



Eine mächtige Drehung nach Westen, um dann nach Osten ins Zentrum zu führen | Fotos: Gemeinde Guimarães

Guimarães | Am äußersten Rand der europäischen Kulturhauptstadt

Die Programme der diesjährigen Kulturhauptstadt Guimarães mögen für sich gesehen sinnvoll sein, sie fokussieren aber auf die Reaktivierung des Zentrums mit seiner historischen Vergangenheit – Guimarães ist die Wiege Portugals. Die Ränder der Stadt, ihre Tore und ihre Einbindung bleiben, bis auf einige Aktionen (Seite 8), programmatisch blinde Flecken. Der Standort des European-11-Wettbewerbs bildet eine Ausnahme. Es geht um die Suche nach einer alternativen Landschaft für das automobile Einfallstor in die Stadt, ein technizistischer Verkehrskreisel der Nachmoderne. Lassen sich die zementierten Grenzen der Autobahn überspringen?

Neue Werkzeuge für die neuen „Stadttore“ | Interview mit Pedro Brandao

Das European-Areal in Silvaes wirft die Frage nach der Neuordnung des Zugangs in die Stadt auf – welchen Stellenwert haben diese chaotischen Vorstadtareale im heutigen Portugal?

Das Umfeld der Städte stellt sich, vergleicht man den Norden und den Süden, die Küstengebieten und das Landesinnere, sehr unterschiedlich dar. Dennoch weist der European-Kontext Eigenheiten auf, die charakteristisch sind für die starke Expansion der Städte in den letzten drei Jahrzehnten. Ein ganzes Bündel unterschiedlicher Faktoren spielt dabei eine Rolle: die binnen kürzester Zeit entstandenen Anbindungen an die Autobahnen und die rasante Zunahme von privaten Pkws, der Niedergang der Landwirtschaft, neue Immobilien-Angebote und der einfachere Zugang zu Krediten für den Wohnungsbau. Der Verstärkerprozess der jüngsten Jahre beherrscht die gesamte Verkehrsinfrastruktur und verwischt im Zuge einer flächendeckenden Urbanisierung die Unterschiede zwischen Stadt und Land. Mit dem Way of Life der Gegenwart sind aus unterschiedlichen Strukturen und Hierarchien hybride, ineinander verflochtene Siedlungsformen entstanden: ein Land im Umbruch.

Das infrastrukturelle Netzwerk bildet neue Strukturen aus, an den Autobahnknoten mit ihren Zubringern siedeln sich ‚große Kästen‘ mit Stellflächen für Autos an. Derartige Typologien fungieren jetzt als ‚Tore‘ zu den Städten bzw. Kleinstädten und machen neue, weithin sichtbare Signal- und Hinweisschilder erforderlich. Diese Knoten generieren einen neuen Fokus. Geprägt werden sie durch diejenigen Aktivitäten, die sich eine solche Anbindung leisten können. Wie Magneten polarisieren diese Knoten die Expansion der Städte – das Ergebnis ist eine neuartige urbane Landschaft mit versprengten Ruinen aus einer unwiederbringlich vergangenen Zeit.

Werden solche Areale noch irgendwie geplant?

Die herkömmlichen, auf Regelwerken und definierten Standards basierenden Mechanismen für Planung und Entwurf erweisen sich in den Zeiten der Wirtschaftskrise als nicht länger tauglich. Die Kurzlebigkeit aller wirtschaftlichen Aktivitäten ist auch für die Städte ein Grund, sich Optionen offenzuhalten. Der entscheidende Punkt ist: das ist schwer. Solche Zwischenstadt-Areale machen deutlich, wie sehr die Architek-

tur in der jetzigen Situation neue Werkzeuge braucht, um helfen zu können und um aus den neuen Erfahrungen zu lernen. Die Vielfalt der europäischen Architektur ist ein wichtiger Aktivposten in dieser Bilanz.

Kennen Sie Vorbilder, Projekte aus vergleichbaren Umbruchsituationen?

In den letzten Jahren wurden Stimmen laut, die eine deutliche qualitative Aufwertung der Verkehrs-Infrastruktur vor den Toren der Städte forderten – einschließlich der dazugehörigen Transit-Flächen, die den Übergang zu den weitmaschigeren Verkehrsnetzen in Gebieten mit landwirtschaftlichem Niedergang und der neuen Wohnraum-Erschließung leisten. Cacém, ein hochwertiges Vorstadt-Projekt in der Nähe von Lissabon, ist ein Beispiel dafür, wie Mobilität und Umweltziele in Einklang zu bringen sind. Doch eine solche Lösung ist mit hohen Kosten und aufwendigem Projektmanagement verbunden – als allgemeiner Standard für die neue Sachlage taugt sie nicht.

Dass die Stadt diese zwischen Autobahntrassen eingekeilten ‚Problemgebiete‘ angeht und sie als Herausforderung in den European-11-Wettbewerb einstellt, ist durchaus ambitioniert. Was gab den Anstoß für diese Wahl?

Guimarães ist besonders in den Randgebieten stark gewachsen: Auf die 50.000 Einwohner der Innenstadt kommt ein Mehrfaches in den Randgemeinden. Silvaes ist eine von mehreren Kommunen im fruchtbaren und landschaftlich reizvollen Tal des Creixomil, von einer komplexen Verkehrsinfrastruktur durchzogen wird. In ihrem übergeordneten General-Erschließungsplan formuliert die Stadt eine Reihe von strategischen Zielen für Silvaes. Die Umsetzung dieser Ziele erfordert neue Tools für die Verhandlungen mit den Akteuren. European 11 kam zum richtigen Zeitpunkt, in der Phase des Nachdenkens darüber, wie diese Werkzeuge aussehen könnten. Die konzeptuellen Ideen, die der Siegerentwurf präsentiert, sind sehr weitgehend ‚auf Wellenlänge‘ mit den Zielen einer Prozesslogik von Stadtentwicklung und ihren Akteuren. Eine architektonische ‚Formfindung‘ hätte da weniger Chancen.

Pedro Brandao, Architekt und Professor am IST der Universität von Lissabon

Das Interview führte Kaye Geipel

--- Studienfläche
— Projektfläche



Bevölkerung
Stadt 161.876 Einwohner, Großraum 1.016.000

Studienfläche/Projektfläche
154,3 ha/32,52 ha

Der Standort ist der wichtigste „Point of access“ in die Innenstadt. Ein Autobahnkreisel dreht sich förmlich einmal um ein heterogen genutztes Areal. Dieses Areal ist völlig abgeschnitten von der Umgebung – der Forderung, dass hier das „Tor in die Stadt“ zu finden sein soll, steht diese Abriegelung diametral entgegen. Das Programm für den European-Standort sieht vor, eine Reihe von neuen Verbindungslinien zu entwerfen. Das Mischgebiet soll als besser erreichbarer Stadtraum wahrgenommen, das Straßen und Wegenetz neu geordnet und der öffentliche Raum als solcher entwickelt werden. Öffentliche Mittel für den Umbau stehen allerdings kaum zur Verfügung. Das Programm soll dazu beitragen, neue Denkkonzepte anzustoßen und die lokalen Akteure mit dem Ziel gemeinsam entwickelter Konzepte an einen Tisch zu bringen.

270° Landscape | Guimaraes 1. Preis

Der Entwurf der französischen Preisträger versteht sich als großes Strategiepapier, das mit seinen Vorschlägen über den European-Standort hinausreicht. In einem ersten Schritt analysieren die Architekten die territorialen Herausforderungen an der westlichen Peripherie von Guimaraes. Sie stellen diesen ein Set von „local answers“ gegenüber, die man als Werkzeugkasten mit einem typologisch-architektonischen „Repair-Angebot“ betrachten kann. Im Rahmen ihrer landschaftlichen Analyse schlagen die Architekten vor, mit einer Reihe von charakteristischen Eigenschaften zu arbeiten: mit den urbanen „Voids“, mit der Regionalstraße 206, die als zentrale Ost-West-Achse bisher zu wenig Beachtung fand, mit signifikanten Punkten, die sich zu einer neuen Art von „Eingangstoren“ verknüpfen ließen, und mit attraktiven Terrains, die sich für neuen Wohnbau eignen würden. Was den eigentlichen European-Standort innerhalb des Verkehrskreisels betrifft, so geben die eindrucksvollen Luftbilder aus der Sicht der Architekten die Realität am Boden nicht adäquat widergeben. Zwar finden sich in diesem Gewerbeareal, in dem auch gewohnt wird, eine Reihe von größeren Fabriken, die den Ort prägen. Genauso wichtig aber sind die diffusen Freiflächen, aus denen sich das Bild der peripheren Landschaft zusammensetzt. Sie sind als Potential zu verstehen, aus dem sich ein Netz von öffentlichen und halböffentlichen Räumen knüpfen ließe; gerade ihre Undefiniertheit macht sie wertvoll. Voraussetzung für die Erneuerung ist ein kollektiver Verständigungsprozess aller Akteure, den die Architekten „stimulieren“ würden. KG



Collectif Etc | Das von Cédric Bouteiller, Florent Chiappero und Olivier Ménard gegründete Büro (hier mit M. João Pita und P. Sepulveda) versteht sich als „Do Tank“ für partizipative Projekte im öffentlichen Raum. Mit einem solchen Konzept touren sie gerade durch 12 französische Städte.

GU270, EUROPLAN 11 GUIMARAES , PT 270°LANDSCAPE TERRITORIAL STAKES REGENERATION OF AN URBAN SEQUENCE 1/3 LOCAL ANSWERS

1/A/VOIDS AS A STRUCTURE

Landscape units made of forest agricultural plots and waste lands can be considered together as voids that structure the urbanization process. They establish continuities at the territorial scale allowing to preserve and update the local ecosystem. One aim of the project is to reconnect the agricultural units cut by the highway and to link the existing forest areas that strongly characterize the landscape of the valley.

1/B/THE CIRCULAR PARK

Following the highway structure inside the ring, a circular park is organized in a sequence of different identities. Some agricultural plots, other collective garages or leisure facilities, all being linked by a walking promenade that crosses the different landscapes. Each unit is limited by tree alignments, a typology of "green screen" traditional of Guimaraes landscape. Rain water collection is foreseen together with a system of storage tanks that will help to build the site image based on the existing water courses.

2/A/THE RN206 AS A VECTOR OF LIFE FOR THE CONURBATION

The existing mobility network (mainly organized around the highway) defines this territory, the curve of the national highway, the National Road 206, the secondary ways, allow together the integration of the territory by a permanent flow of traffic. Through the construction of the large shopping mall and the design of a public park close to river Ave, the city strongly affirms its will to strengthen the East-West axis, from Guimaraes to Silveiras and beyond.

2/B/THE URBAN BOULEVARD

The "backbone" (mainly the "fast track" of Guimaraes urban development) can become a boulevard: a concrete infrastructure to interact with the landscape qualities of the site. The organization of the fast track. It enables a new organization of the mobility network: bike lanes can be drawn, as well as a dedicated lane for public transportation and a green landscape strip linking today the city center of Guimaraes to Silveiras. The new alignments, a very strong landscape element of this territory will allow a better identification of each lane and give human scale. In the blocks of sequences, this ring can be considered as an urban strip where several tertiary activities can take place.

3/A/SEQUENCES

The analysis of the national road crossing the site shows an element rimmed by different sequences clearly defined even if the limits between them are fluid. Some are strong green landscape units, other commercial, other residential. The identity of the sequence inside the highway ring distinguishes itself by the strong limits defined by the presence of the highway infrastructure.

3/B/THE STRIP

The ring center is organized as a strip that challenges the balance of existing local settlements. This organization is made by a conscious choice of a sequence of radial voids along the ring. The process will be made through different phases, starting with the organization of the existing grid division, and progressing to a high density site.

4/A/THREE GATES

There are three gates to access to the Guimaraes territory by the West. The main one is the ring connecting the national territory to the local scale. The second one corresponds to the crossing of Guimaraes circular road, a node that links the consolidated inner city with the sprawled suburbs. And the last one is the medieval gates allowing the entrance in the old historic centre.

4/B/THE THIRD GATE

The valorization of the highway access ring and its inner territory will allow a clear identification of the necessary city gate as a strong link between the national and local territories.

GU270, EUROPLAN 11 GUIMARAES , PT 270°LANDSCAPE TERRITORIAL STAKES REGENERATION OF AN URBAN SEQUENCE 2/3 LOCAL ANSWERS

5/A/ACTIVATING SOCIAL HUBS

This territory is privileged by micro-social connectivity that can be connected and valorized by micro interventions associated with the soft mobility network. The challenge is to be able to articulate these two spatial logics and geometries, one being diffuse and the other radial, around a strong and attractive social node: the existing city hall, cemetery and church. The existing city hall, cemetery and church. The existing city hall, cemetery and church. The existing city hall, cemetery and church.

5/B/THE CIVIC CENTRE

At the convergence of diffuse connected zones and linking the inner and outer ring road, the civic centre plays a crucial role in the life of this territory. It is thought as a forum at the pedestrian scale, including programs of restoration and reuse organized around a generous public space strongly attached to the qualities of this particular point of the site. The city hall is supported by an element of urban dialogue, bringing to the scene tools of civic participation to the process of urban fabric development.

6/A/ARCHITECTURAL LANDMARKS ALONG THE RN206

The axis linking Silveiras to Guimaraes is punctuated by a series of elements notable for their architectural value and their relation on the territory. The ring of the motorway defines a real break, but it doesn't appear as an element of identification. The proposal to implement a building with high symbolic value in the heart of the ring ensures the continuity and emphasizes the special identity of the RN.

6/B/THE CAR PARKING BUILDING

The multimodal pole is organized around the existence of a ring parking attached to it is a pedestrian footbridge, as well as other elements such as a bus stop, station, way station or a bicycle parking. Its peculiar architectural answers, bio-climatic experiences being a signal to the surroundings. Visible from the highway, it works also as a symbol of the new gate of Guimaraes. Its evolutive character is able to convey a positive image of a territory in maintenance, able to adapt itself to new conditions.

7/A/IMPLEMENTING NEW DWELLINGS

The expansion of Guimaraes towards West threatens the green zones of the area and challenges the balance of existing local settlements. It also questions the status of Silveiras in the conurbation. Should the municipality be absorbed or should it remain separate from Guimaraes? In order to control the phenomenon of urban sprawl on the territory, the main green zones should remain intact and the densification should happen in the small "green voids" between existing residential areas. The margins defined between Silveiras and Guimaraes by the motorway and by the spaces around the ring mark a real break between the two, thus indicating that linking the dwellings seems inappropriate. Hence the strategy is to clearly define those limits.

7/B/A NEW TYPOLOGY

The interpretation of the existing living typologies allows the development of a dense habitat, able to answer the challenges related to the problem of urban sprawl, preserving at the same time living links with the surroundings. Still based on an individual way of living, the concentration of the housing allows a reduced rehabilitation and a consequent optimization of several urban spaces. In this context it is possible to reduce economic constraints for the society as a whole and for individual households, reinforcing social cohesion.

8/A/IMPLEMENTING NEW ACTIVITIES

In order to preserve the assets of landscaped areas, see main axis for the implementation of retail and logistic spaces can be defined. The first one includes the new retail shops that recently emerged close to the ring, but its perimeter is strictly defined not to trespass the new limits for dwellings of Silveiras. A new large zone for logistic spaces is defined north to the ring, close to the motorway, to ensure a better integration.

8/B/THE THIRD GATE

The valorization of the highway access ring and its inner territory will allow a clear identification of the necessary city gate as a strong link between the national and local territories.

„In einem Dialog mit den Anwohnern entwickeln wir eine Strategie, in der sie die Protagonisten sind. Uns geht es zuallererst um neue, kollektive Werkzeuge, die benutzt werden können, um dem zersprengten Kontext eine Identität zu geben.“ Collectif Etc