



Es gibt Städte, die ihren Fluss feiern, und andere, die ihn jahrzehntelang vergessen haben. Rennes gehört eindeutig zur zweiten Kategorie. Seit den 1960er-Jahren lag die Vilaine unter einer massiven Betondecke verborgen, überbaut von einem Parkplatz, der praktisch, nüchtern und ziemlich trostlos wirkte. Jetzt aber frisst sich eine riesige Greifzange Tag für Tag durch den Beton. Fünf Meter täglich. Stück für Stück kehrt der Fluss zurück ins Stadtbild – sichtbar, hörbar, spürbar.

Das Baustellenszenario wirkt wie aus einem Katastrophenfilm, nur ohne Katastrophe. Schweres Gerät, tonnenschwere Betonplatten, Lastkähne auf dem Wasser. Über 6.000 Tonnen Schutt verschwinden nicht per Lkw, sondern elegant auf dem Wasserweg, vier Kilometer flussabwärts. Der Grund dafür liegt weniger in der Ästhetik als im Gewissen. Kein Staub, kein Betonrest soll in die Vilaine gelangen. Umweltauflagen, die hier nicht als lästige Pflicht daherkommen, sondern als Leitmotiv des gesamten Projekts.

Im Frühjahr 2026 soll der Moment kommen, den viele Rennais kaum noch für möglich hielten. Auf 270 Metern Länge wird die Betondecke verschwunden sein. Der Fluss fließt dann wieder offen durch das Herz der Stadt. Zusätzlich entsteht ein Kilometer neu gestalteter Quai – Raum zum Gehen, Verweilen, Durchatmen. Kostenpunkt: 29 Millionen Euro. Eine Summe, die Fragen provoziert, aber auch Antworten liefert.

Denn dieses Projekt ist mehr als Stadtverschönerung. Es ist eine Reaktion auf den Klimawandel, auf überhitzte Innenstädte, auf Asphaltflächen, die im Sommer wie Heizplatten funktionieren. Nathalie Appéré spricht von Temperaturunterschieden von bis zu fünf Grad zwischen versiegelten Flächen und offenen Wasserläufen. Fünf Grad – das entscheidet darüber, ob eine Stadt im Hochsommer erträglich bleibt oder zur Betonpfanne wird.

Natürlich geht es nicht ohne Reibung. Mit dem Rückbau verschwinden 249 Parkplätze. Für manche ein kleiner Preis, für andere ein handfester Einschnitt. Besonders Händler und Gastronomen schlagen Alarm. Weniger Parkplätze bedeuten weniger Laufkundschaft, weniger spontane Besuche, weniger Umsatz. Ein Pizzarestaurant in unmittelbarer Nähe spricht von Einbußen zwischen 20 und 30 Prozent. Ältere Menschen, Familien mit Kinderwagen, Kunden aus dem Umland – sie bleiben aus, sagen die Betroffenen. Klartext statt Schönfärberei.

Die Stadtverwaltung hält dagegen. Der Autoverkehr im Zentrum sei in den vergangenen drei Jahren bereits um 30 Prozent zurückgegangen. Rennes bewege sich, so das Argument, längst in Richtung einer anderen Mobilität. Öffentlicher Nahverkehr, kurze Wege, weniger Autos. Der Parkplatz über dem Fluss wirke da wie ein Relikt aus einer Zeit, in der Stadtplanung vor allem Blech im Blick hatte.



Wie Rennes seinen Fluss zurückholt – und warum Beton jetzt weichen muss

Und was sagen die Menschen auf der Straße? Die Antworten klingen erstaunlich gelassen. Manche freuen sich schlicht auf den Anblick des Wassers. Andere zucken mit den Schultern und sagen: Parkplätze findet man irgendwie immer. Ein bisschen weniger Komfort gegen ein bisschen mehr Stadtqualität – deal, sagen sie. Nicht laut, nicht euphorisch, eher pragmatisch.

Rennes wagt damit einen Schritt, der weit über die Bretagne hinaus Beachtung findet. Der Rückbau von Beton zugunsten natürlicher Strukturen gilt als eine der großen urbanen Aufgaben der kommenden Jahrzehnte. Flüsse freilegen, Hitzeinseln entschärfen, Städte wieder lebenswert machen. Klingt groß. Ist es auch.

Und ja, es ist ein Wagnis. Aber manchmal muss eine Stadt ihren eigenen Untergrund aufbrechen, um wieder zu sich selbst zu finden. Rennes tut genau das – mit schwerem Gerät, viel Geduld und einer klaren Idee davon, wie Zukunft aussehen soll.

Andreas M. B.