

Die Arbeit von LIN – Finn Geipel + Giulia Andi – bestimmen Beiträge eines dichten Netzwerks aus Beratern, Fachplanern und Forschern. Nach eingehenden Analysen entstand eine „Post-Kyoto-Landschaft“, die sich vor allem durch ein strukturelles Gesamtkonzept auszeichnet. Es wird in den Vorstädten ein kleinteiliger Teppich mit Unterezentren herausgebildet, der über ein „abgestuftes System von Mikromobilität“ verfügt. Die Optimierung der lokalen, komplex dargestellten Versorgungsstrukturen geringer Dichte ist Teil der Light City.

Métropole Douce

LIN – Finn Geipel + Giulia Andi

Die Herausbildung von verdichteten Polen mit einem lokal verbesserten Erschließungsnetz ist die Basis der behutsamen Neustrukturierung der Vorstädte und der Grünzonen. Auf Schaukastenprojekte wird verzichtet.

Entwurfsprinzipien | Paris ist ausgehend von seinem Kern, der Ile-de-France, in konzentrischen Kreisen gewachsen, und an dieser Art von Wachstum liegt es, dass die Folgen der Zentralisierung nur umso deutlicher zutage treten: Das Stadtzentrum ist konstant überlastet und alles andere weit entfernt.

Jenseits des letzten Autobahnringes fällt das Gelände ab und weitet sich zu einem Becken mit einer Vielzahl von Eigenschaften und überlappenden Schichten. Unmöglich, darin irgendwelche charakteristischen Züge auszumachen. Wie zufällig ausgestreut erscheinen Fernstraßen, Wohntürme, Wälder, Reihenhäuser, Schlösser, Business Parks, Lagerhallen, Kathedralen, leere Grundstücke, alte Dörfer, neue Siedlungen. Das unkontrollierte Wachstum vom Zentrum zur Peripherie und darüber hinaus hat ein Mosaik aus Stadtfragmenten entstehen lassen, das hier Pole ausbildet und dort Leerstellen lässt, ein Ausgangsmaterial von unklarer stofflicher Konsistenz. Wir

haben für alle Pole die Dichte festgestellt, dann ihre Einbindung in das Erschließungsnetz und zuletzt die unregelmäßigen Dichten der sie festigenden Stadtstrukturen. Gleichzeitig wurde entschieden, allen Teilen des Mosaiks die gleiche Aufmerksamkeit zu widmen, weil wir von der Prämisse ausgegangen sind, dass alles – die Fragmente, das Erschließungsnetz und die verdichteten wie die auseinanderdriftenden Bereiche – eine vergleichbare Bedeutung hat.

Unsere zweite Prämisse war, die Spannung zwischen hoch verdichteten Polen und Bereichen ohne großen Zusammenhalt deutlicher herauszuarbeiten. Die daraus resultierende Spannung hält die Maschen in dem Gewebe zusammen, provoziert Bewegung zwischen Stadt und Peripherie, zwischen voll und leer – wobei Leere nicht bedeutet, dass etwas fehlt, sondern Leere ist nur das notwendige Gegenstück zu Fülle, das eine bedingt das andere und bewirkt eine ständige Wechselwirkung



Architekten

LIN – Finn Geipel + Giulia Andi, Berlin/Paris

Berater

Joseph Hanimann; Wilhelm Klauser; Kaye Geipel; Michael Kleyer (Carl von Ossietzky Universität Oldenburg); Johannes Cramer, Bénédicte Savoy (Technische Universität Berlin); William J. Mitchell, Federico Casalegno, Ryan Chin (MIT Boston); Matthias Schuler (Harvard University), Intégral Ruedi Baur; Itoko Ishihara, Andreas Schneider (Institute for Information Design Japan); Liliana Albertazzi + François Jullien; Jean Michel Place, Davide Abbonacci

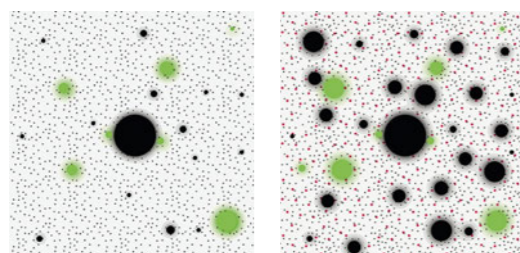
zwischen den Extremen. Direkt planen kann man das genauso wenig wie die Mutation eines Stadtorganismus. Andererseits erfordert es Energie, die beiden Strukturen, die engmaschige und die weitmaschige, zur Interaktion zu bringen, weil nichts dem Zufall überlassen werden kann. Wir glauben, dass es eher darum geht, die Dinge zu stimulieren, statt sie zu forcieren.

Das ist auch der Grund dafür, warum wir die großen Gesten anderen überlassen. Wir entwickeln keine Schaukastenprojekte, und Restauration ist nicht unser Thema, auch wenn wir nicht garantieren können, dass das, was wir tun wollen, eines Tages nicht genauso irreversibel ist und genauso kritisch betrachtet werden muss wie die Einzelmaßnahmen von früher. Unser Ansatz ist allerdings ein ganzheitlicher. Er besteht darin, eine Situation zu erfassen, sie sorgfältig zu prüfen, Sehweisen und Handlungsweisen in Frage zu stellen und Entwicklung als etwas zu begreifen, das durch Stimulation, Inku-

bation, Verwurzelung oder auch durch vorsichtige Kontamination bewirkt wird – aber nicht durch „bahnbrechende“ Eingriffe. Wir wollen umsichtig mit dem Bestand vorgehen, was keinesfalls bedeutet, zurückhaltend, unsicher, vorsichtig oder gar scheu zu sein. Das Finden des richtigen Maßstabs, nicht spektakuläre Taten, ist in der gefährdeten Lage der „Metropolen nach Kyoto“ gefragt.

Nach den vielen, schlecht geplanten Verdichtungsexzessen der sechziger Jahre und der darauf folgenden gesellschaftlichen Ablehnung gibt es heute wieder Studien über die Vorteile gut geplanter und gut ausgeführter Verdichtungsmaßnahmen. Die Vorteile liegen in den Bereichen Ökologie, Ökonomie, Vernetzung, social life und einer Verdeutlichung der Identität. Mitzudenken ist aber auch die Kehrseite. Wie sehen die Qualitäten einer Umgebung aus, die im Schatten einer Verdichtung liegt?

- Städtische Pole
- Grüne Pole
- Light City
- Mikrozentren



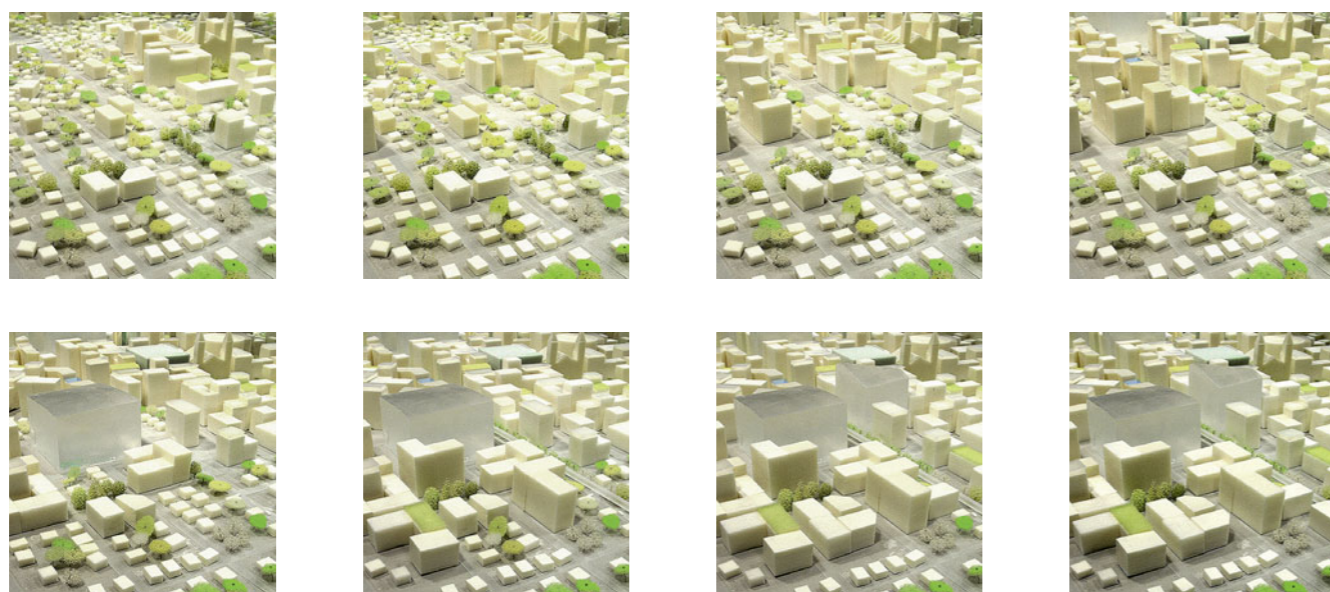
Dense City/Light City | Die Definition dieser Polarität ist das Ergebnis grundlegender Recherchen über das, was die einen Suburb, die anderen Sprawl, città diffusa oder Zwischenstadt nennen. Mit ihrer geringen Dichte, ihrer Flexibilität, ihren simplen, ungeschützten Grünanlagen entwickeln Light Cities ganz eigene Qualitäten, als deren wichtigste uns der erkennbare Zusammenhalt ihrer verschiedenen Teile erscheint. Light Cities bestehen aus Häusern in vernünftigem Abstand zueinander, aus mittelgroßen Betrieben, Schulen, öffentlichen Gärten und einem funktionierenden Netzwerk aller notwendigen Dienstleistungen. Sie bilden so eine Art Auslauf für die Metropole, die mit ihrer Hilfe „atmen“ kann. Denn was an Leere da ist, bedrückt nicht, sondern entspricht einer räumlichen Notwendigkeit. Wir plädieren dafür, diese Bereiche mit niedriger Dichte zu erhalten, weil sie eine natürliche Durchlässigkeit aufweisen. Doch im Sinne unserer Projektauffassung haben wir an Bedingungen gearbeitet, die eine Osmose zwischen den Polen und den umliegenden Streugebieten herstellen könnten, und das auf verschiedenen Ebenen: Transport, Produktion, Erholung, Freizeit, Entspannung.

Intensität/Diversität | In den vergangenen Jahrzehnten haben die diversen Entwicklungsachsen von Paris ihre ursprünglichen Bauprinzipien so sehr missachtet, dass sie durch eine Art von entropischer Wucherung unkenntlich wurden. Um diese Pole wieder zu reaktivieren, benötigen wir keine statischen

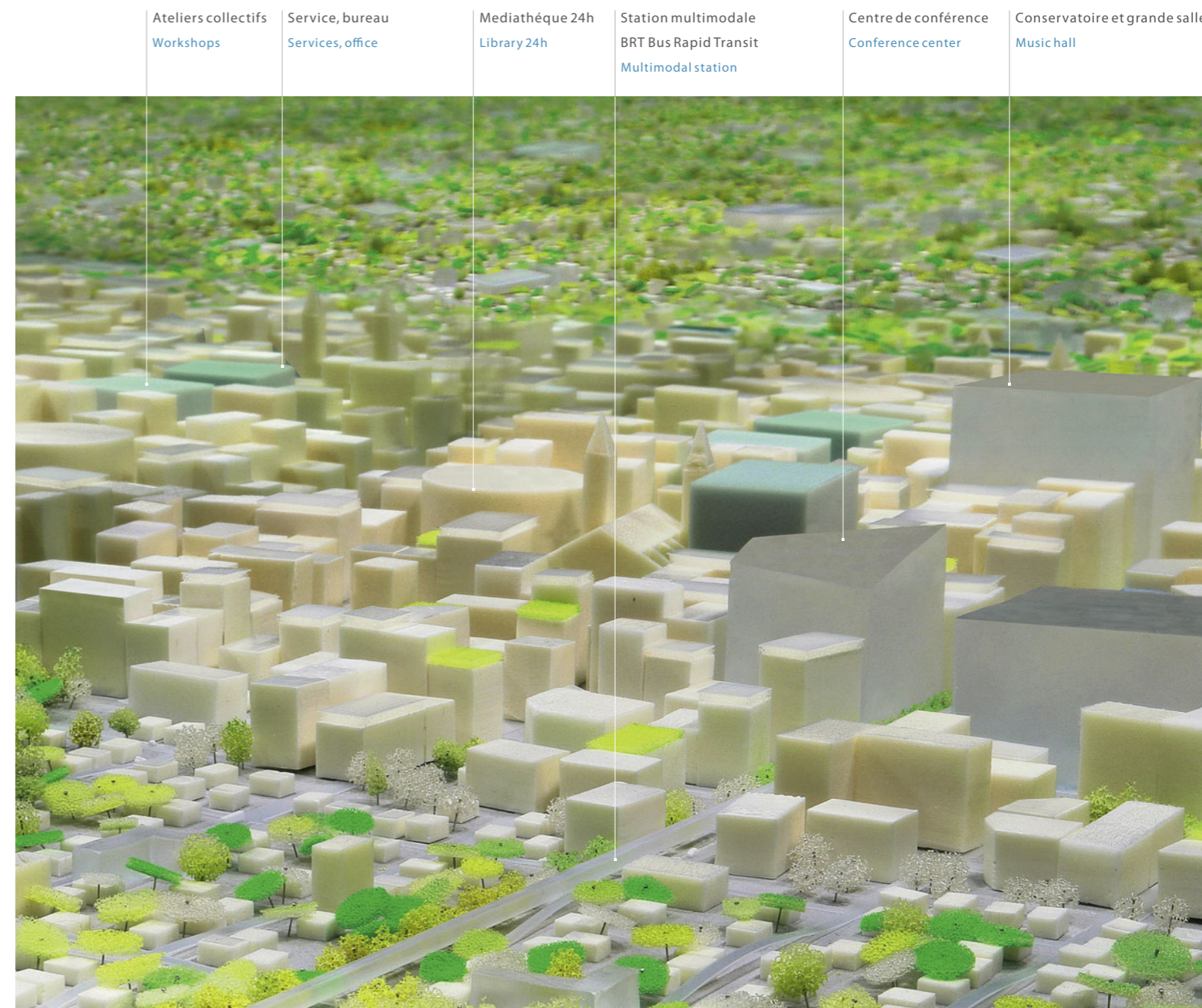
Verdichtungskonzepte, im Gegenteil, besser sind offene und flexible Formen für eine Verdichtung, die dem jeweiligen Ort gerecht wird.

Um das zu erreichen, schlagen wir vor, auch das Instrumentarium flexibel zu halten. Allerdings müssen einige wesentliche Grundsätze beachtet werden: Alle stadtbildnerischen Varianten sind möglich, Diversität ist oberstes Gebot, bei Wohnungen wie bei Dienstleistungen, wichtigstes Ziel sind erschwingliche Wohnungen in ungewöhnlichen Zuschnitten. Die Pole sind entscheidend für die ökologischen Standards. Das heißt, wir müssen die Chance ergreifen und bei Bauten aus den fünfziger und sechziger Jahren den Energiehaushalt optimieren, den CO₂-Ausstoß verringern und außerdem für mehr Stadtraum und öffentliches Grün sorgen, damit auch hier ein Gefühl von Leichtigkeit entsteht, das die Ensembles von damals vermissen lassen.

Aus der Schichtung von öffentlichen und privaten Nutzungen können allmählich weitere, anfangs vielleicht schwache Initiativen erwachsen, die an Dichte zunehmen, wenn weitere Festpunkte und weitere stabilisierende Faktoren hinzukommen. Außerdem kann man neue, stimulierende Nutzungen einschleusen, zum Beispiel eine Ecole modèle wie die in Toronto oder ein Creation Center wie das auf dem Campus von Kanagawa.

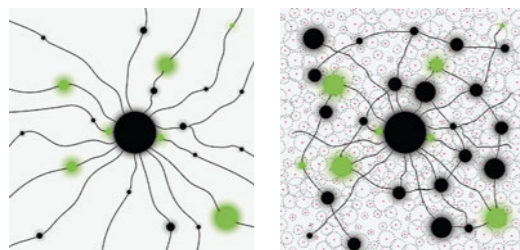


Transformation und Verdichtung eines vorhandenen Vorstadtzentrums in einem Zeitraum von 20 Jahren. Diversität der Nutzungen bei der Aktivierung der Pole.



Beispiel eines polyfunktionalen Zentrums in der Peripherie mit öffentlichen Neubauten und Grünzonen, das mit offenen und flexiblen Verdichtungskonzepten aktiviert wird. Für eine optimale Anbindung werden multimodale Stationen vorgeschlagen.

- Städtische Pole
- Grüne Pole
- ⊙ Light City
- ⊙ Öko-Station



Globale Stadt/Zugängliche Stadt | Selbstverständlich müssen die hoch verdichteten Pole durch ein effektives, verlässliches und, so weit es geht, öffentliches Transportsystem miteinander verbunden werden. Die kleinen, weiter außen liegenden Städte dagegen brauchen andere, eher individuelle Transportsysteme. Dass jeder Punkt in einer homogenen Stadtlandschaft mit der gleichen Effizienz erreichbar sein muss, lässt sich nicht realisieren. Mobilität ist Teil der individuellen Freiheit, Ubiquität dagegen nicht. Andererseits müssen wir in schwach verdichteten Gebieten von der Abhängigkeit vom eigenen Auto wegkommen, deshalb schlagen wir ein abgestuftes System von Mikromobilität vor. In der Nähe von Bahnhöfen wird man entweder Elektroautos oder Motorroller oder Fahrräder mieten können, je nachdem, welche Entfernungen zurückzulegen sind. Damit werden die Lücken in den Maschen des öffentlichen Netzes aufgefüllt und ein gewisses Maß an Bewegungsautonomie garantiert. Es hat sich inzwischen gezeigt, dass solche Dienstleistungen zur Gründung von Nachbarschaftsläden oder Servicecentern führen, egal, ob sie in privatem oder öffentlichem Besitz sind. Hat man einmal ein solches Verkehrsnetz etabliert, das natürliche Enklaven, Höhenunterschiede und andere landschaftliche Eigenarten durchmisst (und natürlich mit den schnellen Transitwegen verknüpft sein muss), dann öffnet sich der Blick für die Gefilde um Grand Paris, und man erkennt, dass das Wasser der Flusslandschaft das prägende Element ist. Diese Landschaft bietet eine selt-

same Mischung aus historischen Monumenten und königlichen Jagdrevieren, die manchmal durch ein Schloss geadelt werden, manchmal durch eine andere Sehenswürdigkeit. Dazu kommt eine Menge experimenteller Bauten und eine Vielzahl von kleinen und größeren Wasserräumen aller Art, die so oder so zu lesen sind: als erinnerungsträchtige Gefilde oder – wegen ihrer bisherigen Vernachlässigung – als potentielle Bedrohung.

Es ist noch gar nicht so lange her, dass Urbanisation darin bestand, die Diversität in bestimmte Funktionsbereiche zu kanalisieren: hier Tourismus, dort Business, Freizeit am Terminus B, Landwirtschaft ein bisschen weiter draußen. Aber Landschaften leben von der Vielfalt ihrer Elemente und Funktionen. Sie sind mehr noch ein Teil unserer Imagination als eine topografische Tatsache, denn sie spannen den Bogen zwischen dem Hier und Jetzt und offenen Horizonten.

Eine Metropole dagegen spannt den Bogen zwischen Nähe und Globalität. Sie bietet genau deshalb das Feld für neue Lösungen und eine hybride Ästhetik. Wir haben zugesehen, wie sich im Schatten der Metropole eine formlose und undefinierbare Stadtlandschaft entwickelt hat. Nur scheinbar ungeplant ist sie das Resultat unzähliger Einzelentscheidungen, die, aus eigennützigen Gründen getroffen, gerade deshalb ihre eigene Rationalität haben. Heute geht es darum, diese vielen Einzel-

Die Vernetzung der urbanen und grünen Pole in der Region Paris durch ein effektives öffentliches Transportsystem bildet die Basis der Neustrukturierung. Um die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren, wird ein abgestuftes System von Mikromobilität entwickelt. Der Wechsel von einem Verkehrsmittel zum anderen wird entlang vorhandener Verkehrsachsen organisiert. Schema eines lokalen Handelssystems.

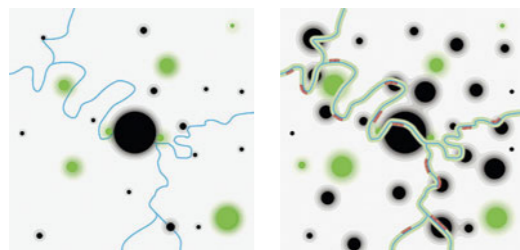


entscheidungen mit einer gezielten Vernetzung in Einklang zu bringen, was notwendigerweise zu einer strukturellen Veränderung führen muss. Die Möglichkeiten für die Bewohner, einen eigenen Beitrag zur sozialen wie kulturellen Diversität zu leisten, haben einen entscheidenden Anteil an der künftigen Entwicklung. Es geht um die Anpassungsfähigkeit der Stadt an neue Arbeits- und Produktionsbedingungen, um die Vereinfachung von Warenlieferung und Müllabfuhr und um die Zugänglichkeit der Landschaft ringsum.

Nähe, Nachbarschaft | Parallel zu den etablierten kommerziellen Strukturen von Grand Paris lassen sich ganz neue kommerzielle Initiativen in den bisher unterversorgten suburbanen Gebieten beobachten, die die Nähe zum Verbraucher suchen. Prototypisch dafür sind die kleinen Supermärkte für asiatische Einwanderer. Die großen Shopping Malls erweisen sich bei einem saturierten Markt längst nicht mehr als das

richtige Erfolgsrezept, die intelligente Positionierung kleiner Märkte dagegen schon. Oder auch die modernen Lebensmittelgeschäfte, die etwas mehr im Angebot haben als den täglichen Bedarf und die sich in der Nähe der Wohnung oder des Arbeitsplatzes befinden. Sie erweitern ihr Angebot ständig durch Dienstleistungen aller Art, verschicken Pakete, laden Batterien auf, führen eine kleine Leihbibliothek und offerieren vor allem regionale Produkte. In der Agglomeration von Grand Paris erfüllen diese Mikrozentren – Ecostations genannt – eine Schlüsselfunktion, weil sie eben auch die individualisierten Transportsysteme stützen. Was da an Angeboten zusammenkommt, wertet sie zu zentralen Bereichen auf, die es bisher innerhalb der undefinierten Bausubstanz jenseits der städtischen Zentren kaum gab. Sie könnten wiederum Ausgangspunkt für neue Ansiedlungen werden.

- Städtische Pole
- Grüne Pole
- Überschwemmungsgebiet
- Verdichtung

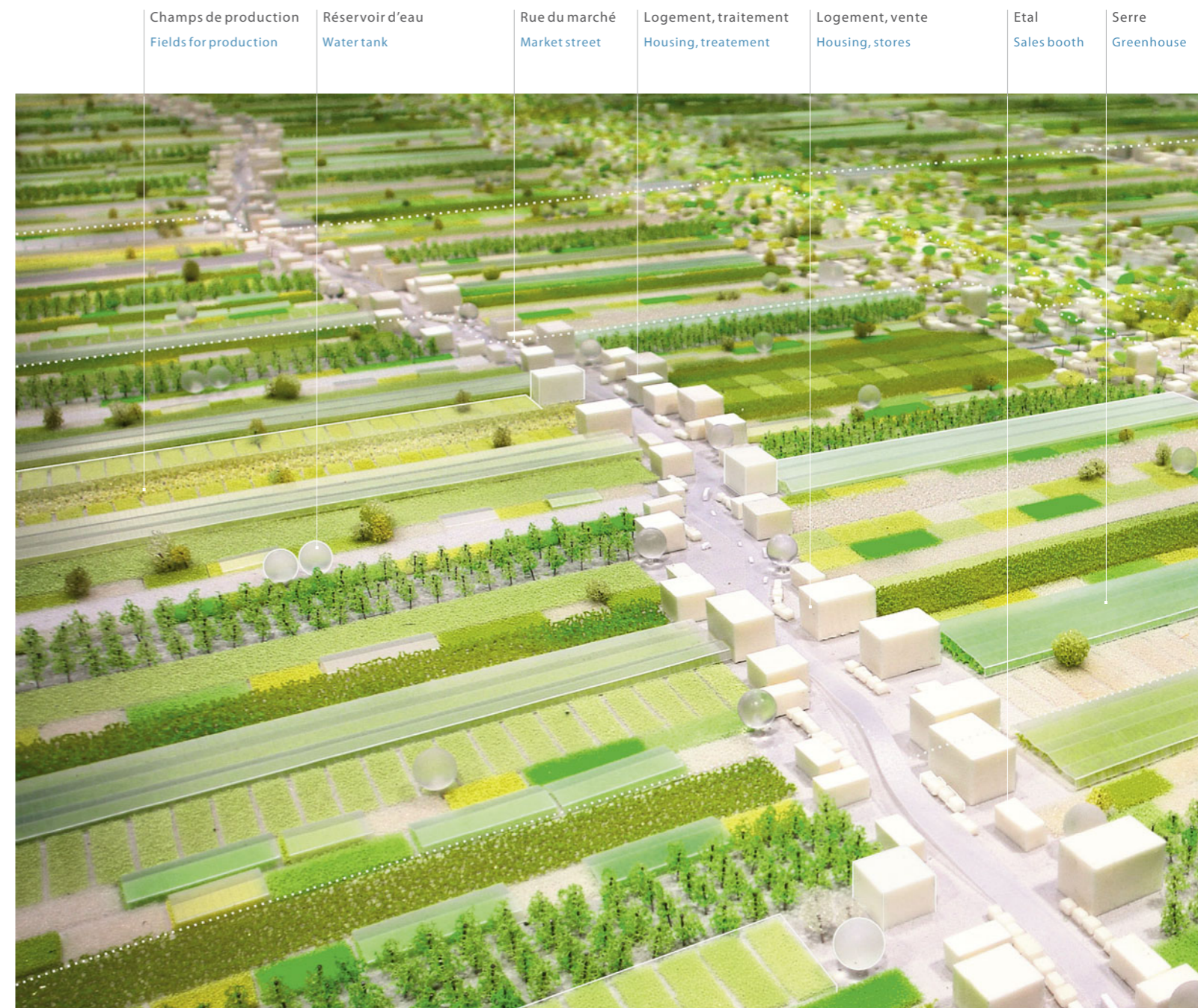


Grand Paris/Landschaft | Die Multifunktionalität der Landschaft zurückzugewinnen ist die Devise. Reste von Obstplantagen können in städtische Gärten oder Spazierwege verwandelt werden, Parks und aufgeforstete Wälder in Erholungsflächen, deren Funktion als Klimaregulatoren nicht übersehen werden darf. Hier kann die Natur wieder sich selbst überlassen bleiben, lokal ausgestorbene Arten fänden einen neuen Nährboden, außerdem würde die strenge Trennung von Stadt und Land gelockert. Flüsse und Wasserwege bleiben wertvolle Transportwege und bieten Möglichkeiten für Wassersport, während ihre Ufer als Baugrundstücke und Erholungsflächen zu nutzen sind. Man muss sie nur aus ihren befestigten Betten befreien und sie wieder mit Becken und Baggerseen vernetzen, dann wird auch das System der Wasserläufe zu einem Teil der natürlichen Regeneration.

Seine, Marne, Oise und Essonne sind Teil einer Landschaft, deren Gesicht sich durch die immer gefährlicher werdenden Überschwemmungen dramatisch verändern könnte. Anstatt wie bisher das Bauen in Überschwemmungsgebieten einfach einzuschränken, sollten wir lieber nach anderen Techniken suchen, um die gefährdeten Ufer zu schützen. Setzen wir auf die Selbstregulierungs- und Selbstreinigungskraft der Flüsse, um zu ursprünglichen Landschaften zurückzufinden: zum Beispiel zu einer Landschaft entlang der breiten Flussufer der Seine, die Paris wie ein Gedankenstrich durchzieht, sich ein-

mal um sich selbst windet, um weiter draußen auf andere Flüsse zu treffen, mit denen sie verschmilzt. Unser Konzept heißt: Seine-Parc.

Städtische Uferzonen | Flüsse waren von jeher der Ausgangspunkt für Stadtgründungen. Hier gab es Wasser für den täglichen Gebrauch, der Fluss bot sich als Transportweg an, Industrie und Handel etablierten sich, am Ufer ging man einkaufen. Heute bilden Seine, Marne und Oise immer noch das Rückgrat der dicht besiedelten Metropolenregion Paris. Die Anlage eines ausgedehnten Uferparks soll die verborgenen Qualitäten der Region wieder ans Licht bringen. Bis 2030 müssten wir es geschafft haben, das Wasser der Seine so weit zu reinigen, dass man wieder darin baden kann. Was entlang der Flussufer oder auf den Inseln an Landwirtschaft noch da ist, wird in Feuchtgebiete verwandelt. Alle diese Maßnahmen unterstützen die Selbstreinigung, doch sie ist nicht das einzige Ziel: Wir wollen, dass die ungestört vor sich hin fließende Seine wieder zu einem charakteristischen Merkmal von Paris wird, zu einer ihrer Attraktionen. Für die Flussufer und Überschwemmungsgebiete werden geeignete Bautypen entwickelt. In Les Mureaux, einer Kleinstadt 40 Kilometer westlich von Paris, bieten sich Prototypen an. Die Ausweisung von Flächen für Wohnen, Kommerz, Tourismus und Dienstleistungen würde die Flussufer zum Ausgangspunkt einer nachhaltigen Entwicklung machen, die zugleich wirtschaftlich sinnvoll ist.



Multifunktionale Landschaften | Anders als monofunktionale Ländereien, die entweder als bewirtschaftete Felder oder als Bauland genutzt werden, bieten multifunktionale Landschaften ein ganz anderes Spektrum von Möglichkeiten. Wir denken für die Zukunft an Landschaften, die teils für den Wohnungsbau ausgewiesen werden, teils für den Wasserrückhalt, teils für den Anbau von Nahrungsmitteln und teils für die Energieproduktion. Wir gehen davon aus, dass, je vielfältiger eine Landschaft ist, sie sich umso besser auch gegenüber dem Zugriff der Natur wie der Menschen schützen und in dem ihr eigenen Gleichgewicht bleiben kann. Die Vielfalt der Nut-

zungen ist es, die das sozio-ökologische System im Gleichgewicht hält. Eine quasi prototypische Entwicklung dieser Art lässt sich beobachten, wenn städtische Nutzungen mit hoher Biodiversität gekoppelt werden. Was die Seine betrifft, so wäre darauf zu achten, dass der Verkehr auf dem Wasser und die Gewinnung hydraulischer Energie (mit Turbinen im Flussbett) einander nicht stören. Am Ufer soll es ausgedehnte Übergangszonen geben, die zwischen aquatischen und terrestrischen Biotopen vermitteln.

Landwirtschaft in der Vorstadt. Die Produkte der Jahreszeit werden in Grand Paris angepflanzt und vermarktet. **Seine-Parc:** Durch die Renaturierung des Flusses entstehen in der Peripherie Überschwemmungsgebiete und damit neue Naturräume. In bestimmten Zonen ist eine Verdichtung mit aufgedockten Neubauten unterschiedlicher Nutzung vorgesehen.