FORUM PLANEN 02 FEB.10



Le Grand Pari(s)

Multifunktionelle Parks: Grünflächen dienen zur Erholung, werden zu Kraftwerken, ermöglichen soziale Kontakte und verbinden Stadtteile miteinander. Renderings: Jean Nouvel, Jean-Marie Duthilleul, Michel Cantal-Dupart

STADTPLANUNG

PILOTPROJEKT FÜR EINE NACHHALTIGE, EUROPÄISCHE MEGASTADT

Architektur ist für die französischen Präsidenten traditionsgemäß ein Mittel, um ihre Modernität und ihre Macht zu manifestieren. Nicolas Sarkozy rief eine Konsultation für die zukünftige, nachhaltige Entwicklung von Paris aus: Le Grand Pari(s). Eine Herausforderung, die Großstadt so weiterzuentwickeln und umzubauen, dass sie den gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Anforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht werden kann.

von **Micheal Koller**



Neudefinition der Stadt: gezieltes Planen der Grenzen zwischen Stadträumen und Naturräumen

VERGRÖSSERUNG DES MASSSTABS

Die Einwohnerzahl der Metropole Grand Paris entspricht 20 bekannten europäischen Städten von 500.000 Einwohnern, wie das Team Descartes eindrucksvoll in einem Diagramm darstellt. Ein dichter Mix aus Wohnblöcken der 1960er-, 1970er- und 1990er-Jahre, Brachlandschaften, durchschnitten von Verkehrsadern, ein Meer von Einfamilienhäusern mit privatem Grün, gespickt mit langen Wohnzeilen und Grauzonen mit Mega-Einkaufszentren neben zeitgenössischen Technoparks und sozialen Wohnbauten – so präsentiert sich dem Stadtforscher die Île-de-France, die Region auf der anderen Seite des „Périphériques" von Paris – eine vernachlässigte Stadtlandschaft mit großem Potenzial.

Die Kriterien zur Schaffung einer zukunftsfähigen, dynamischen, lebenswerten und schönen Metropole sind vielfältig. Genauso umfangreich liest sich das Aufgebot der zehn Teams, die für die Entwicklung einer Vision für Paris 2030 geladen wurden: Christian de Portzamparc, neben MVRDV, Rogers Stirk Harbour + Partners, Bernard Secchi et Paola Vigano, oder Atelier Castro Denissof Casi und anderen.

Die Beteiligung von Architekten, Städteplanern, Geografen, Verkehrsplanern, Philosophen und Wirtschaftsfachleuten ist nicht nur Ausdruck der Komplexität des Organismus Stadt, sondern verdeutlicht ganz klar, dass sich die Zukunft unserer Gesellschaft im urbanen Milieu entscheiden wird.

STÄDTISCHE VERDICHTUNG UND VERBESSERUNG DES VERKEHRSNETZES

Der Bau von nachhaltigen Stadtvierteln alleine ist nicht ausreichend, um ökologische und sozio-ökonomische Fragen in ihrem akkuraten Maßstab zu lösen. Themen wie Mobilität, Natur, soziale Durchmischung oder der Energiehaushalt müssen auf territorialer Ebene gedacht und diskutiert werden. Das Team Antoine Grumbach & Associes behandelt zu Recht Paris, Rouen und Le Havre als eine große, vernetzte Einheit der Region „Seine-Metropole".

Nachhaltigkeit wird von den Planern generell als Faktum und treibende, innovative Kraft hinter dem funktionellen und physischen Umbau der Metropole angesehen. Die Koppelung der Stadtentwicklungsprojekte mit dem Ausbau und der Verbesserung des bereits existierenden Verkehrsnetzes bildet die Essenz einer besseren Erreichbarkeit und Verbindung der jeweiligen Stadtviertel und der Stadt mit den umliegenden Gemeinden. Da Letzteres nicht alleine durch den Bau neuer Metros und mit Nahverkehrszügen erreicht werden kann, schlagen Studio 9 und LIN die Entwicklung lokaler Transportmittel wie Fahrräder, Taxis, Mietautos und Busse vor, die die flexible Verbindung zwischen den Hauptverkehrsknotenpunkten und den einzelnen Bewohnern herstellen.

Die Verdichtung der Vorstädte, die Bebauung ehemaliger Industriegrundstücke, die Nutzung der Brachlandschaften und die Überbauung der Eisenbahntrassen werden von verschiedenen Büros als adäquate Mittel angesehen, um qualitativ hochwertigen und vielfältigen Wohnraum zu schaffen. Die Nutzung der vorhandenen Restflächen soll letztlich zur Reduktion des Schadstoffausstoßes, zur Senkung der täglichen Reisezeiten, zum Aufbau polymorpher, dynamischer Stadtzentren in der Peripherie und zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit der Metropole führen.

Durch den Umbau aktueller Nationalstraßen in städtische Boulevards, so wie das die Gruppe Descartes vorschlägt, käme

Fortsetzung auf Seite 10

NEMETSCHEK Auer
Informationen zu Auer Bausoftware finden Sie auf www.bausoftware.at

STEINBACHER DÄMMSTOFFE
www.steinbacher.at

ARCHITEKTUR & BAU FORUM CONTRACT
Das Fachmagazin für Objekteinrichtung: Office, Interior, Bath und Lighting
www.bauforum.at

ARCHITEKTUR & BAU FORUM SKIN
Das Fachmagazin für die intelligente Gebäudehülle
www.bauforum.at



Verdichtet und grüner: die Metropole mit mehreren dichten Stadtzentren und grünen Zwischenräumen



Verdichtung und Stadtumbau: Transformation einer Industriezone in einen multifunktionellen Industriepark. Renderings: LIN – Finn Geipel + Giulia Andi



Fortsetzung von Seite 9

es zu einem Imagewandel und einer qualitativen Aufwertung peripherer Stadtteile und damit zu einer Wertsteigerung der angrenzenden Immobilien. Die entstehende Verkehrsberuhigung würde die Schaffung von Geschäfts- und Aktivitätszonen mit sich bringen und neuen Wohnraum generieren.

DIVERSITÄT UND IDENTITÄT

Alle Teams sehen den Reichtum der Metropole in ihrer Heterogenität, ihrer kulturellen Diversität, ihrer Morphologie und der Besonderheit einzelner, geografischer Punkte. Das Atelier Portzamparc, das durch Zooms auf Stadtteile mit Schlüsselfunktionen die konkrete Umsetzung der Ideen aufzeigt, spricht von der Notwendigkeit, Gemeinsamkeiten zwischen einzelnen Territorien für eine planerische Zusammenarbeit zu nützen. Gleichzeitig geht es um den Versuch, die Dynamik einzelner Viertel zur Stimulierung anderer zu verwenden. Als neuralgische Punkte sollten hier die Bahnhöfe dienen, die als stark frequentiertes, urbanes Element der heutigen, mobilen Gesellschaft zur Schaffung von Zentralität und Diversität fungieren soll.

Der Vergleich der Einwohnerzahl der Metropole Paris mit 20 europäischen Städten wirft auch die Frage auf, welche Möglichkeiten existieren, um den einzelnen Territorien einen ebenso speziellen Charakter zu geben wie Florenz, Rotterdam oder Dresden? Die Seine sollte nach der Ansicht mehrerer Teams in diesem Fall nicht nur einen Naturraum großer Biodiversität darstellen, sondern als identitätsbildendes Element funktionieren und einzelne Orte unterschiedlichen Charakters miteinander verbinden.

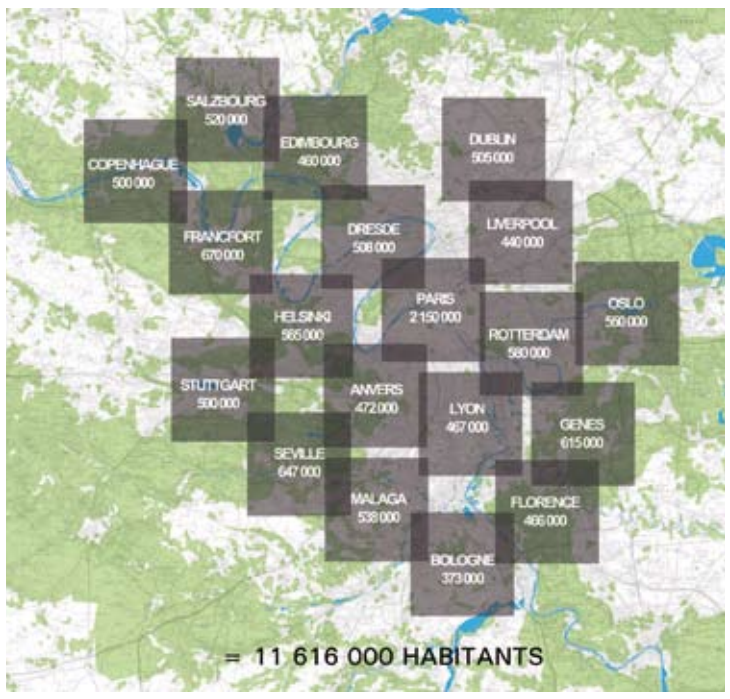
GEZIELTE GRÜN- UND KLIMAPOLITIK

Natur nicht nur als Nebenprodukt zur Verschönerung für Restflächen zu sehen, sondern eine gezielte Grünpolitik als essenziellen Teil des Stadtorganismus zu betreiben, muss Teil einer nachhaltigen Stadt sein. Dabei spielt die Ausdehnung und Verdichtung der Wälder der Île-de-France eine ebensowichtige Rolle wie das Anlegen von Parklandschaften, grünen Adern und begrünten Dächern in der Stadt selbst. Diese Maßnahmen sind laut Architekten nicht nur entscheidend, um die Luftqualität zu verbessern, die Temperatur zu senken oder öffentliche Plätze zu schaffen, sondern vor allem, um die Lebensqualität der Stadt zu erhöhen, den Immobilien einen Mehrwert zu geben und Natur als Verbindung von Stadtteilen zu gebrauchen.

In diesem Sinne sehen Rogers Stirk Harbour und Atelier Portzamparc die Überbauung der Eisenbahntrassen zur Gestaltung von Parks vor, so wie sich die Gruppe Descartes vehement für die Einführung von urbaner Landwirtschaft an den Randzonen der Metropole ausspricht. Zur Sicherstellung des Wasserhaushaltes und zur Schaffung von Überschwemmungszonen,



Effektiveres Verkehrsnetz: Ausbau und Verbesserung des bereits existierenden Verkehrsnetzes. Renderings: Roger Stirk Harbour + Partners







Links: Vergrößerter Maßstab – die Einwohnerzahl des „Grand Paris“ entspricht 20 europäischen Städten. Rechts: Aufwertung – Umbau der Nationalstraßen in Stadtboulevards. Renderings + Grafik: Groupe Descartes



Veränderung der Prioritäten: Neuordnung des Straßenraums zugunsten von Fußgängern, Fahrrädern und Geschäften



Grünpolitik: mehr Grünflächen durch begrünte Dächer, grüne Alleen und vergrößerte Wälder



Der neue Bahnhof „Gare Nord Europe“ in „Aubervilliers“, ein neues Geschäfts- und Wohnzentrum und ein Verkehrsknotenpunkt zwischen „Périphérique“, Eisenbahn, Straßenbahn und dem „Annulaire“



„L’Annulaire“, die schnelle, ringförmige Schwebebahn über dem „Périphérique“, der die Verbindung zwischen Paris intra muros und der Region bilden soll.



Neuer Grün- und Wohnraum: die mit Wohnbauten und einem Park überplatteten Eisenbahntrassen der Bahnhöfe „Gare de l’Est“ und „Gare du Nord“. Renderings: Atelier Christian de Portzamparc



Transformation: Industriebrachen wie die 'Île de Vitry' werden in grüne Wohnviertel umgewandelt. Renderings: Atelier Castro Denissof Casi



Verdichtung: Zentrale Parks generieren verdichtete Bebauungen der angrenzenden Stadtteile.

wie es das Studio 09 um Bernard Secchi vorschlägt, könnten so neue Grünzonen geschaffen werden, die die benachbarten Stadtteile aufwerten.

ÖKOLOGISCHER HAUSHALT UND OPTIMIERUNG DES RESSOURCENMANAGEMENTS

Die Umwandlung der Stadt vom reinen Verbraucherzentrum zu einem Kraftwerk der Produktion ist das ultimative Anliegen der meisten Vorschläge. Auch hier muss laut den Büros LIN und Grumbach automatisch auf regionaler Ebene zusammengearbeitet und geplant werden. Für die Energieproduktion sehen die Architekten einerseits die Reduzierung des Energieverbrauchs bei den bestehenden Gebäuden vor sowie andererseits die Vervielfältigung der lokalen Energiegewinnung durch den Einsatz von Solarzellen, Geothermie, Windenergie, oder die Nutzung von Abwärme.

Rogers Stirk Harbour + Partners fordern eine Infrastruktur innerhalb der Metropole, die die Schaffung eines inkludierten Stoffkreislaufsystems, von der Produktproduktion über den Verbrauch bis hin zur Wiederverwertung, ermöglicht. Auf der einen Seite muss der CO_2-Ausstoß pro Einwohner reduziert werden, während auf der anderen Seite Techniken gefunden werden müssen, um das Kohlenstoffdioxid in einen Energieträger umzuwandeln.

PILOTPROJEKT

Die Handhabung bereits bestehender Gebäude, die den Großteil unserer historischen, europäischen Städte ausmachen, wird von den Architekten nur skizzenhaft angerissen. Auch auf die schwierigste Frage nach Modellen zur Verbesserung und Sicherung der sozialen Kohärenz bleiben die Teams Antworten schuldig. Ebenso bleibt unklar, wie und in welchem Maße sich die Politik und die verwaltungstechnischen Praktiken zur Umsetzung der Vorschläge ändern müssen. Alle Teams sprechen von einem nötigen Umdenken bei den beteiligten Planungsinstanzen und einer flexibleren Gesetzgebung sowie einer Modifizierung der aktuellen Baurichtlinien.

Paris steht hier als Pilotprojekt, stellvertretend für andere Großstädte in Europa, selbst wenn die Umsetzung im kleinen Maßstab lokale Prägungen haben wird. Letztlich stellen die zehn Teams mit ihren Projekten einen unerschöpflichen Pool von Vorschlägen zur Verfügung und spielen den Ball mit der Frage nach der Ernsthaftigkeit des sehr ambitionierten Projekts an den Präsidenten Nicolas Sarkozy zurück. Die Visionen stellen aber auch die Grundfrage nach unseren menschlichen Kapazitäten und unserem Willen zur Schaffung veränderter politischer Rahmenbedingungen für die Entwicklung zukunftsfähiger Großstädte.

www.citroen.at

DAS JAHR FÄNGT GUT AN:

Das 2,9 % Leasing der „ligne business" von CITROËN.



CITROËN C3 PICASSO
1,6 HDi 90 „ligne business"
NUR € 159,–
monatl. LEASINGRATE

CITROËN C4 PICASSO
1,6 HDi FAP „ligne business"
NUR € 219,–
monatl. LEASINGRATE

CITROËN C5 TOURER
1,6 HDi FAP „ligne business"
NUR € 239,–
monatl. LEASINGRATE

CITROËN C8
2,0 HDi FAP „ligne business"
NUR € 259,–
monatl. LEASINGRATE

CITROËN empfiehlt TOTAL CITROËN BANK

Verbrauch: 4,5–6,9 l /100 km. CO_2-Emission: 119–179 g/km. Symbolfotos. Angebote inkl. USt., gültig für Business Kunden. Stand Jänner 2010. LIGNE BUSINESS ANGEBOT: CITROËN Bank Business Aktionsleasing: 2,9% variabler Zinssatz, 36 Monate Laufzeit, 120.000 Gesamt-KM-Leistung, 25% Eigenmittel, Restwert garantiert, exkl. Bearbeitungs- und gesetzlicher Rechtsgeschäftsgebühr, CITROËN Bank ist ein Service der Banque PSA Finance, Niederlassung Österreich.

CITROËN

CRÉATIVE TECHNOLOGIE