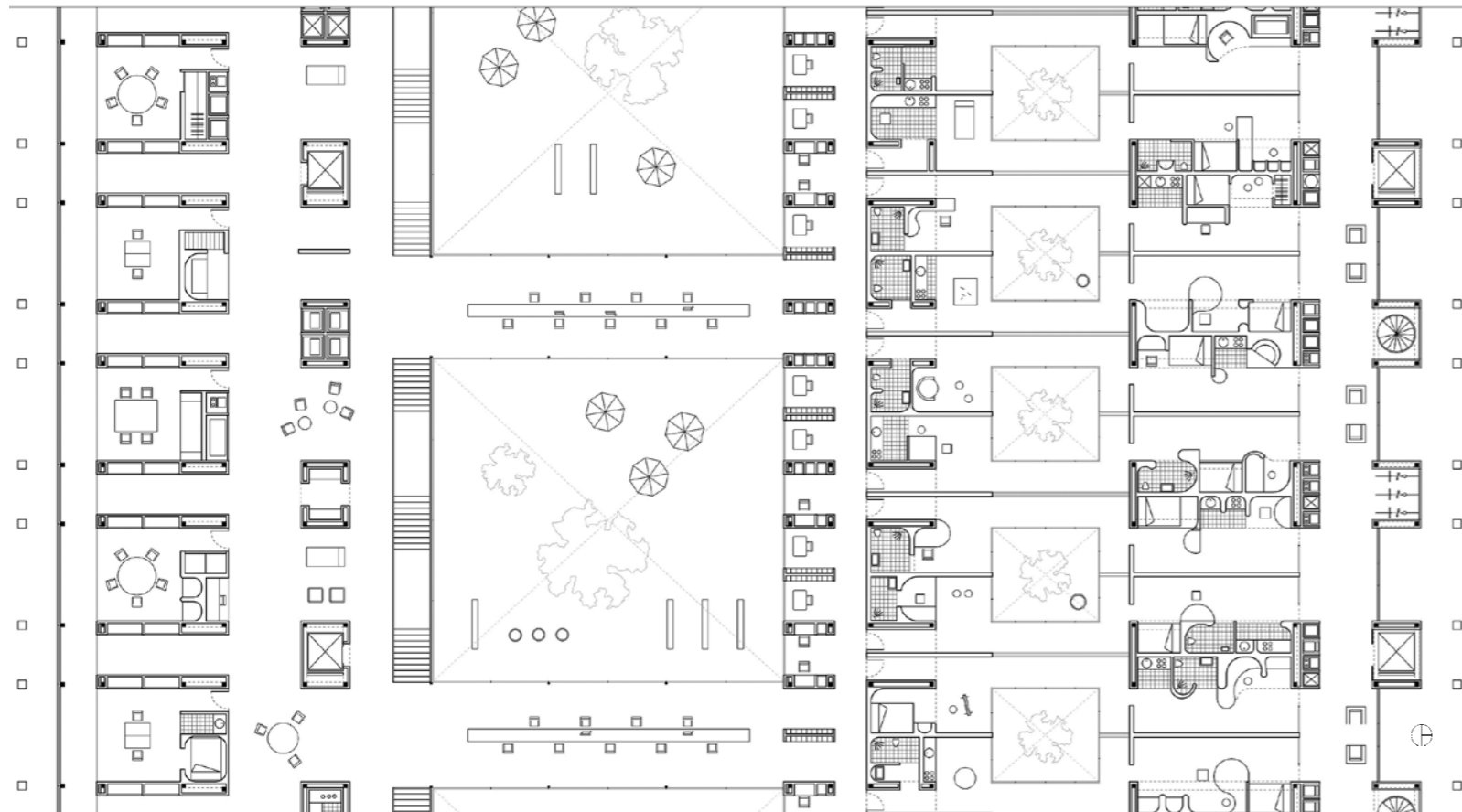


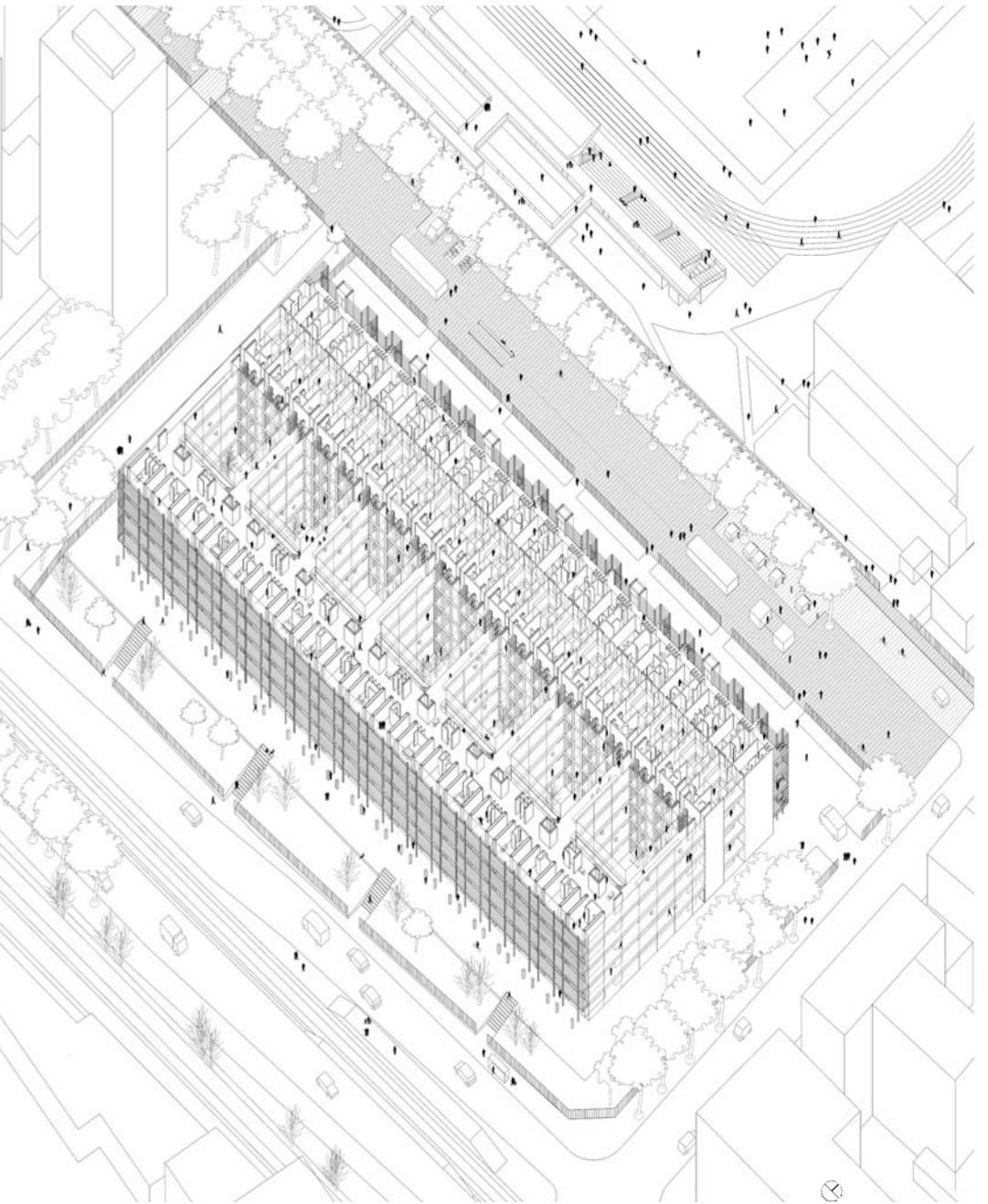
Das Single-Kollektiv | Paris



Ausgerechnet in der Stadt der Liebe wohnen immer mehr Mensch allein. Über 50 Prozent der Pariser Haushalte sind Single-Haushalte. Nicht nur hier, in fast allen Großstädten Nord- und Westeuropas steigt die Zahl der Wohnungen mit einer Person weiter: Berlin kam 2013 auf 54, Stockholm auf über 60 Prozent. Zu den Alleinlebenden gehören auch die „urbanen Nomaden“, Menschen die nur für begrenzte Zeit in der Stadt bleiben, weil sie die Arbeit, ein Projekt, eine Fortbildung oder ein längerer Aufenthalt hierher verschlägt. Für diese Hypermobilen haben die französischen Architektinnen Julia Tournaire und Marie-Charlotte Dalin auf dem European-Standort „Porte des Poissonniers“ einen wuchtigen Solitär aus Glas entworfen. Das Areal liegt im Norden von Paris, am äußersten Rand des 18. Arrondissement, umzingelt von einer Bahntrasse und zwei Hauptverkehrsstraßen, die ein zerschnittenes Stück Stadt übrig gelassen haben. Heute stehen dort überwiegend Industrie-, Freizeit- und Wohnanlagen der 50er und 60er Jahre. Für European sollten vier Hektar des Geländes, die sich im Besitz des französischen Verteidigungsministeriums befinden, mit gemischtem Wohnungsbau beplant werden.

Die Verfasserinnen schlagen einen gut 150 Meter langen und 60 Meter tiefen Wohnkomplex mit dem Namen „Collective Unit“ vor. Das Gebäude bietet auf fünf Geschossen Platz für bis zu 190 Einzelmietern, die sich über eine Online-Plattform anmelden und miteinander vernetzen können. Die strengen Grundrisse reduzieren die Privaträume im Norden des Gebäudes auf das Minimum, auf Schlaf-, Koch- und Sitznischen. Von diesen privaten „Zellen“, wie die Architektinnen sie nennen, führt jeweils eine Tür zum zweiten Abschnitt des Hauses, der um sieben große Lichthöfe organisiert ist. Diese halböffentlichen Flächen sollen dem Austausch und dem gemeinsamen Arbeiten der Bewohner dienen, bieten mit Lesenischen und Gruppenräumen aber auch Rückzugsorte. Die Erschließung erfolgt über Fahrstühle in der Gemeinschaftszone sowie in einem Korridor nördlich des Privatbereichs – direkt neben Stellplätzen für das eigene Fixie-Bike. So kann jeder Mieter auch für sich bleiben und, wenn er will, eine „Zwangskollektivierung“ umgehen. *BeC*

Collective Unit | Ankauf
Julia Tournaire, Marie-Charlotte Dalin,
Frankreich





Metrozonen besiedeln | Wien-Kagran

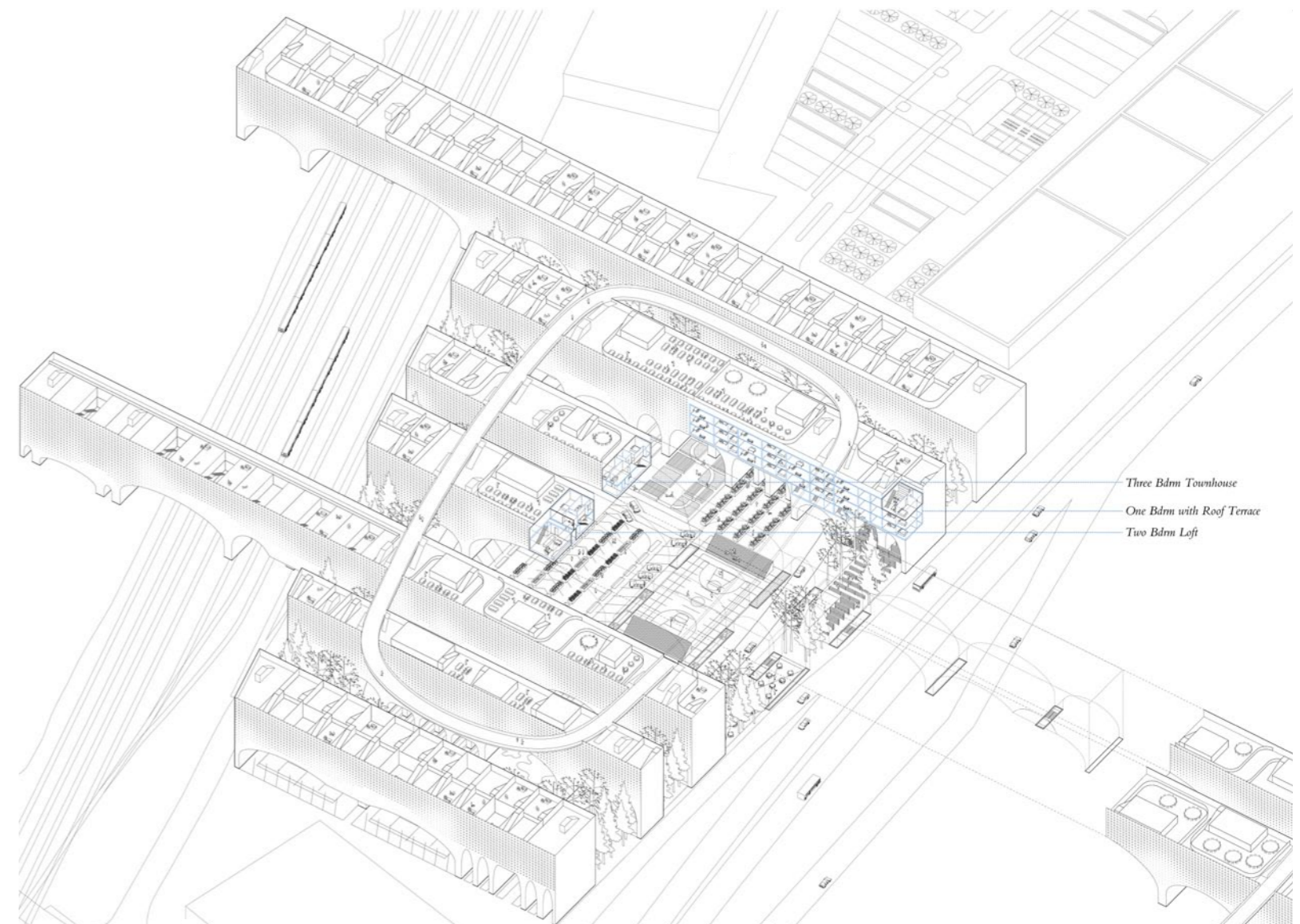
Solange ein Phänomen namenlos ist, steht man staunend und ziemlich hilflos davor. Man sieht, da spielt sich irgendetwas ab, kann es aber nicht benennen – und weiß deshalb nicht, damit umzugehen. Hat ein kluger Kopf für eine solche Sache endlich den richtigen Begriff gefunden, scheint mit einem Mal alles klar: Das ist es also! Dann mal los! So ging es den Stadtplanern einst mit den endlosen Nicht-Stadt-nicht-Land-Gebilden zwischen unseren Städten, bis Tom Sieverts ihnen den Namen *Zwischenstadt* an die Hand gab. Und so war es mit den „inneren Stadträndern“, den „Grenz- und Übergangsorten“ innerhalb einer Stadt, die die IBA Hamburg in griffige *Metrozonen* verwandelt hat.

Eine Metrozone in Reinform ist das Europa-Grundstück in Kagran, im Nordosten Wiens. Schon der Versuch, eindeutig zu benennen, wo genau es liegt, beweist: Es ist ein „Übergangsort“. Befindet man sich hier in Kagran, in Hirschstetten oder in Stadlau? Egal, das Areal ist der südliche Zipfel eines Gewerbegebiets, eingeklemmt zwischen der Autobahn und der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Pressburg. Dort ausgerechnet Wohnungen zu bauen, wäre lange Jahre nicht die erste Idee der Stadtplaner gewesen. Aber Wien wächst, jedes Jahr um 20.000 Einwohner. Und da sich die Stadt nicht

endlos ins Umland erweitern kann, muss sie das Potenzial der Metrozonen ausschöpfen.

Lässt sich zwischen einem solchen Restgrundstück in Insellage und seiner ebenso disparaten Nachbarschaft eine funktionierende Verbindung schaffen? Kann man einem derart diffusen Ort eine Identität geben? Das Team aus Spanien, dessen Arbeit „En Pointe“ mit einem Ankauf gewürdigt wurde, versucht, beide Fragen gemeinsam zu beantworten – mit einem einzigen, prägnanten Architekturelement. Die Verfasser schlagen vor, das Grundstück sukzessive mit einer Reihe von Riegeln zu bebauen, die zum Teil über die Grundstücksgrenze hinweg Gleisfeld und Autobahn überbrücken. In den oberen Geschossen der Riegel sollen unterschiedlichste Wohnungstypen Platz finden. In den unteren Geschossen sind Bögen verschiedener Größe ausgeschnitten, die Durchlässigkeit auf Erdgeschossniveau gewährleisten und Platz für allerlei öffentliche Nutzungen bieten. Architektur im Städtebaumaßstab: eine Möglichkeit, Metrozonen zu besiedeln. *fr*

En Pointe | Ankauf
Lorena Del Rio Gimeno, Spanien
Mitarb.: Bhatia Neeraj, Wei Zhao, Dean Carly Lillian, Alicia Ellen Hergenroeder, De Yi, Jonathan Dietrich Negron



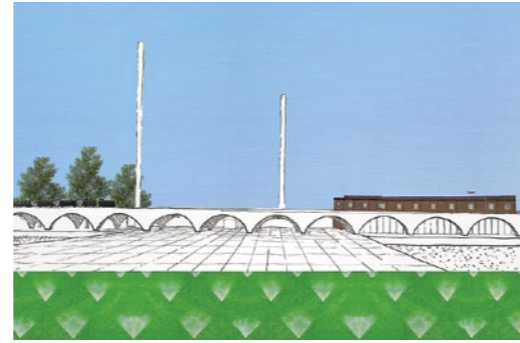
Lockvögel | Aalborg, Dänemark



1



2



3



Stadtplanung mit Bürgerbeteiligung: selbstredend. Doch auf welcher Grundlage sollen sich „die Bürger“ beteiligen? Bringen die Leute eigene Ideen ein? Oder werden sie lediglich über „von oben“ Geplantes informiert, um es abzusagen oder abzulehnen? Eine aktuelle Zauberformel lautet: Alle Akteure sollen an einen Tisch gebracht werden – zum Interessenausgleich. Aber wie versetzt man Laien, und das sind „die Akteure“ ja vornehmlich, in die Lage, ihre Interessen überhaupt zu erkennen und zu formulieren, damit sie gleichberechtigt an diesem Tisch sitzen? Um diese Frage dreht sich das Konzept der ersten Preisträger für den European-Standort im dänischen Aalborg.

Vestbyen, ein Stadtteil westlich des Zentrums von Aalborg, habe sich, ganz anders als der Rest der 122.000-Einwohner-Stadt, in den letzten Jahren kaum entwickelt, weiß die Auslobung. Die überwiegend zwischen 1900 und 1950 entstandenen Wohnviertel in Vestbyen erfreuten sich zwar ungebrochener Beliebtheit – und das nicht mehr nur bei langjährigen Bewohnern –, der Stadtteil präsentiere sich heute aber als „eher langweiliger und verschlissener Rahmen für das Quartiersleben“.

Die ersten Preisträger haben auf der Suche nach Orten, an denen sich der gewünschte Aufwertungsprozess anstoßen ließe, ganz Vestbyen unter die Lupe genommen. Potenzial entdeckten sie dabei weniger in den intakten, geschlossenen Wohnquartieren als vielmehr dort, wo *das Übliche* (die Wohnviertel) auf *das Andere* trifft: am Hafen, am Klinikum, am Stadion, am Betriebsgelände der ehemaligen Brennerei. Sogenannte Lockvogel-Interventionen sollen helfen, diese Orte als entwicklungsfähig ins öffentliche Bewusstsein zu bringen: ein simpler Steg am Hafen (1), eine Mischung aus Parkdeck und Einkaufszentrum am Stadion (2), eine einfache Infrastruktur, die die Bögen des Bahnviadukts nutzbar macht (3), eine Fußgängerbrücke über die Bahntrasse zum Klinikum (4). Die Lockvögel, so hoffen die Verfasser, werden zu Treffpunkten, an denen die Menschen allmählich beginnen, eine eigene Vorstellung davon zu entwickeln und darüber miteinander ins Gespräch zu kommen, welche Rolle diese „anderen“ Orte für die Zukunft von Vestbyen spielen könnten (5). *fr*

Das Andere | 1. Preis
Gianmaria Socci, Italien, Andrijana Sekulic, Montenegro

