



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

URBAN STAGE "tanzquartier ile seguin"

ausgeführt zum Zweck der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs
unter der Leitung von

Herrn Univ.Prof. Arch. Mag.arch. Gerhard Steixner
Abteilung Hochbau 2 E253/5,

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Raumplanung und Architektur

Wolfgang Ahrer
Mtr.Nr: 9055743
Rosensteingasse 98/11
1170 Wien

Wien am 30.Okt 2015

URBAN STAGE "tanzquartier ile seguin"

Symbiotische Mischnutzung aus Tanzquartier, Durchwegung, Freiräumen und Kommerz auf der neuen Kulturinsel Ile Seguin, Paris.

Auf dem Gelände des 1992 geschlossenen Renault-Werks im Zentrum von Paris entsteht der Kulturcluster 'Ile Seguin'.

Basierend auf dem städtebaulichen Entwurf von Jean Nouvel aus dem Jahre 2009 sieht das Konzept der Kulturinsel eine Vielzahl an Nutzungen vor: Neben Objekte für Musicals, zeitgenössische Musik und Kunst, Kino, Multimedia pole sowie div. künstlerische Einrichtungen sind auch Retail-, Office-, Verkaufs- und Hospitality-Flächen geplant.

Für ein im Jean Nouvel'schen urban planning nicht erfassten Baufeld wurde die adaptive Struktur 'URBAN STAGE' entwickelt. In dieser findet das Pariser Tanztheater mit seiner Bühne, seinen Studios und diverser Infrastruktur Platz. Die Struktur verbindet die Jean Nouvel'sche 'Skycloud' auf einem Niveau von +20,0m, mit dem Straßenniveau (+-0,0m). Entlang dieses vertikalen Verkehrsknotens entstehen Freiräume mit vielfältigen Blickbeziehungen, aber auch kommerzielle Einrichtungen.

Der Pariser Boulevard wird in die Vertikale transferiert und erweitert den Stadtraum um die Durchwegung nach oben sowie die Dachlandschaften.

'URBAN STAGE': ein durchlässiges Hybrid als Ort der Begegnung, Kommunikation und niederschwelligem Kulturangebot; im Spannungsfeld von innen und außen, öffentlich und halböffentlich.

URBAN STAGE "tanzquartier ile seguin"

Symbiotic mixture of a dancequarter, circulation, public space, and commerce on the new culture island Ile Seguin, Paris

On the plot of the 1992 shut-down Renault factory in the centre of Paris, the cultural cluster 'Ile Seguin' emerges. Based on the urban planning by Jean Nouvel in 2009, the concept of the culture island foresees a variety of uses: Besides objects for musicals, contemporary music and art, cinema, multimedia pole, and further artistic institutions also retail, office-, commerce, and hospitality spaces are planned.

For a building plot which is not included in Jean Nouvel's urban planning, the adaptive structure 'URBAN STAGE' has been developed. This object provides space for the Parisian dance theatre with its stage, its studios and further infrastructure.

This structure links Jean Nouvel's 'Skycloud' on a level of +20,0m to street level (+-0,0m).

Along to this vertical traffic junction, public spaces with various visual connections are generated as well as commercial facilities.

The Parisian Boulevard has been transformed into verticality and extends the city space by the circulation space and landscapes on the roof.

'URBAN STAGE': a permeable hybrid as a space for encounter, communication and low-threshold cultural offer; in the tension field of in- and outside, public and semi-public.



INHALT

1_Allgemeiner Teil	1
1_1_Einleitung	5
1_2_Geographische Lage	7
1_3_Historischer Überblick	8
1_4_Der Beginn der Firma Renault	9
1_5_Die gesellschaftspolitische Bedeutung der „Ile Renault“	11
1_6_Die Umwandlung – Phase nach der Stilllegung	12
1_7_Stadtgestalterische Aspekte 2001 – 5 Richtlinien für die Insel Ile Seguin	20
1_8_2011 gelangt ein Masterplan zur Umsetzung des Großprojektes auf der Ile Seguin.	23
1_9_R4 Microstadt der Künstler, Das Projekt	26

URBAN STAGE tanzquartier ile seguin

2_Programm	28
2_1_Funktion	28
2_2_Aufgabe	29
2_3_Raumprogramm	30
3_Standort	28
3_1_Bauplatz	32
3_2_Verkehr	36
4_Idee	
4_1_Einflüsse	38
4_2_Idee	45
4_3_Projekt	48
4_4_Pläne	53
4_5_Details	80
Index	
Abbildungsnachweis und Quellenverzeichnis	85

1_1_Einleitung

Ursprünglich wurde das Thema „Ile Seguin“ von Frau Prof. Françoise-Hélène Jourda im Rahmen einer Diplomarbeitenreihe am Instiut für Raumgestaltung und Entwerfen ausgegeben.

Gefragt war die Entwicklung eines neuen Stadtteils auf der Ile Seguin in Boulogne-Billancourt bei Paris unter besonderer Bedachtnahme auf Verdichtung, Verzahnung, Lebendigkeit und Multifunktionalität.

Die südwestlich der Stadt gelegene Seine-Insel, auch als „Renault – Insel“ bezeichnet, weil sich dort fast ein ganzes Jahrhundert lang die Automobilfabriken von Renault befanden, ist nicht nur von stadtplanerischer Bedeutung, sondern aufgrund ihrer Geschichte innerhalb der französischen Öffentlichkeit auch mit großem politisch-sozialen Symbolgehalt belegt.

Die Bearbeitung des Themas wurde als Gruppenarbeit vorgeschlagen.

Die Absicht der Gruppenarbeit war es, im Laufe der Entwurfsarbeit durch die Überschneidung der verschiedenen Interessen der Einzelprojekte ein System interaktiver Parameter zu schaffen, die für den Entwurfsprozess ständige Weiterentwicklung und Lebendigkeit versprechen und zugleich eine Art Simulation der vielen Partizipanten in einem realen Bauprozess darstellen.

Bei einer Exkursion vom Institut für Raumgestaltung, an der ich teilnahm, konnten sich die BearbeiterInnen ein Bild von der Ile Seguin mit den 1992 endgültig stillgelegten Fabrikgebäuden machen und wurden über die Kontaktaufnahme durch Frau Prof. Françoise-Hélène Jourda mit François Grether über die Geschichte seit der Stilllegung mit ihren vielen Projekten und Ideen, aber auch Problemen politischer und wirtschaftlicher Natur, sowie den Letztstand der stadtplanerischen Erkenntnisse und Vorgaben informiert.



Abb. 1 Luftbild Boulogne-Billancourt



Abb 2 Exkursion Renaultwerke



Abb. 4: Panorama Nordufer



Abb. 5: Panorama Innenraum

1_2_Geografische Lage

Die Seine fließt mäandrierend durch das ausgeprägte Pariser Tieflandbecken in nordwestlicher Richtung. Der Fluss hat die wenig widerstandsfähigen Tertiärschichten zwischen den Hügelketten ausgewaschen. In einer Flusskrümmung ca. 9 km flussabwärts von der Ile de la Cité, dem historischen Kern von Paris, liegt die Ile Seguin. Hier, wo die Seine auf die Hügelkette Butte Ste. Geneviève trifft, ändert sie ihre Fließrichtung von SSW auf N. Die Ile Seguin ist die fünfte von sieben lang gestreckten Inseln im Stadtgebiet bzw. im Großraum Paris; beginnend mit den Inseln Ile St-Louis und Ile de la Cité. Sie ist auch die letzte dicht bebaute Insel, hat eine Längenausdehnung von ca. 1050 m, eine durchschnittliche Breite von ca. 130 m und einen Umfang von ca. 2200 m. Sie ist somit ungefähr gleich groß wie Ile de la Cité. Ihre Längsachse verläuft in Ost-West Richtung mit einer Abweichung um ca. 25 Grad nach Norden. Stromabwärts schließen noch zwei Inseln an, die heute hauptsächlich der Erholung und Sportausübung dienen. <[2]

Lage im Großraum Paris

Das Planungsgebiet liegt im Südwesten vor der Stadtgrenze auf halbem Weg von Paris nach Versailles. Die Gegend ist geprägt von Wohn- und Erholungsgebieten.

Klima

Bedingt durch die Nähe zum Meer liegt das Pariser Becken in der mild-feuchten ozeanischen Klimazone mit gemäßigten Temperaturschwankungen in Sommer und Winter. <[3]

Lage im Stadtgebiet

Die Ile Seguin liegt im Südwesten außerhalb der Grenzen des heutigen Stadtgebiets von Paris und gehört zur Stadtverwaltung von Boulogne-Billancourt, das von der Seine in einem großen Bogen umschlossen wird. Im Süden grenzen die Vororte Sèvres, Meudon und Issy-les-Moulineaux an



Abb. 6 Geographische Lage

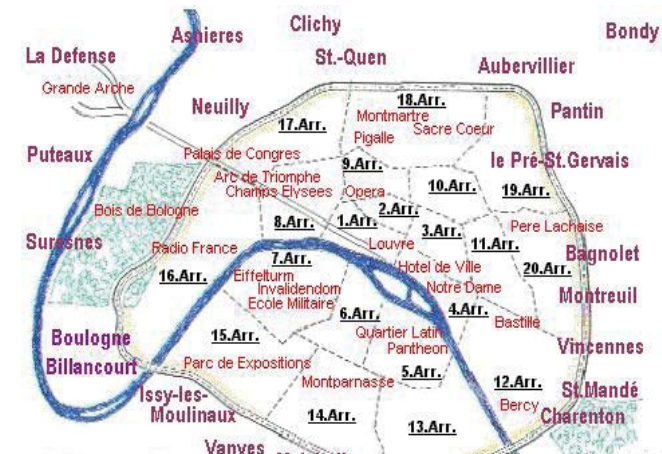


Abb. 7 Großraum Paris

1_3_Historischer Überblick

Erste Siedlungen an der Seine

Im 3. Jh. v. Chr. lässt sich der keltische Stamm der Parisii auf einer Seine-Insel nieder, die später, ab dem Mittelalter „la Cité“ genannt wird. Sie gründen die Siedlung Lucotesia (keltisch: Ort der Sümpfe) inmitten des damals weitverzweigten Stroms. Über die Gründe weshalb die Parisii nicht die Ile Seguin für ihre erste Siedlung wählten, lässt sich nur spekulieren. Möglich, dass die Lage in der Flusskrümmung und die Hochwassergefahr die Insel zu unwirtlich erscheinen ließen.

Paris und die Römer

Als Julius Cäsar zwischen 58 und 52 v. Chr. Gallien unterwirft, verlassen die Bewohner Lucotesia und stecken die Stadt selbst in Brand. An der Stelle der keltischen Siedlung wird später auf Veranlassung von Julius Cäsar eine römische Kolonialstadt nach bewährtem Muster errichtet.

Während der wechselhaften Geschichte verliert die Stadt immer wieder an politischer Bedeutung, nicht aber an wirtschaftlicher. Paris ist ein wegen der günstigen Bedingungen für die Flussschifffahrt wichtiger Handelsplatz. Die Stadt wächst kontinuierlich und die Stadtmauer wird in immer größeren Kreisen um das Zentrum geführt.

Ile Seguin und der Adel

Das Gebiet rund um die Ile Seguin, war lange Zeit in Besitz des Adels und ist auch heute noch mit Relikten der königlichen Herrschaft durchsetzt: das ehemalige Jagdgebiet des Bois de Boulogne sowie die Parkanlagen und Schlösser von Saint Cloud und Meudon auf der linken, hügeligen Seite. Die rechte Flussufer war kaum besiedelt, abgesehen vom dörflichen Boulogne.

1747 kauft Ludwig XV. die Insel für seine Töchter. Damals heißt sie noch Ile de Seve, später Ile Madame. Vor der französischen Revolution wird sie an eine Waschanstalt verkauft und wenig später im Jahr 1790 verstaatlicht. 1793 erwirbt sie ein Bankier, der allerdings wenige Monate später ermordet wird. 1794 wird das Eigentumsrecht an der Insel an einen Chemiker mit Namen Seguin übertragen, der plant, hier das Gerben von Fellen nach einem neuartigen Verfahren zu erproben. Während der Belle Epoque ist die Insel, die nunmehr Ile Seguin heißt, ein Vergnügungsort, wo man angelt, nach Tontauben schießt und mit kleinen Booten auf der Seine paddelt. <[4]

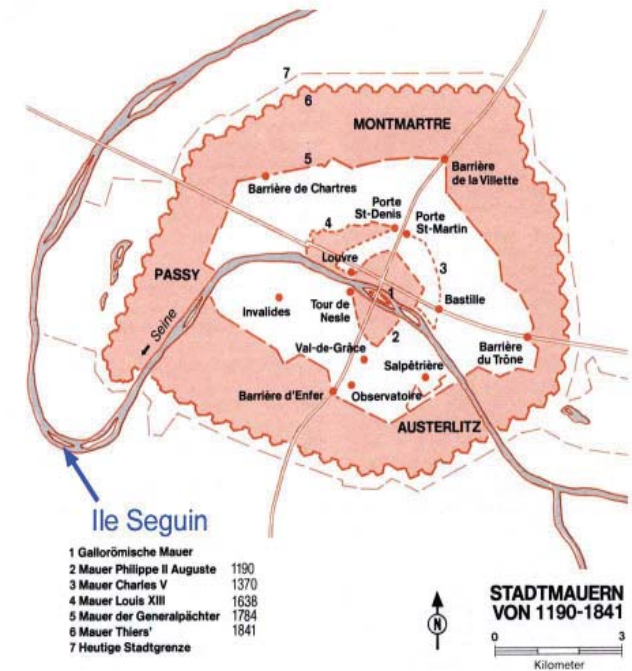


Abb. 8 Paris 1190-1841

1_4_Der Beginn der Firma Renault

Mitte des 19. Jahrhundert werden in Billancourt Parzellen angelegt um wohlhabende Bürger anzulocken, die sich nach einem Leben auf dem Land und in reiner Luft sehnen. Es sollte aber anders kommen. Auf dem Grundstück der Familie Renault beginnt die Geschichte eines der wichtigsten und größten Industriebetriebe Frankreichs.

1898 richten sich Louis Renault und seine Brüder eine Werkstatt ein und entwickeln ein Automobil. Der rasante Aufstieg des Familienbetriebs beginnt. Laufend werden Grundstücke erworben, 1904 verfügt die Gesellschaft über 14.000 Quadratmeter, 1914 über 140.000.

Die Kriegszeit von 1914 bis 1918 ist eine Periode der Prosperität, es werden Lastwagen, Panzer, Flugzeugmotoren, Kanonen und Granaten hergestellt. Der Gewinn vervielfacht sich. Renault erhält die vorläufige Erlaubnis, die öffentlichen Straßen zwischen seinen Grundstücken und Produktionshallen seinem Gelände zuzuschlagen. Später werden sie mit Glas überdacht und mit Stegen überbrückt. <[5]



Abb. 9: Renaultwerk

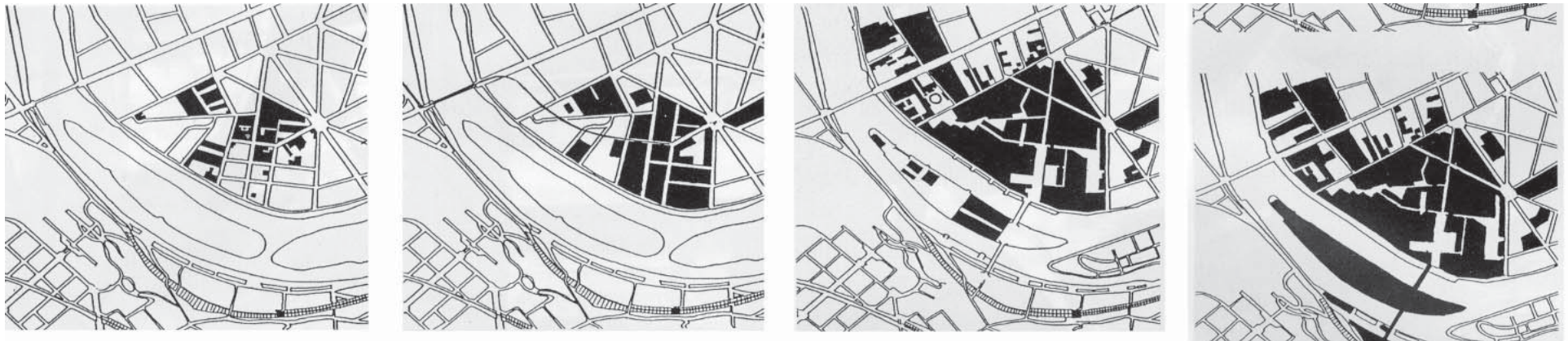


Abb. 10 Ausdehnungen des Firmengeländes 1914, 1919, 1932 und 1949

Renault und die Insel Ile Seguin

1920 sind alle Flächen in Billancourt verbaut. Renault erwirbt Stück um Stück die Ile Seguin. Ein Erholungsgebiet für seine Arbeiter, eine grüne Oase, Sportplätze und Schrebergärten sollen darauf entstehen.

Doch schon drei Jahre später wird die Absicht geändert. Die Insel wird um drei bis sieben Meter aufgeschüttet, damit hochwassersicher gemacht, und für die Fabrikserweiterung vorbereitet. Zwischen 1925 und 1928 ist Louis Renault mehrfach in Detroit und erwirbt dort Wissen über Rationalisierungen und Fließbandarbeit. Renault führt erstmals in Europa den Fordismus ein. Um mit den neuesten Entwicklungen Schritt halten zu können, wird nun die Insel zwischen 1929 und 1935 mit bis zu 200 Meter langen Werkshallen für die modernen linearen Fertigungsstraßen bebaut.

Auf bis zu sechs Etagen werden in den aus Beton errichteten Hallen Blechpressen, Fertigungsstraßen und Lackierereien übereinander gestapelt. Rings um die Insel werden Betonpfähle eingerammt, die die Ufer stabilisieren und auf denen die Versuchsstraßen aufliegen. Der Anschluss der neuen Werkshallen an die alten in Billancourt führt über zwei Brücken mit Gleisen.

Der größte Industriekomplex in Frankreich des Jahres 1935 ist damit entstanden: 80 ha Grund, 35.000 Arbeiter, 70.000 Autos jährlich.

Auf der Insel wurde nicht nur ein Gebäude errichtet, das den damaligen Notwendigkeiten der Produktion entsprach, sondern auch der Traum Louis Renaults von einer monolithischen Fabrikburg realisiert.

Nach dem zweiten Weltkrieg wird Louis Renault angeklagt, mit Hitler-Deutschland kooperiert zu haben; er wird enteignet und sein Vermögen dem Staat überführt. Der wirtschaftliche Erfolg des Betriebes reißt dadurch aber nicht ab. Zwischen 1950 und 1970 werden durch Verdichtung die Produktionsflächen laufend erweitert. Im Verlauf der achtziger Jahre jedoch erscheint es immer unvernünftiger, die Automobilproduktion auf dem mittlerweile zu beengten Standort fortzusetzen. [\[6\]](#)

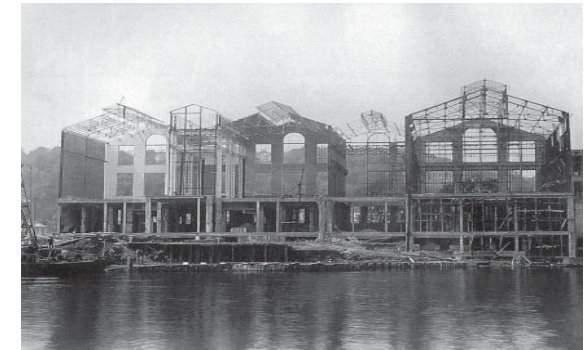


Abb. 11: Bau der Werkshallen 1930



Abb. 12: Fertigungsstraße 1951

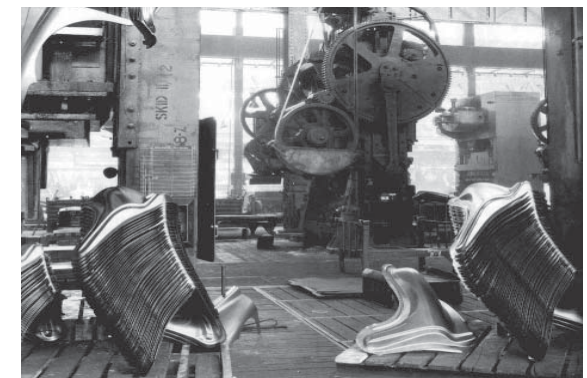


Abb. 13: Blechpressen 1951

1_5_Die gesellschaftspolitische Bedeutung der „Ile Renault“

Die teilweise sehr hitzig geführte Debatte in der französischen Öffentlichkeit über die Zukunft der Ile Seguin ist nicht zuletzt auf ihre maßgebliche sozialpolitische Rolle als größter Industriestandort Frankreichs im 20. Jahrhundert zurückzuführen.

Während die Insel zu Zeiten der Belle Epoque noch als bürgerliches Freizeitparadies galt – so findet sich etwa in einem Pariser Sportprogramm des Jahres 1900 für den 08. und 09. Juli der Programmpunkt „Nationaler Wettkampf im Jagdgewehrschiessen am Stand de l’Ile Seguin“ – waren die Renault Werke schon wenig später, im Jahre 1935, mit 35.000 Arbeitern und einer Fläche von 800.000 m² der größte Industriekomplex Frankreichs.

Die Fabrik auf der Insel galt über weite Strecken des 20. Jahrhunderts als maßgebend für die Situation der gesamten französischen Arbeiterschaft.

Der Gipfel dieser Bedeutung wurde mit den Ereignissen im Jahr 1968 erreicht, als am 13. Mai 1968 fast 30.000 Arbeiter einem Aufruf der Gewerkschaften (v.a. der CGT-Confédération générale du travail) zu einem eintägigen Generalstreik für mehr Rechte der Arbeiter und gegen die vorangegangene Polizeigewalt bei den Demonstrationen im Quartier Latin folgten.

Vor allem die Gewerkschaften und die kommunistische Partei (PCF) kämpften um die Gunst der Renault-Arbeiter und verhalfen dem Werk zu einem übergeordnetem politischen Gewicht.

Bis heute lebt dieser Mythos der französischen Arbeiterschaft in der Insel mit ihren leerstehenden Fabrikshallen weiter, was die Entscheidung für deren Abbruch natürlich nicht erleichtert, auch wenn der bauliche Zustand der alten Hallen eine von mancher Seite geforderte Erhaltung und mögliche Umnutzung völlig unrealistisch erscheinen lässt.



Abb. 14 Schichtwechsel auf der Brücke 1951



Abb. 15 Protestplakate der Arbeiterschaft 2

1_6_Die Umwandlung – Phase nach der Stilllegung

[7]> Seite 12-18 Auszug aus: *Bauwelt 3/02, Vincent Renard, Die Insel Seguin, S. 14 ff.*

[...] Die Entscheidung, die Montagehallen von Renault an diesem Standort zu schließen, fiel im Jahr 1989, und eigentlich sollte damit der Erneuerungsprozess beginnen. Aber er ist nicht weit vorangekommen, und so wäre es verwegen, voraussagen zu wollen, wohin er am Ende führt. Er wirft ein Licht auf die komplizierten Entscheidungsprozesse in Frankreich ganz allgemein, wenn es um Neuplanung großer städtischer Quartiere geht.

Seit dieser denkwürdigen Entscheidung, die der Konzern Renault für seine Standorte Boulogne-Billancourt sowie in den angrenzenden Vororten Meudon und Issy-les-Moulineaux getroffen hat, hat sich einzig für die Insel Seguin fast nichts geändert.

Zwar hat man die Hallen geleert und den Boden entseucht, mehr aber auch nicht. Dabei hat es nicht wirklich an finanziellen Mitteln gefehlt und auch nicht am politischen Willen. Nur: Der politische Wille war auf zu vielen Schultern verteilt. Partnerschaften zwischen Behörden sind mitnichten einfach zu etablieren. An diesem einen Projekt waren der Staat, das Département, mehrere Kommunen und ein öffentliches Unternehmen beteiligt. So gibt es nach der Entscheidung, den Standort zu räumen, noch immer keine definitive Festlegung, es gibt keinen formellen Beschluss, keinen Verkauf, keine Verkaufsoption und keine Baugenehmigung.

Als man Ende der achtziger Jahre damit beginnt, gezielt Industriestandorte aufzugeben, stellt sich erneut die Frage: Was wird aus der Insel Seguin? Heute, nach zwölf Jahren, ist die Frage immer noch nicht endgültig geklärt.

Allein die Schwierigkeiten bei der Entscheidungsfindung lassen sich genauer definieren. Insgesamt gibt es drei Entscheidungsebenen:
Welche Nutzung soll man der Insel zuweisen?
Wo wird die Entscheidung politisch und verwaltungstechnisch verankert?
Mit welcher Rentabilität kann man rechnen?

Ungeachtet der großen Attraktivität der Insel und ihrer Lage bei Paris hat die wechselseitige Abhängigkeit dieser drei Ebenen den Entwicklungsprozess nicht nur behindert, sondern ihn bis Ende 2001 mehr oder weniger zum Stillstand gebracht.



Abb. 16: Ansicht Kraftwerk



Abb. 17: Süd-Ost Ende

Die erste signifikante Episode fällt in die Zeit kurz nach der Entscheidung, die Produktionsanlagen zu schließen. Der damalige Premierminister Michel Rocard zieht den Vorgang an sich und erklärt ihn zu einer „Angelegenheit von nationalem Interesse“. Er beauftragt Experten mit einem Gutachten und erwartet „ein beispielhaftes Verfahren mit wegweisenden Ergebnissen auf dem Gebiet von Architektur und Städtebau“.

Darüber hinaus sollen Modalitäten für die Neuplanung erarbeitet werden, die „ein vernünftiges finanzielles Gleichgewicht“ herstellen.[...]

Die Vorschläge des Gutachtens, bezogen auf eine neue architektonische, städtebauliche, umweltbewusste und soziale Qualität, erwiesen sich bald, durch die öffentlichen Reaktionen, die sie hervorriefen, als eben die strittigen Punkte, die das Verfahren bis heute blockieren.

Zuerst der ökonomische und der finanzielle Aspekt:

Im Jahr 1990 zeigte sich der Immobilienmarkt von seiner besten Seite. Es gab eine veritable Hausse der Spekulation, und das galt besonders für die Nachfrage nach Büroflächen. Die Verhandlungen mit Renault wurden schwierig, denn man wollte dort beim Verkauf das bestmögliche Ergebnis erzielen. In dieser Auseinandersetzung um den Verkaufspreis nahm der Premierminister einen eindeutigen Standpunkt ein. Man muss dazu wissen, dass der französische Staat noch immer Großaktionär von Renault ist. Er verwies auf das Gutachten, das dem Interesse der Allgemeinheit in diesem Fall die gleiche Berechtigung zusprach wie dem Interesse der Firma an einem möglichst hohen Preis. Spekulation, so seine Position sei hier der falsche Weg.

Das Problem erwies sich allerdings auf der politischen und administrativen Ebene als ein ebenso schwieriges. Das Gelände von Renault erstreckt sich über die drei Gemeinden Boulogne-Billancourt, Meudon und Issy-les-Moulineaux. Außerdem sind noch die Nachbargemeinden Sèvres und Saint-Cloud involviert. Die Entscheidung, das Verfahren zu einer „Sache des Staates“ zu machen, wurde von den Gemeinden nicht hingenommen, vor allem nicht von Boulogne-Billancourt. Außerdem war zu jener Zeit gerade der Flächennutzungsplan für die gesamte Region in Vorbereitung. Schon nach den ersten Scharmützeln zwischen den lokalen Behörden und den Vertretern des Staates wurde klar, dass es kein greifbares Konzept unter Beachtung der jeweiligen Zuständigkeiten gab.

Zwei Jahre später, Ende 1993, ist die Demontage der Fertigungsstraßen in den Fabrikhallen beendet. Zu dieser Zeit wird eine vorläufige Studie fertig, die sich mit Programmen, Abwicklungsphasen, Finanzierungsplänen und mit juristischen wie auch administrativen Modalitäten befasst. Jetzt gibt es in dem Procédere eine plötzliche Wendung: „Der Staat“, so der Premierminister, „räumt von nun an der Dezentralisierung Priorität ein“, und er fordert die Gemeinden auf, sich auf „ein wegweisendes Verfahren“ zu einigen.

Die Sache mit dem nationalen Interesse ist also vom Tisch und damit auch eine erste Entwurfsidee zur Umnutzung der Insel von Renzo Piano. Der Bürgermeister von Boulogne-Billancourt kann nun selbst ein Arrangement mit Renault treffen. Diese neue „Interessengemeinschaft“ wiederum, die sich im Nu etabliert, stößt auf den Unmut der anderen Gemeinden, die ein Mitspracherecht verlangen.

Nun mischt sich das Département Hauts-de-Seine ein, und auch der Staat, vertreten durch seinen neuen Städtebauminister, will weiter im Spiel bleiben. Darüber hinaus gibt es seit 1995 Kommunalwahlen, die das ihre dazu beitragen, am Status quo vorerst nichts zu ändern. Nichts geschieht, vor allem auch deshalb nicht, weil sich der Immobilienmarkt inzwischen in einer schweren Krise befindet und die euphorischen Erwartungen, die man Ende der achtziger Jahre hatte, nachhaltig dämpft.

Die Debatte wird erst 1996 wieder aufgenommen. Inzwischen hat sich eine Kommission gebildet, an der alle betroffenen Gemeinden beteiligt sind: Sie nennt sich Syndicat Mixte du Val de Seine. Der neue Bürgermeister von Boulogne-Billancourt, Ex-Minister Jean-Pierre Fourcade, ein Mann mit Gewicht auf der politischen Bühne, verkündet im März 1997: „Wir steigen in eine konkrete Phase ein.“

Die Immobilienmärkte bekommen wieder Farbe. Allerdings ist das Gelände noch immer im Besitz von Renault, es gibt auch noch keine Struktur für eine Projektentwicklungsgesellschaft (wird es eine Institution der öffentlichen Hand, ein interkommunaler Verbund, eine public-private-partnership?), und noch immer gibt es Streit unter den Gemeinden. Die strittigen Punkte sind längst nicht ausgeräumt. Diesmal ist es der Konzern Renault, der die Initiative ergreift. Er schreibt einen Architekturwettbewerb für die Insel aus. Die drei ausgewählten Entwürfe von Jean-Pierre Buffi, Paul Chemetov und Bruno Fortier werden im Herbst 1998 öffentlich vorgestellt. Der Immobilienmarkt erwärmt sich weiter. Man will schnell bauen.

Im Februar 1999 akzeptiert der Syndicat Mixte du Val de Seine ein Planungskonzept, das die Nutzungen für die Insel festlegt. Es folgt, mit geringfügigen Änderungen, dem Projekt von Bruno Fortier: Auf den 12 Hektar Land sollen eine Million Quadratmeter Nutzfläche gebaut werden, wovon die Hälfte für Wohnungen reserviert wird und davon wiederum ein Teil für Sozialwohnungen.

Außerdem soll die Insel zum High-Tech-Standort werden. Aber noch ist nichts entschieden, was die Art der Bebauung betrifft. Es gibt Streit um die Neuordnung der öffentlichen Verkehrswege. Sie sind der Schlüssel, um dem Gesamtprojekt Glaubwürdigkeit zu verleihen. Die öffentlichen Verkehrswege aber gehören zu den Belangen der Region.

In diesem Klima andauernder Verunsicherung meldet sich plötzlich eine ganz andere Stimme zu Wort: Jean Nouvel veröffentlicht am 6. März 1999 einen Artikel in „Le Monde“ mit dem Titel „Boulogne mordet Billancourt“.

In seinem Plädoyer fordert er die Erinnerung an die Welt der Arbeit ein, beschwört die Symbolkraft der Insel Seguin, verlangt, dass man diese „Arbeiterfestung“ zum Denkmal erhebt, und wehrt sich vehement gegen das, was er „einen städtebaulichen Mord“ nennt. Er wird von François Barré, dem damaligen Direktor der Abteilung Architektur und Denkmalschutz im Kulturministerium, brüsk zurückgewiesen, für den „es völlig ausgeschlossen ist, die Insel Seguin unter Denkmalschutz zu stellen“. Dazu bedürfe es der Zustimmung des Eigentümers, die Renault nie erteilen würde, außerdem wäre „die Schutzwürdigkeit auch gar nicht gegeben“.

Handelt es sich bei Jean Nouvel darum, ein Projekt als Ganzes zu torpedieren, das er für mittelmäßig hält? Seine scharfe Polemik führt auf jeden Fall dazu, dass die Konkretisierung der Planung auf Eis liegt. Nouvels Standpunkt wird von vielen unterstützt, von der linken Gewerkschaft CGT (Confédération générale du travail), von Daniel Cohn-Bendit, von den Professoren der Architekturschulen... und man scharft sich um eine Kerngruppe mit dem Namen A.M.I.S. (Association pour la Mutation de l'Île de Seguin). Vorbild sind die Sanierung und der Umbau der Turiner Fiatwerke Lingotto.

Die Architekten Reichen und Robert schlagen ein alternatives Projekt vor, das von der Erhaltung und Umnutzung eines großen Teils der Gebäude ausgeht. Renault ist nicht interessiert.

Im Frühjahr 1999 steigt die Region Ile de France in Person ihres Präsidenten Jean Paul Huchon auf die Kanzel und verkündet: „An diesem einmaligen Standort dürfen wir uns nicht irren...“ Und blockiert das Bebauungskonzept, bis der Syndicat Mixte der Gemeinden einen wichtigen Schritt nach vorn macht und nur wenig später einen Bauherrenwettbewerb ausschreibt, den die Caisse des Dépôts et Consignations (G3A) gewinnt. Ihr Direktor ist der Projektentwickler Jean-Louis Subileau, der sich mit dem Städtebauer François Grether zusammenschließt. Für die Erarbeitung des Projekts etablieren sie ein gemeinsames Planungsbüro.

Die nächste, schwer zu nehmende Hürde präsentiert sich in Form eines Dissens, der den Stadtrat von Boulogne-Billancourt – immerhin Hauptakteur in dieser Angelegenheit – spaltet: Die Zustimmung zum Bebauungsplan noch während der Bearbeitungsphase ist eine absolute Vorbedingung für jedes Bauvorhaben. Der erste Stellvertreter des Bürgermeisters probt den Aufstand und nennt das Projekt unschlüssig, er vermisst einen Bauphasen- und Finanzierungsplan. Nun zeichnet sich ein neues Problem in der Partnerschaft zweier öffentlicher Institutionen ab. Renault ist durch den erneuten Aufschub irritiert und lässt wissen, dass, falls über den Bebauungsplan negativ entschieden werde, man seine eigenen Partner zu finden wisse.

Die Spaltung im Stadtrat von Boulogne-Billancourt führt zu dem gefürchteten Ergebnis: Der Bebauungsplan, mit dem das Projekt steht und fällt, wird abgelehnt. Kurz darauf betreten neue Akteure die Szene und stellen, wie in einem Stück der Comedia del Arte, ein neues Gleichgewicht her.



Abb. 18: Projekt Patrick Chavanne und Jacques Ferrier



Abb. 19: Projekt Patrick Chavanne und Jacques Ferrier

Der große Stein, der dabei ins Wasser geworfen wird, stammt von dem steinreichen Geschäftsmann François Pinault, der sich anheischig macht, hier auf 3,2 Hektar eine Stiftung für moderne Kunst zu errichten, in die er seine Sammlung einbringen werde. Artemis, eine Holdinggesellschaft von François Pinault, ist zugleich Eigentümer vom Auktionshaus Christie's. Das Projekt würde rund 150 Millionen Euro kosten.

Schon im September 2000 wird ein Vorvertrag zwischen Renault und Artemis unterzeichnet. Schnell ruft die Gesellschaft eine Arbeitsgruppe ins Leben, die unter der Leitung von François Barré steht (der inzwischen Chefplaner vom Großprojekt „Euroméditerranée“ in Marseille ist), und schreibt einen Wettbewerb aus.

Ende Oktober 2001 gewinnt Tadao Ando diesen Wettbewerb.

Ist das Vorhaben nun in trockenen Tüchern? François Pinault ist bisher keinen Schritt weiter gegangen. Weder ist der Kauf unterschrieben, noch wurde um eine Baugenehmigung ersucht. Auf jeden Fall ist der Bebauungsplan von Boulogne-Billancourt wieder einmal auf den Tischen gelandet. Eine Entscheidung wird in diesem Jahr erwartet. Wer nun aber glaubt, das Bauprojekt für die Fondation könne vorangetrieben werden, ohne dass entschieden ist, was mit dem Rest der Insel geschehen wird und wo die Verkehrswege liegen werden, der irrt...

Verhandlungen von Renault haben in der Zwischenzeit zur Auswahl einer Gruppe von Bauträgern geführt, die sich DBS nennt (Développement Boulogne Seguin) und aus den Gesellschaftern Hines, Nexity und Sorif besteht.

Sie ist vorerst mit dem Flächenmanagement beauftragt und wird zwischen Renault und den zu erwartenden Investoren vermitteln.



Abb. 20: Projekt Tadao Ando

Das gesamte Renault-Gelände von 52 Hektar (Insel und „Trapez“) wurde diesmal auf etwa 600 Millionen Euro geschätzt, darauf sollen 814.000 Quadratmeter Nutzfläche gebaut werden, wiederum die Hälfte Wohnungen. 32.000 Quadratmeter wurden für die Fondation Pinault reserviert. Es scheint alles geregelt, die Gruppe der Bauträger steht. Doch der Verkauf lässt auf sich warten.

Natürlich handelt es sich hier um ein ungewöhnliches städtebauliches Vorhaben, allein durch seine Lage, seine Größe und die besondere Situation. Es ist ein langfristiges Projekt, das bei seiner Vermarktung eine gewisse Zeit braucht. Trotzdem geben die beschriebenen Episoden, jenseits der Ebene des Anekdotischen, die ganze Palette der Schwierigkeiten wieder, die sich bei der Konstruktion von Partnerschaften ergeben, vor allem bei Partnerschaften zwischen verschiedenen öffentlichen Dienststellen wie in diesem Fall, in den mehrere Gemeinden, das Département Hauts-de-Seine, der Staat und der Konzern Renault verwickelt sind.

Angesichts der hohen finanziellen Einsätze hat die Schwierigkeit, die Spielregeln für das Zusammenwirken aller zu definieren, erheblich zu der verzögerten Entwicklung beigetragen, von den Schwankungen des Immobilienmarkts ganz zu schweigen. <[4]

Zitat Ende

Die Studien und Wettbewerbe auf dem Renault-Terrain während der vergangenen Jahre:

- 1989 Premierminister Michel Rocard beauftragt eine Studie unter der Leitung eines Delegierten für Forschung und Innovation des Infrastrukturministeriums, Jean-Eudes Roullier, und mit der Beteiligung des Landschaftsplaners Alexandre Chemetoff. Dieser hebt die Bedeutung der Flußmeander und deren Anbindung an die Grünachsen des Parc de Saint-Cloud und des Parc de Bellevue hervor, bevor die Renaultwerke angesiedelt wurden.
- 1991 Eine neuerliche Studie, geleitet vom Funktionär Jean-Pierre Morelon gemeinsam mit Alexandre Chemetoff und Renzo Piano (der 1993 eine erste Entwurfsidee formuliert), schlägt nun etwas genauer die Einrichtung eines Wissenschafts- und Forschungszentrums auf der Ile Seguin vor.
- 1993 Ergänzend zu Alexandre Chemetoffs Bearbeitung der öffentlichen Plätze schlägt Renzo Piano ein Projekt vor, das den Charakter der „Industriefestung“ Ile Seguin erhält. Ein wiederhergestelltes Erscheinungsbild, da einzig die beiden Endgebäude an den Spitzen erhalten bleiben. Die Insel bleibt von einem schmalen Gebäudeband (Wohnbauten) umschlossen, das einen zentralen Park umstellt.
- 1994 Renault selbst veranstaltet eine nie veröffentlichte Konsultation unter Beteiligung eines Dutzends namhafter Architekten, darunter: Christian de Portzamparc, Paul Chemetov, Richard Rogers, Bernard Tschumi, Chaix et Morel, Reichen et Robert,...
- 1994 Von Renault geladen, entwirft Christian de Portzamparc ein Projekt, das den Schiffcharakter der Insel konserviert. Die Insel wird ein niedriger, durch Freiräume regelmäßig gegliederter Block. Einzig vier Hochhäuser ragen darüber hinaus und akzentuieren das Nordufer.
- 1994 Reichen und Robert schlagen dagegen eine Revitalisierung des Bestands der Insel vor, um sie in „loftartige“ Wohngebäude und Büroflächen umzuwandeln. Das Projekt befreit die Insel von der Hälfte seiner bestehenden Bausubstanz um Platz für Grünräume freizugeben. Die Bandgliederung und die Bildung von Plätzen schaffen eine städtische Komposition traditioneller Erscheinung, zusammengesetzt aus Straßen, Zentren, Kais und Galerien.
- 1996 Die lokalen Kommunen vereint im Syndicat du Val-de-Seine (Saint-Cloud, Sèvres, Boulogne-Billancourt, Meudon, Issy-les-Moulineaux, Vanves) übernehmen die Initiative und organisieren eine neue Konsultation für die Bebauung der 50 Hektar des Renault-Geländes, bei der 1997 die Projekte von Jean-Pierre Buffi, Paul Chemetov und Bruno Fortier ausgezeichnet werden.
- 1998 Das überarbeitete Projekt aus dem Wettbewerb von Bruno Fortier wird zum Gewinner erklärt.
- 2000 Der Geschäftsmann François Pinault involviert sich in den Entwicklungsprozess mit



Abb. 21: Projekt MVRDV

dem Vorhaben der Errichtung seiner Stiftung für moderne Kunst auf 3,2 Hektar der Inselfläche. Er ruft 2001 einen Einladungswettbewerb aus an dem unter anderem Manuelle Gautrand, Dominique Perrault, Steven Holl, Rem Koolhaas, MVRDV und Tadao Ando teilnehmen.

- 2001 Ende Oktober 2001 wird Tadao Ando zum Gewinner des Wettbewerbs erklärt.
- 2001 Das Trapez am Nordufer der Seine soll wie die Insel auf der Grundlage eines von der Stadt in Auftrag gegebenen Gesamtkonzepts durch den Projektentwickler Jean-Louis Subileau, den Grünplaner Michel Desvigne und den Städteplaner François Grether zu einem gemischt genutzten Stadtquartier neu strukturiert und bebaut werden. Nach einem offenen, von der Stadt organisierten Entwurfskolloquium mit sechs Teilnehmern wurde Ende 2001 für das Trapez das Konzept von Patrick Chavanne und Jacques Ferrier ausgewählt. Sie nennen ihr neues Stadtquartier mit Büros, Wohnungen, Restaurants und Geschäften eine „Ville-Parc“ mit breiten grünen Bändern, die an einer „Terrasse“ entlang der Seine enden.
- 2005 Einmal mehr scheitert das Projekt wegen dem Verwaltungsstatus und politischer Unstimmigkeiten.
Als das Pinault-Projekt auf der Insel Ile Seguin verworfen wird, schlägt das hohe Wellen. Beinahe wird das Prestigeprojekt um die Insel Ile Seguin infrage gestellt. Pinault entscheidet sich für den Palazzo Grassi in Venedig [\[5\]](#)
- 2011 Jean Nouvel bekommt den Auftrag für die Neugestaltung der "Île Seguin" und wird das Bebauungsprojekt koordinieren, das die Insel bis 2018 zu einer futuristischen Kunst- und Ökostadt machen soll. [\[6\]](#) [\[art-magazin.de 2015\]](#)
SCI R4, ist die durchführenden Organisation des Großprojekts R4 ^[Bauherr], für dessen Architektur Jean Nouvel beauftragt wurde, nimmt eine Schlüsselrolle ein und erfüllt die kulturelle Berufung der Ile Seguin, ganz wie es den öffentlichen Behörden vorschwebte.
Es ist das erste privatwirtschaftliche Kulturprojekt, das auf der Ile Seguin entsteht.
- 2014 Einsprüche gegen die Baugenehmigung werden zurückgezogen
2015 Aufnahme der Bauarbeiten
2018 vorgesehenen Eröffnung
[\[7\]](http://www.r4-ileseguin.com/de/2107/mikrostadt-der-k-nstler/das-projekt/) <http://www.r4-ileseguin.com/de/2107/mikrostadt-der-k-nstler/das-projekt/> ; 28.05.2013 17:53

1_7_Stadtgestalterische Aspekte 2001 5 Richtlinien für die Insel Ile Seguin

Mit Rücksicht auf die Lage der Insel im Mäander des Flusslaufs, auf die Kraft ihres Bildes in der Öffentlichkeit und auf die Geschichte des Orts ist es nicht denkbar, die architektonische Form der Insel radikal aufzulösen, um den Platz für ein neues Projekt zu schaffen.

Von der Planungsgruppe G3A unter der Leitung von François Grether und der Mitarbeit von Nicolas Trentesaux wurden folgende 5 Richtlinien vorgeschlagen.

Der Sockel

Das Höhenniveau des Sockels soll für die Neuprojektierung beibehalten werden. Die Bezugsebene der Insel bleibt dabei bestehen.

Die Uferpromenade

Eine um die gesamte Insel herumführende Promenade am Wasser soll den Bezug zur Seine schaffen. Für die Öffentlichkeit stellt die Promenade den Zugang zum Ufer dar. Weiters dient die Promenade dem Service und Instandhaltung und als Verkehrsfläche für Einsatzfahrzeuge. Treppen, Rampen und Terrassen bilden die Verbindung zum Sockelniveau.



Abb. 22: Präsentation Renault



Abb. 23: Studie G3A

Die Neuinterpretation der Fassade

Die bestehende, 2400m lange umschließende Mauerfassade prägt das Erscheinungsbild der Insel. Bei der Neugestaltung soll dieses wesentliche Merkmal des Ortes neuinterpretiert und erhalten bleiben. Die Neugestaltung der Fassade soll an das Fassadenband der Werksinsel von Renault erinnern.

Die Blickbeziehungen

Die Kontinuität und Geschlossenheit der Fassade soll durch gezielte Unterbrechungen Aus- und Einblicke in die umgebende Landschaft schaffen und somit den Bezug zur Umgebung herstellen.

Der Innenraum

In der Mitte der Insel soll ein öffentlicher Platz der Begegnung und Kommunikation gestaltet werden.

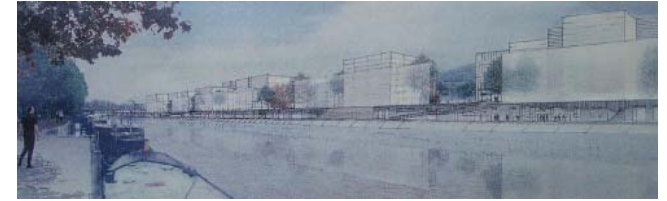


Abb. 24: Studie G3A



Abb. 25: Studie G3A



Abb. 26: Studie G3A

1_8 2011: ein Masterplan gelangt auf der Ile Seguin zur Realisierung.

Es ist das Entwicklungsprojekt der Ile Seguin, das unter der Leitung der SAEM Val-de-Seine Aménagement entsteht. (Entwicklungsgesellschaft der Ile Seguin).

Projektkoordinator ist der Architekt Jean Nouvel.

Es ist ein städtebauliches Großprojekt mit einer Fläche von mehr als 70 ha, wovon 12 ha auf die Ile Seguin entfallen.

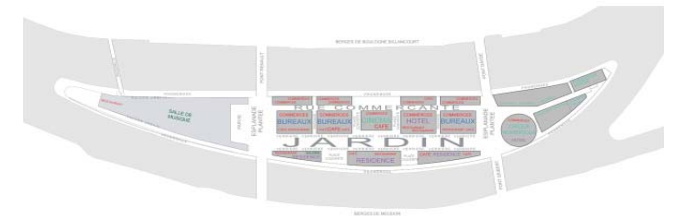


Abb. 27:
Szenario Quartierdurchmischung ausgerichtet auf R4



Hier soll ein neuer Stadtteil entstehen – eine «**Mikrostadt**».

Abb. 28: Quartierdurchmischung ausgerichtet auf R4

eine «**Mikrostadt**» mit **durchmischtem urbanem Angebot** (Büros, Geschäfte und öffentliche Plätze), **kombiniert mit hochstehenden kulturellen Einrichtungen.**

So soll trotz des ehrgeizigen künstlerischen Programms kein kultureller Elfenbeinturm entstehen. Vorgesehen sind eine Kunststiftung, eine Ausstellungshalle, Privatgalerien, zahlreiche Ateliers und Residenzen für Künstler, Konzertsäle für klassische Musik und Musicals sowie ein Multiplexkino und ein Zentrum für digitale Kunst.

Die **Umgebungsqualität** und **städtische Qualität**, die **architektonische Diversität** und die **künstlerisch-kulturelle Dimension** sind die **Leitmotive.**

<[8] <http://www.r4-ileseguin.com/de/2121/ile-seguin-paris/masterplan/> ; [2013.05.28; 17:25]

Ein "spektakulärer" Garten, vom Landschaftsarchitekten **Michel Devignes** entworfen, soll das Zentrum der Insel bilden. Diesen wird man dank eines mobilen Glasdachs in ein Treibhaus umwandeln können. <[9] <http://www.art-magazin.de/architektur/20546.html> ; [09.09.2013 19:39]



Abb. 29: Seine Ufer als Begegnungszone



Abb. 30: Zentrale Gartenanlage



Abb. 31: Zentrale Gartenanlage

Das Projekt „R4“ von Jean Nouvel auf der Inself Spitze Seine-aufwärts und auf der Inself Spitze flussabwärts, das Musikzentrum nach Entwürfen von Shigeru Ban.

Jean Nouvel's Bestreben ist es, ein modernes und lebendiges Quartier zu schaffen, «in dem die Architektur der Gebäude und die Qualität des öffentlichen Raumes zur kulturellen Dimension der Insel beitragen».

angrenzend an R4 besteht abwärts der Seine das Ziel im Rahmen der Erweiterung von R4 ein Programm zu entwickeln, um in Zusammenarbeit mit Hochschulen Lehrtätigkeiten sowie Unterkünfte anbieten zu können, die den Künstlern und Künstlerinnen viel Raum bieten. Die Kunst wird zu einem grundlegenden Bestandteil der Identität des Ortes.

<[10] <http://www.r4-ileseguin.com/de/2143/ile-seguin-paris/r4-und-die-entwicklung-der-inselspitze/>

Matthieu Poitevin vom Architektenbüro ARM arbeitete seit Jahren an der Gestaltung der künftigen Ile Seguin. Sein Entwurf wurde 2004 ausgewählt und dann aufgrund einer Kursänderung in der Bebauungspolitik aufgegeben.

Matthieu Poitevin gehört jetzt er zu dem Team, das mit Jean Nouvel arbeitet.

Sein **Konzept ist eine Kunstgalerie unter freiem Himmel:** „Wir möchten eine Promenade errichten, die ansteigend über die ganze Insel verläuft und auf der man allmählich Kunstwerke und Installationen entdecken kann.“ Dies entspreche dem Geist der französischen Hauptstadt: „Eine Stadt im Anstieg, in der man sich unaufhörlich nach oben bewegt.“ Auf dem Dach der Insel soll eine zweite Stadt gebaut werden. Von der obersten Ebene wird ein eindrucksvoller Ausblick auf die Pariser Monumente möglich sein.

Ein Laboratorium für die Neugestaltung der Stadt Paris

<[11] <http://www.art-magazin.de/architektur/20546.html> ; [09.09.2013; 19:39]

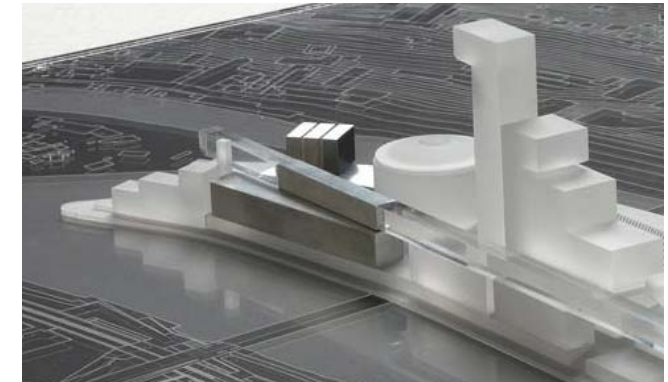


Abb. 32: Projekt 'R4', Jean Nouvel auf der Inself Spitze flussaufwärts.

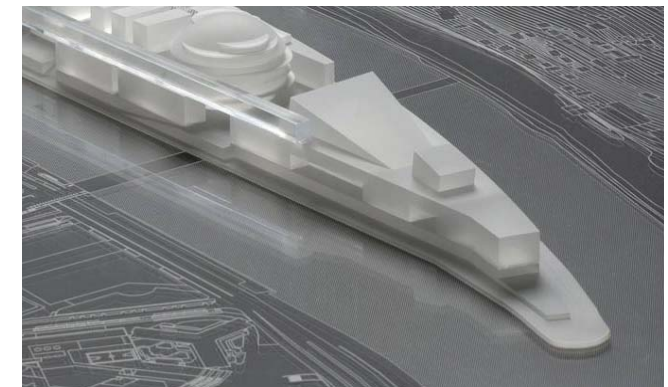


Abb. 33: Das Musikzentrum von Shigeru Ban auf der Inself Spitze flussabwärts.

1_9_R4 Microstadt der Künstler, Das Projekt

[12]> Auszug aus: <http://www.r4-ileseguin.com/de/2107/mikrostadt-der-k-nstler/das-projekt/> 13.05.28

Das Zentrum für bildende und visuelle Kunst **R4 ist das Kernstück** des kulturellen und städtebaulichen Projekts auf der Ile Seguin (Boulogne-Billancourt, Paris).

R4 soll als Projekt in neuer Form, an ein und demselben Ort die verschiedenen Akteure der Kunstwelt in ihrer ganzen Unterschiedlichkeit und Komplementarität zusammenbringen. Auf Pionierbasis entsteht ein förderlicher Rahmen für die Vermischung verschiedenster Kunstrichtungen und die Erschaffung völlig neuartiger Werke. Dabei treten Akteure wie Kunstschaffende, Galeristen, Sammler, Amateure sowie kulturelle Institutionen, Logistiker und Kuratoren gemeinsam auf, um eine «lebendige künstlerische Gemeinschaft» zu schaffen.

Das Projekt umfasst Ausstellungsräume und Galerien, Ateliers für Künstler und Kunsthandwerker, Verkaufsräume, einige davon für die Öffentlichkeit zugänglich; des Weiteren ergänzen digitale Plattformen und modulierbare Bühnen das Projekt. Mit diesen funktionellen und polyvalenten Ausstellungsräumen soll auf die verschiedenartigen Bedürfnisse der Nutzer und des Publikums eingegangen werden.

R4, für dessen Architektur Jean Nouvel beauftragt wurde, nimmt eine Schlüsselrolle ein und erfüllt die kulturelle Berufung der Ile Seguin, ganz wie es den öffentlichen Behörden vorschwebte. Es ist das erste privatwirtschaftliche Kulturprojekt, das auf der Ile Seguin entsteht. Das Verkaufsversprechen wurde am 16. November 2011 von SCI R4, der durchführenden Organisation des Großprojekts, und der Stadtregierung von Boulogne-Billancourt unterzeichnet. Das Baugesuch wurde im März 2013 eingereicht und einige Monate später, im Juli 2013, erteilt. Nachdem die Einsprüche gegen die Baugenehmigung im September 2014 zurückgezogen wurden, befindet sich das Projekt nun in der operativen Phase. Diese wird 2015 mit der Aufnahme der Bauarbeiten ihren Fortgang nehmen und mit der für 2018 vorgesehenen Eröffnung abschließen. <[Auszug Ende]

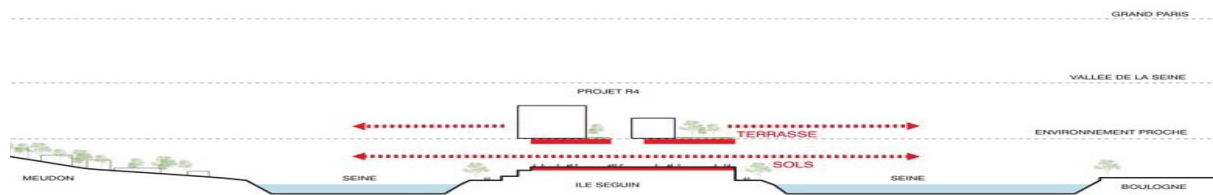


Abb. 37: Studie zum Projekt 'R4', Jean Nouvel betreffend Achsen, Transparenz, öffentlichem Raum

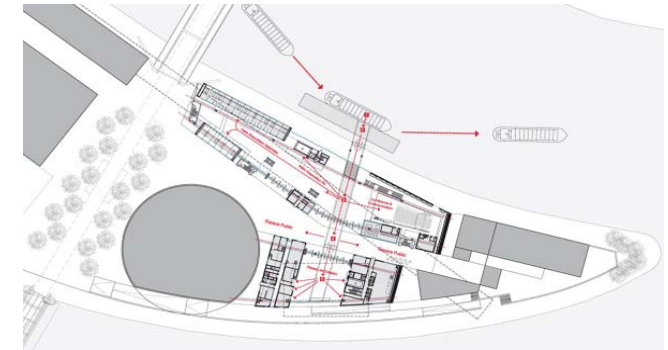


Abb. 34: Lageplan des Projekts 'R4' Jean Nouvel



Abb. 35: Westansicht des Projekts 'R4', Jean Nouvel



Abb. 36: Modell des 'R4', Oktober 2012, © Daniel Runacher

URBAN STAGE "tanzquartier ile seguin"

- 2_1_Funktion
- 2_2_Aufgabe
- 2_3_Raumprogramm

Programm

Abb. 38: Performance im MQ 2013

2_1_Funktion

URBAN STAGE stellt hier von der Typologie einen hybriden Nutzungstyp dar. Eine symbiotische Mischnutzung aus Tanzquartier, Durchwegung, Freiräumen und Kommerz auf der neuen Kulturinsel Ile Seguin, Das Thema Boulevard wird in die Vertikale transferiert und erweitert den Stadtraum auf die Dachlandschaft der Insel. `URBAN STAGE` als ein durchlässiges Hybrid, als Ort der Begegnung, Kommunikation und niederschwelligem Kulturangebot; im Spannungsfeld von innen und außen, halböffentlich u. öffentlich.

2_2_Aufgabe

Ziel von URBAN STAGE ist es, an den bestehenden Masterplan mit den Visionen von R4 anzuknüpfen.

Sowohl den städtebaulichen Visionen der "Insel der Künste" Rechnung tragend, als auch als eine bereichernde Funktion in Form eines Tanzquartiers.

Unmittelbar angrenzend an das Kunstbiotop R4 am Südostende der Insel nutzt URBAN STAGE seine Lage verkehrstechnisch als **Brückenkopf** [13]>

In seiner Lage als Verkehrsknoten transferiert der Baukörper den Pariser **Boulevard** [14] in die Vertikale, erweitert den Stadtraum um die Durchwegung nach oben und führt den Besucher über die gesamte Dachlandschaft der Insel mit Blick weit über die gesamte Insel und die Monumente von Paris.

Entlang dieses vertikalen Verkehrsknotens entstehen Freiräume mit vielfältigen Blickbeziehungen, aber auch kommerzielle Einrichtungen. URBAN STAGE soll eine Bereicherung der Einzelfunktionen von R4 und dem aktuellen Visionen des Masterplans sein und ebenso von dieser Umgebung profitieren.

Auch stellt URBAN STAGE eine Ergänzung im südlichen Großraum Paris zum staatlichen CND dar, das nördliche Pendant eines Tanzzentrums mit Tanzstudios.

[13]>

Definition: Brückenkopf milit.: zB. über einem Fluß gelegenes Territorium. Mit der Zielsetzung Raum für Nachschub zu schaffen und sich von dort weiter auszubreiten.

[14]>

Definition: Wortherkunft Boulevard milit. (Bollwerk).meist ringförmige geführte Straßen entlang ehemaliger Stadtmauern. Unter Ludwig XIV wurde die Stadtmauern abgerissen und anstatt dessen Straßen gebaut.

2_3_Raumprogramm

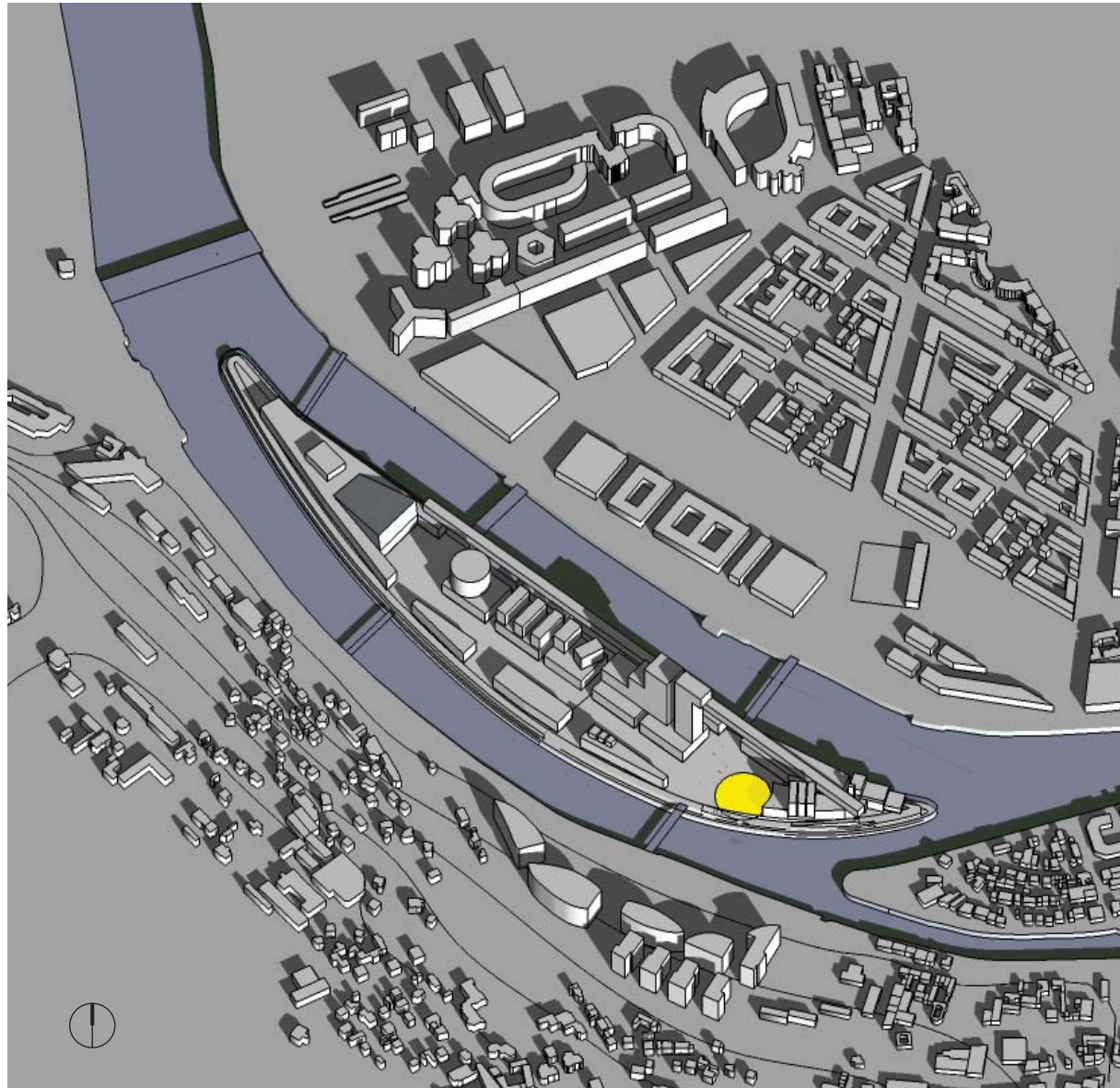
Der Baukörper soll folgende Einrichtungen beherbergen:

1. Eine Bühne für Tanzaufführungen mittlerer Größe (250-300 Personen)
2. Eine Freiluftbühne
3. Studios/ Probebühnen/ Räume für Workshops
4. Räumlichkeiten für "Artists in Residence" die den Künstlern für ein Jahr zur Verfügung stehen.
5. Mediathek/Videothek für Recherchearbeiten.
6. Administrationsräume/ Büros für die Direktion bzw. Verwaltung
7. Werkstättenräume und Lager
8. für halböffentliche /öffentliche Räume entsprechende Konsumzonen und konsumzwangfreie Zonen "leisure pleasure"
9. Gastronomie und kommerzielle Einrichtungen entlang des vertikalen Knotens (Plug ons)
10. Shop/Ticketverkauf

URBAN STAGE "tanzquartier ile seguin"

- 3_Standortbedingungen
- 3_1_Der Bauplatz
- 3_2_Verkehr

Standort



3_1_Der Bauplatz

Als Bauplatz dient die vom Südost-Ende der Insel gesehene Parzelle unmittelbar angrenzend an das Zentrum für bildende und visuelle Kunst R4, dem Kernstück des kulturellen und städtebaulichen Projekts auf der Ile Seguin.

Unmittelbar an der Brücke zum Südufer der Seine nach Meudon nimmt dieser Bauplatz als auch die Stellung eines Brückenkopfes ein. Die Parzelle ist durch den Masterplan als Solitär formuliert und nimmt in etwa einen Durchmesser von 60m in Anspruch. Das Innenplateau der Insel befindet sich etwa 9m über dem Wasserspiegel der Seine. Umschlossen wird die Insel von Uferpromenaden die etwa 3m oder 6m über der Seine liegen

3_2_Verkehr

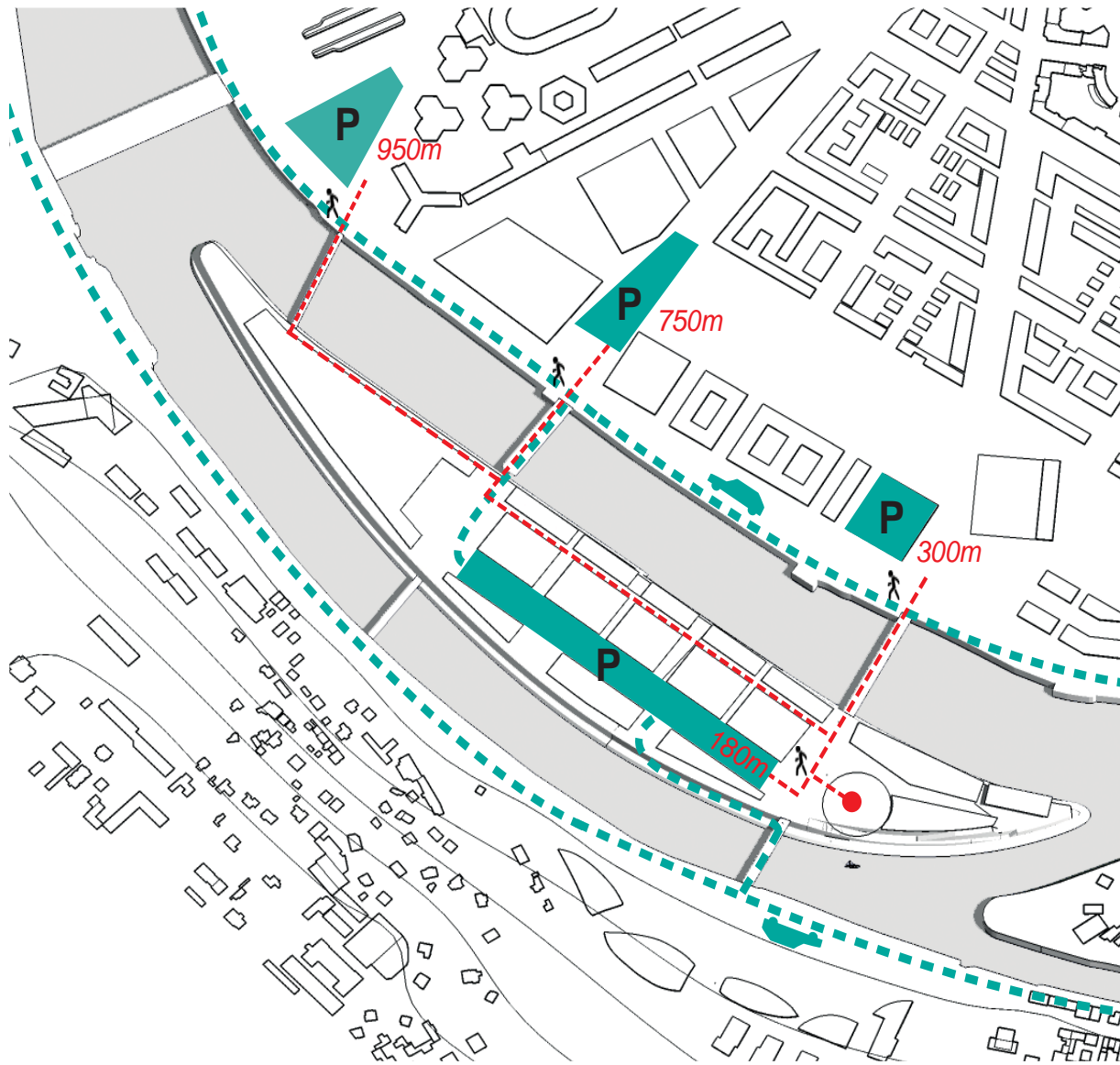
Öffentlicher Verkehr

Die Ile Seguin ist mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar:
Die **Linie 9 der Metro**,
die **Linie T2 der Straßenbahn** sowie
die **Transilien-Station (Vorortzüge)**
liegen in nur wenigen Minuten
Gehdistanz.

Die Insel ist seit 2013 auch mit
öffentlichen Booten zu erreichen.
Dazu werden eigens drei Anlegestellen
(am linken, am rechten Flussufer und
an der Inself Spitze flussabwärts) erstellt.
Dies verbessert die Erreichbarkeit und
gewährleistet den Anschluss an die
übrigen Verkehrsmittel.
Zudem liegt eine Station der ersten
automatischen Metro des Großraums
Paris, welche die gesamte Peripherie und
die Flughäfen bedient, in unmittelbarer
Nähe der Insel, und für genügend Park-
plätze in unmittelbarer Umgebung der
Insel ist ebenfalls gesorgt.



Abb. 40: Öffentlicher Verkehr [15]



Individual Verkehr

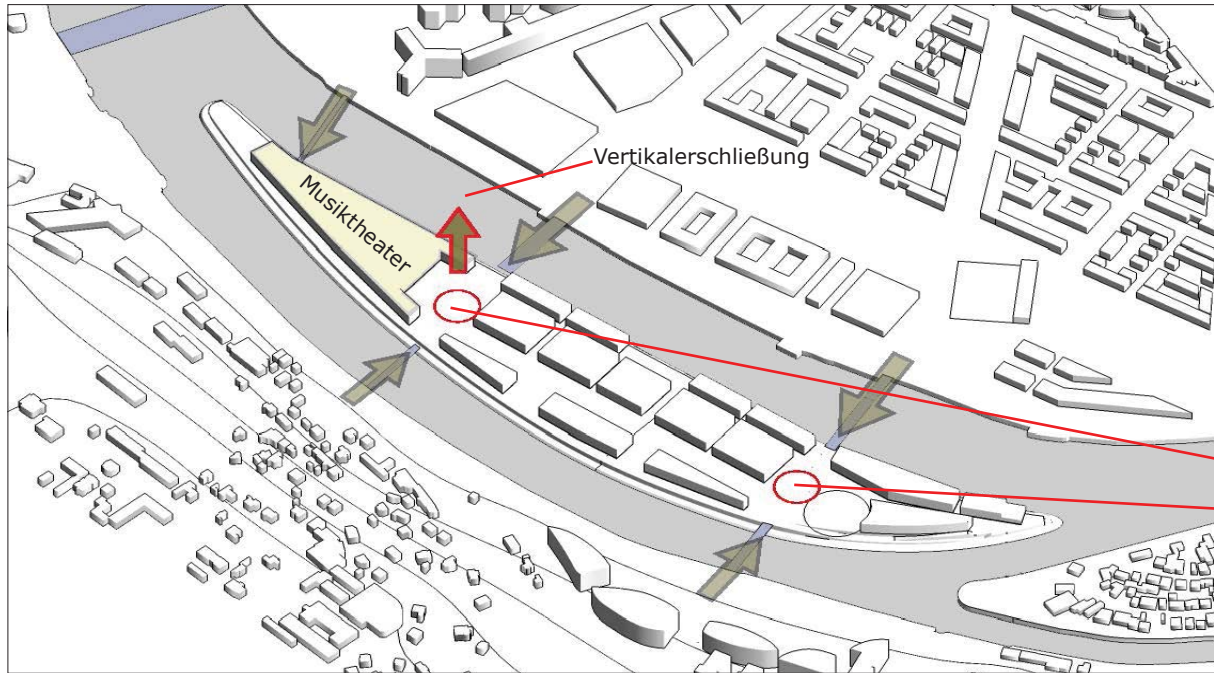
Für den PKW Verkehr sind im Umkreis des Projekts "Urban Space" mehrere Parkhäuser vorgesehen.

So betragen die Gehdistanzen zwischen dem Projekt "Urban Space" und den Parkflächen 2 min (180m); 4 min (350m); 9 min (700m); 14 min (950m) [16]

- PKW
- Fußgänger

Hauptverkehrsachsen des PKW-Verkehrs entlang der Seine

Abb. 41: Parkräume und die fußläufigen Verbindungen Im Umkreis von "Urban Space"



Durch die Erschließung der Insel über Brücken ergeben sich auf der Insel **Knotenpunkte**, von wo aus sich die Besucherströme verteilen.

Am flußabwärts gelegenen Inselbereich mit dem **Musiktheater** (*Shigeru Ban*) ist durch bauliche Gegebenheiten eine vertikale Erweiterung der Erschließung auf die begrünten Dachflächen gegeben.

Verkehrsknotenpunkte

Abb. 41: Vertikalerschließung zur begrünten Dachebene durch das Musiktheater von Shigeru Ban



Abb. 42: Musiktheater Shigeru Ban vertikale Erschließung



Abb. 43: Musiktheater Shigeru Ban begrünte Dachebene



Abb. 44: Musiktheater Shigeru Ban begrünte Dachebene

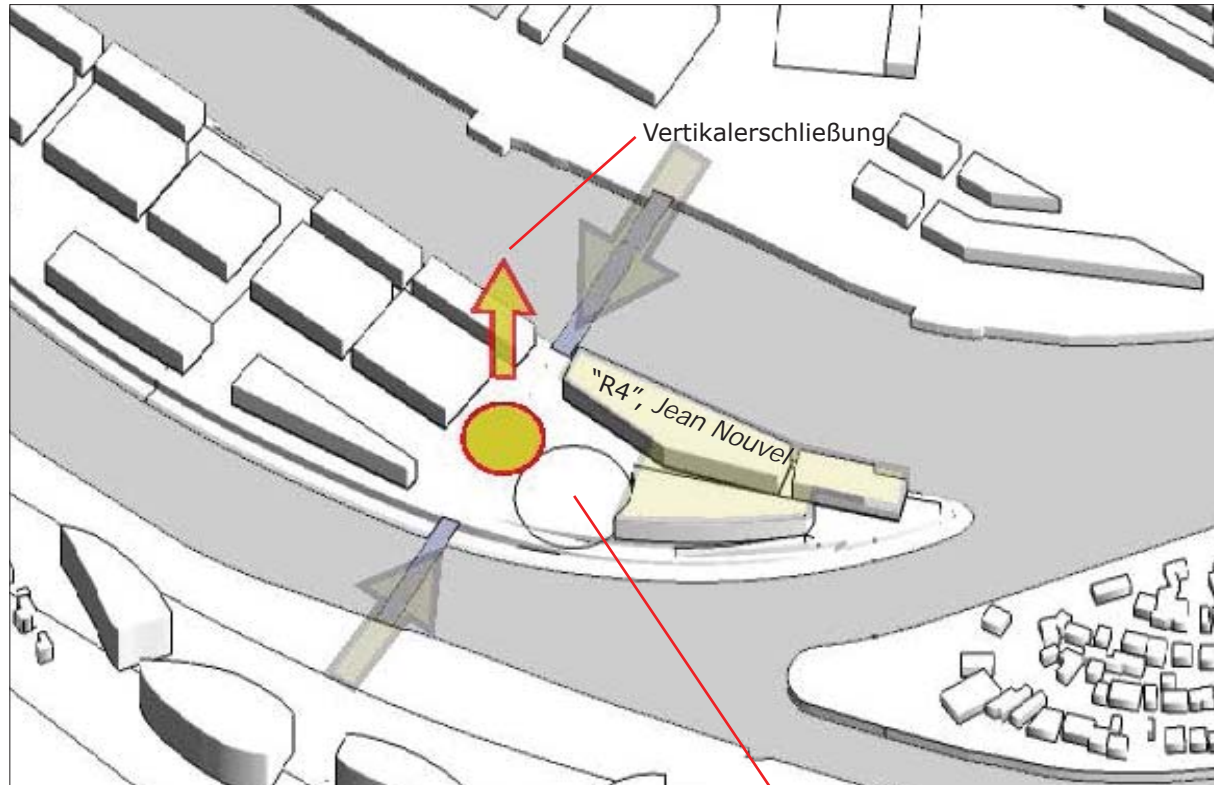


Abb. 45: vertikale Erschließung im Bereich "R4" und "URBAN STAGE"

"URBAN STAGE"

Am flussaufwärts gelegenen Inselbereich angrenzend an das Projekt "R4", (Jean Nouvel) wird im Bereich dieses "Knotenpunkts" die Erschließung um die Vertikale erweitert, um auch in diesem Bereich der Insel eine Erreichbarkeit der Dachflächen zu erlangen.

Die Funktion der vertikalen Erschließung übernimmt das Projekt "URBAN STAGE", das in unmittelbarer Nähe zu diesem Verkehrsknoten liegt.

"URBAN STAGE" wird hierfür um die Funktion eines "vertikalen Boulevards" erweitert.

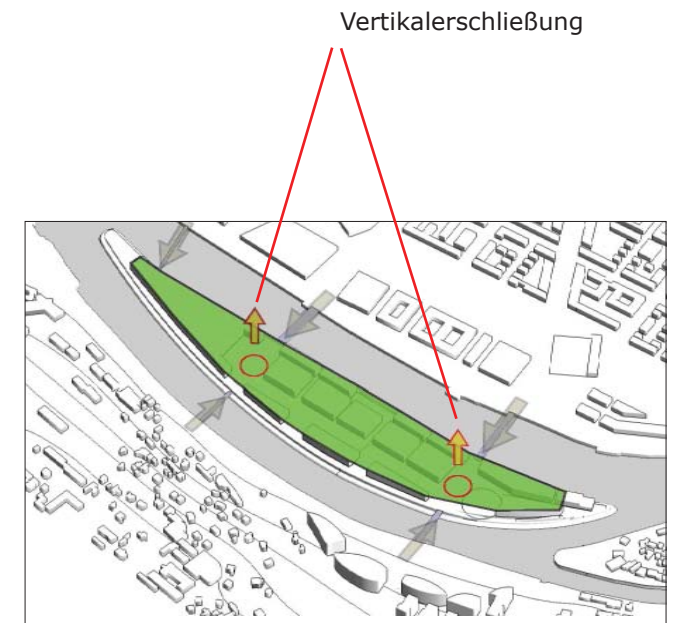


Abb. 46: begehbare Dachterrassebene

URBAN STAGE "tanzquartier ile seguin"

- 4_1_Entwurfsprozesse/ Studien
- 4_2_Idee
- 4_3_Projekt

Idee

4_1_Studien zum Projekt "URBAN STAGE"

4_1_1 Tanz als Transformation/ Bewegung formuliert Raum

Um den Entwurfsvorgang des Tanzquartiers zu objektivieren und den neuen Ort Ile Seguin mit dem der Geist von Paris in Geschichte, Architektur und Kultur zu verbinden, soll ein Architekturgenerator geschaffen werden, in dem nachfolgende Aspekte als Dateninput Eingang finden.

Die "Essenz von Paris" und die Geschichte des Tanzes wird quasi destilliert und an den neuen Ort transformiert werden.

Der Dateninput aus Geschichte Kultur Architektur wird so an der Ile Seguin in die Gegenwart transferiert, objektiviert und neu interpretiert.

Der Neue Ort steht so in Beziehung mit seiner Umgebung.

Der Tanz als Gefühlsausdruck und Bewegungsvorgang ist dabei ein Hauptthema und soll in die Architektur transportiert werden. In der weiteren Auseinandersetzung mit der Theorie des Tanzes erlangen Raum und Zeit als Komponenten des Bewegungsablaufs beim Tanzen immer mehr Bedeutung.

- Mit der Zeit wird im Bewegungsablauf Raum gebildet.
- Bewegung wird als Raum-Zeit-Phänomen betrachtet.
- Die Zeit wird als Komponente der 4. Dimension in den Raum integriert.



Abb. 47: Performance "IN OPTIMO CITY"
(two woman caught between action/ inaction)

4_1_2 Dancefloor

Der ursprüngliche Bauplatz wurde im Rahmen einer Diplomarbeit an der ich beteiligt war, geschaffen. [Siehe S.5] Der Masterplan Jean Nouvels existiert zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Um das Areal (insgesamt 70 ha, wovon alleine 12 ha auf die Ile Seguin entfallen als Gruppenarbeit in kurzer Zeit bearbeitbar zu machen, beschränkt man sich auf einen kleinen Teil (4ha) der Insel im Bereich der östlich flußaufwärts gelegenen Inselfspitze.

Grundidee ist es, die Grundstücksfläche in eine Drehung des Baukörpers zu transferieren, und so ein Tanzquartier zu schaffen, daß die Bewegungsenergie des Tanzes nach außen hin zeigen will. Die Grundfläche dreht sich um die eigene Achse und definiert im Baukörper eine gefrorene Bewegung. Bewegung und Zeit definieren so Raum. Der Baukörper will so einerseits seine exponierte aber auch auf den Inselfspitz isolierte Lage über das Ufer der Seine tragen. Die Idee der begehbaren Dachflächen existiert bereits.

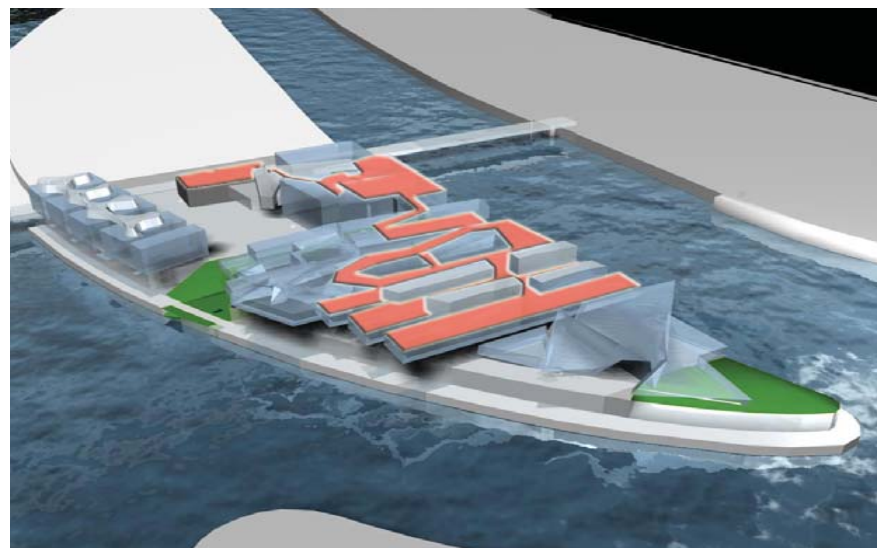


Abb. 49: Modellfoto Dancefloor

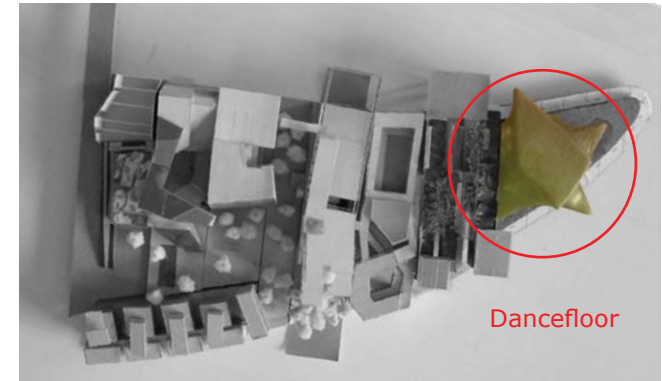


Abb. 48: Modellfoto

FRAGEN „form follows function“
 Raumprogramm Industriedenkmal Renault schleifen ?
 Industriedenkmal **Renault schleifen ?**
 ist Städtebau auf einen kleinen Teil einer Insel isoliert legitim ? FRAGEN
Reicht das Volumen für das Raumprogramm ?
 FRAGEN **Städtebau** isoliert legitim ?
 „function follows form“ **Industriedenkmal**
 Volumen für das Raumprogramm ?
 Industriedenkmal Renault schleifen ?
 „form follows function“ „function follows

Fragestellungen

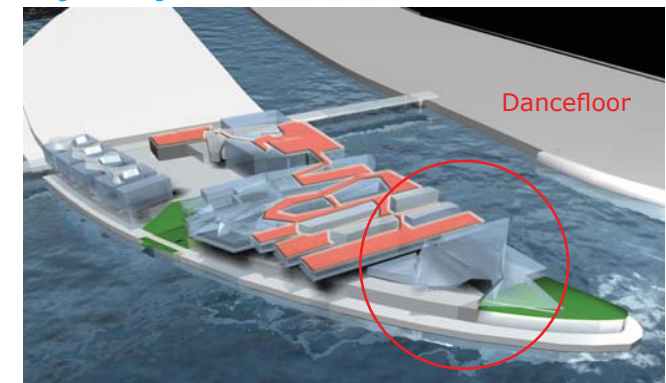


Abb. 50: Begehbare Dachlandschaft

4_1_3 Theater unterm Park

Um Grünraumqualität am Inselspitz zu schaffen werden Überlegungen angestellt, das für das Theater benötigte Volumina unterirdisch anzuordnen, da eine natürliche Belichtung für das Theater nicht erforderlich ist. Ein Aushub des kontaminierten Materials aus der Vergangenheit des Industriegeländes ist ohnehin erforderlich. Über dem Theater wird ein Freiraum für die Pariser Bevölkerung geschaffen.

FRAGEN Raumprogramm
 Reicht das Volumen für das Raumprogramm?
 Städtebau isoliert legitim ?

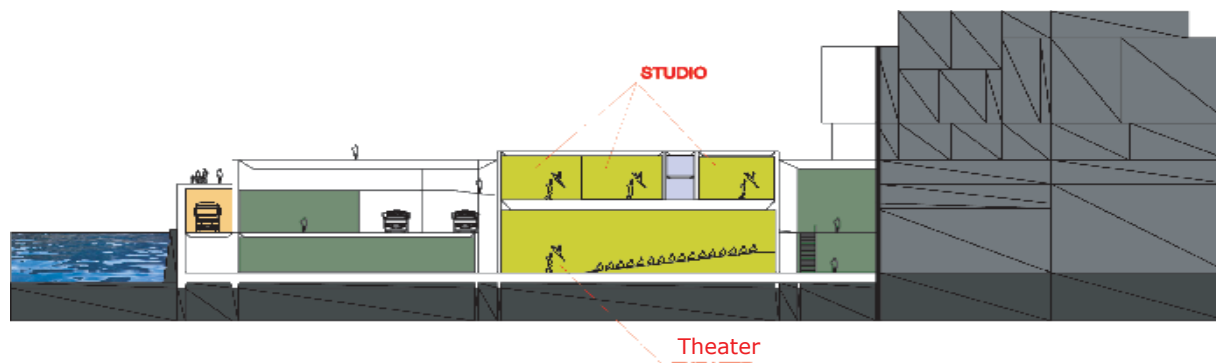


Abb. XX53 Längsschnitt

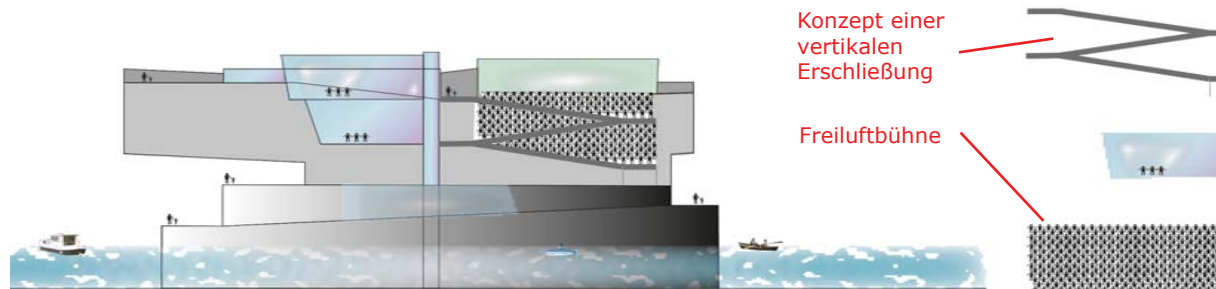


Abb. XX54 Ansicht vom Inselspitz



Abb. 51: Funktionsschema Freiraum über dem Theater

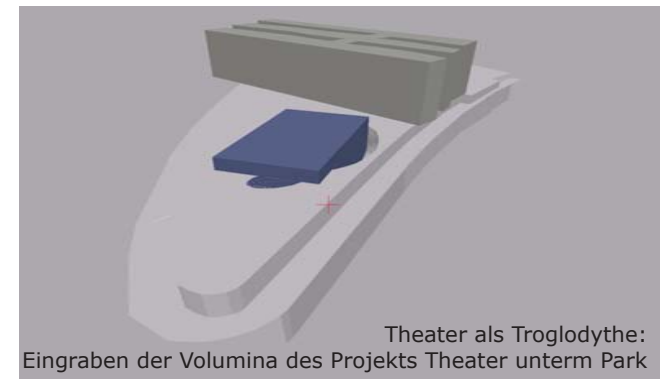


Abb. 52:

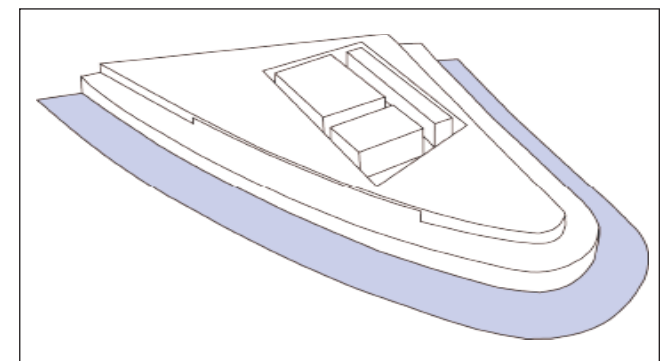


Abb. 55: Theater unterm Park

4_1_4 Theater Datenwolke

Um den Entwurfsvorgang des Tanzquartiers zu objektivieren und den neuen Bauplatz auf der Ile Seguin mit dem der Geist von Paris in Geschichte, Architektur und Kultur zu verbinden, soll ein Architekturgenerator geschaffen werden, in dem nachfolgende Aspekte als Dateninput Eingang finden.

Der Dateninput-Die Aspekte: Identitäten mit hohem Symbolgehalt f. Paris:

Tanz; Ludwig den XIV; Versaille; Höfischer Absolutismus; Boulevards; Haussmann und der Städtebau; Die Ile Seguin liegt auf halbem Weg vom Zentrum Paris zum Schloß Versaille.

Die "Essenz von Paris" und die Geschichte des Tanzes werden quasi destilliert und an den neuen Bauplatz transformiert. Der Dateninput aus Geschichte Kultur Architektur wird so an der Ile Seguin in die Gegenwart transferiert, objektiviert und neu interpretiert und wird nun Bestandteil von "URBAN STAGE".

Der Tanz

Der Tanz hat in Paris eine lange Tradition die auf Ludwig den XIV zurückgeht (Sonnentanz; daher der Sonnenkönig). <[15] http://www.diplomatie.gouv.fr/label_france/53/de/11.html ; [11.07.2004; 6:33]

Der höfische Absolutismus am Hof Ludwigs des XIV

Am Hof Ludwigs des XIV in Versaille spricht man dem höfischen Absolutismus seine größte Ausprägungsform zu. Der Ausdruck der absoluten Herrschaft des höfischen Absolutismus spiegelt sich neben der Architektur im Schloss Versailles mit seiner geometrischen Anlage auch im Willen über die Herrschaft der Natur wieder (weitläufige axial u. geometrisch ausgerichtete Parkanlagen). Dieser Umgang findet sich wieder bei den späteren städtebaulichen Maßnahmen Hausmanns <[16] <https://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbaugeschichte> ; 2015.09.22 12:06

Haussmann und der Städtebau

Die Umgestaltung von Paris durch den Präfekten von Paris, Baron Georges-Eugène Haussmann, zwischen 1853-1870 gehört zu den größten städtebaulichen Umbaumaßnahmen der Welt. Diese prägen auch heute noch das Pariser Stadtbild sehr stark. Dazu gehören die großen Plätze, von denen die Boulevards sternförmig in die umliegenden Stadtbezirke ausstrahlen.

Um die Umgestaltung von Paris nach den Wünschen von Napoleon III. durchführen zu können, zerstörte Haussmann einen großen Teil von Alt-Paris.

<[17] <http://members.fortunecity.com/reisenge/PARIS/haussmann/haussmann/paris.htm> 2010.05.07; 15:41

Haussmann folgte den "herkömmlichen Prinzipien französischer Stadtplanung, wie sie von Heinrich IV. festgelegt und von Ludwig XIV. weiterentwickelt worden waren.

<[18] <https://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbaugeschichte> 2015.09.22 12:06

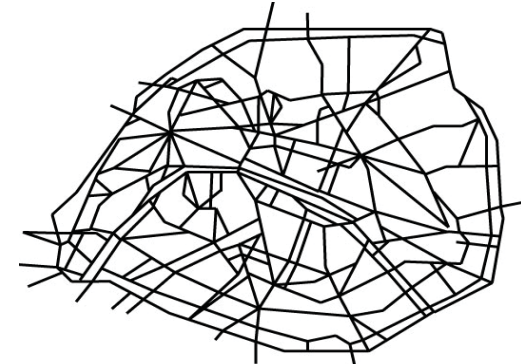


Abb. 56 Strukturplan Paris Kern

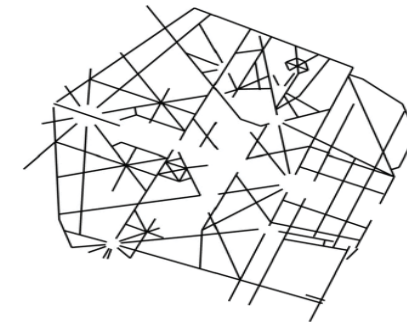


Abb. 57 Strukturplan/ Achsen/ Schloß Versaille

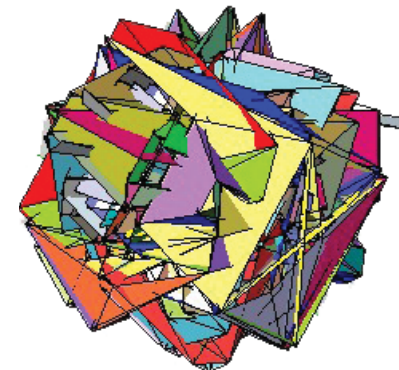


Abb. 58 Generator Datenwolke

Der Generator/Funktion

- Bewegung wird als Zeit-Raum Phänomen betrachtet.
- Die gewählten Strukturen werden zu einem dreidimensionalen Raum geformt. Zeit als Komponente der 4. Dimension wird in den virtuellen Raum integriert indem durch Drehung einander gegenüberliegender gespiegelter Strukturen verschiedene Lagezustände gleichzeitig dargestellt werden.
(Die Gleichzeitigkeit von verschiedenen Lagezuständen entspricht dabei der Idee der Ergänzung des dreidimensionalen Raums durch die 4. Dimension).
- Zwischen den vorhandenen Strukturen werden nun Linien und Flächen aufgespannt.
- Diese Linien haben nun durch die verwendeten Strukturen ein reales Pendant im Stadtraum von Paris und stehen im Kontext zur Geschichte und zum Stadtraum. (zu einer Straße, einem Boulevard, zum Tanz dessen lange Tradition in Paris auf Ludwig den XIV. zurückgeht.)
- Durch Verschneiden der aufgespannten Flächen werden wiederum neue affine Strukturen im dreidimensionalen Raum geschaffen, welche die Zeit als Komponente implementiert haben und nun weitere Basis im Entwurfsprozess sind.

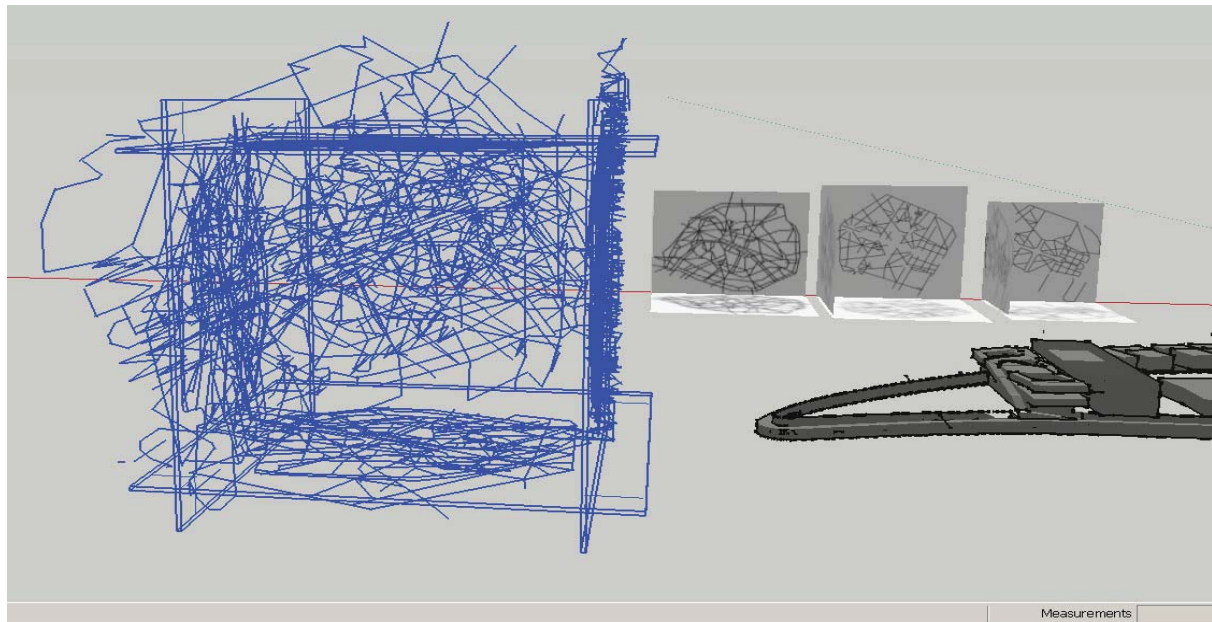


Abb. 61 Aus Strukturen aus dem Stadtraum werden dreidimensionale Räume generier



Abb. 59 Performed by Charlotte Vincent and TC Howard



Abb. 60 Generator Datenwolke



Abb. 63 Generator Datenwolke



Abb. 64 Generator Datenwolke 1

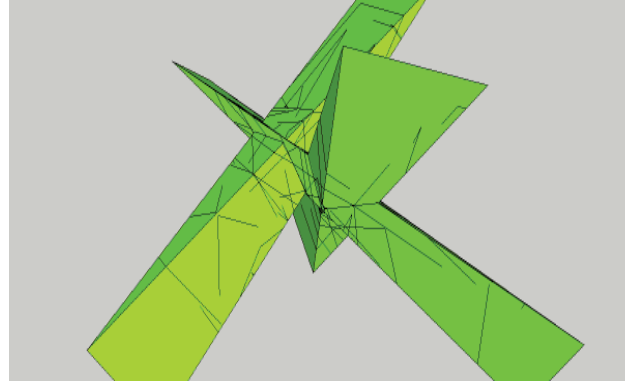


Abb. 65 Generator Datenwolke 4

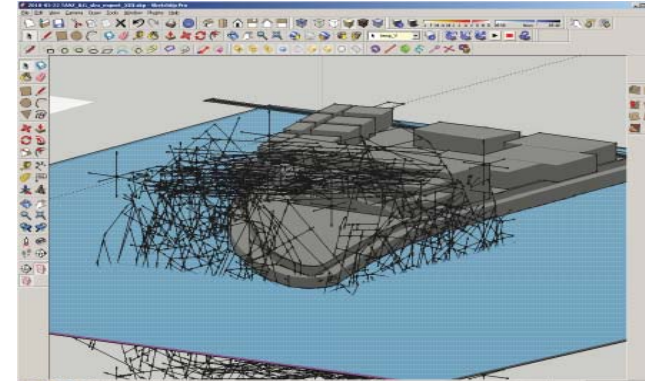


Abb. 66 Generator Datenwolke 7

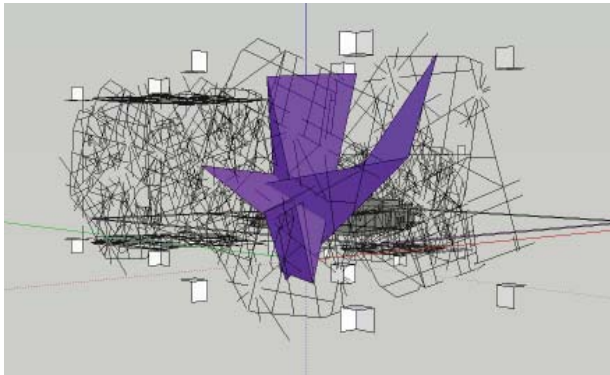


Abb. 67 Generator Datenwolke 2

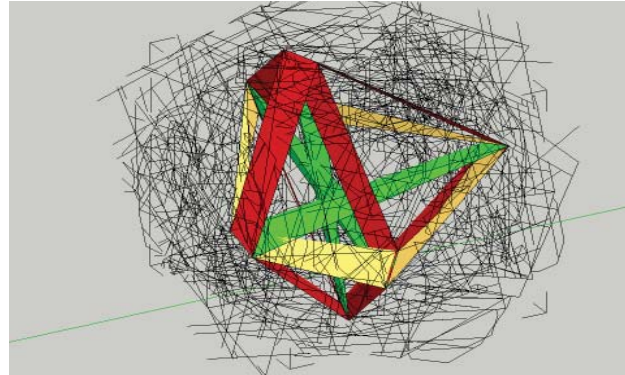


Abb. 68 Generator Datenwolke 5

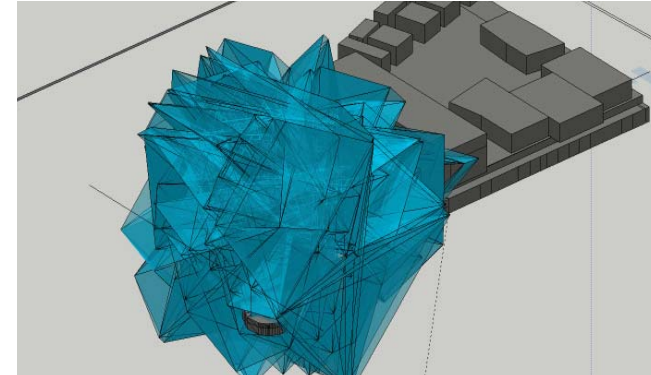


Abb. 69 Generator Datenwolke 8

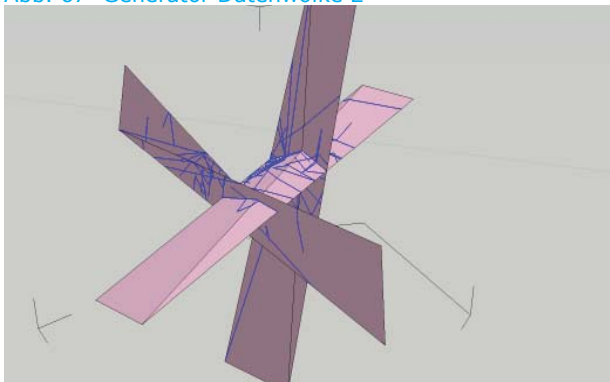


Abb. 70 Generator Datenwolke 3

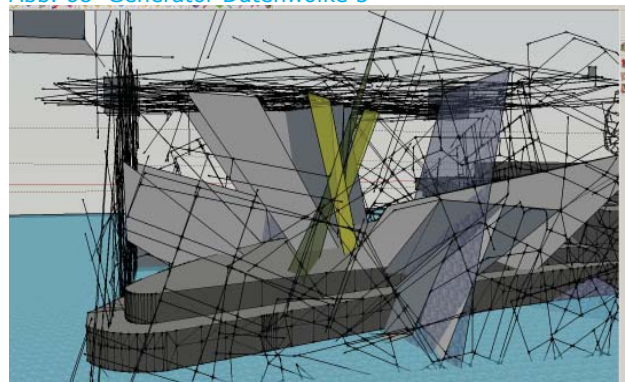


Abb. 71 Generator Datenwolke 6

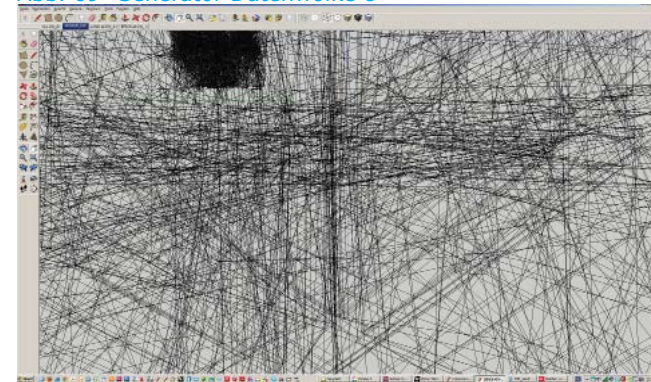


Abb. 72 Generator Datenwolke 9

4_1_5 Theater Silo

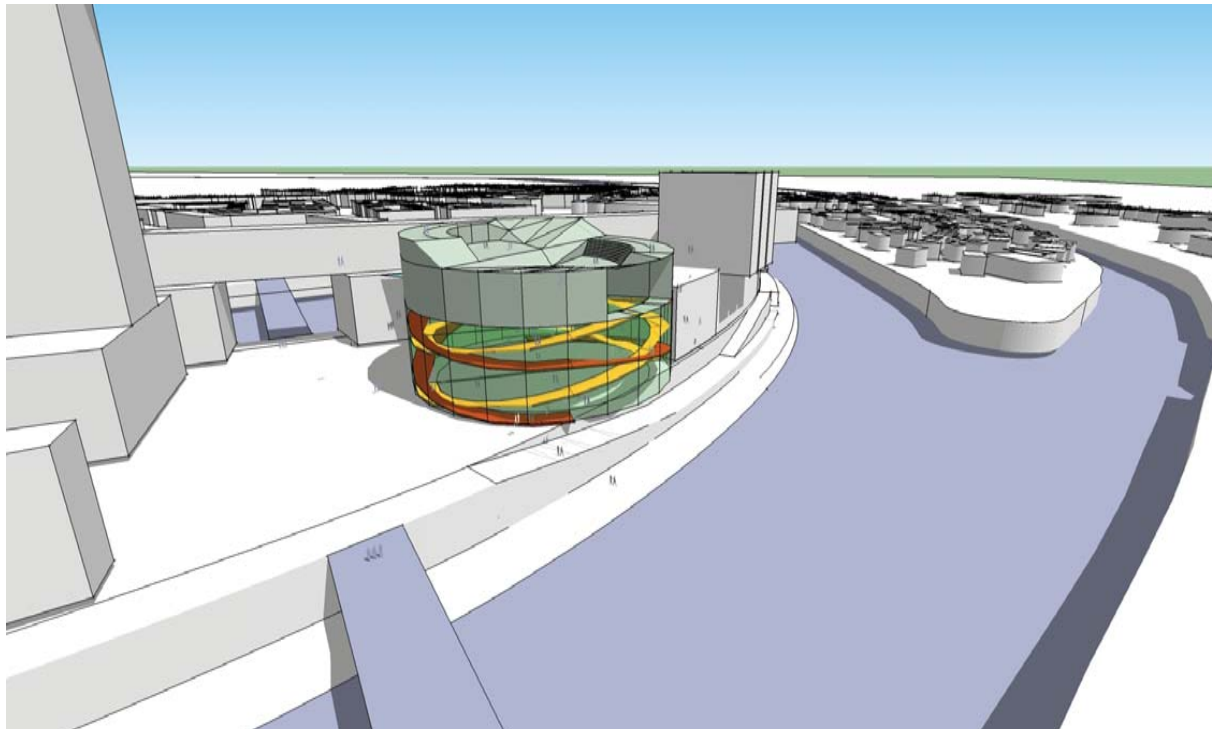


Abb. 73 Der „vertikale Boulevard“ wird kreisförmig in das Projekt „URBAN STAGE“ integriert

Im Jahr 1860 entschied in Paris eine Nomenklaturkommission, dass die Bezeichnung Boulevard ringförmig verlaufenden Straßen vorbehalten bleiben sollte:
Dazu entsteht eine Studie die diesem Umstand Rechnung trägt.

Der Baukörper wird im Grundriss kreisförmig formuliert, und der **„vertikale Boulevard“** wird in den Baukörper **„URBAN STAGE“** integriert.

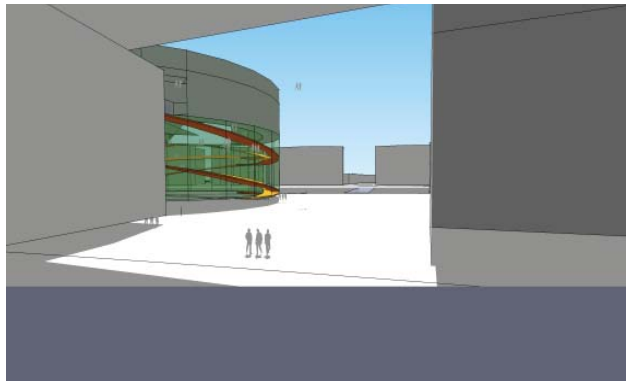
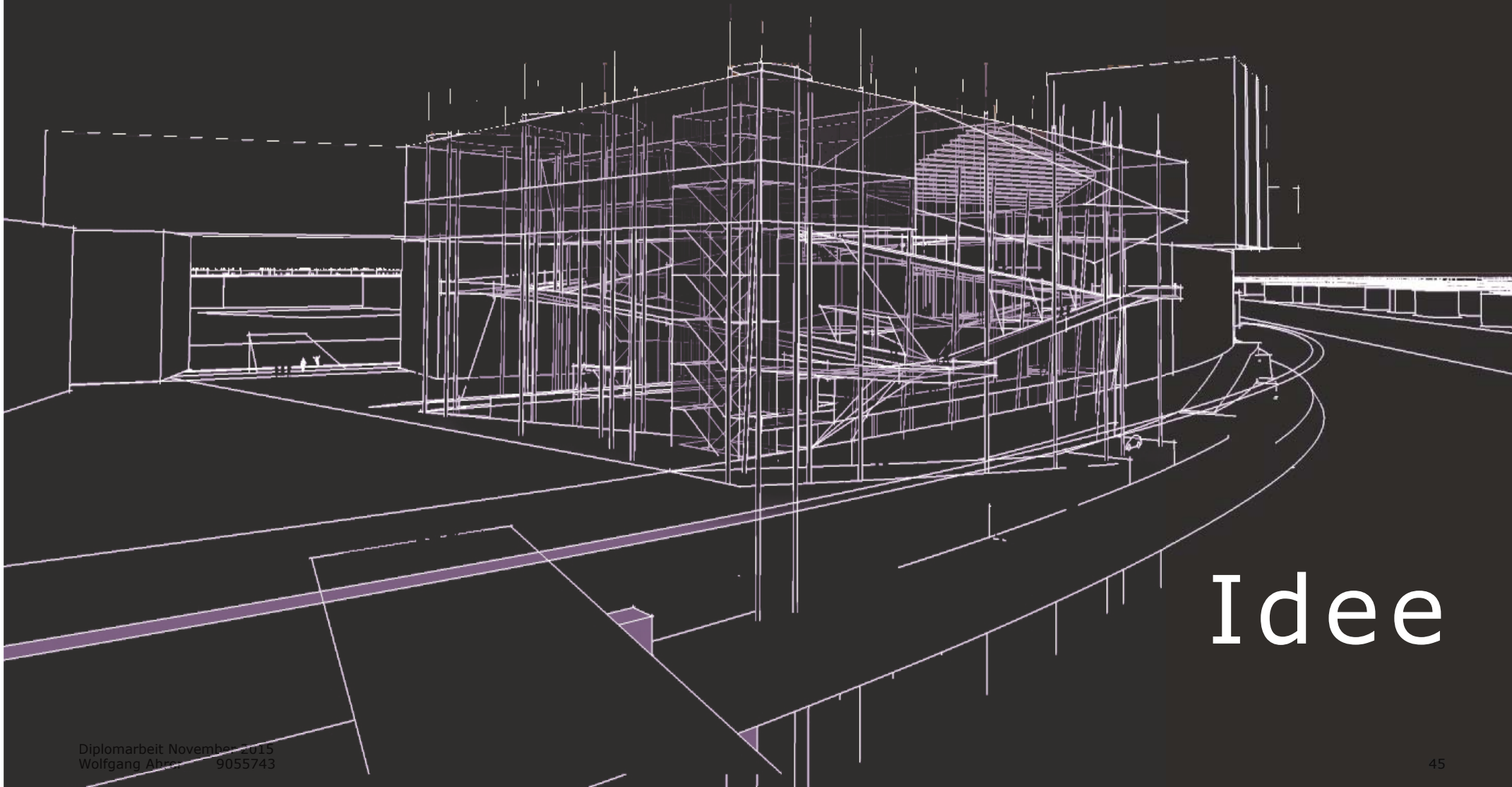


Abb. 74 Modellstudie Theatersilo



Abb. 75 Modellstudie Theatersilo

URBAN STAGE
"tanzquartier ile seguin"



Idee

4_2_Idee

4_2_1 Ein Pool von Gedanken und Überlegungen

Das Thema Tanz/ Bewegung/ Dynamik in den Gestaltungsvorgang miteinzubeziehen, ist von Beginn an wesentlicher Bestandteil der Überlegungen im Entwicklungsprozess. Der Raum definiert durch drei Dimensionen und der Versuch die Zeit als 4. Dimension visuell sichtbar zu machen.

Andere Variablen die sich im Laufe der Auseinandersetzung mit dem Thema herauskristallisieren und weitere Entscheidungen beeinflussen, seien hier vorab aufgelistet um atmosphärisch ein Gefühl zu vermitteln.

- Tanz als Gefühlsausdruck, Ausdruck von Bewegung, Freude, Freiheit. (Ludwig der XIV der Sonnenkönig, der Sonnentanz);
- Der Pariser Boulevard; Stadt der Achsen >> Verbindung mit der Geschichte (Absolutismus> Städtebau als Sinnbild der Macht; Ludwig der XIV;
- daran anschließend die städtebauliche Prägung durch Hausmann. (übertragene ambivalente Symbolik der Stadt der Achsen/ Geometrie und der Stadt des Tanzes auf den neuen Standort).
- Am neuen Standort verbunden mit der Geschichte u. Kultur; aber versöhnt mit Geschichte /Natur/ Kultur durch die Transformation.
- Skywalk, Freifläche, Bewegungsraum, Aussichtsraum, Erlebnisraum; Flanieren beim Theater; Der Weg als Inszenierung; ` chillen ` .
- Atmosphäre; Mehrwert; Identitätsstiftung; Attraktor >> Architektur nicht nur Dienstleistung; architektonische Verführung; Sichtbarmachung der Identität im Stadtraum; Sichtbarmachung nach aussen; offenes Konzept; Durchsichtigkeit; Transparenz nach aussen; Schnittstelle innen- aussen, Entgrenzung; Wechselwirkung von Innenraum- Aussenraum; interessante Ausblicke in die Umgebung; unverwechselbare Positionierung durch unverwechselbares Raumambiente
- Yokohama Port Terminal Freifläche begehbar; Paris Philharmonie begehbar; Oper Oslo begehbar; Rolex Learning Center als Leitbild für das Spiel mit innen aussen und die Hybridisierung der Sphären. [19] *architektur aktuell* 360 märz 2010 vorschau



Abb. 76: Yokohama Port Terminal



Abb. 77 SANAA: Rolex Learning Center



Abb. 78 Snohetta: Oper Oslo

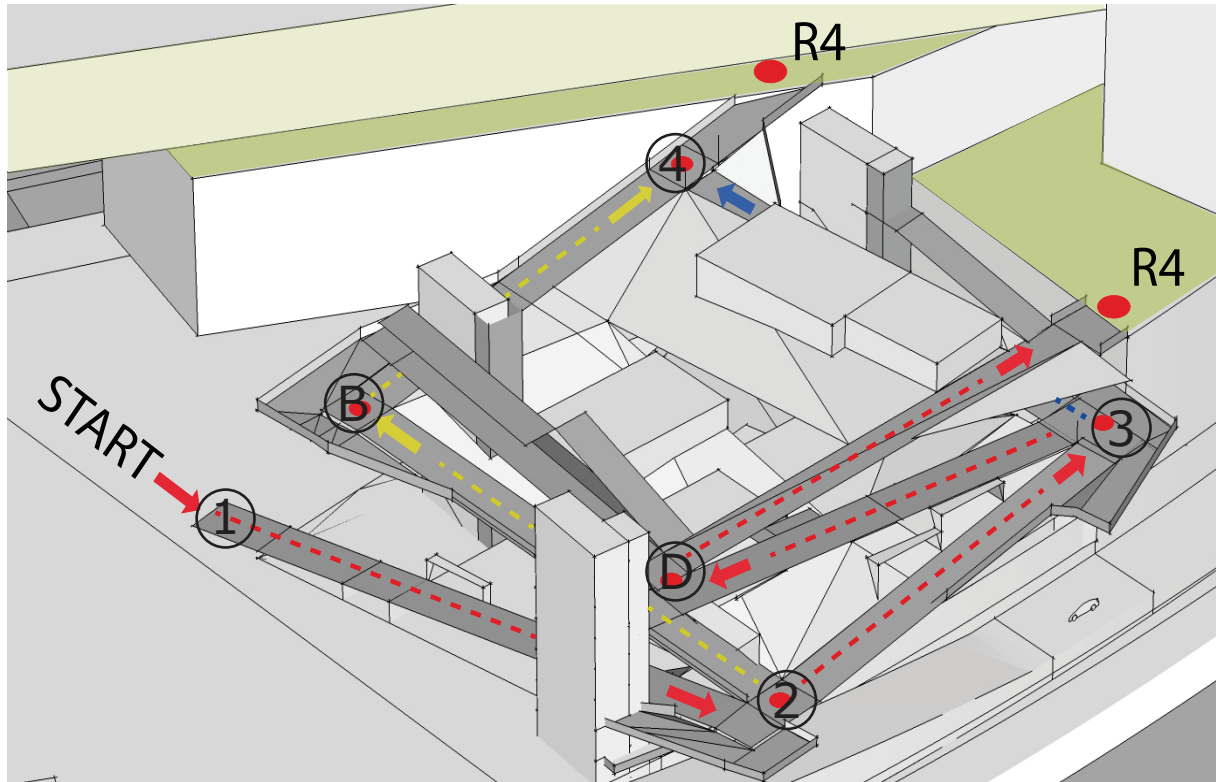


Abb. 79 Der „vertikale Boulevard“ im Projekt „URBAN STAGE“ integriert

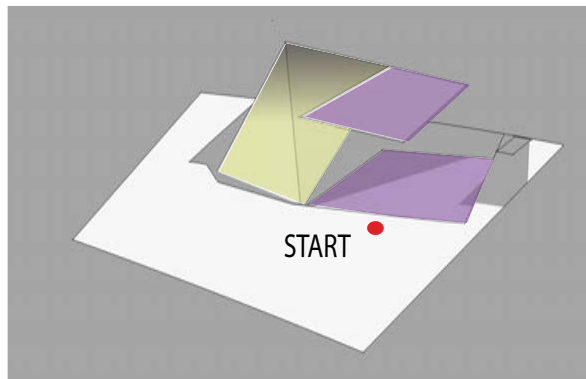


Abb. 80 Funktionsschema der Innenrampe

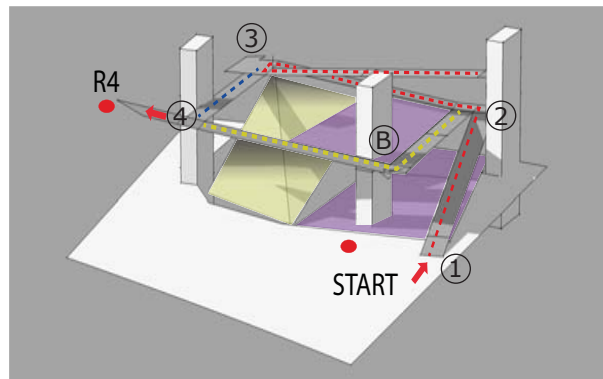


Abb. 81 Funktionsschema der Außenrampe

4_2_2 Die Rampe/ Der Boulevard

Der Boulevard, der in langer Tradition zur Geschichte von Paris steht, wird als Grundidee, in den Entwurfsprozess integriert und stellt deutliche Bezüge zum Stadtraum von Paris her. (sowohl im geschichtlichen, kulturellen als auch im architektonischen Kontext, wie im Kapitel 4_1_Studien erörtert).

Der Pariser Boulevard wird in die Vertikale transferiert und erweitert den Stadtraum um die Durchwegung nach oben sowie die Dachlandschaften.

Die Rampen innen korrespondieren mit den 'Außenrampen', die um 'URBAN STAGE' herum geführt werden.

Entlang dieses vertikalen Verkehrsknotens entstehen Freiräume mit vielfältigen Blickbeziehungen, aber auch kommerzielle Einrichtungen. So entsteht eine symbiotische Mischnutzung aus Tanzquartier, Durchwegung, Freiräumen und Kommerz auf der neuen Kulturinsel Ile Seguin, Paris.

Der typische Flaneur der Boulevards wurde um 1880 als 'boulevardier' bezeichnet.

[20] <https://de.wikipedia.org/wiki/Boulevard>; 2015.09 22; 12:06

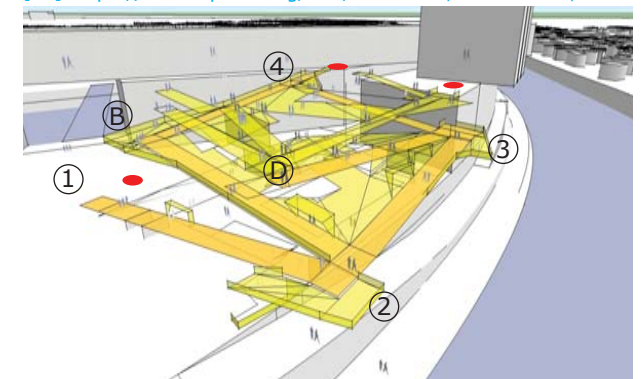


Abb. 82 Rampen der 'URBAN STAGE' innen u außen

4_3_Projekt

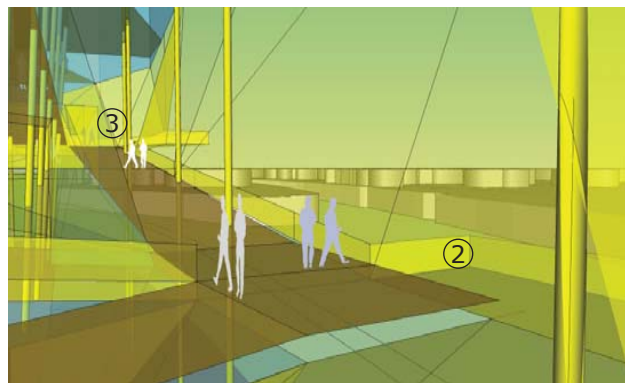
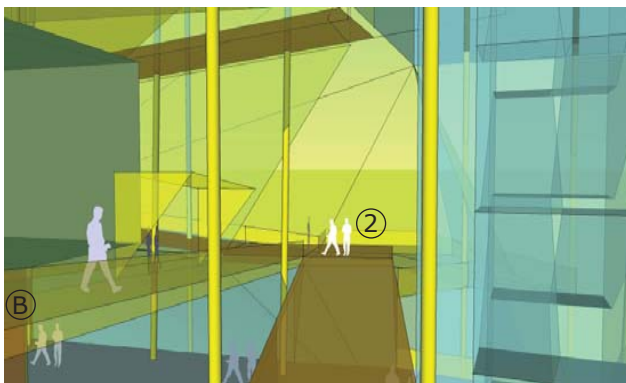
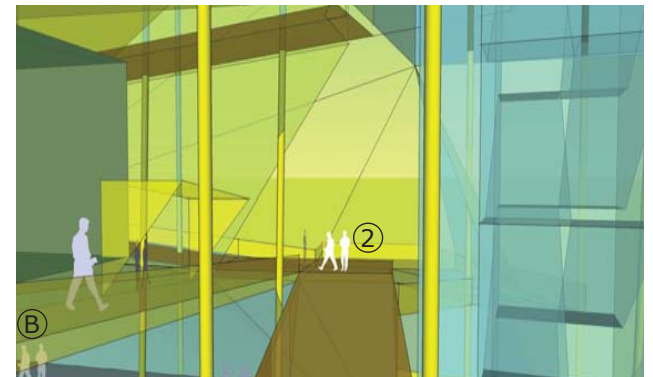
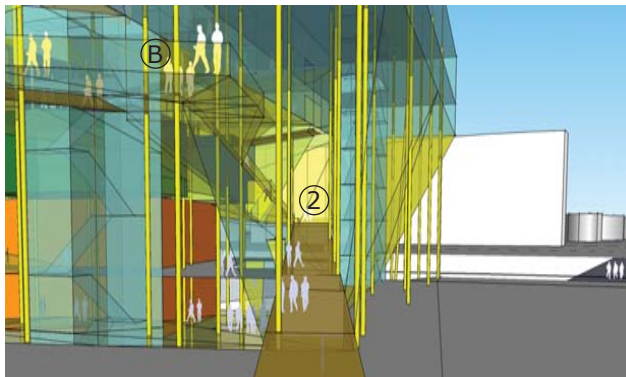
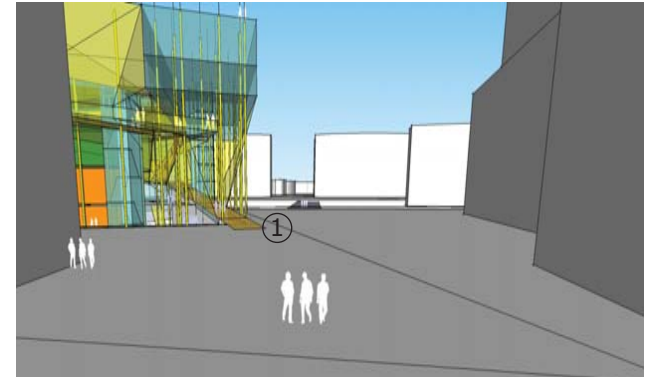
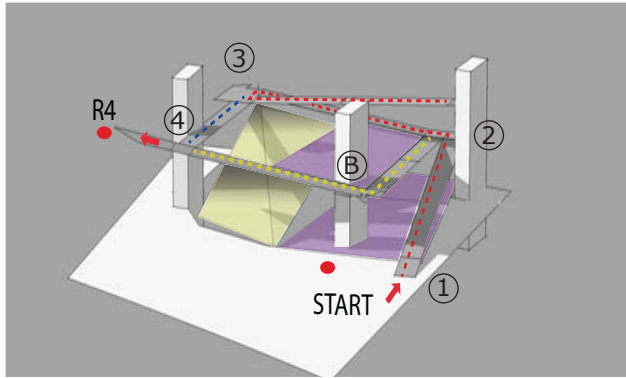


Abb. 83: Bilderfolge: vertikale **Wegführung** von 'URBAN STAGE' am Außenboulevard über Punkte **1;2;3;4** in Richtung Projekt R4 Teil1

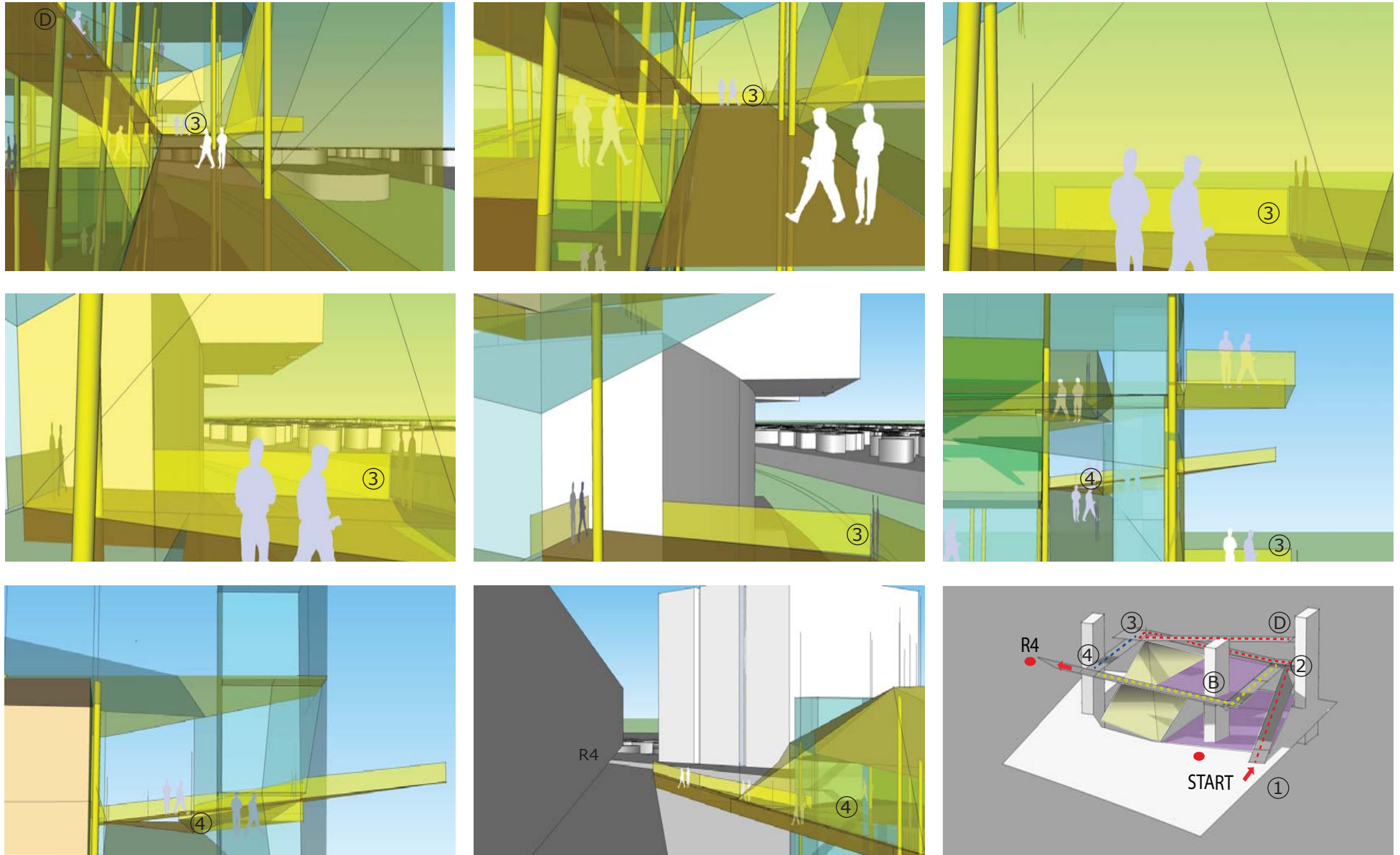


Abb. 84: Bilderfolge: vertikale **Wegführung** von 'URBAN STAGE' am 'Außenboulevard' über Punkte **1;2;3;4** in Richtung Projekt R4 Teil2

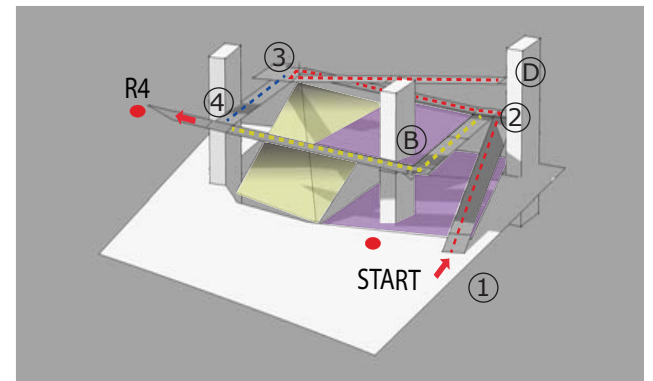
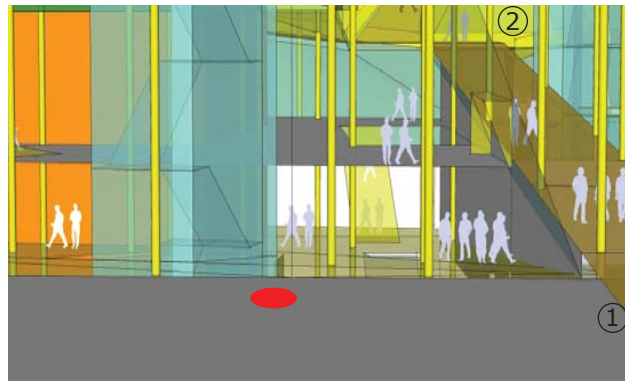
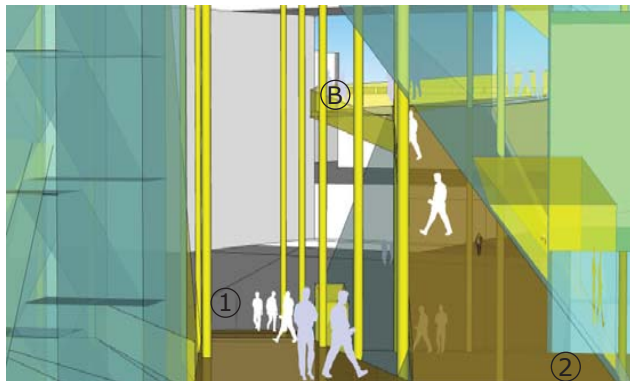
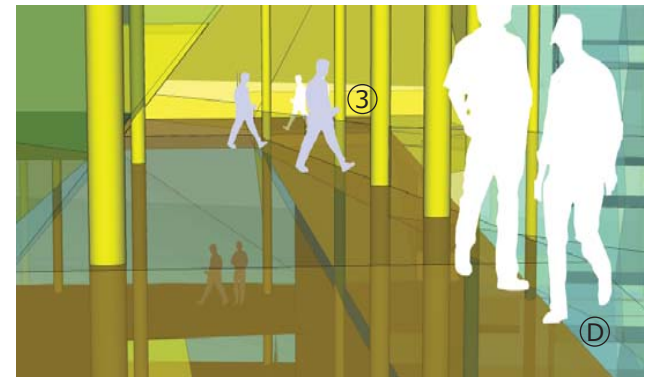
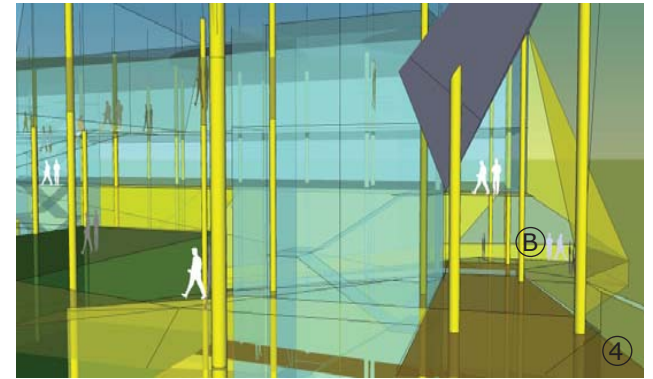


Abb. 85: Bilderreihe; diverse vertikale **Wegführungen** von 'URBAN STAGE' am 'Außenboulevard'

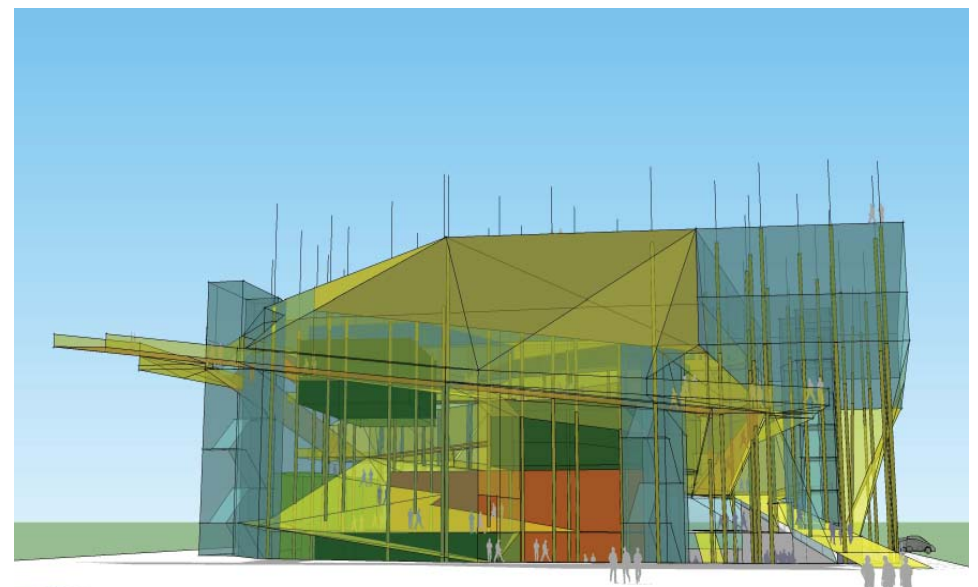
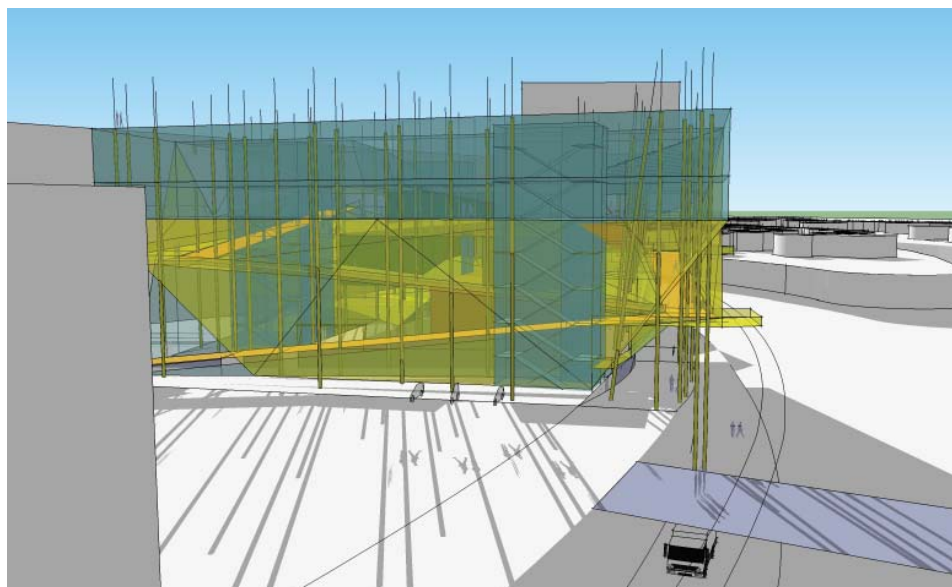
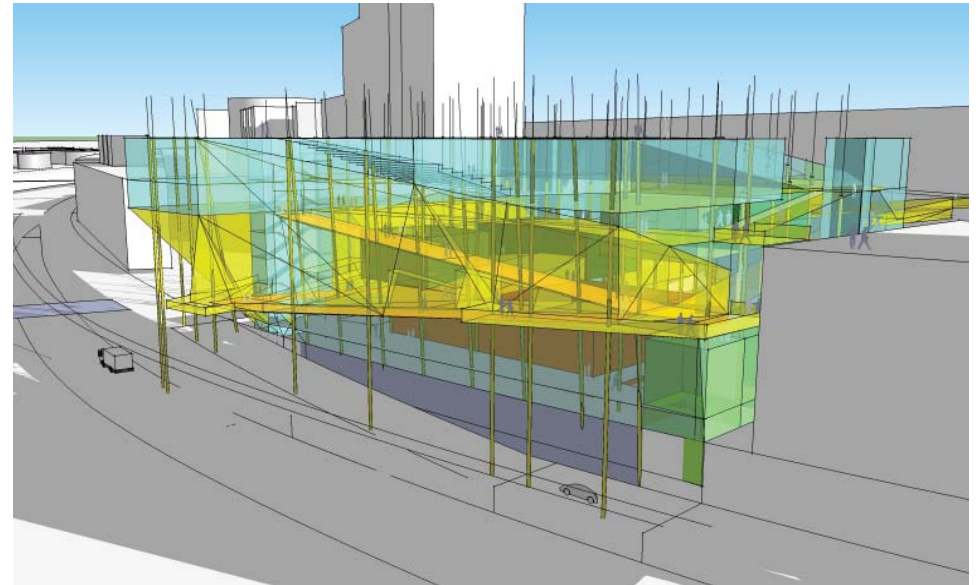
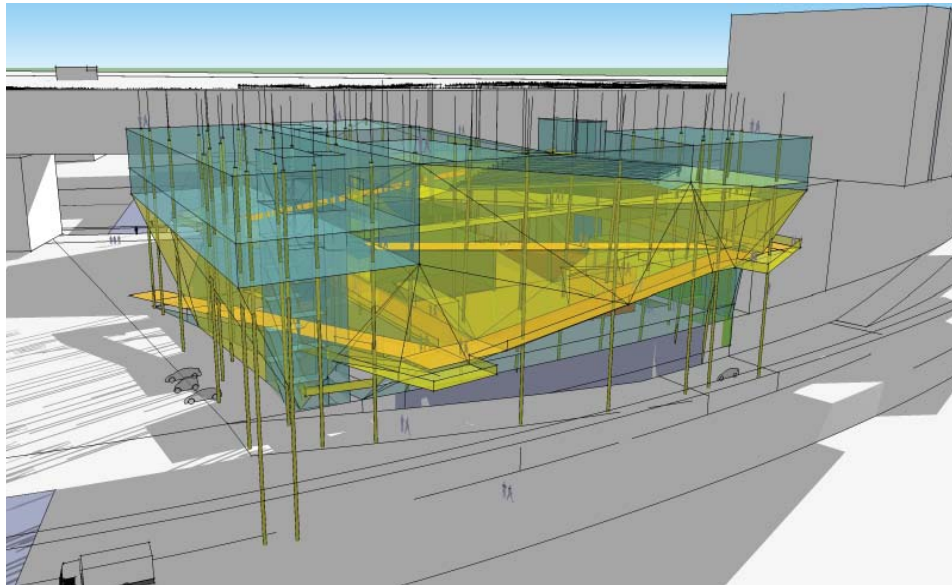
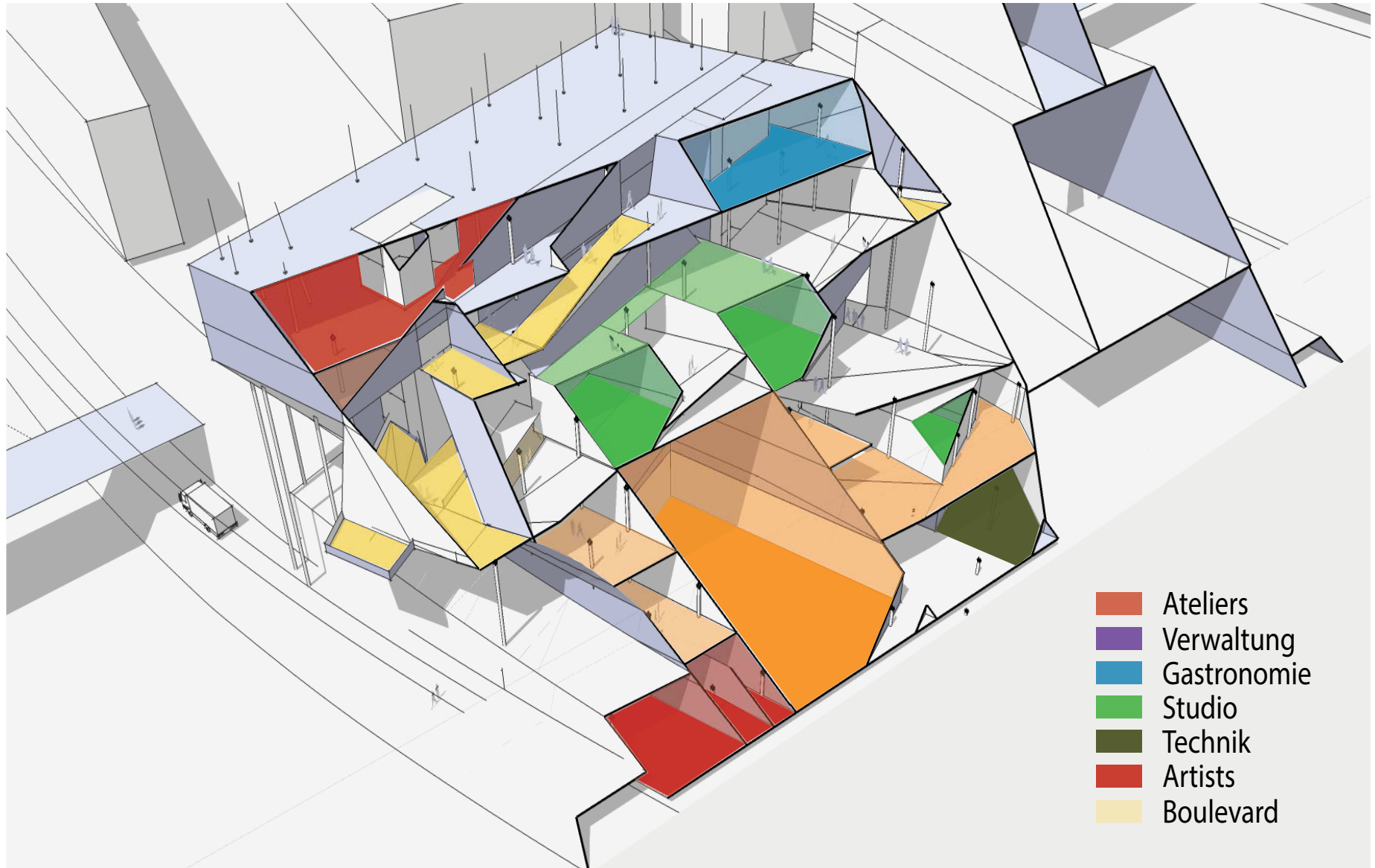
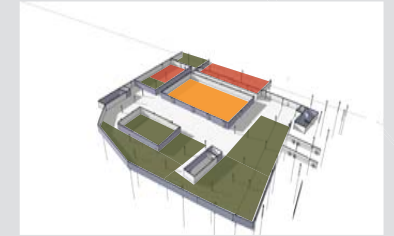
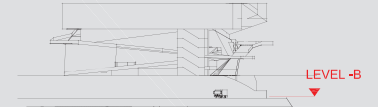


Abb. 86: Außenperspektiven

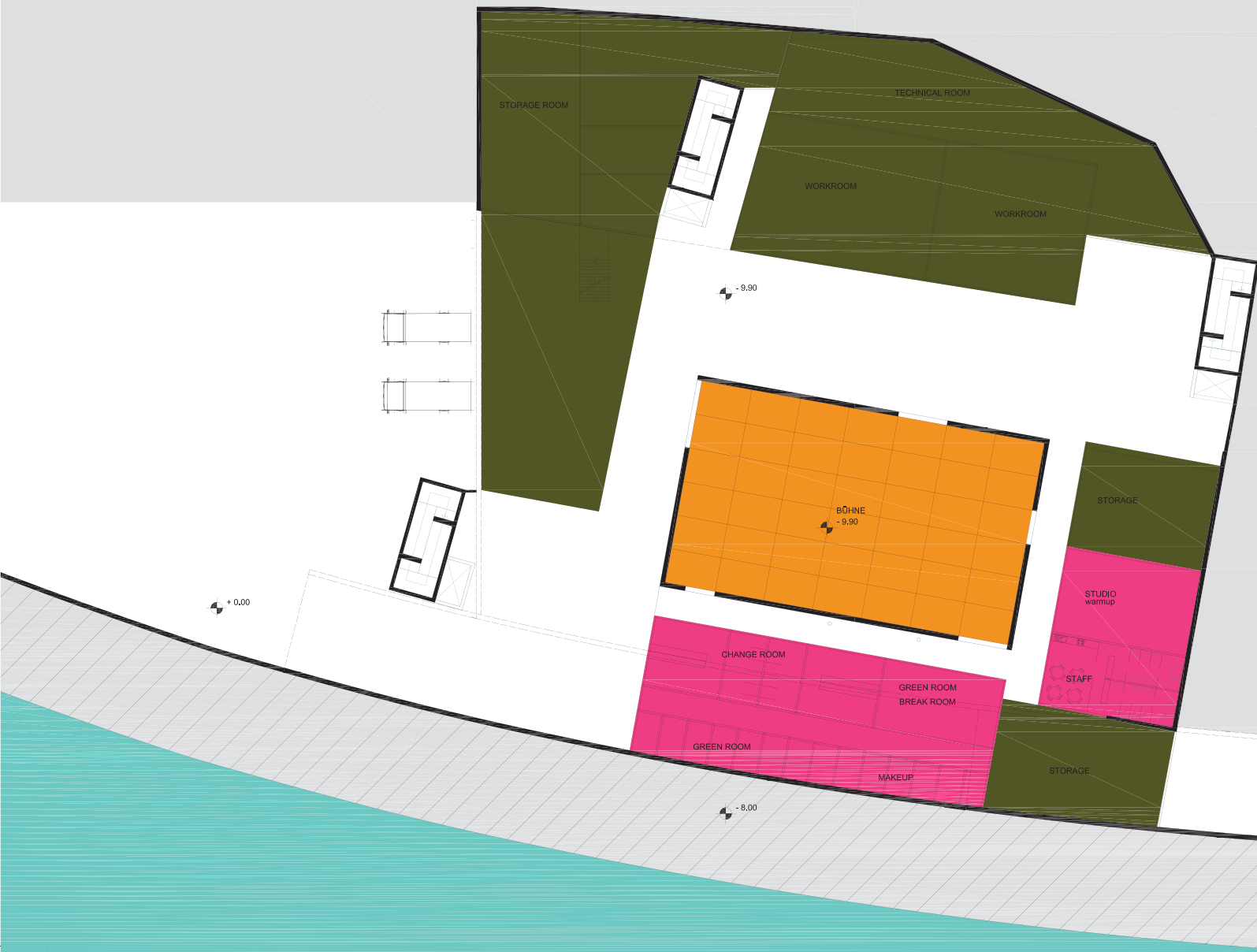


SCHNITTBILDER

LEVEL -B

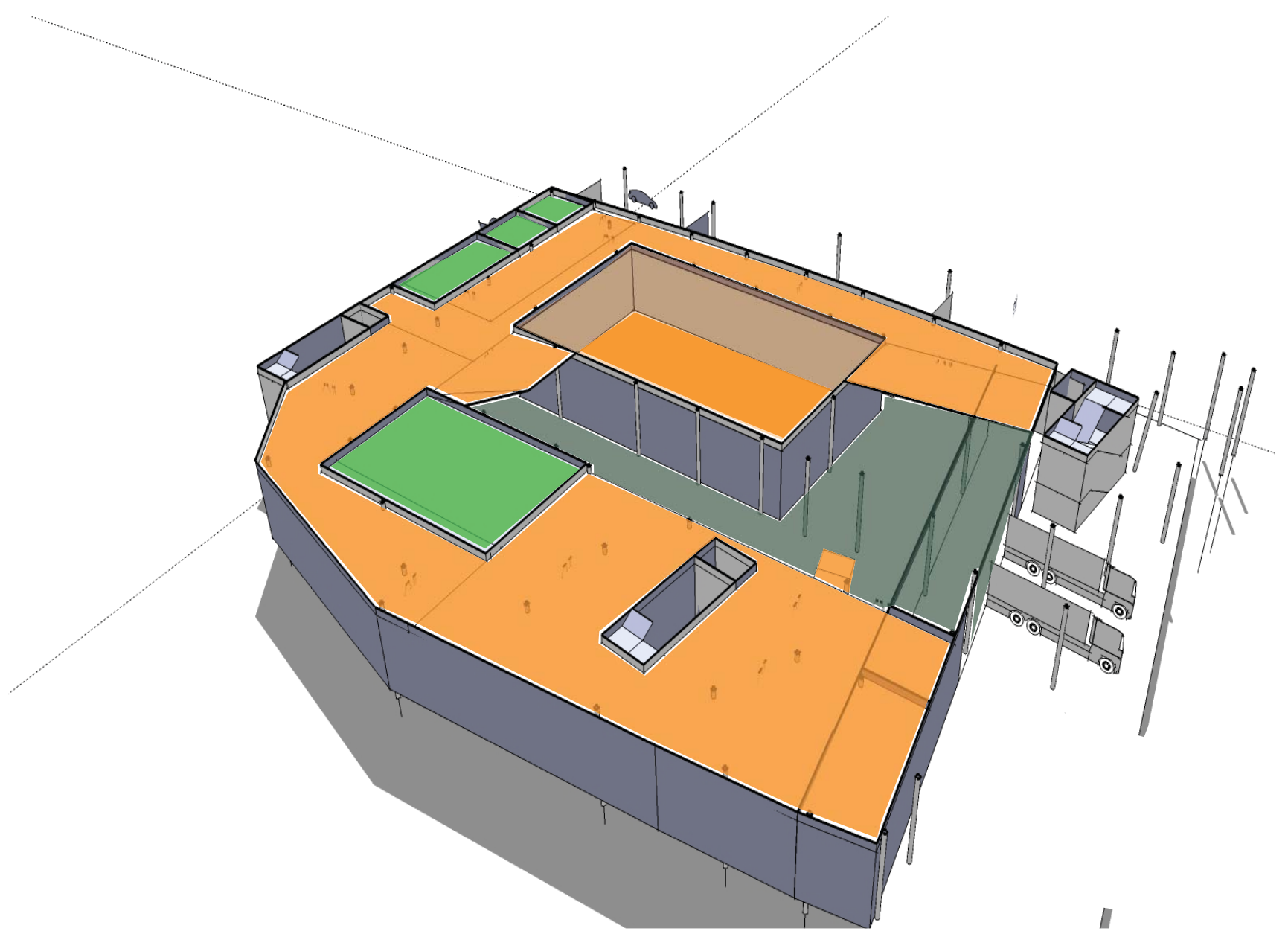


- Bühne
- Artists
- Werkstätten Technik
- Lager Anlieferung



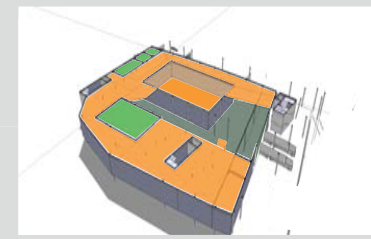
M: 1:500
10 m

LEVEL - B

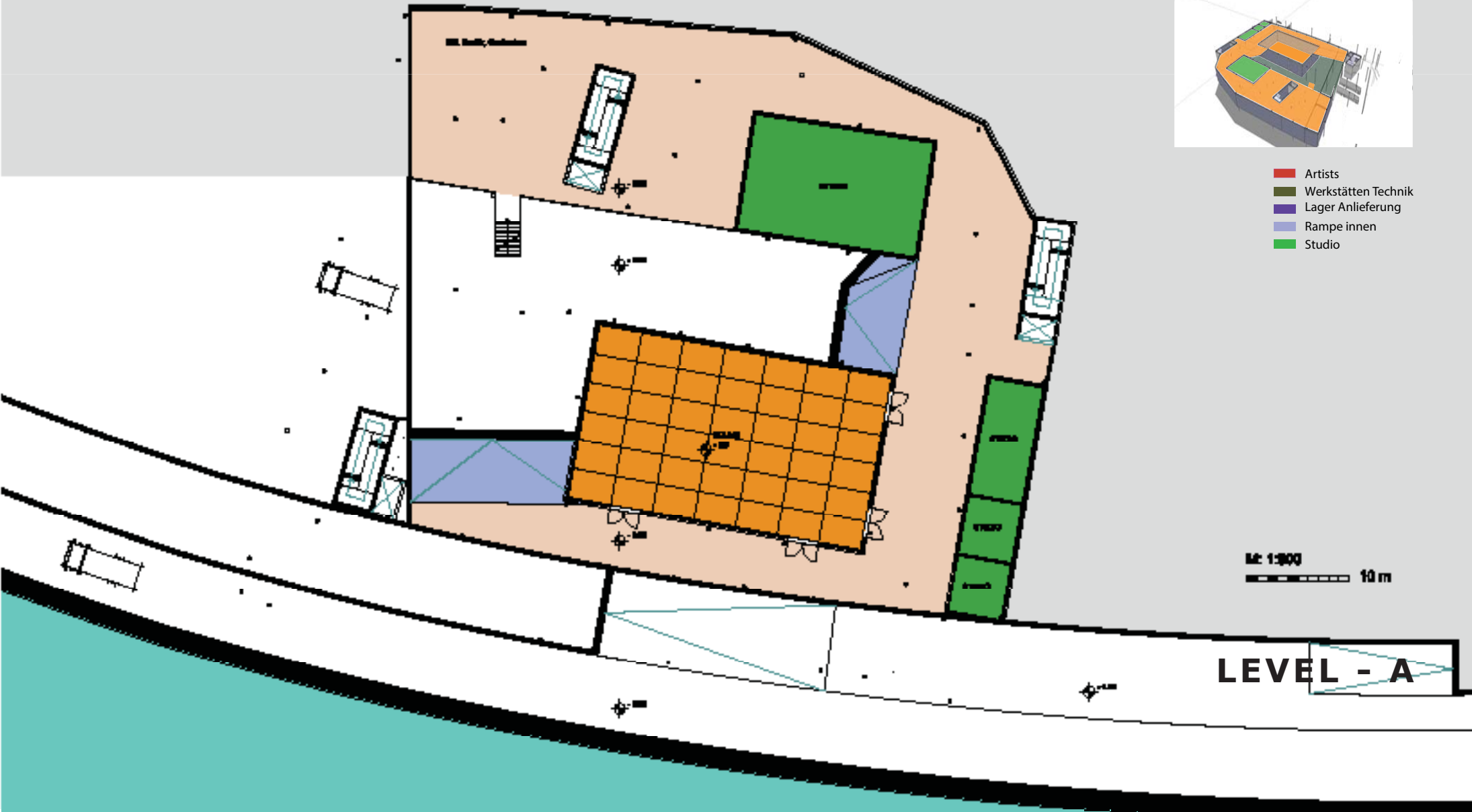


LEVEL - A

LEVEL - A



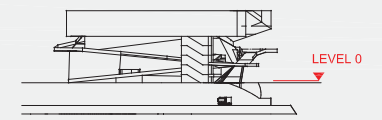
- Artists
- Werkstätten Technik
- Lager Anlieferung
- Rampe innen
- Studio



1:1000
10 m

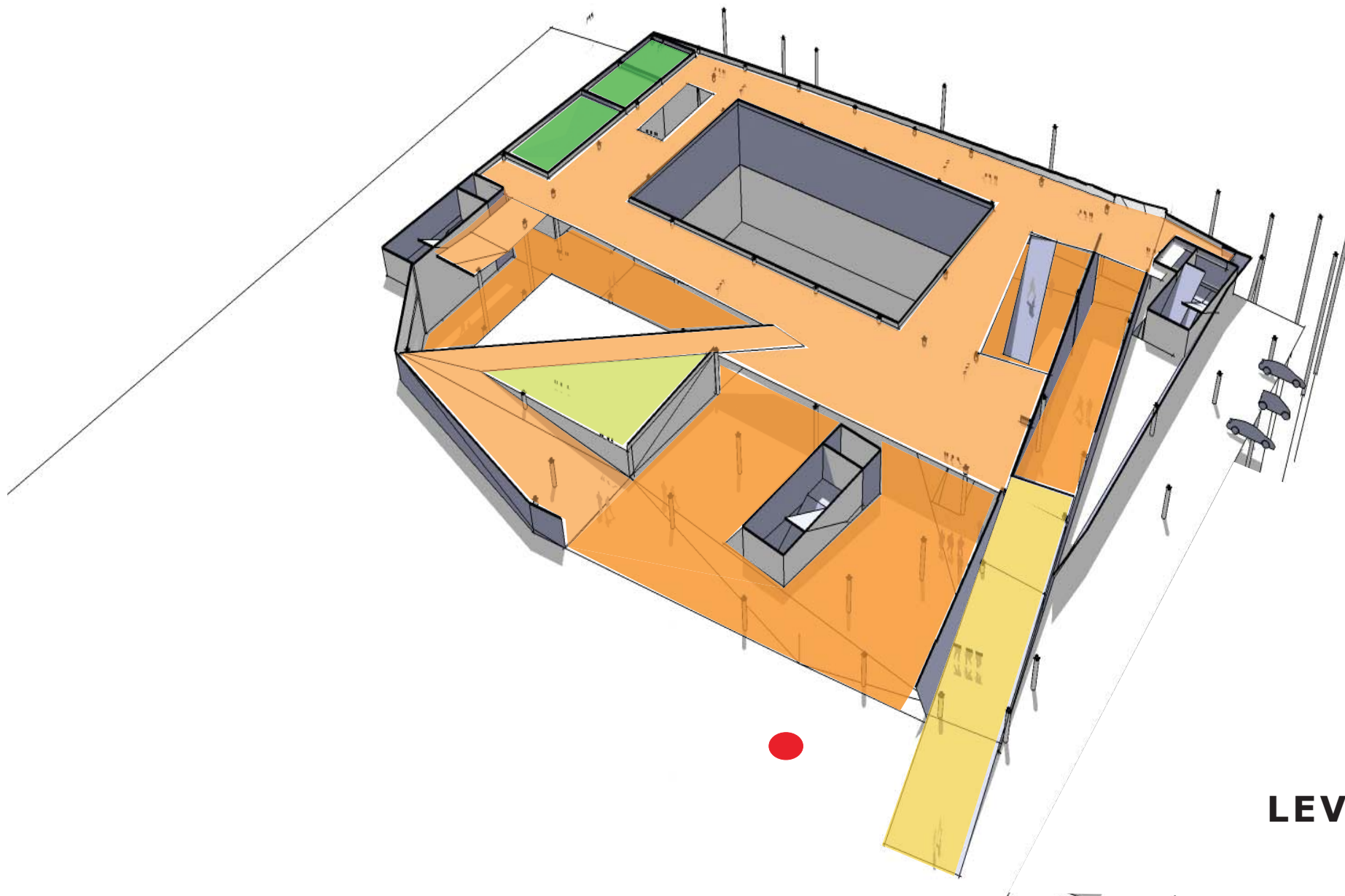
LEVEL - A

Level 0



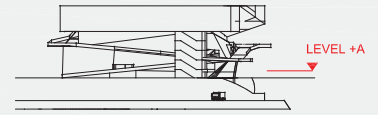
M: 1:500
10 m

LEVEL 0



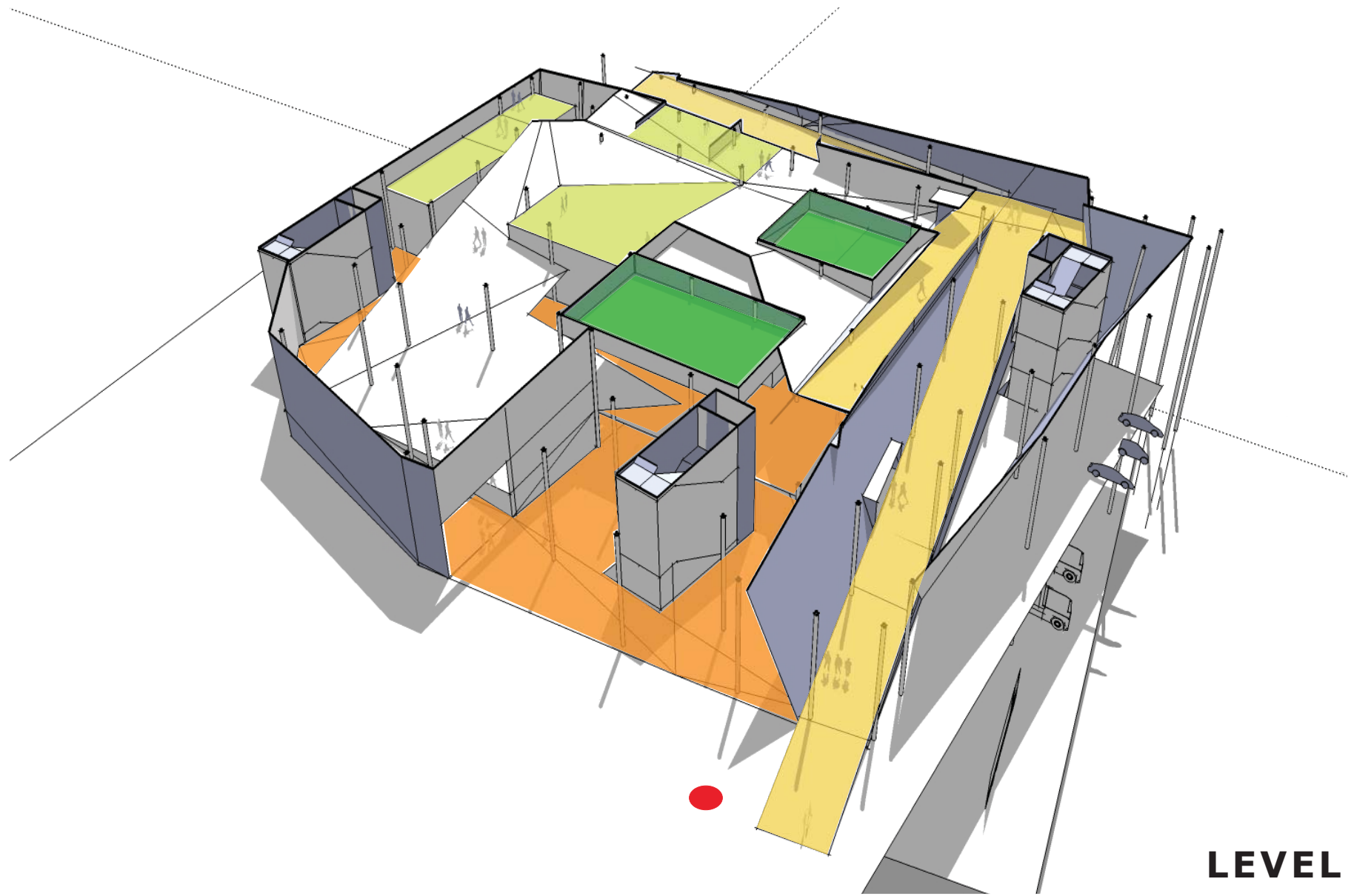
LEVEL + A

LEVEL +A



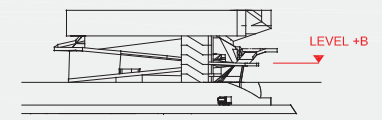
M: 1:500
10 m

LEVEL + A



LEVEL + B

LEVEL +B



+ 0.00

+ 2.10

+ 2.10

+ 2.10

+ 2.10

- 3.90

- 5.80

- 8.00

- 6.50

LOUNGE

BÖHNE

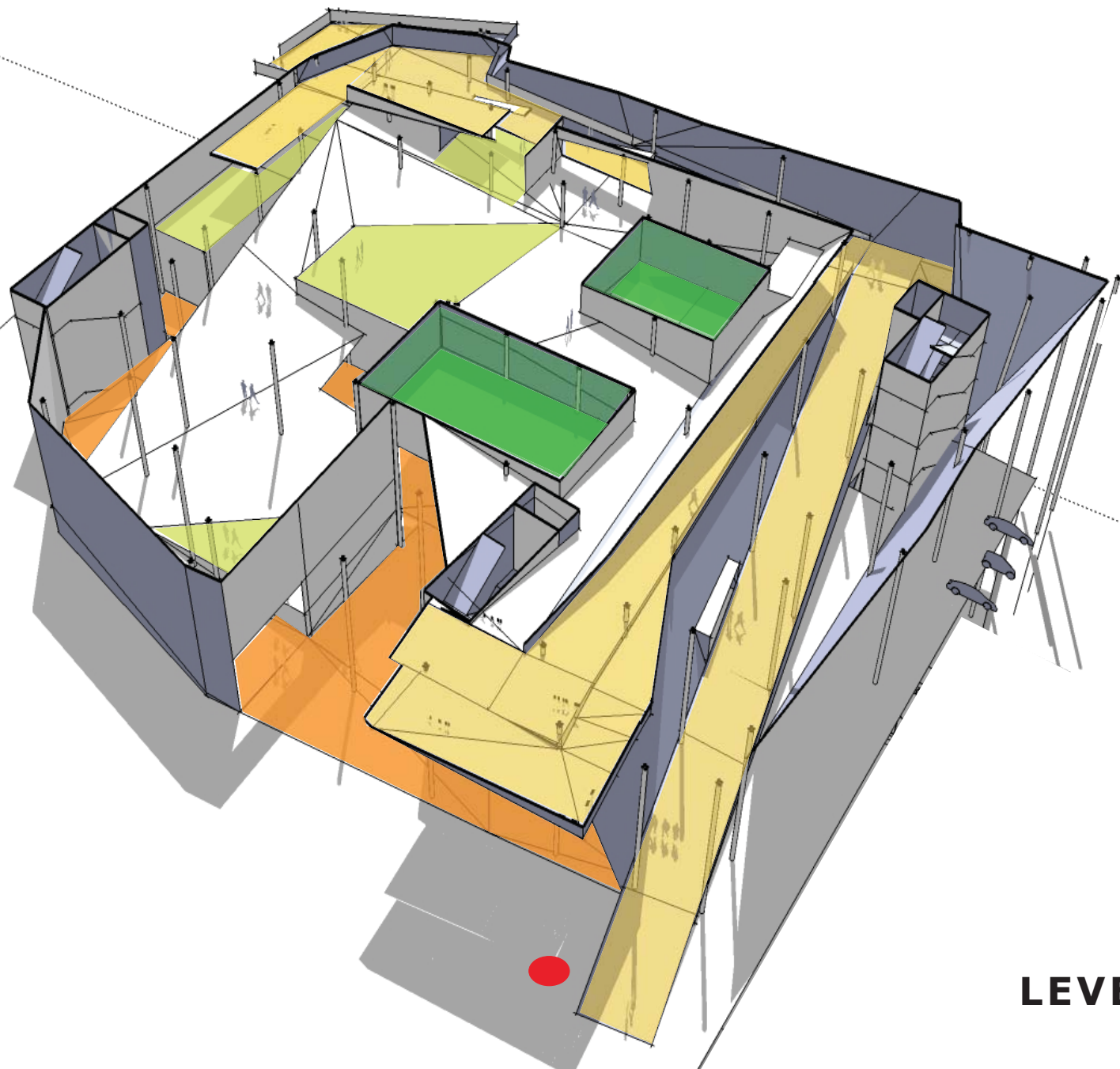
STUDIO

STUDIO

STUDIO

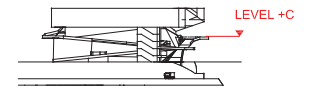
M: 1:500
10 m

LEVEL + B



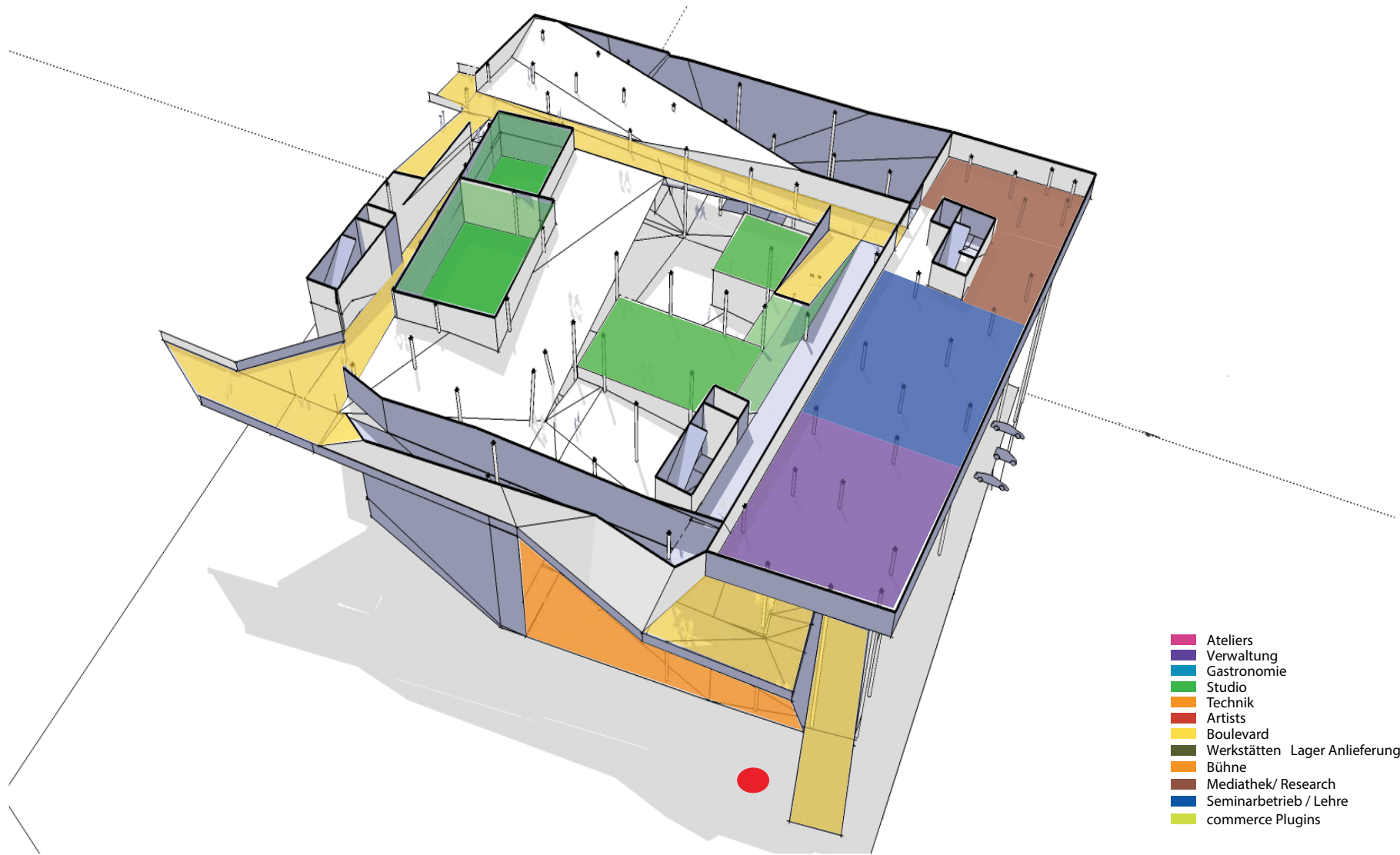
LEVEL + C

LEVEL +C



M: 1:500
10 m

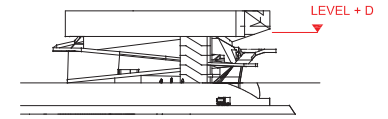
LEVEL + C



- Ateliers
- Verwaltung
- Gastronomie
- Studio
- Technik
- Artists
- Boulevard
- Werkstätten Lager Anlieferung
- Bühne
- Mediathek/ Research
- Seminarbetrieb / Lehre
- commerce Plugins

LEVEL + D

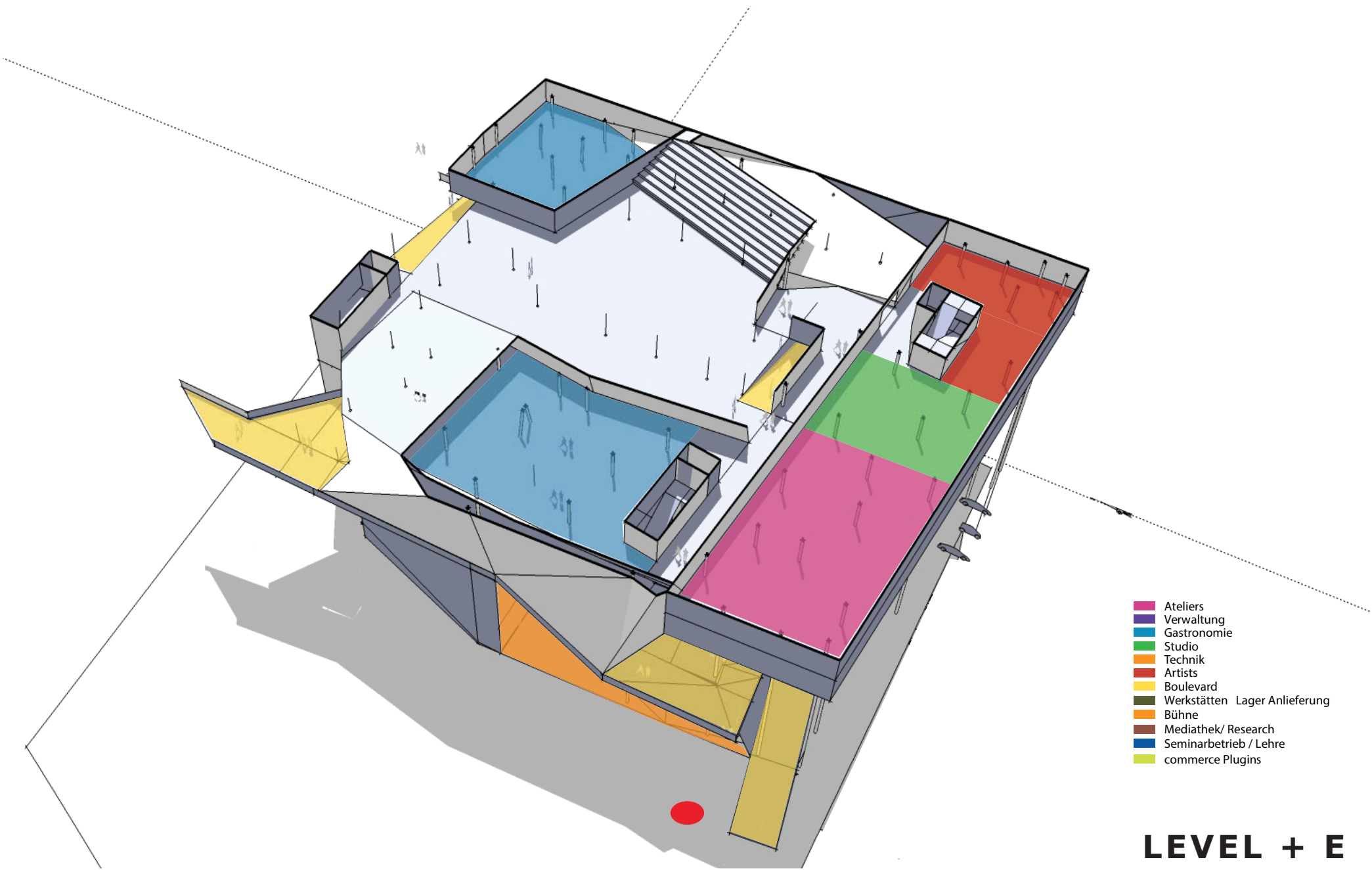
LEVEL +D



M: 1:500

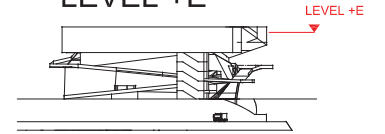
10 m

LEVEL + D



LEVEL + E

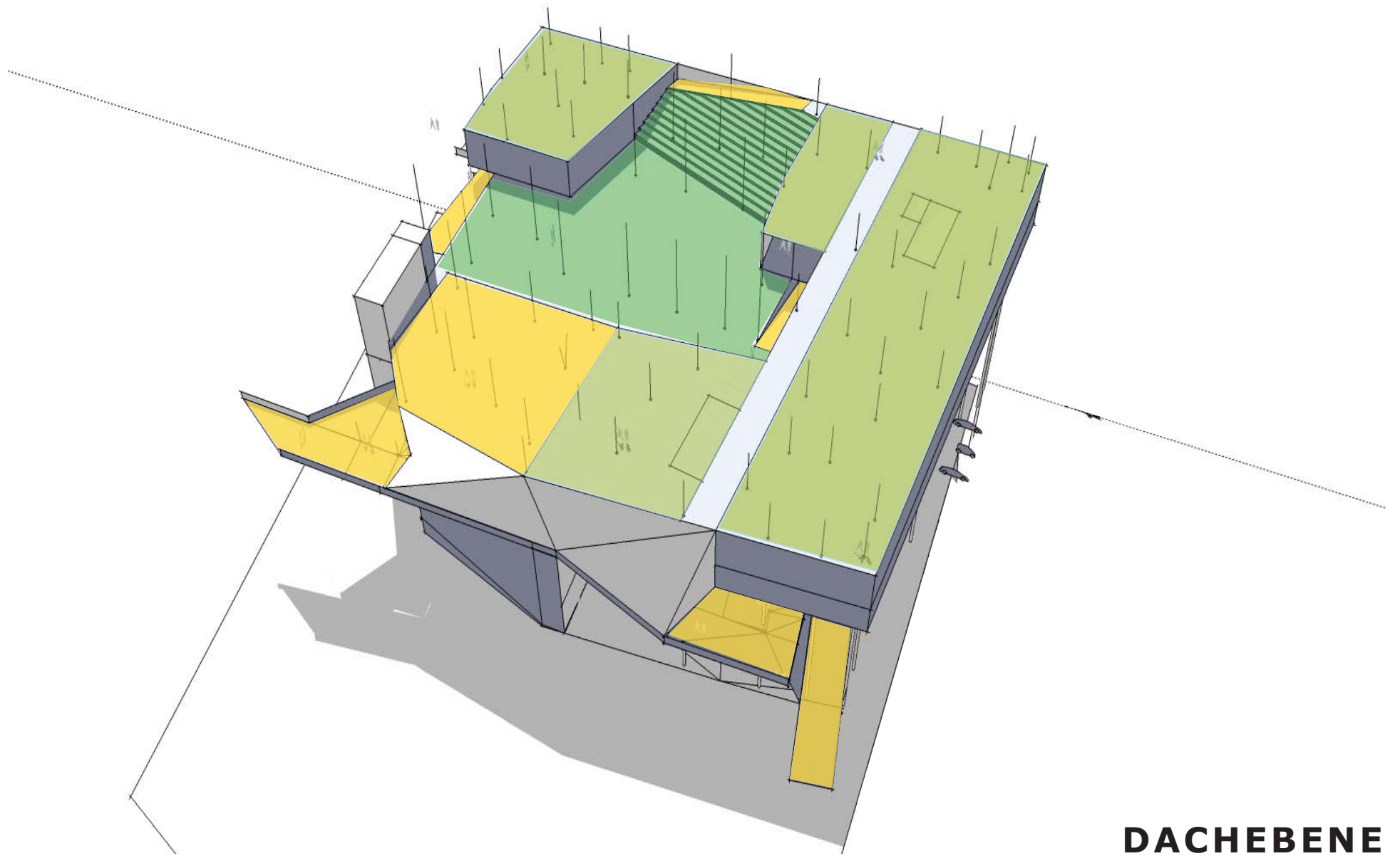
LEVEL +E



OG4
M: 1:500

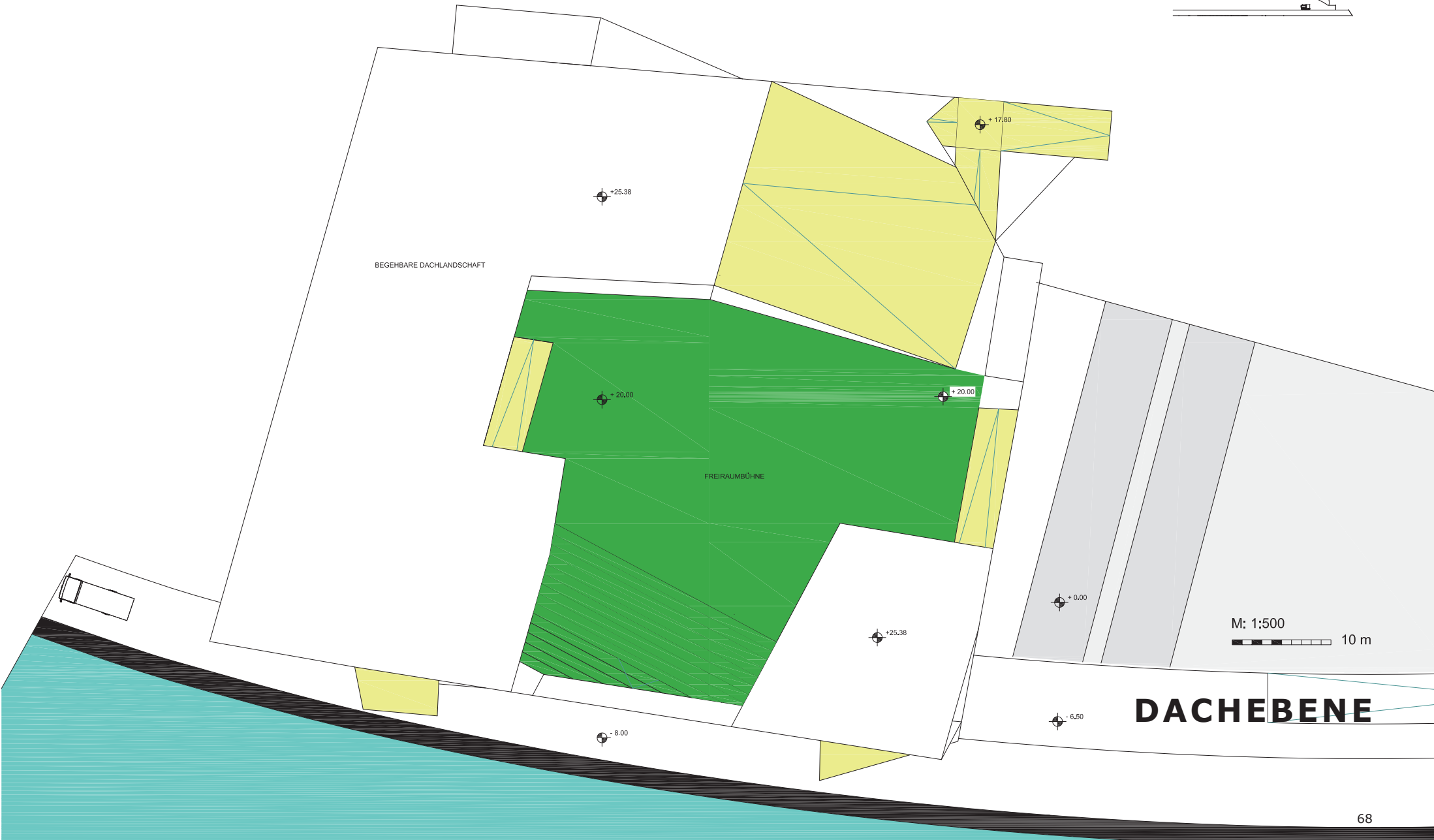
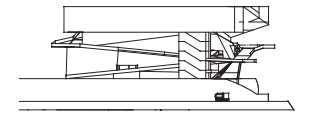
M: 1:500
10 m

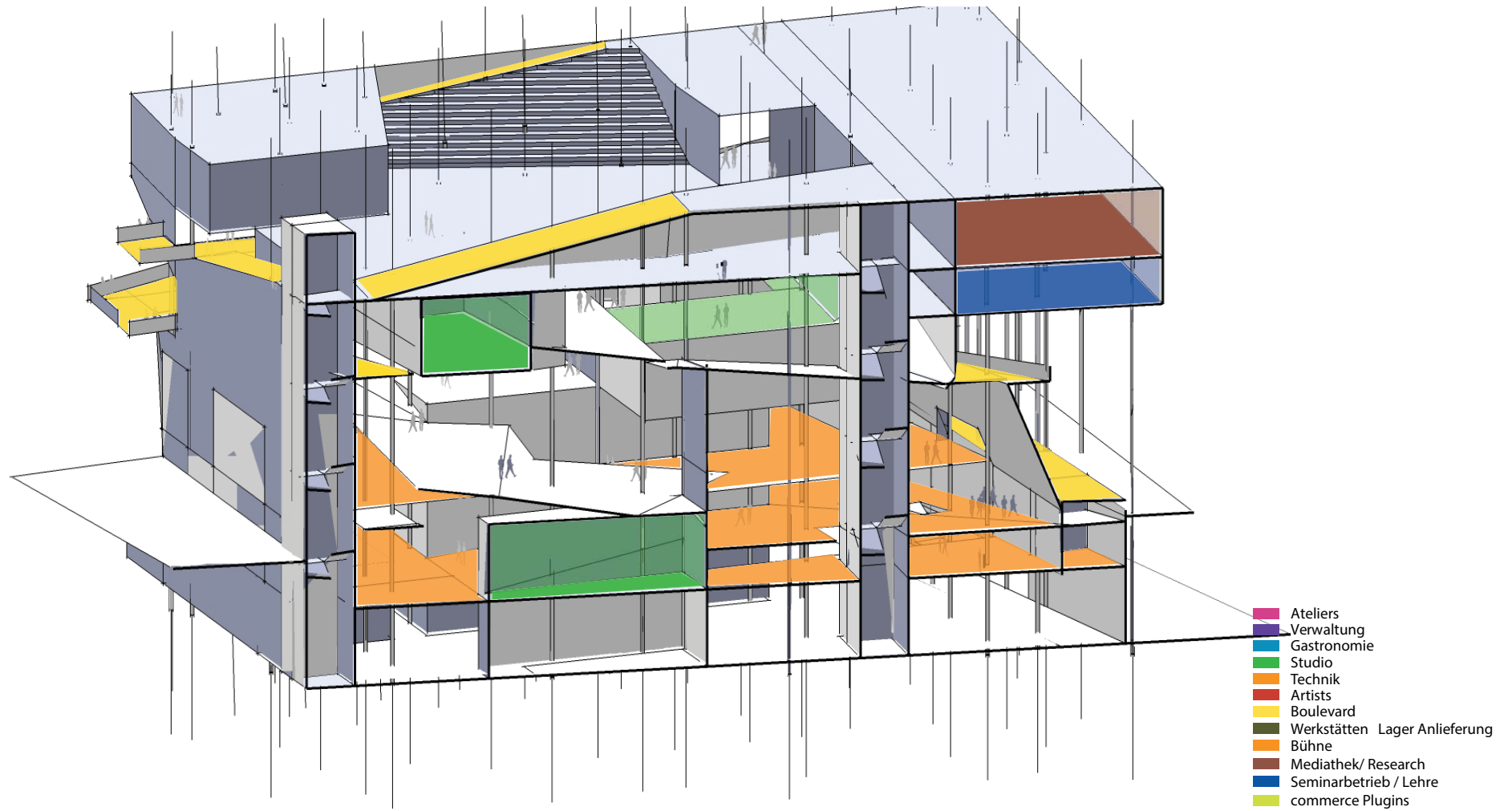
LEVEL + E



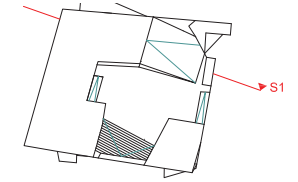
DACHEBENE

DACH

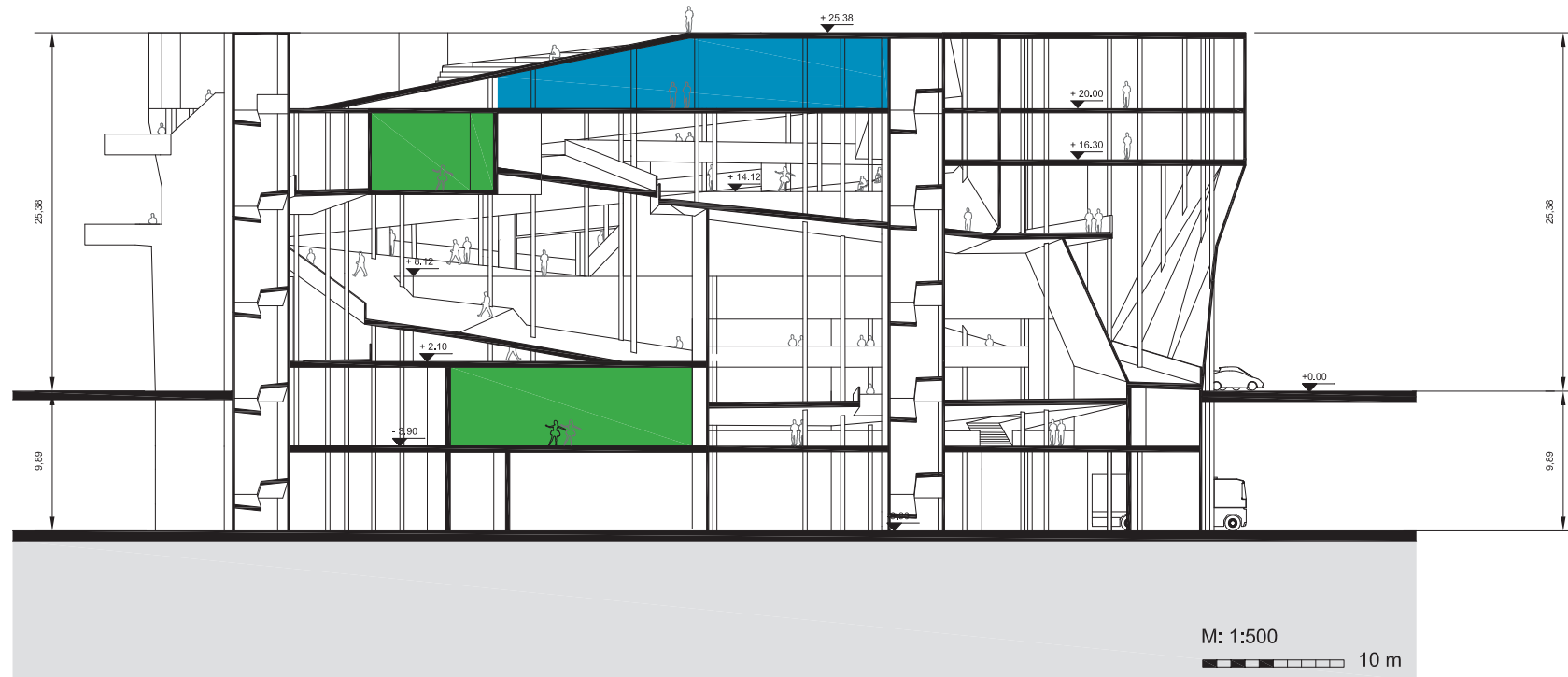


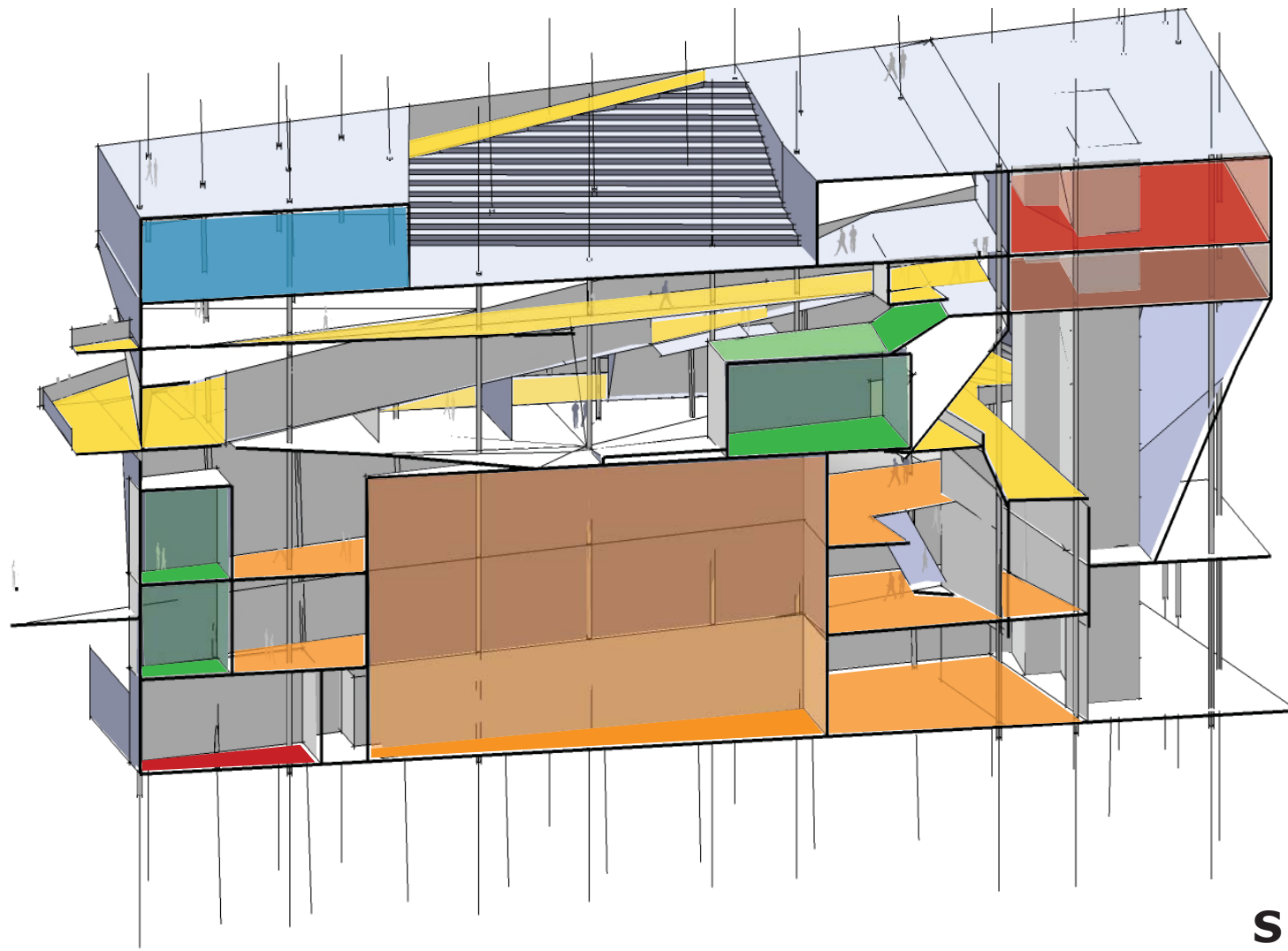


SCHNITT S1



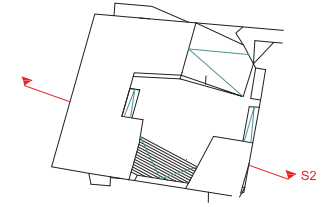
SCHNITT S1



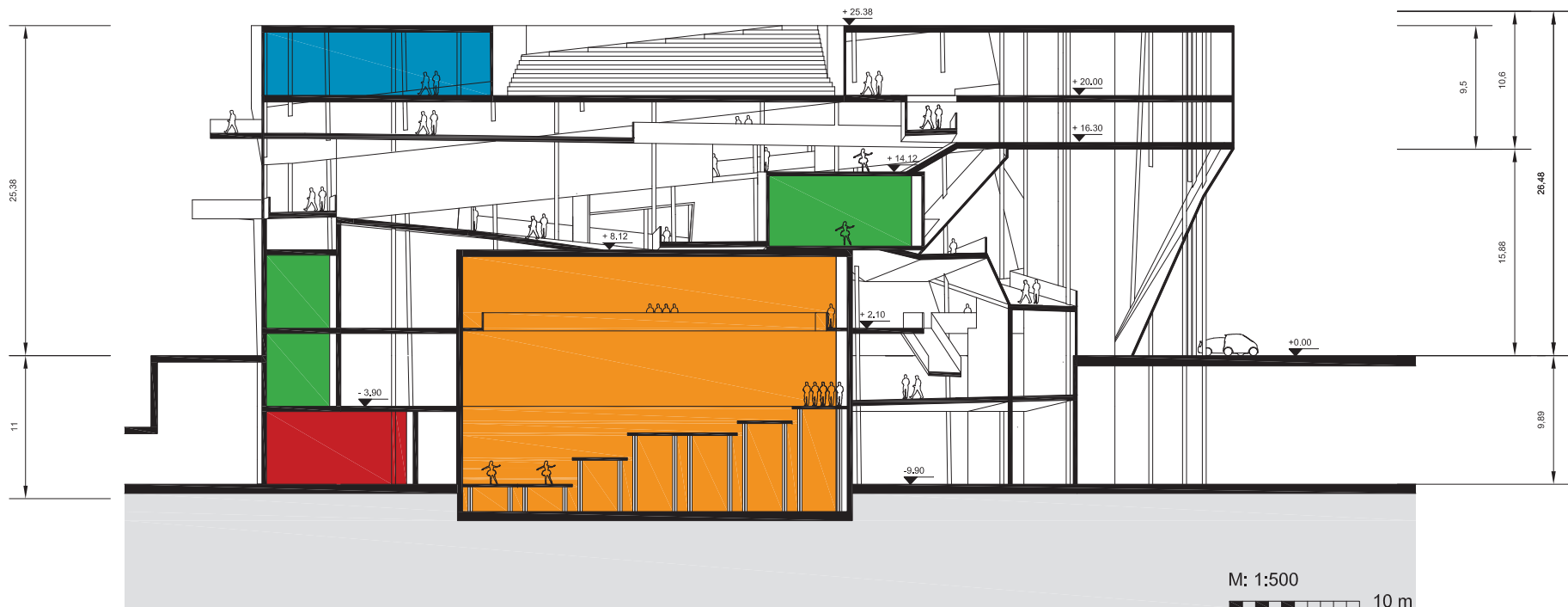


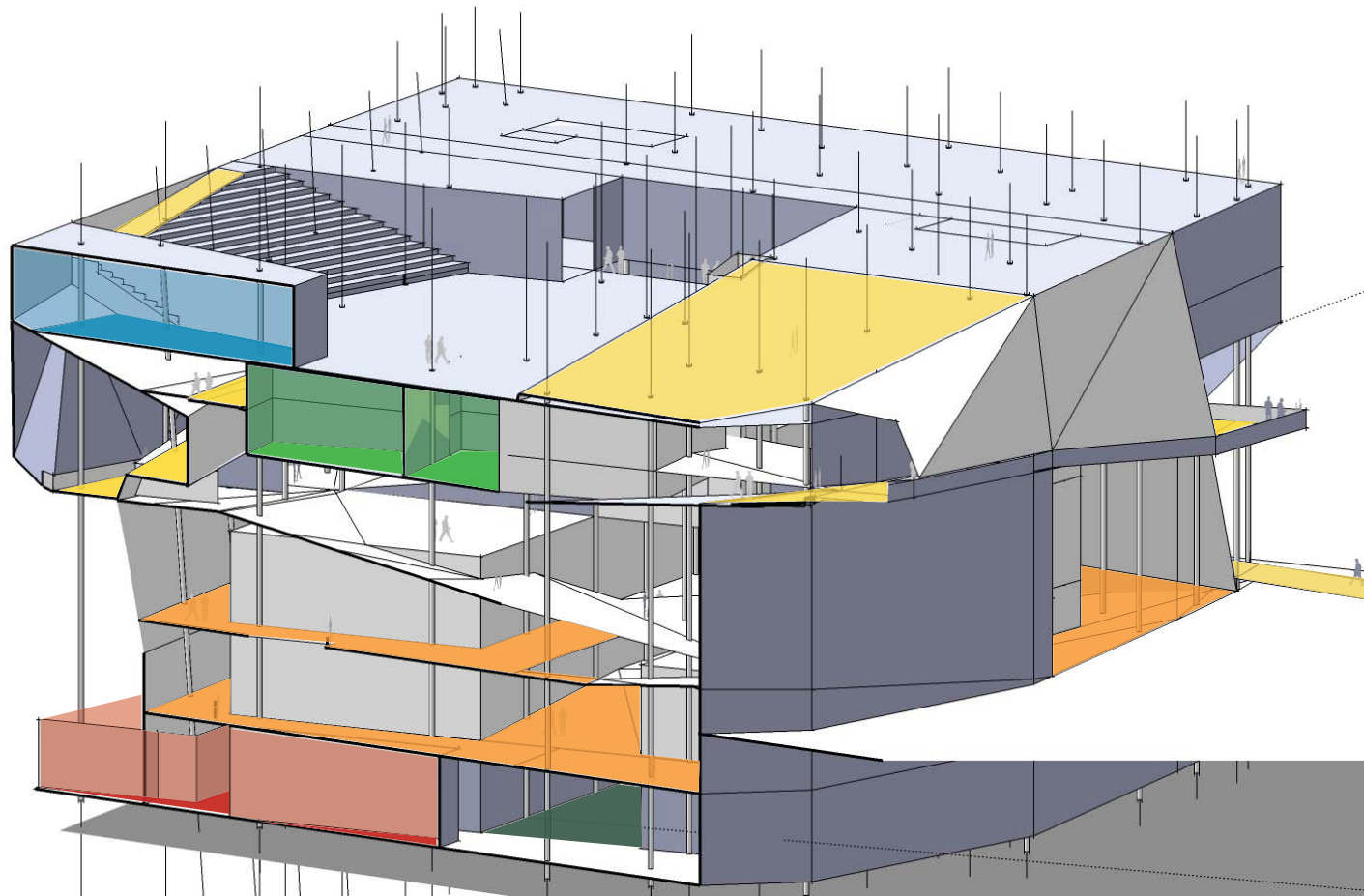
SCHNITT S2

SCHNITT S-2



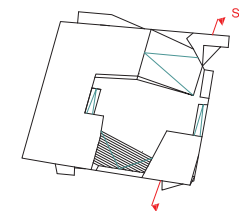
SCHNITT S2



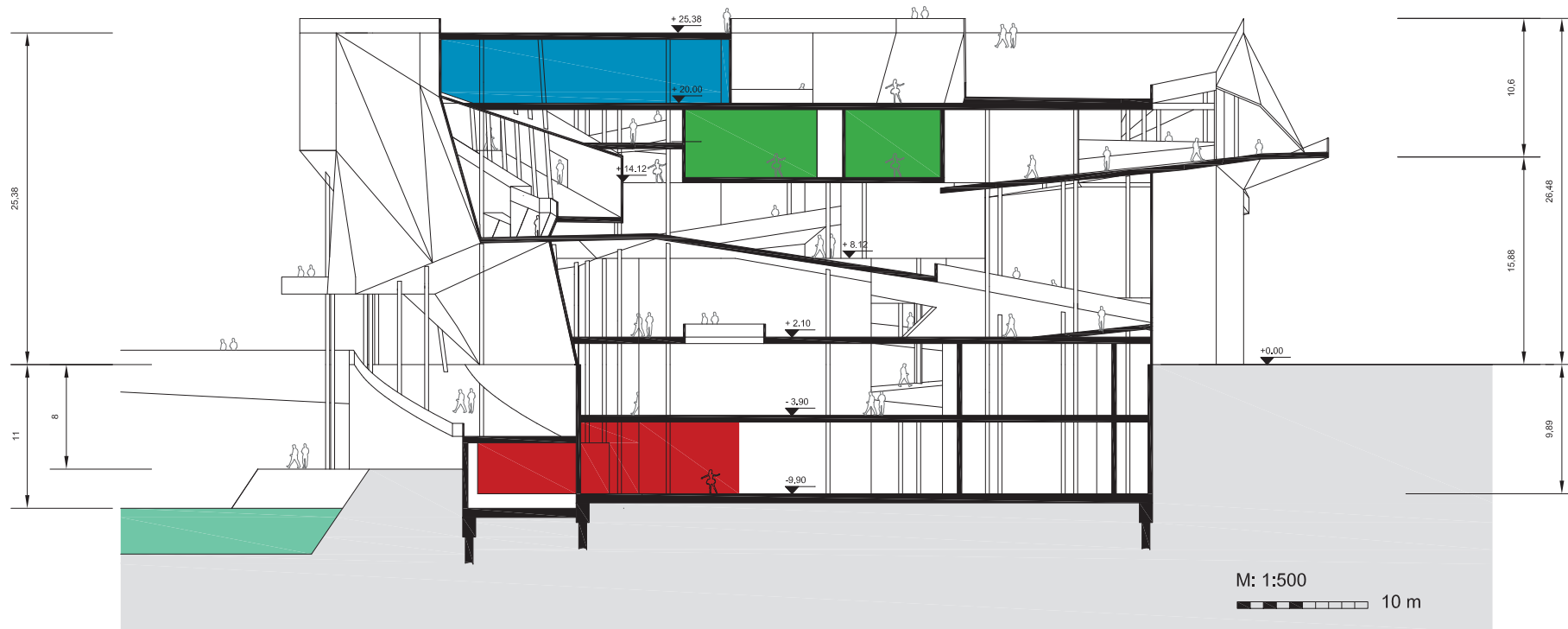


SCHNITT S5

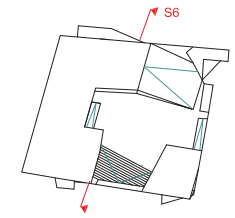
SCHNITT S-5



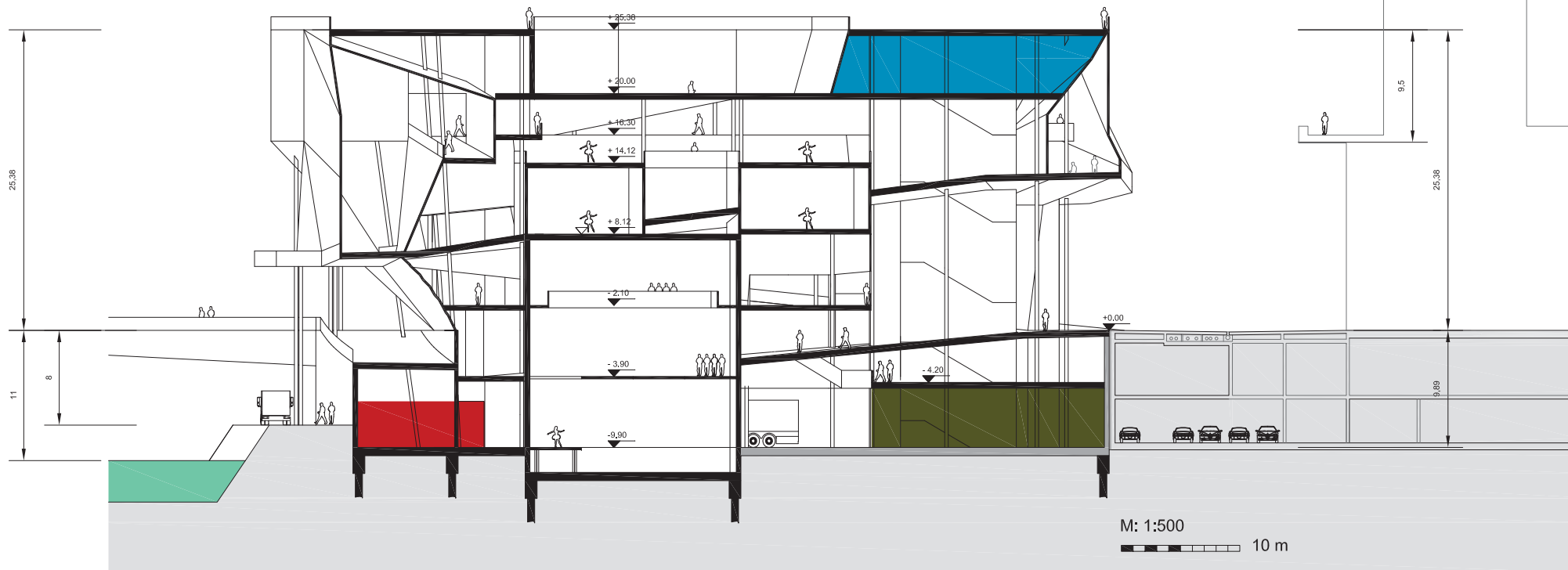
SCHNITT S5

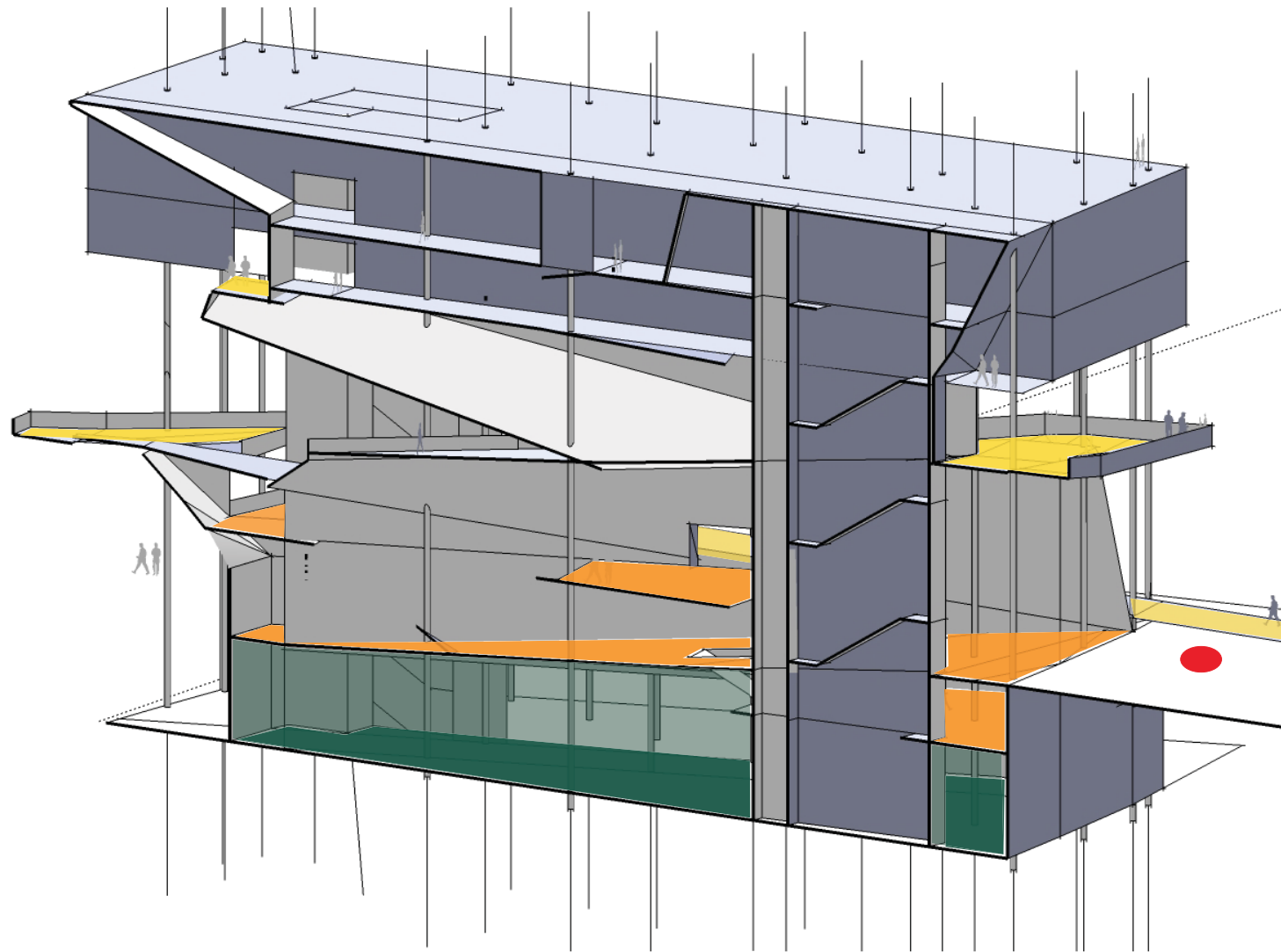


SCHNITT S-6



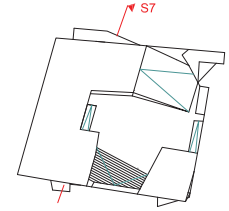
SCHNITT S6



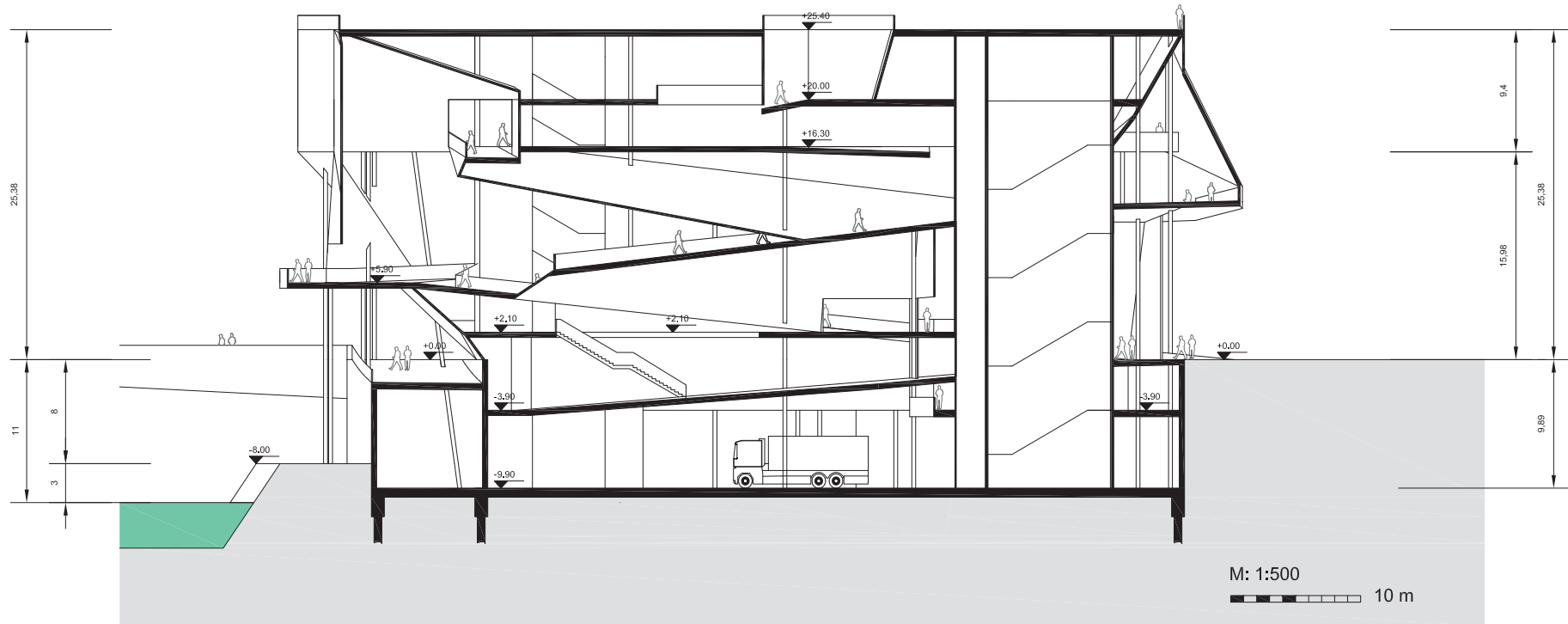


SCHNITT S7

SCHNITT S-7

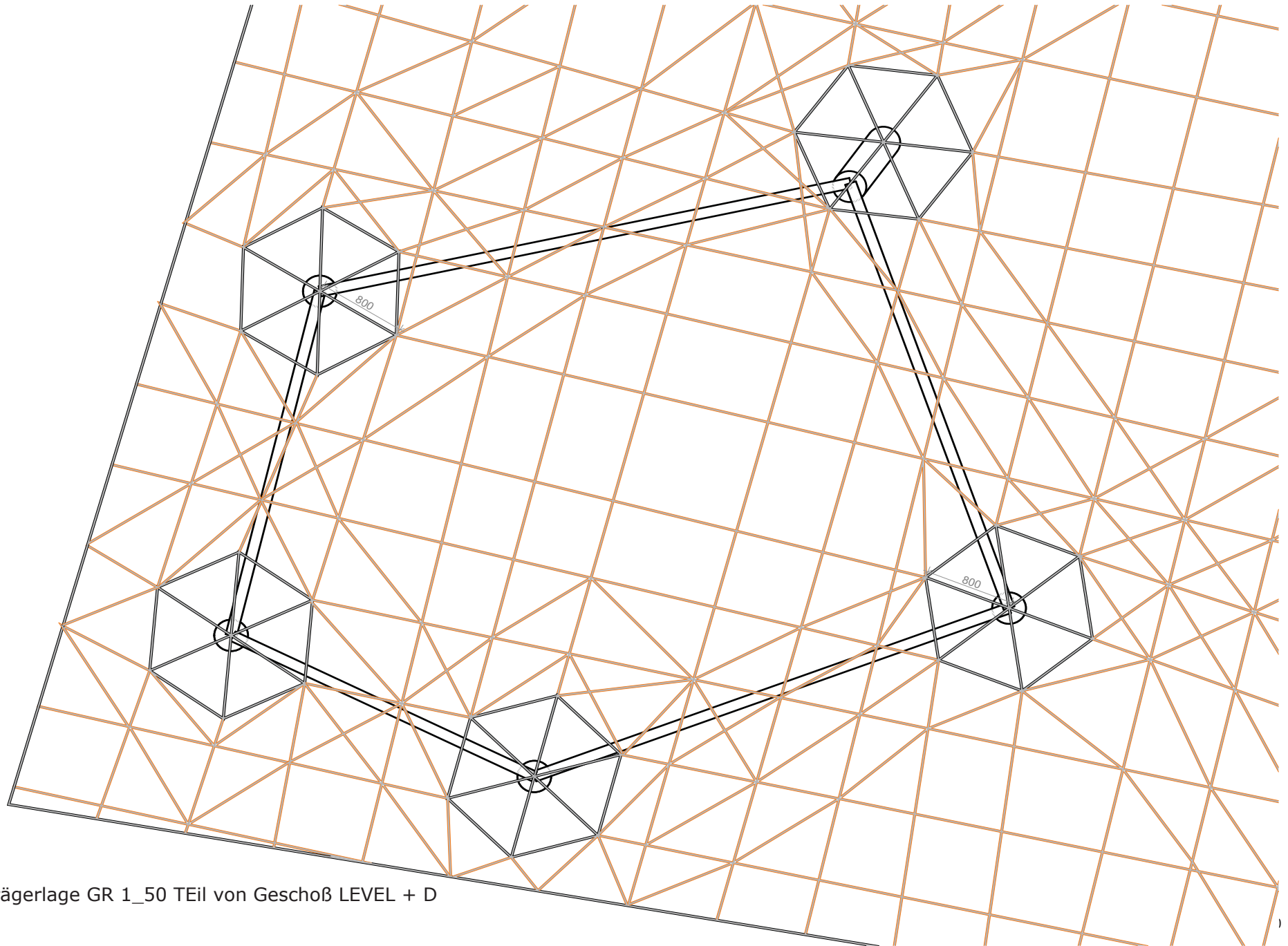


SCHNITT S7

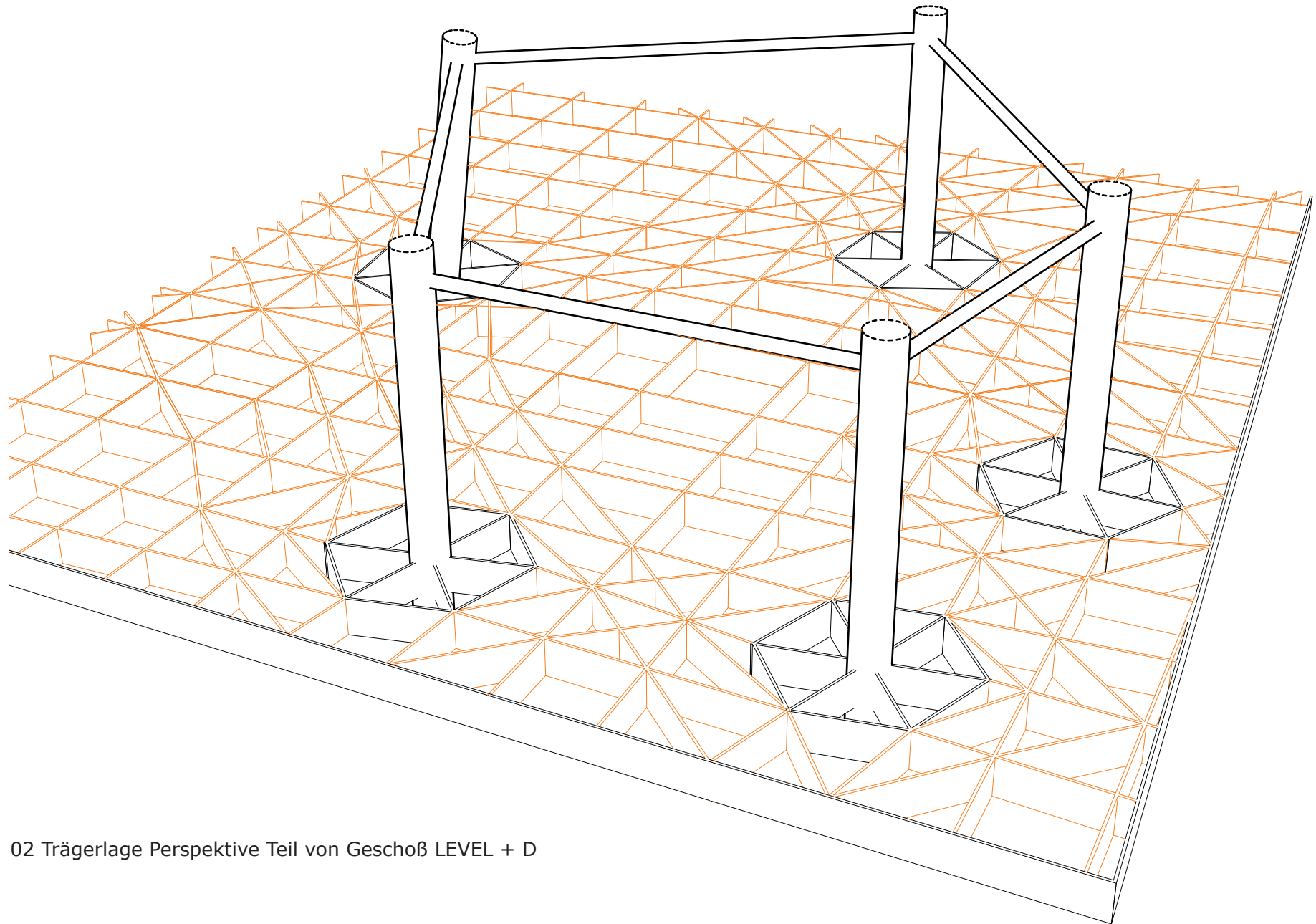


URBAN STAGE
"tanzquartier ile seguin"

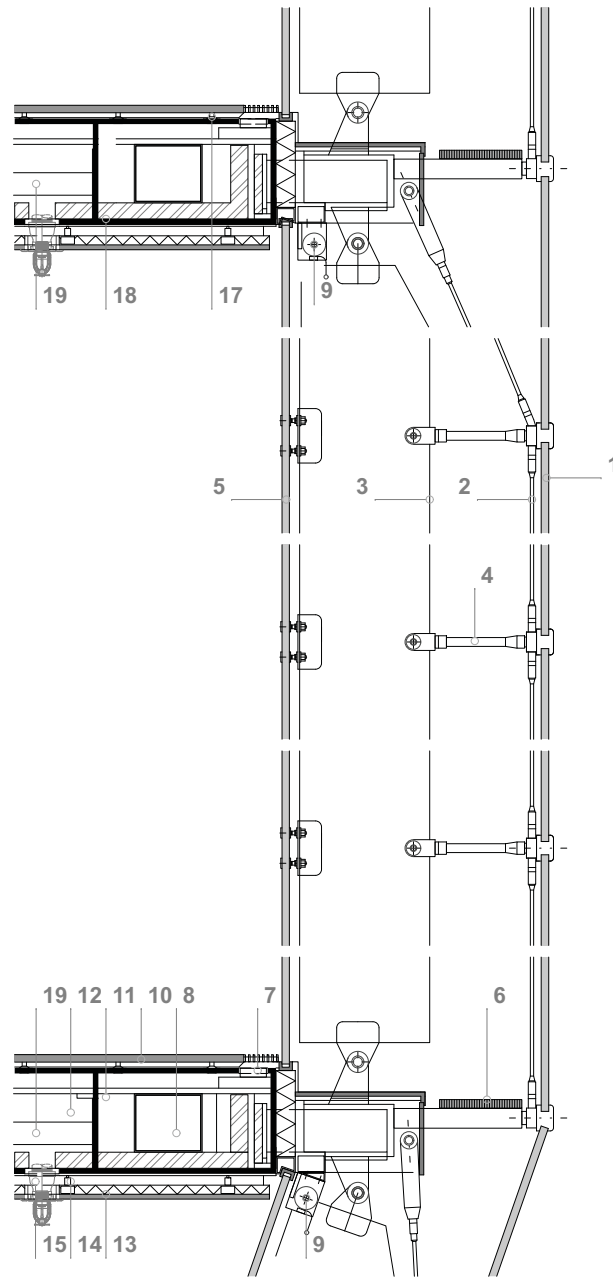
5_1_Konstruktionsdetails



01: Trägerlage GR 1_50 Teil von Geschoß LEVEL + D

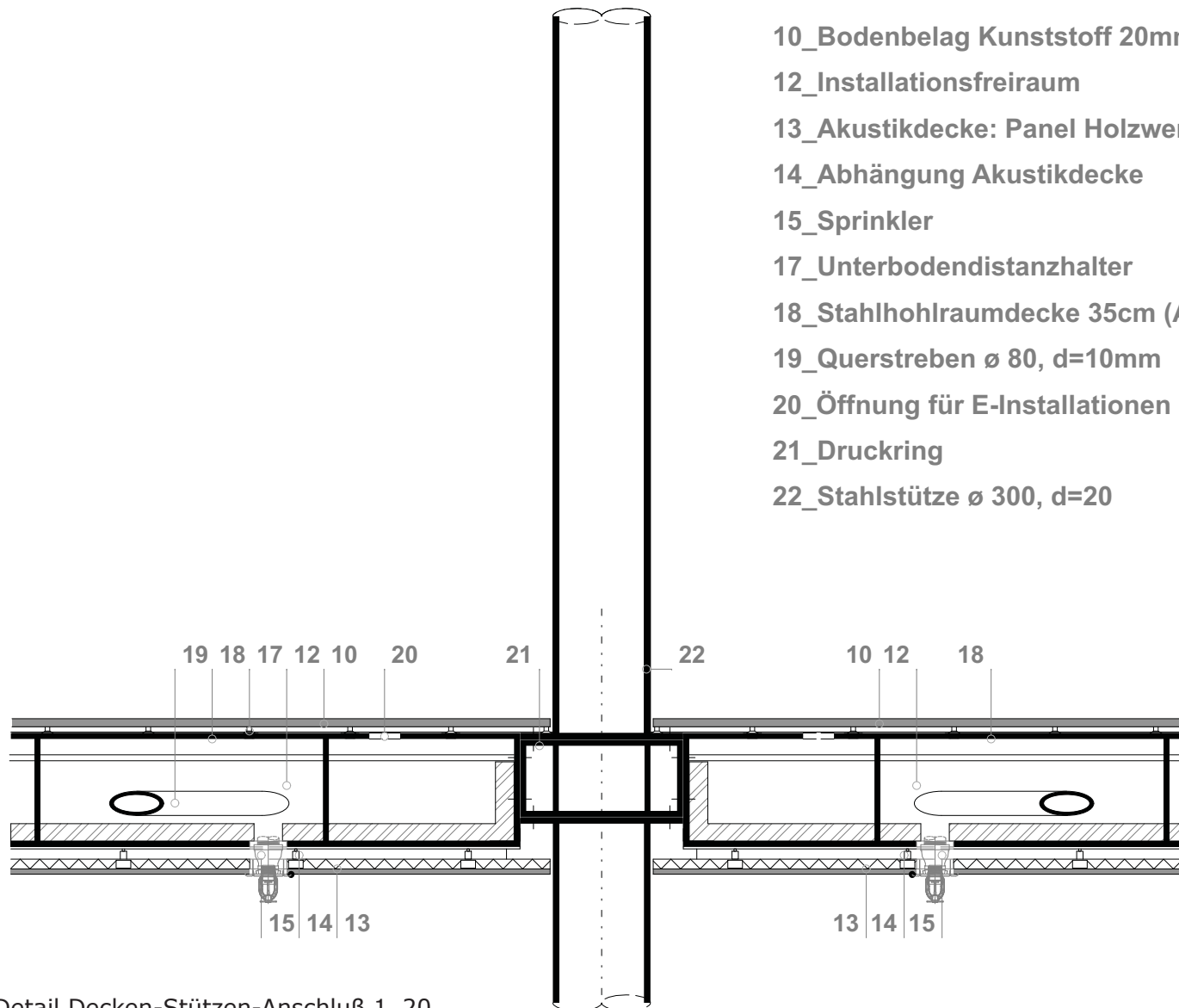


02 Trägerlage Perspektive Teil von Geschoß LEVEL + D



- 1_Verglasung VSG bzw Soloronix Solarpanele
- 2_Stahlkabel 12mm
- 3_Glasschwert VSG 24mm
- 4_Glashalter 35mm
- 5_Isolierverglasung ESG
- 6_Putzsteg
- 7_Lüftungsgitter
- 8_Lüftungskanal
- 9_Sonnenschutz
- 10_Bodenbelag Kunststoff 20mm
- 11_EPS 40 - 60mm
- 12_Installationsfreiraum
- 13_Akustikdecke: Panel Holzwerkstoff B1Q1
- 14_Abhängung Akustikdecke
- 15_Unterkonstruktion
- 16_Verglasung VSG
- 17_Unterbodendistanzhalter
- 18_Stahlhohlraumdecke 35cm (Austeiung durch 18mm Stegen)
- 19_Querstreben \varnothing 80, d=10mm

03 Detail Fassadenschnitt 1_25 b (bei Schnitt S1)



- 10_Bodenbelag Kunststoff 20mm
- 12_Installationsfreiraum
- 13_Akustikdecke: Panel Holzwerkstoff B1Q1
- 14_Abhängung Akustikdecke
- 15_Sprinkler
- 17_Unterbodendistanzhalter
- 18_Stahlhohlraumdecke 35cm (Austeiung durch 18mm Stegen)
- 19_Querstreben \varnothing 80, d=10mm
- 20_Öffnung für E-Installationen
- 21_Druckring
- 22_Stahlstütze \varnothing 300, d=20

04 Detail Decken-Stützen-Anschluß 1_20

Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1,10,11,12,13,14,18,19,20,21,23,24,25,26: Bauwelt 3, 2002
Abb. 6: ED. HÖLZEL Geographisches Institut, Atlas. Wien 1978, S. 68, grafische Überarbeitung: P.A.
Abb. 7,8,15: <http://www.gct.fr>; 17.08.2002
Abb. 2,3,22: Robert Gerstl 2002
Abb. 4,5,9,16,17: Christoph Teuschl 2002
Abb. 27,28: Szenario des auf Quartierdurchmischung ausgerichtete Kulturprogramms R4, Planungsunterlage,
<http://www.r4-ileseguin.com/de/2135/ile-seguin-paris/bilder/>; Juli 2012 © Ateliers Jean Nouvel ;[2013.05.28; 17:33]
Abb. 29: Die Seine-Ufer der Ile Seguin sind befestigt und der Öffentlichkeit als Begegnungsort und Promenade zugänglich
<http://www.r4-ileseguin.com/de/2135/ile-seguin-paris/bilder/>; Juli 2010 © Ateliers Jean Nouvel ;[2013.05.28; 17:33]
Abb. 30: Die Nutzungsmöglichkeiten der grossen zentralen Gartenanlage mit gedeckten Plätzen eröffnen den Ausblick bis zu den Hügeln von Meudon und hinunter zum Seine-Ufer,
<http://www.r4-ileseguin.com/de/2135/ile-seguin-paris/bilder/>; Juli 2010 © Ateliers Jean Nouvel ;[2013.05.28; 17:33]
Abb. 31: zentralen Gartenanlage
https://www.place2point5.com/index.php?id=66&no_cache=1&L=0&tx_extendedmagazine_pi1%5BshowUid%5D=405&cHash=e640550b0e; [2012.03.23; 12:14]
Abb. 32,33: Modell für die Gestaltung der Ile Seguin, Oktober 2012, © Daniel Runacher
<http://www.r4-ileseguin.com/de/2121/ile-seguin-paris/ile-seguin-masterplan/>; [2013.05.28; 17:33]
Abb. 34,35: Plan der Flusslogistik R4, Planungsunterlagen, Juni 2012 © Ateliers Jean Nouvel ; Westansicht R4, R4-Baugesuchunterlagen, März 2013 © Ateliers Jean Nouvel
<http://www.r4-ileseguin.com/de/2110/architektur/blider-und-videos/>; [2013.09.15; 15:31]
Abb. 36: Modell des R4, Oktober 2012, © Daniel Runacher
<http://www.r4-ileseguin.com/de/2107/r4/das-projekt/>; [2013.09.11; 17:26]
Abb. 37: «De la Seine à la Seine» (Von der Seine zur Seine), Studie zu Achsen, Transparenz, öffentlichen Räumen, Terrassen und zu den Perspektiven der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse, APS R4, Juni 2012 © Ateliers Jean Nouvel
<http://www.r4-ileseguin.com/de/2110/architektur/blider-und-videos/>; [2013.09.15; 14:24]
Abb. 38: Performance im MQ 2013, © Wolfgang Ahrer
Abb. 39: Bauplatz Wolfgang Ahrer
Abb. 40: Öffentlicher Verkehr: Wolfgang Ahrer [15]
Abb. 41: Parkflächen Fußdistanzen Wolfgang Ahrer [16]
Karte des Verkehrsnetzes 2018 © Ateliers Jean Nouvel
<http://www.r4-ileseguin.com/de/2122/ile-seguin-paris/zugangliche-insel/>; [15.09.2013; 14:09]
Abb. 42: Parkflächen Wolfgang Ahrer [16]
Karte des Verkehrsnetzes 2018 © Ateliers Jean Nouvel
<http://www.r4-ileseguin.com/de/2122/ile-seguin-paris/zugangliche-insel/>; [15.09.2013; 14:09]
Abb. 41: Musiktheater Shigeru Ban
<https://www.facebook.com/hautsdeseine.conseilgeneral/>; [16.09.2013 15:48]
Abb. 42: Musiktheater Shigeru Ban
<https://www.facebook.com/hautsdeseine.conseilgeneral/>; [16.09.2013 15:48]
Lageplan des Projekts 'R4' Jean Nouvel

Abb. 76: Yokohama Port Terminal

<http://www.archiduchesse.com/blog/wp-content/uploads/2010/06/SylvainHeraud2.jpg>; [25.09.2015; 12:34]

Abb. 77 SANAA: Rolex Learning Center

<http://www.designboom.com/architecture/sanaa-rolex-learning-center/>; [29.09.2015; 11:28];

Abb. 78 Snohetta: Opernhaus Oslo

http://www.americanhardwood.org/uploads/300x225xRTEmagicC_00973_02.JPG.jpg.pagespeed.ic.WHvANpfepI.jpg; [26.08.2007; 07:45]

Abb. 40 Logo der Metro Paris

[https://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tropolitaine_14_\(Paris\)#/media/File:Metro-M.svg](https://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tropolitaine_14_(Paris)#/media/File:Metro-M.svg); [01.10.2015; 15:46]

Abb 45 -87 mein Werk ;mit Ausnahme 76,77,78

Quellenverzeichnis

[..] Bauwelt 3, 2002

[2] POLYGLOTT-VERLAG MÜNCHEN, Frankreich. (8. Aufl., 1. Aufl. 1971), München 1977

[3] POLYGLOTT-VERLAG MÜNCHEN, Paris. (27. Aufl., 1. Aufl. 1956), München 1988

[..] DAVOINE Gilles, 4 CV, Dauphine, R 4. Die Geschichte Renault. In: Bauwelt 3 2002, S. 22 ff.

[4] [Seite 12-18](#) Auszug aus: Bauwelt 3/02, Vincent Renard, Die Insel Seguin, S. 14 ff.

[..] L'île Seguin dossier et documents, Dossier 2. In: http://www.art-passion.net/archi/seguin/ile_seguin_suite.html Dossier 2, [31.07.02, 09:30]

[5] RENARD Vincent, Die Insel Seguin. 12 Jahre Planungen in Boulogne-Billancourt. In: Bauwelt 3 2002, S. 15

[..] L'histoire de Renault la «grande organisation». In: http://renault.com/fr/decouverte/saga_p1.htm, [12.04.02, 10:36]

[..] http://renault.com/fr/decouverte/saga_p1.htm

[..] <http://www.gct.fr>; [17.08.2002]

[6] <http://www.art-magazin.de/architektur/20546.html>; [22.07.2009 12:00][[art-magazin.de](#); 2015 S.20]

[7] <http://www.r4-ileseguin.com/de/2107/mikrostadt-der-k-nstler/das-projekt/> ; [28.05.2013;17:53]

[8] <http://www.r4-ileseguin.com/de/2121/ile-seguin-paris/masterplan/> ; [2013.05.28; 17:25]

[9] <http://www.art-magazin.de/architektur/20546.html> ; [09.09.2013; 19:39]

[10] <http://www.r4-ileseguin.com/de/2143/ile-seguin-paris/r4-und-die-entwicklung-der-inselspitze/> ; [28.05.2013;17:53]

[11] <http://www.art-magazin.de/architektur/20546.html> ; [09.09.2013; 19:39]

[12] [Seite 26](#) Auszug aus: <http://www.r4-ileseguin.com/de/2107/mikrostadt-der-k-nstler/das-projekt/> ; [13.05.28;18:19]

[13] <http://www.r4-ileseguin.com/de/2121/ile-seguin-paris/>; [28.05.2013; 17:53]

[13] <https://de.wikipedia.org/wiki/Brückenkopf> [14.09.2015 ; 22:30]

[14] <https://de.wikipedia.org/wiki/Boulevard>; [22.05.2015; 09 22]

[15] <http://www.r4-ileseguin.com/de/2122/ile-seguin-paris/zugangliche-insel/>; [15.09.2013; 14:09] *Abb. 40: Öffentlicher Verkehr: Wolfgang Ahrer*

[16] <http://www.r4-ileseguin.com/de/2122/ile-seguin-paris/zugangliche-insel/>; [15.09.2013; 14:09] *Abb. 41: Parkflächen Wolfgang Ahrer*

[15] http://www.diplomatie.gouv.fr/label_france/53/de/11.html ; [11.07.2004; 6:33]

[16] <https://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbaugeschichte> ; [2015.09 22; 12:06]

[17] <http://members.fortunecity.com/reisenge/PARIS/haussmann/haussmann/paris.htm> [2010.05.07; 15:41]

[18] <https://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbaugeschichte> [2015.09 22; 12:06]

[19] architektur aktuell 360 märz 2010 vorschau

SCHNITTMARKEN