

Coop Himmelblau Das Projekt Melun-Sénart

Immer wieder haben wir uns in der Stadtbauwelt die Frage gestellt, ob es einen Konsens für den Städtebau am Stadtrand geben kann und geben muß. Die Nachfrage nach Bauflächen für Wohnungen, Einkaufszentren und Büros steigt immer noch, einer Antwort indes sind wir kaum nähergekommen.

Dietmar Steiner versucht in seinem Beitrag über die Stadtbauvision der Coop Himmelblau für eine Nouvelle Ville bei Paris, der hier unentwirrbaren Verknotung von Planungsstrategie und emotionalem Entwurf auf die Spur zu kommen.

Anschließend dokumentieren wir eine andere Methode städtebaulichen Entwerfens: Die fast übersystematische Definition von Stadtbausteinen, die das Büro Dudler in dem Neugestaltungsvorschlag für Rüsselsheim abgegeben hat

Es war das Jahr 1987. Die Zeit der Wende bei Coop Himmelblau. Ein bezeichnender kleiner Gag im Werkkatalog dazu: Am 1. September 1986: Entwurf für ein Restaurant in Düsseldorf. Am 2. September 1986: Entwurf für ein Restaurant in Wien. Am 3. September 1986: Entwurf für die Direktionsetage der ISO-Holding in Wien. Am 4. September 1986: Entwurf für die Boutique Kon'yo Shente in Tokio. Coop Himmelblau drohte das sogenannte „Wiener Schicksal“, nämlich Weltstars der Architektur mit Entwürfen für kleine Läden zu werden. Da kam die Einladung zum städtebaulichen Wettbewerb für Melun-Sénart gerade recht. Städtebau, großräumig und generell, stand zur Debatte. Ort des Geschehens, der Stadtrand von Paris, das Programm der neuen Städte und drei Dörfer, die zusammenwachsen sollen.

Die inhaltliche Frage war demnach jene nach Strategien für die Urbanisierung der Peripherie, nach einer „Strategie des Zusammenwachsens“, um die sich anbahnende Zersiedlung hintanzuhalten. Die drei Kommunen sollten kontrolliert zu einer Stadt zusammenwachsen, mit allen dafür nötigen infrastrukturellen Einrichtungen.

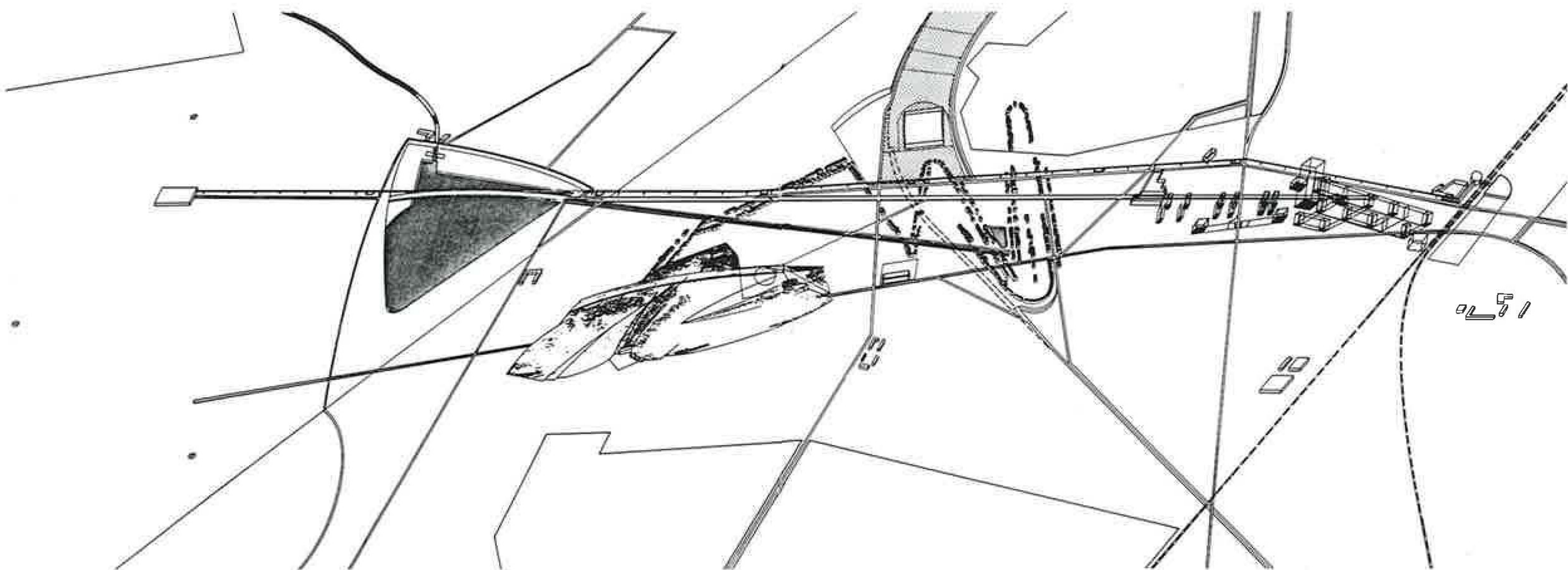
„Diese Frage nach der Strategie hat uns am Projekt am meisten interessiert. Deshalb ist das, was wir vorgeschlagen haben, kein eigentlicher Masterplan, obwohl als Projekt eine Flächenwidmung vorgeschlagen werden sollte, sondern eher eine Erwartungsstrategie dafür, wie eine derartige zukünftige Stadt sich entwickeln sollte.“

Kleine Siedlungsstrukturen gibt es schon in diesem Gebiet, Reihenhaussiedlungen, wild verstreut. Es gibt eine Bahnstation für die Pendler. Und die Sozialstruktur ist untere Mittelklasse, weil das Gebiet jetzt völlig un-

attraktiv ist. Eingestreut sind geschützte Wälder und entfernt eine größere, sterbende Industriestadt. Man bekommt also, taxiierten Coop Himmelblau, schon ein Gefühl dafür, warum das Gebiet nicht funktioniert.

Dazu gibt es noch einige eindeutige Randbedingungen. Der TGV, der Hochgeschwindigkeitszug, fährt hier vorbei, und geplant ist eine Autobahn, die das Gebiet komplett durchschneiden würde. Weiters ist im Flächenwidmungsplan ein Industriegebiet ausgewiesen, das in Ansätzen bereits besteht. Und es existiert quer durch das Gebiet eine Allee, die zu einem Lustschloß führt. Das Gebiet soll nun mit einer Station an den TGV angeschlossen werden, aber die Autobahn soll nach dem Vorschlag von Coop Himmelblau großräumig untertunnelt geführt werden, um künftige Entwicklungsgebiete nicht zu zerschneiden. Das Aushubmaterial soll dann für die ohnehin nötigen und auch geforderten Windschutzbauten verwendet werden. Im Zuge dieses „Landscaping“ soll auch ein bestehender See vergrößert werden und sollen Stichkanäle von diesem See in das Stadtgebiet geführt werden.

Wie realistisch ist aber beispielsweise eine derartig großflächige Absenkung und Untertunnelung der Autobahn? Coop Himmelblau geben zu, daß hier ein schwacher Punkt ist. Es wird nämlich die überregionale Verkehrsplanung direkt auf staatlicher Ebene betrieben, also TGV, Nationalstraßen und Autobahnen, aber für das Projekt ist eine halbstaatliche Entwicklungsagentur zuständig. Diese wiederum muß die Planung gegen die Begehrlichkeit der Investoren verteidigen und muß versuchen, die unterschiedlichen Interessen der drei Kommunen zu koordinieren. Auf diese Interessen einzugehen, dafür ein Strategiemodell anzubieten, ist die eigentliche, die unsichtbare Stärke des Coop Himmelblau-



Entwurfs. Was bis heute aber fehlt, ist die eindeutige politische Festlegung dieses Projekts und seiner Strategie. Solange dies nicht geschieht, setzen sich die unkontrollierten Developer-Interessen ungehemmt durch. Die entscheidende Frage ist, ob durch planerische und architektonische Maßnahmen, die Gestalt der künftigen Stadt festgeschrieben werden kann.

„Wir waren beim ersten Ansatz der Meinung, daß wir keine monofunktionale Stadt entwerfen dürfen, daß wir keine Stadt entwerfen dürfen, die ausschließlich von der Hand gebaut wird, das ist ganz wichtig. Es ist immer ein Mißverständnis, daß man glaubt, wenn Architekten ein konzeptionelles Modell entwickeln, daß das ein Modell von Gebäuden sein muß und daß dieses nur von ihnen allein gebaut werden darf.“

Coop Himmelblau definierten zuerst die Stadtgrenzen. Scheinbar willkürlich wurden zwei Tangenten gelegt, die das Wachstum begrenzen sollen. Der Kopf dieser Tangenten ist der Bahnhof, wo sich ziemlich sicher alle infrastrukturellen Einrichtungen, wie Einkaufszentrum, Hotels u. ä. entwickelt werden. Von diesem Kopf spannen oder entwickeln sich diese Energielinien tangentialförmig zur Stadt. Als generelles Entwurfsziel wurde eine Multifunktionalität und Komplexität angestrebt, die als Voraussetzung für eine komplexe Stadt mit der Durchmischung aller Gegensätze formuliert wurde.

„Wir haben daher unsere Lieblingsstädte genommen und haben die Vorteile jeder Stadt übertragen und auch die Nachteile, und es finden sich daher Strukturen einer Art von Klein-Manhattan, von Klein-Los Angeles, von Wien und Paris.“

Deshalb ist die erste Phase des Programms von Coop Himmelblau die Festlegung und „Begründung“ eines Teiles „Klein-Manhattan“ mit der nötigen Infrastruktur am Bahnhof, und der Beginn von „Klein-Los Angeles“, mit flacher und niedriger Bebauung, die das Konzept der Tangenten durchbricht und überlagert. Wenn die Verdichtung innerhalb dieser Tangenten beginnt, die infrastrukturellen Einrichtungen sich entwickeln, dann werden die Grundstückspreise steigen, es wird höher und dichter gebaut werden. Um hier noch öffentliche Interessen wirksam werden zu lassen, schlugen Coop Himmelblau ein „spacial zonig“ vor. Damit ist gemeint, daß je 15 Meter Bauhöhe ein Geschöß der Stadt zurückzugeben werden muß. Bis 15 Meter Höhe kann also die Verdichtung zunehmen, und dann passiert der Quantensprung zur nächsten Bauklasse. Dem liegt die Überlegung zugrunde, daß bei einer allgemeinen Verdichtung auch der Flächenbedarf für öffentliche Nutzungen steigt.

„Es sind zwei Fliegen mit einem Schlag. Das eine ist, jene Verdichtung herbeizuführen, wie jede Stadt nach unserer Meinung sein sollte, und zum zweiten werden damit nicht monofunktionale Hochhäuser entstehen, sondern hybride buildings mit gemischter Nutzung. Das ist ein ganz wichtiger Aspekt bei einer verdichteten Bebauung.“

Im Flächenwidmungsplan haben Coop Himmelblau zusätzliche Kristallisationspunkte festgelegt, dort wo Strukturen sich überlagern und verschneiden. „Battle of the forces“ nennen sie den dann stattfindenden Kampf zwischen Klein-Manhattan und Klein-Los Angeles. Manchmal überlagert sogar die hohe, die „high density structure“, die weniger verdichtete Struktur, und als dritte Über-

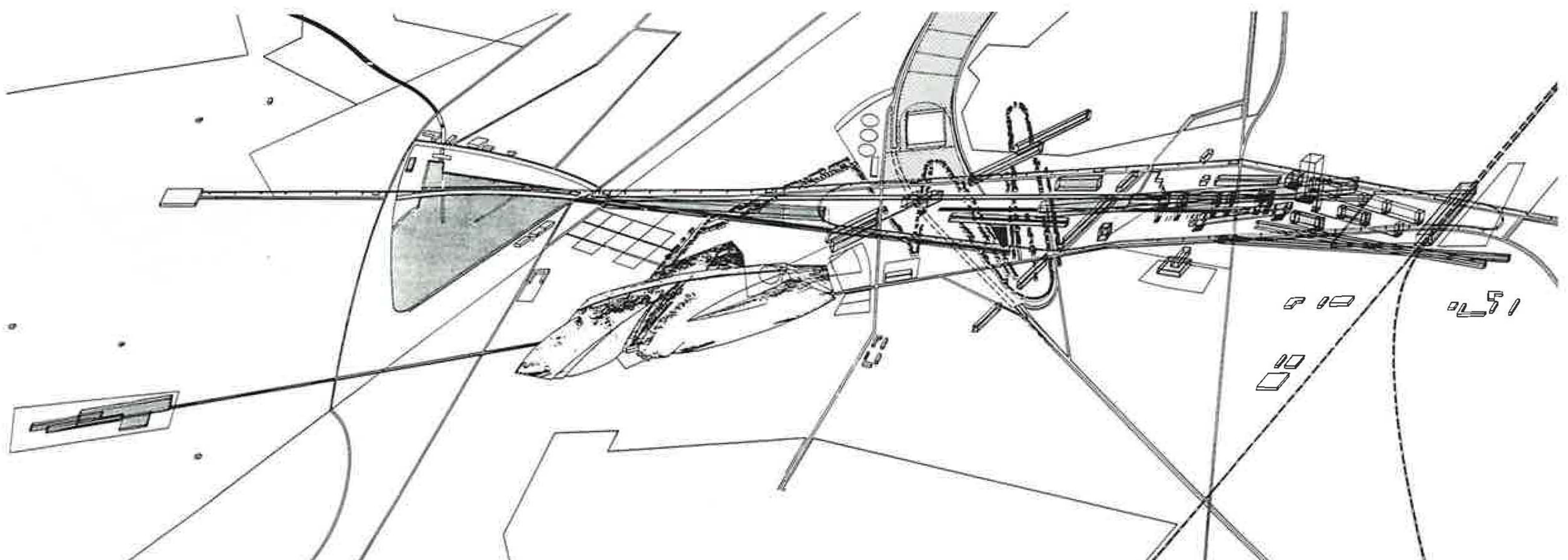
lagerung kommt die Natur mit ihren gestalteten Elementen dazu. Ziel dieses Vorschlags ist die Schaffung von unvorhergesehenen Situationen, die den Reiz einer Stadt ausmachen können.

Als Grundproblem derartiger Programme auf „der grünen Wiese“ bezeichnen Coop Himmelblau das Fehlen von „Ereignissen“, deren meist konfliktgeladene Geschichte immer zumindest in Resten erlebbar bleibt. Ein immaterieller Faktor einer europäischen Stadt, der nicht planbar ist. Deshalb wurde absichtlich diese „battle of the forces“ thematisiert und provoziert.

„Diese battle of the forces bringt natürlich ein Städtebaukonzept zum Ausdruck, an das wir glauben: Die Widerspiegelung der Spannung des derzeitigen und des zukünftigen Zustands. In jeder Stadt, die sich entwickelt, gibt es unendliche Spannungen, die nicht vorhersehbar sind, aber tatsächlich passieren, und die sollten ihren Ausdruck finden, auch in den Bauten der Stadt.“

Ein weiterer Aspekt des Projekts von Coop Himmelblau ist der Vorschlag, bei höher verdichteten Bereichen der Stadt in einer Art Bauprogramm oder Baucode zwingend vorzuschreiben, unnutzbare Loftgebäude einzubinden. Gemeint sind damit die Baustrukturen der Lofts in New York, der Fabriken Berlins, oder auch vieler Gründerzeitkasernen Wiens, die in den letzten 100 Jahren einen ungeheuren Nutzungswandel durchlaufen haben, und dabei viel mehr Tauglichkeit bewiesen haben, als die Baustrukturen des modernen Wohnungsbaus.

„Wir haben nie eingesehen, warum städtischer Wohnbau nicht als Neubau mindestens diese Qualität haben kann. Warum schaut der



Wohnbau technisch und von der Struktur her so wahnsinnig monofunktional aus, wie er ausschaut, warum schaut er von den Förderungstimmungen, von der Finanzierung, von der Nutzungsart immer so monofunktional aus?“

Dagegen sind die monofunktionalen Städte, die Newtowns der Peripherie, die es schon gibt, für Investoren natürlich viel einfacher und schneller zu realisieren. Und bislang sind sie auch erfolgreicher als Vorschläge mit solchen vorgeschalteten und komplexeren städtebaulichen Strukturen.

„Wir wollten den unsichtbaren Städtebau sichtbar machen, das hat etwas mit einer Visualisierung von Energielinien zu tun, nicht direkt mit Gebäuden. Wenn man diese unsichtbaren Energielinien visualisiert, entsteht automatisch Komplexität und Spannung und Erlebnisvielfalt in einer Stadt.“

Diese Art der Visualisierung, mit der Festlegung der „Tangenten“ und der „freien“ Anordnung der Siedlungsmuster, beziehen Coop Himmelblau aus einer emotionalen Methode. Sie sind zwar rational an das Projekt herangegangen, haben Verkehr und Flächenwidmung und all die anderen erfaßbaren und benennbaren Faktoren eingearbeitet, haben aber dann im Entwurfsvorgang selbst versucht, eine „emotionale Annäherung“ zu entwickeln. So erklären sie auch die Figur der „Tangenten“:

„Es ist eine Art der Umarmung einer Stadt, so könnte man es poetisch bezeichnen. Es ist, als ob du die Hände ausstreckst. Dann entsteht automatisch eine Spannungslinie zwischen dem Körper und den beiden Händen.“

Der konkreten Lage und Gestalt der „Tangenten“ sind Coop Himmelblau mit einem „seismographischen Gespür“, wie Wüschelrutengänger nachgegangen. Es ging für sie darum, ein möglichst starkes Gefühl für die Situation selbst zu entwickeln, um daraus einen gewünschten Zustand der künftigen Stadt zu antizipieren.

„In jeder Stadt gibt es unsichtbare Energielinien, die aber nichts mit Mystischem wie Wüschelrutengehen oder mit Wasserlinien zu tun haben, sondern Energielinien sind, die wie unsichtbare Spannungslinien verlaufen. Und es gibt nichts Schöneres für uns, als diese Linien zu entdecken und zu visualisieren. Es ist ähnlich, wie wenn man nach Öl sucht. Du bohrst verschiedene Löcher, und plötzlich wirst du fündig. Es hat auch etwas zu tun mit der Auffindung von Punkten, die rational kaum zu erklären sind.“

Sie erklären das mit dem Beispiel Los Angeles, wo die unterschiedliche Gewichtung einzelner Straßen auf den ersten Blick keinen Sinn ergibt. Doch beim genaueren Sehen erkenne man die Punkte, die hier Leben eingespeist haben. Und dieses Phänomen sollte man bei einer Planung wie der für Melun-Sénart auf „die grüne Wiese“ übertragen. Denn es gibt auch hier Möglichkeiten, diese Spannungslinien zu finden und zu visualisieren. Man kann sie zwar im Nachhinein rationalisieren und begründen, aber man würde sie mit einer rein analytischen Vorgangsweise nicht auffinden.

„Das Problem ist, auch dieser emotionelle Entwurfsvorgang passiert ja nicht, ohne daß du zuerst einmal alle Prämissen speicherst, das mußt du, ansonsten ist es nur ein willkür-

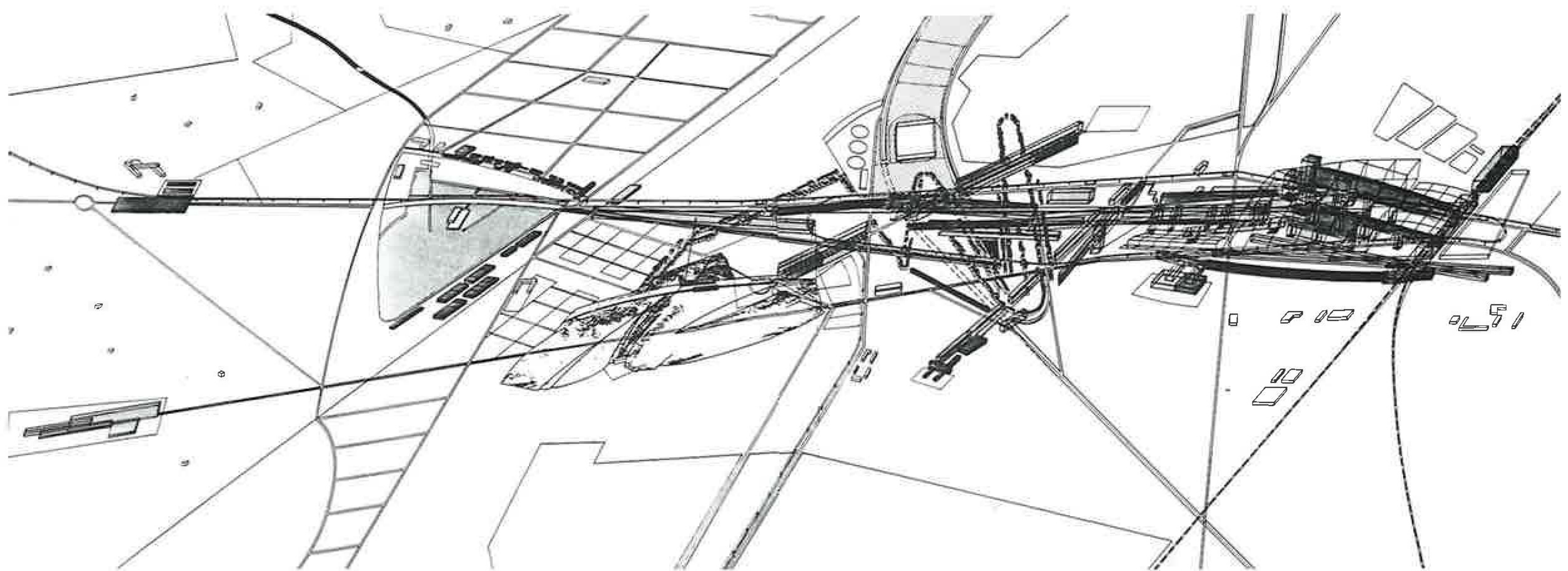
liches Stäbchenwerfen. Gustav Peichl hat einmal abfällig „Mikado“ zu unserem Entwurfsvorgang gesagt und nicht begriffen, daß das eigentlich ein Kompliment war. Du mußt nämlich beim Mikado sehr überlegt, sehr präzise und genau werfen, und du mußt die Stäbe dann ebenso überlegt und sensibel herausziehen. Ganz einfach erklärt ist es so, daß die Wiedereinführung oder das Zulassen von Emotionalität der nächste Schritt in der Architektur sein muß, weil nur diese Emotionalität auch die Komplexität bringt.“

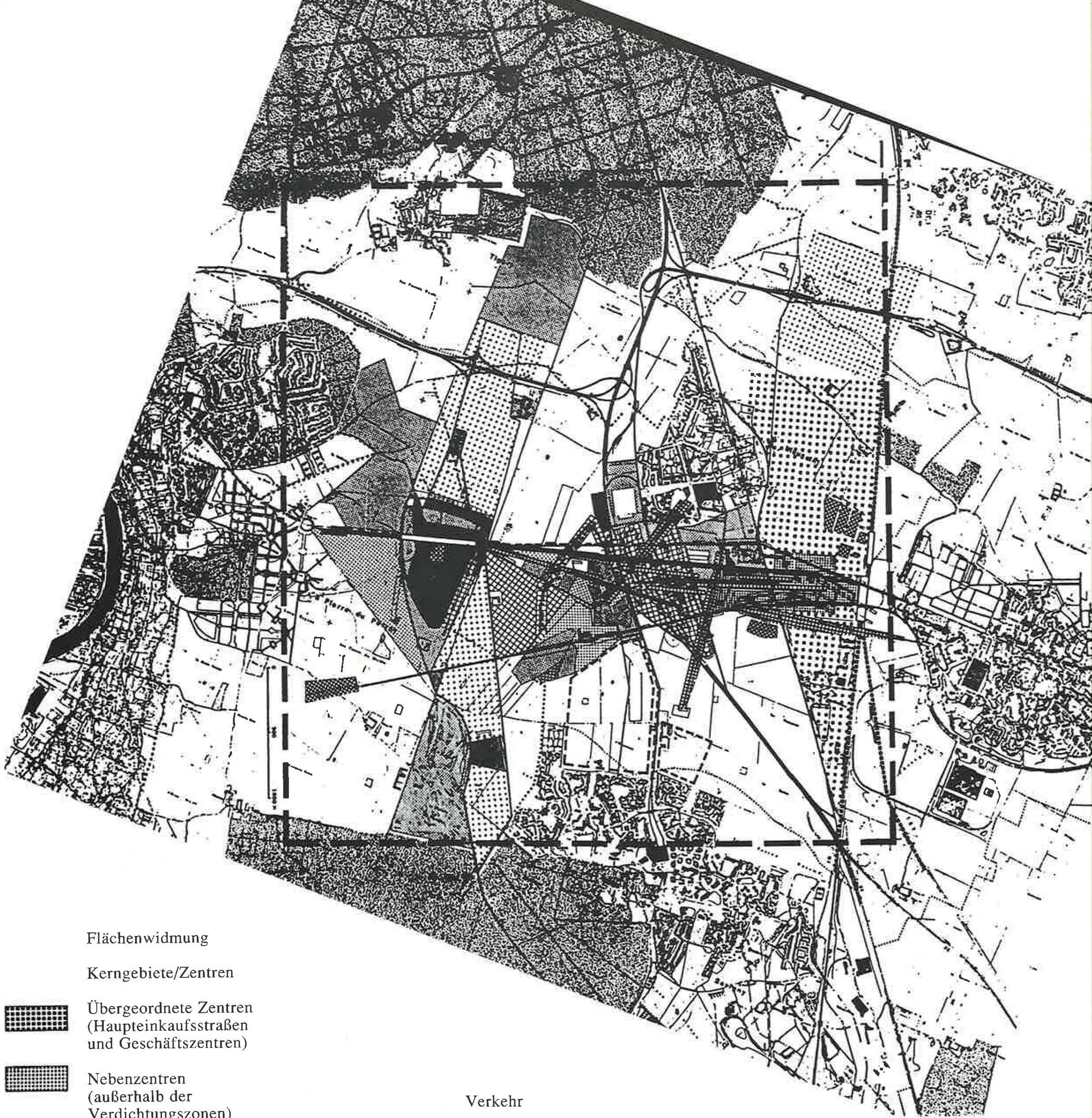
Coop Himmelblau haben den städtebaulichen Wettbewerb für Melun-Sénart 1987 gewonnen. Seit damals aber ruht das Projekt, gibt es keine weiteren Bearbeitungsstufen. Warum?

„Das Projekt ist auf der Parkspur, weil die drei Kommunen sich nicht einigen können auf den gemeinsamen Masterplan. Die Schwierigkeit ist leicht erklärt, weil jede Kommune z. B. das Einkaufszentrum in ihrem Einflußbereich haben will. In Diskussion ist dabei auch die Verlegung der Gemeindegrenzen, um politische Macht zu gewinnen. Das ist nämlich der wirkliche unsichtbare Städtebau.“

Urbanisierung der Peripherie von Paris?

1. Preis im Wettbewerb für eine neue Trabantenstadt bei Paris: Melun-Sénart. Durch fortwährende Überlagerung ergibt sich eine immer komplexere Stadtstruktur. Architekten: Coop Himmelblau, Wien

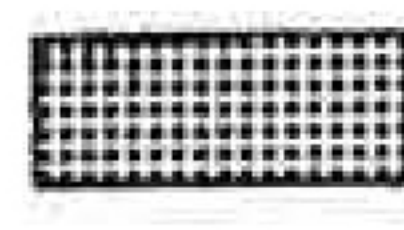




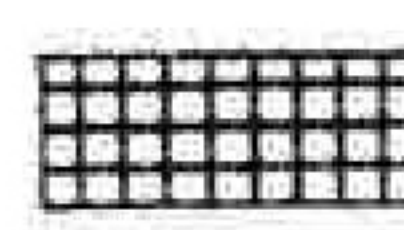
Flächenwidmung

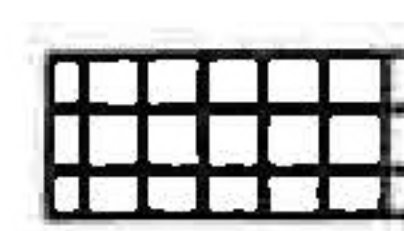
Kerngebiete/Zentren

 Übergeordnete Zentren
(Haupteinkaufsstraßen
und Geschäftszentren)

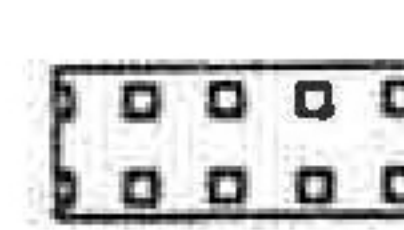
 Nebenzentren
(außerhalb der
Verdichtungszone)

Wohngebiete


 Mischnutzung Wohnen/Gewerbe
mit hoher Baudichte und
urbanem Charakter
(Geschoßwohnungsbau, öffentliche
Einrichtungen, Dienstleistungen)

 Wohngebiete von mittlerer
und niedriger Dichte
(Reihen- und Einzelhäuser)

 Nicht störende Gewerbegebiete,
minimale Emissionsbelastung

 Gewerbe- und Industriegebiete,
mittlere und größere Betriebe

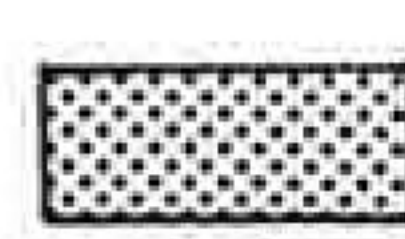
Verkehr

 Autobahnen, Schnellstraßen
und andere Hauptverkehrsstraßen

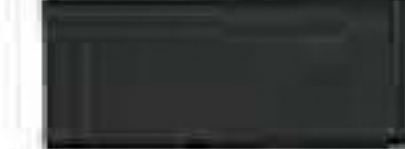
 S-Bahn/Stadtbahn

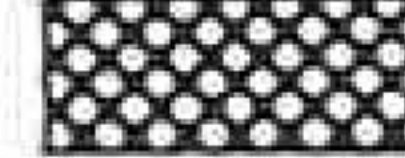
 Eisenbahn- und Intercitylinien

Grün- und Freiflächen

 Städtische Grünzonen
(Stadtparks, Badeanstalten, Sportstätten)

 Naherholungsgebiete, Grünflächen

 Wasserflächen

 Sondergebiete