

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1.12. Planliche Zusammenfassung

Empire bis 1814

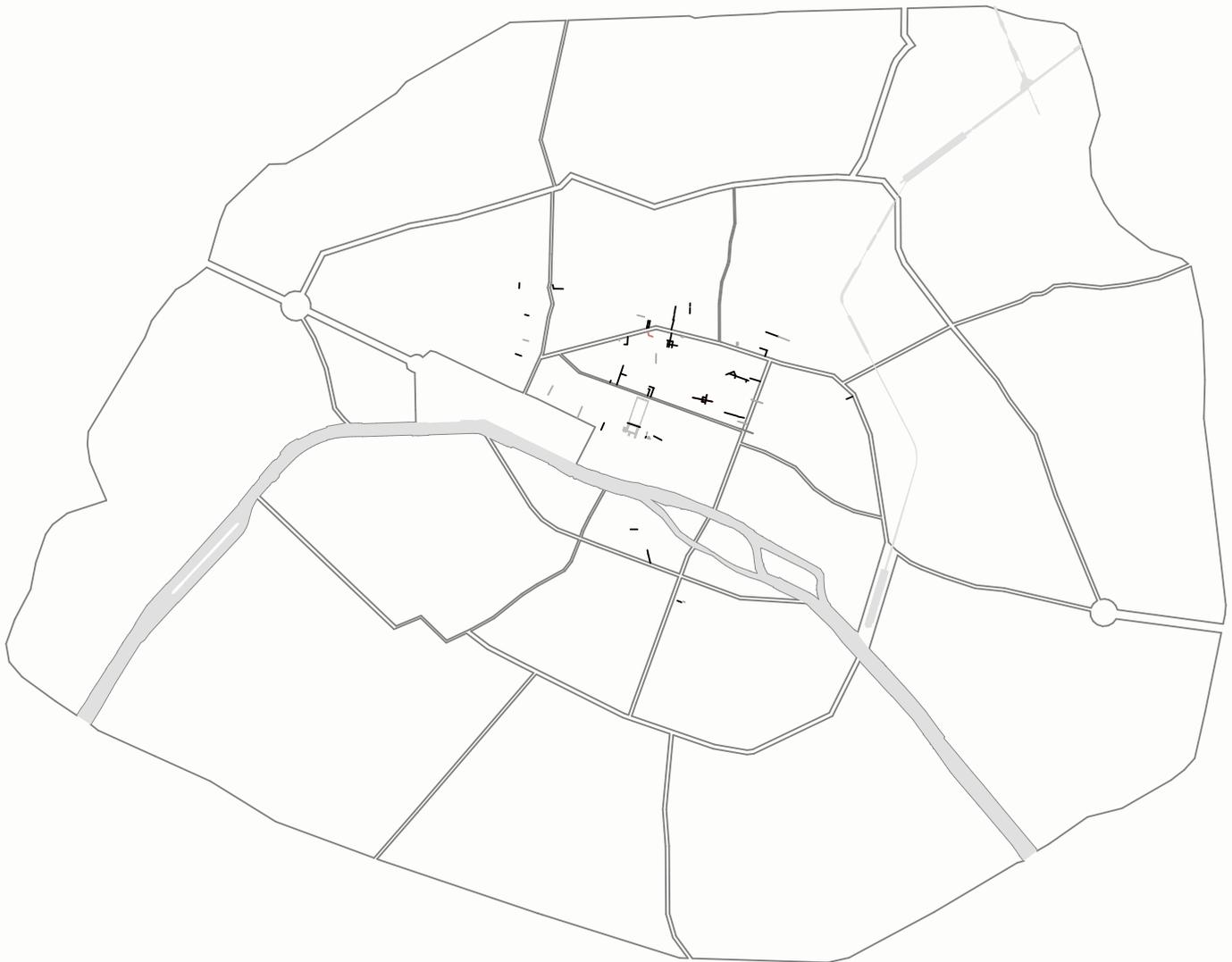
Die Entstehungszeit in der die ersten *Passages couverts* errichtet wurden: *Galerie de Bois*, *Passage des Panoramas*, *Passage du Caire* *Passage Delorme*, usw.

Restauration 1814-1830

In dieser Zeit ist der größte Zuwachs vermerkt, um die 20 Passagen. Ebenso wurden auch erste Objekte aufgelöst bzw. abgerissen.

Monarchie de Juillet 1830-1848

Es folgte eine zweite Generation an Einkaufspassagen mit ein paar wenigen Beispielen, jedoch konnte man bereits eine Abkehr vom Bautyp erkennen.



Haussmann 1848-1870

Mit den Umgestaltungen wurden gewisse Passagen beschnitten, umgebaut und abgerissen. Lediglich die *Passage des Princes* wurde errichtet.

Troisième République 1870-1940

Der Fokus verlagerte sich Richtung Westen und an die *Champs-Élysées*, wo neue Beispiele errichtet wurden. im Zentrum verschwanden Passagen weiter.

Gegenwart nach 1940

Die letzte errichtete Passage couvert in diesem Kontext ist die *Passage des Jacobins* von dem Architekten *Ricardo Bofill* aus dem Jahr 1997

Die Darstellungen erheben keinen Wahrheitsanspruch ! Die Pläne wurden stark abstrahiert von verschiedenen Plangrundlagen basierend auf Inhalten von: <https://www.apur.org/en/geo-data/historical-maps>, wiedergegeben.

**Empire
bis 1814**

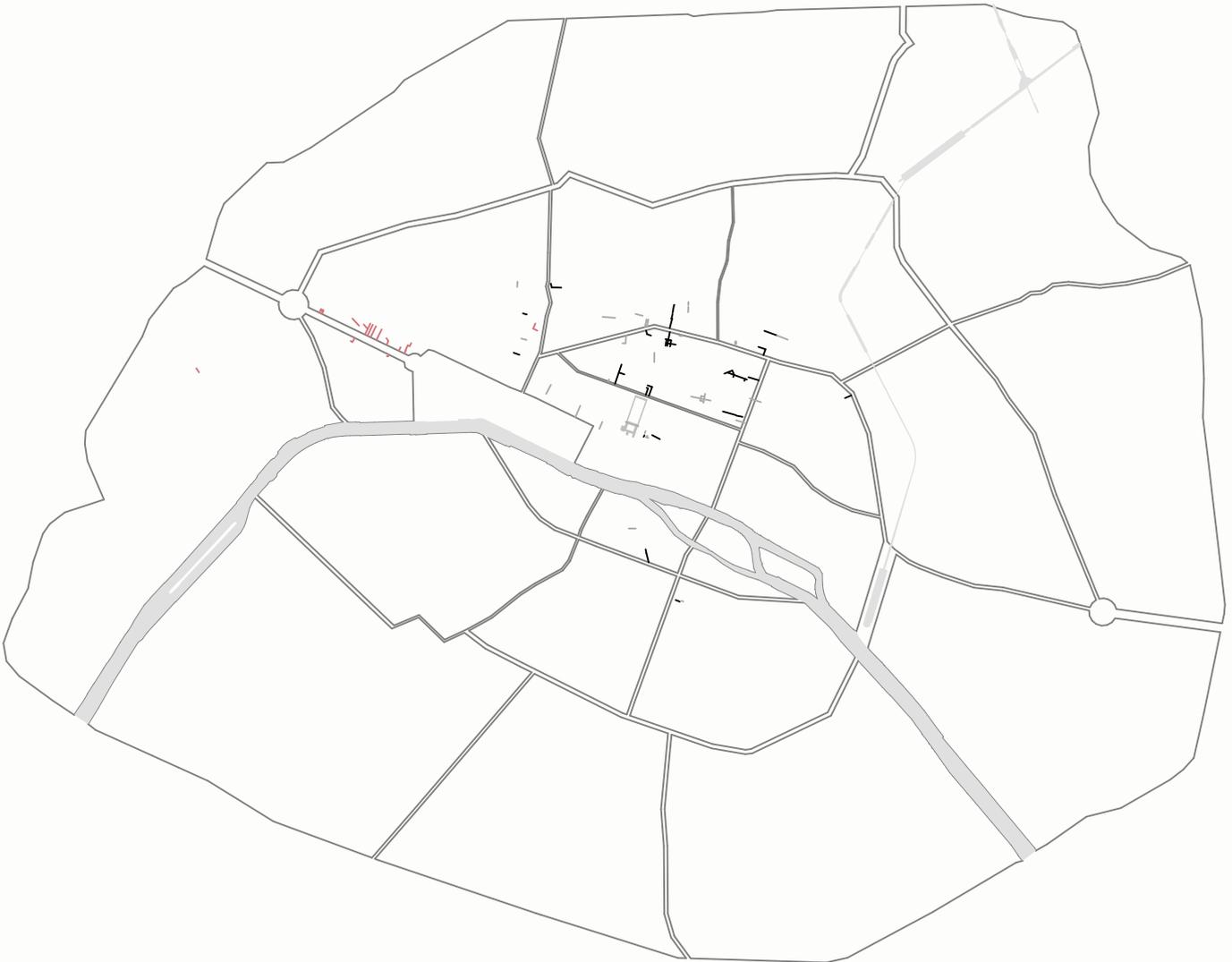
Die Entstehungszeit in der die ersten *Passages couverts* errichtet wurden: *Galerie de Bois*, *Passage des Panoramas*, *Passage du Caire* *Passage Delorme*, usw.

**Restauration
1814-1830**

In dieser Zeit ist der größte Zuwachs vermerkt, um die 20 Passagen. Ebenso wurden auch erste Objekte aufgelöst bzw. abgerissen.

**Monarchie de Juillet
1830-1848**

Es folgte eine zweite Generation an Einkaufspassagen mit ein paar wenigen Beispielen, jedoch konnte man bereits eine Abkehr vom Bautyp erkennen.



**Haussmann
1848-1870**

Mit den Umgestaltungen wurden gewisse Passagen beschnitten, umgebaut und abgerissen. Lediglich die *Passage des Princes* wurde errichtet.

**Troisième République
1870-1940**

Der Fokus verlagerte sich Richtung Westen und an die *Champs-Élysées*, wo neue Beispiele errichtet wurden. im Zentrum verschwanden Passagen weiter.

**Gegenwart
nach 1940**

Die letzte errichtete Passage couvert in diesem Kontext ist die *Passage des Jacobins* von dem Architekten *Ricardo Bofill* aus dem Jahr 1997

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1.12. Planliche Zusammenfassung

Empire bis 1814

Die Entstehungszeit in der die ersten *Passages couverts* errichtet wurden: *Galerie de Bois*, *Passage des Panoramas*, *Passage du Caire* *Passage Delorme*, usw.

Restauration 1814-1830

In dieser Zeit ist der größte Zuwachs vermerkt, um die 20 Passagen. Ebenso wurden auch erste Objekte aufgelöst bzw. abgerissen.

Monarchie de Juillet 1830-1848

Es folgte eine zweite Generation an Einkaufspassagen mit ein paar wenigen Beispielen, jedoch konnte man bereits eine Abkehr vom Bautyp erkennen.



Haussmann 1848-1870

Mit den Umgestaltungen wurden gewisse Passagen beschnitten, umgebaut und abgerissen. Lediglich die *Passage des Princes* wurde errichtet.

Troisième République 1870-1940

Der Fokus verlagerte sich Richtung Westen und an die *Champs-Élysées*, wo neue Beispiele errichtet wurden. im Zentrum verschwanden Passagen weiter.

Gegenwart nach 1940

Die letzte errichtete Passage couvert in diesem Kontext ist die *Passage des Jacobins* von dem Architekten *Ricardo Bofill* aus dem Jahr 1997

Exkurs: Palais-Royal – Stadt in der Stadt



Abbildung 14: Palais-Royal

Mit dem *Palais-Royal* wurde ein quasi autarker Gebäudekomplex geschaffen, der alle notwendigen Funktionen wie Freiraum, Wohnraum, Produktionsraum, Konsumraum sowie gastronomischen und kulturellen Einrichtungen in sich trägt. Zurück geht der Komplex auf ein Stadtpalais, das zwischen 1629-1636 im Auftrag von *Kardinal Richelieu* gegenüber des *Louvre* errichtet wurde. Daran angehängt war bereits eine geometrische Gartenanlage, welche sich später zum *Jardin du Palais-Royal* entwickelte. Nachdem die Anlage an *Louis Philippe I.*, dem Herzog von Orléans und Bruder von *König Ludwig XIV* übergeben wurde, beauftragte dieser den Architekten *Victor Louis* mit dem Umbau.⁵⁴

Es folgte die bauliche Fassung des *Jardins* mit Galerien, Geschäfts- und Wohneinheiten. Die Mieteinnahmen sollten die prekären Finanzen der Familie aufbessern. 1781 legte *Victor Louis* schließlich einen ersten Plan vor und die Bauarbeiten begannen. Im gleichen Jahr brannte der direkt angrenzende *Salle de l'Opéra* ab, was zu einer umfassenden Planänderung führte. Statt des geplanten *Cour Intérieure* westlich des Palais, wurde das *Théâtre Français* geplant und die östliche *Rue de Valois* wurde bis zur *Rue St. Honoré* durchgebrochen. Dadurch erfolgte eine allgemeine Freilegung der Anlage von der umgebenden Nachbarschaft. 1786 waren die großen Arkadengänge, die *Galerie Valois*, *Beaujolais* und *Montpensier* fertiggestellt. Die Fundamente der Kolonnaden südlich des *Jardins* waren bereits gelegt, jedoch

stoppten finanzielle Probleme den Weiterbau. Das unvollendete Stück der Galerien wurde mit der Holzkonstruktion *Galerie de Bois* auf den bereits existierenden Fundamenten provisorisch gefüllt. Nach der Verstaatlichung im Zuge der Revolution, folgten mit dem neuerlichen Systemwechsel 1814 und der Rückkehr der Königsfamilie längere Restaurierungsarbeiten am *Palais-Royal*, geleitet von dem Architekt *Pierre Fontaine*. 1828 wurde die *Galerie de Bois* abgerissen und die *Galerie d'Orléans* errichtet.⁵⁵ Bereits zuvor entwickelten sich im direkten Umfeld des *Palais-Royal* viele kleine Durchgänge und Passagen, welche ausgehend vom Palais in Kombination mit den nördlichen Boulevards ein Netzwerk eines öffentlichen Raumes bildeten, das weitestgehend dem Fußgänger vorbehalten war.⁵⁶

Das *Palais-Royal* war das damalige Zentrum des öffentlichen Lebens. Der Komplex bildete ein autarkes System inmitten von Paris, eine Stadt in der Stadt - einen eigenen Mikrokosmos. Der Erfolg beziehungsweise das Funktionieren der Anlage beruhte auf verschiedenen Faktoren: die Lage; der öffentlich zugänglich störungsfreie Raum; die Einrichtungen hinsichtlich Unterhaltung, Kunst, Information, die Geschäfte sowie das durch die Revolution emanzipierte Bürgertum. Der Schriftsteller *Honoré de Balzac* liefert hierzu in seinem Werk *Comédie Humaine* Schilderungen zur *Galerie de Bois*. Angeblich lebte ein Mann namens *Lassagnole* sein ganzes Leben im *Palais-Royal*, ohne es jemals verlassen zu haben.⁵⁷

Im 19. Jahrhundert im Zuge des Frühsozialismus entwickelten sich Theorien zu sozialen Utopien und Wohnformen, welche sich als eine Art Idealstadt darstellten. Hierbei diente unter anderem das *Palais-Royal* als Vorbild. Eine dieser Utopien ist die *Phalanstère*, welches von *Charles Fourier* in seinem Werk *Théorie des quatre Mouvements* 1808 erstmals beschrieben wird. In diesem groß angelegten Wohnkomplex, welcher als Schlossbau, auch auf *Versailles*, *Louvre* und dem *Hôtel des Invalides* aufbaut, sollten 2000 Menschen eine autarke Wirtschafts- und Wohngenossenschaft bilden. *Charles Fourier* propagierte hier erstmals, anders als verwandte soziale Utopien bestehend aus Einfamilienhäusern, eine Großform, in der sich eine Kommune bilden sollte, die wie eine eigene Stadt organisiert ist und wo die einzelnen Baukörper mittels gedeckten Gängen verbunden sein sollten.⁵⁸ Ein gebautes Beispiel hierzu, das sich stark an *Fourier* orientiert, ist die *Familistère* von dem Fabriksbesitzer *Jean-Baptiste André Godin*. Dieser Komplex gilt als erster sozialer Wohnungsbau und diente als Wohnstätte für Arbeiter einer benachbarten Fabrik. Die *Familistère* besteht aus drei zusammenhängenden Objekten, die jeweils über einen gläsernen überdachten Innenhof verfügen. Die Wohnungen, organisiert auf vier Geschossen, wurden mittels umlaufenden Galerien und Stiegenhäusern in den vier Ecken erschlossen und hatten sowohl einen Bezug nach Außen als auch in den gemeinschaftlichen Innenhof.⁵⁹ Das Konzept der *Phalanstère* überträgt sich später auf den sozialen Wohnungsbau sowie sie die Grundlage für weitere Stadtideen und Wohnungskommunen der internationale Avantgarde bietet. So beruft sich *Le Corbusier* mit der *Unité d'Habitation* auf *Fourier* und die *Phalanstère*.⁶⁰

Das *Palais-Royal* war ein Ort für Kommunikation, öffentlicher Meinungsbildung und Politik. Es trug auch den Spitznamen „*Temple de la volupté*“ und war für gewisse Gruppen auch deswegen interessant, weil die Polizei das Eigentum der Familie *Orléans* nicht betreten durfte. Die Anlage war also in den ersten Jahren ein vermeintlich geschützter Raum und entwickelte sich auch deshalb zu einem Zentrum politischer Auseinandersetzungen, welches letztlich in der Revolution gipfelte.⁶¹ Es war ein durchaus gefährlicher Ort, weshalb die Galeries De Bois auch „*Camp des Tartares*“ genannt wurde. Laut den Schilderungen von *Honoré de Balzac* war es allabendlich ein Publikum von legendärer Buntheit und Frivolität.⁶² Nachdem das *Palais-Royal* 1814 wieder in Besitz der Familie *Orléans* übergegangen war

und die *Galerie d'Orléans* die *Galerie de Bois* ersetzte, änderte sich auch das Leben im *Palais-Royal*. Das Publikum begann sich zu ändern. Die Prostitution wurde durch die Kaufleute mit polizeilicher Gewalt ausgetrieben und die öffentlichen Zentren der Stadt verlagerten sich in Richtung der Boulevards.⁶³ In den ersten Jahren war die *Galerie d'Orléans* mit dem *Palais-Royal* durchaus noch erfolgreich. Insbesondere Reisende schätzten sie aufgrund ihrer Eleganz und ihrem Schick. Jedoch starb sie und das *Palais-Royal* mit Fortdauer des Jahrhunderts aus. Zwar gab es noch diverse Vorschläge zur Gartenbelebung, allerdings war der Komplex mit Ende des 19. Jahrhunderts weitestgehend verlassen. Im Jahr zog das *Ministère des Colonies* ins *Palais-Royal* und richtete in der *Galerie d'Orléans* Ausstellungsräume ein. Gleichzeitig plante das Ministerium die gesamte Galerie zu beziehen, sie um drei Stockwerke zu erhöhen und dadurch den *Jardin* völlig zu fassen. Davon wurde letztlich Abstand genommen und es folgten verschiedene Planungen zum *Palais-Royal*, welche alle nicht realisiert wurden. Jedoch wurde dadurch eine neue Aufmerksamkeit für das Objekt kreiert sowie der Wunsch nach einer Art Revitalisierung. Dabei wirkte die längst verlassene *Galerie d'Orléans* überflüssig und man entschied sich für den Abriss, um das *Palais-Royal* zu „belüften“. Der Abriss erfolgte zwischen 1933-1935, lediglich die zwei Kolonnaden, die ihre Grenze markierten blieben erhalten.⁶⁴

Das *Palais-Royal* mit seinen einheitlichen Häusern, seinem Garten und seinen umlaufenden Arkaden, ist auch heute eine beeindruckende Anlage. Die zwei Kolonnaden zwischen dem *Cour d'Honneur* und dem *Jardin* lassen die abgerissene *Galerie d'Orléans* noch erahnen. Im *Cour d'Honneur* steht seit 1986 die Kunstinstallation „*Les Deux Plateaux*“ von *Daniel Buren*. Heute bestimmen Touristen einen wesentlichen Anteil des Publikums. Jedoch finden sich auch immer noch einige Pariser im *Jardin*, die ihn als Frei- beziehungsweise Erholungsraum nutzen. Neben staatlichen Institutionen und dem Kulturministerium finden sich im *Palais-Royal* in den Arkaden Cafés, Restaurants, Ateliers, Shops sowie Boutiquen.

54) Vgl. Geist S. 257; 55) Vgl. ebd. S. 257; 56) Vgl. ebd. S. 88; 57) Vgl. ebd. S. 258; 58) Vgl. ebd. S. 63,64; 59) Vgl. Bollerey S. 158-164; 60) Vgl. Geist S.63,64; 61) Vgl. Canac & Cabanis S. 31; 62) Vgl. Geist S. 88; 63) Vgl. ebd S. 257,258; 64) Vgl. Lemoine S.143,144

II. Verwandte Bautypen

Auch wenn die *Passage couvert* keinen direkten baulichen Vorgänger besitzt, so summiert sie Elemente aus der Antike, dem Orient, dem Mittelalter sowie aus lokalen Vorbildern zu einem neuen Bautyp. Während ihrer Entwicklungszeit in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist sie auch Experimentierfeld für konzeptionelle, konstruktive technische Neuerungen, welche wiederum für andere Bautypen als Vorbild dienten.

2.1. Antike Vorbilder

Elementare Bestandteile des Formenkanons der Passagen sind die Arkade und die Kolonnade, in all ihren unterschiedlichen Ausführungen. Diese Elemente mit antikem Ursprung, finden sich bei der Innenfassade der Passagen. Sie dienten seit jeher der Überdeckung öffentlich zugänglicher Räume. So war auch das Peristyl des hellenistischen Tempels Teil von Straßen und Plätzen. Ergänzend dazu der Vergleich zur griechischen Stoa, der einseitig orientierten Säulenhalle, in welcher Markt und öffentliches Leben stattfand. Bei römischen Kolonialstädten in den Ostprovinzen wurde die von Kolonnaden begleitete Säulenstraße zur Haupt- und Paradestraße und somit zum architektonischen Schaustück der Stadt. Die Kolonnaden waren der Ort für Markt und Handel, neben Buden und offenen Ständen war die Rückseite gesäumt mit Läden. Diese römischen Säulenstraßen waren unter anderem Ausgangspunkt für die Islamischen Bazare, die sich in den Jahrhunderten danach entwickelten. Ein Beispiel hierzu ist die Säulenstraße in Palmyra. Mit der Renaissance, der Wiederentdeckung der Antike, entwickelte sich die Arkade zum Gestaltungsmittel für einheitliche Fassaden, Höfe und Plätze. Im Barock wurden die Kolonnaden für kulissenartige Illusionen verwendet.⁶⁵

2.2. Orientalischer Bazar

Bazare entwickelten sich aus den antiken Säulenstraßen der Kolonialstädte. Der größte Bazar von Damaskus, der *Suq al-Hamidiya* folgt exakt dem Verlauf einer solchen Straße. Jedoch lässt sich laut *Johann Friedrich Geist* keine direkte Einflussnahme durch das orientalische Vorbild auf die Passagen des 19. Jahrhunderts feststellen. Vielmehr gilt hier vermutlich der literarische Einfluss, der durch die zahlreichen Reiseberichte der Expeditionen und Feldzüge dieser Zeit entstand. Insbesondere der Ägypten Feldzug von *Napoléon Bonaparte* um 1800 weckte großes kulturhistorisches Interesse in Frankreich und so rückte der Orient in den Fokus. Auch bediente man sich im architektonischen Formenkanon. So wurden Obelisken und Pyramiden in Paris gebaut und Architekten wie *Charles Percier* oder *Pierre-François-Léonard Fontaine* entwarfen Interiors mit ägyptischen Ornamenten. Der Orient war in Mode und im Zuge dessen wurde auch der orientalische Bazar als exotisches Vorbild zur Passage stilisiert.⁶⁶

Der orientalische Bazar nimmt jedoch in der islamischen Stadt eine gesellschaftlich viel bedeutendere Rolle ein im Vergleich zu den Pariser Passagen, da dieser nämlich der einzige Ort für Konsum in der islamischen Stadt ist. Diese besteht in ihrer ursprünglichen Form aus einzelnen autarken Quartieren nach den jeweiligen Geschlechtersippen, die sich um eine gemeinschaftliche große Moschee sammeln. Die wenigen durchgängigen Straßen der Stadt definieren die Grenzen der Quartiere. So wie sich die Stadt und die Viertel nach Innen ausrichten, folgend der Tradition von der Steppe abgewendet, so sind auch die Wohnhäuser in sich gekehrt und entfalten ihre Architektur in den Höfen. Die Fassade und der öffentliche Raum existierten in dieser Form nicht. Die engen und verzweigten Wohngassen eines Viertels bündelten sich jeweils um eine Art Subzentrum, ein Gebäudekomplex

65) Vgl. *Geist* S. 51,52

66) Vgl. *ebd.* S. 40-42



Abbildung 16:
Bazar: Al-Hamidiyah Souq,
Damaskus

bestehend aus Medrese (Schule), Bazar (Detailhandel), Chan (Großhandel), Bäder sowie einer kleinen Moschee und anderen kleineren Einrichtungen. Diese Polyzentren, welche in der Regel von reichen Gläubigern gestiftet waren, wurden durch ein eigenes Amt verwaltet, das auch für Mieteinnahmen und Instandhaltung von Bazar und Chan zuständig war. Der Chan war der Ausgangs- und Zielpunkt der Karawanen. Er war Umschlagplatz und Warenlager des Großhandels und bestand architektonisch meist aus einem großen Hof, der von einem Kranz mit Nischen und Räumen in mehreren Etagen umgeben war. Daran angebunden war der Bazar beziehungsweise die Bazarstraße für den Detailhandel. Im Unterschied zu den Passagen sind Chan und Bazar auch Teil des öffentlichen Straßennetzes und auch zugänglich für Karren und Tier. Ebenso charakteristisch sind die offenen Verkaufsstände des Bazars, welche sich in den Passagen als verglaste jedoch geschlossene Ladenfronten darstellen. Vor den Ständen läuft meist eine gemauerte Estrade, eine Art Podest, das zum Feilschen und Auslegen der Ware dient. Wie bereits beschrieben, war historisch gesehen der Bazar der einzige Ort für Konsum in der islamischen Stadt, in dieser Rolle auch vergleichbar mit den europäischen Marktformen. Beide sind streng nach Gewerben und Zünften genossenschaftlich geordnet und waren unentbehrlich für die Stadt.⁶⁷

Eines der Zentren der orientalischen Bazare ist Isfahan im Iran. Dort befindet sich auch der im 17. Jahrhundert errichtete *Qeysarriyeh Bazaar* (auch „Große Bazar von Isfahan“), der längste Bazar der Welt. Dieser bildet mit seinen verzweigten Bazarstraßen ein fast zwei Kilometer langes weitläufiges Straßennetz im Herzen der Altstadt und verbindet neben dem kommerziellen Angebot öffentliche, kulturelle und religiöse Einrichtungen.⁶⁸ Ein weiteres Beispiel in Isfahan ist der *Bazar Honaar* aus dem Jahr 1710. Dieser durch Kuppeln auf Kielbögen gedeckte Bazar, misst in etwa 220m und verläuft nördlich angrenzend an eine Medrese und an eine Karawanserei. Der Grundriss ist vergleichbar mit dem einer Passage.⁶⁹

67) Vgl. Geist S. 41,42

68) Wikipedia f

69) Vgl. Geist. S. 42,43

2.3. Markthallen, Bazar & Warenhäuser

Ein weiterer zu den Passagen verwandter Bautyp ist die mittelalterliche Markthalle, der *Marché couvert*. Diese besteht traditionell in Frankreich in seiner ursprünglichen Form aus einem Längsraum, gebildet von einem Holzdachstuhl, der von Holz-oder Mauerpfeilern getragen wird. Darin ließen sich die Kaufleute mit ihren Ständen nieder. Ein Beispiel hierzu ist der *Ferrière-sur-Risle*. Diese Form des überdachten Marktes findet sich bis ins 17. Jahrhundert. Sofern es der städtische Kontext nicht zuließ die Markthalle auf einem Platz zu situieren, wurden diese auch in Häuserfronten integriert. Ein Beispiel sind *Les Halles Richelieu* von 1630 in der Stadt Richelieu. Führt man einzelne Markthallen zu einem neuen Ganzen zusammen, so wie beispielsweise beim *Foire Saint Germain* - einer Messe vor Paris, lassen sich bereits Analogien zur Passage erkennen. Das Erzeugen eines geschlossenen und linearen Raumes, die Gassen beiderseits gesäumt mit Pfeilern und dazwischen Warenauslagen sowie dem Licht von oben.⁷⁰

Seit dem Mittelalter gab es Wochenmärkte mit Lebensmitteln, einen Jahresmarkt mit allmöglichen Waren und Messen für den Großhandel. Die Messen splitteten sich im Laufe der Zeit in Spezialmessen auf, bei denen kaum mehr gehandelt wurde und welche sich im 18. Jahrhundert in reine Mustermessen wandelten. Die bereits 1462 gegründete *Foire Saint Germain* nahe der Kirche *Saint Suplice* war die bekannteste französische Messe und bildete auch den gesellschaftlichen Vorläufer des *Palais-Royal*. Sie bestand im 18. Jahrhundert aus 20 zweigeschossigen *Carrés*, in einem hippodamischen Raster angeordnet und jede Allee war nach dem jeweiligen Gewerbe benannt. Heute erinnert noch der Anfang des 19. Jahrhunderts errichtete *Marché St. Germain* von dem Architekten *Jean-Baptiste Blondel* an die alten *Carrés* der Messe.⁷¹

Mit der einsetzenden und fortschreitenden Industrialisierung Ende des 18. Jahrhunderts erkannte man das Bedürfnis nach einer Neudefinition der Gestaltung von Geschäftsräumen. Man kam zu der Auffassung, dass der Markt nicht mehr als ein Ort konzipiert werden durfte, der sich an die Gegebenheit der Stadt anpasste, sondern, dass er als eine Einheit gesehen werden musste, die sich isoliert einer anderen Art von Handel widmete. Das Prinzip des antiken Marktes, um einen zentralen Hof als Art Peristyl organisiert, wurde mit dem Prinzip der von Bögen oder Arkaden geprägten Straße verbunden. Öffentliche Architekturwettbewerbe dieser Zeit zum Thema Messe oder Markt zeigten einerseits die Rolle von Arkaden- und Kolonnadensystemen als Verbindungselemente verschiedener Kompositionen sowie die funktionale Logik dieser Gebäude basierend auf einer definierten Verkaufszelle als Grundelement.⁷² Um 1800 entwickelte *Jean-Nicolas-Louis Durand* eine Vielzahl von Entwürfen für Märkte und Messen, jedoch wurde keiner davon realisiert. Darin zeigte sich auch inspiriert von den Bazaren sein Systematisierungsprinzip, welches auch spätere Architekten beeinflusste.⁷³

Ein gebautes Beispiel in diesem Zusammenhang in Paris ist die *Rotonde du Temple am Marché du Temple* von dem Architekten *Pérard de Montreuil*, welche 1781 realisiert wurde. Dies war ein ovales Gebäude mit zweigeschossigen umlaufenden Arkaden im Erdgeschoss und dahinter liegenden Läden.⁷⁴ 1811 wurde der Markt durch vier hölzerne Pavillons, den *Halle au vieux linge*, vom Architekten *Jacques Molinos* erweitert. Gegen 1860, in der Haussmann'schen Epoche, entschied man sich die Holzbauten durch Pavillons aus Eisen, Glas und Ziegel von dem Architekten *Jules de Mérimodol*

70) Vgl. Lemoine S. 16,17

71) Vgl. Geist S. 76,77

72) Vgl. Lemoine S. 20

73) Vgl. Geist S. 77,78

74) Vgl. Lemoine S. 21



Abbildung 17:
Halles Centrales



Abbildung 18:
Warenhaus: Grand magasin du
Bon Marché

75) Vgl. Wikipedia g

76) Vgl. Geist S. 66

77) Vgl. Wikipedia h

78) Vgl. Geist S. 67,78

79) Vgl. ebd. S. 67,81,82

ersetzen zu lassen.⁷⁵ Ein zweites Beispiel sind die heute nicht mehr existenten *Halles de Paris* (oder auch *Halles Centrales*) im Zentrum von Paris. Diese Marktallen wurden von *Victor Baltard* um 1860 errichtet und bauten auf dem Prinzip des zuvor erwähnten *Marché du Temple* auf. Dieser nutzte ein System von Passage als Organisationsform um seine Baublöcke anzuordnen. Des Weiteren richtete er die Zwischenräume nach dem bestehenden Straßennetz aus und überdachte diese mit einer Satteldachkonstruktion bestehend aus Eisen und Glas.⁷⁶ Der Markt beziehungsweise die Pavillons wurden letztlich in den 1970ern abgerissen.⁷⁷

Die Ladenpassage ist eine Form den Detailhandel zu organisieren. Parallel dazu entwickelten sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Bazare in Paris, die ebenfalls dem Detailhandel gewidmet sind, sowie das *Magasin de Nouveauté*, welches später in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts zum Warenhaus überging. All diese Bauten entwickelten sich aufgrund des Trends hin zu einer Konzentration der Waren an einem Ort. Während die Passage den straßenartigen Zusammenschluss von Läden darstellt, besteht der Bazar aus verschiedenen Höfen oder Sälen mit überdachten Lichthöfen und mehrgeschossigen umlaufenden Galerien. Sie sind wie Passagen in bestehende Bebauungen integriert, besitzen jedoch trotz mehrerer Zugänge zum Unterschied keine wirkliche Verkehrsfunktion. Die Anordnung offener Verkaufsstände um einen Lichthof sowie eine Breite des Sortiments sind Parallelen, die sich auch im Warenhaus wieder spiegeln. Bei den Bazaren gebührt London der Vorrang vor Paris, bei Passagen umgekehrt.⁷⁸ Eine Auswahl von Pariser Bazaren finden sich im Passagen-Index.

Das *Magasin de Nouveauté* ist das vergrößerte Modewarengeschäft des 18. Jahrhunderts mit vielen Räumen, mehrere Etagen und einer Vielzahl von Angestellten. Nachdem das erste *Magasin*, das *Pygmalion*, 1793 in der *Rue Saint-Denis* eröffnet wurde, finden sich um 1850 ca. 400 dieser Geschäfte in Paris. In der Regel fingen alle *Magasins de Nouveauté* als Läden an, die sich dann sukzessive zu *Magasins* vergrößerten. Trotz bereits existierender Department Stores in Manchester und Liverpool aus den 1830ern gilt *Aristide Boucicaut* 1852 als Erfinder des Warenhauses und sein *Le Bon Marché* als erstes der Geschichte. Es war sozusagen der Gemischtwarenladen ins Riesige gesteigert, der alle Branchen unter einem Dach vereinte und wo neue Geschäftsprinzipien gegolten haben: Schnelle Zirkulation von Kapital und Ware, liegendebliebene Ware wird reduziert, freie Besichtigung, kein Kaufzwang, Umtauschmöglichkeit sowie fixe Preise. Das Warenhaus ist für eine breite Masse aller sozialen Schichten entwickelt und gilt nicht mehr den Passanten oder nur für privilegierte Klassen. Es gilt der Grundsatz großer Umsatz und kleine Preise. Die Gründe für diesen Wandel liegen neben gesellschaftlichen auch in industriellen beziehungsweise wirtschaftlichen Entwicklungen: fortschreitende Industrialisierung, Typisierung der Ware, einheitliche Preisbildung, großer Kapitalbedarf, schneller Warenumsatz, etc. Die Überproduktion schafft Konkurrenz, Preisdruck und Zwang und fordert schnelleren Umsatz, ein breiteres Warenangebot und damit verbunden größere Verkaufsflächen.⁷⁹



Abbildung 19:
Cour du Commerce St André



Abbildung 20:
Cité Napoléon

2.4. Passage à ciel ouvert, Cités, Cours

Wie bereits beschrieben, existiert die Passage auch in einer nicht überdachten Form, als *Passage à ciel ouvert*. Dabei gibt es auch Beispiele die dem Handel gewidmet sind, jedoch dient die Mehrheit der offenen Durchgänge der Erschließung von Wohnhäusern. Räumlich vergleichbar mit kleinen Privatstraßen oder Gassen, sind die offenen Passagen also ebenso eine Form, um blockinnere Strukturen zugänglich zu machen. Insbesondere im Zuge der Pariser Stadterweiterung im 18. & 19. Jahrhundert wurde diese Erschließungsform für große, sich in den damaligen Vororten befindliche Grundstücke verwendet. So lassen sich die meisten *Passages à ciel ouvert* in den äußeren Arrondissements finden.⁸⁰ Diese sind heute teils für den motorisierten Verkehr befahrbar. Jedoch gibt es auch Beispiele in Zentrumsnähe, welche oftmals bedingt durch die geringen Breiten, nur für den zu Fuß gehenden geeignet sind. Diese sind auch im Vergleich zu den Beispielen am Randgebiet, mehr kommerzialisiert und häufiger mit Geschäftsläden besetzt. Exemplarisch hierfür steht die *Passage de l'Ancre* im 3. Arrondissement.

Eine oftmals etwas wohlhabendere Variante der offenen Passagen ist die *Cité*. Sie ist ein Zusammenschluss mehrerer Häuser, architektonisch vereinheitlicht und die Straße versehen mit Portalen und Torhütern. Diese finden sich im dichten Stadtgebiet, wie im Beispiel der *Cité de Trévise* oder der *Cité Rougemont*, als auch in den Vororten.⁸¹ Ein zwar für den Typus nicht repräsentatives, jedoch räumlich sehr spannendes Beispiel ist die *Cité Napoléon* 9. Arrondissement, welche zwischen 1849 und 1853 von dem Architekten *Marie-Gabriel Veugny* realisiert wurde. Benannt und persönlich finanziell gefördert wurde der Bau durch den Staatspräsidenten *Charles Louis Napoléon Bonaparte*, der sich 1852 noch zum Kaiser *Napoleon III.* proklamierte. Die *Cité Napoléon* ist ein Komplex bestehend aus vier Gebäuden, beherbergt einen Grünraum und stellte damals eine Behausung für arbeitende Klassen dar. Das viergeschossige Gebäude an der *Rue Rochechouart* ragt dabei heraus. Der Grundriss ist in Längsrichtung in zwei Hälften geteilt und der zentrale ebenso viergeschossige Erschließungsbereich ist mit Stiegen, Brücken, Treppen und einem Glasdach versehen.⁸²

Bei den Pariser *Cours* handelte es sich um offene Passagen mit den Schwerpunkten Handel, Wohnen und Produktion. Diese entstanden, indem sich einzelne Pariser Unternehmer beziehungsweise Handwerker vereinigten und gewerblich geprägte Höfe und Passagen gründeten.⁸³ Diese *Cours* finden sich vereinzelt im Stadtgefüge verteilt, jedoch lässt sich ein kleines Cluster dieses Types nahe *Bastille* feststellen. Bekannte Beispiele heute für diesen Typ sind der *Cour du Commerce Saint-André* im 9. Arrondissement oder der *Cour Damoye* nahe dem *Place de la Bastille*.

Zur Vervollständigung seien auch noch *Villas* und *Squares* in diesem Zusammenhang erwähnt. Diese stellen ebenso wie die *Passages à ciel ouvert*, Formen von Straßen und oft halböffentlichen oder privaten Blockerschließungen dar. Die *Villas* finden sich vorwiegend im städtischen Randgebiet, insbesondere im Süden und Westen der Stadt. Die *Squares* sind ebenso hauptsächlich in den äußeren Arrondissements im Süden und Westen von Paris situiert.

80) Vgl. *Geist* S. 49

81) Vgl. *ebd.* S. 49,
zitiert nach *Kollof* S. 98,99

82) Vgl. *Ayers* S. 166,167

83) Vgl. *Geist* S. 50,51,
zitiert nach *Kollof* S. 98

» Aus städtebaulicher Sicht schafft die Passage in das "harte" Block- und Straßennetz einen neuen "weichen" Rundgang, der dem Luftbild entgeht, der auch dem Publikum entgeht. Die Stadt in der Stadt gibt dem Benutzer das würzige Vergnügen, den halb geschlossenen Raum zu betreten, ein Geheimnis zu verletzen und die Höhle von Ali-Baba mit den magischen Schimmern von Gaslampen zu entdecken.

Schließlich bietet die Passage in der Architektur die unerwarteten Freuden der Architektur in sich. Wie ein Kinderspiel wurden die gestalteten Fassaden nach innen gefaltet, als ob sie entlang der Straße im Freien errichtet werden sollten. Wir haben ihnen sogar eine noch vollständigere Dekoration gegeben, die die Architektur der Show genau widerspiegelt. Wenn der Passant die Straße verlässt, um anscheinend ein Gebäude zu betreten, ist er überrascht, eine neue Straße zu finden, aber in einer klimatisierten, sanitären Stadt, einer Märchenstadt, in der der Lärm der Autos abgeschafft wird, wo künstliches Licht weiterleitet. Ein blasser Baldachin beleuchtet Besucher und Waren gleichmäßig, während die Händler weit hinter ihren Fenstern in einem Glas zu schwimmen scheinen. Aladdin mit der wunderbaren Lampe präsidiert dieses Universum, das genau den verkauften Waren einen fast exotischen Glanz verleiht, der die Galerien des Großen Bazars von Konstantinopel ausstrahlt. «⁸⁴

Jean-Pierre Babelon,

Übersetzter Ausschnitt von „Une ville intérieure“

III. PASSAGE ALS TRANSFORMATIVES ELEMENT

3.1. Rolle der Passagen in der Entwicklung des Pariser Straßenraums

Die Passagen beeinflussten den Straßenraum insbesondere hinsichtlich der technischen Ausstattung. Aufgrund des stetigen Wettbewerbs der Passagen untereinander und der Buhlschaft um das Publikum ergaben sich stets Innovationen hinsichtlich der Infrastruktur. Die *Passages couverts* entwickelten sich zu einer Art Versuchslabor. So wurden in den Passagen die ersten Experimente mit öffentlicher Gas- und elektrischer Beleuchtung durchgeführt. Dies diente damals als Attraktor und Reklame und ermöglichte außerdem ein Betrachten der Schaufenster bei Nacht. Die sonst spärlich beleuchteten Pariser Straßen wurden dabei von den Passagen überstrahlt.⁸⁵ Der erste Versuch einer öffentlichen Gasbeleuchtung fand 1812 in der *Passage Montesquieu* statt.⁸⁶ In der *Passage Jouffroy* wurde erstmals in Passagen eine öffentliche Fußbodenheizung integriert, die den Besucher in kälteren Phasen ein angenehmes Flanieren bieten sollte.⁸⁷ Sowie die Passage im 19. Jahrhundert die Infrastruktur des Straßenraums beeinflusste, so war sie Anfang des 20. Jahrhunderts Vorbild für konzeptionelle und utopische Überlegungen hinsichtlich unabhängiger Verkehrsebenen beziehungsweise eigenständiger Fußgängerebenen. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts begannen sich auf Basis dessen Fußgängerzonen in Europa zu entwickeln, Straßen wo Trottoir und Fahrbene wieder miteinander verschmolzen.

Weiters kann man einen Beziehung zur Entwicklung der Trottoirs herstellen. In der Entstehungszeit der *Passages couverts* Ende des 18. Jahrhunderts gab es in Paris mit Ausnahme ein paar weniger Beispiele keine Trottoirs. Obwohl diese in der Antike bei den Römern üblich waren, verschwanden sie im Laufe der Zeit. Ein erstes Beispiel für eine Fußgängerpromenade in Paris war die *Pont Neuf* (1606) unter *Henri IV.*, welche beiderseits ein erhöhtes Niveau besaß, durch Mauer und Prellsteine abgegrenzt und mittels Treppen an den Brückenden zugänglich war - eine erste Fußgängerpromenade. Mitte des 18. Jahrhunderts wurden weitere vereinzelt Trottoirs bei vornehmeren Straßen realisiert, die jedoch kein zusammenhängendes Netz ergaben. Die alten engen Straßen in Paris boten zudem keinen Platz für die Installation von Gehsteigen. Die Straßen und Gassen waren stark verschmutzt, es gab keine Kanalisation und Kutschen und Fuhrwerke verstopften das zu eng gewordenen Straßennetz. Die Passagen jedoch waren ein Raum rein für den Fußgänger, unabhängig von den immer noch mittelalterlichen Straßenzuständen. Vereinzelt gab es erhöhte Steine, sogenannte *Bornes*, die zum Ausweichen vor den Wagen dienten. Die allgemeine Pariser Straße im 18. Jh war in der Regel mit quadratischen, flachen Steinen gepflastert. Als Kanalisation diente eine Rinne in der Straßenmitte. Im Mittelalter waren Straßen zwar ebenso verstopft, jedoch bestand der Verkehr aus langsamen Lastfuhrwerken, Reitern und Fußgängern. Im 17. und 18. Jahrhundert wurde dies durch verschiedene Kutschenformen ergänzt, wodurch sich der Verkehr verdichtete und auch beschleunigte, was die ersten Verkehrsunfälle mit sich brachte. Anhand dessen lässt sich nachvollziehen, warum die Begeisterung über die vom Verkehr ungestörten Rundgänge des *Palais-Royal* so groß war. Gemeinsam mit der *Pont Neuf*, den *Quais*, den *Tuileries*, dem *Palais-Royal*, dem ersten Abschnitt der *Rue de Rivoli*, der *Rue des Colonnes* und den Promenaden der Boulevards ergeben sie die ersten vernetzten Flächen, welche nur dem Fußgänger vorbehalten sind. Mit 1838 verschwanden die Abflüsse von der Mitte der Straße und diese erhielten einen dementsprechenden Querschnitt. Eine umfassende Sanierung mit einer unterirdischen Kanalisation, den *Égouts* und mit Trottoirs erfolgte erst später unter *Baron Haussmann* und seinem Nachfolger *Jean-Charles Alphand*. Dies war auch ein Grund, warum die *Passages couverts* zu verkommen begannen.⁸⁸

84) Zit. Lemoine S. 7

85) Vgl. Geist S. 28

86) Vgl. ebd. S. 268

87) Vgl. Canac & Cabanis S.104

88) Vgl. Geist S. 90-92

Ebenso lässt sich laut *Honoré de Balzac* bezüglich der Infrastruktur von Pariser Straßenräumen ein italienischer Einfluss feststellen. Als die Franzosen unter *Napoléon Bonaparte* Ende des 18. Jahrhunderts aufgrund des Spanischen Erbfolgekrieges in Italien waren, waren sie in Mailand angeblich über die Maßnahmen in Form der Arkaden und Kolonnaden gegen übermäßige Hitze erstaunt. Aus Bewunderung für diese Galerien gingen die französischen Planer zur Nachahmung über, auch um mit dem Problem der verschlammten Straßen durch das regnerische Klima von Paris umzugehen. Daher wurde unter *Napoléon Bonaparte* begonnen die Pracht- und Paradenstraßen, wie die *Rue de Rivoli* oder die *Rue de Castiglione* mit Arkaden zu säumen.⁸⁹ *Johann Friedrich Geist* schreibt » Passage, Arkade und Kolonnade haben gemeinsam, dass sie dem Fußgänger Schutz und Möglichkeit zum Verweilen bieten. Die Passage aber durchquert den Baublock, die Arkade säumt ihn nur, ist also eine halbe Passage, Vorläufer des Bürgersteiges, abhängig von der Straße und kein selbstständiges Gebäude wie die Passage. «⁹⁰

3.2. Rolle der Passagen in der Entwicklung öffentlicher Räume in Paris

Das Verhältnis von *Passages couverts* und öffentlichem Raum könnte man auf zwei Ebenen untersuchen. Einerseits der Beitrag der Passage in der Entwicklung öffentlicher Räume beziehungsweise der Generierung von Orten des öffentlichen Lebens und andererseits der Aspekt, dass die Passage ein (halb-) öffentlicher Raum auf privatem Grund ist. In der Geschichte öffentlicher Räume reiht sich die *Passage couvert* zwischen die Französische Revolution und der Epoche von *Hausmann* ein.

Der Ursprung öffentlicher Räume im europäischen Kontext findet sich in der Antike bei der griechischen Agora beziehungsweise dem römischen Forum. Im Mittelalter verteilte sich der ursprünglich einzige Platz der Antike auf drei Plätze: einem wirtschaftlichen Marktplatz, einem kirchlichen Domplatz und einem politischen Machtplatz. Den Höhepunkt fand die Platzidee im Barock, als Plätze architektonisch und städtebaulich als politische und kirchliche Machtzentren inszeniert wurden. Der Platz als öffentlicher Raum war schon sehr früh ein gesellschaftliches Objekt. Der Park als öffentlicher Raum hingegen war in der Regel ein privater Raum des Königs und der herrschenden Klasse. Dies änderte sich mit der Französischen Revolution, indem der Park quasi von der Bevölkerung in Besitz genommen wurde und diese zweite Idee des öffentlichen Raumes auch für die Masse errichtet wurde.⁹¹ Der in diesem Kontext vermutlich bedeutendste öffentlich zugängliche Raum war das *Palais-Royal* mit seinen Salons und Kaffehäusern. Denn dort entwickelte sich eine öffentliche artikulierte Meinung, welche später zur Französischen Revolution führte. Dabei spielte die öffentliche Meinung, als formulierte Kritik, als politischer Druck auf der Straßen eine wichtige Rolle.⁹²

Die ersten planmäßig-städtebaulichen Entwicklungen hinsichtlich öffentlicher Räume in Paris finden sich Ende des 16. Jahrhunderts. *König Henri IV.* veranlasste die ersten Planungen in Paris, die erstmals mit dem *Place Dauphine*, mit der *Pont Neuf* und den *Place Royale* in Viertel *Marais* öffentliche Freiflächen anboten. Unter *Ludwig XIV.* folgten unter anderem der *Place des Victoires* und der *Place Vendôme*. Ebenso wurden in dieser Zeit die Stadtwälle abgetragen und die erste Baumreihen gepflanzt, die Geburt der *Boulevards*. Während *Ludwig XV.* entstand der von *Pierre Patte* gestaltete *Place de la Concorde*. Dieser lieferte auch im Zuge des Wettbewerbes zum *Place de la Concorde* 1765 einen ersten Plan für die Gesamtstadt Paris, gespickt mit Plätzen beziehungsweise Platzfolgen, Foren und größeren Verkehrsachsen - ein erstes städtebauliches Raumkonzept. Dessen Nachfolger *Ludwig XVI.* war verantwortlich für den *Place de l'Odeon* sowie unter seiner Regentschaft die *Déclaration du Roi sur les alignements et ouver-*

89) Vgl. Balzac: *Ce qui Disparait de Paris*

90) Zit. Geist S. 52

91) Vgl. Haerle

92) Vgl. Geist S. 87,88

tures des Rues de Paris herausgegeben wurde, eine Verordnung die sich auf Gebäudehöhen, Straßenbreiten, Bebaubarkeit von Grundstücken und dergleichen bezog.⁹³ Natürlich waren Straßen seit Beginn auch Teil des öffentlichen Raumes und multifunktionale hybride Orte, die nicht ausschließlich dem Verkehr gewidmet waren. Im Straßenraum wurde verkauft, gearbeitet und gehandelt. Jedoch erhielt die Straße mit der Französischen Revolution eine neue Konnotation.

Rainer Schaper schreibt hierzu » An diesen wenigen Jahrzehnten einer Passagenmode hat die aus der großen Revolution hervorgegangene Bürgerklasse mitgewirkt, die das Interesse an Verkauf und Präsentation von Waren mit dem ausdrücklichen Wunsch nach Selbstdarstellung in luxuriös gestalteten öffentlichen Räumen verband. Es entsteht eine neue Öffentlichkeit, ein Durcheinander vorher streng getrennter Stände auf engstem städtischem Raum, in dem die Passagen zum ersten Träger des öffentlichen Lebens avancieren. «⁹⁴

Die *Passage couvert* bildete also infolge der Revolution eine erste aufwendig gestaltete, überdachte Konsumstraße, welche sich als öffentlicher Raum auf privatem Grund verstand. In ihrer Entstehungszeit, als diese verstärkt Orte der aufblühenden Luxusindustrie und Mode in der Umgebung des *Palais-Royal* bildeten, waren sie ein Raum der *Bourgeoisie*. Ein wohlhabendes bürgerliches Publikum, das aus der Revolution resultierte. Sie boten die Möglichkeit Luxuswaren zu bewundern und zu kaufen und gaben ebenso Raum, um zu sehen und gesehen zu werden. In Folge dessen generierten sich auch neue Menschentypen, wie beispielsweise der *Flaneur*, der *Bohème* oder der *Boulevardiers*.⁹⁵ Der Architekt *Christoph Haerle* beschreibt hierzu noch einen weiteren zentralen Aspekt. Denn das entstandene Bürgertum, insbesondere der *Bourgeois*, sah sich als Mit-Besitzer von öffentlichem Raum und dadurch ergab sich eine Identifikation der Bürger mit dem *Espace Public*.⁹⁶ Entscheidend für das Funktionieren einer *Passage couvert* war auch ihr Verständnis für die Schaffung von Öffentlichkeit und Publikumsfrequenz, sprich ihre Attraktivität. Daraus ergab sich auch mit der steigenden Zahl an Pariser Passagen ein Konkurrenzkampf um Publikum. Entweder wurde bereits bei der Standortwahl auf Attraktoren in der näheren Umgebung geachtet oder man schuf sie selbst.⁹⁷ So finden sich bei einigen Passagen beispielsweise Theaterzugänge. Mit der *Passage de l'Opera* existierte ein Beispiel, welche die Oper vom *Boulevard des Italien* aus erschloss. Der Erbauer der *Passage des Panoramas* *James Thyer*, errichtete gleichsam mit der *Passage* die ersten Panoramen in Paris. Man könnte also zusammenfassend behaupten, dass die *Passage couvert* in ihrer Entwicklung eine idealisierte Straße als öffentlichen Raum inszenierte, indem sie Qualitäten einer urbanen Straße in einem liberalisierten-kapitalistischen Raum destillierte und mit einem Glasdach umschloss. Dadurch wurde es ermöglicht, die Straße als neuen öffentlichen vom Verkehr ungestörten Konsumraum zu begreifen, auch wenn dies erst wieder nach dem zweiten Weltkrieg in Form der heutigen Fußgängerzonen stattfand.

Zuvor, mit *Napoléon III.* und *Haussmann*, folgte durch monumentale Straßenzüge ein starkes Zelebrieren von Macht im öffentlichen Raum und damit auch eine Umformulierung der Bedeutung und Konnotation des öffentlichen Raums. Bis dahin war der öffentliche Raum ein Ort der Versammlung, danach folgte ein Paradigmenwechsel und der Aufenthaltsort wurde zu einem quasi Ausgangspunkt. Ein Beispiel hierfür ist der *Place de l'Etoile* am Ende der *Champs-Elysées*, welcher keine Aufenthaltsqualitäten mehr besitzt. Dafür gewann die Straße, die Lineare, die Machtachse an Bedeutung, etwas das den öffentlichen Raum bis nach dem Zweiten Weltkrieg prägte.⁹⁸

93) Vgl. *Geist* S. 253

94) Zit. *Schaper* S. 21

95) Vgl. *ebd.* S. 33

96) Vgl. *Haerle*

97) Vgl. *Geist* S. 29

98) Vgl. *Haerle*

Exkurs: Überdachte Straßen



Abbildung 21: Portici di Bologna

Die Typologie der überdachten Straße geht im europäischen Kontext zurück in die Antike zur griechischen Stoa sowie zu deren römischer Übersetzung. Neben überdachten antiken Säulenstraßen in den römischen Provinzen finden sich diese auch in Rom selbst. Nach dem Brand 64n.Chr. nutzte Kaiser Nero die Gelegenheit um das Stadtbild architektonisch zu verändern und das Straßenprofil breiter zu gestalten. Dies missfiel jedoch den Bürgern, die ihre engen kühlen Gassen mit dem Schatten vermissten und deswegen wurden *Portici* in ausgewählten Straßenzügen integriert.⁹⁹ Ein Beispiel, welches die Arkadisierung gesamter Straßenzüge demonstriert.

Von Italien aus verbreiteten sich die überdachten Straßen in Europa und wurden bereits früh zu einem prägenden städtischen Element. Es finden sich Beispiele auf der Iberischen Halbinsel, in den alpinen Regionen Zentraleuropas sowie nördlich der Alpen.¹⁰⁰ Ein charakteristisches Beispiel aus dem Mittelalter stellen die *Portici di Bologna* dar. Diese führen unter anderem vom Stadtzentrum weg über die *Via Urbana*, die *Via Saragozza* und die *Via di San Luca* über 6km zu dem

Bergheiligtum der *Madonna di San Luca*.¹⁰¹ In seinem Buch „Straßen für Menschen“ liefert *Bernhard Rudofsky* hierzu eine genauere Erläuterung und hebt dabei die Bedeutung der Überdachung gegenüber Hitze und Schlechtwetter hervor. Ebenso beschreibt er in diesem Kontext neben der klimatischen auch die soziale Bedeutung, indem er den sozialräumlichen Aspekt des Treffpunkts zu gewissen Tageszeiten darstellt.¹⁰²

Der Ursprung der *Portici di Bologna* liegt in einem frühem Universitätsbetrieb im 12. Jahrhundert, wo keine universitären Gebäude und Grundstücke zu Verfügung standen. Darum hielten Professoren Vorlesungen in ihren privaten Räumlichkeiten ab oder mieteten sich in Räume oder Gebäude ein. Die *Portici* fungierten dadurch auch als Korridore dieser Wanderuniversität. Im 13. Jahrhundert als Bologna zu einer wichtigen Studentenstadt mit über 10.000 Studenten angewachsen war, wurden die Bürger von den Stadtvätern überzeugt, ihre Häuser mit Arkaden zu säumen und dadurch ein zusammenhängendes Dach für Fußgänger zu errichten. Auch die kürzlich errichteten Universitätsgebäude folgten der Logik und errichteten *Portici*.¹⁰³

Ein weiteres spannendes stadtmorphologisches Beispiel ist die Stadt Bern, welche sich im Stadtzentrum ebenso durch überdachte Wandelgänge charakterisiert. Die ursprünglich vorgelagerten Bänke, Buden sowie Kellerzugänge wurden zwischen dem 15. und 17. Jahrhundert sukzessive mit größeren Gebäuden überbaut, jedoch wurde der Bereich vor dem ursprünglichen Haus freigelassen und überdacht.¹⁰⁴

Eine weitere Form einer gedeckten Straße sind Marktstraßen in unterschiedlichen Formen und Kulturen, teils permanent und teils temporär überdacht. Abseits der europäischen Beispiele sind laut *Rudofsky* insbesondere Asiaten und Afrikaner talentiert Straßen anziehend zu machen. So schreibt er » In Länder, in denen der Schatten zu den unveräußerlichen Rechten von Mensch und Tier zählt, wo Architektur, Gartenkultur und Kleidung zusammenwirken, um die warme Jahreszeit mehr zu einem Vergnügen als zu einer Qual zu machen, ist die Idee überdachter Straßen uralter Abkunft. «¹⁰⁵ Herausgegriffen hierzu im afrikanischen Raum sind die marokkanischen *Souks*, kommerzielle Viertel in einer Stadt die einer Bazarstraße ähneln. Der *Bazar* ist dabei das orientalische Sammelwort für jede Art von Kaufstraße.¹⁰⁶ Der Straßenraum war ursprünglich mit einem Gitterwerk aus Schilfrohr und gewebten Matten gedeckt, die ein gefiltertes Sonnenlicht im Straßenraum erzeugten.¹⁰⁷ Aufgrund der Brennbarkeit finden sich heute größtenteils Markisen aus unbrennbaren Materialien sowie Konstruktionen aus Beton und Metall, die jedoch die ursprüngliche Tradition spiegeln.¹⁰⁸ Des weiteren sind Bazarstraßen oft mit beweglichen Dächern versehen, mit Sonnensegeln die den Straßenraum temporär überdachen. Diese finden sich auch in Spanien, genannt *Toldos*, welche auch ein Erbe aus der maurischen Zeit darstellen.¹⁰⁹ Die *Toldos* gibt es auch heute noch in spanischen Einkaufsstraßen während den heißen Monaten. Ähnliche Strukturen gibt es auch in Asien. Exemplarisch ist hier Japan, wo sich Straßenzüge finden, die temporär mit Papier und Bambus oder mit Sonnensegeln überdacht waren.¹¹⁰

Auch in Paris finden sich einzelne Beispiele überdachter beziehungsweise arkadisierten Strukturen. Heute sind zum Beispiel die *Rue de Colonne*, *Rue de Castiglione*, *Rue de Rivoli* sowie der *Place de Vosges* in Paris mit Arkaden gesäumt. Auffallend dabei, dass alle Beispiele aus einem gewissen Herrschafts- oder Repräsentationsanspruch entstanden sind.

Die *Rue de Castiglione* und *Rue de Rivoli* sind auf *Napoléon Bonaparte* zurückzuführen, die laut *Honoré de Balzac* auch einen wichtigen italienische Einfluss besitzen.¹¹¹ Neben dem Ziel die Straßen zu architektonisch einheitlichen Prachtstraßen zu erzeugen, wollte man damit auch der Problematik der verschlammten Straßen im regnerischen Pariser Klima antworten. Die 1791 eröffnete *Rue de Colonne* besitzt laut *Bertrand Lemoine* Säulen im toskanischen Stil.¹¹² Der *Place de Vosges* aus dem 17. Jahrhundert ist ein mit Arkaden umgebener, im Stile der italienischen Renaissance gehaltener, quadratischer Platz inmitten von Stadtviertel *Marais*. Dieser wurde per Anordnung von König *Henry IV.* errichtet und war es der erste städtische Platz in Paris.¹¹³ Anfang des 16. Jahrhunderts errichtete der Architekt *Fra Giocondo* die *Pont Notre-Dame*, eine Brücke die beidseitig mit arkadisierten einheitlichen Häusern bebaut war. Diese wurden bei gewissen königlichen Einzügen nach Paris temporär überdacht und zu städtischen Festräumen umgestaltet.¹¹⁴ Diesen realisierten Exemplaren stehen auch nicht vollendete Ideen gegenüber. 1866 entwarf der Architekt *Hector Horeau* einen Vorschlag zur Überdachung des Boulevard mit einer Stahlkonstruktion in Paris.¹¹⁵

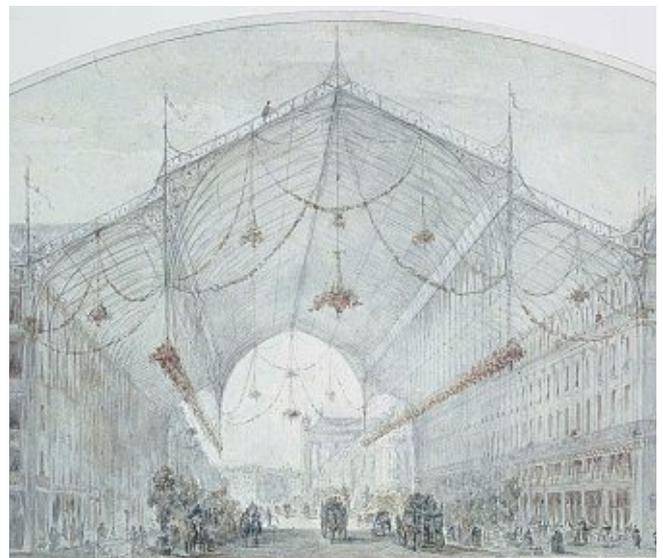


Abbildung 22: Hector Horeau

99) Vgl. *Rudofsky* S. 77-79; 100) Vgl. *ebd.* S. 92; 101) Vgl. *ebd.* S. 63; 102) Vgl. *ebd.* S. 68; 103) Vgl. *ebd.* S. 70; 104) Vgl. *Divor* S. 122; 105) Zit. *Rudofsky* S. 199 106) Vgl. *Rudofsky* S. 199; 107) Vgl. *ebd.* S. 204; 108) Vgl. *ebd.* S. 222; 109) Vgl. *ebd.* S. 210; 110) Vgl. *ebd.* S. 207,211; 111) Vgl. *Balzac: Ce qui Disparait de Paris*; 112) Vgl. *Lemoine* S. 16; 113) Vgl. *Ayers* S.100,101; 114) Vgl. *Geist*. S. 54; 115) Vgl. *Marrey & Ferrier* S. 205.



Abbildung 23:
Passage Choiseul

IV. ELEMENTE

Charakteristisch für jede *Passage couverte* ist jener illusionistische zentralperspektivische Blick, der sich beim Betreten eröffnet. Architektonisch kann der Passagenraum in drei wesentliche Elemente zerlegt werden: Lafebene, Innenfassade und Dachstruktur. Ergänzend dazu als viertes Element, das zuvor durchschrittene Portal - eine Art Mündungsstück zwischen öffentlichem Straßen- und halböffentlichem Passagenraum. Für *Bertrand Lemoine* ist die *Passage couverte* in ihrer neoklassischen Prägung ein exemplarisches Beispiel für Variabilität. Denn im Gegensatz zum Barock, wo einzelne Elemente zu einem untrennbaren Ganzen vereint sein müssen, folgt die Passage in ihrer Raumkomposition einem gewissen Regelwerk, in dem Elemente auch variieren können, sofern sie den bestehenden Kompositionsregeln folgen. Somit können Teile partiell oder ganz modifiziert werden, ohne die Architektur der Passage entscheidend zu verändern.¹¹⁶ So wurden im Laufe der Jahrzehnte beziehungsweise Jahrhunderte stets Modifizierungen, Renovierungen, Restaurierungen und Umbauten durchgeführt. Diese erzeugen heute im 21. Jahrhundert ein vielfältiges Bild. Es finden sich perfekt einheitlich renovierte Beispiele wie die *Galerie Véro Dodat*, oder *Passage du Grand Cerf* sowie buntere Exemplare wie die *Passage des Panoramas*, *Passage Choiseul* oder die *Passage Brady*. Neben jenen architektonisch-plastischen Elementen, werden in weiterer Folge Raumprogramme, aktuelle Nutzungen sowie die Vernetzungen der Passagen in die bestehenden städtischen Infrastrukturen untersucht.

4.1. Portal

Die Eingänge der *Passages couverts* sind teils mit einem sehr aufwendig gestalteten Portal gekennzeichnet, welche sich in der Regel über zwei Ebenen, dem Erdgeschoss und dem Entresol erstrecken. Diese Pforte rahmt auch gleichzeitig den ersten Blick vom Straßenraum aus in die Passage, die den Passagenraum gemäldeartig inszeniert.

Prinzipiell gilt es zwischen Passagen mit und ohne Vorderhäusern zu unterscheiden. Heute besitzt in Paris, mit Ausnahme der *Passage Brady*, jede Passage als Abschluss beiderseits ein quergelagertes Vorderhaus, welches durch einen Durchgang oder mittels eines Vestibüls erschlossen wird. Bei den frühen Passagen, jene auf damals nicht bebautem Gelände, gab es noch mehrere Beispiele ohne Vorderhaus. Bei ihnen überwog die Öffnung als Gestaltungselement, welche das Profil des Passagenraumes wiedergab. In der Regel wurden diese jedoch später mit einem Vorderhaus vervollständigt. Ein Beispiel hierzu ist die *Passage des Panoramas*, wo anfangs der Eingang von den Panoramen flankiert wurde. Auch bei jenen mit Vorderhaus stand am Anfang der Entwicklung des Portals der einfache Torbogen als Eingang zum Passagenraum, darüber meist ein Schild mit dem Namen. Dieser einfache Torbogen ist in der Zeit des Empire mit plastischem und architektonischem Dekor versehen worden, welches bereits als Zitat an den antiken Triumphbogen gesehen werden kann.¹¹⁷ Anhand von Beobachtungen finden sich auch Beispiele mit rechteckigen Portalen, also mit geradem horizontalen Abschluss. Meist wird die Öffnung flankiert von zwei Pilastern, die ein Fries und einen oberen Abschluss tragen. Bei gewissen Einkaufspassagen finden sich auch Statuen in Nischen, beispielsweise bei der *Galerie Véro-Dodat* oder auch Karyatiden wie bei der *Galerie de la Madeleine*.¹¹⁸

116) Vgl. Lemoine S. 43

117) Vgl. Geist S. 27

118) gl. Lemoine S. 49



Abbildung 24:
Portal Passage Bourgois



Abbildung 25:
Laufebene Galerie Vero-Dodat

119) Vgl. Lemoine S. 49

120) Vgl. ebd. S. 43

121) Vgl. ebd. S. 43

Das Portal markiert auch eine hierarchische Schwelle zwischen dem öffentlichen Straßenraum und dem eigentlich halböffentlichen Passagenraum. Neben dem hervortretenden Portal definiert auch die Betitelung „Passage“ und „Galerie“ einen privilegierten Straßenraum. Erkennlich wird dies neben den Gittern zum Verschließen auch im Materialwechsel in der Fußbodenebene. Außerdem, um das Auge des Passanten zu fesseln und ihn einzuladen den Gang zu benutzen, ragen Schilder, Banner, Kalikate, Tafeln oder sogar Marquisen in die Straße und ermöglichen eine Fernidentifikation der Passage.¹¹⁹

4.2. Laufebene

Heute präsentieren sich die Böden der Pariser Passagen, je nach Standort, Publikum und auch gelegentlich kürzlich abgeschlossenen Renovierungsarbeiten in jeglicher Form von Zuständen - von frisch renoviert bis hin zu baufälligen, löchrigen Estrichen. Man könnte dies auch als Spiegelbild von Erfolg beziehungsweise dem sozialen Stand des Publikums sehen. Die Laufebene einer Passage ist normalerweise gepflastert und häufig mit Mosaiken verziert. Es vereinheitlicht den Raum, indem es durch Kontinuität und Wiederholung zu einem illusionistischen ornamentalen Motiv wird. Interessant ist, dass in den meisten Fällen die Bodenfugen entweder diagonal oder quer zur Längsrichtung ausgerichtet sind, oder wenn parallel orientiert, oft mit quergelegten dunkleren Streifen versucht wird die räumliche Tiefe zu nehmen. All dies könnte man als Ansätze interpretieren, dem Passagenraum in der Länge zu reduzieren sowie den Passanten dadurch zu einem langsameren Geh-tempo zu bewegen.

Ebenso interessant ist die häufige Existenz von zwei dunkleren Bändern am Rand, die parallel zu den Innenfassaden, etwa fünfzig Zentimeter vorgelagert sind. Diese geben dem Raum einen fiktiven Bürgersteig, der dem Verweilen des Fußgängers vor dem Schaufenster gewidmet ist. Wichtig war dabei auch das Freihalten der Laufebene. So wurde 1811 polizeilich vorgeschrieben, dass es öffentlich überdachten Passagen, insbesondere in denen wo es dunklere Bereiche gab: keine markanten Ladefronten zu errichten, keine Möbel- oder Effektdepots zu bilden, keine festen oder beweglichen Warenausstellungen außerhalb von Geschäften in öffentlichen Gängen mit einer Breite von weniger als 2,5m aufzustellen sowie eine Begrenzung der Vorsprünge auf 16cm in Gängen zwischen 2,5 -3m Breite.¹²⁰

Aufgrund teilweise unterschiedlichen Ausgangshöhen musste die Laufebene der Passage gegebenenfalls auch Niveauunterschiede ausgleichen. In Paris sind die Passagen größtenteils horizontal, jedoch gibt es auch Ausnahmen. In der *Galerie de la Madeleine* wurde der Höhenunterschied mittels einer über die gesamte Länge gezogenen Rampe bewältigt, das diagonale Fußbodenraster läuft hier in einer Ebene durch. In der *Passage Jouffroy* finden sich zwei versetzte Ebenen, welche in ihrem Verbindungsstück mittels Stufen verbunden sind, um die Kontinuität der einzelnen Passagenräume nicht zu unterbrechen. Ein Beispiel wie die *Pommeraye-Passage* in Nantes, wo ein größerer Höhenunterschied mit einer signifikanten monumentale Treppe im Herzen der Passage ausgeglichen wird, findet sich in Paris nicht.¹²¹



Abbildung 26:
Passage Choiseul



Abbildung 27:
Passage du Grand Cerf

- 122) Vgl. Lemoine S. 44
- 123) Vgl. ebd. S. 44
- 124) Vgl. ebd. S. 44
- 125) Vgl. Geist S. 23
- 126) Vgl. ebd. S. 53
- 127) Zit. ebd. S. 53

4.3. Fassade

Die Innenfassade einer Passage beschreibt eine Außenfassade im Inneren eines Gebäudes mit einigen Besonderheiten. Die zur Achse der Passage parallelen Innenwände beziehungsweise Ladenfronten werden immer als architektonisch geordnete und dekorierte Fassaden behandelt. Die Höhen unter dem Glasdach in Paris variieren zwischen 5,50m - 15m.¹²²

Die Fassade in ihrer Länge besteht meist aus einer Addition von vertikalen Modulen, die im Allgemeinen einer Ladeneinheit entsprechen und in den Achsen mittels Pilastern geteilt sind. In der Regel sind die Passagen mehrgeschossig und auch horizontal klar gegliedert. Im Erdgeschoss findet sich die Ladeneinheit mit einem Schaufenster, darüber meist ein Zwischengeschoss - ein Entresol. In diversen Passagen, wie zum Beispiel der *Passage Choiseul*, ist dieses Zwischengeschoss mit einem Halbmondfenster beleuchtet. Favorisiert wurde hierbei oft eine neoklassische Fassadengestaltung, in welcher der Torbogen die Basis bildete und das Erdgeschoss mit dem Entresol einfasste. Oberhalb gibt es in der Regel ein Band als horizontale Trennung zur Ebene im 1. Geschoss darüber, das meist mit einem kleinen Fenster ausgestattet war und eine Etage bildete, in der der Kaufmann eine Wohnung oder eine Reserve einrichten konnte. Letztlich dann findet sich der horizontale Abschluss, ein Gebälk mit oder ohne Fries oder ein einfaches Gesims. Die Addition dieser vertikalen Module definiert die Fassaden. Die kurzen Fassadenstücke, also die jeweiligen Rückseiten der Eingangsgebäude über der Durchgangsebene schließen die Perspektive und werden in die Gesamtkomposition integriert. Insbesondere bei gewölbten Dächern erhalten sie eine Sonderstellung und sind beispielsweise mit einer Loggia mit Balkon oder des Öfteren mit einer Uhr versehen.¹²³

Für den Innenausbau beziehungsweise Fassadenbau wurden meist leichte Materialien wie Holz, Gips und Glas verwendet, die tragende Schicht dahinter besteht meist aus einem Bruchsteinmauerwerk.¹²⁴ Auch fällt in den Passagen die Profilierung der Gesimse aufgrund der nicht existenten Witterung im geschützten Raum schwächer aus. Im Laufe der Entwicklung der Passagen im 19. Jahrhundert emanzipierte sich das Glasdach zu einer von der Fassade unabhängige Ebene, welche jedoch gegebenenfalls mittels der Binderabstände die Pilasteranordnung aufnimmt.¹²⁵

Die Passage und ihre Fassade möchte eine symmetrische Außenfassade sein, um den Passanten die Anonymität nicht zu nehmen. Jedoch steht diese Symmetrie im Gegensatz zu einer konventionellen Geschäftsstraße. Gleichzeitig repräsentieren jedoch symmetrische Fassaden im Außenraum einen bereits passagenartigen Charakter, wie sich am Beispiel der *Uffizien* in Florenz erkennen lässt. Die *Uffizien* bilden eine Sackgasse mit Bezug zum *Arno* und erzeugen mit dem arkadisierten Erdgeschoss eine passagenartige Raumwirkung. Verstärkt wird diese innerräumliche Wirkung durch das umlaufende Vordach.¹²⁶ *Johann Friedrich Geist* schreibt zum Thema symmetrische Straßenräume » Die Empfindung des Gegenüber, der zwei konkurrierenden Seiten, weicht der Empfindung, durch einen in einem Gebäude ausgesparten, öffentlich zugänglichen Raum zu gehen, dem zur Passage nur mehr ein Glasdach fehlt. «¹²⁷



Abbildung 28:
Dach Passage Jouffroy



Abbildung 29:
Dach Passage des Princes

128) Vgl. Geist S. 55,56

129) Vgl. ebd. S. 55

130) Vgl. ebd. S. 18-20

131) Vgl. ebd. S. 18-20

Verweis: Erläuterungen und
Quellen im Passagenindex.

4.4. Dach

In Paris existieren Passagen, wie bereits beschrieben, in zwei Formen, als *Passages couverts* & *Passages à ciel ouverts*. Für die *Passage couvert* ist die Überdachung ein charakteristisches Element. Sie umschließt den Raum, bietet den Passanten Schutz und öffnet trotzdem durch die Transparenz des Glases den Raum der Passage nach außen. Dadurch ist die Dachebene prägend für die räumliche Illusion und für die Wahrnehmung des Bautyps.

Für die Passage ist das durchlaufende Glasoberlicht essentiell, welches erstmals mit der *Passage Delorme* 1808 in Erscheinung trat. Ein erstes Beispiel eines größeren Glasoberlichtes war die sogenannte *Galerie vitrée*, das provisorische Kontaktstück zwischen den *Galleries de Bois* und den unfertigen Galerien des *Palais-Royal*. Die *Galerie vitrée* bestand aus einem hölzernen Dachstuhl, dessen Sparrenzwischenräume mit kleinen Glasscheiben geschlossen waren. Diese Konstruktion war jedoch noch sehr undicht. Erst die später im 19. Jahrhundert gefertigten Glasplatten und Eisenprofile sollten dieses allgemeine Problem lösen.¹²⁸ Bei der *Passage des Panoramas* um 1800 wurden segmentartige Öffnungen in die Dachhaut eingeschnitten. 1808 folgte dann die *Passage Delorme* mit ihrem durchlaufenden Glasdach und ihrer Eisenkonstruktion. Sie stellte einen Art Wendepunkt dar und spätere folgende Passagen übernahmen das Prinzip. Bis Ende der Restauration war das symmetrische Satteldach vorherrschend, dann begann es sich mittels technischer Innovationen zu einem spitzbogenförmigen Dach hin zu wölben. Dafür exemplarisch steht die *Galerie d'Orléans* von *Pierre Fontaine* zwischen 1828-1829, welche erstmals als Überdachung ein Glasgewölbe besaß. Bei der 1845 errichteten *Passage Jouffroy* wurde eine spitzbogenförmige Rippenkonstruktion verwendet.

Entscheidend für die konstruktive Entwicklung des Daches waren die kontinuierlichen technischen Entwicklungen hinsichtlich industriell hergestellter Glasplatten und gewalzten Eisenprofilen. Diese führten schließlich zu technisch funktionierenden Oberlichtkonstruktionen sowie sie Antworten auf die Problematik hinsichtlich Dichtung und Belüftung boten.¹²⁹ Im Laufe des 19. Jahrhundert entwickelten sich dadurch unbegrenzte Raumdimensionen. Anfänglich wurde Holz als Trag- und Dichtungselement verwendet. Dies war jedoch sehr fäulnisanfällig. Weiters waren damalige Bronzeprofile vergleichsweise kurz und teuer. Erst der Baustoff Eisen brachte adäquate Antworten und Ausführungsmöglichkeiten.¹³⁰

Konstruktiv entwickelten sich daraus zwei Typen. Die selbsttragenden Dachstrukturen bei denen Glashaut und Rippe als Träger eine Ebene bildet und den Dächern, wo die Glashaut von Längspfetten getragen wird. Gemeinsam bei beiden Typen ist der Abstand der einzelnen Rippen, die als Träger der Glasplatten fungieren und dem Maß eines menschlichen Schrittes entsprechen. Durch den ständig wachsenden Glasanteil in der Überdachung wuchs auch die Emanzipierung des Glasdachs zu einem selbstständigen Element. Auch wenn die Dachkonstruktionen im 19. Jahrhundert permanent weiterentwickelt und verbessert wurden, so waren sie nie einwandfrei und mussten stetig renoviert werden.¹³¹

4.5. Räumliche Organisation & Nutzungen

Eine *Passage couvert* bildet in ihrer räumlichen Organisation ein eigenständiges System. Dabei stellt sie in ihrem Imaginarium auch eine Art *Citta Ideale* dar, eine Struktur in der gewohnt, gearbeitet und gehandelt wird. So schreibt *Geist*, dass » im idealen die Passage kaleidoskopartig das Ganze der Stadt im Kleinen wiedergeben muss. «¹³²

Die räumliche Organisation der Passage ist ein wesentlicher Faktor für Attraktivität, Nutzung sowie für Bewegung im Raum. Entscheidend ist für die Passage auf ihrer Länge ein Maximum an Geschäftsläden unterzubringen, welche bestenfalls ein breites Warenangebot bieten. Daneben wichtig ist eine vielfältige Nutzung der Geschosse, auch Wohnen, um der Passage ein gewisses Eigenleben und stetige Frequentierung zu ermöglichen. Ebenso wichtig ist die Wahrung der Anonymität, dass der Passagenraum ein Außenraum mit Außenfassade sein muss, ein illusionistisches Mittel, um den Passanten nie das Gefühl des Innenraumes zu geben. Prinzipiell funktioniert das System der gedeckten Passage gleich wie das einer Straße mit Häusern zu beiden Seiten. Sie setzen sich aus schmalen autarken Einheiten zusammen, die durch die innere Fassade zu einem Ganzen zusammengezogen werden.¹³³

Ein spannender und auch wesentlicher Aspekt ist die klare horizontale Funktionstrennung in der inneren Organisation. Das ist natürlich direkt verknüpft mit den errichteten Geschossen. Die Erdgeschosszone ist dem Handel, der Produktion und dem Konsum gewidmet. Darüber finden sich meist der Ladeneinheit dazugehörige Räume wie Lager, Büro oder dem Händler gewidmete Wohnungen. Je nach Geschossanzahl sind diese zwei Ebenen auch architektonisch vereint. Eine allfällige dritte Etage wird in der Regel nur für Wohnen verwendet und meist durch ein Fries oder Gesims von den unteren Geschossen visuell getrennt. In Paris besitzen lediglich die *Passage des Princes* und auch teilweise die *Passage du Prado* eine Ebene. Die Mehrheit der Pariser *Passages couverts* sind zweigeschossig. Aus drei Geschossen bestehen heute die *Galerie Colbert*, die *Galerie Vivienne*, die *Passage Choiseul*, die *Passage du Grand Cerf*, die *Passage du Ponceau* und zur Hälfte die *Passage Vèndome*. Einzig die Ende des 20. Jahrhunderts gebaute *Passage des Jacobins* sticht mit ihren sechs Geschossen heraus.

Jede Passage besteht aus verschiedenen räumlichen Sequenzen, aus passageninneren Straßen aber auch teilweise aus kleineren Platzsituationen, welche meist als Verteilungsraum dienen. Der Typ einer Winkelpassage bedingt natürlich ein quasi Zentrum, wie bei der *Galerie Colbert*, der *Galerie Vivienne*, der *Passage des Princes* oder der *Passage du Prado*. Bei der *Passage du Caire* wird ein zentraler Block eingeschlossen, der einen Rundgang ermöglicht. Bei den *Passagen Bourg l'Abbe*, *du Ponceau* und *Verdeau* lässt sich jeweils ein kleiner Knick in der Laufebene erkennen. Eine der räumlich interessantesten Beispiele ist die *Passage du Grand Cerf* im 2. Arrondissement aus dem Jahr 1825. Der Passagenraum selbst besteht aus drei Geschossen. Darüber, über der Glasdachebene springt ein viertes Geschoss knapp zwei Meter zurück und kriecht dadurch einen offenen Erschließungsgang, wovon weitere Wohnungen erschlossen werden. Diese vier Stockwerke werden mittels Stiegehäusern verbunden, die in regelmäßigen Abständen eingeschoben sind. Über diesen vertikalen Erschließungsachsen verlaufen nochmals Brücken, welche die zwei gegenüber Seiten verbinden, das Glasdach schneiden und dadurch vielfältige Raum- beziehungsweise Erschließungskombinationen ermöglichen.

132) Zit. *Geist* S. 32

133) Vgl. *ebd.* S. 32,33

Verweis: Ergänzende
Informationen in Kapitel 1.11.

134) Vgl. Benjamin S. 45

135) Vgl. Geist S. 71

136) Vgl. ebd. S. 29,30

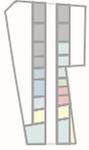
Walter Benjamin beschreibt die Entwicklung der Passagen aufgrund der Hochkonjunktur des Textilhandels.¹³⁴ Ebenso beschreibt *Geist* den Etablierung des Bautyps im Zuge des beginnenden Hochkapitalismus, in denen Produzenten von Luxusartikeln nach neuen effizienten Absatzmöglichkeiten suchten. Der Erfolg der Passagen lässt sich durch das Warenangebot kombiniert mit öffentlichen zum promenieren geeigneten Raum erklären. Wie bereits bei dem Kapitel zu Bazaren & Warenhäusern erläutert ist die Passage ein Ort des Detailhandels mit einer speziellen Ausrichtung zur Luxuswarenindustrie. Laut Mieterlisten fanden sich beispielsweise in der *Passage des Panoramas* und *Passage de l'Opera*, um 1810 und 1826 datiert, Luxusgeschäfte für Mode, Luxuswaren, Delikatessen, Bilder und Möbel.¹³⁵ Jedoch kann man anhand einiger Biografien diverser Passagen feststellen, dass gewisse Passagen abseits des Luxus dem einfachen Handel und Handwerk dienen. Dies ist auch mit der Situierung der Passage verbunden. So sind jene in der Nähe des *Palais-Royal* größtenteils dem Luxushandel gewidmet. Bei jenen die sich an der *Rue Saint-Denis* orientieren, finden sich Beispiele des einfachen Handels. Die Galerien an der *Champs Elysées* im 20. Jahrhundert sind ein gesondertes Kapitel, die sich jedoch auch vorwiegend dem Luxussegmenten verschrieben.

Allgemein gesagt, ist die *Passage couvert* in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein Ort der Luxusware und der Mode. Sie ist ein Ort des Konsums bestehend aus Gewerbe, Handwerk, Handel, Gastronomie. Weiters finden sich in einzelnen Passagen auch Bordelle, Hotels, Theater, Kabarets, Konzertsäle, Galerien, Lesekabinette, Bäder sowie Panoramen, Dioramen, Cosmoramen und dgl. Letztere zeugen auch von dem Konkurrenzkampf der steigenden Zahl der Passagen. So buhlte jede Passage in Paris um ihr Publikum und versuchte mit unterschiedlichen besonderen Einrichtungen oder Attraktoren Kunden, Frequenz und letztlich Erfolg zu generieren.¹³⁶

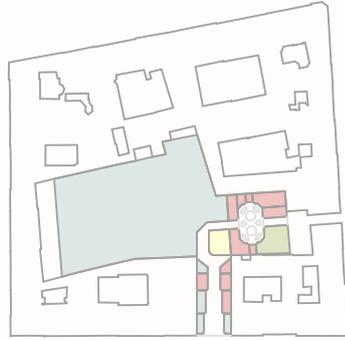
Bei Betracht der gegenwärtigen Situation könnte man, wie bereits in Kapitel 1.11 beschrieben, eine Kategorisierung anhand der Nutzungsprofile der Passagen ähnlich wie *Walter Hantschk* vornehmen. Anhand definierter Parameter wie Nutzung, Angebot, Publikum oder Frequentierung würden sich dementsprechend Kategorien bestimmen lassen. Auf den folgenden zwei Seiten wurde versucht die Nutzungssituation der Pariser Passagen im Winter 2019 festzuhalten, mit Ausnahme der Beispiele an der *Champs-Élysées*. Jedes Objekt wurde in den Monaten Dezember und Jänner vom Autor aufgesucht und dokumentiert. Die Grafiken, gezeichneten Grundrisse und eingetragenen Nutzungen sind Resultat von lokalen Beobachtungen. Sie bilden möglicherweise nicht den tatsächlichen Zustand ab und sind nicht wissenschaftlich fundiert. Dennoch vermitteln sie eine räumliche Atmosphäre und zeugen über die aktuelle Bespielung der *Passages couverts* in Paris.

Dementsprechend finden sich mit der *Passage Choiseul*, die *Passage de Panorama* oder die *Passage Brady* Beispiele mit einer hohen Gastronomiedichte und somit Gastronomiepassagen. Der höchste Anteil ist immer noch dem Handel gewidmet. Jedoch kann man anhand des angebotenen Sortiments und dem Anteil an Touristen, Tourismuspassagen wie die *Passage Jouffroy*, *Galerie Vivienne* oder Detailhandelspassagen wie die *Passage des Princes*, die *Passage du Grand Cerf* oder die *Galerie Vero-Dodat*. Außerdem finden sich Beispiele von Passagen mit einzigartigen Charakteristika wie die Dienstleistungspassage *Passage du Prado* mit ihren Friseuren oder auch die Insitutspassage *Galerie Colbert*.

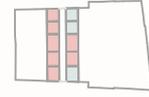
Galerie de la Madeleine



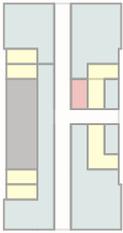
Marché de la Madeleine



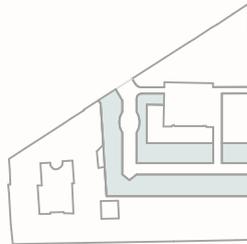
Passage Puteaux



Passage des Jacobins



Passage des Princes



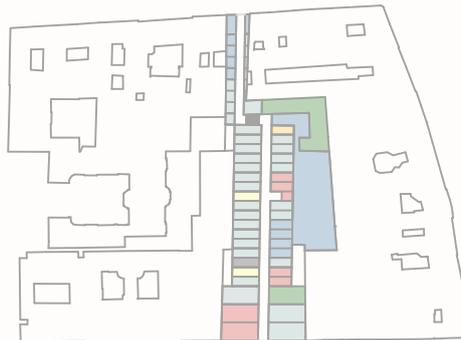
Passage Choiseul



Passage des Panoramas



Passage Jouffroy



Passage Verdeau



Legende

- | | | | | |
|--------------|---------|-------------|--------|--------------|
| Einzelhandel | Atelier | Büro | Beauty | Erschließung |
| Gastronomie | Galerie | Institution | Hotel | Ungenutzt |

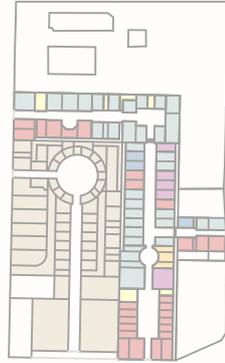
Die Grafiken, gezeichneten Grundrisse und eingetragenen Nutzungen sind Resultat von lokalen Beobachtungen. Sie bilden möglicherweise nicht den tatsächlichen Zustand ab und sind nicht wissenschaftlich fundiert.

Nutzungsdiagramme

Passage du Grand Cerf



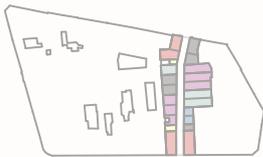
Galerie Vivienne, Galerie Colbert



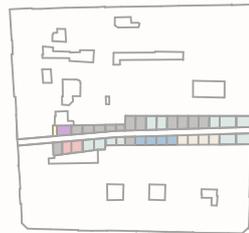
Passage Vèndome



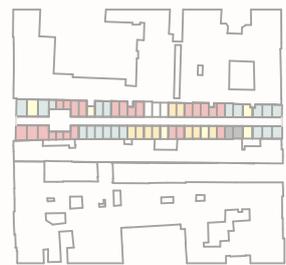
Passage Bourg l'Abbé



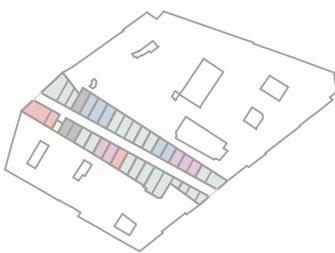
Passage du Ponceau



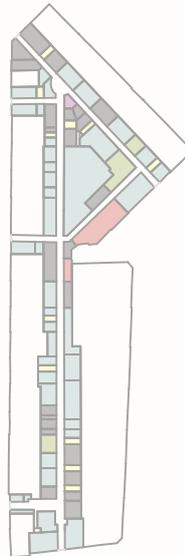
Passage Brady



Galerie Véro-Dodat



Passage du Caire



Passage du Prado



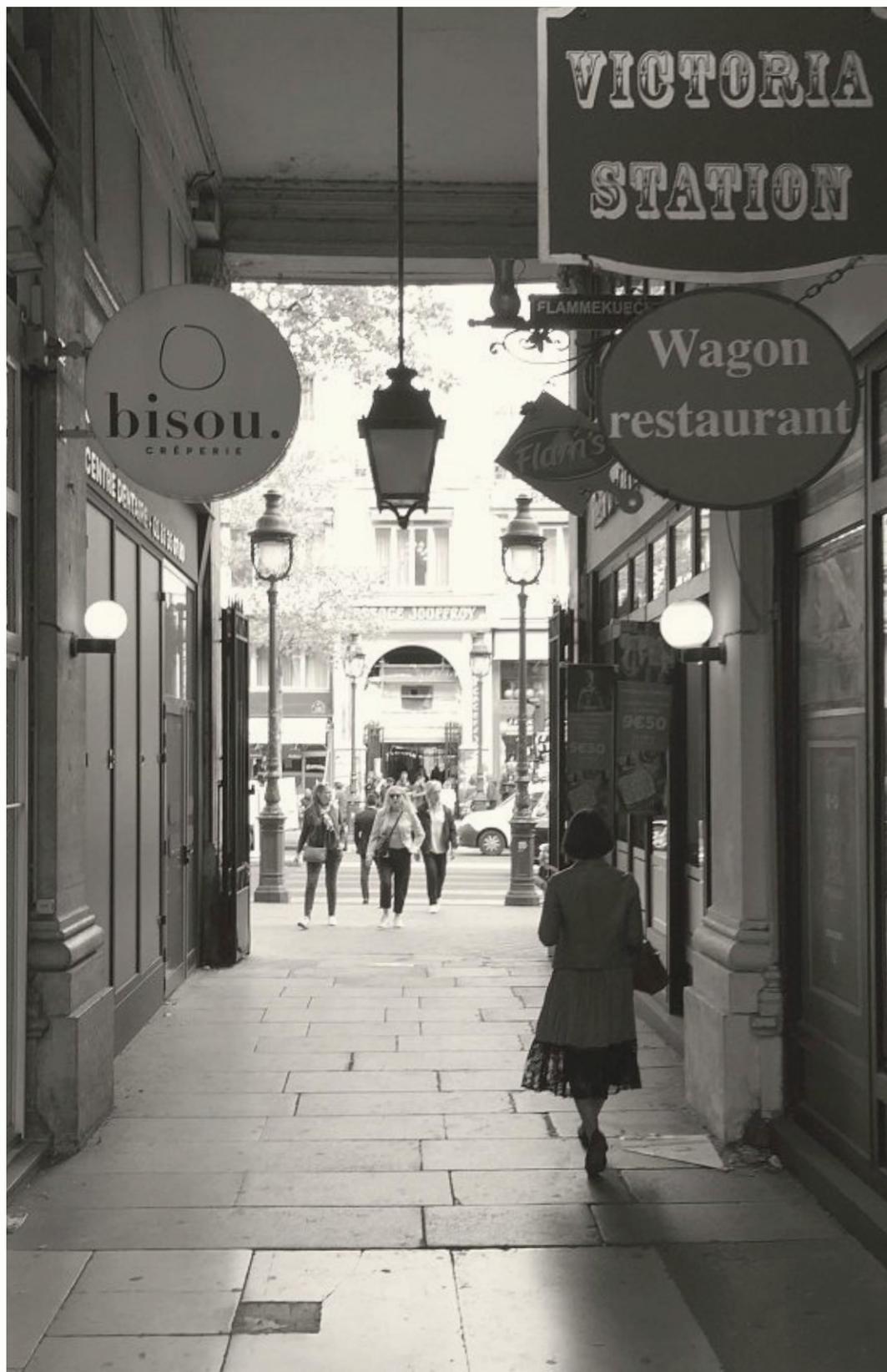


Abbildung 30:

Passage des Panoramas - im Hintergrund das Portal zur Passage Jouffroy, die den Weg der Passage alternativ zur normalen Straße weiterführt

4.6. Urbane Netzwerke

Betrachtet man die Situierung der *Passages couverts* im Pariser Stadtgrundriss lassen sich vier Cluster identifizieren. Diese neuralgischen Punkte im städtischen Gefüge, welche prägende Orte, Plätze oder Straßenzüge sind, waren Voraussetzung für das Funktionieren von Passagen und Galerien. Interessant sind in diesem Kontext auch die jeweiligen Mündungspunkte, also wo und wie die einzelnen Passagen an Straßen, Plätze oder bestehende Passagen anschließen.

Ein zentrales Cluster findet sich in der Umgebung des *Palais-Royal*, wo heute noch 9 Passagen existieren. Nicht mehr vorhanden sind unter anderem die *Passage Delorme*, *Passage Trocadéro*, *Passage Montesquieu*, welche diese Gruppierung noch stärker verdeutlichen würden. Charakteristisch ist in diesem Fall auch die vermeintliche Nord-Süd Orientierung einiger Passagen, welche aus der räumlichen Verbindung zwischen dem *Palais-Royal* und dem nördlich gelegenen Boulevard resultieren. Dabei herausstechend ist die *Galerie Véro-Dodat*, welche einen Anschluss Richtung Osten nach *Les Halles* bildet. Neben den prominenten Passagen nahe des *Palais-Royal*, wie die *Galerie Vivienne* oder die *Galerie Colbert*, finden sich eine Vielzahl teilweise stillgelegter kleiner Durchgänge in dem zweiten Bebauungsring westlich zum *Palais*, wie zum Beispiel die *Passage de Richelieu*, die *Passage Potier*, die *Passage Hulot* oder die *Passage de Beaujolais*. Lediglich letztere, gegenüber dem *Théâtre du Palais-Royal*, ist noch geöffnet und beherbergt zwei Läden und eine Bar. Ein weiteres Beispiel dieser kleinen Passagen ist die nördlich andockende *Passage de Deux Pavillons*, welche die Verbindung zur *Galerie Vivienne* und *Galerie Colbert* schlägt. Sie alle zeugen von der Anbindung des *Palais-Royal* an die Umgebung. Hinsichtlich urbaner Netzwerke sind auch *Les trois passages* ein spannendes Beispiel. Dieser Zusammenschluss der *Passage des Panoramas*, *Passage Jouffroy* und *Passage Verdeau* verdeutlicht ein alternatives Wegesystem, abseits der konventionellen Straßen. Im Cluster *Palais-Royal* sind die Passagen in einem gewissen Radius flächig um das Palais verteilt.

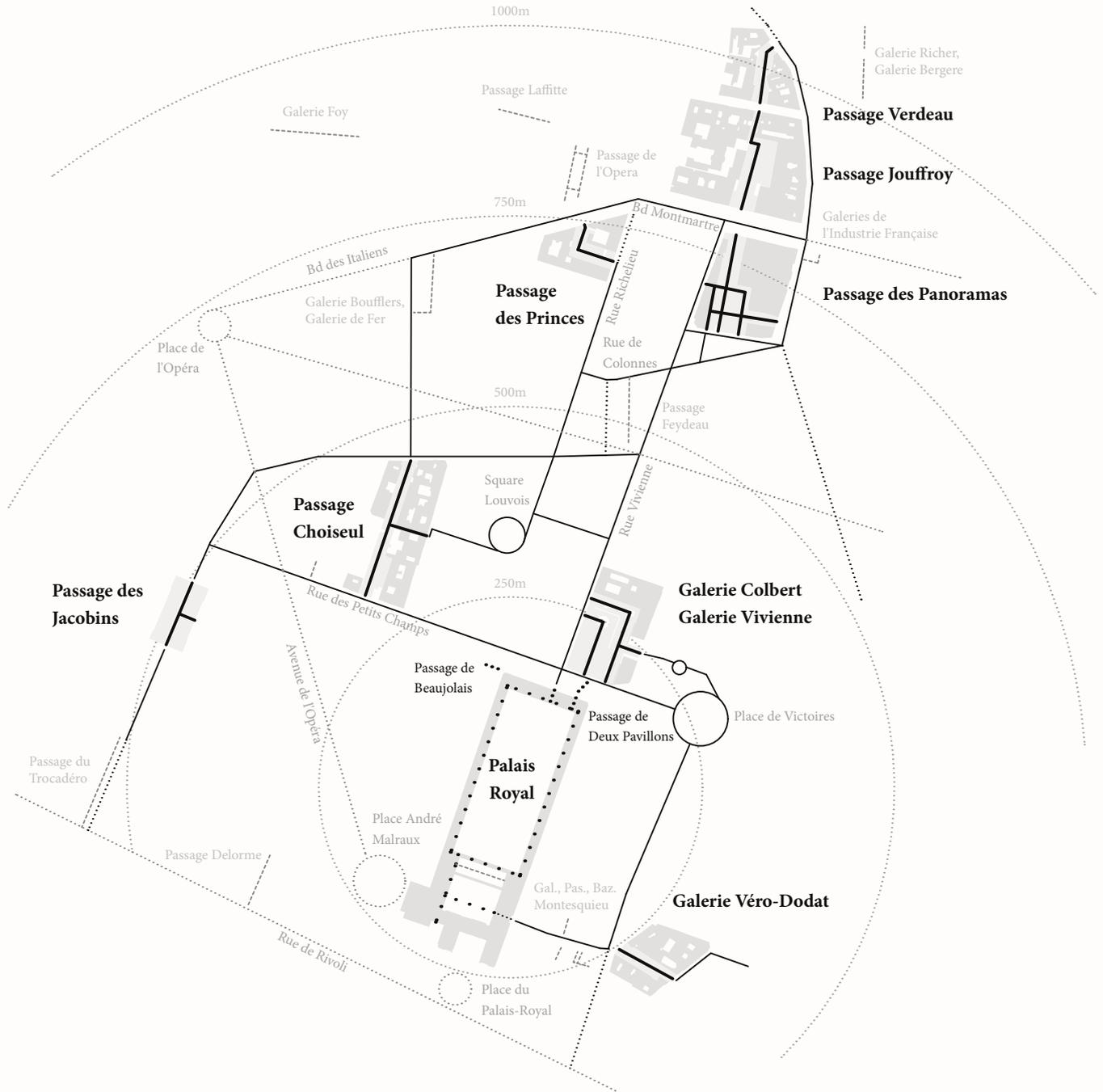
Beim Cluster *Rue Saint-Denis* hingegen konzentrieren sich die *Passages couverts* an einer stark frequentierten, ehemals wichtigen Ein- und Ausfallstraße. Heute finden sich dort die *Passage Brady*, *Passage du Prado*, *Passage du Caire*, *Passage du Ponceau*, *Passage du Grand Cerf* und die *Passage du Bourg l'Abbe*. Des Weiteren existieren dort einige Beispiel nicht gedeckter Passagen. Die West-Ost Orientierung der Objekte liegt hier an der Nord-Süd Ausrichtung der *Rue Saint-Denis*. Die Passagen ziehen sich dabei wie Fischgräten vom Rückgrat aus in die umgebende Nachbarschaft.

Dasselbe Prinzip lässt sich bei den Galerien an der *Champs-Élysées* feststellen. Als sich diese Ende des 19. Jahrhunderts zu einer Pracht- und Paradedstraße entwickelte und darauf folgend begann sich zu Kommerzialisieren, wurde hier eine Vielzahl an Galerien errichtet. Weiters finden sich auch jüngere Objekte aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Jedoch wurden einige dieser Beispiele umgenutzt, umgebaut, abgerissen oder sind heute leer stehend.

Ein kleines, räumlich undefiniertes Cluster lässt sich noch in der Umgebung der Kirche *La Madeleine* festmachen, wo sich die *Galerie de la Madeleine*, der *Marché de la Madeleine* und die *Passage Puteaux* situieren. Etwas abgeschlagen, nahe *Gare Saint-Lazare*, findet sich noch die in ein Einkaufszentrum umgebaute *Passage du Havre*.

Cluster Palais-Royal

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

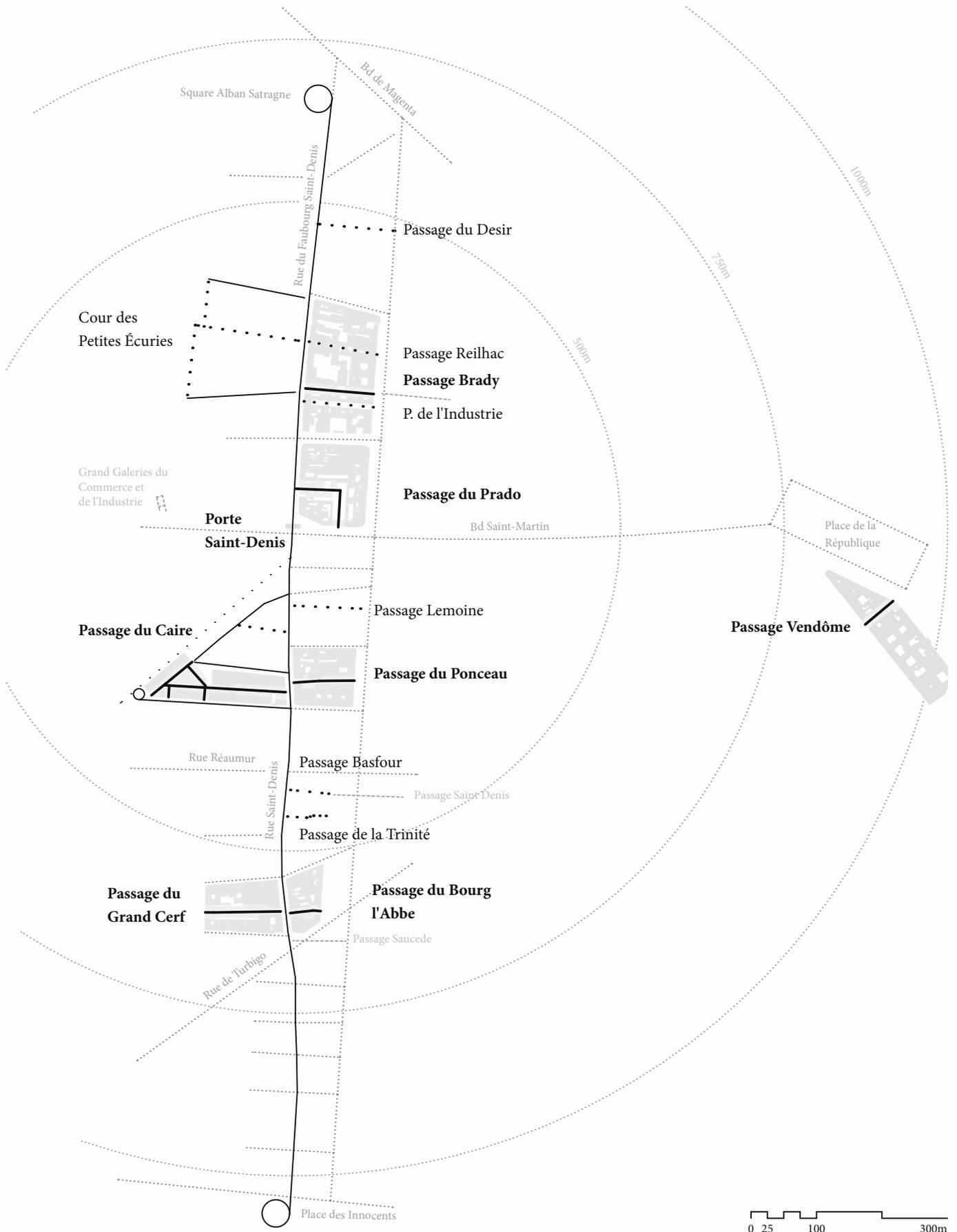


- Passage couvert
- Passage à ciel ouvert
- zerstörte Passagen
- Straßen/Verbindungen
- Plätze



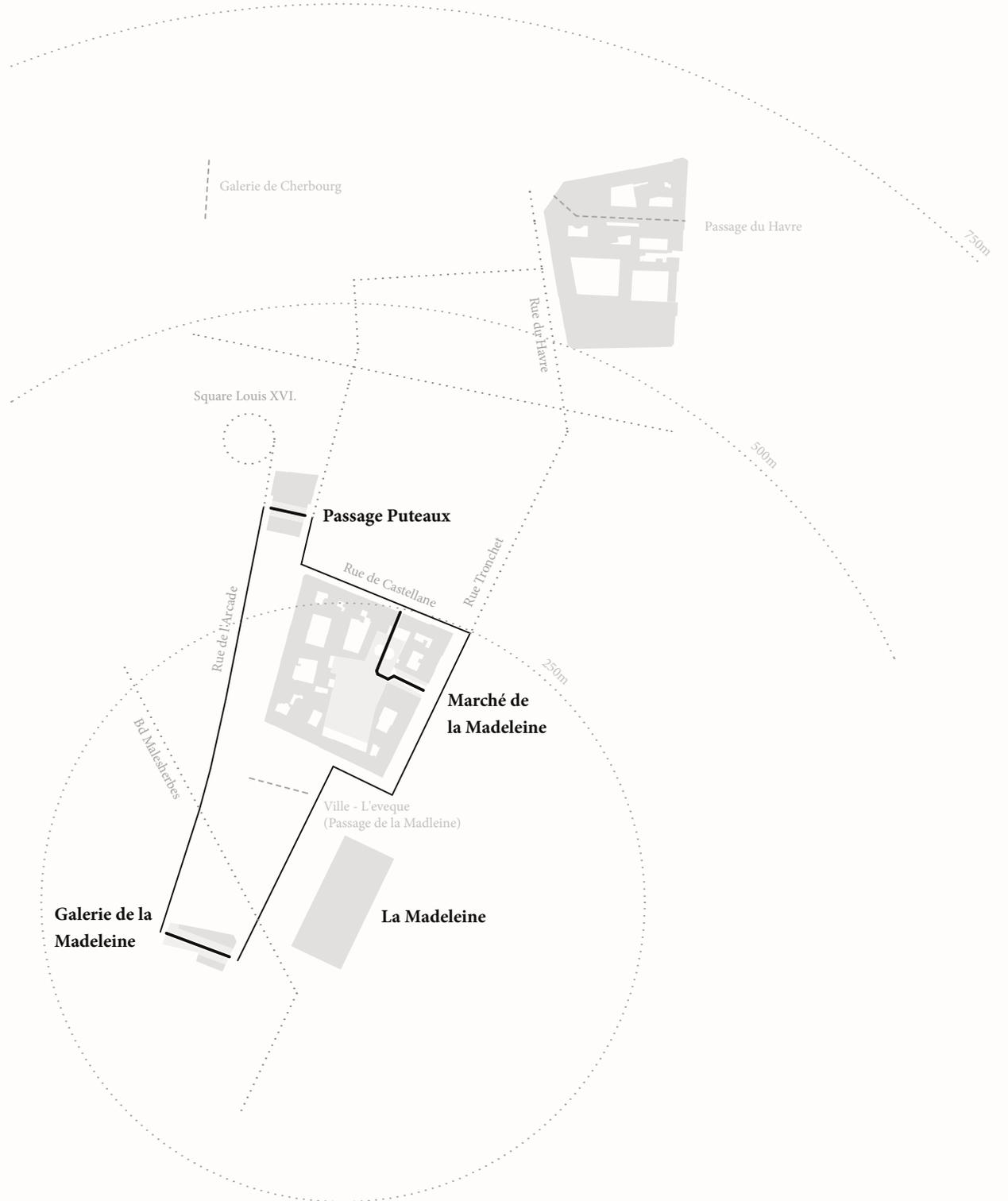
Cluster Rue Saint-Denis

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Cluster Madeleine

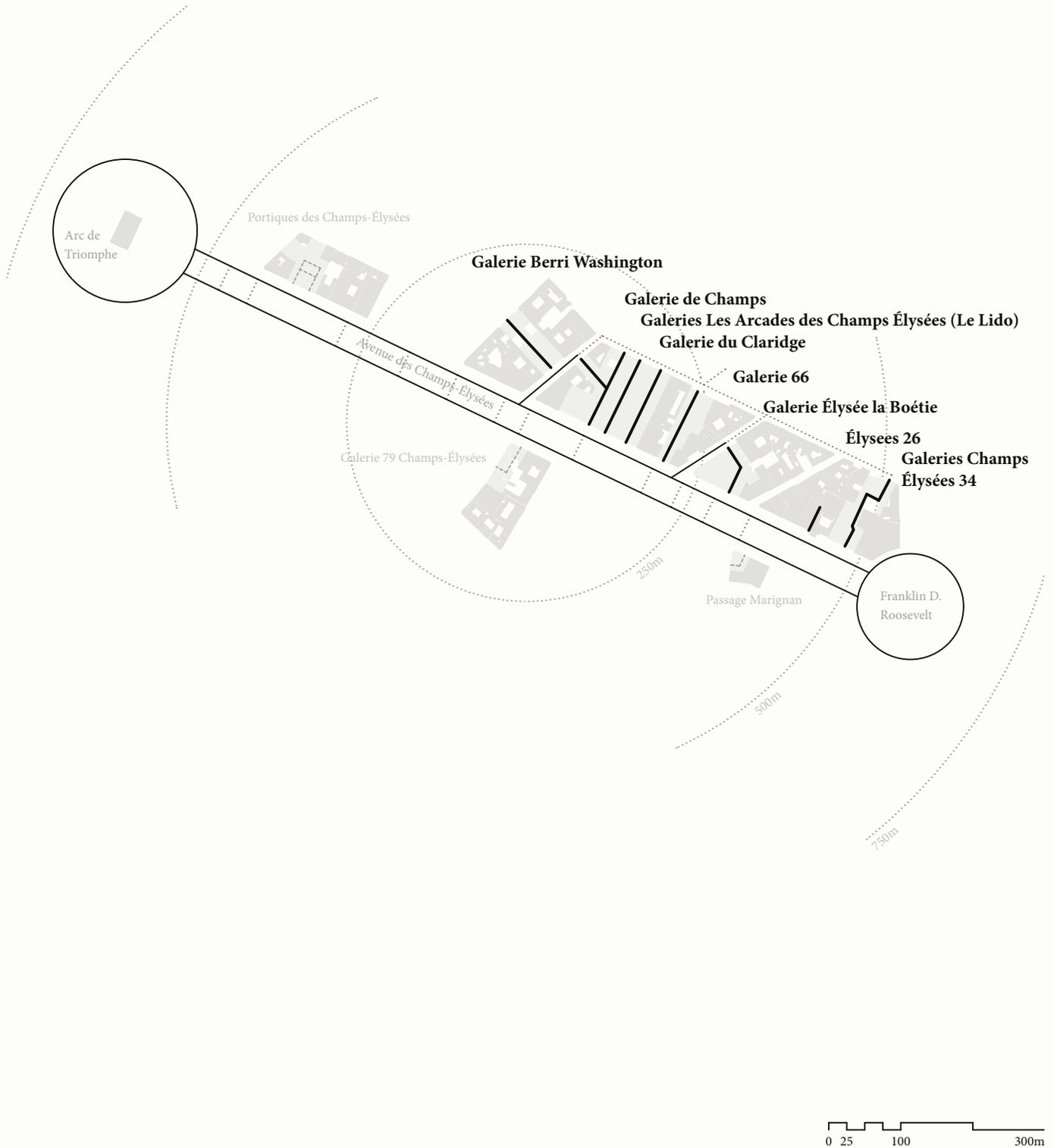
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist ~~an~~ ^{an} der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



-  Passage couvert
-  Passage à ciel ouvert
-  zerstörte Passagen
-  Straßen/Verbindungen
-  Plätze



Cluster Champs-Élysées







Passage Verdeau

Galerie Richer et
Galerie Bergere

Galerie Foy

Passage Laffitte

Passage de
l'Opera

Passage Jouffroy

Galeries de
l'Industrie Française

Grand Galeries du
Commerce et de l'Industrie

Passage Brady

Galerie Boufflers
Galerie de Fer

Passage
des Princes

Passage des Panoramas

Passage du Prado

Passage Feydeau

Passage Choiseul

Galerie de
l'Opera-Comique

Passage Saint-Anne

Passage du Caire

Passage du Ponceau

Passage des
Jacobines

Passage Colbert

Galerie Vivienne

Passage du Saumon
(Passage Ben-Aiad)

Passage Vendome

Passage du Trocadéro

Passage du
Grand-Cerf

Passage Saint Denis

Passage Delorme

Galerie de Bois
Galerie d'Orléans

Passage du Bourg-l'Abbé

Passage Saucedo

Galerie Montesquieu,
Passage Montesquieu,
Bazar Montesquieu

Passage Véro-Dodat

Passage du Pont-Neuf

Cour du Commerce
Saint-André

Passage de la Sorbonne

V. ZWISCHENFAZIT & RESÜMEE

Verstehen, Erkenntnisse und Potentiale

Basierend auf der in der Definition erwähnten Beschreibung des illustrierten Pariser Führers, resümiert *Rainer Schaper* die Elemente der Passage couvert wie folgt » die Lage und die Bauweise, Handel und Verkehr, wirtschaftliche und klimatische Bedingungen, aber auch die Bedeutung der Flanerie und die utopische Idee einer Stadt unter Glas finden hier Platz. Sie alle stellen den gesellschaftlichen Rahmen, in dem die Passagen zu einem spezifischen Phänomen ihrer Epoche wurden. Passagen und Galerien des 19. Jahrhunderts repräsentieren so einerseits die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung ihres Zeitalters, andererseits aber auch dessen Neigung deutlich, die Schattenseiten dieser Entwicklung in mehr oder weniger aufwendigen Illusionsräumen zu überblenden.[...]Die Passage war von Beginn an als ein Zwitter aus Zweck- und Illusionsraum gedacht, wobei der Zweck - der Verkauf von Detailwaren - zwischen symmetrischen Innenwänden mit plastischer Außenarchitektur installiert wurde. Die Passage ist Haus und Straße in einem und damit in Funktion und Gestalt zweideutig. « ¹³⁷

Für ein allumfassendes Verständnis des Bautyps der *Passages couverts*, sei nochmals auf die Arbeit von *Johann Friedrich Geist* und *Bertrand Lemoine* verwiesen. Wie einleitend erwähnt, wurde in diesem ersten Teil der Arbeit versucht, neben der Geschichte, der Entwicklung und dem gegenwärtigen Zustand, die architektonischen Elemente, die sozialräumliche Qualitäten sowie die städtebaulichen Aspekte näher zu erläutern. Es galt aber auch, im Zuge dieser Auseinandersetzung Erkenntnisse und Potentiale zu generieren, die für eine neuerliche, zeitgemäße Interpretation eines Straßenraumes dienen können.

Für *Dietrich Erben* » ist die Passage nicht nur als Raumtypus, sondern auch im Hinblick auf ihre historische Stellung ein Phänomen des Überganges. « ¹³⁸ Der Ursprung der *Passage couvert* ist verknüpft mit einem gesellschaftlichen und ökonomischen Wandel. Der gesellschaftliche Wandel begann mit der Französischen Revolution und den folgenden politischen Systemwechseln sowie sich verändernden Menschenbildern im 19. Jahrhundert. Damit verbunden ist der ökonomische Aspekt, der im Sinne fortschreitender Industrialisierung, Luxusprodukte auf den Markt brachte, wofür die Passage eine geeignete Absatzmöglichkeit bot. Abseits der Passagen für Luxusartikel, gab es aber auch jene für Handwerk und dem einfacheren Handel. Weiters waren *Passages couverts* auch seit jeher Orte des öffentlichen Lebens, in denen man sich traf, sich informierte, arbeitete, konsumierte oder vergnügte und wo es auch um ein Sehen und gesehen werden ging.

Die Passage holte den zu Fuß Gehenden weg von den damals stark verschmutzten und vom Verkehr überlaufenen Straßen und machte ihn zum Passanten beziehungsweise zum Konsumenten. Dieser Raum war nur dem gehenden Menschen vorbehalten und bezog sich auf dessen Maßstab. Obwohl es keinen direkten Vorgängerbau zur gedeckten Ladenpassage gibt, summieren sich in ihr teilweise eine Vielzahl von Stilen, Gebäudetypen und Bauelementen, wie beispielsweise die Arkade oder Kolonnade, aber auch der Vergleich zum Orientalischen Bazar lässt sich herstellen. In der Entwicklungszeit der Passage im 19. Jahrhundert kann man an jüngeren und späteren Beispielen auch den stetigen, bautechnischen Fortschritt beobachten, in Materialität wie auch in Bezug zur Dimension. Außerdem beeinflusste die Passage eine Vielzahl anderer Bautypen, beginnend mit Erschließungsformen beim Wohnbau, Raumorganisationstypen im Gefängnisbau bis hin zu Einkaufszentren und letztlich auch Fußgängerzonen.

¹³⁷) Zit. *Schaper* S. 17,18

¹³⁸) Zit. *Erben* S. 26

Trotz ihrer Öffentlichkeit und Fluktuität sind Passagen auch sehr autarke Orte im Stadtgefüge, die ein Bild von einer Stadt in der Stadt verkörpern. Der sich beim Betreten einer *Passage couvert* eröffnete zentralperspektivische Blick ist prägend für das Imaginarium des Bautyps. Wesentlich hierbei ist das abschließende Glasdach, welches die *Passage couvert* in ihrer Hybridität auch in ein Spannungsfeld zwischen innen und außen bringt. Dieser Aspekt verdeutlicht, warum Passagen auch Anstöße für diverse Utopien waren. Durch verschiedene Nutzungen und insbesondere Nutzergruppen entstanden dadurch auch leicht eigene Mikrokosmen, wie sie sich heute in der *Passage Brady* oder *Passage du Prado* zeigen.

Heute bündeln sich die Pariser Passagen im städtischen Gefüge an gewissen Punkten, welche gemeinsam haben, dass sie stark frequentiert und kommerzialisiert sind. Dabei wurde die Passage als sozusagen gewinnbringendes Kommerzialisierungs- oder Verdichtungselement eingesetzt, das entweder blockinnere Freiflächen erschloss und verbaute (Bsp. *Passage des Panoramas*) oder sich durch bestehende Gebäude bohrte und dadurch Baublöcke neu konfigurierte (Bsp. *Galerie Vivienne*) - ein Bautyp zur Erfahrbarmachung urbaner Dichte. In seiner inneren Organisation werden idR. Verkauf, Produktion/Büro und Wohnen kombiniert, eine frühe Form einer Mixed Use City. Die *Passage couvert* war aber auch Experimentierort für später folgende Straßeninfrastrukturen und bot gleichzeitig ein alternatives Wege-Netzwerk zu den konventionellen Straßen. Heute wie gestern sind Passagen kosmopolitische Orte, die von einer wirtschaftlichen, aber auch gesellschaftlichen Dynamik zeugen.

Diese wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Dynamiken spiegeln sich im primären Zweck der *Passage couvert*, dem Konsum. Die Passage ist ein frühes architektonisches Abbild unserer heutigen Konsum- und Freizeitgesellschaft, welche sich heute unter anderem in den polarisierenden Einkaufszentren manifestiert. In der Entstehungszeit der Passagen Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts war sie Teil von aufkeimender Industrialisierung und Kapitalismus und formulierte dabei Raumkonzepte für Retail und Einzelhandel. Konzepte die auch Einkaufszentren bis heute prägen. Jedoch erleben wir seit ein paar Jahren, stark forciert durch den E-Commerce, ein beginnendes Sterben von Einzelhandel, Kaufhäusern und damit auch letztlich Einkaufszentren. Ein gesellschaftlicher Wandel der sich insbesondere auf Straßen und öffentliche Räume auswirkt.

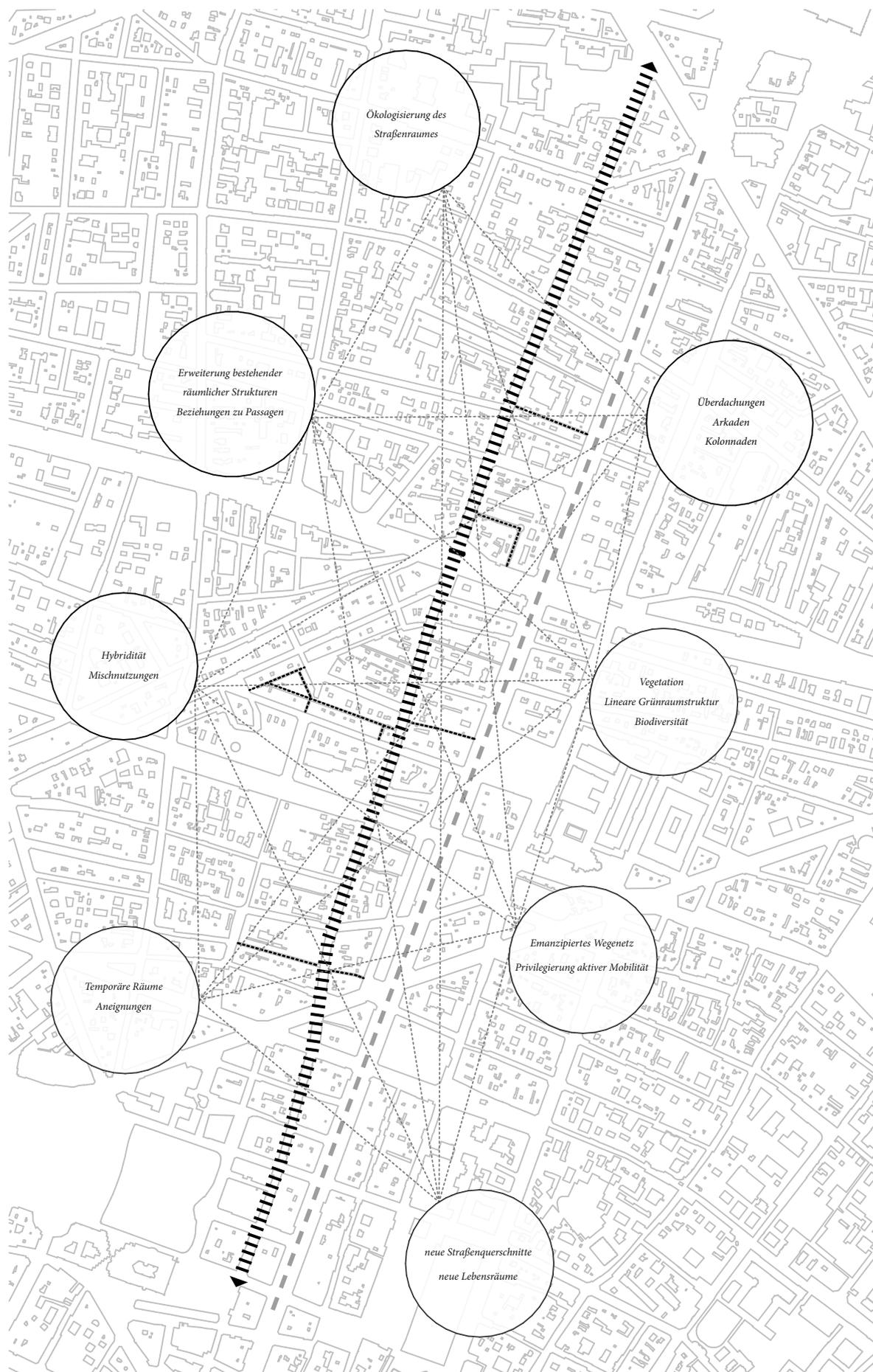


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

2. Teil

Entwurf - Weiterentwicklung und Transformation des Straßenraums

Im zweiten Teil sollen Potentiale von Passagen für eine künftige Transformation eines Straßenraumes anhand eines konkreten Entwurfs behandelt werden. Das eingangs erwähnte Zitat von Johann Friedrich Geist soll dabei eine potentielle räumliche Übersetzung und Visualisierung erfahren. Hierfür wurde die Rue Saint-Denis sowie die Verlängerung Rue du Faubourg Saint-Denis als Projektgebiet ausgewählt. Diese soll künftig als Fußgängerzone und Grüne Freiraumachse gestaltet werden. Ziel ist eine klimasensitive Straßengestaltung, welche die Konzepte einer weißen, grünen und blauen Stadt verbindet und die Resilienz von Quartieren fördert. Additiv dazu wird die Arkade und Kolonnade, eine quasi halbe Passage, als räumliches Potential ergänzt.



VI. LEITIDEE

» Die Geschichte der Passagen endet nicht, sie ist offen. Alle zusammengetragenen Indizien eines Fortlebens der Passage in ihren Teilaspekten, die feststellbare Tendenz zu komplexer Raumgestaltung, lässt den Schluss zu, dass wir vor der Wiederkehr der Passage als Protagonist eines neuen öffentlichen Raumes stehen, dass die Passage von gestern die Straße von morgen ist - ob das ohne gesellschaftliche Veränderungen möglich sein wird, wage ich zu bezweifeln. «

Johann Friedrich Geist (1979, Seite. 118)

Aus heutiger Perspektive, in Konfrontation mit diversen Herausforderungen und Krisensituationen wie der Covid-Krise, der sich anbahnenden Veränderung von Arbeitsverhältnissen oder den steigenden Hitze Problemen in Städten, bietet sich nun die Chance der grundlegenden, gesellschaftlichen Veränderung von der *Johann Friedrich Geist* schreibt. Im Entwurf sollen Antworten auf Fragen gefunden werden, wie die Passage als städtebauliche Praxis gesehen werden kann, um gesellschaftliche, wie auch stadtplanerische Prozesse voranzutreiben. Wie können Städte mit der umgekehrten Hierarchie zwischen Fußgänger und Auto umgehen? Wie stehen Teilaspekte der Passage in Bezug zum Straßenraum? Kann die Passagethematik einen Beitrag zur Ökologisierung und Begrünung der Straße leisten? Die Pariser Bürgermeisterin *Anne Hidalgo* sieht aktuell die Gelegenheit den Autoverkehr einzuschränken und gleichzeitig die Infrastruktur für Fahrräder und Fußgänger auszubauen. Es komme für sie nicht in Frage, zum Verkehrs- und Schadstoffniveau vor der Covid-Krise zurückzukehren. Parallel dazu will sie den Grünanteil in Paris maßgeblich erhöhen.

Im Entwurf soll die *Passage couvert* in ihre Teilaspekte zerlegt werden und als städtebauliches Transformationselement auf den Straßenzug zwischen *Gare de l'Est* und der *Seine* angewendet werden. Klimatische Herausforderungen und die Privilegierung des Fußgängers stehen an oberster Stelle. Das Projektgebiet bezieht sich auf die *Rue Saint-Denis* und die *Rue du Faubourg Saint-Denis*. Mit der Implementierung räumlicher Qualitäten der *Passage couvert* und der Verbindung zwischen dem Ankunftshafen *Gare de l'Est* und dem Herzen der Stadt soll ein neuer *Boulevard piéton* seinen Platz im Stadtgefüge finden. Die existenten, angehängten Passagen stehen hierbei in enger Wechselwirkung mit dem neuen Boulevard und sollen neben einer Aufwertung und stärkeren Frequentierung ebenso als Anschlusspunkte und Vernetzungen ins angrenzende Stadtgebiet hineingreifen. Durch die Verwandlung der *Rue Saint-Denis* und *Rue du Faubourg Saint-Denis* in einen zusammenhängenden grünen Passagenzug erfährt der Fußgänger eine neue Ebene der Stadterfahrung. Neben angepassten Konsum-, Arbeits- und Lebensräumen, sieht er sich einem neuen dynamischen Freiraum gegenüber. Ein Freiraum, der sich als lineare Grünraumstruktur, als *Corridor écologique*, als *Passage vert* versteht und neben der Erhöhung des Grünanteils auch als kühlende Passage im Sommer dient.

Der menschliche Maßstab definiert sich in der städtischen Silhouette neu. Grenzen und die bisher hierarchisierte Straßensituation erzeugt durch Bordsteinkante, Fahrstreifen und Stahlpoller werden aufgehoben und in eine neu organisierte, durchgehende Ebene verwandelt. Ähnlich wie die *Portici di Bologna*, die zwei zentrale Punkte über Arkaden im städtischen Gefüge verbindet, soll sich der Fußgänger vom *Gare de l'Est* Richtung Stadtzentrum durch einen geschützten öffentlichen Raum bewegen können.

Exkurs: Grüne Strategien in Paris



Abbildung 31: Nature Capitale

Das Bild zeigt die Installation „Nature Capitale“ auf der *Champs-Élysées* vom Künstler *Gad Weil* und der Landschaftsgestalterin *Laurence Medioni*, die in Kooperation mit französischen Jungbauern entstand. Dabei wurde die Prachtstraße für ein paar Tage gesperrt und mit 8.000 landwirtschaftlichen Parzellen und insg. 150.000 Pflanzen temporär gestaltet.¹³⁹

Paris nimmt im europäischen Kontext in Sachen Klimaanpassung eine Pionierrolle ein. Politisch stark forciert durch die seit 2014 sich im Amt befindende Bürgermeisterin *Anne Hidalgo*, wurden eine Vielzahl von Maßnahmen und Projektinitiativen gestartet. Als dichteste Stadt Europas, steht Paris hierbei vor gesonderten Herausforderungen. 2019 wurde hierzu als zentrales Element der *Paris Climate Action Plan* herausgegeben mit dem Hauptziel Paris bis 2050 in eine Kohlenstoff-Neutrale Stadt mit 100% erneuerbaren Energien zu verwandeln beziehungsweise genauer gesagt: Paris zu einem Gebiet ohne lokale Treibhausgasemissionen zu machen; 100% erneuer-

bare Energien, davon 20% aus lokaler Produktion (zB Solar-dächer); Reduzierung des Co2 Fußabdruck um 80%; Senkung des Energieverbrauch im gesamten Gebiet um 50% (alle Zahlen im Vergleich zu 2004). Der *Paris Climate Action Plan* beschreibt also Etappenziele, Leitsätze und Maßnahmen in jeglichen klimarelevanten Bereichen.¹⁴⁰

Ein im Jahr 2020 vorgestelltes Konzept, welches an den *Climate Action Plan Paris* anknüpft, ist *La Ville Du Quart d'Heure (15-Minute City)*. Die zentrale Projektidee besteht darin, dass die Bürger von Paris allen ihrer Bedürfnissen in der direkten Nachbarschaft nachgehen können, ob Arbeit, Bildung, Einkaufen, Freiraum, Gesundheitsversorgung oder Kultur – also eine Stadt der kurzen Wege. Ein Programm, dass sich neben der Förderung von nachbarschaftsorientierten Mischquartieren, auch auf die Reduktion von zurück zu legenden Wegen sowie eine dadurch resultierende Stärkung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr bezieht.¹⁴¹

Seit kurzem findet sich in Paris auch der Begriff der *Rue Végétale*, eine Begrünungsstrategie von einzelnen Straßen, welche die Themen Verkehrsberuhigung, Ökologisierung sowie Erhöhung der Biodiversität beinhaltet. Ziel war es bis 2020 in jedem Arrondissement eine dieser grünen Linien zu implementieren. Dies wurde laut der Website der Stadt in Paris 13 Bezirken umgesetzt.¹⁴² Ein weiteres Programm der Pariser Stadtverwaltung für eine grünere Stadt war der *Plan 100ha*, eine Strategie zur Gebäudebegrünung mit dem Ziel bis 2020 über 100ha Gebäudefläche begrünt zu haben. Dabei sollte sich 1/3 der Fläche auf Gründächer, 1/3 auf Fassadenbegrünung und 1/3 auf urbane Landwirtschaft beziehen. Das Vorhaben wurde 2016 mit der Unterzeichnung der *Charta Objective 100 hectares* durch öffentliche Organisationen und 33 Pariser Unternehmen gestartet. Damit verbunden die Verpflichtung, mit der Stadtverwaltung Initiativen für urbane Landwirtschaft und Vegetation zu entwickeln. 2017 unterzeichneten 41 weitere Partner die Charta. Im Zuge dessen wurde die Ausschreibung *Parisculteurs* ins Leben gerufen, wo sich Multidisziplinäre Teams mit einem Projekt bewerben konnten. Dabei wurden 32 Teilnehmer ausgewählt, die finanziell von den Unterzeichnern der Charta gefördert, ihr Vorhaben hinsichtlich Begrünung und oder Urban Farming umsetzen konnten. Darauf aufbauend initiierte die Pariser Stadtverwaltung *Saison 2* und *Saison 3*.¹⁴³

Neben den programmatischen Ansätzen konnte man in Paris in den letzten Jahren punktuelle Transformationen wichtiger Plätze beobachten. Eines der prominentesten Beispiele ist die Umgestaltung des *Place de la République*, der zwischen 2011 und 2013 von den Architekten *TVK Architectes Urbanistes* und den Landschaftsarchitekten *AREAL + Martha Schwartz Partners* durchgeführt wurde. Zentrale Aspekte dabei waren die Reduktion des Autoverkehrs, die Intensivierung der Begrünung, die Aufhellung des Bodenbelags sowie der Einbau von Wasserinstallationen.¹⁴⁴ Eine weitere Platzgestaltung ist die des *Place de la Nation* vom Pariser Büro *Coloco*, welches einen zweijährigen partizipativen Bauprozess mit Mitgestaltung der umliegenden Bewohner leitete und einen Hands-on-Urbanismus miteinbezogen. Dadurch wurde der ehemals achtspurige Kreisverkehr zu einem attraktiven grünen Freiraum transformiert. Dieser steht auch exemplarisch für eine Serie von Umgestaltungen wichtiger

Pariser Plätze, wovon jedoch noch nicht alle fertiggestellt sind: *Place de la Nation*, *Place de la Bastille*, *Place Gambetta*, *Place d'Italie*, *Place du Panthéon*, *Place de la Madeleine* und *Place des Fêtes*.¹⁴⁵ Weiters kündigte 2019 die Stadt und *Anne Hidalgo* einen Plan zur Schaffung von vier sogenannten „Stadtwäldern“ - *Forêt urbaine* an. Die Standorte sind vor dem Rathaus, der *Place Henri-Frenay* hinter dem *Gare de Lyon*, die Rückseite der *Opéra Garnier* und ein Fußgängerweg am *Seine-Ufer*. Die Vision besteht darin, die Pariser Oberfläche "von mineralisch zu pflanzlich" umzugestalten und „islands of freshness“, also grüne Flächen zu schaffen die den UHI Effekt mildern.¹⁴⁶ Jedoch lässt sich anhand diverser Berichte von Ende 2020 erkennen, dass die vier genannten Standorte nun doch in Frage gestellt werden und optional alternative Standorte diskutiert werden.

In Sachen Mobilität muss man zwischen der Stadt Paris und der Metropolregion Paris differenzieren. Die Stadt selbst erfuhr in den letzten Jahren einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur, wiederum stark geprägt war von *Anne Hidalgo*. Im *Climate Action Plan Paris* ist hierzu die weitere Expansion von Fahrradwegen festgehalten. Ein Prestigeprojekt war der *Parc Rives de Seine* links und rechts der Seine, welcher Teile der Schnellstraßen am Seine-Ufer ersetzte.¹⁴⁷ Für den Ballungsraum ausschlaggebend ist das Projekt *Grand Paris*, welches die Entwicklung im Großraum Paris bestimmt. Teil dieses Projektes ist das Netz des *Grand Paris Express*, das bis 2030 fertiggestellt werden und aus vier zusätzlichen Metrolinien bestehen soll.¹⁴⁸ An diesen Linien werden sich auch vermutlich die künftigen städtebaulichen Entwicklungen konzentrieren. Die Schnittstelle zwischen Paris und den *Banlieues*, der 35km lange Stadtautobahnring *Boulevard périphérique*, bildet in Sachen Mobilität eine der wichtigsten Verbindungen. Zwischen 1954 und 1973 errichtet, besitzt der *Périphérique* pro Fahrtrichtung teilweise fünf Spuren. Auch hierzu gibt es verschiedene Transformationsansätze, welche teils sehr polarisierend diskutiert werden. *Anne Hidalgo* will die Stadtautobahn in einen *Boulevard urbain* verwandeln.¹⁴⁹

139) Vgl. *Designboom*; 140) Vgl. *Climate Action Plan Paris*; 141) Vgl. *SmartCityLab*; 142) Vgl. *Stadt Paris*; 143) Vgl. *Reset*; 144) Vgl. *Deutsche Bauzeitung*; 145) Vgl. *Bloomberg CityLab a*; 146) Vgl. *Bloomberg CityLab b*; 147) Vgl. *Le Parisien*; 148) Vgl. *Website Grand Paris Express*; 149) Vgl. *Website Grand Paris Express*



Abbildung 32:
Rue Saint-Denis, mit dem
Porte Saint-Denis von Francois
Blondel im Hintergrund

VII. ANALYSE

7.1. Geschichte Rue Saint-Denis & Rue du Faubourg Saint-Denis

Die Geschichte und Anlegung der *Rue Saint-Denis* geht zurück in die römische Antike. An Bedeutung gewann diese nördliche Ausfallstraße im 8. Jahrhundert mit der Entwicklung des nördlich gelegenen Dorfes und der Basilika *Saint-Denis*, wo die sterblichen Überreste der Könige und Königinnen Frankreichs bestattet wurden. Der Stellenwert der Straße, auch als wirtschaftliche pulsierende Ader, verdeutlichte sich unter anderem dadurch, dass in ihrer Fortführung die *Grand Pont* im Jahr 861 (heutige *Pont au Change*) errichtet wurde. Ebenso etablierte sich die *Rue Saint-Denis* zu einem triumphalen Weg, den Könige für den Einzug nach Paris nutzten. Mit der stetigen Stadterweiterung Richtung Norden verdichtete sich auch der Weg Richtung Saint Denis weiter. Eine zwischenzeitliche Begrenzung der Straße bildete der Stadtmauerring von *Karl V.* (1338-1380). Bis Mitte des 17. Jahrhunderts war der Straßenzug bis zur Stadtmauer vollständig mit Häusern gesäumt. Den Abschluss bildete das *Porte Saint-Denis*. Mit der Schleifung dieser Stadtwälle im 17. Jahrhundert, entstanden die ersten Boulevards. Zeitgleich wurde das mittelalterliche Torhaus von einem neuen *Porte Saint-Denis*, gestaltet von *Francois Blondel*, ersetzt. Dies erfolgte gleichsam mit dem direkt benachbarten *Porte Saint-Martin*. Beide neuen Portale wurden zu Ehren von *Ludwig XIV.* in Gestalt monumentaler Triumphbögen errichtet. Im Gegensatz zum *Port Saint-Martin*, wurde das *Port Saint-Denis* aufwendiger dekoriert und gestaltet. Die Fläche außerhalb des *Port* war anfangs noch rural geprägt, mit Obst- und Gemüsegärten. Jedoch verdichtete und entwickelte sich das Gebiet und die *Rue du Faubourg Saint-Denis* begann ihre Form anzunehmen.¹⁵⁰

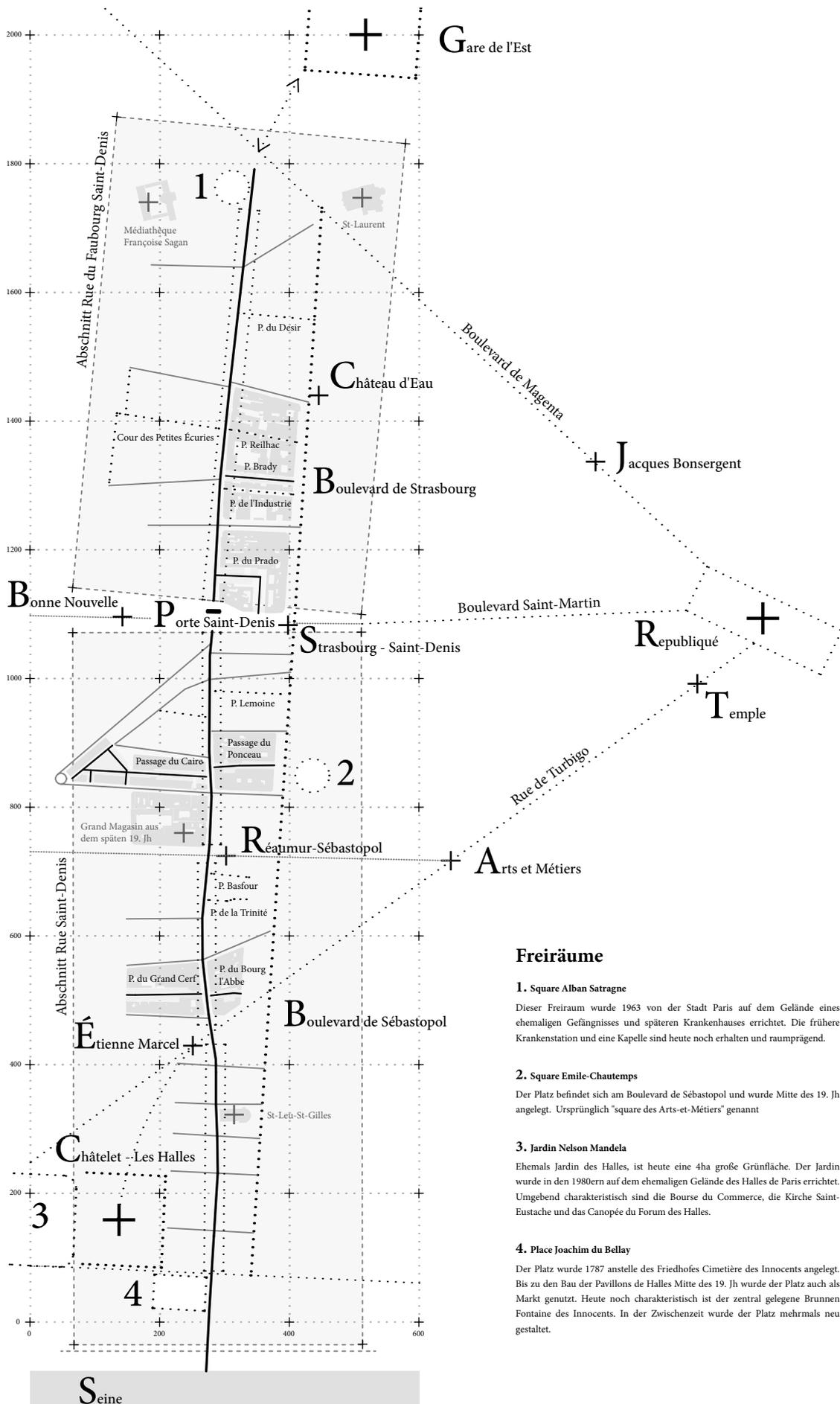
Früher wie Heute bildet die *Rue Saint-Denis* sowie ihre Verlängerung und die *Rue du Faubourg Saint-Denis* eine lebendige Hauptader im Pariser Stadtgefüge. Im 19. Jahrhundert war der Straßenzug auch ein bedeutsamer politischer Ort, indem zahlreiche Proteste und Rebellionen stattfanden. Weiters war die Straße ein Ankunftshafen. Dort fand sich das Pferdepostamt, welches eine wichtige Rolle bei großen Reisen spielte. Ebenso war die *Rue Saint-Denis*, insbesondere im 20. Jahrhundert, ein bekanntes Zentrum der Pariser Prostitution.¹⁵¹ Ein Aspekt, der sich heute lediglich durch ein paar verstreute Einrichtungen noch nachvollziehen lässt. Generell jedoch bildet der Straßenzug einen dynamisch aktiven Raum, der geprägt ist von vielen Geschäften, Händlern, Bars, Restaurants sowie unterschiedlichsten Einrichtungen. Jedoch lassen sich anhand von Beobachtungen auch Leerstand und teils verwahrloste Schaufenster als Thema identifizieren, verstärkt im Abschnitt *Rue du Faubourg Saint-Denis*. Ebenso gibt es eine Vielzahl parkender und fahrender Verkehrsteilnehmer, die den teils engen Straßenraum verstopfen.

Interessant ist die immer noch räumlich spürbare Trennung zwischen den Abschnitten *Saint-Denis* und *Faubourg du Saint-Denis*. Verstärkt wird dieser Eindruck natürlich durch das *Porte Saint-Denis*, welches wie eine Schwelle den Raum perspektivisch inszeniert. Es trennt das zentrale eher bürgerlichere Viertel von dem außerhalb liegenden einfacheren Quartier, welches gefühlt stärker von migrantischen Einflüssen geprägt ist. Gleichzeitig bildet der Straßenzug auch das räumliche Bindeglied beider Quartiere.

150) Vgl. *Hillairet S. 392-393*

151) Vgl. *Wikipedia i*

Räumliche Segmentierung



Freiräume

1. Square Alban Satragne

Dieser Freiraum wurde 1963 von der Stadt Paris auf dem Gelände eines ehemaligen Gefängnisses und späteren Krankenhauses errichtet. Die frühere Krankenstation und eine Kapelle sind heute noch erhalten und raumprägend.

2. Square Emile-Chautemps

Der Platz befindet sich am Boulevard de Sébastopol und wurde Mitte des 19. Jh angelegt. Ursprünglich "square des Arts-et-Métiers" genannt

3. Jardin Nelson Mandela

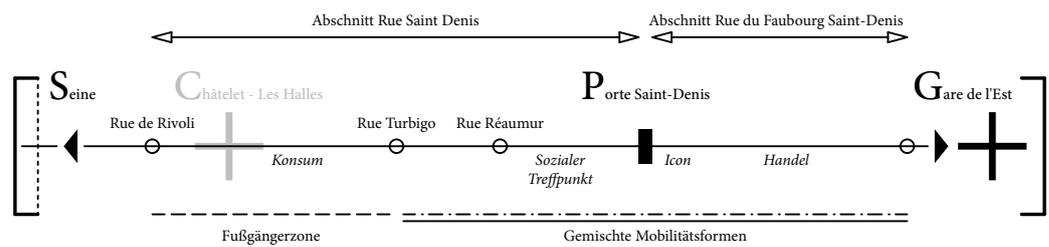
Ehemals Jardin des Halles, ist heute eine 4ha große Grünfläche. Der Jardin wurde in den 1980ern auf dem ehemaligen Gelände des Halles de Paris errichtet. Umgebend charakteristisch sind die Bourse du Commerce, die Kirche Saint-Eustache und das Canopée du Forum des Halles.

4. Place Joachim du Bellay

Der Platz wurde 1787 anstelle des Friedhofes Cimetière des Innocents angelegt. Bis zu den Bau der Pavillons de Halles Mitte des 19. Jh wurde der Platz auch als Markt genutzt. Heute noch charakteristisch ist der zentral gelegene Brunnen Fontaine des Innocents. In der Zwischenzeit wurde der Platz mehrmals neu gestaltet.

7.2 Analyse Strukturen Rue Saint-Denis & Rue du Faubourg Saint-Denis

Das Projektgebiet definiert sich aus zwei Abschnitten, dem der *Rue Saint-Denis* und der *Rue du Faubourg Saint-Denis*. Die *Rue Saint-Denis* zieht sich von der *Avenue Victoria* beziehungsweise dem *Place du Châtelet* durch das Erste & Zweite Arrondissement bis hin zum *Boulevard Saint-Denis*, wo das *Porte Saint-Denis* steht. Von diesem Punkt erstreckt sich die *Rue du Faubourg Saint-Denis* Richtung Norden zum *Gare de l'Est*.



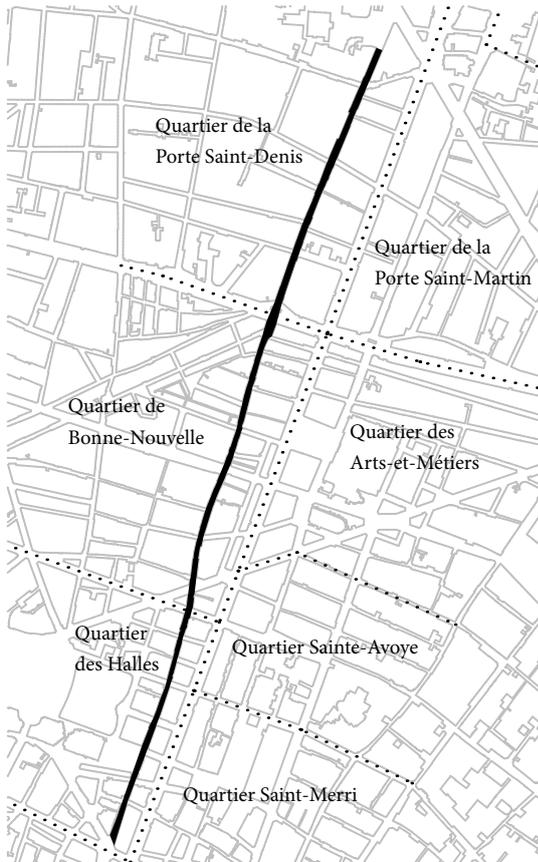
Ein erster prägender Kreuzungspunkt im Abschnitt *Rue Saint-Denis* ist die *Rue de Rivoli*. Von dort weg erstreckt sich eine Fußgängerzone, welche sich bis zur *Rue Turbigo* führt. Dieser Teilbereich ist stark geprägt von Handel und Konsum und passiert den *Place Joachim du Bellay* mit dem *Fontaine des Innocents* sowie den wichtigen Knotenpunkt *Châtelet - Les Halles*. Im Bereich zwischen *Rue Turbigo* und dem *Porte Saint-Denis* finden sich vermehrt Bars & Restaurants, wodurch sich dieser Abschnitt als sozialer Treffpunkt charakterisiert. Mit dem *Porte Saint-Denis* findet sich ein prägendes räumliches Icon im Projektgebiet, welches einen Art städtebaulichen Anker bildet und visuelle Blicke prägt. Zwischem dem *Porte* und dem *Square Alban Satragne* situiert sich der zweite Abschnitt. Dieser Raum bildet einen dynamischen teils hektischen Straßenzug, der eine Art Metamorphose von Handel, Konsum, Gastronomie bildet, ergänzt von einem buntem migrantischen Einfluss.

Auch in der räumlichen Dimension lassen sich Unterschiede zwischen den zwei Abschnitten ausweisen. Der ältere innerstädtisch situierte Teilbereich ist im Vergleich verwinkelter und im Straßenprofil etwas schmaler. Der Abschnitt *Rue du Faubourg du Saint-Denis* hingegen ist geradliniger und im Querschnitt breiter. Auch in Sachen Blockgrößen und städtebauliche Porosität ist die *Section Rue Saint-Denis* in Summe feingliederiger und kleinstrukturierter.

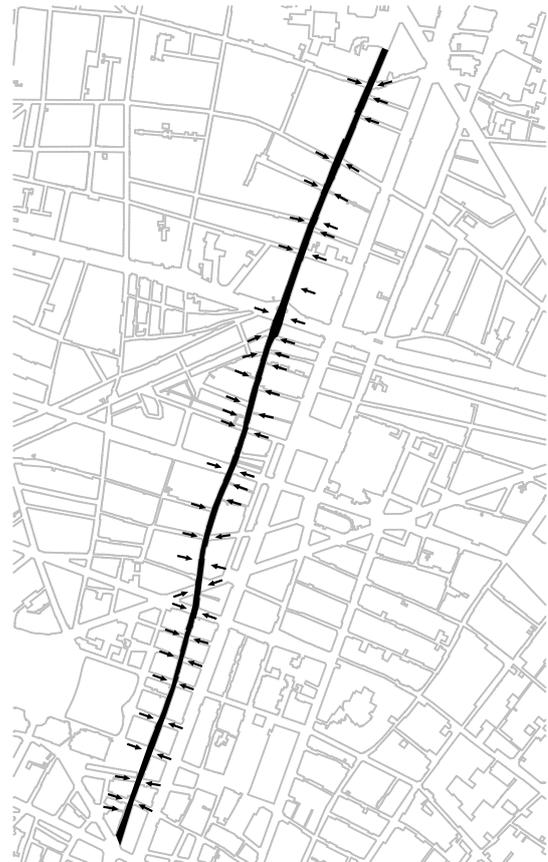
Morphologisch betrachtet, weist der Straßenzug einige räumliche Charakteristika auf. Da die *Rue Saint-Denis* seit dem Mittelalter eine wichtige Handelsstraße darstellt, war sie stets ein lineares Zentrum für die angrenzenden Quartiere. Die Bedeutung der Handelsstraße drückt sich auch dadurch aus, dass an ihr einige Passagen angehängt wurden. Darüber hinaus steht sie seit der antiken Anlegung in einem Spannungsverhältnis zur *Rue Saint-Martin*, der Fortführung der damaligen römischen *Cardo*. Dieses Verhältnis wurde mit dem *Boulevard de Sébastopol* unter *Baron Haussmann* neu konfiguriert. Denn dieser weiträumige geradlinige Straßenzug steht diametral zur mäandrierenden sich räumlich stetig verändernden *Rue Saint-Denis*. Mit dem *Boulevard*, der nun Verkehr und Frequenz absorbierte, verlor der Straßenzug an Relevanz und konfigurierte sich neu. Interessant ist jedoch das Zusammenspiel und Verhältnis dieser zwei parallelen aber unterschiedlichen Achsen.

Aspekte Analyse

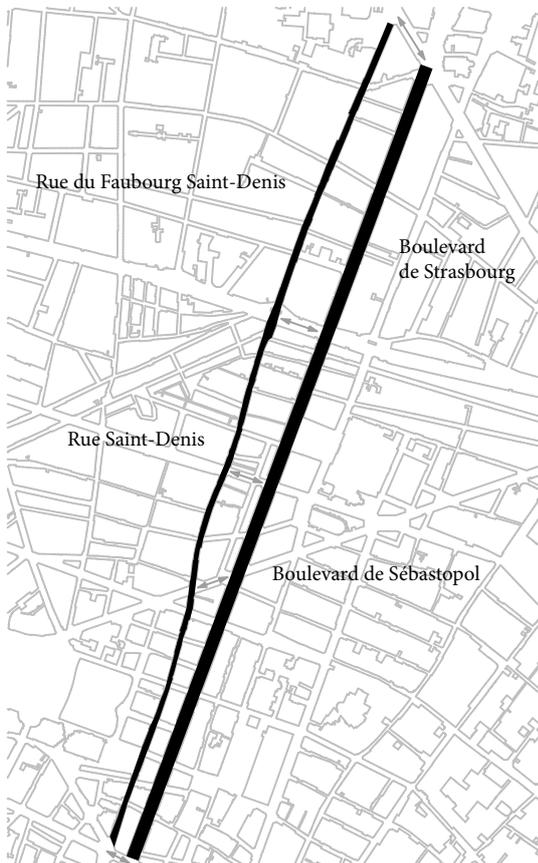
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



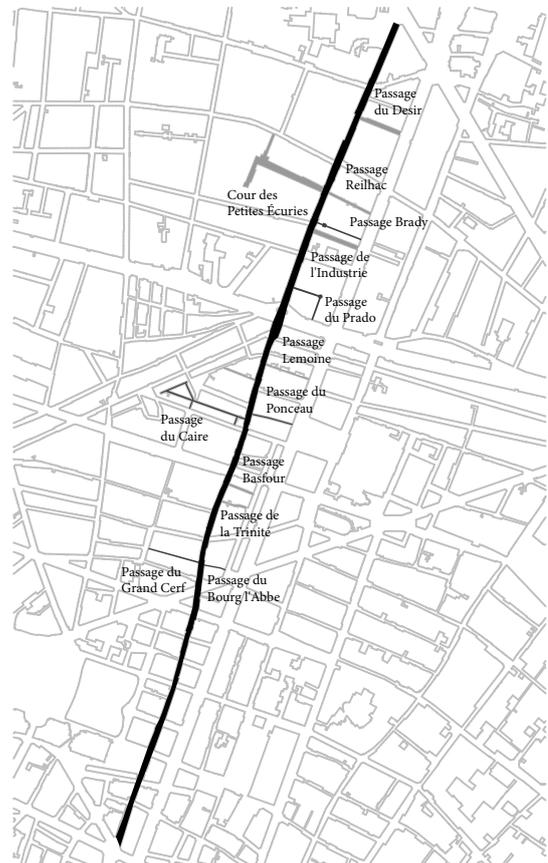
Übersicht mit angrenzenden Quartieren



Zentrum, Rückgrat

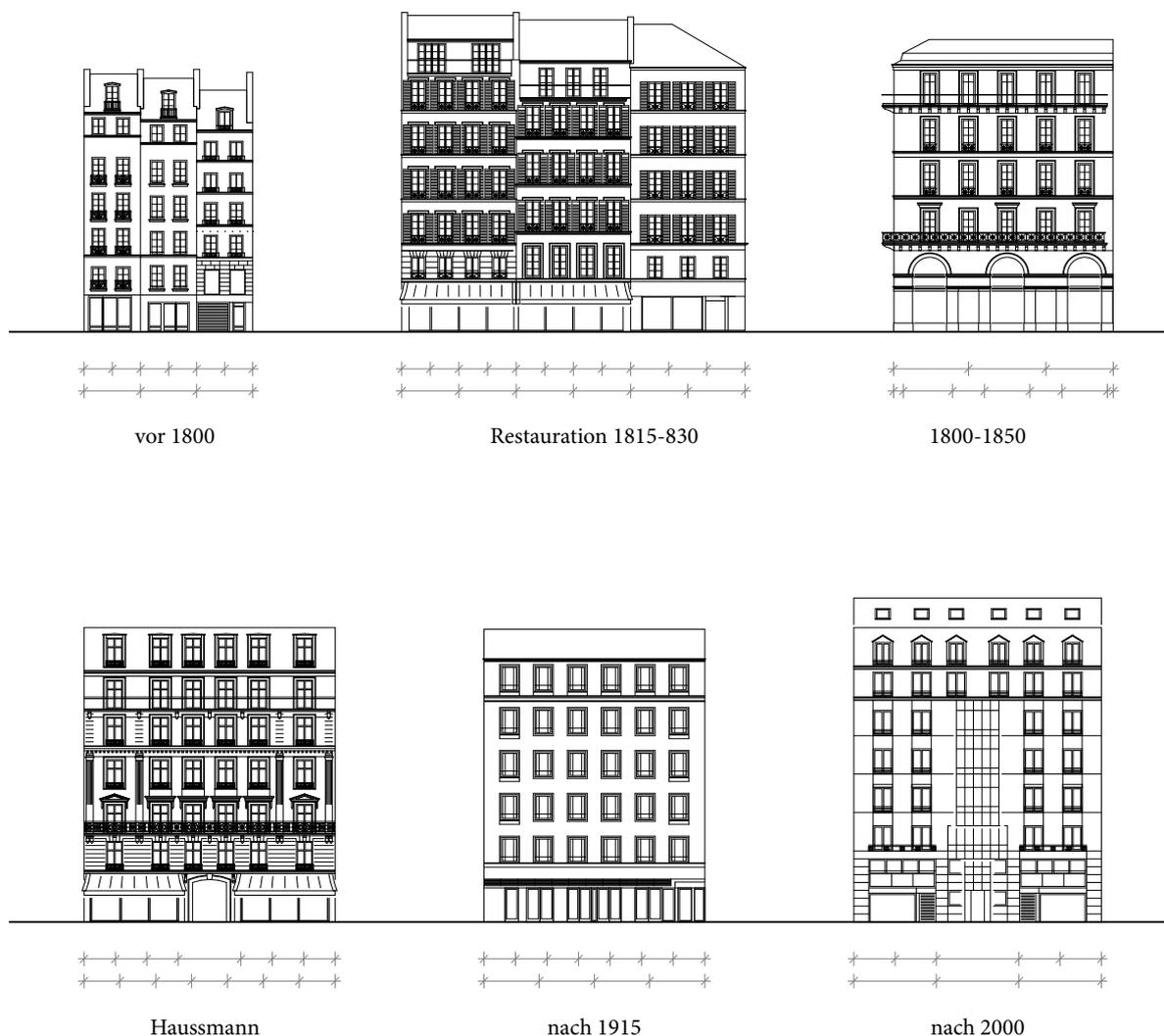


2 parallele, aber gegensätzliche Achsen

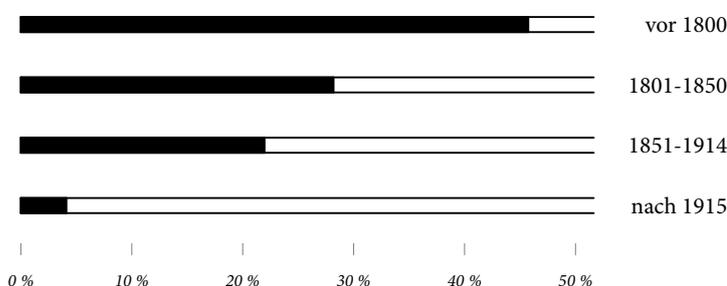


Anknüpfung Passagen

Bebauungsformen - Epochen & Stile



Die prozentuelle Aufteilung der Gebäude bzw. Fassaden des Projektgebietes je nach Entstehungszeit zeigt, dass beinahe die Hälfte vor 1800 realisiert wurde, verstärkt lokalisiert im Zentrum. Die prägenden Epochen im 19. Jahrhundert kommen jeweils auf Anteile zwischen 20-30%. Letztlich finden sich noch vereinzelt Objekte nach 1915 beziehungsweise jüngere realisierte Gebäude.



Die dargestellten Fassaden wurden anhand lokaler Beobachtungen abstrahiert gezeichnet. Die Grafik mit den prozentuellen Relationen basiert auf der geschätzten Datierung von Gebäuden auf der Website: <https://www.comeetie.fr/galerie/BatiParis/#12.05/48.8596/2.3477>

Exkurs: Arkade



Abbildung 33: Vorhänge am Markusplatz

Hinsichtlich einer theoretischen Auseinandersetzung zur Arkade oder arkadisierten Straßen sei unter anderem auf die Ausgabe „Daidalos Portici – Arkaden – Lauben/Porticoes – Arbours“ verwiesen. Darin enthalten sind mehrere Texte, die den Typ Arkade auf unterschiedlichen Ebenen beschreiben. Weiters wird mit differenzierten Beispielen wie den Fünf Fuß Wegen in Singapur, den antiken Säulenstraßen, den Rows von Chester oder den Berner Lauben, die kulturelle Breite und zeitliche Kontinuität in den Epochen verdeutlicht. Aus jenen Texten ist hier eine fragmentartige Zusammensetzung einzelner Textbeiträge und Absätze abgebildet, welche von der inhaltliche Tiefe und Breite der Arkade zeugt.

Im Editorial schreibt der Architekturhistoriker *Ulrich Conrads* » Leise und unaufdringlich, weil an angemessene architektonische Gestaltung gebunden, zwängen uns Arkaden, die ambivalenten Tugenden urbanen Verhaltens aufs neue zu üben: anonyme Zuwendung, unkonzentrierte Auf-

merksamkeit, distanziertes Zugesein, gezieltes Desinteresse, gegenseitige Offenheit, beschränktes wechselseitiges Engagement. Die vergleichsweise intime räumliche Fassung stadtypischer Verhaltensweisen durch Arkaden erzeugt die Sicherheit des Zufalls; man findet nicht nur, was man sucht, sondern gerade das, was man nicht sucht, aber zu finden hofft. Nicht nur die Vielfalt von Nutzungen wird sichtbar im beschränkten und verstellten Raum, sondern auch, und zwar auf Schritt und Tritt, der unmittelbare, ungleich vielfältigere Nutzen, den der Städter davonträgt. «¹⁵²

Der Schriftsteller *Gerrit Confurius* definiert in seinem Text „Die Arkade als täuschendes Bild“ die Arkade als ein Element, das » nicht nur zu entweder einer Straße oder einem Platz dazugehört, sondern sie konstituiert einen eigenen Raum zwischen der Privatheit der Wohnung und der Öffentlichkeit, zwischen der Vertrautheit des Ladens und der Fremdheit der Piazza bewegt. Vom Privatraum aus betrachtet, scheint es, als würde

der Arkadenraum mit seinen eigenen Qualitäten die familiäre oder geschäftliche Partikularität und Verantwortung aufheben, den verschiedensten Existenzformen und Denkweisen Raum geben und uneingeschränkte Kommunikation zulassen. Von der Piazza aus betrachtet, wird der öffentliche Raum unter den Arkaden in eine Art Innenraum überführt. Dort verhält man sich formalisierter als auf der offenen Straße. Die Arkaden verleihen nicht nur dem Raum, sondern geben auch dem Verhalten Form und Rahmen. Ihr Rhythmus zwingt zur Angleichung des Tempos. Indem es das Gehen präzise rhythmisiert, erhalten natürliche Ordnungsprinzipien gesellschaftliche Bedeutung, und zwar nicht als äußerliche Vergewaltigung des Einzelnen durch geometrische Rigorosität, sondern als äußeres Gegegnstück zur inneren Struktur des einzelnen Menschen. Ihre Akustik zwingt zur Dämpfung der Lautstärke, ihre begrenzte Breite zur Vor- und Rücksicht: Arkade verpflichtet. Der Einzelne ist geschützt durch Regeln, Reserve, Scham, Eleganz durch erarbeitete Kultur. Die Arkade öffnet nicht eigentlich den Raum, sondern schafft unsichtbare Grenzen, legt Barrieren zwischen die Menschen, die es ihnen erst erlauben, sich gesellig zu verhalten. Die Arkade schafft nicht dadurch öffentliches Leben, daß sie das Leben intimer gestaltet, sondern indem sie Distanzen schafft. «¹⁵³ Diesem Lob gegenüber der Arkade, stellt der Autor aber auch die Kritik von überstrapazierten Klischees mit übersozialisierten Menschen sowie räumlicher Enge und Dusterheit gegenüber.¹⁵⁴

Im 19. Jahrhundert wurde die Arkade Teil der Literatur und wie *Gerrit Confurius* schreibt, » zu einem literarischen Schauplatz nicht wegen des bunten Treibens eines romantisierten Mittelalters geworden, auch nicht als genuiner Ort bürgerlicher Öffentlichkeit, sondern weil man dort die Auflösung der Bürgerlichkeit in ein Nebeneinander einzelner Persönlichkeiten beobachten konnte, die lieber Zeuge der Darstellungen anderer waren, als selbst etwas darzustellen. Der passive Zuschauer suchte zwar das öffentliche Leben, aber nur, weil er durch Beobachtung wichtige Erfahrungen machen wollte. Mit einem Gefühl des Mangels verließ er die Privatsphäre mit Bedürfnissen, die er auf professionelle Darsteller und die Darstellungsfähigkeiten anderer projizierte. Unter dem Schutz der Isolation bewegte er sich im öffentlichen Raum und hielt sich durch Phantasien und Tagträume an der Wirklichkeit schadlos. In Manets oder

Degas' Bildern von schweigenden, vereinzelt Menschen in Cafés ist das Eigentümliche dieses Lebens ebenso erfaßt wie in den Romanen *Balzacs*, *Zolas* und *Stendhals*. Der Zuschauer legte seinem Verhalten nicht nur im Theater, sondern auch auf der Straße immer straffere Zügel an und war immer peinlicher darauf bedacht, seine Gefühle zu beherrschen. Sich unauffällig zu kleiden, wurde zum Ausweis für Vornehmheit und Eleganz. So breitete sich im öffentlichen Raum eine neue Stille aus. Aus Reden wurde Schweigen, aus Interaktion wurde Projektion. Je zurückhaltender und unauffälliger die Personen sich gaben, desto herrlicher und auftrumpfender wurde die Architektur. Sie bildete nicht mehr nur den Rahmen für den Auftritt der Akteure, den Raum für ihre Interaktion, sondern wurde selbst zum Theater, wollte gleichsam selbst bestaunt werden. «¹⁵⁵

Während der Postmoderne erfuhr die Arkade als Bauelement eine kleine Renaissance. Diesem Aspekt widmete sich *Eberhard Drüeke* in seinem Text „Zur Ambivalenz eines Motivs zwischen Form und Funktion“. So wurde laut *Drüeke* in dieser Zeit eine dreifache Bedeutungsschicht weitergeführt » Die Arkade/Kolonnade als funktionaler, nutzungsfähiger Bereich des Stadtraums, als strukturelles architektonisches Prinzip der Raumerschließung und schließlich als bildhaftes Motiv symbolischer Evokation. «¹⁵⁶ Mit dem Piazza d'Italia von *Charles Moore* und dem Neubau der Naturwissenschaftlichen Fakultät von *Wilhelm Holzbauer* werden Beispiele angeführt, wo Letzteres, die Verwendung des Arkadenmotivs zum Zweck bildhafter Evokation statt fand.¹⁵⁷ Daran angehängt die Arbeit von *Rob Krier*, der hingegen versucht, » den Stadtraum als Ganzes in seiner historischen Gestalt zu rekonstruieren und nach „typologischen und morphologischen“ Kriterien zu restituieren. «¹⁵⁸ Weiters werden noch die Arbeiten *Aldo Rossi*, *Oswald Mathias Ungers* oder *Giorgio Grassi* von *Drüeke* thematisiert, Vertreter des europäischen Rationalismus, welche das Thema Arkade/Kolonnade als grundsätzlich strukturell-tektonisches begreifen.¹⁵⁹

152) Zit. *Conrads* S. 15; 153) Zit. *Confurius* S. 101; 154) Vgl. *Confurius* S. 101; 155) Zit. *Confurius* S. 103; 156) Zit. *Drüeke* S. 113; 157) Vgl. *Drüeke* S. 113,114; 158) Zit. *Drüeke* S. 115; 159) Vgl. *Drüeke* S. 115

VIII. PROGRAMMATIK

8.1. Gestaltungsprinzipien

Die Gestaltungsprinzipien sollen als Leitgedanken dienen, an denen sich der Entwurf und insbesondere die Umsetzung orientiert. In ihrem Buch „traffic space = public space“ stellen *Stefan Bendiks* und *Aglaée Degross* Möglichkeiten, Empfehlungen und Grundsätze zur Gestaltung öffentlicher Räume dar. Hierzu seien einige herausgegriffen und ergänzt, die auch die Basis für die Konzeption dieses Projektes darstellen sollen. Das prioritäre Ziel bei diesem Entwurf ist die Entwicklung einer zukunftsorientierten Konzeption und Gestaltung für einen öffentlichen Straßenraum. Das Projekt soll auch Bezug nehmen auf die aktuellen politischen Zielsetzungen der Stadt Paris, die eine Ökologisierung der Stadt vorantreibt - Biodiversität, Wasserhaushalt, Mikroklima etc.

Verknüpfungen

Der erste wesentliche Grundsatz ist die Verknüpfung des Projektes mit seinem Kontext und die Einflechtung in bestehende städtische Netzwerke. Hier der Verweis zu *Edgar Morin* und dem im Buch *La Méthode (15/identité humaine)* definierten Begriff der *Reliance*: Die Bedeutung der Verknüpfung der Objekte, welche die Bedeutung der Objekte selbst übersteigt.¹⁶⁰ Daraus lässt sich laut *Bendiks* und *Degross* » die Notwendigkeit ableiten, vielmehr eine Typologie von Verbindungen zu entwickeln als nur eine Typologie von Orten.«¹⁶¹

Genius Loci, das Wesen des Ortes:

Das Erkennen der Einzigartigkeit eines Ortes und das Bezugnehmen auf noch vorhandene historische Strukturen. Zentral das Anknüpfen an bestehende bauliche Typologien, an öffentliche Räume und an die Morphologie des Raumes.¹⁶²

Die Beteiligung & Space Sharing

Das Ziel muss eine Identifikation mit dem Entwurfsprojekt sein. Aufbauend auf einer transparenten Vorgehensweise sollen Anrainer und Akteure mittels Partizipation und Hands-On Urbanism bestmöglich miteinbezogen werden. Es soll ermöglicht werden, sich Räume anzueignen und daran weiterzuarbeiten.¹⁶³ Ebenso soll die Möglichkeit kreiert werden, dass spontane und reversible Aneignungsprozesse durch Bewohner stattfinden. Damit verbunden ist die Eigenschaft, Räume mit einer gewissen Flexibilität auszustatten, um eine multifunktionale Nutzung zu gewährleisten.¹⁶⁴

Der Metabolismus

Zentral ist die Eingliederung des Projektes in existente Ökosysteme und Zyklen wie beispielsweise Wasser-, Abfall-, Material- und Energieströme, mit dem Ziel, diese auch zu verbessern und einen Mehrwert daraus zu generieren. Voraussetzung dafür ist ein schonender Umgang mit urbanen und natürlichen Ressourcen.¹⁶⁵

Szenografie

Ein wesentlicher Faktor für den öffentlichen Raum und seine Qualität ist seine Szenografie. Das verstehen menschlicher Sinne und das Arbeiten mit visuellen Raumfolgen, mit der Taktilität von Oberflächen, mit Farbharmenien, mit Klängen des Ortes als auch mit den Düften.¹⁶⁶ Der Architekt *Bernhard Rudofsky* widmete sich hierzu vertieft in seinem Buch „Straßen für Menschen“ .

Mobilität

Die Mobilität in Städten befindet sich in einem stetigen Wandel. Trotz einsetzender Mobilitätswende ist der motorisierte Individualverkehr aktuell immer noch dominant und fahrenden aber insbesondere parkenden Autos wird auf Kosten von Lebensqualität viel Platz eingeräumt. Die entsprechenden Initiativen zur Reduktion wurden von politischer Seite bereits gestartet, diese sind aber mittel bis langfristig zu betrachten. Fest steht jedoch, dass künftig weniger Stadtbewohner Autos besitzen und benötigen werden. Dadurch wird die Neuverteilung des öffentlichen Raumes möglich und durch die Zunahme beziehungsweise Stärkung von aktiver Mobilität, also zu Fuß gehen und Fahrrad sowie durch die neuen Formen der Mikromobilität wie Scooter ergeben sich neue Potentiale für die Schaffung neuer öffentlicher Räume.

Ökologisierung

Ein zentrales Anliegen stellt die Begrünung und Ökologisierung des Straßenraumes dar. Der Entwurf soll die Biodiversität stärken, die Flora und Fauna fördern und dabei hinsichtlich der Bepflanzung lokale Gegebenheiten und Umstände berücksichtigen. Dadurch soll das städtische Mikroklima positiv beeinflusst werden.¹⁶⁷ Darüber hinaus gilt es auch das Thema Regenwassermanagement miteinzubeziehen.¹⁶⁸

Die Belebung der lokalen Ökonomie

Die Absicht ist ein nachhaltiges, lokales Wirtschaften. Dafür bedarf es eines Entwurfes und einer Ausführungsmethode, die einen Beitrag zur Entwicklung der lokalen Wirtschaft leistet und das soziale Gefüge belebt.¹⁶⁹

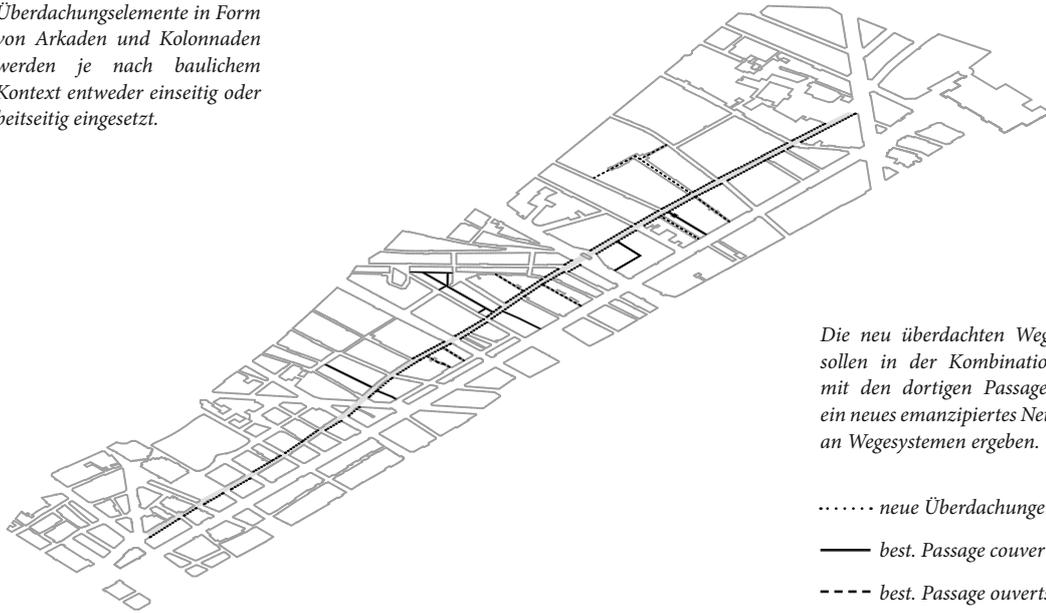
Eine einfache Ästhetik

Das Ziel ist Erzeugung eines gut lesbaren und übersichtlichen öffentlichen Raumes, der einfach und nicht überzeichnet das Wesen des Ortes aufgreift und bestehende Qualitäten ergänzt und weiterentwickelt. Aktuelle Barrieren wie Niveauunterschiede durch Bordsteinkanten oder Straßenpoller sollen entfernt werden. Mit einfachen und schlichten Materialien sowie einer passenden Farbpalette und darauf abgestimmtem Mobiliar soll eine Harmonisierung und Aufwertung des bestehenden städtischen Gefüges erreicht werden.¹⁷⁰

160) Vgl. *Bendiks & Degross* S. 36; 161) *Zit. ebd.* S. 36; 162) *Vgl. ebd.* S. 42; 163) *Vgl. ebd.* S. 54; 164) *Vgl. ebd.* S. 92; 165) *Vgl. ebd.* S. 104 166) *Vgl. ebd.* S. 144; 167) *Vgl. ebd.* S. 114; 168) *Vgl. ebd.* S. 118; 169) *Vgl. ebd.* S. 72; 170) *Vgl. ebd.* S. 130

8.2. Konzeption

Überdachungselemente in Form von Arkaden und Kolonnaden werden je nach baulichem Kontext entweder einseitig oder beidseitig eingesetzt.



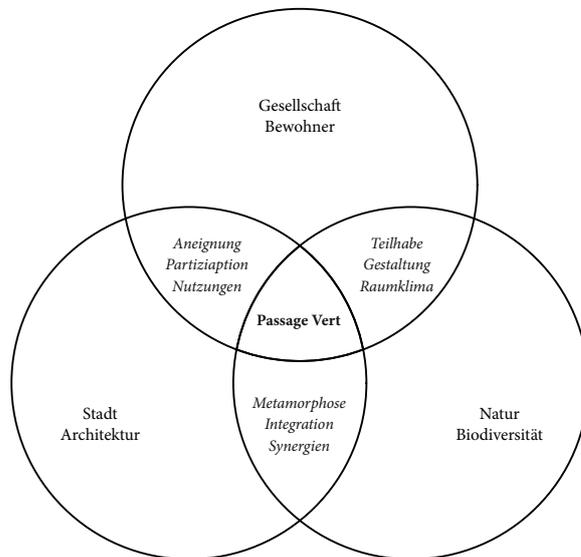
Die Umsetzung der Leitidee und den Ausgangspunkt für den Gestaltungsprozess stellt die Implementierung eines durchgängig überdachten Bereiches entlang der Häuserfassaden in Form von Arkaden und Kolonnaden dar. Vergleichbar mit den *Portici di Bologna*, welche zwei zentrale Punkte über Arkaden im städtischen Gefüge verbinden, soll hier der *Gare de l'Est* mit dem Stadtzentrum räumlich neu verknüpft werden. Aufgrund der Ausgangssituation mit den unterschiedlichen Straßenquerschnitten entlang der *Rue Saint-Denis* und *Rue du Faubourg Saint-Denis* ergeben sich unterschiedliche Potentiale. Der Abschnitt *Rue du Faubourg Saint-Denis* zeichnet sich durch eine Geradlinigkeit und einen durchgängig breiten Querschnitt mit bis zu 17m aus. Hier könnten beidseitig Überdachungsformen umgesetzt werden. Ein differenziertes Bild hingegen stellt sich beim Abschnitt *Rue Saint-Denis* dar, wo der Straßenzug leicht mäandrierend ist und die Straßenbreiten Richtung Stadtzentrum schmaler, zwischen 11-15m sind. Daran kontextuell angepasst lassen sich entweder einseitig oder beidseitig Überdachungselemente platzieren. Durch diese Arkadisierung soll sich der Straßenzug räumlich neu definieren und einen Passagencharakter entwickeln. Damit verbunden sind zwei Zielsetzungen: ein hybrider Raum der flexibel nutzbar ist sowie ein durchgehend ökologisch begrünter Straßenzug.

Die Schaffung urbaner Vielfalt beschränkt sich nicht nur auf Architektur und Städtebau, sondern ist ein vielschichtiger Prozess, in dem Ungeplantes, Spontanes, Gestaltetes, Reguliertes und Selbstorganisiertes stattfinden. Die Projektidee beinhaltet ein Zusammenspiel von Bottom-up und Top-down Prozessen. Die Arkadisierung versteht sich hierbei als Top-down Ansatz, der eine robuste Grundstruktur vorgibt, welcher anschließend auf Basis partizipativer Aneignungs- und Gestaltungsprozesse ausdefiniert wird. Hybride Räume, in einem architektonischen und urbanen Sinn, ermöglichen hierbei jene Aneignung und Aushandlung. Voraussetzung dafür ist eine Flexibilität und Variabilität in Architektur, Freiraum sowie Städtebau. Darüber hinaus bedarf es der Erkenntnis hybride Komponenten aktiv aufzunehmen, um Überlagerungen und Wechselwirkungen alltäglicher, soziokultureller und wirtschaftlicher Urbanität greifbar zu machen.¹⁷¹ Der Architekt *Manfred Wolff-Plottegg* schreibt »Hybrid Architektur ist die ultimative Abkehr von Funktionstrennungen und vom Planungsdeterminismus, von der traditionellen Objekt-Architektur hin zu einer prozesshaften Steuerung der Architektur.«¹⁷²

171) Vgl. *Urbane Stadt - Werkstattbericht 159 (Stadt Wien)* S.68
172) *Zit. Plottegg* S. 45

So wie die *Passage couvert* ein diffuses Verhältnis - einen Hybrid zwischen Innen und Außen erzeugt, soll auch dieser neu gestaltete Straßenraum in seiner Hybridität das System Stadt mit dem System Natur verbinden. Hierbei soll das Element der Arkade und Kolonnade das Bindeglied darstellen, um auch grüne Strukturen stärker im Pariser Stadtbild zu implementieren und einen grünen Korridor - einen *Corridor écologique* - eine *Rue Végétale* - eine *Passage vert* zu bilden. Es wird eine neue Form der Straße kreiert, die gleichzeitig Konsum-, Lebens - und Grünraum bildet.

Die lineare Grünraumstruktur trägt maßgeblich zur Ökologisierung und mikroklimatischen Veränderungen im Stadtraum bei. Die Arkade, als bauliches Element, wird im Entwurf herangezogen um im versiegelten Stadtraum Flächen für Pflanzen und Begrünungselemente zu generieren. Sie trägt dazu bei Menschen einen geschützten öffentlichen Raum, abseits der grauen Alltagsstadt zu bieten. Neben der Arkade als begründendes Element ist die Gestaltung des Zwischenraumes entlang der Arkaden essentiell. Hier spielt vor allem die variable Aneignung von Nutzung durch den Menschen und Bepflanzung/Begrünung eine bedeutende Rolle. Begrünung und Nutzung bleiben nicht auf den baulichen Anteil der Arkade beschränkt, sondern gehen über deren Grenzen hinaus und definieren den ehemaligen Transitraum. Darüberhinaus wirkt die durchgängige Begrünung und hohe Pflanzendichte im Sommer städtischer Überhitzung entgegen, stärkt die Biodiversität und verbessert die Luftqualität.



Konzeptgrafik

Bedingt durch die Länge des Projektgebietes und die kreuzenden, prägenden Querstraßen wird der zu transformierende Straßenzug stark segmentiert, wodurch sich auch unterschiedliche räumliche Atmosphären finden. Trotz der Konzeption der sich durchziehenden Grundstrukturen soll die Ausgestaltung (Bottom -Up) flexibel sein und diese Heterogenitäten und Charakteristika berücksichtigen. So ist die Einflechtung der lokalen, sozialen Milieus von zentraler Bedeutung und bewahrt mittels des Bottom-Up Prozesses die flexiblen Gestaltungen und Aneignungen vom *Gare de L'est* bis zu *Les Halles*. Wie die Passagen damals neue Räume im urbanen Kontext erschlossen, soll auch diese Konzeption bestehende Räume in einen neuen grünen Kontext erschließen und für ein Publikum neu nutzbar machen.

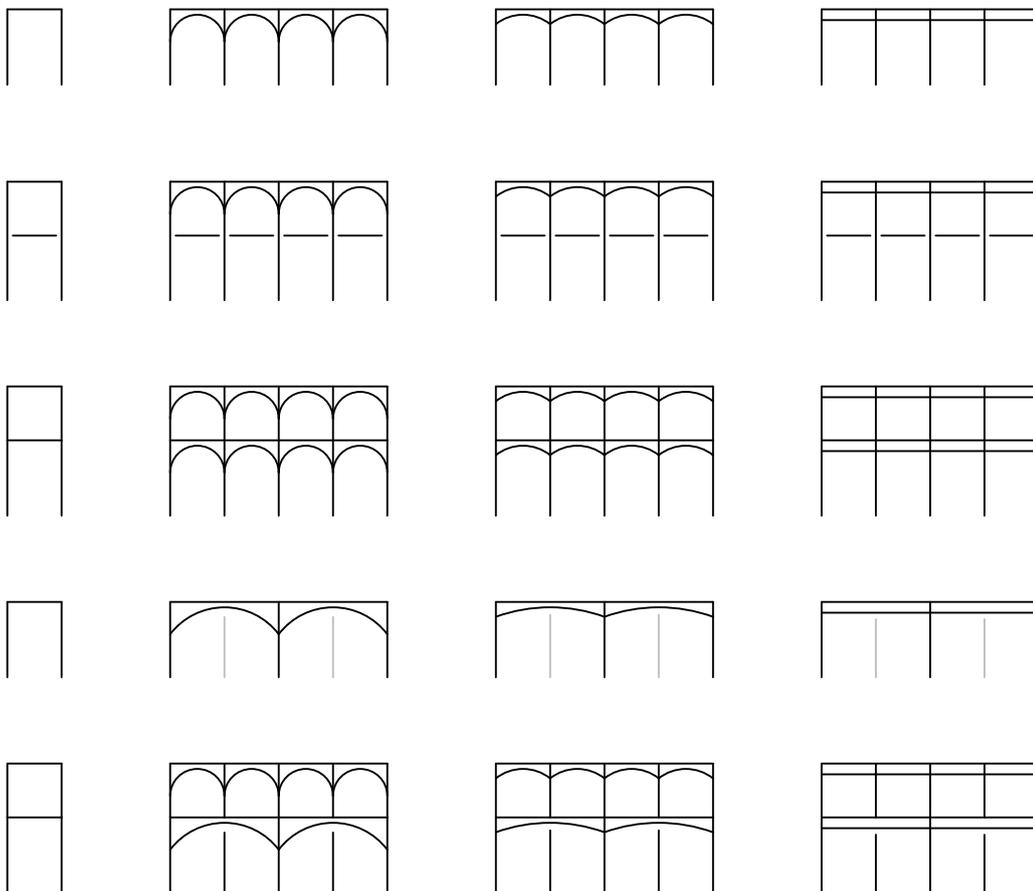
8.3. Grundstruktur

Der zentrale Gedanke ist die Schaffung eines Systems, welches sich durch eine strukturelle Offenheit auszeichnet und Nutzungsflexibilität ermöglicht. Für *Erich Raith* ist jene strukturelle Offenheit dann bewiesen, » [...] wenn es in der Lage ist, im Bereich seiner Füllungen und Aufladungen Widersprüche zuzulassen, Komplexität zu erhöhen, Innovationen zu ermöglichen [...] « ¹⁷³ Bezugnehmend auf die lokalen unterschiedlichen Gebäudetypen aus verschiedenen Epochen, müssen sich die Überdachungsstrukturen flexibel an Bestandsobjekten orientieren und deren Eigenheiten berücksichtigen. Daraus lässt sich ableiten, wie unterschiedlich Gebäude hinsichtlich Dimension, Fassaden-Rhythmus und Stockwerkhöhen strukturiert sind. Vorgesetzte oder im Gebäude integrierte Überdachungsmodule, müssen sich an Bestandsstrukturen anpassen und diese ergänzen.

Verweis zum Kapitel 7.2.

Hierbei gilt es einen sehr breiten Formenkanon zu definieren, der architektonisch und strukturell das Bestandsobjekt erweitert. Architektonisch gibt es hierzu eine Fülle von formalen Variationen. Einige wenige sind hier in einen kleinen Katalog zusammengefasst. Dargestellt sind Überdachungen mit geradem, segment- und rundbogenförmigem Abschluss. Außerdem erfolgt eine Differenzierung zwischen eingeschossig, einem eingeschobenen Zwischengeschoss oder einem zweiten Stockwerk. Die Arkade oder Kolonnade kann als architektonisches Add-On gesehen werden, welches die bestehende Architektur in Bezug auf Fassade, Zugänge etc. kontextuell ergänzt. Das Ziel ist es nicht eine einheitliche Arkadisierung zu implementieren, sondern vielmehr ein variables buntes Bild zu erzeugen. Dabei können Höhenunterschiede visuelle Reize setzen oder Akzenturierungen hervorheben.

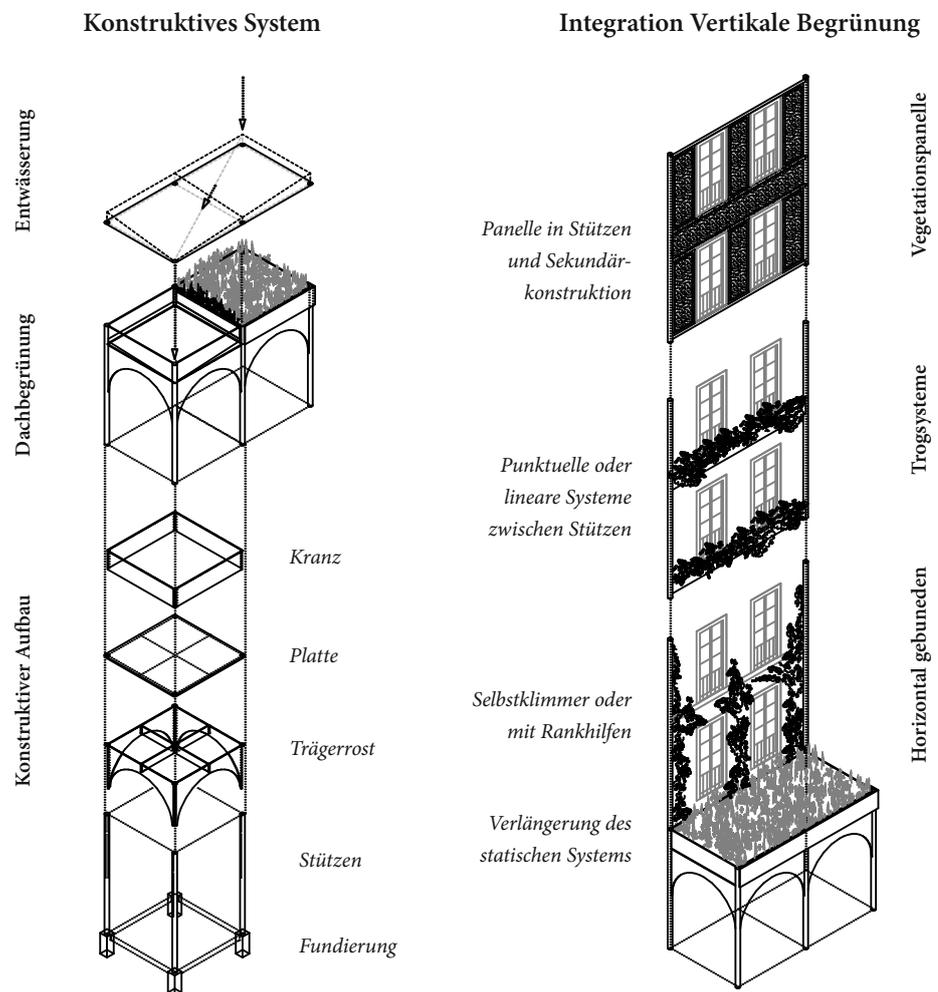
173) Zit. Raith & Steger S.2



8.3.1. Modularität

Der Aspekt der Modularität ist zentral im Sinne einer potentiellen Umsetzung der Projektidee und zwar auf verschiedenen Ebenen. Auf einer konstruktiven Ebene, soll die Ausführung der Arkaden und Kolonnaden als Stahlkonstruktion in einem modularen Prinzip erfolgen. Somit ergibt sich eine Skelettbauweise, welche die Struktur beziehungsweise Bauteile systematisiert und dadurch die Vorteile einer solchen Struktur wie Flexibilität, Vorfertigung, kurze Bauzeit, hohe Tragfähigkeit sowie einer Einfachheit bei späteren Erweiterungen miteinbezieht.

Neben der Begrünung der Dachebene, bietet sich mit der Struktur die Gelegenheit zu einer vertikalen Begrünung, ohne in die Statik der bestehenden Gebäude einzugreifen. Prinzipiell gibt es hinsichtlich Fassadenbegrünung drei Systeme: Bodengebunden, Trogebunden und Wandgebunden mit Vegetationsmodulen. In bekannten Beispielen übersetzt, sind zum Beispiel die Arbeiten von *Patric Blanc* exemplarisch für Wandgebundene Systeme. Der *Bosco Verticale* von *Stefano Boeri* hingegen verfolgt das Prinzip einer Etagere mit einem quasi Trogsystem. Beide sind statisch und konstruktiv sehr aufwendig sowie sich im Beispiel des *Bosco Verticale* eine ökologisch teils verheerende Bilanz zeigt. In der Entwurfsidee stellen die Fassadenbegünungen im Sinn der Ökologisierung einen wesentlichen Punkt dar. Das Grundelement der Arkade oder Kolonnade soll hierbei unter anderem das statische Grundgerüst bilden, um verschiedene Begrünungssysteme partiell im Straßenraum einzubetten.



8.3.2. Einbettung & Mitgestaltung & Aneignung

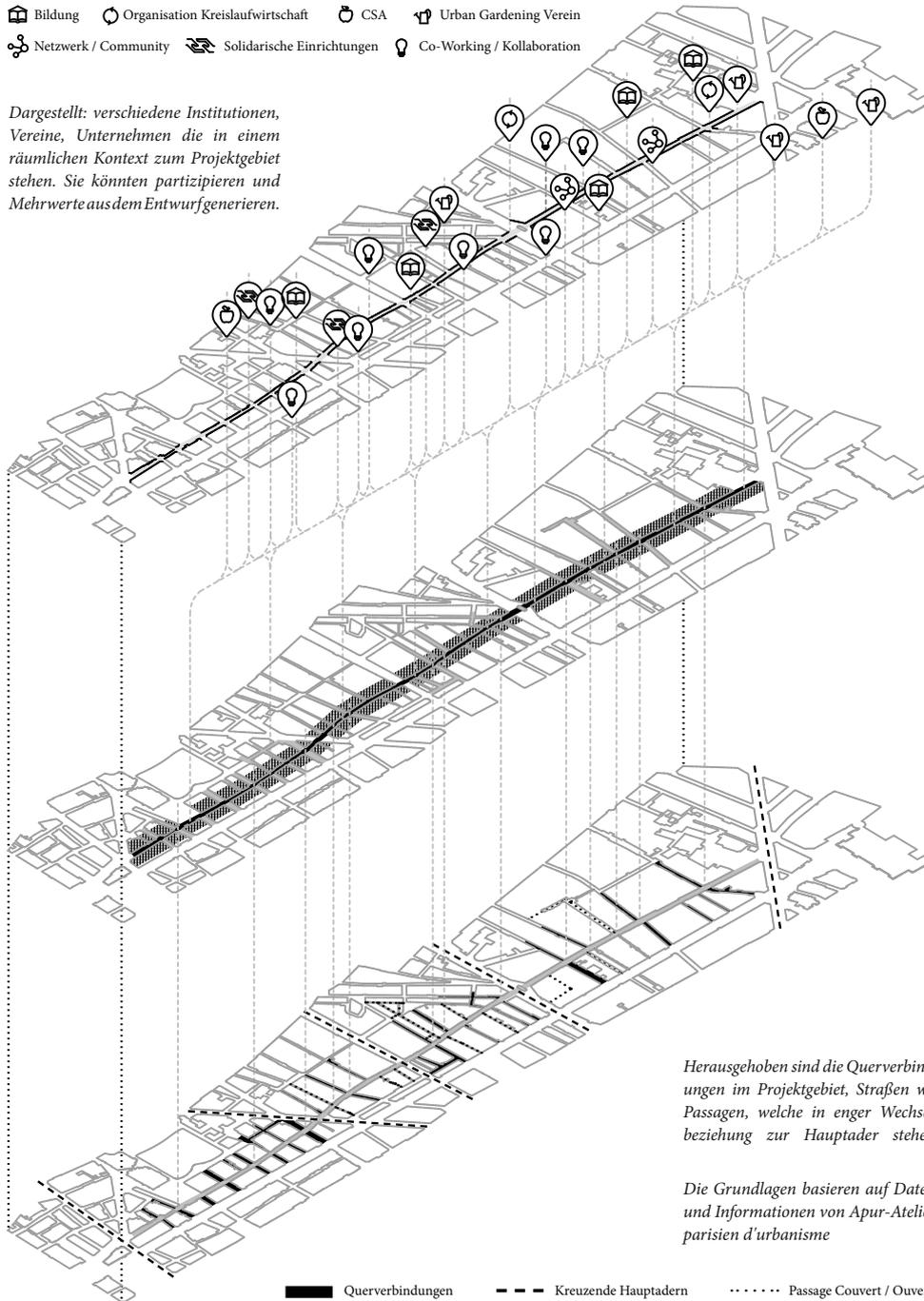
-  Bildung
-  Organisation Kreislaufwirtschaft
-  CSA
-  Urban Gardening Verein
-  Netzwerk / Community
-  Solidarische Einrichtungen
-  Co-Working / Kollaboration

Dargestellt: verschiedene Institutionen, Vereine, Unternehmen die in einem räumlichen Kontext zum Projektgebiet stehen. Sie könnten partizipieren und Mehrwerte aus dem Entwurf generieren.

Umliegende Organisationen

Stärkung der Hauptader

Bezug Querverbindungen



Herausgehoben sind die Querverbindungen im Projektgebiet, Straßen wie Passagen, welche in enger Wechselbeziehung zur Hauptader stehen.

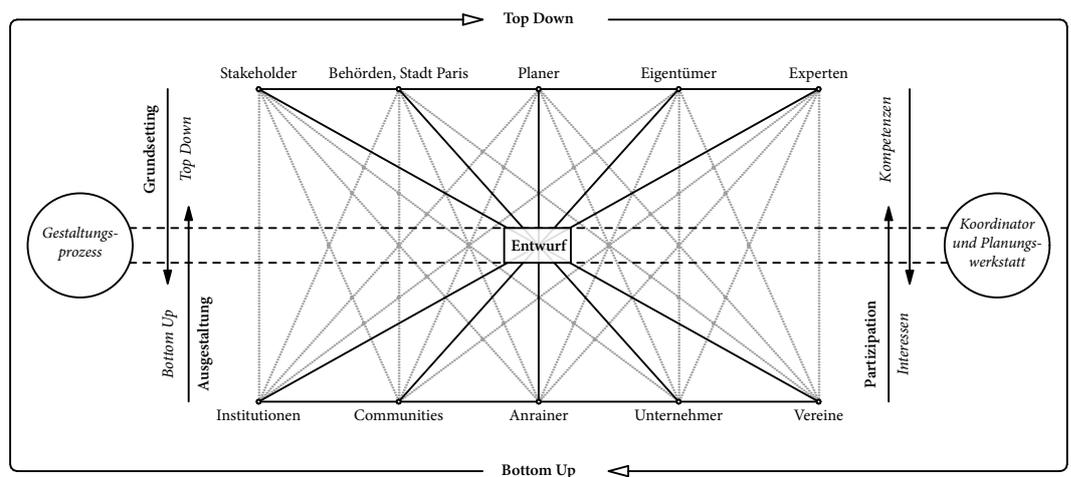
Die Grundlagen basieren auf Daten und Informationen von Apur-Atelier parisiens d'urbanisme

— Querverbindungen - - - Kreuzende Hauptadern ····· Passage Couvert / Ouvert

Zentral ist natürlich die Frage, wie sich diese neuen baulichen Elemente und Raumpotentiale in das bestehende Stadtgefüge implementieren lassen und wie ein möglicher partizipativer Realisierungs- und Aneignungsprozess im Sinne des zuvor erwähnten Bottom Up-Prinzips aussehen könnte. Wie in 8.1. Gestaltungsprinzipien angeführt, sind für derart großmaßstäbliche Projekte verschiedenste Aspekte entscheidend - Verknüpfungen, Beteiligungen, Metabolismus etc. Es gilt zu verstehen, wie sich ein solcher Entwurf auf das bestehende Stadtgefüge auswirkt. Dabei gilt nicht nur das Herausheben neuer Raumpotentiale für Bewohner, Cafes oder Händler, sondern auch die Berücksichtigung, wie sich dadurch bestehende Querverbindungen neu definieren können. Welche neuen Verhältnisse sich hinsichtlich Öffentlich & Privat, Stadtstruktur, urbane Porosität, Erschließungen und Wegesysteme ergeben.

Angelika Fitz schreibt in „Die ausgestellte Straße“ über Konflikte von unterschiedlichen Interessensgruppen und Teilöffentlichkeiten im öffentlichen Raum und ergänzt hierzu: » Bereits der Soziologe *Pierre Bourdieu* hat betont, dass der öffentliche Raum kein neutraler Raum ist, zu dem alle gleichberechtigt Zutritt haben, sondern ein umkämpftes Territorium. Die Philosophen *Ernesto Laclau* und *Chantal Mouffe* oder *Claude Lefort* gehen noch weiter, indem sie erklären, dass der öffentliche Raum gar kein Raum, sondern ein Prinzip ist. Öffentlichkeit ist weder auf der ontologischen Ebene des Raumes, noch auf der ontischen von konkreten Räumen anzusiedeln. Öffentlichkeit gehört zur Ordnung der Zeitlichkeit und muss immer wieder aufs Neue hergestellt und hinterfragt werden. « ¹⁷⁴

Das Ziel ist eine durchgehende Arkadisierung des Projektgebietes. Die vorgeschlagenen Arkaden- und Kolonnadentypen verstehen sich dabei als eine lernfähige Struktur, die multifunktional angeeignet werden kann und sich in einem partizipativen Gestaltungsprozess stetig weiterentwickelt. Es wird eine robuste Grundstruktur geschaffen, die in unterschiedlichen Beteiligungsprozessen ausformuliert werden kann und verschiedene Aneignungs- und Teilhabepotentiale bietet. Dementsprechend soll sie sich auch mit verändernden Nutzungsansprüchen mitentwickeln und darauf flexibel reagieren - Ein Transformatorischer Raum.



Entwurfprozess

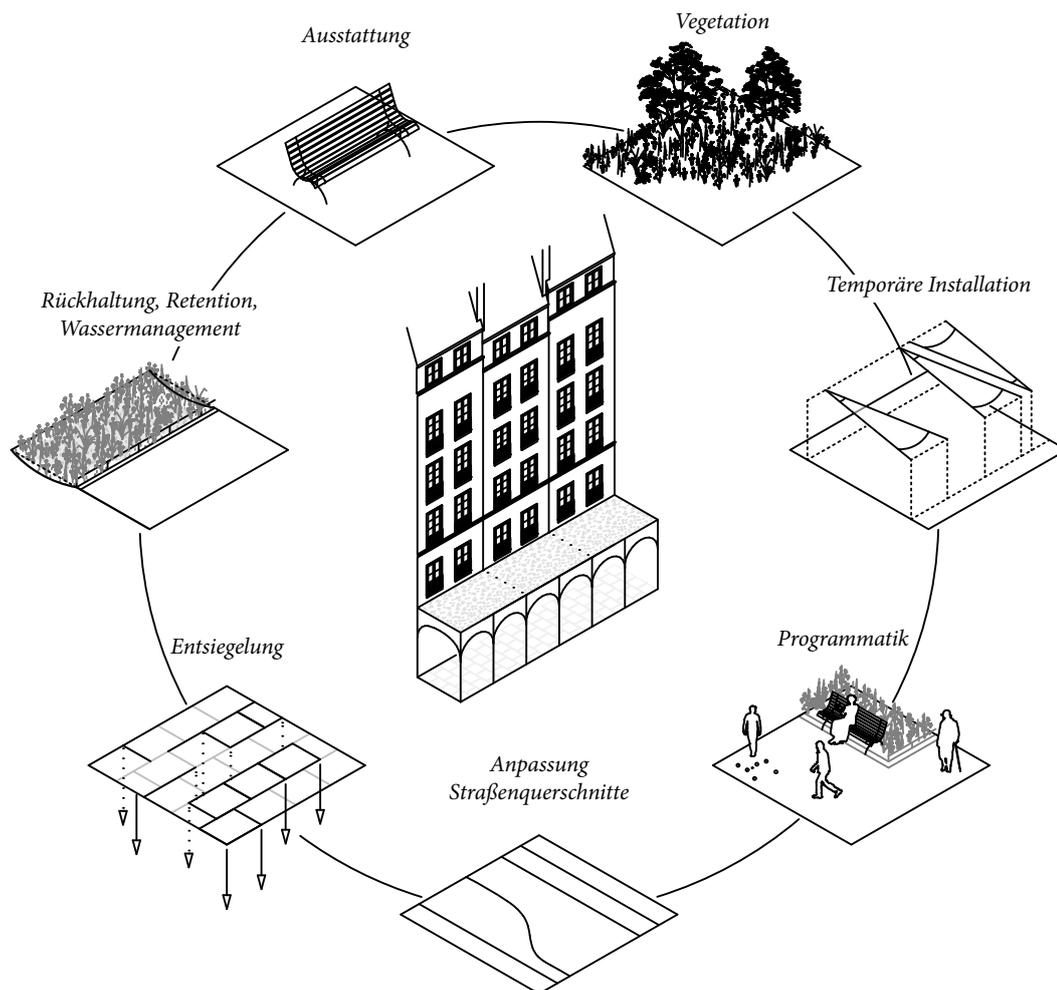
Wie bereits erwähnt, geht es um ein Zusammenspiel und einen Austausch von Top-Down und Bottom-Up Prozessen. Neben Anrainern, Communities, Experten, ansässigen Unternehmern und Eigentümern, müssen die Stadt Paris, Stakeholder sowie insbesondere soziale Vereine, Institutionen und in der Nähe befindliche Kreative und Innovative involviert werden. Der Schriftsteller *Gerrit Confurius* schreibt in in diesem Zusammenhang » Von Arkaden wird viel erwartet. Oft zuviel. Wie man beispielsweise an den Laubengängen in Ricardo Bofills „Arcades du Lac“ bei Paris sieht, können architektonische Anstrengungen allein kein städtisches Leben hervorbringen. Solange es an den sozialen und infrastrukturellen fehlt, bleiben sie Kulisse ohne Schauspieler. « ¹⁷⁵ Als zentraler Anlaufpunkt und Koordinierungsplattform könnte hierbei eine Planungswerkstatt in einem dortigen leerstehenden Erdgeschosslokal einziehen, welche die einzelnen partizipativen Entwurfsprozesse steuert und moderiert. Als Grundlage solcher Prozesse wurde in weiterer Folge ein Baukasten ausgearbeitet, der Potentiale erläutert und einen räumlichen Leitfaden definiert.

8.4. Ausgestaltung - Baukasten

Zur Ausgestaltung des Entwurfs wurde ein Baukasten angelegt, ein Katalog der verschiedene Potentiale und Möglichkeiten erläutert und einen räumlichen Leitfaden zur Transformation definiert. Aufgeteilt in sieben Kapitel werden unterschiedliche Aspekte zu den jeweiligen Themen erörtert. Jeder dieser Teilbereiche beinhaltet ein modulartiges architektonisches Vokabular. Dieser Baukasten soll die Grundlage für einen gestalterischen Realisierungs- und Beteiligungsprozess bilden.

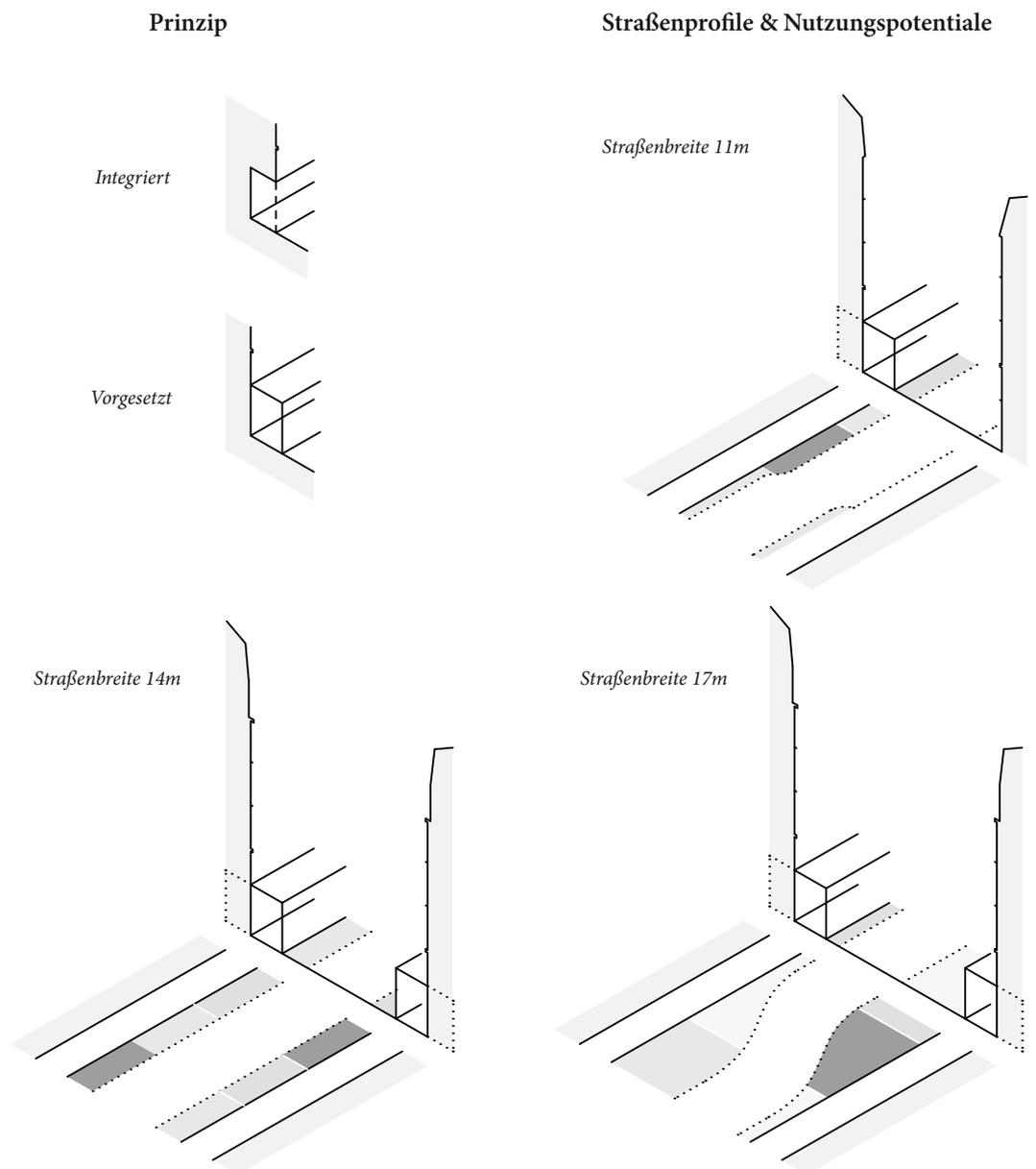
Ziel der jeweiligen Kapitel ist die Umsetzung der Leitidee, die *Rue Saint-Denis* und *Rue du Faubourg Saint-Denis* in eine grüne Freiraumachse mit Passagencharakter zu transformieren. Dabei ist eine wesentliche Absicht dieses Kataloges eine klimasensitive Straßengestaltung, welche die Konzepte einer weißen, grünen und blauen Stadt verbindet und die Resilienz von Quartieren fördert. Additiv dazu wird die Arkade und Kolonnade, eine quasi halbe Passage, als räumliches Potential ergänzt.

Kategorien Baukasten



8.4.1. Straßenprofil

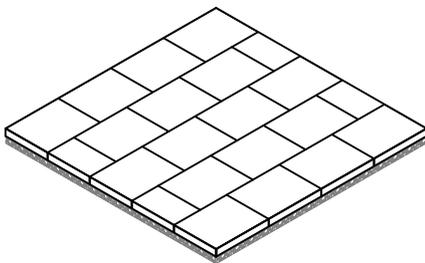
Ein erster Schritt ist die Definition eines Straßenquerschnitts mit entsprechenden Nutzungsflächen. Die bestehende Fußgängerzone zwischen dem *Place des Innocents* und der *Rue de Turbigo* wird bis zum *Porte Saint-Denis* ausgebaut und in die *Rue du Faubourg du Saint-Denis* weitergeführt. Im Projektgebiet finden sich unterschiedliche Straßenbreiten welche zwischen ca. 11m-17m variieren. Diese verschiedenen Straßenprofile ergeben auch unterschiedliche Nutzungspotentiale. Eine sich durchziehende Grundbedingung ist der Erhalt einer zentralen mindestens 5m breiten Bewegungsfläche, die neben Fußgängern auch für Lieferanten, Müllentsorgung und Einsatzkräfte geeignet ist. Ein jeweils 2,50m breiter Einkaufstreifen ist rein den Fußgängern vorbehalten. Die dazwischen resultierende Zone wird gedrittelt: ein Drittel begrünt, ein Weiteres soll soziale oder gastronomische Nutzungen beinhalten und das letzte Drittel ist als multifunktionale offene Fläche definiert, die einerseits eine Haltezone für Lieferanten zu gewissen Zeiten sein kann oder für spontane temporäre Aneignungen verfügbar ist.



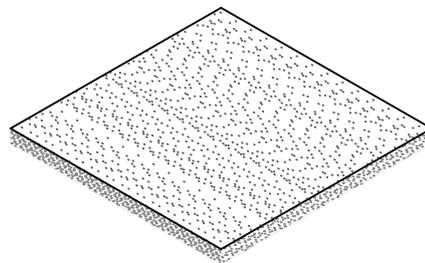
8.4.2. Entsiegelung

Bei Betracht der beabsichtigten Straßen ergibt sich ein buntes Bild an Pflasterungen und Asphaltierungen in jeglichen Zuständen. Richtung Stadtzentrum befinden sich vermehrt gepflasterte Flächen. Nach dem *Porte Saint-Denis*, in der *Rue du Faubourg Saint-Denis* fast ausschließlich Asphalt bei Straße und Trottoire. Im Zuge der Neugestaltung sollen die 2,50m breiten überdachten Streifen an den Fassaden neu gepflastert werden. Die zentrale 5m breite Bewegungsfläche soll je nach räumlichen Gegebenheiten entweder mit Pflasterung oder gebundenen Flächen versehen werden. Hierzu ergeben sich unterschiedliche Möglichkeiten und Herausforderungen. Unabhängig ob Kunststein oder Naturstein, gibt es bei der Pflasterung hinsichtlich Fugengestaltung eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten - von Art über Breite bis zur Durchlässigkeit der Fuge. Eine wassergebundene Decke oder mit Granitsplitt geschotterte Flächen können attraktive Möglichkeiten bei der Freiraumgestaltung sein. Diese Varianten sind natürlich auch mit technisch konstruktiven Fragen und lokalen Gegebenheiten verbunden und teils nachträglich pflegebedürftig. Die Holzterrassen sollen vordergründig in Kombination mit Gastronomie vorkommen. Ansonsten sollen die restlichen Flächen weitestgehend in Grün gehalten werden. Vordergründig bei der Gestaltung sind neben ästhetischen Qualitäten, funktionale Aufgaben wie Versickerung oder Speicher- und Verdunstungsmöglichkeiten zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas.

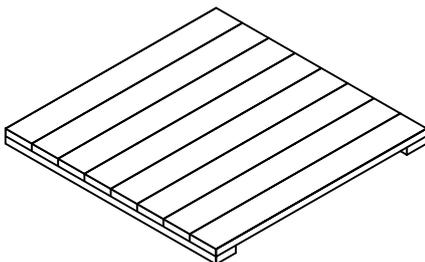
Pflasterung



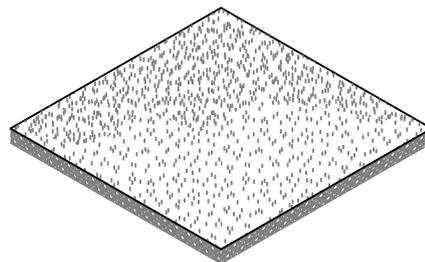
Gebundene Flächen



Holzterrassen



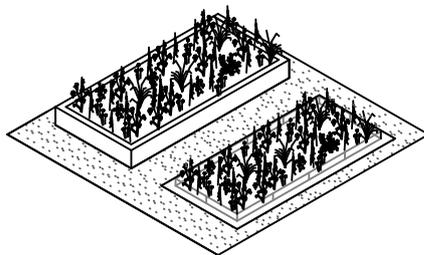
Grünfläche



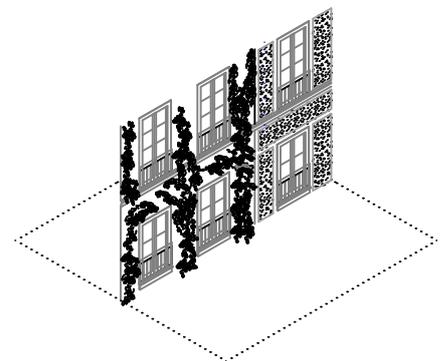
8.4.3. Vegetation

Wie mit dem Titel und in der Leitidee festgehalten, soll eine *Passage vert*, ein *Corridor écologique* entstehen. Das bedingt einen starken Ausbau verschiedener Vegetationsformen. Die Begrünung der *Rue Saint-Denis / Faubourg du Rue Saint-Denis* stellt eine gewisse Herausforderung dar, weil teilweise enge Straßenprofile als auch Untergründe die Pflanzung partiell erschweren. Deswegen bedarf es verschiedener Formen von Begrünung, die ein Straßengrün ermöglichen. Die Vorteile des Stadtgrün sind allbekannt und wirken sich positiv auf viele Bereiche aus: Städtisches Mikroklima, Luftqualität, Lärmschutz, Biodiversität, Co2 Haushalt, Wassermanagement usw. Des Weiteren die soziale und psychische Komponente von Begrünung, die sich wohltuend auf die Menschen auswirkt sowie auch aktive Mobilitätsformen fördert. Es ergeben sich somit für das Projektgebiet verschiedene Begrünungsansätze: Bodenbeete, Dach- und Fassadenbegrünungen sowie Grünflächen die eine vermeintlich wilde Vegetation, sprich Gehölze und Wildstauden beinhalten. Auch sollen, wo es kontextuell möglich ist, vereinzelt Bäume im Straßenraum gepflanzt werden. Zentral hierbei ist die Verwendung lokal typischer Pflanzentypen sowie auch jene die insbesondere eine Widerstandsfähigkeit gegenüber Hitze und Trockenheit aufweisen. Weiters die Verwendung eines differenzierten Pflanzensortiments, welches die Vegetationszeiten berücksichtigt.

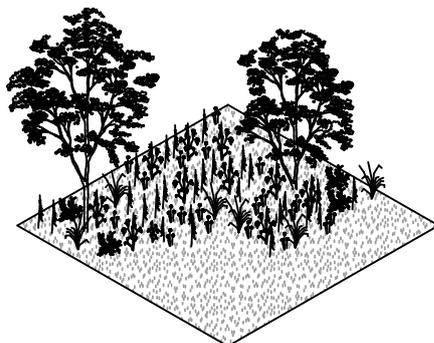
Bodenbeete



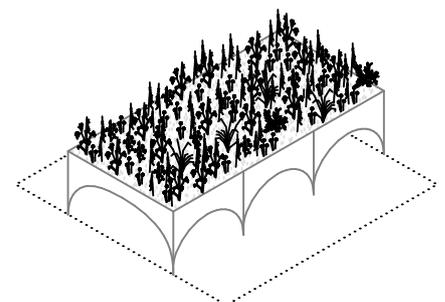
Fassadenbegrünung



Unterschiedliche Vegetationen



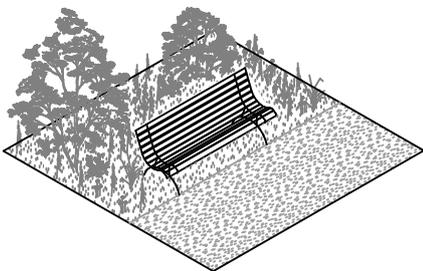
Dachbegrünung



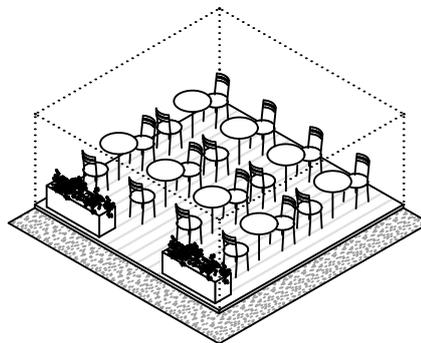
8.4.4. Urbane Ausstattung

Die Aufenthaltsqualität eines öffentlichen Raums steht in Wechselwirkung mit der Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten sowie der Qualität der Ausstattung. Zurückhaltende Materialien sowie eine passende Farbpalette und darauf abgestimmtes Mobiliar sollen eine Harmonisierung und Aufwertung des bestehenden städtischen Gefüges bewirken. Insbesondere die neu resultierende Verweilzone, für die eine dreiteilige grün, sozial und funktional - Bespielung vorgesehen wird steht hierbei im Fokus. Diese Zone soll zu einem attraktiven Freiraum gestaltet werden. Das dazu benötigte urbane Mobiliar muss zeitlos und schlicht sein und auf die Qualität des Ortes Bezug nehmen. Es sollen hierbei Pariser Standardmobiars aber auch maßgefertigte Elemente Verwendung finden. Auch soll diese neue Aufenthaltszone von den anliegenden Gastronomien mittels Gastterrassen genutzt und bespielt werden können. Das Thema Belichtung wird in den neuen Überdachungsformen integriert. Die Stellplätze für Fahrräder sollen sich in den Ecksituationen der Nebenstraßen konzentrieren.

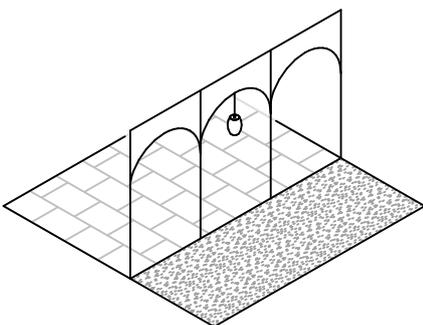
Sitzgelegenheiten



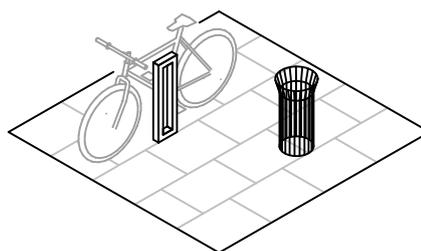
Terrassen, Gastronomie



Belichtung



Ergänzende Infrastruktur

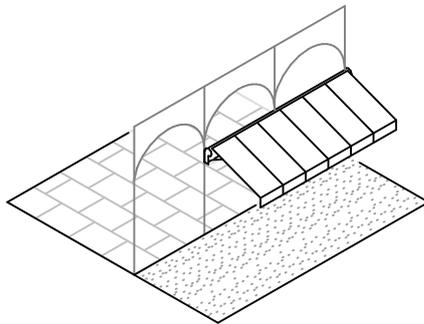


8.4.5. Temporäre Installationen

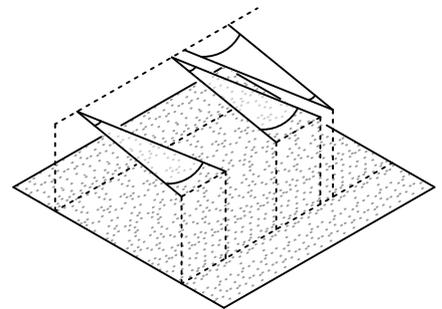
Zentral für die Belebung dieses neuen Straßenraums sind auch temporäre Installationen, welche den Raum beleben und unterschiedliche Mehrwerte generieren. Temporäre Überdachungen in Form von Markisen oder Sonnensegeln verschatten Gastgärten oder können Straßenteile kurzzeitig überdachen. Ebenso sollte Kunst im öffentlichen Raum als Identifikationsmerkmal von Beginn an in die Transformation miteinbezogen werden. Darüber hinaus geht es auch um die Intergration blauer Infrastruktur, die gelegentlich Straßen kühlen und ein soziales Potential beinhalten.

Diese exemplarischen Elemente von temporären Installationen sollen die Dynamik und Flexibilität von Räumen fördern und unterschiedliche räumliche Situationen zeitweise erzeugen. Das Ziel dabei ist die soziale und infrastrukturelle Aufwertung von Räumen hinsichtlich Aufenthaltsqualitäten und Erlebnissen.

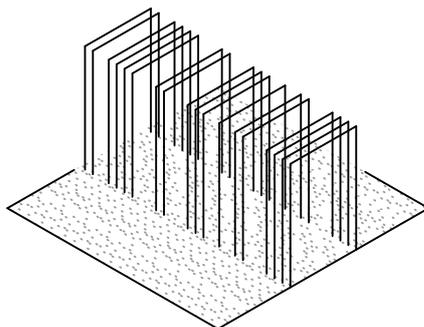
Markise



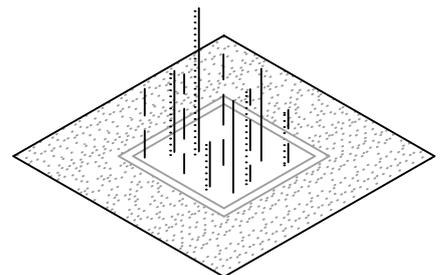
Sonnensegel



Temporäre Kunstinstallationen

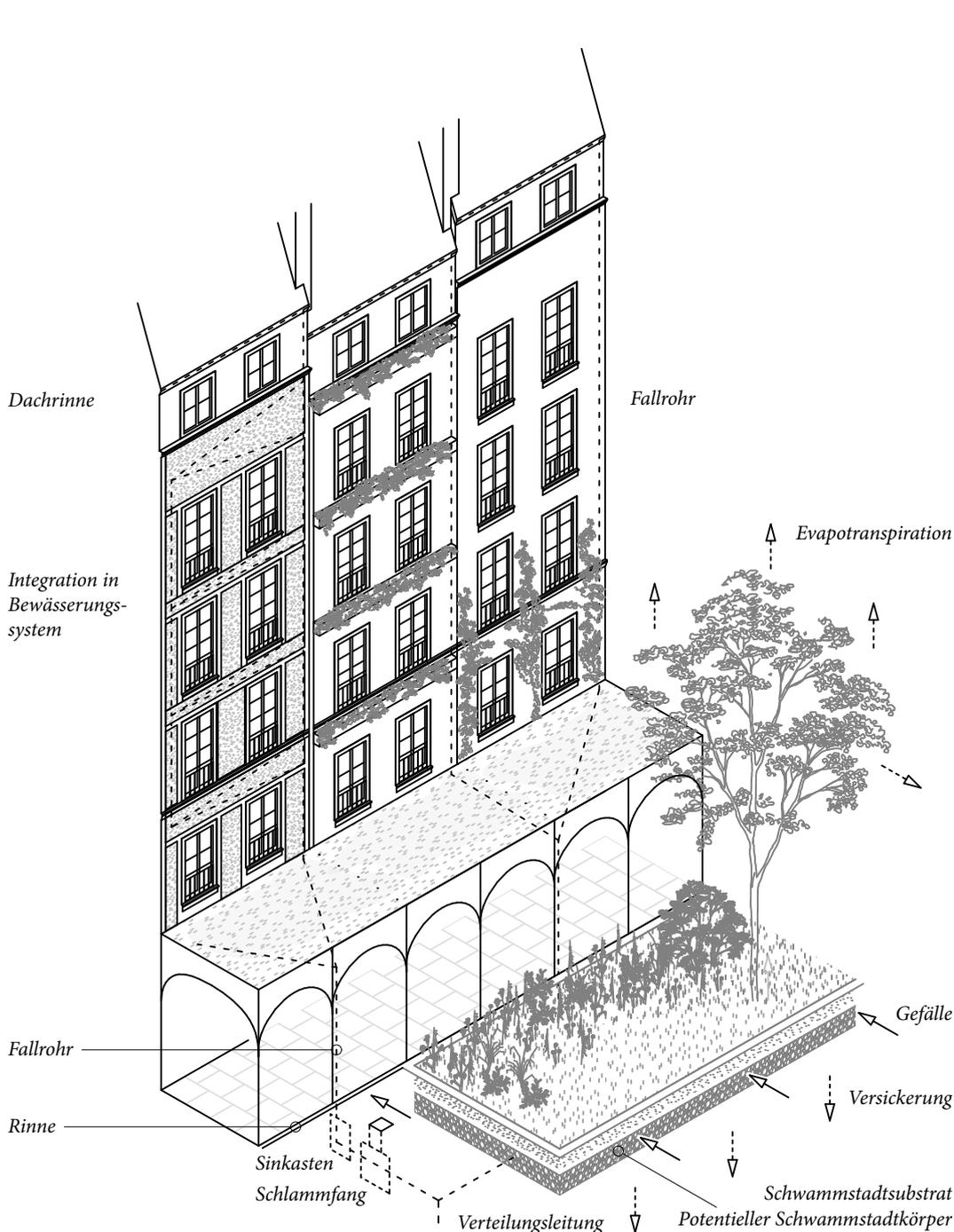


Temporäre Wasserinstallationen



8.4.6. Retention & Regenwassermanagement

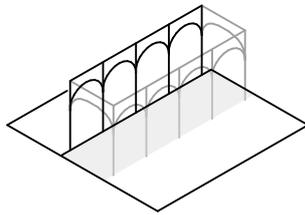
Ein wichtiger Aspekt in der Stadt der Zukunft ist das Wasser- beziehungsweise Regenwassermanagement. Nicht nur aufgrund von Ressourceneffizienz sondern auch hinsichtlich zunehmender Starkregenereignisse bedingt durch den Klimawandel bedarf es hierzu Überlegungen um Kanalnetze zu entlasten sowie im besten Fall daraus auch Mehrwerte zu generieren. Damit verknüpft ist die Thematik der Entsiegelung und auch das Konzept der Schwammstadt. Also Niederschlagswasser nutzen, zwischenspeichern und bestmöglich lokal versickern zu lassen. Hierbei gilt es aber auch an bestehende Systeme bestmöglich anzuknüpfen und deren Eigenheiten zu berücksichtigen.



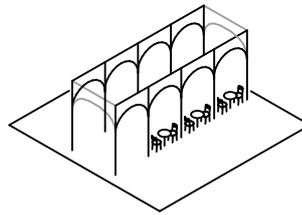
8.4.7. Nutzungen

Bei der Neugestaltung der *Rue Saint-Denis* und *Rue du Faubourg Saint-Denis* sollen neue räumliche Potentiale eröffnet werden, die den Straßenraum neu definieren und charakterisieren. Dies bezieht sich einerseits auf die gebauten Strukturen der Arkaden und Kolonnaden, als auch andererseits auf die neugestalteten Freiräume. Hier sind einige wenige Möglichkeiten abgebildet, die veranschaulichen sollen, wie flexibel und multifunktional diese Räume von verschiedenen Akteuren künftig genutzt werden können. Dabei soll auch eine Bühne, ein räumliches Potential für einen DIY Urbanism (Do-It-Yourself Urbanism) entstehen.

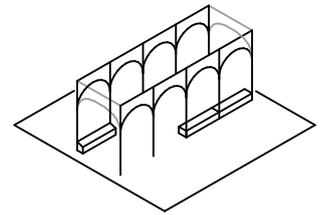
Geschützter Weg



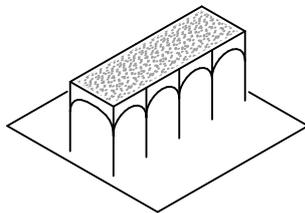
Gastgarten



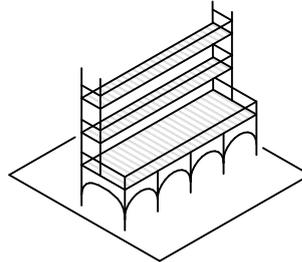
Warenausstellung



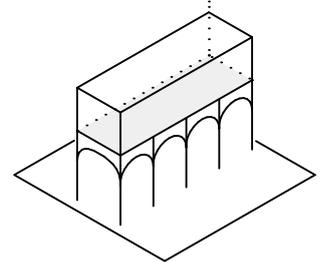
Gründach



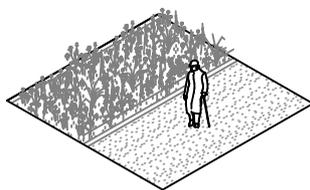
Terrassen & Balkone



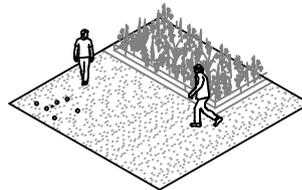
Additiver Raum



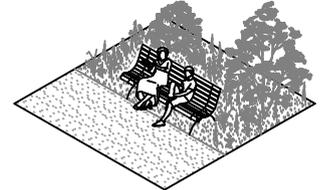
Promenieren



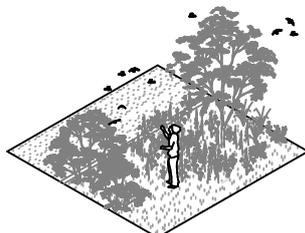
Spielen



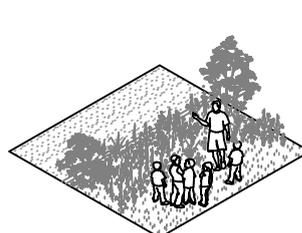
Treffen



Lebensraum

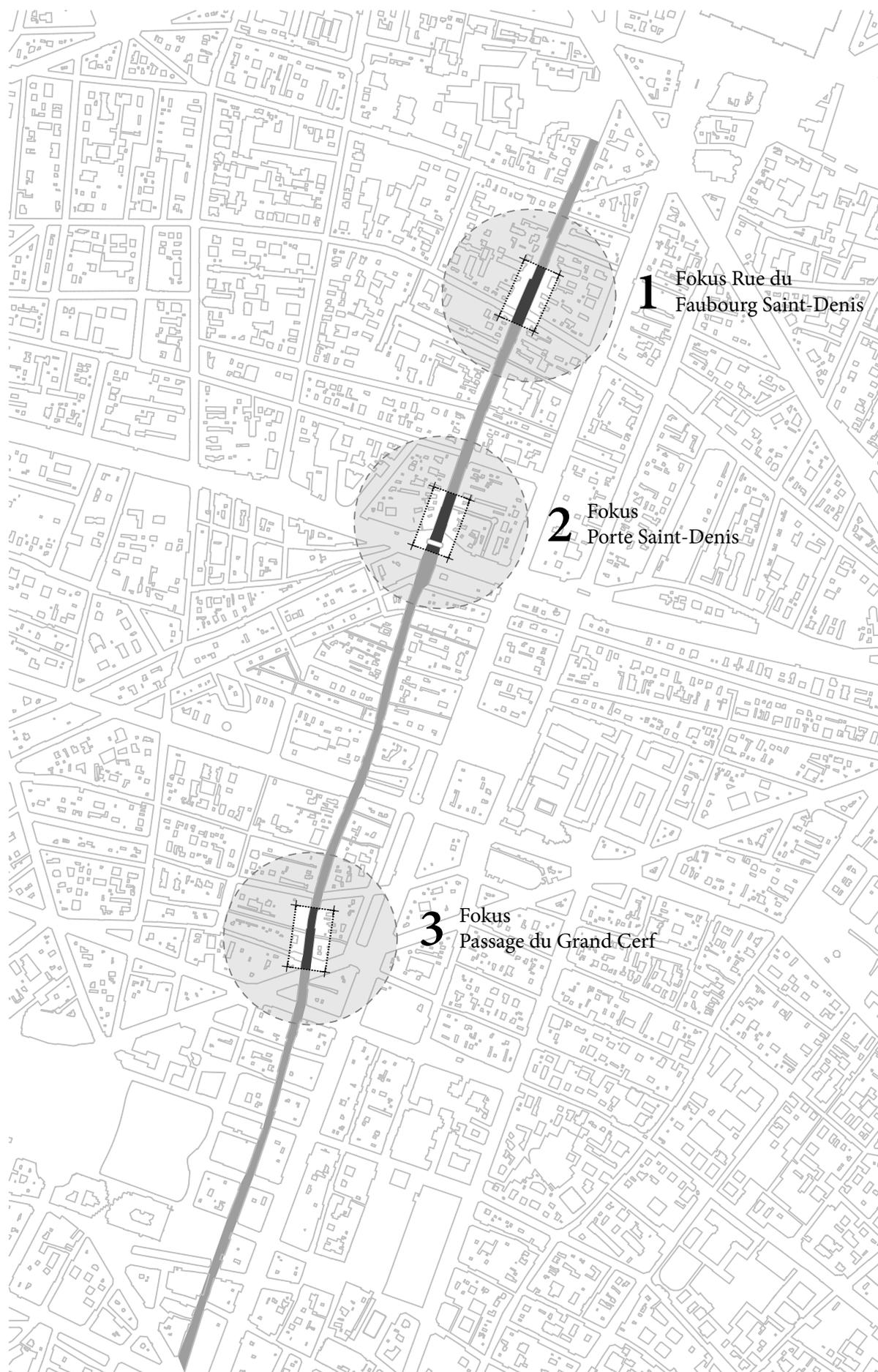


Lernen



Rückzug





1 Fokus Rue du
Faubourg Saint-Denis

2 Fokus
Porte Saint-Denis

3 Fokus
Passage du Grand Cerf

IX. ENTWURF - SEQUENZEN

9.1. Übersicht

Der von *Johann Friedrich Geist* beschriebene Ausblick sowie die erarbeitete Leitidee mit der dazugehörigen Konzeption soll abschließend eine potentielle räumliche Übersetzung und Visualisierung erfahren. Die Anwendung der einzelnen Transformationskategorien am gesamten Straßenzug wird anhand von drei exemplarischen Sequenzen veranschaulicht. Diese Fokuspunkte geben räumliche Bilder zu potentiellen Szenarien, welche sich auf unterschiedliche Themenschwerpunkte beziehen.

Die Schwerpunkte beziehen sich, abseits des sich durchziehenden Fadens der Ökologisierung, auf Kernthemen eines öffentlichen Raums, die sich natürlich auch in den *Passage couverts* finden. So wurden die Themen Frei- und Sozialraum, Handelsstraße und Gastronomie gewählt. Dafür wurden entlang des Straßenzuges, mit den Fokuspunkten *Rue du Faubourg Saint-Denis*, *Porte Saint-Denis* und *Passage du Grand Cerf*, neuralgische Punkte mit unterschiedlichen räumlichen Potentialen ausgewählt. Diese sollen die Qualitäten und Potentiale verdeutlichen, die eine solche Transformation mit sich bringt.

Als imaginäre Brücke zwischen den zuvor formulierten Entwurfsparametern und den gestalteten drei Entwurfssequenzen, sei nochmals auf die Arbeit diverser Architekten und Stadtplaner verwiesen. Um nochmals *Gerrit Confurius* zu zitieren » Die Erwartungen, die Stadtplaner an Arkaden heften, richten sich primär auf fußgängerfreundliche Straßen und eine neue Attraktivität der Innenstädte für ihre Bewohner. Darüber hinaus stellt das Arkadenmotiv auch in Aussicht, durch die Installierung einer Art öffentlichen Wohnzimmers Lebensbereiche zusammenzubinden, die durch spätkapitalistische Organisation der Arbeit zerschnitten sind und nur noch jenseits der persönlichen Erfahrung ein Ganzes bilden. Auch hier wird die Arkade als Bild gehandelt, als Projektionsfläche. «¹⁷⁶

Der Architect *Nicolas Soulier* schreibt in seinem Buch „*Reconquérir les rues*“, über Charakteristika und Potentiale zu Straßentransformationen. Mitunter beschreibt er im Kapitel „*Principe de l'étagère*“, dass sogar der sorgfältigst gestaltete Lebensraum für alltägliche Szenarien und unvorhergesehene Situationen ungeeignet ist, wenn dieser den Bewohnern genügend Freiraum und die Möglichkeit für Zweitstandorte offen hält. Es geht dabei laut *Soulier* um Umwandlung, Reperation und Verbesserung. Der Prozess der lebensspezifischen Neuerfindung ist für ihn ein Schlüssel zum Aufbau eines lebenswerteren Lebensraums und zu dessen Aneignung. In diesem Zusammenhang hebt er auch die Unvollkommenheit anhand des Beispiels des Regals (*l'étagère*) hervor, das darauf wartet gefüllt zu werden.¹⁷⁷ Darüber hinaus erwähnt er *Erich Raith*, der wiederum beschreibt, dass es um ein Verständnis geht, flexible und robuste Architekturen zu entwerfen, die über Generationen hinaus gedacht werden müssen und die permanent adaptiert, weiterentwickelt und neu belebt werden können.¹⁷⁸

Zuletzt sei noch der dänische Architekt und Stadtplaner *Jan Gehl* erwähnt, der seit mit seiner Arbeit und mit seinen Büchern, wie beispielsweise „*Leben zwischen Häusern*“ oder „*Städte für Menschen*“ urbane Räume fordert, welche an das menschlichen Maß angepasst sind und humaner Bedürfnisse berücksichtigen. Eines seiner Dogmas lautet dabei: „Die Menschen in Bewegung setzen“

176) Zit. *Confurius* S. 98

177) Vgl. *Soulier* (Onlinequelle)

178) Vgl. *Raith & Steger* S. 2



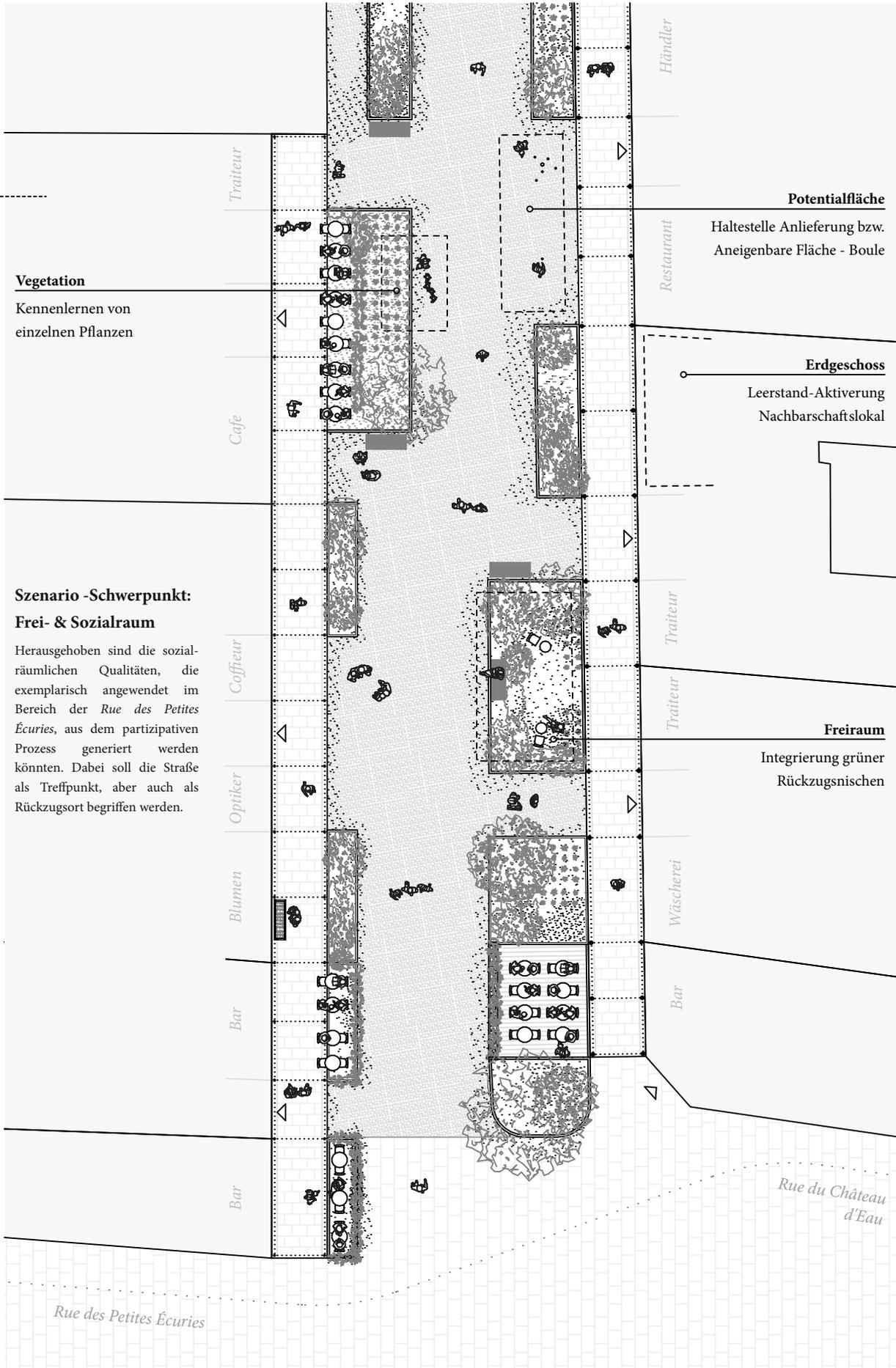
Blick

Vegetation

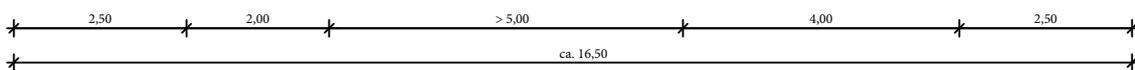
Kennenlernen von einzelnen Pflanzen

**Szenario - Schwerpunkt:
Frei- & Sozialraum**

Herausgehoben sind die sozial-räumlichen Qualitäten, die exemplarisch angewendet im Bereich der Rue des Petites Écuries, aus dem partizipativen Prozess generiert werden könnten. Dabei soll die Straße als Treffpunkt, aber auch als Rückzugsort begriffen werden.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- | | | | | |
|--|---|---|--|--|
| <p>1</p> <p>Städtisches Mikroklima
 Gebäudebegrünungen verbessern nachhaltig das Stadtklima und tragen zum Wohlbefinden der gesamten Bevölkerung bei</p> | <p>2</p> <p>Aufenthalts- & Umgebungsqualität
 Gestaltungsvielfalt, Temperaturausgleich, Lärmreduktion</p> | <p>3</p> <p>Durchlässige Oberflächen
 Regenwasserrückhalt
 Reduzierte Kanalbelastung
 pot. Schwammstadtkörper</p> | <p>4</p> <p>Verbesserung Luftqualität
 Sauerstoff, Luftreinigung</p> | <p>5</p> <p>Verschattung & Verdunstung
 Vermeidung von Überhitzung</p> |
|--|---|---|--|--|



5

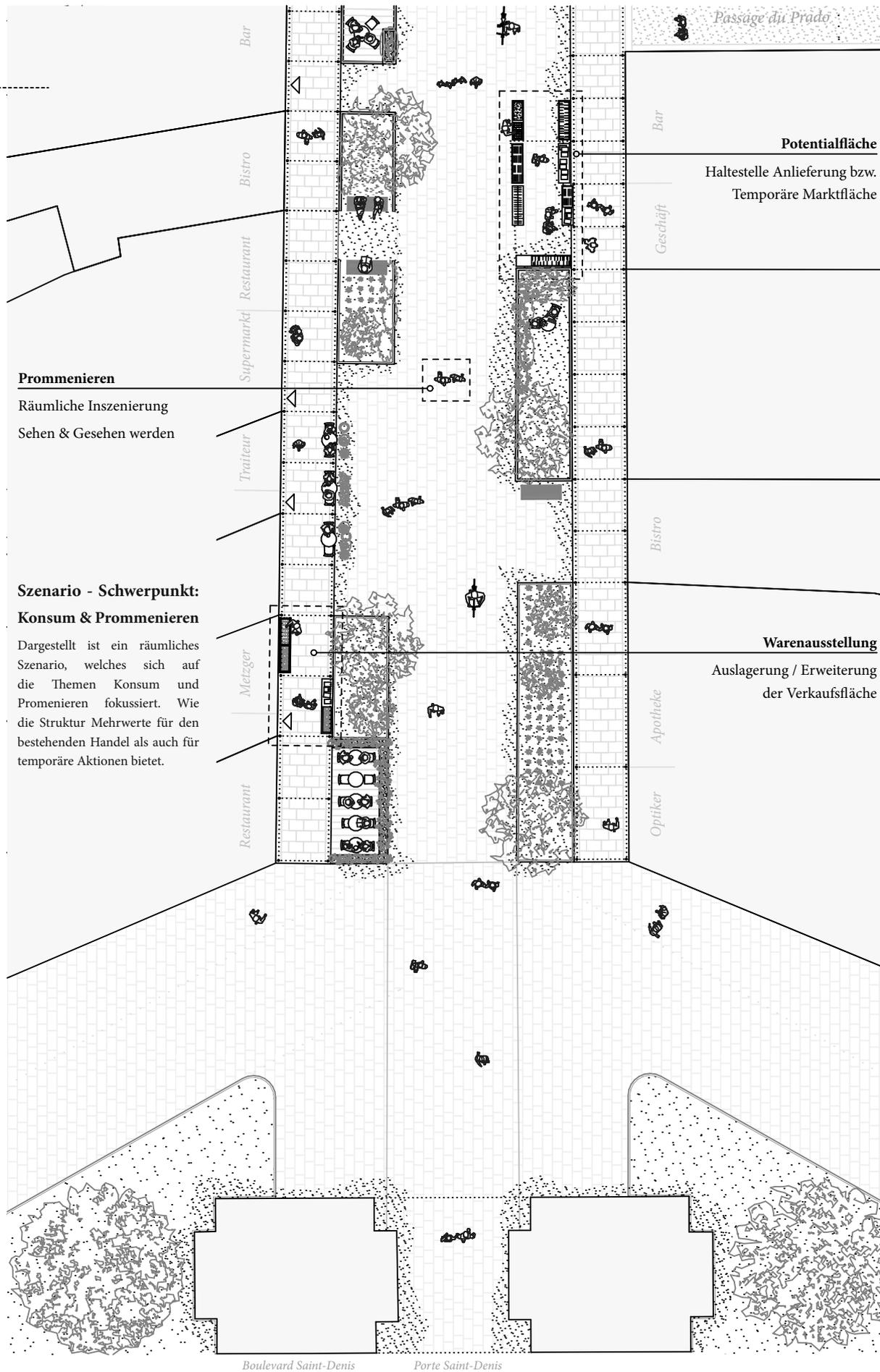
0

5

1

0

Blick



Prommenieren

Räumliche Inszenierung
Sehen & Gesehen werden

**Szenario - Schwerpunkt:
Konsum & Prommenieren**

Dargestellt ist ein räumliches Szenario, welches sich auf die Themen Konsum und Prommenieren fokussiert. Wie die Struktur Mehrwerte für den bestehenden Handel als auch für temporäre Aktionen bietet.

Potentialfläche

Haltestelle Anlieferung bzw.
Temporäre Marktfläche

Warenausstellung

Auslagerung / Erweiterung
der Verkaufsfläche

Boulevard Saint-Denis

Porte Saint-Denis



1

Erweiterung - Add-On
Ergänzung bestehender Strukturen
mit neuen räumlichen Potentialen

2

Temporäre Räume
Spontane Aneignung

3

Szenografie und Raumbildung
visuelle Raumabfolgen und
Atmosphären

4

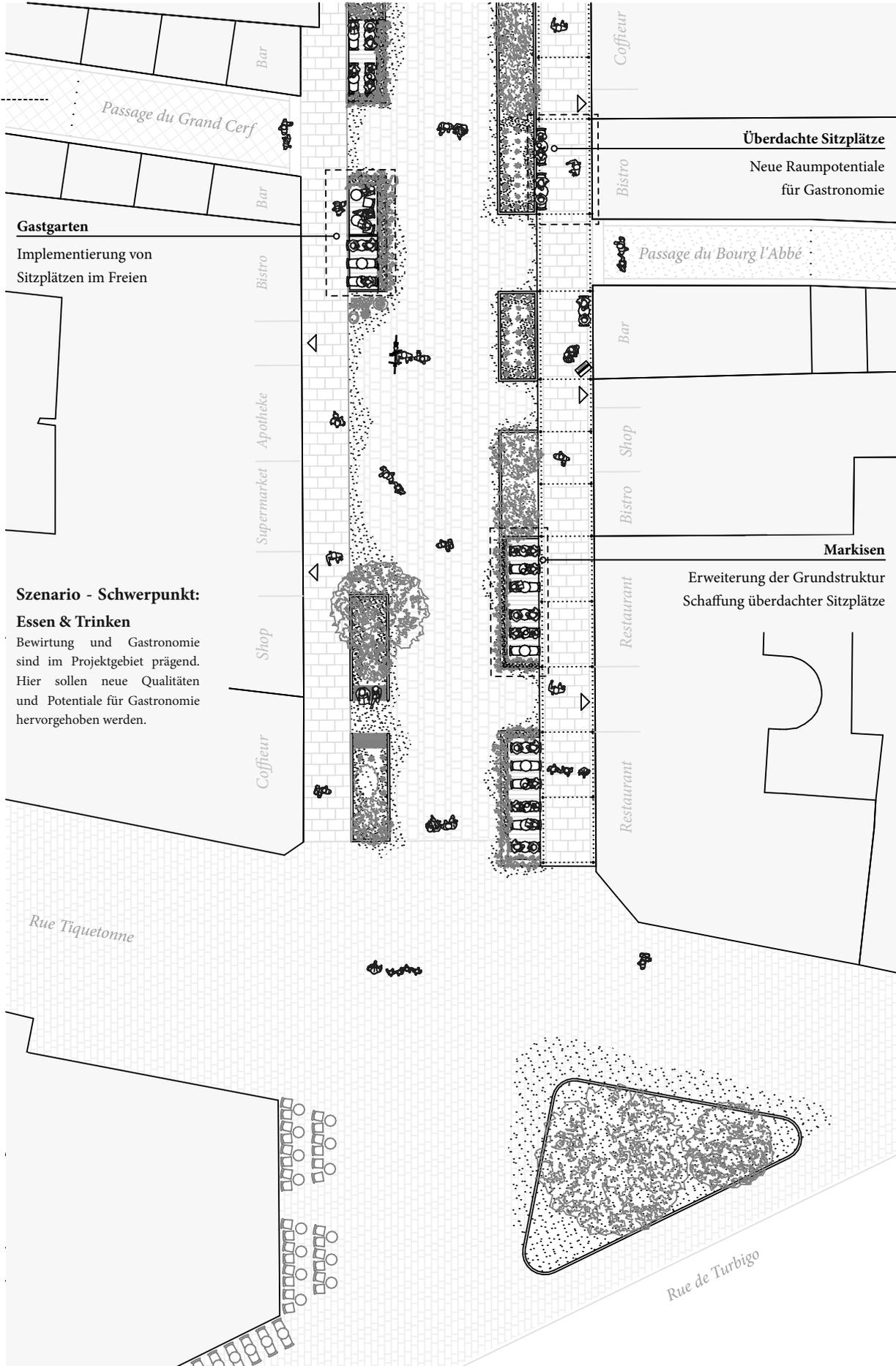
Rue Végétale
Begrünungsformen

5

Überdachungsformen
Säumung der Fassaden mit
Arkaden und Kolonnaden



Blick



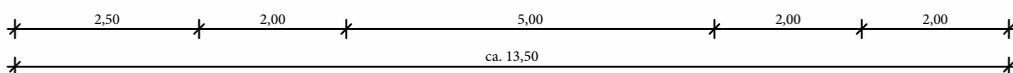
Szenario - Schwerpunkt:

Essen & Trinken

Bewirtung und Gastronomie sind im Projektgebiet prägend. Hier sollen neue Qualitäten und Potentiale für Gastronomie hervorgehoben werden.

9.4. Sequenz 3

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- | | | | | | |
|---|--|--|---|---|--|
| <p>1</p> <p><i>Flachdachbegrünung</i>
Bepflanzung & Substrat
Filterschicht
Drän- & Wasserspeichelement
Trennschicht & Abdichtung</p> | <p>2</p> <p><i>Konstruktion</i>
Modulares Prinzip
Punktfundamente</p> | <p>3</p> <p><i>Pflasterung</i>
Bettung
Schottertragschicht
Frostschuttschicht
Pot. Schwammstadtkörper</p> | <p>4</p> <p><i>Oberflächenentwässerung</i>
Ableitung Rinne sowie
Aspekt Versickerung</p> | <p>5</p> <p><i>Baumkrone</i>
Lichte Höhe > 4m</p> | <p>6</p> <p><i>Wechselbeziehungen</i>
mit Passagen und
Querverbindungen</p> |
|---|--|--|---|---|--|

X. CONCLUSIO

Reflektion, Potentiale, Auswirkungen

Die *Passage couvert* war seit jeher Abbild und Spiegelbild urbaner Transformationsprozesse. Ihre Entstehung, Entwicklung, spätere Interpretationen, heutige Rollen und Umnutzungen zeugen von einem nach wie vor dynamischen Raum mit transitorischem Charakter. Es wurde versucht, dem imaginär skizzierten Bild von *Johann Friedrich Geist*, dass unter gewissen Umständen der Bautyp ein Protagonist eines neuen öffentlichen Raumes wird und, dass die Passage von gestern die Straße von morgen ist, eine räumliche Visualisierung zu geben. Damit auch verbunden die Zielsetzung, ein Verständnis für die Passage als künftigen Bautyp zu entwickeln und ihn wieder ins gegenwärtige architektonische Repertoire zu heben, nicht nur als klassischen Konsumraum, sondern als hybriden Raum im Stadtgefüge.

Mit der starken Umstrukturierung einer wichtigen Pariser Straßenader war es das Ziel verschiedene Denkanstöße zu vermitteln und vor allem am zu Fuß Gehenden orientierte Szenarien sichtbarzumachen, die infolge dessen künftige Entwicklungen beeinflussen können. Die *Passage couvert* wurde hierbei als räumlicher Mantel verwendet um verschiedene Inhalte zu transportieren: der partizipatorische Aspekt, die Implementierung von Grünadern, das Umdenken mit dem Umgang von Niederschlagswässern, die Förderung aktiver Mobilitäten, das kreative Schaffen von Freiräumen, die Neukonfiguration von Straßenräumen und -profilen, die Qualitäten und räumlichen Potentiale von bestehenden Passagen herauszuheben, die sich vielleicht aktuell in einem Schneewittschlaf befinden, die Bedeutung der Reliance - Verknüpfungen und Netzwerke zu bedenken oder der Mixed Use Aspekt.

Es wurde ein Entwurf generiert, der unter den zuvor genannten Inhalten ein Zukunftsszenario bietet, wie sich ein Straßenzug im Laufe eines Jahrzehnts bis 2030 verändern kann. Meiner Meinung nach brauchen unsere Gesellschaften, unsere Entscheidungsträger solche radikalen Denkansätze, um Gewohnheiten und Gesetze zu hinterfragen und gewisse Prozesse in Bewegung zu setzen. Letztlich wurde versucht eine neue Form der Passage zu entwerfen, welche die Chronologie des Bautyps weiterdenkt und neu interpretiert. Daraus resultiert eine mögliche Antwort, wie man die bestehende Stadt und ihre Straße künftig weiterbauen kann.

Bildband Pariser Passages couverts

© Vanessa Braun
Daniel Löschenbrand



Passage Choiseul



Passage Choiseul



Passage Choiseul



Passage du Grand Cerf



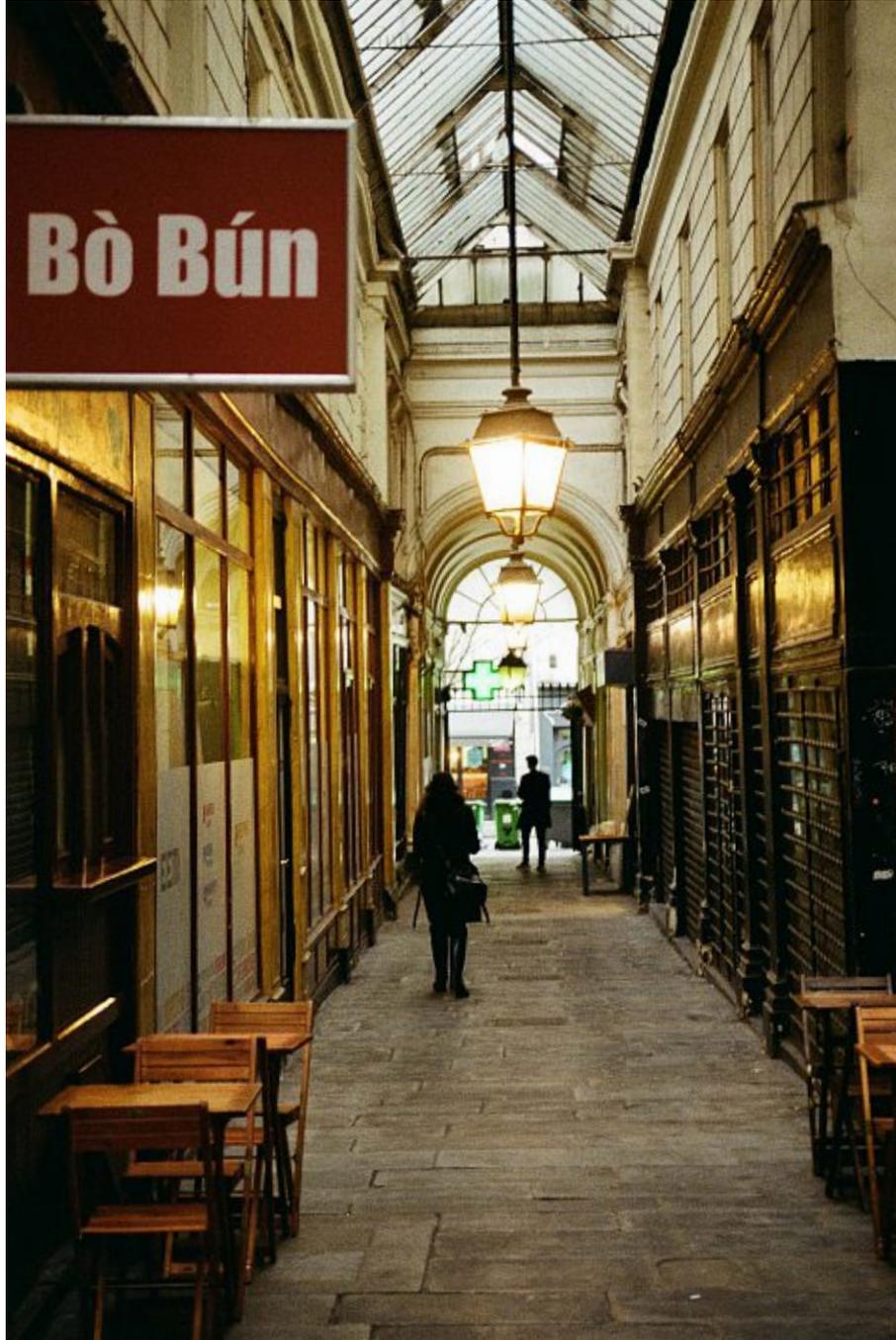
Passage du Grand Cerf



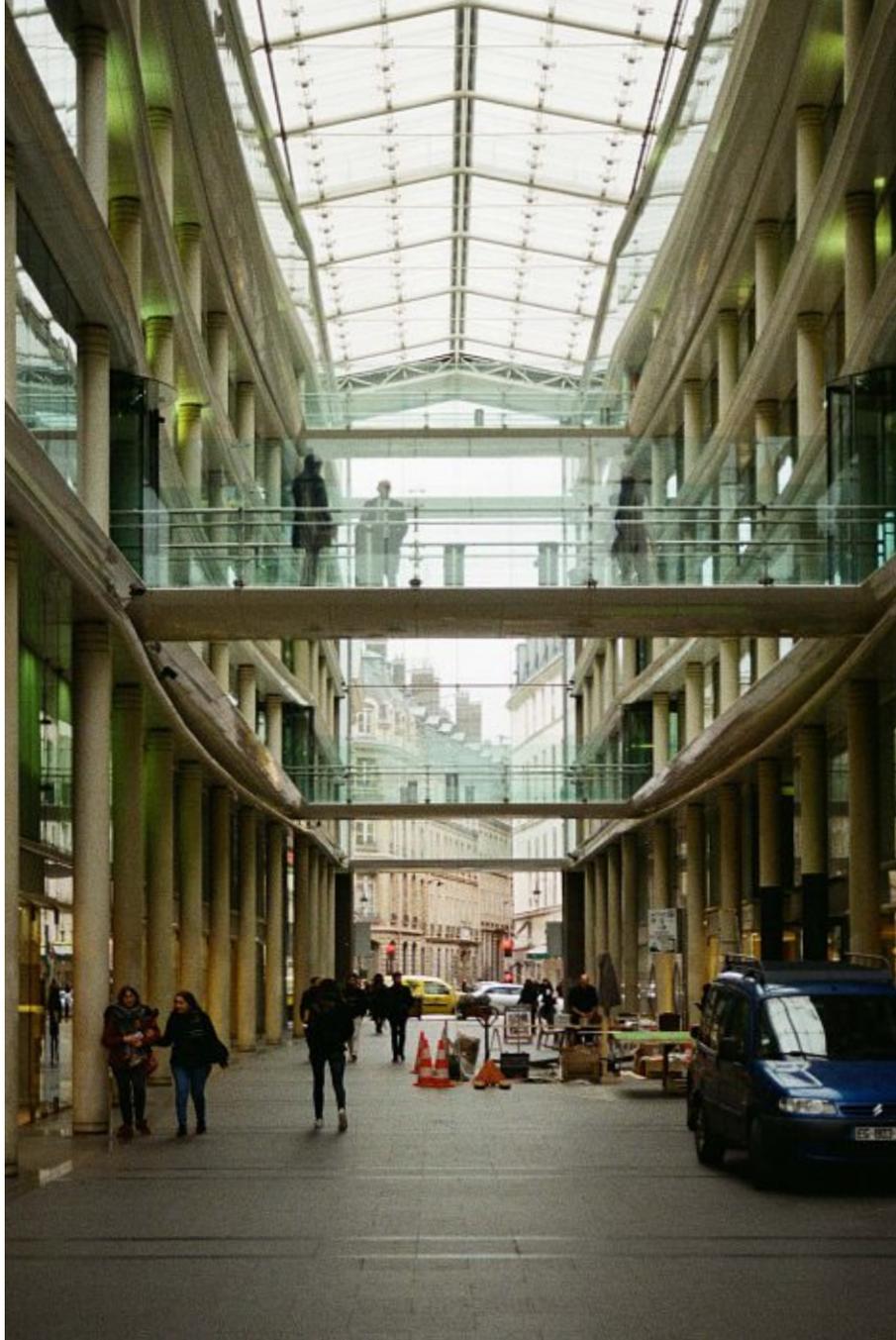
Passage du Grand Cerf



Passage des Panoramas



Passage des Panoramas



Passage des Jacobins



Passage Puteaux



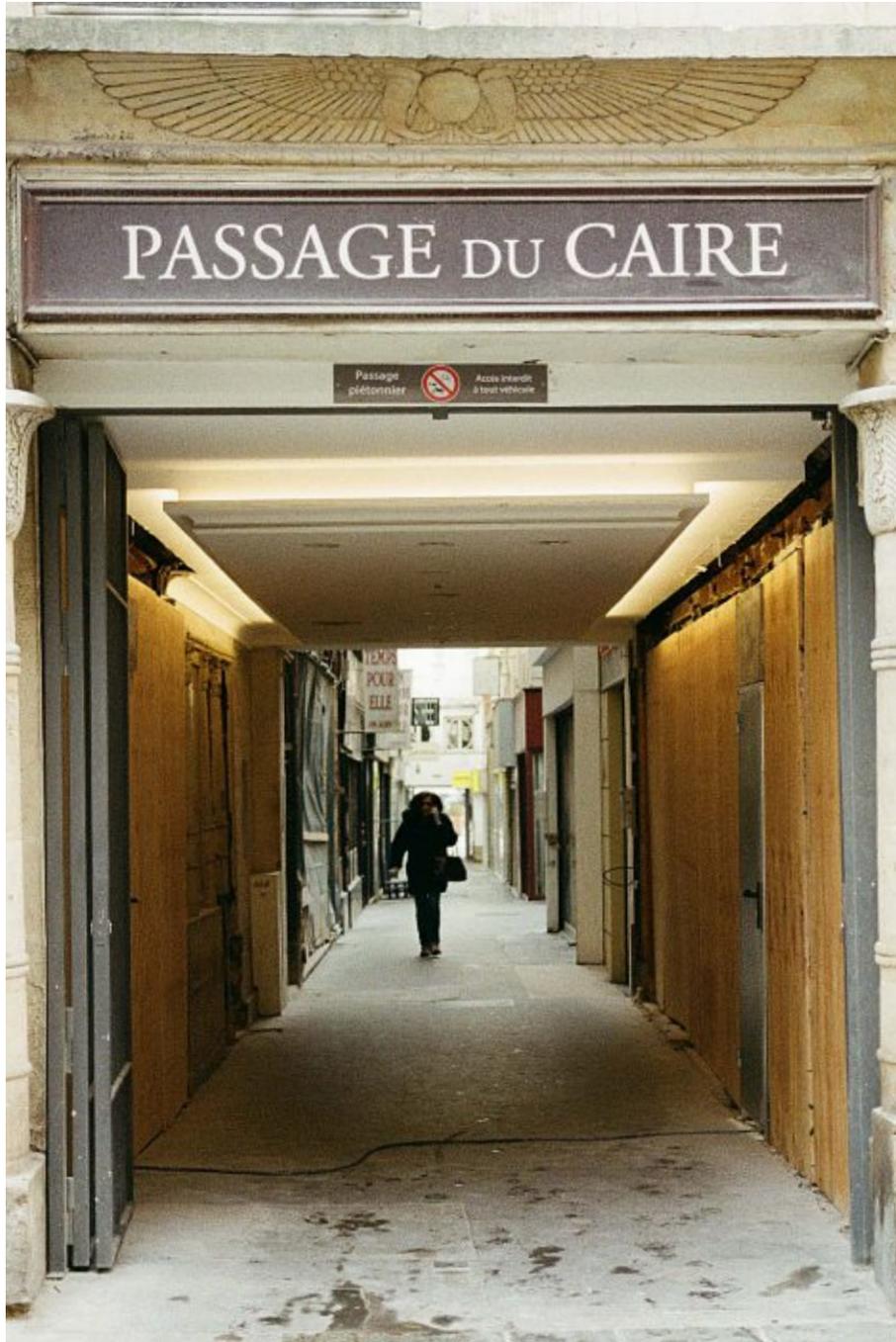
Passage Brady



Passage du Prado



Passage du Ponceau



Passage du Caire



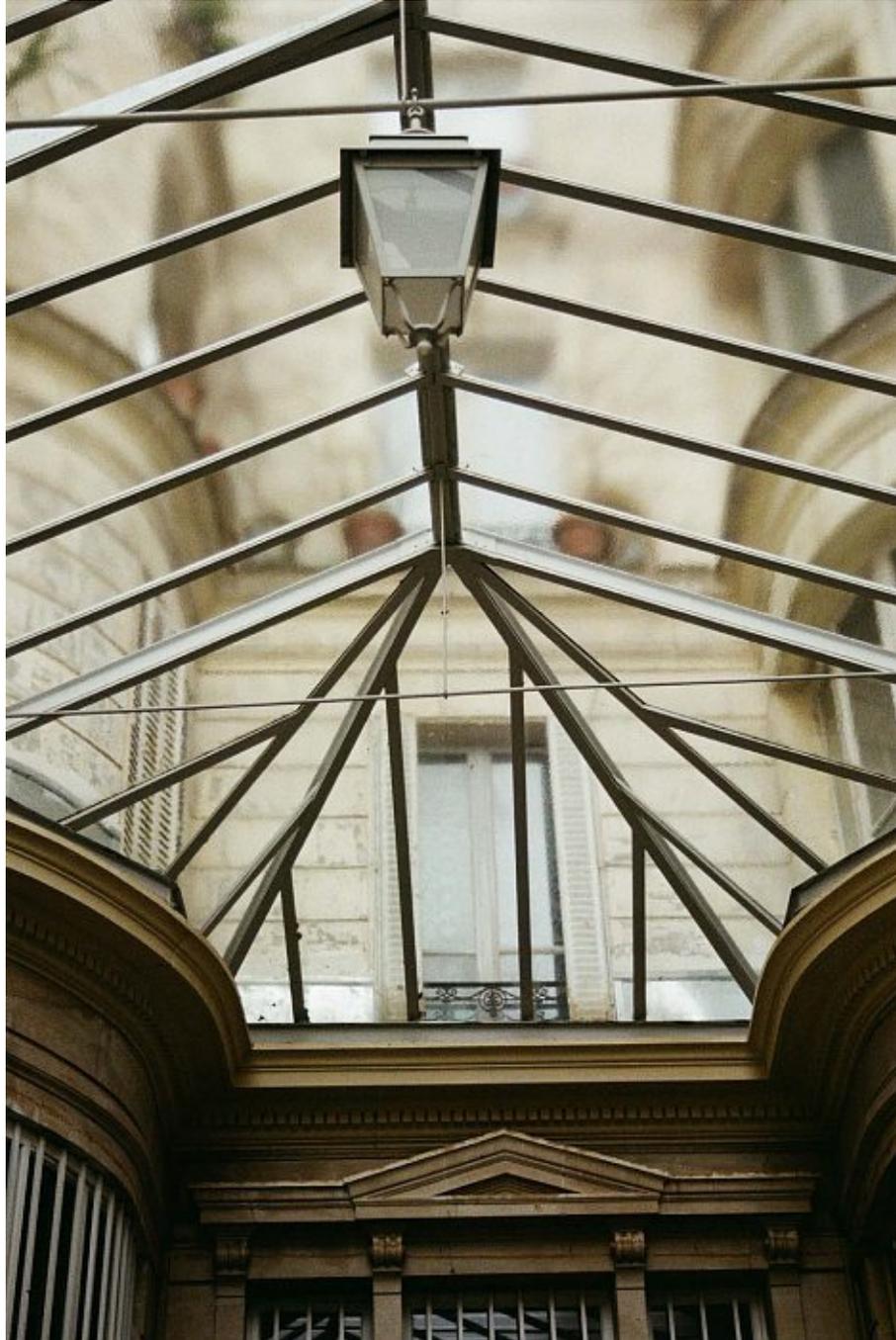
Galerie Vivienne



Passage Choiseul



Passage du Caire



Passage du Caire



Passage du Bourg l'Abbe

Passagenindex

Paris

1. Galeries de Bois & Galerie d'Orléans

Die *Galeries de Bois* war der Ausgangspunkt für ein Jahrhundert des Passagenkults. Diese erste Holzkonstruktion, als Provisorium gedacht, entwickelte sich zu einem öffentlichen Zentrum von Paris und avancierte zum geschäftlichen und architektonischen Vorbild für die *Passages couverts*. Nachdem das *Palais-Royal* 1814 mit Beginn der Restauration wieder in den Besitz der königlichen Familie *Orléans* gelangte, wurden die Arbeiten an der Anlage mit dem Architekten *Pierre Fontaine* fortgesetzt.¹⁷⁹ Zwischen 1828-29 wurde das hölzerne Provisorium, die *Galerie de Bois* abgerissen und der Neubau die *Galerie d'Orléans* mit den zwei Peristylen an dessen Mündungspunkten errichtet. Dabei wurde zuerst das *Péristyle de Valois*, dann die Galerie und schließlich das *Péristyle de Montpensier* erbaut. Von dem ursprünglich von *Victor Louis* angedachten hohen Gebäude auf Kolonnaden stehend nahm man Abkehr, stattdessen um den Garten nicht zu stark zu verschatten und die Sichtbeziehung zu beeinträchtigen, wurde ein niedrigeren Baukörper realisiert, bei welchem Teile des Daches für den *Duc d'Orleans* auch als grüne begehbare Terrasse dienten.¹⁸⁰

Der Passagenraum war ca. 8,50m breit, 65m lang und mit einem zuvor noch nie gesehenen gewölbten Glasdach überdeckt, welches den Gitterlauben der großen französischen Schlossgärten glich. Charakteristisch waren neben der Dachkonstruktion auch die an römischen Vorbildern orientierte innere Fassade und die Raumweite beziehungsweise Dimension. Im Unterschied zur Doppelpassage *Galeries de Bois*, bestand die *Galerie d'Orléans* aus einem breiten Hauptraum mit zugeschalteten Läden. Zusätzlich gab es beiderseits außen liegend noch eine Kolonnade, die an die umliegenden Galerien anschloss und dadurch den kontinuierlichen Rundgang weiterführte. Jede Ladeneinheit hatte neben der Fläche im Erdgeschoss noch einen Keller und ein Entresol, welche mittels Wendeltreppen verbunden waren. Die Beleuchtung erfolgte mittels Gasleuchten an Wandarmen. Die streng geordnete Innenfassade folgte dem Wechsel von Arkaden und Pilastern, die darüber ein dorisches Gebälk trugen. Der Abschluss erfolgte mittels einer Balustrade, bei welcher das Glasdach ansetzte. Dieses Glasgewölbe ist laut *Geist* das erste seiner Art, älter als alle bekannten gewölbten Gewächshäuser. Die Dachkonstruktion wurde gebildet aus Bögen, die aus senkrecht gestellten Flacheisen bestanden. Das Gewölbe verschnitt sich zu den beiden Peristylen hin diagonal mit einem Walm. Der Passagenraum war reich dekoriert und verkleidet. Die marmorverkleideten Pilaster hatten zusätzlich noch Füllungen aus Spiegelglas, das Gesimse war vergoldet, die Fenster-Türrahmen aus Messing und der Fußboden bestand ebenso aus Marmorplatten.¹⁸¹ *Bertrand Lemoine* schreibt dazu, dass die Gesamtkomposition *Fontaine's* Klassizismus entspricht, jedoch mit fortschrittlichsten Bautechniken und Konstruktionen.¹⁸²

Anfangs erzielte die Galerie einige Erfolge, insbesondere Ausländer und Touristen schätzten sie aufgrund ihrer Eleganz und dessen „Chic“.¹⁸³ Der Raum wurde gefeiert und diente international vielfach als Vorbild für weitere Passagen in Europa. Jedoch begann mit dem Neubau auch das Leben aus dem *Palais-Royal* zu verschwinden. Dies geschah aufgrund der zunehmenden Konkurrenz, der Vertreibung der Prostitution, der Schließung der Spielsäle sowie die Passage selbst nur mehr über Geschäftsläden verfügte und keine Wohnungen beinhaltete. Laut *Geist* bedauerte man die gläserne Sterilität und den Verlust der vorhandenen Intimität.¹⁸⁴ Im Laufe des 19. Jahrhunderts gab es verschiedene Bemühungen und Projekte um den Garten wieder zu beleben, jedoch aber vergeblich. Die längst verlassene *Galerie d'Orléans* wurde zwischen 1933-35 abgerissen, um das *Palais-Royal* zu „belüften“ und es weiter zu öffnen, da man ihr nicht mehr zutraute die Galerien zu beleben. Nur die doppelte Steinkolonnade, die ihre Grenzen markierte, blieb erhalten.¹⁸⁵ Ebenso existieren heute noch die umlaufenden Arkaden des *Palais-Royal*, deren Namen auf die drei Söhne *Duc des Chartres* verweisen: *Galerie Valois*, *Beaujolais* und *Montpensier*. In diesen Arkadengängen finden sich heute unterschiedliche Einrichtungen.¹⁸⁶

179) Vgl. *Geist* S. 257

180) Vgl. *ebd.* S. 285

181) Vgl. *ebd.* S. 285-287

182) Vgl. *Lemoine* S.142

183) Vgl. *Lemoine* S.143

184) Vgl. *Geist*. S. 285,286

185) Vgl. *Lemoine* S. 144

186) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 26

2. Passage Feydeau, Rue Feydeau - Rue des Filles St. Thomas

Die zwischen 1786-88 errichtete *Passage Feydeau* stellt in der Geschichte der Passage ein quasi Bindeglied zwischen der *Galerie de Bois* und den tatsächlichen Pariser *Passages couverts*. In einer ersten Fassung, die vermutlich bis 1790 existierte, erstreckte sich die Passage über das ganze Grundstück. Sie bildete eine Art Metamorphose zwischen Kolonnade und gedeckter Passagen und öffnete sich teils zu Freiflächen. Der Bau des *Théâtre de l'Opéra Comique 1791* führte vermutlich zu einer Kürzung der Passage. Die Pläne zur zweiten Fassung stammen von *Habert Thibierge* aus dem Jahr 1790-91.¹⁸⁷ 1826 wurde die Passage Feydeau abgerissen.¹⁸⁸

3. Cour Batave, Rue Saint-Denis

Von den Architekten *Jean-Nicolas Sobre* und *Célestin-Joseph Happe* entworfen, wurde der *Cour Batave* Ende des 18. Jahrhunderts anstelle einer Grabeskirche an der *Rue Saint-Denis* im Auftrag einer Gruppe von niederländischen Kaufleuten errichtet. Die damals im Erdgeschoss situierten Geschäfte öffneten sich hin zu einem Peristyl. Darüber befand sich ein Mezzanin sowie vier weitere Geschosse mit Wohnungen. Neben der Öffnung zur *Rue Saint-Denis*, mündete er noch in die *Rue de Venise*, über die man zur *Rue Saint-Martin* gelangte. Mäßig erfolgreich wurde der *Cour Batave* schließlich mit dem Durchbruch des *Boulevard Sébastopol* und mit der Verlängerung der *Rue de la Cossonnerie* abgerissen. Nur das Geschäft in der Nr. 60 *Rue Saint-Denis* mit seinem charakteristischen halbmondförmigen Zwischengeschossfenster und der Aufschrift "*Maison Batave 1795-1859*" ist erhalten geblieben.¹⁸⁹

4. Passage du Caire, Rue Saint-Denis - Rue de Caire - Place du Caire - Rue d'Alexandrie

Diese Passage wurde 1798-99 vom Architekten *Prétrelle* auf dem Grundstück des ehemaligen Klosters *Filles-Dieu* mitten im *Sentier*-Viertel im 2. Arrondissement als Teil eines größeren Baukomplexes errichtet. Nach der Revolution 1789 wurden die Klöster innerhalb des Stadtgebietes aufgelöst, zu Nationalbesitz erklärt und die freiwerdenden Grundstücke aufgrund des Bevölkerungszuwachses bebaut.¹⁹⁰ Damals lebten in dieser verarmten Gegend mittellose Menschen, einfache Handwerker oder kleine Zulieferer. Die Passage diente nicht dem Luxus, sondern dem Handel und Handwerk. Zwischenzeitlich bildete sich in ihr ein kleines Zentrum mit mehreren Druckereien und Lithographen. Denn Namen erhielt die Passage durch die Eroberung Kairos durch *Napoléon Bonaparte* im gleichen Jahr. Generell setzte in dieser Zeit, bedingt durch die 1798 unternommene Expedition nach Ägypten, ein Ägypten- beziehungsweise Orientkult ein. Das schlug sich neben der Namensgebung der Umgebungsstraßen auch in der Architektur nieder. So fanden sich im Empire eine Vielzahl ägyptische Stilelemente: Obeliskten, Pyramiden, Säulen, Ornamente oder Interieurs von *Percier* und *Fontaine* mit ägyptischer Stilprägung. Die Exotik wurde Mode und stand für die Suche nach Ausdruck und Größe der Baugeschichte von Jahrtausenden.¹⁹¹

Jedoch ist die *Passage du Caire* in ihrer räumlichen Gestaltung bescheiden. Die Passage besteht aus drei in sich verzweigenden Armen und besitzt eine Gesamtlänge von ca. 370m und eine Breite von 2,70m. Besonders ist, dass die Passage nicht durch einen bestehenden Baublock gebrochen wurde, sondern in eine Neubebauung eingebunden wurde. Dies erklärt auch den Verlauf der Passagenräume immer parallel zu den angrenzenden Straßen. Der Hauptarm erstreckt sich von der *Rue St.-Denis* bis zu einer halbkreisartigen Mündung, wo er auf den zu ihm 45° Grad gedrehten Arm aus der *Rue d'Alexandre* trifft. Beide Arme sind noch mittels eines Dritten verbunden und schließen einen dreieckigen gleichseitigen Block im Inneren ein. Gebaut wurde sie ursprünglich aus einheitlich gebauten dreigeschossigen Häusern bestehend aus Keller, Ladenfläche im Erdgeschoss, Obergeschoss und über dem Passagendach noch teilweise ein Mansardengeschoss. In den Ladenachen findet man Pilaster die

187) Vgl. *Geist* S. 260,261

188) Vgl. *Lemoine* S. 113

189) Vgl. *Paris et ailleurs*

190) Vgl. *Lemoine* S. 78-79

191) Vgl. *Geist*. S. 261,262

einen Gesimsstreifen und eine Attika mit einer segmentartigen Öffnung zur Belüftung des Raumes tragen. Im Erdgeschoss fand sich früher eine durchgehende Holzverkleidung. Anfangs besaß die Passage vermutlich ein Holzdach mit eingeschnittenen Oberlichtfeldern, das Glasdach folgte später.¹⁹² Bemerkenswert ist noch die Hausfassade der Nr. 2 am *Place du Caire*, eine quasi Neo-Ägyptische Fassade bestückt mit ägyptischen Köpfen und Ornamenten von *Joseph Garraud* von 1828.¹⁹³ Durch die räumliche Komplexität, die Enge, das Durcheinander, glaubte man sich damals an die Atmosphäre eines orientalischen Bazars erinnert. Jedoch geriet die Passage mit der fortlaufenden Passagenentwicklung im Laufe der Jahrzehnte hinsichtlich Luxus, Pracht und Dekorationen auch in Verruf, denn die bescheidene Passage konnte den Erwartungen der Pracht des Ostens beziehungsweise des Orients nicht gerecht werden.¹⁹⁴

Verweis auf den Exkurs
Stadt morphology S. 16

5. Passage des Panoramas, Rue St. Marc, Boulevard Montmatre

Im Jahr 1800 wurde die erste Mode-Luxus-Passage am *Boulevard Montmatre* von *James Thayer* errichtet. Dieser sicherte sich neben dem Patent an Panoramen 1799 auch das während der Revolution vorübergehend beschlagnahmte, jedoch dann wieder an die Kinder *Duc de Montmorency* zurückgegebene *Hôtel de Montmorency-Louxeembourg* und dessen Grundstück. Er errichtete zuerst die Eingangssituation der Passage sowie das erste von später insgesamt drei Panoramen. Danach ließ er den Garten parzellieren, bebauen und errichtete in Folge die *Passage des Panoramas*. Durch die Passage schuf man einen direkten Weg vom *Palais-Royal* über die *Rue Vivienne*, die schon gebaute *Passage Feydeau*, die *Rue Feydeau*, die *Rue Neuve de Montmorency* und der Passage zum zweiten Zentrum des öffentlichen Lebens, dem *Boulevard*. Das Hotel blieb anfangs bestehen, als Südeingang diente das Gartentor des Palais und die Passage lief östlich des Hotels. Die Umrisse des Passagenbaus waren unregelmäßig, was *Johann Friedrich Geist* auf wahrscheinlich individuelle Ausbauten einzelner Ladenbesitzer zurückführt. In einer Baulücke rechts zur Passage am Boulevard wurde das *Théâtre des Variétés* errichtet, welches auch einen Zugang von der Passage erhielt. Anfang der 1830er wurden die Panoramen sowie das Hotel abgerissen. Die Passage wurde in Folge um- beziehungsweise weitergebaut und die Seitenflügel der *Passage des Panoramas*, die *Galerie des Variétés*, die *Galerie Feydeau*, die *Galerie Montmartre* und die *Galerie St. Marc* wurden errichtet. 1930 wurde der südliche Teil der Passage an der *Rue Saint-Marc* durch einen Neubau von *Henri Sauvage* verändert.¹⁹⁵ Auch wenn Züge der Passagenräume in ihrer alten Form erhalten blieben, so sind die Seitenflügel dadurch verdüstert und verkommen.¹⁹⁶

Verweis auf den Exkurs
Stadt morphology S. 16

Ein Aquarell von 1810 im *Musée Carnavalet* zeugt von der Bausubstanz und Atmosphäre des Raumes. Anfangs war auch hier nur ein Holzdach mit Oberlichtfeldern, noch kein durchgehendes Glasdach. Ebenso lässt sich in diesem Bild eine kleine Brücke im Obergeschoss erkennen, vermutlich eine Verbindung zwischen den Panoramen. Der Passagenraum ist ca. 3m breit. Die Erdgeschosszone ist geprägt von Schaufenstern mit kleinteiligen Sprossenteilungen. Die Stirnseiten der Trennwände werden mittels Pilastern verdeckt, welche ein breites Holzgesims tragen, das für Reklame und zur Montage von Ladenschildern dient. Darüber ist das Obergeschoss, welches eine ungegliederte Wand mit schmalen Fenstern ist. Aufgrund der guten Lage sowie der zahlreichen Etablissements in näherer Umgebung, konnte sich die Passage das gesamte 19. Jahrhundert gut halten und war geschäftlich stets erfolgreich. Die Bedeutung der Passage ist gesellschaftlich begründet. Sie war wie das *Palais-Royal* ein Zentrum der Öffentlichkeit. Zudem bildete sie den Ausgangspunkt für ein später entstehendes zusammenhängendes Passagenetz. Gegenüber des nördlichen Zugangs, schließt auf der anderen Seite des Boulevard die *Passage Jouffroy* (ab 1845) an. Daran wiederum angehängt die 1846 errichtete *Passage Verdeau*. Zusammen bilden sie einen fast 400m langen verknüpften Passagenzug, der sich als alternatives Erschließungssystem in der Stadtstruktur einbettet.¹⁹⁷

192) Vgl. *Geist*. S. 261,262
193) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 26
194) Vgl. *Lemoine* S. 78-79
195) Vgl. *Geist*. S. 263,264
196) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 93
197) Vgl. *Geist*. S. 264,265

1811 - 1860
Galerie Montesquieu
1812 - 1960
Passage Montesquieu
1830 - 1836
Bazar Montesquieu

198) Vgl. Lemoine S. 165

199) Vgl. Ayers S. 386

200) Vgl. Geist. S. 267

201) Vgl. Lemoine S. 106

202) Vgl. Geist. S. 267

zitiert nach Kolloff S. 99

203) Vgl. Lemoine S. 128, 129

204) Vgl. Geist S. 268

205) Vgl. Lemoine S. 128, 129

6. Galerie & Bazar Saint Honore, Rue Saint-Honoré - Rue du Mont-Thabor

Von 1807 bis 1810 realisierten die Architekten *Maximilien Heurtault* und *Jean-Baptiste Guignet* zwischen der *Rue Saint-Honoré* und der *Rue du Mont-Thabor* die *Galerie Saint Honore* mit dem primären Ziel, einen Zugang von der *Rue du Mont-Thabor* aus zum *Cirque Olympique* (oder auch *Cirque Franconi*) zu schaffen. Dieses stand im ehemaligen Garten eines Kapuzinerklosters. Der Passagenraum in dieser ersten Fassung war ca. 4m breit, beherbergte in etwa 50 Geschäfte und den Eingang zum Zirkus. Nach der Abwanderung des *Cirque Franconi* und der Umwandlung in eine Reitschule machte die Passage keinen Sinn mehr. 1825 wurde sie, ohne Bezug zur *Rue du Mont-Thabor*, von einem Investor namens *Beker* zum *Bazar Saint-Honore* um- beziehungsweise ausgebaut. Dieser beherbergte 300 kleine Geschäfte und stellte den wichtigsten Bazar der damaligen Zeit dar. 1831 wurde er von einem Pariser Reiseleiter als großer und eleganter Bazar beschrieben, welcher mit Säulen geschmückt ist und eine schöne Rotunde hat. Das Verschwinden beziehungsweise der Abbruch lässt sich nicht genau datieren.¹⁹⁸

7. Passage Delorme, Rue de Rivoli - Rue St. Honoré

1808 ließ *Charles Arnould Delorme* die *Passage Delorme* von dem Architekten *Nicolas Jacques Antoine Vestier* zwischen der *Rue de Rivoli* und der *Rue St. Honoré* errichten.¹⁹⁹ Sie verzeichnete wirtschaftlichen Erfolg, war gut an der von den *Artistes de la Revolution* 1793 gebauten Prachtstraße *Rue de Rivoli*, platziert und musste aber letztlich 1896 einem Hotelneubau weichen.²⁰⁰ Der Architekt dieses Neubaus hat die ehemaligen Pilaster und Reliefs in das neue Vestibül mit einer Inschrift aus dem Jahr 1809 gesetzt. Diese sind heute noch erhalten.²⁰¹

Die ursprünglichen Vorderhäuser hatten zu beiden Seiten eigene Treppenhäuser, dazwischen befand sich ein 3m breiter zweigeschossiger Passagenraum mit Läden. In den Obergeschossen wohnten die Kaufleute. Hinter den gleich tiefen Läden gab es zur angrenzenden Bebauung Gänge, welche für Lieferungen dienten und erstmals ein doppeltes Erschließungsschema zeigten. Besonders ist jedoch, dass *Charles Arnould Delorme* als vermeintlicher Erfinder der Passage gilt, da diese Passage erstmals in jener Zeit ein durchgehendes Glasdach besaß und nicht nur eingeschnittene Glasoberlichter. Dies bestätigt auch der Autor *Kolloff* und beschrieb die Passage als Meisterstück, indem es so hell sein soll als wäre es ein offener Raum.²⁰²

8. Galerie & Passage & Bazar des Montesquieu, Rue Montesquieu - Cloître St. Honoré

Hierzu gab es zwei verschiedene Fassungen, die nebeneinander und miteinander verflochten waren. Die erste davon war die 1811 erbaute *Galerie Montesquieu* von dem Architekten *Huant* im Auftrag von einem *M. Travers*. Diese bestand aus zwei parallelen Gassen, die von den Nr 3. & 3-5. der *Rue Montesquieu* zum Innenhof des Klosters *Saint-Honoré* führten. Diese zwei Räume wurden von einer Quergalerie geschnitten, die zur *Rue Croix-des-Petits-Champs* führte. 1812 folgte schließlich, im Auftrag von *Mathieu Chabanne*, die *Passage des Montesquieu*, eine einfach überdachte Passage von der Nr 7. *Rue Montesquieu* zum Kloster *Saint-Honoré*. Die Galerie wurde vermutlich vor 1860 abgerissen, die Passage vor 1960. Heute finden sich keine Spuren mehr.²⁰³ Zu damaligen Zeiten profitierte man lange von der Situierung an der *Rue Montesquieu*, welche das *Palais-Royal* mit den *Messageries* und Märkten bei *Les Halles* verband. An sich waren die *Galerie & Passage des Montesquieu* nicht wirklich bedeutend, außer dass in ihr 1812 der erste Versuch mit Gasbeleuchtung stattfand, welcher aber aufgrund der Geruchsentwicklung abgebrochen werden musste.²⁰⁴ Gegenüber der Galerie und Passage wurde 1818 in der Nr 6. *Rue Montesquieu* ein öffentliches Bad eröffnet, welches ab 1830 von dem Architekt *Benoît-Victor Lenoir* in einen aus Eisen gebauten Bazar, dem *Bazar Montesquieu* verwandelt wurde. Jedoch wurde bereits 1836 der Bazar weiter transformiert und anders genutzt.²⁰⁵

9. Passage de la Ville l'Eveque, Rue de l'Arcade - Place de la Madeleine

1815 wurde die Passage auf dem ehemaligen Grundstück eines Benediktinerklosters errichtet. Aufgrund der Beschreibungen von *Bertrand Lemoine*, lässt sich die Vermutung aufstellen, dass es sich hierbei um eine Winkelpassage handelte. Ein Arm erstreckte sich West-Ost in Verlängerung der *Rue de la Ville l'Eveque* bis zur Kirche *La Madeleine*. Der andere Nord-Süd ausgerichtete Arm führte zur *Rue de Surène*. Im Laufe der Arbeiten an der Madeleine-Kirche und dem *Boulevard Malesherbes* wurde der Nord-Süd-Arm der Passage abgerissen. Der Verlauf des verbliebenen West-Ost Armes lässt sich heute durch die kurze Straße *Passage de la Madeleine* zwischen der *Rue de l'Arcade* und dem *Place de la Madeleine* nachvollziehen.²⁰⁶

10. Bazar Français & Bazar Incendie & Galerie Boufflers & Galerie de Fer, Boulevard des Italiens

Der *Bazar Français* wurde 1819 am *Boulevard des Italiens* von seinem Finanzier *Michel Minier* errichtet und ist einer der ersten in Paris gebauten Bazare. Dieser wurde direkt neben den berühmten Chinesischen Bädern in der Nr. 29 von *Nicolas Lenoir* eröffnet, beherbergte ca. 40 verschiedene Geschäfte und der verglaste Innenhof hatte nur eine Verbindung zum Boulevard. 1825 wurde der Bazar durch ein Feuer zerstört. Danach wurde er von den Architekten *Eudes* und *Tavernier* als *Bazar Incendie* wieder aufgebaut. Aufgrund schlechter wirtschaftlicher Bedingungen ist der Bazar vermutlich in den letzten Jahren der Juli-Monarchie verschwunden.²⁰⁷

1819 - 1825 *Bazar Français*
 1825 - v.1849 *Bazar Incendie*
 1825 - 1829 *Galerie Boufflers*
 1829 - 1878 *Galerie de Fer*

Der *Galerie Boufflers* ersetzte 1825, in der Nähe des damals gerade abgebrannten *Bazar Français*, ein Nebengebäude des *Hôtel de Boufflers* am *Boulevard des Italiens*. Dieser galt als im Stil der Londoner Bazare gebaut, in denen sich eine Vielzahl von Geschäften unter einem überdachten Bereich befanden. 1829 wurde der Bazar durch ein Feuer zerstört. Die *Galerie de Fer* war der Nachfolger des vorher abgebrannten *Bazar Boufflers* und wurde am 26. Dezember 1829 eröffnet. Im Unterschied zu seinem Vorgänger aus Holz, wurde die Galerie von den Architekten *Eudes* und *Tavernier* aufgrund von Brandschutz aus Eisen errichtet. Sie war neben der *Galerie d'Orléans* und dem *Bazar Montesquieu* einer der ersten Vertreter, welcher beinahe gänzlich aus Eisen ausgeführt wurde. Die gusseiserne Ornamentik stammte von einem Gießer namens *Calla*, einer der Ersten der einen Katalog mit gusseisernen Architekturelementen herausgab. Unter einem gewölbten Glasdach fanden sich zwei Galerien mit Geschäften. 1875 gelangte das Objekt mittels Versteigerung an die Bank *Crédit Lyonnais*. Diese baute die Galerie um, die Rotunde ist jedoch noch erhalten.²⁰⁸

11. Passage de l'Opera, Boulevard des Italiens, Rue le Pelletier, Rue Pinon und Rue Grange Batelière

Mit der Absetzung und Verbannung von *Napoléon Bonaparte* 1814 folgte unter anderem bedingt durch die *Restauration* eine mehrjährige Pause in der Passagenmode. Zwar wurden in der Zwischenzeit Vorhaben wie die *Passage de la Ville l'Eveque*, der *Bazar Français* oder die *Passage des Deux-Pavillons* realisiert, aber erst mit der 1822-23 errichteten *Passage de l'Opera* von dem Architekten *François Debret* erlebte der Bautyp der Passage wieder ein Aufleben. Die *Passage de l'Opera* wurde im Zuge der Errichtung der *Académie Royale de Musique*, der provisorischen Oper, in dessen Garten gebaut und erschloss die Oper vom *Boulevard des Italiens* aus. Der Erfolg der *Passage de l'Opera* war ausschlaggebend für die weitere Passagenentwicklung.²⁰⁹

Die *Passage de l'Opera* folgte dem Typ der Doppelpassage, also zwei parallele Passagenräume, die mittels Durchbrüchen einen Durchgang aber auch einen Rundgang ermöglichten. Laut *Johann Friedrich Geist* wurde der linke Passagenraum, die *Passage de l'Horologe* zuerst eröffnet, 10 Monate später folgte dann aufgrund des Erfolges der zweite Arm, die *Passage du Baromètre*. Die Passagenräume folgten parallel den Grundstücksgrenzen, das Vorderhaus war um 60° verschnitten und orien-

206) Vgl. *Lemoine* S. 186
 207) Vgl. *ebd.* S. 118
 208) Vgl. *ebd.* S. 107,108
 209) Vgl. *Geist* S. 268,269

Verweis Kapitel 4.5 Räumliche
Organisation & Nutzungen:
Abbildung Grundriss

tierte sich am Boulevard. Richtung Oper endeten die beiden Passagen in einem mit einer Pergola überdachten Garten seitlich am Opernhaus. Der jeweils 3m breite Passagenraum war dreigeschossig und mit einem Glassatteldach gedeckt. Über den Läden fanden sich insgesamt 25 Appartements und Jungesellenzimmer, die durch separierte Stiegenhäuser erschlossen wurden. Im Untergeschoss befand sich ein großer Saal. Zwischen dem Boulevard und der *Chaussée d'Antin* war die Passage in Kombination mit der Oper bestens platziert. Aufgrund eines 1826 von den Mietern veröffentlichten *Guide des Acheteurs des Passage de l'Opera*, lässt sich das damalige Angebot nachvollziehen: Luxuswaren, Mobiliar, Kleidung, Delikatessen aus allen Provinzen, Restaurants, Cafés, das Tanzlokal *Bal d'Italie* im Keller, das Europarama für allerlei Bilder und Wachsfiguren sowie vermutlich auch Einrichtungen für Prostitution. Ebenso gab es eine Art heimliche Börse von Spekulanten, die auch einen internationalen Ruf hatte, welche aber 1852 mittels Polizeibefehl aufgelöst wurde. Die provisorische Oper brannte 1873 ab und die Passage blieb als Fragment eines nicht mehr existierenden Kontextes übrig und verlor dadurch ihre anfängliche Anziehungskraft. Außerdem war sie seit den 1860ern durch die Planungen eines Boulevard von *Baron Haussmann* bedroht, dessen Durchbruch blieb jedoch an der *Rue Taïtbout* stecken. Dieser erfolgte letztlich 1925 und die Passage wurde abgerissen. Mit dem Abbruch verschwand unter anderem auch die Bar *Certa*, Treffpunkt der Dadaisten und Surrealisten. In einer seiner ersten surrealistischen Arbeiten *Paysan de Paris*, setzte *Louis Aragon* der *Passage de l'Opera* ein Denkmal.²¹⁰

12. Galerie Vivienne, Rue Vivienne - Rue Petit Champs - Rue de Banque

Die Galerie wurde 1823 von dem Architekten *François-Jacques Delannoy* im Auftrag des Notars *Marchoux* auf den drei Grundstücken der ehemaligen Stallungen des *Duc d'Orléans* errichtet. Daher wurde die Passage auch *Galerie Marchoux* genannt. Die *Galerie Vivienne* ist über die kleine Passage des *Deux Pavillons* mit dem *Palais-Royal* verbunden. Von diesem Zugang aus erstreckt sich der Hauptarm an der *Rue des Petits Champs* mit der Raumfolge eines glasgedeckten Hofes, dann eine kleine Rotunde mit einem kegelförmigen Glasdach, dann ein ca. 40m langer Passagenraum überdacht mit transversalen Schwibbögen und Glasdach und letztlich im Knickpunkt wiederum ein mittels Stufen erreichbarer glasgedeckter Hof. Von dort aus folgt um 90° gedreht der Arm zur *Rue Vivienne*. Alle drei Grundstücke waren ursprünglich teilweise bebaut. Die bestehenden Baukörper wurden umgebaut beziehungsweise erweitert und in die Planung der Passage miteinbezogen. Dies erklärt auch den unregelmäßigen Grundriss mit dem 90° Schwenk sowie dem Höhensprung. Zusätzlich existiert mit der am Hauptarm andockenden *Passage des Petits Pères* noch ein Zugang zur *Rue de Banque*. Die schwierige Ausgangslage wurde zum Charakteristikum gemacht. Das Ergebnis ist eine Folge unterschiedlicher Proportionen und Raumatmosphären. Ein Baugedanke, welcher sich mehr in den Bazaren, den Vorläufern der Warenhäuser, wiederfindet. Die neugebauten Teile der Passage sind bis zu 2m vom Bestand abgerückt, sodass wie bei der *Passage Delorme* ein Gang für Lieferungen und rückwärtige Erschließung der Stiegenhäuser ermöglicht wurde.²¹¹ Neben der vielfältigen Raumkomposition beschreibt *Johann Friedrich Geist* auch die Architektur des Passagenraums mit den Stilelementen des Empire: » Addition, Schichtung, Komposition, selbstständiger Bauglieder wie Pilaster, Bogen, Gesimse, Rahmen, elegante Proportionierung und Profilierung, durch streng eingepasste dekorative Teile wie Palmettenfries, Kassette, Lorbeerkranz, Palmenzweig [...] «²¹²

Neben etwa 70 Läden, gab es noch das 1843 eröffnete *Cosmorama Abbé Gazzara*, wo man mittels Vergrößerungsspiegeln Landschaften im Relief betrachten konnte. Nach dem Tod von *Marchoux* 1870 wurde die Passage dem *l'Institut de France* überlassen und die Einnahmen sollten den Bewohnern der Villa Medici in Rom zugutekommen. In 1888 erfuhr die Passage durch das Marionettentheater von *Signoret* und *Maurice Bouchor* nochmals einen Aufschwung. Jedoch verwarhlöste die

210) Vgl. *Geist* S. 268-270

211) Vgl. *ebd.* S. 273-276

212) *Zit. ebd.* S. 276

Galerie nach und nach, wurde 1897 verlassen und sollte 1903 abgerissen werden, wovon man letztlich wiederum absah. Im Jahr 1926 stufte ein Dekret die Galerie aus dem zusätzlichen Inventar der historischen Denkmäler herab und bedrohte sie mit Abriss. 1966 erwarb die Künstlerin *Huguette Spengler* sechs Boutiquen und versuchte die alte Atmosphäre von *Saint-Paul-de-Vence* wiederherzustellen. 1970 wurde die Galerie Vivienne restauriert.²¹³

13. Cour du Commerce Saint-André, Rue Saint-André des Arts - Boulevard Saint-Germain

Die Anfänge des *Cour du Commerce Saint-André* liegen im Jahr 1776, wo sie als einfache Passage zwischen der *Rue Saint-André des Arts* und dem *Boulevard Saint-Germain* angelegt wurde. Dann wurden einige Geschäfte eröffnet und sie erhielt den Namen *Passage du Commerce*. 1823 erfolgten unter dem Architekten *Constant Protain* einige Umbauarbeiten. Dabei wurde das nördliche Ende der Passage zur *Rue Saint-André des Arts* hin verbreitet und teilweise mit einem Glasdach überwölbt. Ebenso wurden die Fassaden der Geschäfte, die Portale und die Böden neu gestaltet sowie eine adäquate Beleuchtung installiert wurde. Sie bietet also eine Kombination aus überdachter und nicht überdachter Passage. Berühmtheit erlangte sie während der Revolution, weil dort die Revolutionäre *Georges Danton* und *Camille Desmoulins* lebten und *Dr. Guillotin* 1790 seine „Enthauptungsmaschine“ testete.²¹⁴

14. Passage du Pont Neuf, Rue Mazarine - Rue de Seine

Zwischen 1823-24 errichtet, ist sie die einzig richtig gedeckte Passage am *Rive Gauche*, also südlich des Stadtgebietes. Der Name ist ein Indiz für ihre Verkehrsfunktion. Sie brach nämlich den langen Baublock zwischen der *Rue Mazarine* und der *Rue de Seine* und ging in die *Rue Guénégaud* über, welche zur *Pont Neuf* führte. Sie diente dem einfachen Handel und Handwerk. 1912 wurde sie abgerissen und durch die *Rue Jacques Callot* ersetzt. Die Passage war schmal, ca. 65m lang, eingeschossig, mit einem Glasdach gedeckt und besaß kurz vor der *Rue de Seine* einen offenen Hof.²¹⁵ Die Passage war wirtschaftlich nicht erfolgreich und auch die Situierung abseits der pulsierenden Orte war wenig vorteilhaft. Dies und die geringe Breite führten dazu, dass sie bereits einige Jahre nach ihrer Eröffnung auf Kritik stieß. Erwähnung fand sie in dem Roman *Thérèse Raquin* von *Emile Zola*, wo sie aufgrund ihrer Dürsterheit, Enge und dem Leben bei künstlichem Licht den idealen Hintergrund für dramatisches Geschehen gab.²¹⁶

15. Passage Lafitte, Rue Le Pelletier - Rue Lafitte

Die *Passage Lafitte*, anfangs auch *Passage d'Artois*, wurde 1824 von dem *Bankier Lafitte* errichtet, welcher Teil der Revolution 1830 war. Sie verband in Verlängerung eines Seitenausganges der *Passage de l'Opera* die *Rue le Pelletier* mit der *Rue Lafitte*. 1870 wurde sie von *Paul Durand-Ruel* erworben, der sie anschließend als private Gemäldegalerie nutzte.²¹⁷

16. Passage du Trocadéro, Rue de Rivoli - Rue Saint Honoré

Die *Passage du Trocadéro* war eine nie fertig gestellte Passage. Ursprünglich ein Straßenprojekt, war es das Ziel in Verlängerung der *Rue du Marché Saint-Honoré* den *Marché Saint-Honoré* mit der *Rue de Rivoli* zu verbinden. Das Straßenprojekt wurde in ein Passagenprojekt umgewandelt und die Bauarbeiten begannen 1824 zwischen der *Rue de Rivoli* und der *Rue Saint Honoré*. Jedoch wurden die Arbeiten aus unbekanntem Gründen 1826 abgebrochen und die *Rue du Marché Saint-Honoré* wurde als Straße zur *Rue de Rivoli* durchgebrochen.²¹⁸

17. Passage Choiseul, Rue des Petits Champs - Rue Saint Augustin

Die zwischen 1825-27 errichtete *Passage Choiseul* erstreckt sich zwischen der *Rue des Petits Champs* und der *Rue Saint Augustin* und geht im Norden in die *Rue de Choiseul* über, die wiederum zum

213) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 50,51

214) Vgl. *Lemione* S. 104

215) Vgl. *Geist* S. 271

216) Vgl. *Lemione* S. 156

217) Vgl. *Geist* S. 272

218) Vgl. *Lemione* S. 156

Boulevard des Italiens führt. Ursprünglich stammten die Pläne von *François Mazois*. Dieser starb aber 1826 und die Arbeit wurde vom Architekten *Antoine Tavernier* fertiggestellt.²¹⁹ Sie verkörpert laut *Johann Friedrich Geist* mit ihren ca. 190m Länge am besten den Straßencharakter. Auf dem *Plan Turgot* lässt sich ein Baublock erkennen, der nur in seinen Rändern bebaut war und welcher nach der Revolution teils enteignet wurde. Dieser Block wurde anschließend in seinem Inneren erschlossen und in dessen Mitte baute der Architekt *Jean-Jacques Huvé* das *Théâtre Royal de l'Opera Comique*, den heutigen *Salle Ventadour*. Östlich davon wurde die *Passage Choiseul* angelegt, teils als Neubau aber auch nördlich in das *Hôtel de Gèvres* integriert.²²⁰ Zuvor gab es im Zuge der Planungen zum ganzen Baublock auch die Idee, westlich des Theaters eine zweite Passage parallel zur *Passage Choiseul*, zu errichten. Dem zugrunde folgte später 1827 die verkürzte, heute nicht mehr existente *Galerie de l'Opera Comique*.²²¹ Weiters wurde 1827, angedockt zur *Passage Choiseul* und auch von *Tavernier* geplant, das heutige *Théâtre des Bouffes-Parisiens* eröffnet sowie 1829 der Querarm, die *Passage Sainte-Anne*, zur *Rue Sainte-Anne* angelegt wurde.²²²

Die Passage besteht aus viergeschossigen Passagenhäusern, welche neben einem Keller aus einem Ladengeschoss, einem Entresol, einer Beletage und einem Mansardengeschoss über der Dachebene bestehen. Die Fassade ist dominiert aus Bogenarkaden, die auch das Entresol einschließen. Darüber findet sich das Obergeschoss mit einer einfachen Fensterreihung. Den Abschluss bildet das architektonisch abgesetzte Glasdach, welches aber auch funktional betrachtet eine stetige Durchlüftung gewährleistet. Auf alten Photographien sieht man einen teils überfüllten Passagenraum mit Markisen, überdimensionalen Ladenzichen und kuriosen Schildern, welche von der Lebendigkeit und der Wichtigkeit der Reklame hinsichtlich Werbung und Identifikation zeugten. Dieses fiktive Bild verdeutlicht auch die Anziehungskraft der Passagen auf die Surrealisten.²²³

18. Passage Saucéde, Rue St. Denis - Rue Bourg l'Abbé

Diese wurde 1825 zwischen der *Rue St. Denis* und der *Rue Bourg l'Abbé* von *François Mazois* geplant und hieß ursprünglich *Passage de la Croix blanche*. Eine eher unbedeutende Passage, welche aufgrund des *Boulevard Sébastopol* 1854 wieder abgerissen wurde.²²⁴

19. Passage du Grand Cerf, Rue St. Denis - Rue Dussoubs

Die Passage wurde 1825 von der *Moisson-Devaux et Cie* in Verlängerung der *Rue Marie Stuart* zwischen der *Rue St. Denis* und der *Rue Dussoubs* errichtet. Zuvor im Jahr 1815 hatte diese das ursprüngliche *Hôtellerie du Grand Cerf* erworben. Durch die später errichtete *Passage Bourg l'Abbe*, ergab sich eine Verbindung zum später folgenden *Boulevard de Sébastopol*.²²⁵ 1862 ging die Passage in den Besitz der *l'Assistance Publique* über, welche nicht fähig waren, für die Instandhaltung zu sorgen und die Passage begann zu verkommen. Nachdem sie im 20. Jahrhundert beinahe verschwunden und vergessen war, wurde sie 1990 restauriert.²²⁶

Der dreigeschossige Passagenraum ist ca. 4m breit und 120m lang. Ein viertes Geschoss, über der Dachebene springt knapp zwei Meter zurück und stellt einen Art Laubengang dar, durch welchen weitere Wohnungen erreicht werden. Die vier Geschosse werden mittels Stiegenhäusern erschlossen, die in regelmäßigen Abständen in den Ladeneinheiten eingeschoben sind. Diese sind zusätzlich noch mittels Brücken, die das Glasdach viermal schneiden, verbunden und erzeugen dadurch vielfältige Raum- beziehungsweise Erschließungskombinationen. Die Innenfassade der Passage zeigt eine einheitliche Holzverkleidung im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss, mit Pilastern jeweils in den Ladenachsen geteilt. Im 2. Obergeschoss finden sich kleinere Fenster, welche die Wohnnutzung verdeutlichen. Interessant an diesem Objekt, ist das damals neu eingeführte Erschließungs- und Wege-

219) Vgl. *Lemione* S. 87,91

220) Vgl. *Geist* S. 280

221) Vgl. *Lemione* S. 104

222) Vgl. *Geist* S. 280

223) Vgl. *ebd.* S. 281,282

224) Vgl. *ebd.* S. 282

225) Vgl. *ebd.* S. 272

226) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 127

system.²²⁷ Heute ist die Passage gut frequentiert, es finden sich viele, kleine Ateliers und Geschäfte, welche der Passage in Kombination mit der Wohnnutzung ein Eigenleben sichern.

20. Galerie Colbert, Rue des Petits Champs - Rue Vivienne

Nachdem das ehemalige *Hôtel de Colbert* an der Ecke *Rue Vivienne* zur *Rue des Petits Champs* nach der Revolution in den Besitz der *Société Adam et Cie* übergegangen war, beauftragten diese 1826 den Architekten *Jean Billaud* mit dem Bau der Galerie. Auch sie verwertet eine vorhandene Bestandsstruktur und fügt sich neben der *Galerie Vivienne* mit einem parallelen Passagenverlauf. Als zentrales charakteristisches Raumelement wird die Rotunde verwendet, welche in diesem Fall als Zentralraum zwischen den zwei Passagenarmen fungiert. Im Erdgeschoss wurden Läden integriert, die bestehenden Hofräume erschlossen und mit Passagenhäusern vervollständigt. Der ganze Bestand wurde von *Billaud* zu einem fünfgeschossigen Baukörper transformiert und in die beiden Höfe wurden jeweils dreigeschossige Passagenhäuser eingesetzt. *Johann Friedrich Geist* vergleicht den Passagenraum mehr mit einer frühchristlichen Basilika, als mit einem Bazar. Herausstechend in der Fassade sind die Reihen korinthischer Halbsäulen, die ein verkröpftes Gebälk tragen und auf dem die Bögen zusammenlaufen. Im obersten Geschoss finden sich dreiteilige Fenster, wovon aber nur das Mittlere verglast ist und der Belichtung dient. Die Rotunde misst einen Durchmesser von ca. 17m und besitzt ein flach gedecktes Kegeldach mit zellartiger Struktur.²²⁸

Im stetigen Konkurrenzkampf unterlag sie letztlich der *Galerie Vivienne* und bereits 1850 stand die Galerie weitestgehend leer, nur ein kleines Stück des Armes von der *Rue des Petits Champs* aus war noch zugänglich, der Rest wurde als Lagerraum genutzt.²²⁹ Ende des 19. Jahrhunderts war die Passage annähernd verlassen. Um 1910 wurde der Eingang von der *Rue Vivienne* sowie die Rotunde zerstört. Die dennoch im Denkmalregister eingetragene Passage wurde 1974 von der Nationalbibliothek erworben, blieb aber für die Öffentlichkeit gesperrt. 1980 wurde der Durchgang als Lager und die Rotunde als Garage genutzt. *Adrien Blanchet*, Chefarchitekt historischer Denkmäler in Paris, fasste 1985 den Entschluss, die Galerie in diesem Zustand abzureißen und in ursprünglicher Weise wiederherzustellen. 10 Jahre später verließ die Nationalbibliothek den Standort und nach einer Renovierung von den Architekten *Dominique Pinon* und *Pascale Kaparis*, zog das *Institut National d'Historie de l'Art* und das *Institut National du Patrimoine* in die Galerie Colbert ein.²³⁰

21. Galerie Véro-Dodat, Rue J. J. Rousseau - Rue du Bouloi

Die Galerie wurde 1826, von durch Spekulationen reich gewordenen *Charcutiers Véro & Dodat*, auf dem Gelände des *Hôtel de Poisson de Boervalais* errichtet. Neben der Passage ließen sie auch noch die zwei angrenzenden Wohnblöcke bauen. Heute nicht mehr erkenntlich, bot die Passage in ihrer Entstehungszeit eine gute Verkehrsfunktion, indem sie einen direkten Durchgang vom *Palais-Royal* zum Quartier des Halles bot.²³¹ Der Architekt zur *Galerie Véro-Dodat* ist unbekannt, jedoch nennt *Bertrand Lemoine* den Erbauer des *Cour du Commerce Saint-André* *Constant Protain* als möglichen Kandidaten.²³²

Der ca. 4,50m breite Passagenraum ist zweigeschossig und in etwa 80m lang. Die Vorder- und Querhäuser, jeweils fünfgeschossig, teilen das Glasdach in drei gleiche Felder. Der streng gegliederter Passagenraum erzeugt eine illusionistische Tiefe. Der Boden besteht aus schwarz-weißen Marmorplatten in einem Diagonalraster. Die durchlaufende Front der Läden besitzt eine schwarz-rote Holzvertäfelung mit Messingprofilen. Die Ladenachsen sind jeweils mit Halbsäulenpaare und integrierten Spiegelflächen versehen. Jede Ladeneinheit besteht aus je drei rund geschlossenen Fensterpaaren, wovon stets die mittlere als Doppeltür fungiert. Die in der Fassadenfront integrierten Säulen tragen

227) Vgl. *Geist* S. 272,273

228) Vgl. *ebd.* S. 276-278

229) Vgl. *ebd.* S. 277

230) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 60,67

231) Vgl. *Geist* S. 278

232) Vgl. *Lemoine* S. 182

ein hölzernes Gebälk das als Reklamefläche dient. Das hellgestrichene Obergeschoss ist mit Fenstern, jeweils in den Ladentürachsen sitzend versehen und hat als abschließendes Element vor der Dachebene ein Palmettenfries.²³³ 1997 wurde die *Galerie Véro-Dodat* generalsaniert.²³⁴

22. Passage de Ponceau, Boulevard de Sébastopol - Rue Saint Denis

Die Passage de Ponceau wurde 1826 zwischen der *Rue du Ponceau* und der *Rue Saint Denis* errichtet und verbindet heute zusätzlich den *Boulevard* mit der *Passage du Caire*. Jedoch erfolgte diese Verbindung erst 1854 mit der Schaffung des *Boulevard de Sébastopol*, was aber auch die Passage um ein paar Meter verkürzte und dadurch ein neues Vorderhaus errichtet werden musste. Der Passagenraum ist dreigeschossig und ca. 2,50m breit.²³⁵ Von dem ursprünglichen Dekor ist heute aufgrund einiger Umbauten wenig übrig und das Glasdach wurde in den 1960ern durch Plexiglasplatten ersetzt. Zusätzlich fügte 2003 ein Brand der Passage weiteren Schaden zu.²³⁶ Im gegenwärtigen Zustand wirkt die Passage düster und sanierungsbedürftig.

23. Passage Saint-Denis, Rue Greneta - Impasse Basfour

Die zwischen 1826-27 errichtete Passage erstreckte sich von der *Rue Greneta* bis zur *Impasse Basfour*. 1854 wurde sie mittels Dekret aufgrund der Errichtung des *Boulevard Sébastopol* abgerissen. Vermutlich ähnlich lang wie die *Passage Grand-Cerf*, ist die Existenz zwar durch Presseartikel belegt. Jedoch ist die überdachte Passage nicht dokumentiert, wodurch eine Rekonstruktion nicht möglich ist.²³⁷

24. Passage du Saumon, Rue Montmartre - Rue Mander - Rue Montorgueil

Diese wurde zwischen 1826-28 vom Architekten *Hubert Rohault de Fleury* im Auftrag der *Société Rohard* zwischen der *Rue Montmartre* und der *Rue Montorgueil*, mit einem Arm zur *Rue Mander* gebaut.²³⁸ Der Name leitete sich von in der *Rue Montgueil* gelegenen *Auberge des deux Saumons* ab, wo früher Meeresfrüchte für den nicht unweit gelegenen Fischmarkt abgeladen wurden. Der *Plan Turgot* zeigt auf dem damaligen Grundstück einen großen Pariser Baublock mit Gärten, wo es angeblich bereits 1760 eine offene Passage gegeben haben soll. Die Passage wurde 1853 an den tunesischen General *Ben-Aïad* verkauft, der sie auch nach sich benannte - *Passage Ben-Aïad*. Ihm soll sie damals an die Bazar in seiner Heimat erinnert haben. Ebenso hatte er die Vorstellung, daraus einen über den ganzen Baublock gezogen, großen orientalischen Bazar zu kreieren, ein Vorhaben, welches jedoch nicht umgesetzt wurde. Die Passage etablierte sich als ein Zentrum für Mode und konnte sich dadurch auch einige Jahre halten. Daneben war sie noch berühmt für einen kleinen Garten mit Bädern. Zum *Cour Charost* hin hatte sich das Ballhaus *Athénée Central* und später das *Théâtre Molière* niedergelassen. Im Jahr 1899 wurde sie von den Erben des Generals aufgrund der einsetzenden Unrentabilität abgerissen und durch die Privatstraße *Rue du Saumon* ersetzt, welche um 1900 in *Rue Bachaumont* umbenannt wurde. Der Abriss erklärte sich vermutlich aus der ungünstigen Standortwahl.²³⁹

Die Passage ermöglichte neben dem Durchgang durch den 175m langen Hauptarm, auch einen Rundgang über die kreuzenden Armzweige. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde der kreuzende Arm von der *Rue Mander* kommend bis zur *Rue Cadran* verlängert, eine Verbindung, die heute noch in der Hausfassade als *Passage Ben Aïad* erkennbar ist. Der dritte Arm, die *Galerie Mandar* vervollständigte das innere *Carré*. Der dreigeschossige Passagenraum war ca. 4m breit und 10m hoch und besaß eine durch flache Pilaster gegliederte Fassade. Auf den Pilastern saßen gemauerte Bögen auf, dazwischen lösten sich alle drei Geschosse in Glas auf, wobei jedes Geschoss eigene Fensterformate besaß.²⁴⁰

233) Vgl. *Geist* S. 279

234) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 40

235) Vgl. *Geist* S. 279,280

236) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 148

237) Vgl. *Lemoine* S. 164

238) Vgl. *ebd.* S. 166,167

239) Vgl. *Geist* S. 282,283

240) Vgl. *Geist* S. 283

25. Galerie de l'Opera Comique, Rue des Petits-Champs - Rue Marsollier

Die Galerie wurde 1827, zeitgleich und parallel zur *Passage Choiseul*, vom Architekten *Michel Mangot* erbaut und stellte einen in der Achse zum *Théâtre Royal de l'Opera Comique* gespiegelten symmetrischen Zweig dar. Die Passage war sehr elegant, ihre Fassade bestand laut einer Beschreibung aus zwei Pilasterordnungen - dorisch und ionisch, das Gebälk mit Windungen und Palmettenfries geschmückt, mit korinthischem Dekor und Beschlägen in Kupfer. Ende des 19. Jahrhunderts wurde sie zugunsten eines neuen Mehrfamilienhauses an dieser Adresse abgerissen.²⁴¹

26. Passage Vendôme, Place de la République - Rue Béranger

1827 errichtete der Architekt *Jean-Baptiste Labady* die Passage für den General *Jean-Luc Dariule* auf dem ehemaligen Grundstück des *Kloster Filles du St. Sauveur*. Die *Passage Vendôme* ersetzte dabei die bereits existierende jedoch nicht überdachte *Passage du Jeu de Paume* von 1800. Namensgeber ist der *Duc Philippe of Vendôme*, der dieses Grundstück einst verkaufte.²⁴² Sie ist die einzige gedeckte Passage im 3. Arrondissement und verband ursprünglich über die *Rue Dupuis* den Boulevard mit dem *Marche du Temple*.²⁴³

In der ersten Fassung war der Passagenraum dreigeschossig, ca. 4m breit, 60m lang und mittels eines Querhauses in zwei Dachflächen geteilt. Durch die Planung des *Place de la République* und der damit verbundenen Begradigung des *Boulevard du Temple*, erfuhr die Passage in der Haussmann-Ära eine Abschrägung und eine Kürzung um ca. 4m.²⁴⁴ Der Architekt für den Umbau war *Etienne Soty*. Dieser baute auch die Abtreppe zum tieferliegenden *Place de la République* und ersetzte eines der bestehenden Glasdächer durch ein spitzbogenförmiges Dach. Trotz der ursprünglich eigentlich guten Lage zwischen *Boulevard* und *Marché* war die *Passage Vendôme* nie wirklich erfolgreich. Später konnte sie ebenso keine Sogwirkung aus dem *Place de la République* generieren. 2005 wurden Teile der Passage renoviert. Heute kennzeichnet noch eine Bodenmarkierung den alten Zugangspunkt.²⁴⁵

27. Passage Brady, Rue de Faubourg St. Martin - Rue du Faubourg St. Denis

1828 wurde die *Passage Brady* in Verlängerung der *Rue d'Enghien* zwischen der *Rue St. Denis* und der *Rue St. Martin* eröffnet. Sie ist nach dem Besitzer *E. Brady* benannt. 1854 wurde sie durch den Bau des *Boulevard Sébastopol* in zwei Teile geteilt, wovon später nur der westliche Teil als *Passage couvert* übrig blieb, der östliche Teil hingegen besitzt kein Dach mehr.²⁴⁶

In der ursprünglichen Fassung war der ca. 3,50m breite und 216m lange Passagenraum gespickt mit etwa 100 Shops, Lesekabinetten und zwei öffentlichen Bädern. Jeweils hinter den beiden Durchhäusern vor dem eigentlichen Passagenraum, befand sich je ein ca. 10x10m große glasüberdachter Hof. Mit der Teilung wurde die Überdachung des östlichen Parts und dessen Hof abgerissen. Das Dach des westlichen Teils stammt vermutlich aus späterer Zeit.²⁴⁷ Es scheint möglich, dass die nicht überdachte *Passage de l'Industrie*, welche unmittelbar südlich und parallel zur *Passage Brady* läuft, Teil der gleichen Bautätigkeit war. Sie wurde nämlich gleichzeitig eröffnet und die Einheiten dazwischen hatten Zugänge zu beiden Seiten.²⁴⁸ Um die Jahrhundertwende 1900 war die Passage von Großhändlern weitestgehend verlassen. Heute ist der Passagenraum geprägt von indischen und pakistanischen Einflüssen.²⁴⁹ Außerdem ist sie heute in Paris die einzige *Passage couvert* ohne zwei Vorderhäuser.

28. Passage du Bourg l'Abbe, Rue Saint Denis - Rue de Palestro

Die Passage wurde in ihrer ersten Fassung 1828 von dem Architekten *Auguste Lusson* in Verlängerung der *Passage du Grand Cerf* zwischen der *Rue Saint Denis* und der *Rue Bourg l'Abbe* gebaut. 1854 wurde sie aufgrund des Baus des *Boulevard Sébastopol* gekürzt und endet heute in der *Rue de*

241) Vgl. Lemoine S. 139

242) Vgl. Canac & Cabanis S. 172

243) Vgl. Geist S. 284

244) Vgl. ebd. S. 284

245) Vgl. Canac & Cabanis S. 172

246) Vgl. Geist S. 284

247) Vgl. ebd. S. 284

248) Vgl. Lemoine S. 77

249) Vgl. Canac & Cabanis S. 162

Palestro. Dieser Umbau wurde von dem Architekten *Henri Blondel geleitet*. Der zweigeschossige Passagenraum ist ca. 3m breit, 47m lang und besitzt ein leicht gewölbtes Glasdach. Nach einem Brand in den 1990ern wurde die Passage teilweise zerstört und ab 2002 wurde sie renoviert. Dabei wurden Fresken und Friese wieder zum Leben erweckt und die Fassaden sowie die Spiegel, die die Tympanen an jedem Ende schmücken, instand gesetzt. Charmant und charakteristisch ist der leichte Knick, den sie an der Rue de Palestro vollzieht.²⁵⁰

29. Bazar de l'Industrie Française / Bazar Montmartre, Boulevard Poissonnière

Der *Bazar de l'Industrie Française* wurde zwischen 1827-29 am *Boulevard Poissonnière* vom Architekten *Paul Lelong* im Auftrag von einem *Monsieur Guichard* errichtet. Wie der *Bazar Française* verfügte er über ein vielfältiges Sortiment mit Waren zum Festpreis, welche organisiert in eigenen Geschäften, sich auf zwei Ebenen gestapelt zu einem großen verglasten Raum hin öffneten. Dabei wurde das Erdgeschoss für schwere Güter genutzt, das 1. Obergeschoss für leichte und kleinere Objekte und das dritte letztlich als Ausstellungsfläche für Möbel. Neben der konstruktiven Eisenarchitektur wählte der Architekt eine neoklassische Ornamentik. Um 1870 wurde der Bazar abgerissen.²⁵¹

30. Galerie Foy, Rue de la Chaussée d'Antin

Von einer Kommanditgesellschaft unter der Leitung von *Baron Méchin* beauftragt, wurde die Galerie zwischen 1828-29 von dem Architekten *Louis Frechot* errichtet. Die *Galerie Foy* war auch unter den Namen *Passage de la Chaussée d'Antin* oder *Passage d'Antin* bekannt. Durch die Eröffnung des *Boulevards Haussmann* 1868, verschwand sie jedoch.²⁵²

31. Passage du Prado, Boulevard St. Denis 18 - Rue Faubourg St. Denis

Die *Passage du Prado* findet sich heute als Winkelpassage zwischen dem *Boulevard St. Denis* und der *Rue Faubourg St. Denis*. Im Jahr 1785 als offene Passage angelegt, hieß sie ursprünglich *Passage Bois de Boulogne*.²⁵³ Auch war sie zwischenzeitlich unter den Namen *Passage Saint-Denis* bekannt. 1925 wurde die *Passage Bois de Boulogne* letztlich überdacht und bekam schließlich ihren heutigen Namen *Passage du Prado*. Beeinflusst durch die Ausstellung der dekorativen Künste von 1925 kamen mit der Überdachung auch die charakteristischen Querträger, die den Passagenraum heute räumlich charakterisieren und prägen. Der Passagenraum ist eingeschossig, ca. 4m breit und etwa 120m lang. Ihre Blütezeit war etwas ungewöhnlich in den 1930ern.²⁵⁴ 2012 erfolgte eine in mehreren Phasen geteilte Renovierung.²⁵⁵ Heute ist die Passage geprägt von einer Vielzahl afrikanisch angehauchten Einrichtungen.

32. Galeries du Commerce et de l'Industrie / Bazar Bonne Nouvelle, Boulevard Bonne-Nouvelle

Die *Galeries du Commerce et de l'Industrie*, auch *Bazar Bonne Nouvelle* genannt, wurden 1838 von einer Aktionärs-Gesellschaft am *Boulevard Bonne-Nouvelle*, als der wichtigste Bazar in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Paris errichtet. Bereits 1835 legte der Architekt *Gabriel Veugny* einen Entwurf für einen „*Bazar central du Commerce, de l'Industrie et des Arts*“ vor, ein 25m breiter und 60m langer auf drei Etagen organisierter Entwurf, ergänzt durch eine überdachte Terrasse. Dieser Entwurf wurde später von den Architekten *Jean-Louis Grisart* und *Antoine Froelicher* einfach modifiziert. Die Waren wurden nach Spezialitäten auf drei Ebenen organisiert. Das Untergeschoss wurde dem essbaren Handel gewidmet, das Erdgeschoss und 1. Obergeschoss für den Handel jeglicher Güter und das 2. Obergeschoss für eine permanente und kommerzielle Ausstellung von Waren. Insgesamt beherbergte der Bazar mehr als 300 Geschäfte. In den folgenden Jahren wurden verschiedene Verbesserungen am Bazar vorgenommen, bevor er 1849 durch ein Feuer zerstört wurde. Die Schäden in den Obergeschossen wurden behoben und es folgten weitere Kaufhäuser an diesem Standort.²⁵⁶

250) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 134-139

251) Vgl. *Lemoine* S. 119

252) Vgl. *ebd.* S. 114

253) Vgl. *ebd.* S. 158

254) Vgl. *Canac & Cabanis* S. 166-169

255) Vgl. Website: *Le passage du Prado à Paris*

256) Vgl. *Lemoine* S. 101,102

33. Galerie de Cherbourg, Rue de la Pépinière - Rue de Laborde

Die Galerie wurde im *Quartier de l'Europe* zwischen der *Rue de la Pépinière* und der *Rue de Laborde* 1839 gebaut. Sie ersetzte die nicht überdachte *Passage du Soleil d'Or* und sollte Reisende des nahen *Gare de l'Ouest* (heute *Gare Saint-Lazare*) anziehen. Die ca. 60m lange Passage wurde 1939 abgerissen und durch die *Rue Sansboeuf* ersetzt.²⁵⁷

34. Passage Puteaux, Rue de l'Arcade - Rue Pasquier

Die *Passage Puteaux* wurde 1839 von dem Architekten und auch Sponsor *Joseph Puteaux* zwischen der *Rue de l'Arcade* und der *Rue Pasquier* auf einem Grundstück, das zuvor den Benediktinern gehörte, realisiert. Sie liegt heute abseits von viel frequentierten Adern, dies aufgrund der Spekulation des Besitzers, nahe der geplanten Station *Saint German* nahe *Madeleine* an die *Rue Tronchet* anschließen zu können. Die Positionierung der Station wurde aber geändert und dadurch war sie ohne Anschluss nie wirklich ein Erfolg.²⁵⁸ Die Passage ist zweigeschossig, ca. 4m breit, 29m lang und besitzt ein Walmdach. Heute ist sie etwas verkommen, damals war sie bescheiden aber elegant eingerichtet.²⁵⁹

35. Galerie Bergère, Rue de Montyon - Rue Geoffroy-Marie

Diese wurde 1840-42 gleichzeitig mit der *Rue Geoffroy-Marie* und der *Passage Richer* während der Erschließung eines größeren Blocks errichtet. Die Zerstörung beziehungsweise Umnutzung der Passage erfolgte 1927, jedoch ist die Architektur immer noch präsent. So lässt sich neben dem Eingangsportal auch noch im Luftbild das Glasdach erkennen.²⁶⁰

36. Passage Richer, Rue Richer - Rue Geoffroy-Marie

Die kurze 4m breite *Passage Richer* folgte 1842 der gleichen Blockerschließung wie die *Galerie Bergère* und verband die *Rue Richer* mit der *Rue Geoffroy-Marie*. Der *Plan de la Ville de Paris* von *Xavier Girard* aus 1830 zeigt bereits die nicht überdachte *Passage Saunier*, heute *Rue Saulnier*, nördlich der *Passage Richer*. Somit bildet sie in Kombination mit *Galerie Bergère* auch die Fortsetzung der *Passage Saunier*. Gleich wie bei der *Galerie Bergère* ist die Architektur der Passage Richer intakt und das Glasdach noch vorhanden, jedoch wird sie nicht genutzt.²⁶¹

37. Passage du Havre, Rue Caumartin - Rue Saint Lazare

Die 1848 eröffnete Passage entstand zwischen 1845-46 vis-à-vis zum *Gare St. Lazare*, dem früheren *Gare du Havre*. Sie wurde als Winkelpassage mit einer Rotunde konzipiert und verband die *Rue St. Lazare* mit der *Rue Caumartin*. Auftraggeber war eine *Société* bestehend aus den Grundstücksbesitzern. Der Passagenraum war zweigeschossig und hat eine Gesamtlänge von ca 115m.²⁶² Inzwischen haben einige Umbauten und Erweiterungen die *Passage du Havre* zu einem Einkaufscenter werden lassen.

38. Galerie de la Madeleine, Place de la Madeleine - Rue Boissy d'Anglas

Die Galerie ist 1845 zwischen der *Rue Boissy d'Anglas* und dem *Place de la Madeleine* entstanden und verlängert die *Cité du Retiro*. Die Auftraggeber war die *Société Jouffroy*, welche insgesamt drei Passagen in Paris realisierten.²⁶³ Der zweigeschossige Passagenraum ist ca. 4m breit, 53m lang und wurde in einen bestehenden Mietshausblock eingesetzt. Charakteristisch ist neben das in einzelne Felder geteilte Glasdach, welches getragen wird durch Schwibbögen.²⁶⁴ Der Architekt war *Théodore Charpentier*.²⁶⁵

39. Passage Jouffroy, Boulevard Montmartre - Rue Grange Batelière

Die *Passage Jouffroy* wurde zwischen 1845-46 von den Architekten *François Hippolyte Destailleur & Romain de Bourge* im Auftrag der *Société Jouffroy* errichtet. Zwischen dem *Boulevard Montmartre* und der *Rue Grange Batelière*, führt sie die *Passage des Panoramas* nach Norden hin fort. Das sehr

257) Vgl. Lemoine. S. 86

258) Vgl. ebd. S. 163

259) Vgl. Canac & Cabanis
S. 174-177

260) Vgl. Lemoine S. 70

261) Vgl. ebd. S. 164

262) Vgl. Geist S. 287

263) Vgl. ebd. S. 290

264) Vgl. ebd. S. 290

265) Vgl. Canac & Cabanis
S. 181

266) Vgl. *Geist* S. 287,288

267) Vgl. *ebd.* 288,289

268) Vgl. *Canac & Cabanis*
S. 104

269) Vgl. *Geist* S. 289

270) Vgl. *Lemoine* S. 173

271) Vgl. *Geist* S. 290

272) Vgl. *Canac & Cabanis*
S. 84

unregelmäßig und nach Norden sehr schmal werdende Grundstück, zwang die Passage zu einem Versatz. In diesem Sprung wurde auch gleichzeitig der Höhenunterschied ausgeglichen. Das Vorderhaus zum *Boulevard* hin, bildet das leicht zurückversetzte *Hôtel Ronceray*. Eine Besonderheit war, dass diese Passage der erste öffentlich zugänglich beheizte Raum in Paris war. Weiters eröffnete *Alfred Grévin* 1882 direkt neben der Passage sein *Musée Grévin*, das große Pariser Panoptikum, welches auch einen Zugang von der Passage aus hatte.²⁶⁶

Der Passagenraum ist zweigeschossig, ca. 4m breit und 140m lang. Die Innenfassade des Erdgeschosses folgt der Logik: Stütze, Schaufenster, Tür mit Lüftungsflügel, Schaufenster und Stütze. Daran angepasst befinden sich im Obergeschoss fünf Glasfelder, die sich über die gesamte Geschosshöhe ziehen und wo jeweils nur das mittlere Panel zu öffnen ist. Der Deckenstreifen zwischen Erd- und Obergeschoss wird als Reklamefläche genutzt. Im Abschnitt zum *Boulevard* hin findet sich ein spitzbogenförmiges Dach mit Lüftungsaufsatz, im zweiten Part ein Satteldach mit Lüftungsaufsatz. Im spitzbogenförmigen Teil besteht das Dach aus quadratischen, sich überlappenden Glasplatten, welches den Vorteil hat, das zusätzlichen Belüftung ermöglicht wird, die Bildung von Schwitzwasser verhindert wird und sich weniger Verschmutzung wegen der überlappenden Ränder ergeben. Decken und Dachstühle sind schmiedeeiserne Konstruktionen nach dem System von *Vaux*, bestehend aus senkrecht gestellten Flacheisen. Das architektonische Bild ist geprägt von Eisen, Glas und Steinplatten. Sie ist also eine Passage, deren Raumwirkung aus der konstruktiven Notwendigkeit resultiert. Laut *Geist* lässt sich hier der Vergleich zu den späteren Warenhäusern und Bazaren ziehen.²⁶⁷ Dieses Bild des Passagenraumes lässt sich heute nicht mehr gänzlich nachvollziehen. Anfang des 20. Jahrhunderts geriet die Passage in Verfall und wurde 1912 fast abgerissen. 1932 wurde sie aber schließlich mit elektrischen Rampen modernisiert und 1987 erfolgte eine Renovierung.²⁶⁸

40. Passage Verdeau, Rue de la Grange-Batelière - Rue du Faubourg Montmartre

Die zwischen 1845-46 gebaute *Passage Verdeau* ist die nördliche Fortsetzung der *Passage des Panoramas & Passage Jouffroy* und mündet in die *Rue du Faubourg Montmartre*. Die *Société Jouffroy* beauftragte wiederum die Architekten *François Hippolyte Destailleur & Romain de Bourge*. Der Name *Verdeau* stammt vom Vorstandsmitglied dieser Gesellschaft. Die in bestehende Mietshäuser eingebaute Passage ist zweigeschossig, ca. 3,75m breit, 75m lang und macht in Richtung *Rue du Faubourg Montmartre* in den letzten Metern einen Knick. Das konstruktive System folgt, bis auf die Dachform, dem der *Passage Jouffroy*.²⁶⁹

41. Passage de la Sorbonne, Rue de la Sorbonne - I. Passage Saint-Benoît / II. Rue des Maçons

Bei der *Passage de la Sorbonne* gab es zwei Fassungen. Die Erste, vermutlich nicht gedeckt, aus dem Jahr 1846 verband die *Rue de la Sorbonne* mit der offenen *Passage Saint-Benoît*. Die zweite Fassung wurde 1853-54 von einem *M. Delavigne* zwischen der *Rue de la Sorbonne* und der *Rue des Maçons*, der heutigen *Rue Champollion*, errichtet.²⁷⁰ Teile der Architektur sind noch vorhanden, wie zum Beispiel die Inschrift über dem Portal, jedoch wurde die Mehrheit der Passage umgenutzt beziehungsweise umgebaut.

42. Passage de Princes, Boulevard des Italiens - Rue de Richelieu

Eine der letzten gedeckten Passagen des 19. Jahrhundert wurde 1860 als Winkelpassage im Auftrag des Bankiers und dessen Gesellschaft *Jules Mirés et Cie* errichtet und zieht sich von der *Rue de Richelieu* zum *Boulevard des Italiens*. Sie wurde als Teil eines größeren Komplexes eröffnet. Auf dem Grundstück des ehemaligen *Hôtel des Princes* setzte sie damals, noch vor den Umbauten unter *Baron Haussman*, die *Passage de l'Opera* fort.²⁷¹ Jedoch wurde sie vermutlich zu spät gebaut, um Anziehungskraft auszustrahlen und wirtschaftlich erfolgreich zu sein.²⁷²

Der eingeschossige Passagenraum ist ca. 5m breit und die Dachkonstruktion ähnelt der *Galerie Vivienne*, nur sind dort gemauerte Bögen, hier durch gusseiserne Bogenbinder ersetzt. Die beiden Passagenarme werden durch einen polygonalen Zentralraum verbunden, ähnlich wie die *Passage du Havre*.²⁷³ Zur damaligen Zeit erfüllte sie alle Anforderungen von *Hausmann*: Eisen, Gusseisen und nicht brennbare Materialien, Tore zum Verschließen des Durchgangs, Hygienestandards, Sicherheit, Nummerierung und Beleuchtung. Jedoch ging die Passage nach nur einem Monat Konkurs und sie verkam nach und nach. 1994 wurde sie letztlich von *André Georgel* und *André Mrowiec* völlig rekonstruiert. Jahre später wurde die Passage von der Versicherungsgesellschaft *AGF* gekauft. Heute gehört sie zur *Allianz Gruppe* und seit 2002 befindet sich der *Village JouéClub*, ein riesiges Spielzeuggeschäft, darin.²⁷⁴

43. **Galerie des Champs-Élysées**, Avenue des Champs-Élysées - Rue de Ponthieu

Die nicht mehr existente Galerie war keine klassische Passage, sondern mehr ein Festsaal, der 1895 vom Architekten *Félix Vionnois* erbaut wurde und die *Champs-Élysées* mit der *Rue de Ponthieu* verband.²⁷⁵

44. **Cité Argentine**, Avenue Victor-Hugo

Die *Cité Argentine*, oder heute auch *Galerie de l'Argentine*, wurde 1903 gemeinsam mit dem Vorderhaus von *Henri Sauvage* an der *Avenue Victor-Hugo* errichtet. Sie besitzt nur einen Zugang, ist aber trotz der Bildung einer Sackgasse von der Morphologie aus betrachtet mehr Passage als Bazar. Der zweigeschossige Passagenraum ist mit einer umlaufenden Galerie versehen und den Abschluss bildet ein von Bögen getragenes gewölbtes Glasdach. Der Raum besitzt aufgrund der sichtbaren grün gestrichenen Eisenarchitektur einen industriellen Charakter.²⁷⁶ Heute ist die Galerie kaum frequentiert und es finden sich nur wenige Einrichtungen in der Galerie.

45. **Galeries Les Arcades des Champs Élysées (Le Lido)**, Avenue des Champs-Élysée - Rue du Ponthieu

Die *Galerie Les Arcades des Champs Elysées*, auch bekannt als *Arcades du Lido*, wurden zwischen 1924-26 von dem Architekten *Charles Lefèbvre* begonnen und schließlich von seinen Nachfolgern *M.Julien* und *L.Duhayon* fertiggestellt. Der Bau leitete eine neue Generation von Passagen ein und verdeutlichte auch den Wandel der *Champs Élysées* von einer Allee zu einer repräsentativen Straße.²⁷⁷

Ein Jahrhundert später also kann man das gleiche Phänomen wie Anfang des 19. Jahrhunderts beobachten. Die Verdichtung und Kommerzialisierung riesiger Grundstücke die von Privathotels besetzt waren. So wie auch bei diesem Beispiel, wo *Léonard Rosenthal* ein Hotel mit einem 39m breiten und 120 Meter langen Grundstück erwarb und den Bau darauf finanzierte. Dieses wurde vollflächig mit einem großen Komplex mit drei Höfen verbaut und erstreckte sich bis zur *Rue de la Boétie*. Neben der Passage im Erdgeschoss finden sich darüber Büros und Wohnungen. Der Luxus der Materialien unterstrich die neoklassizistisch inspirierte Dekoration mit ihren Säulen aus rotem Marmor, die von goldenen Kapitellen überragt wurden. Die Passage wurde als hoch, breit, blumig und gut beleuchtet. Die *Galerie Les Arcades des Champs Elysées* hat, nachdem die Passagen Ende des 19. Jahrhunderts in Verruf und teils in Vergessenheit gerieten, die Mode dafür in Paris zwischenzeitlich wiederbelebt.²⁷⁸

46. **Les Portiques des Champs-Élysées**, Avenue des Champs-Élysées - Rue Arsène-Houssaye

Die 1928 eröffneten *Portiques des Champs-Elysées* wurden von dem Architekten *Louis Grossard* im Auftrag von *Léonard Rosenthal* errichtet. Dieser wollte den Erfolg der *Galeries Les Arcades des Champs Elysées* wiederholen. Anders als bei dem Vorgänger, welches als Neubau konzipiert wurde, wurden bei den *Portiques* durch bestehende Gebäude durchgebrochen, so wie bei den ursprünglichen Passagen des 19. Jahrhunderts.²⁷⁹

273) Vgl. Geist S. 290

274) Vgl. Canac & Cabanis S. 84

275) Vgl. Lemoine S. 83

276) Vgl. ebd. S. 69

277) Vgl. ebd. S. 66

278) Vgl. ebd. S. 66,68

279) Vgl. ebd. S. 84,85

Jedoch bot sich kein richtiger Durchgang an und dadurch wurde am Ende ein zum Teil eingegrabenes, gläsernes, zweigeschossiges Atrium mit einer Höhe von 12m entwickelt. Betreten wurde dieser Zentralraum von der oberen Etage aus, welcher mit umlaufenden Galerien versehen war. Nach unten gelangte man über zwei monumentale Stiegen, die den Raum gemeinsam mit dem Glasdach, getragen von grauen Marmorsäulen und vergoldeten Kapitellen, architektonisch prägten. Dieser nüchterne und elegante Stil erzeugte unter anderem das Aussehen eines Tempels. Jedoch hatten die *Portiques* nur bedingt Erfolg und so wurde es danach bis 1980 durch das Restaurant *La Pergola* genutzt. Inzwischen wurde es mittels Umbauten zu einem Kino transformiert.²⁸⁰

47. Galerie Élysée la Boétie, Avenue des Champs-Élysées - Rue la Boétie

Die Galerie wurde von *André Arfvidson* entworfen und ist Teil eines großen Komplexes, welcher zwischen 1928-31 an der Ecke *Avenue des Champs-Élysées* und *Rue La Boétie* errichtet wurde, um unter anderem eine Filiale der *National City Bank* of New York unterzubringen. Gebaut wurde es auf dem Gelände des ehemaligen *Hôtel de Massa*, das eines der ersten Gebäude auf dieser Allee war.²⁸¹

Der Neubau besitzt zwei identische Eingänge zur *Champs-Élysées*. Hinter jenem zum Gebäudespitz verbirgt sich eine große achteckige Halle, zu der sich Büros auf drei Etagen öffnen. Der Andere dient der Galerie und schlägt parallel zur Halle den Bogen zur *Rue la Boétie*. Die beiden Eingänge werden von schmiedeeisernen Beschlägen eingerahmt. Die Galerie selbst ist luxuriös ausgestattet und das Licht fällt über quadratisch abgehängte Glasdecken in den Passagenraum.²⁸² Die Galerie ist heute intakt, wird jedoch anders genutzt.

48. Galerie 79 Champs-Élysées, Avenue des Champs-Élysées - Rue Quentin-Bauchard

Die Galerie wurde in den 1930ern an der *Champs-Élysées* eröffnet.²⁸³ Sie ist zwar heute noch existent, jedoch aufgrund zahlreicher Adaptionen nur mehr in Ansätzen erkennbar.

Ergänzungen: Des Weiteren finden sich an der *Avenue des Champs-Élysées* eine Handvoll weiterer Galerien, die jüngeren Datums sind und räumlich mehr einem Einkaufscenter ähneln. Dennoch sind sie eine Art Neuinterpretation des ursprünglichen Archetyps. Hierbei sind die *Galeries Champs Élysées 34*, die *Galerie du Claridge*, die *Galerie de Champs* sowie die *Galerie Berri-Washington* zu nennen. Sie sind in diesem Fall zusammengefasst erwähnt, weil sich hierzu kaum Quellen und Inhalte recherchieren ließen. Jedoch lassen sich bei jedem Objekt gewisse Aspekte beobachten. Die *Galeries Champs Élysées 34* sticht bereits mit ihren Balkonen und der Schlankheit des Gebäudes von außen hervor. Im Inneren dieser Sackgassen-Passage verbirgt sich eine Art-Deco Ausstattung. Die *Galerie du Claridge* und die *Galerie de Champs* sind zwei moderne Beispiele, die sich jeweils von der *Champs Élysées* zur *Rue de Ponthieu* ziehen. Die *Galerie de Champs* besitzt ebenso einen Arm beziehungsweise Zugang zur *Rue de Berri*. Zwischen der *Rue de Berri* und der *Rue Washington* findet sich die *Galerie Berri-Washington*. Ein heute nicht mehr existentes Beispiel ist die *Passage Marignan*, deren Spuren heute noch sichtbar sind. Sie war eine Winkelpassage und besaß neben einen Arm zur *Avenue des Champs-Élysées* einen weiteren zur *Rue Marignan*.

49. Portiques d'Orleans, Avenue du Général Leclerc

1930 wurde die Passage von dem Architekten *Henri Delormel* in der *Avenue du Général Leclerc*, als Teil eines größeren Komplexes errichtet. Sie erstreckt sich von der *Avenue* bis zum *Square Henri Delormel*, um den der Architekt einen U-förmigen Wohnkomplex errichtete. Unter diesem Platz befindet sich ein Schwimmbad, welches inzwischen eine Turnhalle ist und das Licht über drei in den Platz herausragende Oberlichter erhält. Die Fassade zur *Avenue* hin, besitzt ein Art-Deco-Design.²⁸⁴

280) Vgl. Lemoine S. 84,85

281) Vgl. ebd. S. 107

282) Vgl. ebd. S. 107

283) Vgl. ebd. S. 84

284) Vgl. ebd. S. 145

50. Palacio de la Madeleine, Rue Tronchet - Rue de Castellane

Der *Palacio de la Madeleine*, heute *Marché de la Madeleine*, wurde 1935 von dem Architekt *Marcel Hennequet* in der *Rue Tronchet* eröffnet und verbindet diese als Winkelpassage mit der *Rue de Castellane*. Charakteristisch sind neben dem breiten Passagenraum, der die gesamte Gebäudebreite einnimmt, die zweigeschossigen abgerundeten Geschäftsläden, die stufenweise mit allmählicher Tiefe nach innen springen und dadurch eine illusionistische Tiefe trotz des sehr kurzen Passagenarmes erzeugen.²⁸⁵

51. Élysees 26, Avenue des Champs-Élysées Rue de Ponthieu

Die *Galerie Élysees 26* wurde von dem Architekten *Jean Dubuisson* zwischen 1976-83 errichtet und erstreckt sich von der *Champs-Élysées* zur *Rue de Ponthieu*.²⁸⁶ Dieser entwarf gleichsam den gesamten Gebäudekomplex. 2005 erfolgte eine Renovierung von dem Architektenzusammenschluss *ZUO-Architecture* und *d'Arkitekton*.²⁸⁷ Charakteristisch für die Galerie sind die stark reflektierenden Materialoberflächen, die LED-Streifen am Übergang von Boden zu Fassade sowie ein Atrium, welches sich hin zum im Zentrum öffnet.

52. Quartier de l'Horloge, Rue du Grenier Saint-Lazare, Rue Beaubourg, Rue Rambuteau, Rue Saint-Martin

Das *Quartier de l'Horloge* wurde in den 70ern neben dem *Centre Pompidou* errichtet. Dieser Gebäudekomplex wurde im Auftrag der Immobiliengesellschaft *Cogedim* von dem Architekten *Jean-Claude Bernard* entworfen. Das Projekt mit bis zu neun- oder zehnstöckigen Gebäuden versucht mittelalterliche Prinzipien neu zu konzipieren und zeichnet sich räumlich mit vielen kubischen Versätzen, Sprüngen und Überbrückungen aus. Daraus ergeben sich auch eine Handvoll Passagen, teils Gebäudeintern teils als *Passage à ciel ouvert*: *Passage de l'Horloge à Automates*, *Passage Ménétriers*, *Passage du Maure*, *Passage Brantôme*, *Passage du Commerce Saint-Martin*.²⁸⁸

53. Village Royal, Cité Berryer, Rue Royale, Rue Boissy d'Anglas

Die *Cité Berryer* geht zurück auf eine Kaserne, wo entlang der alten Baracken eine offene Passage geschaffen und im Jahr 1746 der *Marché d'Aguesseau* eröffnet wurde. Die alten Baracken wurden im weiteren Laufe des 18. Jahrhundert durch neue Gebäude ersetzt. Nach einem Wiederaufbau 1837 wurde der *Marché* 1877 zur *Cité Berryer*. Nach Bautätigkeiten von 1992 bis 1994 unter dem Architekten *Jean-Jacques Ory* wurde die *Cité* zum *Village Royal* umbenannt. Heute ist diese *Passage à ciel ouvert*, die sich zwischen der *Rue Royale* und der *Rue Boissy d'Anglas* befindet, ein Ort der Luxusindustrie. Erwähnt sei sie hier, weil der Durchgangsraum immer wieder mit einer temporären Installation von Regenschirmen auffiel. Diese bildeten dicht aneinander gereiht ein lichtdurchlässiges buntes Baldachin, welches vor Sonne und Regen schützte. Dieses Prinzip ist weit verbreitet und findet sich in vielen Beispielen weltweit.²⁸⁹

54. Le Passage des Jacobins, Rue du Marché Saint-Honoré

Die *Passage des Jacobins* wurde im Zuge der Errichtung eines Bürogebäudes der *BNP Paribas Bank* von dem Architekten *Ricardo Bofill* im Jahr 1997 gebaut. Dieser Bau ersetzte ein Parkhaus, das zuvor auf dem *Place du Marché Saint-Honoré* stand und führt den Verlauf der *Rue du Marché Saint-Honoré* weiter. Neben kommerziellen Einrichtungen im Erdgeschoss, befinden sich in den Obergeschossen Büroräumlichkeiten.²⁹⁰ Räumlich charakteristisch ist der über die gesamte Höhe durchgängige Zwischenraum, der mit Brücken überspannt die zwei Gebäudehälften verbindet.

285) Vgl. Lemoine S. 145
 286) Vgl. Website: *Archiwebture Cite de l'architecture*
 287) Vgl. Website: *ZUO - Architecture*
 288) Vgl. Wikipedia j
 289) Vgl. Website: *Village Royal*
 290) Vgl. Website: *Ricardo Bofill*

55. Passage 56, Rue St. Blaise

Das *Passage 56* geht zurück auf eine verlassene Passage in der 56 *Rue Saint Blaise*, welche zwischen 2005 und 2008 durch einen partizipativen Prozess und mit Begleitung des *Atelier d'architecture autogérée* eine Umnutzung beziehungsweise Revitalisierung erfuhr. Das Ergebnis heute ist ein Nachbarschaftstreff und ein Gemeinschaftsgarten.²⁹¹

56. Beaupassage, Boulevard Raspail, Rue de Grenelle, Rue du Bac

Die 2018 eröffnete Beaupassage von *B&B Architects* und *Franklin Azzi Architecture* befindet sich im 7. Arrondissement.²⁹² Dabei wurden Innenhöfe eines Häuserblocks mittels Durchgängen verbunden und nach außen hin geöffnet. Außerdem wurden die angrenzenden Häuser erweitert und umgebaut und es befinden sich darin neben Büro- und Wohneinheiten auch öffentliche und gastronomische Einrichtungen.

291) Vgl. Website: *Atelier d'architecture autogérée*

292) Vgl. Website: *B&B Architects*



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Quellenverzeichnis

Quellenverzeichnis:

Literatur

Ayers, Andrew (2004): The Architecture of Paris: An Architectural Guide, Stuttgart/London: Edition Axel Menges

Aragon, Louis (1926): Der Pariser Bauer (frz. Paysan de Paris), Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag

Balzac, Honoré de (1842): Die menschliche Komödie (frz. Comédie Humaine)

Balzac, Honoré de (1845): Ce qui disparaît de Paris , URL: <http://www.bmlisieux.com/curiosa/balzac03.htm>

Bendiks, Stefan und Degros, Aglaée (2019): Traffic Space Is Public Space: A Manual for Transformation; Zürich: Park Books

Benjamin, Walter (1983): Das Passagen-Werk, Erster Band, Rolf Tiedemann(Hrsg.), Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag

Benjamin, Walter (1983): Das Passagen-Werk, Zweiter Band, Rolf Tiedemann(Hrsg.), Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag

Bollerey, Franziska (1977): Architekturkonzeption der utopischen Sozialisten: alternative Planung und Architektur für den gesellschaftlichen Prozess, Berlin : Ernst

Canac, Sybil und Cabanis, Bruno (2011): Passages couverts de Paris; Issy les Moulineaux: Éditions Massin

Chambless, Edgar (1910): Roadtown Project, Project Gutenberg Online Catalog

Divorne, Françoise (2013): Bern und die Zähringerstädte im 12. Jahrhundert: mittelalterliche Stadtkultur und Gegenwart; Bern: Benteli-Verlag

Fortier, Bruno (1989) La métropole imaginaire; Un atlas de Paris, Paris: Mardaga

Gehl, Jan (2012): Leben zwischen Häusern, Berlin: Jovis Verlag

Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen, Berlin: Jovis Verlag

Geist, Johann Friedrich (1969): Passagen, ein Bautyp des 19. Jahrhunderts, 4. Auflage (1982, 4., unveränderte Auflage der 3., ergänzten Auflage 1979), München: Prestel-Verlag

Hillairet, Jacques (1960): Dictionnaire Historique des Rues de Paris L-Z, 9. Auflage (1985), Paris: Les Éditions de Minuit

Kolloff, Eduard (1849): Paris: Reisehandbuch, 2. Auflage (1855) Braunschweig: Verlag von Georg Westermann, Onlinezugriff URL: https://books.google.at/books/about/Paris.html?id=VbkaAAAAMAAJ&printsec=frontcover&source=kp_read_button&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false (letzter Zugriff 12/2020)

Lemoine, Bertrand (1989): Les Passages couverts en France, Paris : Délégation à l'action artistique

Marrey, Bernard und **Ferrier**, Jaques (1997): Paris sous verre : La ville et ses reflet, Paris: Pavillon de l'Arsenal

Morin, Edgar (2003): La Méthode, l'humanité de l'humanité, tome 5 : L'Identité humaine (Method, humanity of humanity, volume 5. Human identity). Paris: Le Seuil

Rudofsky, Bernard (1995): Straßen für Menschen, Salzburg-Wien: Residenz Verlag

Schaper, Rainer Michael (1988): Der gläserne Himmel: die Passagen des 19. Jahrhunderts als Sujet der Literatur, Frankfurt am Main: Athenäum

Soulier, Nicolas (2012): Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde, Paris: Les Édition Ulmer

Wall, Alex (2005): Victor Gruen: From Urban Shop to New City, Barcelona : Actar

Wolff-Plottegg, Manfred (2007): Hybrid Architektur & Hyper Funktionen, Wien: Passagen-Verlag

Fachartikel, Texte

Bader, Vera Simone: Die Architektur der Shopping Mall S. 10-23, erschienen in: World of Malls (2016) Hrsg: Andres Lepik und Vera Simone Bader, Ostfildern: Hantje Cantz Verlag

Conrads, Ulrich: Editorial S.15, erschienen in: Daidalos. Architektur, Kunst, Kultur Nr.24 1987 Thema: Portici – Arkaden – Lauben/Porticoes – Arbours, Berlin West: Verlag/Published by Bertelsmann Fachzeitschriften GmbH

Confurius, Gerrit: Die Arkade als täuschendes Bild S. 97-106, erschienen in: Daidalos. Architektur, Kunst, Kultur Nr.24 1987 Thema: Portici – Arkaden – Lauben/Porticoes – Arbours, Berlin West: Verlag/Published by Bertelsmann Fachzeitschriften GmbH

Drüeke, Eberhard: Zur Ambivalenz eines Motivs zwischen Form und Funktion S. 113-122, erschienen in: Daidalos. Architektur, Kunst, Kultur Nr.24 1987 Thema: Portici – Arkaden – Lauben/Porticoes – Arbours, Berlin West: Verlag/Published by Bertelsmann Fachzeitschriften GmbH

Erben, Dietrich S. , erschienen in: World of Malls (2016) Hrsg: Andres Lepik und Vera Simone Bader, Ostfildern: Hantje Cantz Verlag

Fitz, Angelika: Die ausgestellte Straße, erschienen in: In Transition - Darstellungsformate im Wandel (2013) ; Onlinequelle URL: <https://blog.zhdk.ch/darstellungsformate/files/2013/01/167.pdf>

Raith, Erich und **Steger**, Norbert (2007): Schluss mit Wohnbau S.1,2, erschienen in: Architektur und Bau Forum Nr.:6, April 2007

Onlinequellen

Website: **Archiwebture Cite de l'architecture**, URL: https://archiwebture.citedelarchitecture.fr/fonds/FRAPN02_DUBJE/inventaire/objet-11469 (letzter Zugriff: 12.09.2020)

Website: **Atelier d'architecture autogérée**, URL: <https://www.urbantactics.org/projets/passage56/> (letzter Zugriff: 03.12.2020)

Website: **B&B Architects**, URL: <http://www.bb-archi.fr/beaupassage.html#topbeaupassage> (letzter Zugriff: 03.12.2020)

Bloomberg CityLab a, URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-04-01/paris-s-famous-public-squares-will-get-a-pedestrian-friendly-makeover> (letzter Zugriff: 12.10.2020)

Bloomberg CityLab b, URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-06-19/paris-plans-urban-forests-at-famous-landmarks> (letzter Zugriff: 12.10.2020)

Website: **Bofill Ricardo**, URL: <https://ricardobofill.com/projects/bnp-banque-paribas/> (letzter Zugriff: 20.10.2020)

Climate Action Plan Paris, URL: <https://cdn.paris.fr/paris/2019/07/24/1a706797eac9982aec6b767c56449240.pdf> (letzter Zugriff: 12.10.2020)

Forêt Urbaine, URL: <https://www.leparisien.fr/paris-75/anne-hidalgo-nous-allons-creer-de-la-foret-urbaine-sur-4-sites-emblematisques-a-paris-13-06-2019-8092620.php> (letzter Zugriff: 14.10.2020)

Website: **Grand Paris Express**, URL: <https://www.societedugrandparis.fr> (letzter Zugriff: 14.10.2020)

Website: **Le passage du Prado**, URL: <https://www.passage-prado.org/renovation.php> (letzter Zugriff: 12.12.2020)

Parc Rives de Seine, Stadt Paris, URL: <https://www.paris.fr/pages/printemps-sur-berges-4644> (letzter Zugriff: 12.10.2020)

Paris et ailleurs (2016), URL: <http://parisetailleurs.wifeo.com/article-116142-la-cour-batave-ancetre-des-gale.html> (letzter Zugriff: 23.11.2020)

Nature Capital Paris, Designboom Magazine, URL: <https://www.designboom.com/art/gad-weil-nature-capitale/> (letzter Zugriff: 18.11.2020)

Périphérique, Stadt Paris (2019), URL: <https://www.paris.fr/pages/40-propositions-pour-transformer-le-peripherique-6844> (letzter Zugriff: 18.11.2020)

Place de la République, Deutsche Bauzeitung (2014) URL: <https://www.db-bauzeitung.de/db-themen/db-archiv/politikwechsel/#slider-intro-3> (letzter Zugriff: 17.11.2020)

Plan 100ha, Reset / Digital for Good (2018), URL: <https://reset.org/blog/ein-gruenes-paris-2020-diesem-plan-gelings-07122018> (letzter Zugriff: 12.10.2020)

Website: **Quartier de l'Horloge**, https://www.quartierhorloge.fr/Historique_r4.html (letzter Zugriff: 05.11.2020)

Rue Végétale, URL: <https://www.paris.fr/pages/les-rues-vegetales-2990> (letzter Zugriff: 12.10.2020)

Soulier Nicolas, URL: http://nicolassoulier.net/html/texts_des_processus_fertiles.html (letzter Zugriff: 16.12.2020)

Urbane Stadt - Werkstattbericht 159 - Stadt Wien S.68 (2015), URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008469.pdf> (letzter Zugriff: 10.12.2020)

Website: **Village Royal**, URL: <http://www.villageroyal.com/history/?lang=en> (letzter Zugriff: 08.11.2020)

Website: **ZUO - Architecture**, URL: <http://www.zuo-architecture.com/projets/galerie-elysees-26/> (letzter Zugriff: 05.11.2020)

15-minute-city, SmartCityLab, URL: <https://www.smartcitylab.com/blog/governance-finance/paris-15-minute-city/> (letzter Zugriff: 10.10.2020)

Online Enzyklopädien

Wikipedia a, URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Franzoesische_Revolution (letzter Zugriff: 20.07.2020)

Wikipedia b, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Restauration_\(Frankreich\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Restauration_(Frankreich)) (letzter Zugriff: 20.07.2020)

Wikipedia c, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Julimonarchie> (letzter Zugriff: 22.07.2020)

Wikipedia d, URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Februarrevolution_1848 (letzter Zugriff: 22.07.2020)

Wikipedia e, URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Georges-Eugène_Haussmann (letzter Zugriff: 10.08.2020)

Wikipedia f, URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Grand_Bazaar,_Isfahan (letzter Zugriff: 18.08.2020)

Wikipedia g, URL: https://fr.wikipedia.org/wiki/Carreau_du_Temple (letzter Zugriff: 18.09.2020)

Wikipedia h, URL: https://fr.wikipedia.org/wiki/Halles_de_Paris (letzter Zugriff: 18.09.2020)

Wikipedia i, URL: [https://fr.wikipedia.org/wiki/Rue_Saint-Denis_\(Paris\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rue_Saint-Denis_(Paris)) (letzter Zugriff: 26.10.2020)

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Foto Arkaden Palais-Royal, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 2: Camille Desmoulins ruft zum Sturm auf die Bastille von Jean Duplessis Bertaux (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Motion_faite_au_Palais_royal,_par_Camille_Desmoulins.png

Abbildung 3: Foto Passage de l'Opera von Charles Marville (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: <https://www.parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/passage-de-l-opera-galerie-de-l-horloge-9eme-arrondissement-paris#infos-principales>

Abbildung 4: Foto Galerie d'Orléans (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: <http://www.experiences.it/archives/6584>

Abbildung 5: Foto Passages des Princes, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 6: Foto Galeries Les Arcades des Champs Elysées, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 7: Roadtown Project von Edgar Chambless (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: <https://orchestratedcity.files.wordpress.com/2012/11/roadtown-edgar-chambless-1910.jpg>

Abbildung 8: Foto Lijnbaan Rotterdam von van den Beck & Bakema (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: <https://erfgoedstem.nl/lijnbaan-rotterdam-terug-naar-charme-van-vroegeer/>

Abbildung 9: Midtown Plaza, Rochester, New York von Victor Gruen (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: <https://qz.com/454214/the-father-of-the-american-shopping-mall-hated-cars-and-suburban-sprawl/>

Abbildung 10: Foto Galerie Vivienne, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 11: Foto Passage du Caire, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 12: Foto Passage Brady, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 13: Foto Passage 56 von atelier d'architecture autogeree (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: <http://www.urbantactics.org/projects/passage%2056/passage56html.html>

Abbildung 14: Palais-Royal von Henri CourvoisierVoisin (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: <https://www.meisterdrucke.com/kunstdrucke/Henri-Courvoisier-Voisin/323405/Blick-auf-die-Gärten-des-Palais-Royal,-gesehen-von-den-Galeries-de-Bois,-graviert-von-Aubert-Fils,-um-1815-20.html>

Abbildung 15: Foto Kolonnade, Stoa von Attalos (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: <https://ohiostate.press-books.pub/exploringarchitectureandlandscape/chapter/stoa-of-attalos-ii/>

Abbildung 16: Foto Bazar, Al-Hamidiyah Souq Damaskus (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Al-Hamidiyah_Souq_02.jpg

Abbildung 17: Foto Halles Centrales © Aimé Dartus / Ina (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: <http://www.paris-unplugged.fr/1967-les-halles-avant-destruction/>

Abbildung 18: Grand magasin du Bon Marchés © Bibliothèque nationale de France (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: http://passerelles.bnf.fr/grand/pas_174.htm

Abbildung 19: Foto Cour du Commerce St André, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 20: Foto Cité Napoléon (nachbearbeitet), Onlinequelle URL : [http://www.panamegoodman.fr/cite-
napoleon-paris-9/](http://www.panamegoodman.fr/cite-napoleon-paris-9/)

Abbildung 21: Foto Portici di Bologna (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: [https://upload.wikimedia.org/
wikipedia/commons/6/69/Portico_Via_Zamboni.JPG](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/69/Portico_Via_Zamboni.JPG)

Abbildung 22: Hector Horeau (nachbearbeitet) Scan aus: Paris sous verre : La ville et ses reflet; Seite 202, Marrey, Bernard und Ferrier, Jaques (1997) Paris: Pavillon de l'Arsenal

Abbildung 23: Foto Passage Choiseul, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 24: Foto Portal Passage Bourg l'Abbe, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 25: Foto Laufebene Galerie Véro-Dodat, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 26: Foto Passage Choiseul, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 27: Foto Passage du Grand Cerf, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 28: Foto Dach Passage Jouffroy, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 29: Foto Dach Passage des Princes, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 30: Foto Passage des Panoramas, Privatarchiv Verfasser

Abbildung 31: Foto Nature Capital (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: [https://commons.wikimedia.org/wiki/
File:Nature_Capitale_Paris.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Nature_Capitale_Paris.jpg)

Abbildung 32: Foto Rue Saint Denis (nachbearbeitet), Onlinequelle URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Da-
tei:P1100949_Paris_II_rue_et_porte_Saint-Denis_rwk.JPG](https://de.wikipedia.org/wiki/Da-
tei:P1100949_Paris_II_rue_et_porte_Saint-Denis_rwk.JPG)

Abbildung 33: Vorhänge am Markusplatz (nachbearbeitet) Scan aus: Vorhänge am Markusplatz in Venedig; Sattler, Katharina und Schulz-Dornburg, Ursula (1974) Köln: Verlag M.DuMont