

BIRKHAUSER

ANGELUS EISINGER /  
JÖRG SEIFERT (HRSG./EDS.)

# urban RESET

FREILEGEN IMMANENTER POTENZIALE STÄDTISCHER RÄUME  
HOW TO ACTIVATE IMMANENT POTENTIAL OF URBAN SPACES

► INTERVIEW: JÖRG SEIFERT – ANTOINE VIGER-KOHLER

# PERSPEKTIVEN- WECHSEL AUF DIE METROPOL- REGION PARIS

Vom Boulevard périphérique  
zum boulevard central

---

# A CHANGE OF PERSPECTIVE ON THE PARIS METROPOLITAN REGION

From the Boulevard périphérique  
to the boulevard central

**Identitätswandel, Stadtreparatur und Vernetzung entlang einer Ringautobahn**

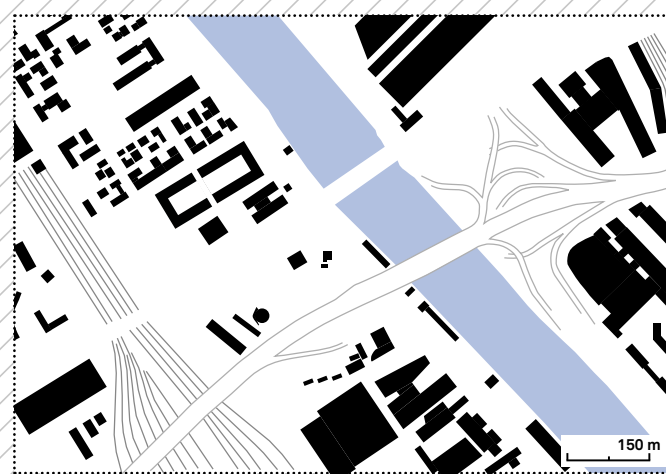
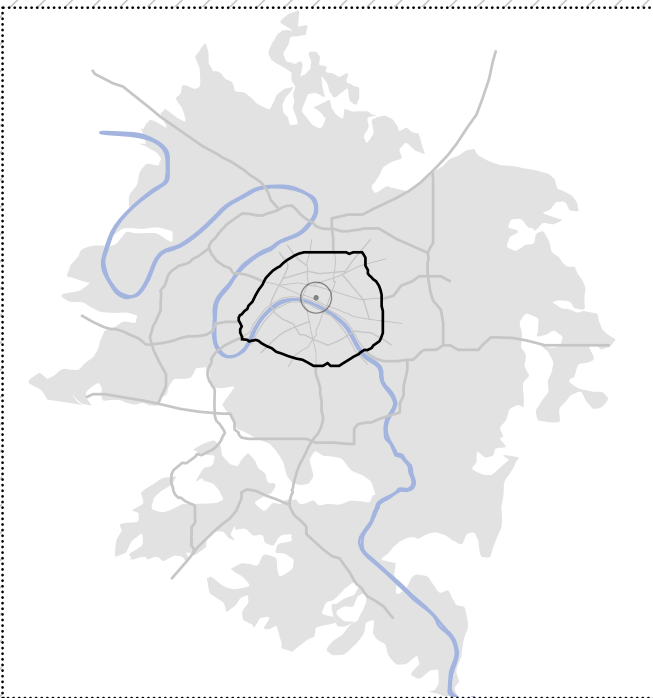
Paris, Frankreich | 2005–2008

Länge Boulevard périphérique: 35 km

**Identity Transformation, Urban Repair, and Networking along a Beltway**

Paris, France | 2005–2008

Length of Boulevard périphérique: 35 km



⊙ Stadtzentrum | City center  
— Boulevard périphérique

Der Pariser Boulevard périphérique, die meist frequentierte Stadtautobahn Europas, galt vielfach als problematisches Erbe einer auf Individualverkehr setzenden Moderne und wurde bis vor Kurzem als minderwertiger Grenzraum empfunden. Tatsächlich ist er essenzieller Bestandteil des Metropolraums Île de France als funktionierendes urbanes System und ist mit Restriktionen und Vorbehalten nicht zu beherrschen. In einer Reihe von Studien und Workshops hat das junge Pariser Büro TVK die Logiken dieses Transitraums entschlüsselt und unter ökonomischen, sozialräumlichen, regionalpolitischen und städtebaulich-landschaftsarchitektonischen Gesichtspunkten Defizite und Potenziale herausgearbeitet, die einen grundlegenden Perspektivwechsel nahelegen. Die Abhängigkeiten von Infrastruktur und Territorium werden lokal sichtbar gemacht und urbanistisch gedeutet. Die Umdeutung zum boulevard central verweist auf faktische Realitäten und katalysiert zudem sinnfällige interkommunale Kooperationen. Entwürfe neuer transversaler Identitäten sind Ergebnis konzertierter Aktionen.

The Boulevard périphérique in Paris, the most heavily traveled urban highway in Europe, was often considered a problematic legacy of modernism's emphasis on individual transportation and until recently was regarded as a marginal area of little value. In fact, however, as a functioning urban system it is an essential component of the metropolitan region of the Île de France, but it cannot be controlled with restrictions and provisos. In a series of studios and workshops, the young Paris-based firm TVK decoded the logics of this transit space and worked out, from the perspectives of economics, social space, regional politics, and urban planning and landscape architecture, its deficits and potentials in order to suggest a fundamental change in perspective. The interdependencies of infrastructure and territory are revealed on a local basis and interpreted urbanistically. Its reinterpretation as "boulevard central" points to actual realities and also provides a catalyst for sensible cooperation between municipalities. Designs for new transversal identities are the result of concerted action.

**Jörg Seifert:** Herr Viger-Kohler, gemeinsam mit Pierre Alain Trévelo betreiben Sie in Paris das Architekturbüro TVK und haben 2006 bis 2008 eine Studie erarbeitet, die eine Neubewertung des Boulevard périphérique (BP) und seiner Rolle für die Metropolregion Paris darstellt. Können Sie kurz skizzieren, wie es zu dieser Studie kam und was Ihr Ansatz war?

**Antoine Viger-Kohler:** Die Studie mit dem Titel *No Limit* wurde 2008 veröffentlicht, tatsächlich beschäftigen wir uns aber schon seit mehr als 13 Jahren mit dem Territorium des Boulevard périphérique. Es begann schon 1998 gegen Ende unseres Studiums. Damals hat uns das Thema aus folgenden Gründen zu interessieren begonnen: Zum einen ist da diese Infrastruktur, die oft nur in ihrer Problematik der Belästigungen – Lärm, Emissionen usw. – wahrgenommen wird. Zum anderen haben wir es mit einem enorm reichhaltigen Territorium zu tun, in das man sehr viel investiert hat, ohne dass es jedoch gelungen ist, den aktuellen Bedingungen gerecht zu werden. Diese Struktur wird in der Regel als notwendiges Übel wahrgenommen, mit dem man leben muss.

Wir haben uns gefragt, ob wir die Auseinandersetzung mit dieser Bestandsstruktur auf eine andere Ebene heben können, wenn wir sie mit den Problemen, die dieses junge Erbe heute aufwirft, in ihrer ganzen Komplexität konfrontieren. Wichtig ist dabei das Zusammentreffen zweier Phänomene: einerseits die Präsenz einer gigantischen, extrem problematischen Infrastruktur – mit 1,3 Millionen Benutzern täglich ist der BP die wohl meistfrequentierte Stadtautobahn Europas –, andererseits die Tatsache, dass sich hier eines der letzten großen Pariser Areale mit verfügbaren Entwicklungsflächen befand. Der BP entstand auf dem Gebiet der 1919 abgerissenen Stadtbefestigungen, das relativ lange im Status eines „offenen Gürtels“ verblieben ist und bis vor gut zehn Jahren relativ wenig überbaut war – ein Raumkorridor mit Transformationspotenzialen, der entlang der administrativen Grenzen von Paris verläuft, also genau zwischen Paris und den Umlandkommunen. Damit verbunden – und vielleicht noch schwerwiegender – ist der Verlauf der psychologischen Grenze.

**JS:** Der Titel *No Limit* verweist also auf die Notwendigkeit, über die administrativen Grenzen hinweg zu denken und dabei auch die mentalen Barrieren zu überwinden?

**AVK:** Richtig, allerdings vollzieht sich im Bereich des BP seit einiger Zeit ein Veränderungsprozess. 1998/99 erachtete man ihn seitens der Pariser Verwaltung noch

**Jörg Seifert:** Mr. Viger-Kohler, together with Pierre Alain Trévelo you run the architectural firm TVK in Paris, and from 2006 to 2008 you conducted a study that amounts to a reevaluation of the Boulevard périphérique (BP) and its role in the Paris metropolitan region. Can you briefly outline how this study came about and what your approach was?

**Antoine Viger-Kohler:** The study's title was *No Limit*, and it was published in 2008; in fact, we have been concerned with the territory of the Boulevard périphérique for more than 13 years. We had already begun in 1998, toward the end of our university studies. At the time, the topic began to interest us for the following reasons: On the one hand, there is the infrastructure, which is often perceived only in terms of the problems associated with its nuisances—noise, emissions, and so on. On the other, we are dealing with an enormously rich territory, in which a great deal has been invested without ever succeeding in doing justice to the current circumstances. As a rule, this structure is perceived as a necessary evil with which we have to live.

We asked ourselves whether we could lift involvement with the structure of the existing fabric to another level by confronting it with the problems that this recent legacy raises, in all their complexity. The important thing here is the coming together of two phenomena: on the one hand, the presence of a gigantic, extremely problematic infrastructure—with 1.3 million users daily, the BP is probably the most heavily used urban highway in Europe; on the other hand, the fact that this is one of the last large areas in Paris with lots available for development. The BP was built on the site of city fortifications demolished in 1919, which retained the status of an "open belt" for a relatively long time and until a good ten years ago had relatively few buildings: a spatial corridor with potential for transformation that runs along the administrative borders of Paris, that is to say, precisely between Paris and the surrounding municipalities. Associated with that, and perhaps even more consequential, is the course of the psychological border.

**JS:** So the title *No Limit* thus refers to the necessity to think beyond the administrative borders and at the same time overcome mental barriers?

**AVK:** Correct, although for some time now the area around the BP has been undergoing a transformation process. In 1998/99, the administration of the City of Paris

als Grenze der Stadt. So verbannte man seinerzeit alle Funktionen, die man im Zentrum nicht haben wollte, dorthin. Die Umlandgemeinden gingen weitgehend auf die gleiche Weise vor: Man kehrte sich gegenseitig den Rücken zu. Erst die Regierung Delanoë, die seit 2001 im Amt ist, begann sich für die Thematik der interkommunalen Relationen zu interessieren. Die einzigen, die sich bereits vor zehn Jahren für diesen Raum interessiert hatten, waren die Bauträger. Diese hatten sehr schnell erkannt, dass der BP unter ökonomischen Gesichtspunkten ein hervorragender Projektkatalysator ist, für Büros, Hotels usw., für eine ökonomische Programmierung ...

**JS: ... die auf den Potenzialen der Mobilitätsader basiert.**

**AVK:** Ja, genau. Und weil die Kommunen sich kaum für dieses Territorium interessiert haben, haben die Bauträger eine relative Freiheit gehabt, hier umso großzügiger zu investieren. Zwar hat man sich an die städtebaulichen Vorgaben gehalten, aber dennoch kann man durchaus von einer anarchischen Entwicklung sprechen. Besonders die Anrainerkommunen ließen die Investoren sehr schnell bauen, sobald Geld in die Kassen floss, ohne genauer hinzuschauen, was hier eigentlich passiert. Auf Pariser Seite sah es dagegen etwas anders aus. Der BP wurde am äußeren Rand des ehemaligen Befestigungsgürtels angelegt, der innere Bereich dieser Zone war dann dem sozialen Wohnungsbau vorbehalten, während weiter außen einige große Infrastrukturen installiert wurden, z.B. der Parc des Expositions an der Porte de Versailles oder die Schlachthallen von La Villette. Dazwischen sind aber auch relativ viele Freiflächen erhalten geblieben. Für den Immobilienmarkt war das Terrain dagegen noch nicht geöffnet. Trotz der Versorgungsinfrastrukturen konnten Investoren hier zum Beispiel keine Büros bauen. Heute hat sich die Situation geändert, aber noch vor zehn Jahren hat Paris jegliche Reflexion über diese Areale blockiert. Das war in groben Zügen die Ausgangssituation.

**JS: Können Sie noch kurz etwas zu den Schritten sagen, die Sie im Verlauf Ihrer Arbeiten unternommen haben?**

**AVK:** 1998/99 schufen wir, also Pierre Alain Trévelo und ich, die Association TOMATO als eine Art Denkkzelle. In einer Gruppe von 13 Personen widmeten wir uns im Rahmen unseres Diploms dem BP und erarbeiteten eine erste Studie dazu. 2003, als der BP – der 1956 bis 1973 gebaut worden ist – dreißig Jahre alt wurde, organisierte die Stadt eine Ausstellung und bat uns aufgrund der Studie, den Ausstellungskatalog zu machen. Wir publizierten

still regarded it as the border of the city. Consequently, it has in the past banished all the functions it did not want in the center to the BP area. The surrounding municipalities largely did the same: they turned their backs on each other. Only the Delanoë administration, which has been in office since 2001, has started to show interest in relationships between municipalities. And the people already interested in this area were developers. They had very quickly realized that the Boulevard périphérique was, from an economic perspective, an outstanding catalyst for projects, such as office buildings, hotels, and so on, for economic programming ...

**JS: ... based on the potential of the arteries of mobility.**

**AVK:** Yes, exactly. And because the municipalities were scarcely interested in this territory, developers were relatively free to invest all the more generously here. They had to keep to urban planning rules, in fact, but nevertheless it can fairly be described as anarchic development. The neighboring municipalities in particular allowed investors to build very quickly, as soon as the money flowed into their coffers, but without anyone looking any closer at what was really happening here. On the Parisian side, by contrast, it looked somewhat different. The BP was placed on the outer edge of the former fortification belt; the inner part of that zone was reserved for subsidized housing; and further out several large infrastructure facilities were installed, such as the Parc des Expositions at the Porte de Versailles or the slaughterhouses of La Villette. In between, however, a relatively large number of open spaces were preserved. But the terrain had not yet been opened to the real estate market. Despite the service infrastructure there, investors were not permitted to build office buildings, for example. Today the situation has changed, but just ten years ago Paris was still blocking any thinking about this area. That was, in rough outline, the initial situation.

**JS: Can you speak briefly about the steps you have taken in the course of your works?**

**AVK:** In 1998/99, we, Pierre Alain Trévelo and I, created the TOMATO association as a kind of think tank. In a group of 13 people we dedicated ourselves to the BP as part of our degrees and prepared a first study of it. In 2003, when the BP, which was built between 1956 and 1973, turned thirty, the city organized an exhibition and, as a result of our study, asked us to do the exhibition catalog. So we published *Paris, La Ville du Périphérique (Le Moniteur)*. In that synthe-

*Paris, La Ville du Périphérique (Le Moniteur)*. In dieser Synthese versuchten wir herauszustellen, dass der BP als Transitraum mit den angrenzenden Räumen korrespondiert, und zwar aufgrund topografischer Bedingungen: weil er etwa über die ehemaligen Befestigungsanlagen gelegt wurde, weil er einen ganz spezifischen Urbanisierungsmodus generiert usw. Es ging uns also seinerzeit darum, die Konstitutionslogiken dieses Korridors zu erfassen. Dabei hatten wir Venturis *Learning from Las Vegas* als Folie im

sis, we tried to underscore that the BP, as a transit space, corresponds to the adjacent spaces, especially owing to topographical conditions: for example, because it was laid out over the former fortifications, because it generates a very specific mode of urbanization, and so on. At the time, we wanted to get a grip on the various logics of this corridor's constitution. We had Venturi's *Learning from Las Vegas* in the back of our minds. Our goal was to decode the logics of this territory, connected as it is to the infrastructure.



Vorschlag zur Platzgestaltung von TVK an der Porte Pouchet | Design proposal by TVK for a square at the Porte Pouchet

Hinterkopf. Unser Ziel war es, die Logiken dieses mit der Infrastruktur verbundenen Territoriums zu decodieren.

Dieser Katalog, eine Art Resümee der Studie, war unsere erste Publikation. Und daraus ergaben sich dann wiederum verschiedene Projekte für uns, etwa unser erster Wettbewerbsbeitrag als TVK, ein *Grand projet de renouvellement urbain* an der Porte Pouchet im Nordwesten, mit dem wir 2004 gewonnen haben und der zurzeit noch umgesetzt wird. Bei diesem Projekt, in dessen Rahmen Lacaton & Vassal den Umbau der Tour Bois le Prêtre durchführen, schlugen wir einen ausgedehnten öffentlichen Bereich unter dem BP vor, der hier als Hochstraße verläuft.

Danach beschäftigten wir uns in einer anderen Studie mit der Frage der Überdeckung des BP für einen Abschnitt im 17. Arrondissement. Und 2006 wurden wir dann gemeinsam von der Stadt Paris und der Region Île de France beauftragt, den BP erneut in seiner Totalität zu reflektieren. Die Konstellation des gemeinsamen Auftrags war wichtig, weil sie es uns erlaubte, die Problematik noch

This catalog, which was a kind of summary of our study, was our first publication. And it resulted in various projects for us, including our first competition as TVK, a *Grand projet de renouvellement urbain* at the Porte Pouchet in northwestern Paris, which we won in 2004, and which is still ongoing. In our project, in which Lacaton & Vassal are renovating the tower Bois le Prêtre, we proposed an extensive public space beneath the BP, which runs as an elevated highway in this area.

In another study, we then took up the question of building over the BP in one section of the 17th arrondissement. And in 2006 we were commissioned jointly by the City of Paris and the Region of the Île de France to reflect on the BP in its totality once again. The constellation of this joint commission was important, since it permitted us to reexamine the set of problems from a completely different perspective and to focus on the question of the role of this area for the metropolitan region. Today we are working with Richard Rogers and Jean Nouvel on a sector around the Porte de Bercy and the river Seine.

einmal aus einer ganz anderen Perspektive aufzurollen und die Frage nach der Rolle dieses Gebiets für den Metropolraum ins Zentrum zu rücken. Heute arbeiten wir gemeinsam mit Richard Rogers und Jean Nouvel an einem Sektor rund um die Porte de Bercy und die Seine.

**JS:** Sind Sie dabei zunächst *intra muros* gestartet oder haben Sie von Anfang an über beide Seiten hinweg gedacht?

**AVK:** Wir haben von Anfang an beide Seiten betrachtet und über die administrativen Grenzen hinweg gedacht. Wir haben uns auf die Dualität von Territorium und Infrastruktur – Stadt und Infrastruktur – fokussiert und dabei illustrative Einzelprojekte hinzugefügt – ein wenig vergleichbar vielleicht mit den letzten Seiten von *Delirious New York*. Wir wollten quasi die Probe aufs Exempel machen und demonstrieren, was wir in der Analyse durchdrungen haben, um die Handlungsfähigkeit zu verdeutlichen. Das waren infrastrukturell geprägte Einzelgebäude, entsprechende städtebauliche Entwürfe, wie sich ein Stück Stadt entlang der Infrastruktur entwickelt usw.

**JS:** Stand dies vielleicht auch ein wenig im Zusammenhang mit dem internationalen Zeitgeist jener Jahre? Ich habe den Eindruck, dieses Thema war seit Beginn der 2000er Jahre international zunehmend präsent. Ich denke an die niederländischen Projekte, etwa die Einbeziehung von Verkehrsströmen in Gebäudeentwürfe wie sie UN Studio zum Beispiel beim Bahnhof Arnhem Central oder dem Mercedes-Benz Museum in Stuttgart praktiziert haben. Oder an Noisescape von MVRDV, ein Projekt, das der Logik folgt nicht mit der Architektur auf Distanz zu problematischen Elementen wie einer Stadtautobahn zu gehen, sondern gerade in der Konfrontation mit widrigen Umständen neue Lösungen zu entwickeln.

**AVK:** Der Ansatz ist vergleichbar, ist aber auf einer anderen Maßstabsebene angesiedelt, stärker metropolitan ausgerichtet. Wir standen ganz am Anfang des intellektuellen Diskurses dieser Epoche, interessierten uns aber schon damals für die großmaßstäblichen Territorien, für den Pariser Großraum. Wir realisierten später dann dort auch Architektur, unser Fokus lag zunächst aber auf dem infrastrukturellen Territorium. Wenn man über den BP spricht, muss man auch die Seine, die Kanäle, die Eisenbahnlinien einbeziehen. Es ist ein Territorium, das extrem beansprucht ist durch verschiedene Infrastrukturtypen, von denen jeder eine unterschiedliche, vielleicht komplementäre Urbanisierungslogik aufweist. Wir haben den BP in seiner Gesamtheit zu verstehen versucht, haben uns

**JS:** Did you initially start out *intra muros* or did you think beyond both sides from the outset?

**AVK:** We looked at both sides from the start and thought beyond the administrative borders. We focused on the duality of territory and infrastructure—city and infrastructure—and added specific illustrative projects, in a way perhaps somewhat comparable to the final pages of *Delirious New York*. We wanted, as it were, to put the examples to the test and demonstrate what we had worked through in the analysis in order to clarify the scope for action. The examples were individual buildings related to infrastructure, corresponding urban planning proposals, how a part of the city evolves along the infrastructure, and so on.

**JS:** Was this perhaps also somewhat related to the international zeitgeist of those years? I have the impression this topic has been increasingly present internationally since the first decade of this century. I am thinking of Dutch projects, such as the integration of traffic flows into building designs, as UN Studio has done in its design for Arnhem Central Station, for example, or the Mercedes-Benz Museum in Stuttgart. Or Noisescape by MVRDV, a project that follows a logic in which architecture is not distanced from problematic elements, such as an urban highway, but rather develops new solutions precisely by confronting adverse circumstances.

**AVK:** The approach is comparable, but it is located on a different level of scale, more closely metropolitan in orientation. We were right at the beginning of the intellectual discourse of the era, but we were already interested in large-scale territories, in the Paris metropolitan region. Later we built architecture there too, but at first our focus was on the territory of infrastructure. When you talk about the BP, you have to bring in the Seine, the canals, and the railway lines as well. It is a territory that is under extreme pressure from various types of infrastructure, each of which displays different, in some cases complementary logics of urbanization. We tried to understand the BP as a whole, grappled with the totality of these logics, before we addressed the question of how buildings should be constructed here. It is supposed to be the busiest highway in the world!

When we began work, we were in fact interested just in the adjacent area a few hundred meters to the left and right of the BP. But then in *No Limit* the focus shifted to the entire metropolitan area, which extends roughly to the A86—the second beltway, with a diameter of about 30 kilometers. Roughly 6 million people live in this area. The Region of the

mit der Totalität dieser Logiken auseinandergesetzt, bevor wir uns die Frage gestellt haben, wie man hier Gebäude zu konstruieren hat. Er wird vermutlich der verkehrsreichste Highway der Welt sein!

Zu Beginn unserer Arbeiten haben wir uns tatsächlich zunächst für den Nahraum einige hundert Meter links und rechts des BP interessiert. Mit *No Limit* ist dann aber der gesamte Metropolraum, der etwa bis zur A86 reicht – zum zweiten Autobahnring mit einem Durchmesser von etwa 30 Kilometern –, in den Fokus gerückt. In diesem Raum leben etwa 6 Millionen Einwohner. Die Region Île de France ist natürlich noch deutlich größer, hier leben insgesamt rund 12 Millionen Einwohner, aber jener Bereich innerhalb dieses zweiten Autobahnringes ist deutlich dichter besiedelt, ist mit den ÖPNV-Netzen ausgestattet und auf mehr oder minder gleiche Weise von den Mobilitätsentwicklungen geprägt. Man könnte ihn als eine Art Schicksalsgemeinschaft bezeichnen. Die A86, die also in etwa die Grenzen dieser dichten Agglomeration markiert, befindet sich vereinfacht gesprochen im gleichen Abstand vom BP, wie der BP vom historischen Stadtzentrum. Der BP verläuft also mitten im Zentrum der dichten Agglomeration.

Deshalb gaben wir 2006 der Untersuchung *No Limit* gegenüber den vorherigen Studien eine komplementäre, andere Ausrichtung. Da wir aufgrund der Vorarbeiten die internen Logiken des Rings recht gut kannten, konnten wir uns nun dem intensiven Studium der transversalen Logiken widmen. Die konzeptionelle Basis der Studie wird am besten anhand unserer farbigen Konzeptskizze mit den 16 unterschiedlichen Territorien deutlich, die sich – nummeriert im Uhrzeigersinn – mit einer je eigenen Identität um den BP reihen.

**JS:** Das ist auch die Karte, die uns zuerst aufgefallen ist, mit der es Ihnen gelungen ist, unsere Aufmerksamkeit auf Ihre Untersuchungen zu lenken. Sie erwähnten vorhin, dass die Bauträger relativ früh das Potenzial des BP erkannt hatten, ganz im Gegensatz zur Politik. Wie kam es zu diesem Gesinnungswandel bei den politischen Institutionen?

**AVK:** Die Kommunalregierung hatte gewechselt, und in der Folge formierte sich der politische Wille, mit den Nachbarn zusammenzuarbeiten und gemeinsam mit den Anrainerkommunen die Relationen untereinander in den Blick zu nehmen und auszubauen. Pierre Mansat, Delanoës stellvertretender Referent, hatte das initiiert. Da urbane Themen auch auf der politischen Agenda immer weit oben angesiedelt sind, versuchten wir in dieser Situation, den neuen politischen Willen zu kanalisieren. Und

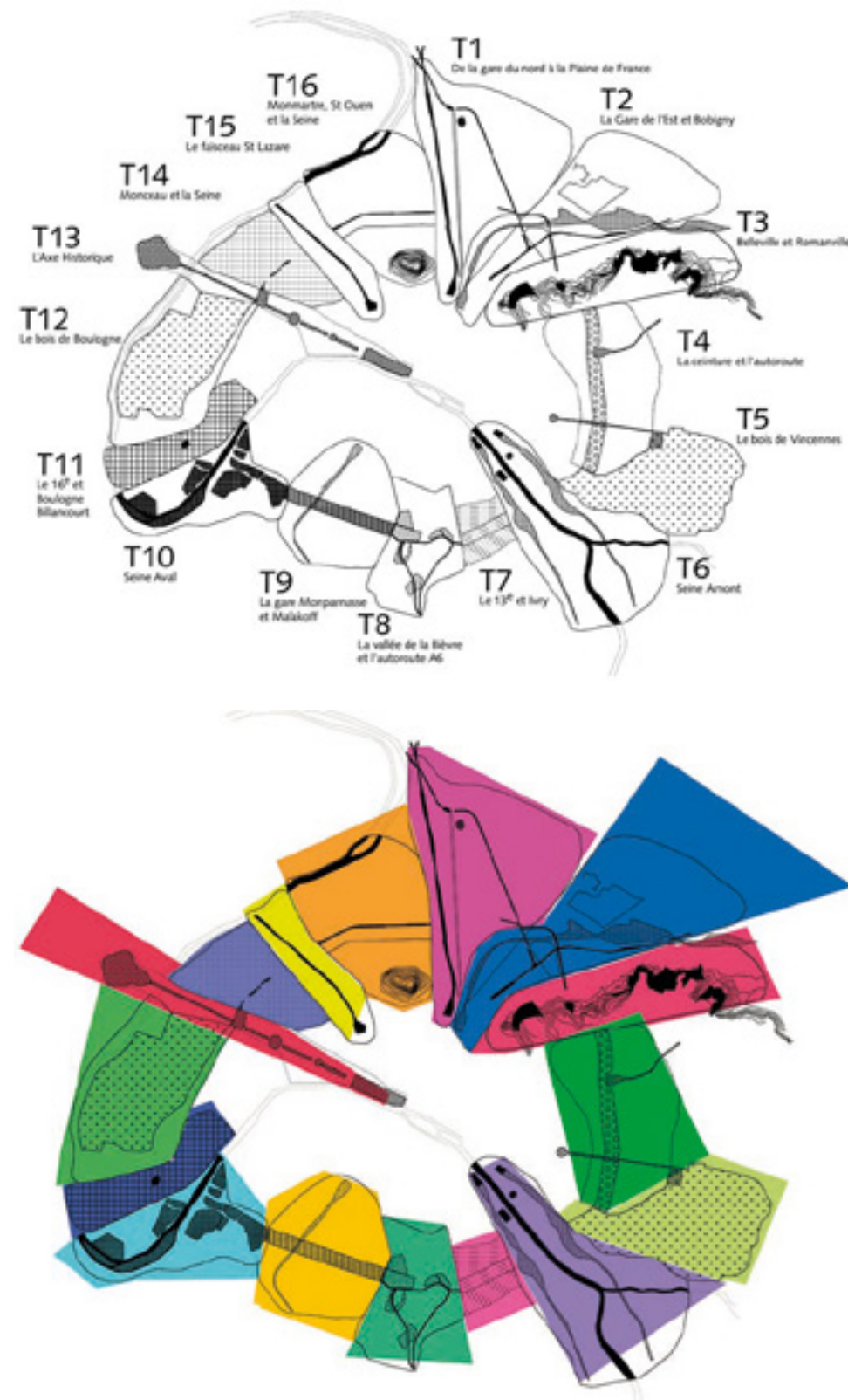
Île de France is, of course, considerably larger; around 12 million people live there, but the area within this second beltway is considerably more densely populated; it has local public transportation networks and is characterized by developments in mobility in more or less the same way. It could be described as a community with a common fate. The A86, which approximately marks the boundaries of this dense agglomeration, is located at about the same distance from the BP as the BP is from the historical center of the city. Hence the course the BP takes is in the center of this dense agglomeration.

That is why we took a complementary and different direction from the previous studies for the *No Limit* study of 2006. Because, from earlier work, we were quite familiar with the internal logic of the beltway, we were then able to turn our attention to an intense study of the transversal logics. The conceptual basis for the study is best made clear by our color sketch for the proposal, with the sixteen different territories arrayed around the BP, numbered in clockwise sequence, each with its own identity.

**JS:** That is also the map that first made an impression on us; it was how you succeeded in drawing our attention to your study. You mentioned earlier that developers recognized the potential of the BP relatively early, unlike politicians. What led the political institutions to change their attitude?

**AVK:** The municipal government had changed, leading to the forming of the political will to work with its neighbors and join the neighboring municipalities in examining their relationships with one another and developing them. Pierre Mansat, one of Delanoës's deputy mayors, initiated this movement. Because urban themes are always high on the political agenda as well, we tried to take advantage of the situation to channel the new political will. And because of its central location, its complex set of problems, and its prominence, the BP was ideally suited for that. Our approach was to think about the way this infrastructure has to be embedded locally, in order to establish new relationships between the municipalities.

The important thing is this context is that the city initially formulated the task as simply studying how the BP could be adapted by building noise-reducing covers. But we made it clear that limiting the study to questions of covering the highway with noise barriers was an inadequate approach to the task at hand. Perhaps that could be a solution for certain sections of the BP ...



16 transversale Territorien mit je eigener Identität  
rund um den boulevard central  
16 transversal territories, each with its own identity,  
around the boulevard central

der BP bot sich aufgrund seiner zentralen Lage, seinen komplexen Problematiken und auch seiner Prominenz geradezu an. Unser Ansatz war, über die Art und Weise nachzudenken, wie diese Infrastruktur lokal eingebettet werden muss, um neue interkommunale Beziehungen zu etablieren.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass seitens der Stadt zunächst nur der Auftrag formuliert worden war, die Einfügung des BP durch seine Überdeckung zu untersuchen. Wir haben aber deutlich gemacht, dass die einschränkende Festlegung auf Fragen der Autobahnüberdeckung keine adäquate Herangehensweise an die Aufgabenstellung ist. Vielleicht ist dies eine passende Lösung für ausgewählte Bereiche des BP ...

**JS:** ... aber grundsätzlich eben nur eine Option unter vielen anderen?

**AVK:** Genau, es kann vielleicht punktuell eine Lösung sein – die bisherigen Überdeckungen, die in Paris realisiert wurden, sind allerdings genau die Maßnahmen, die heute extrem in der Kritik stehen. Die Umsetzung weiterer Überdeckungen des BP würde sich außerdem relativ problematisch gestalten. Im Hinblick auf die Automobilität ist es derart bedeutend, dass es faktisch nicht möglich ist, den Verkehrsfluss für Bauarbeiten zu stoppen oder umzuleiten. Wenn der BP etwa infolge eines schweren Unfalls gesperrt werden muss, ist der gesamte Bereich der Île de France blockiert. Wir haben es mit einer Infrastruktur zu tun, die die Funktionsfähigkeit der regionalen Ökonomie gewährleistet. Es ist eine lokale Infrastruktur, angesiedelt innerhalb der administrativen Grenzen von Paris, deren Funktionszusammenhänge die regionale und die nationale Ebene tangieren. Eingriffe in dieses System sind extrem schwierig. Eine Überdeckung könnte nur bei fließendem Verkehr erfolgen.

Und zudem: Wenn man sagt, dass der BP nur dort in die Umgebung zu integrieren ist, wo man ihn überdecken kann, schließt man automatisch alle anderen Bereiche aus. Rein technisch kann man nur 30 Prozent des BP überdecken, nämlich die Teile wo das Fahrbahnniveau bereits tiefer gelegt ist. Der BP ist dort sowieso schon etwas besser in die Umgebung „integriert“ als anderswo. Die problematischsten Bereiche sind dagegen dort, wo der BP oberirdisch oder als Hochstraße verläuft. Folglich war unsere Antwort: Wenn es um die Integration des BP geht, muss man zunächst einmal die Alternativen zur Überdeckung im Detail untersuchen.

**JS:** ... but essentially just one option among many others?

**AVK:** Exactly, it can perhaps be a solution for certain places, though covering the highways, as has been done in Paris thus far, is precisely the measure that comes in for extreme criticism today. Moreover, it would be relatively problematic to build further noise barriers over the BP. It has become so important for automobile traffic that it is impossible in practice to stop or reroute the flow of traffic during construction work. When the BP has to be closed, after a serious accident, for example, the entire area in the Île de France region is blocked. We are dealing with infrastructure that ensures the regional economy can function. It is local infrastructure within the administrative borders of Paris, but its functional connections affect the regional and national levels. Interventions in this system are extremely difficult. Noise barriers could only be built over it while traffic is allowed to flow.

Moreover, if one were to say that the BP can only be integrated into the surroundings where it can be covered, it would automatically exclude all the other areas. Even from a purely physical standpoint, only 30 percent of the BP can be covered, because, in these sections, the level of the road is lower. So the BP is already better “integrated” into its surroundings in these places than elsewhere. The problematic areas, by contrast, are where the BP runs above ground or as an elevated highway. Consequently, our answer was to say that if the issue is integrating the BP, the alternatives to covering it with noise barriers will first have to be studied in detail.

**JS:** The city's original formulation of the task seems to me a little like a reflex attempt to import solutions from other contexts without adequately taking your own local specifics sufficiently into account.

**AVK:** Yes, there were examples elsewhere, and, of course, we knew about them. Our approach to urban questions is, however, guided by the quite simple and by no means original insight that it is always difficult to transfer templates. The city and its interactions are so complex, that you need a great deal of time to analyze things before you can begin to sketch out the scope for action. When developing strategies for integration, you have to work out the characteristics of the local places. Our draft concept for the BP, with 16 transversal territories and their specific identities, makes this approach to intervention clear: as soon as the transversal determinants—cutting across the BP—have been identified, and the logics of these trans-

**JS:** Die ursprüngliche Aufgabenstellung der Stadt sieht mir ein wenig nach reflexartigem Importversuch von Lösungen aus anderen Kontexten aus, ohne die eigenen, lokalen Spezifika hinreichend zu berücksichtigen.

**AVK:** Ja, es gab andernorts diese Beispiele und sie waren natürlich bekannt. Unsere Herangehensweise an urbane Fragestellungen ist aber von der recht einfachen und keineswegs originellen Einsicht geleitet, dass es immer schwierig ist Schablonen zu übertragen. Stadt ist in ihren Wirkzusammenhängen so komplex, dass man viel Zeit braucht, Dinge zu analysieren, bis man beginnen kann Handlungsspielräume zu skizzieren. Um Integrationsstrategien zu entwickeln, muss man die Charakteristika der lokalen Räume herausarbeiten. Unsere Konzeptskizze für den BP mit den 16 transversalen Territorien mit ihren spezifischen Identitäten verdeutlicht diesen Interventionsansatz: Sobald man die transversalen Determinanten – quer zum BP – identifiziert hat, und die Logiken dieser transversalen Territorien verstanden hat, weiß man auch, welche technische Lösung zur besseren Integration des BP in jedem Punkt angemessen ist. Wenn ich also die Kräfte identifiziert habe, die das entsprechende quer gelagerte Territorium künftig besser strukturieren könnten, weiß ich ziemlich genau, wie ich die konkrete Frage der punktuellen Querung anzugehen habe. Und man muss sich auf eine gemeinsame städtebauliche und zugleich politische Vision geeinigt haben, um jeweils eine spezifische Lösung vorzuschlagen. Diese kann manchmal in einem minimalen, unpräzisen und manchmal in einem gigantischen Eingriff bestehen.

**JS:** Habe ich es richtig verstanden, dass es sich bei den 16 Territorien, die sich in Ihrer Karte jeweils mit einer anderen Farbe über den BP hinwegziehen, nicht um homogene Einheiten handelt – was vielleicht die schematische Darstellung suggerieren könnte –, sondern um Visionen, Projekte? Dass sich also diese 16 von Ihnen herausgearbeiteten transversalen Identitäten nicht allein aus der Analyse des Ist-Zustandes ergeben haben, sondern vielmehr auf etwas Zukünftiges verweisen? Ist die jeweilige Homogenisierung Ziel dieser Projekte?

**AVK:** Nicht zwangsläufig. Diese Territorien haben aus geografischen und historischen Gründen jeweils bestimmte Charakteristika. In unserem Territorium T6 dominiert etwa die Seine mit der Marne-Mündung, sie hat eine typische Landschaft geformt, während T13 von der großen städtebaulichen Sichtachse – der Axe historique – geprägt wird. Im Territorium T3 ist wiederum mit dem Plateau de

versal territories understood, then you know which technical solution will be better able to integrate the BP at a given point. So when one has identified the forces that could structure the corresponding transversal territory in the future, one knows pretty well precisely how to approach the specific issue of crossings at certain points. And there has to be agreement on a common urban planning and also political vision, in order to propose a specific solution. This can sometimes consist in a minimal, unpretentious intervention and sometimes in a gigantic one.

**JS:** Have I understood you correctly that, with the 16 territories, each extending out from the BP in a different color on your map, it is not a matter of homogeneous units—as the graphic representation might tend to suggest—but rather visions, projects? That these 16 transversal identities you have worked out result not solely from analyzing their actual state but rather refer to something in the future? Is the respective homogenization the goal of these projects?

**AVK:** Not necessarily. Each of these territories has certain characteristics for geographical and historical reasons. Our territory T6, for example, is dominated by the confluence of the Seine and the Marne. It has become a typical rural landscape, whereas T13 is characterized by the large visual axis of the urban planners: the “Axe historique”. In T3, in turn, we find the highest elevations of the Île de France on the Plateau de Romainville. Here the topography is inscribed into the territory in a very particular way. And in T4 the aforementioned “open green belt” is especially evident. In this belt there are numerous sports facilities and, to the right and left of them, neighborhoods with a rather pronounced presence of subsidized housing.

**JS:** But the urban planning and functional character of the neighborhoods to the left and right of the belt differ somewhat, don't they?

**AVK:** In our analysis of the existing fabric, we determined that the situation in several places is one of relative balance, primarily for historical reasons: for example, where Paris has incorporated parts of surrounding municipalities. In other places, the neighborhoods differ; there are then in turn especially strong connections—as a result of geographic particularities, say. Or there are—with relatively large structural difference on both sides, so to speak—highly frequented infrastructure facilities, with which one can work with an eye to a future identity.



Ist-Zustand und Vorschlag zur städtebaulichen Integration des BP von TVK: Territorium T4  
Current state and proposal for urban planning integration of the BP by TVK: Territory T4



Romainville die höchsten Erhebungen der Île de France zu finden ist. Hier schreibt sich die Topografie auf ganz eigene Weise in das Territorium ein. Und in T4 ist der bereits erwähnte „offene grüne Gürtel“ noch besonders deutlich ausgeprägt. In diesem Gürtelbereich finden sich zahlreiche Sportanlagen und links und rechts davon ziemlich ausgeprägte Quartiere sozialen Wohnungsbaus.

**JS:** Die städtebauliche und funktionale Ausprägung der Quartiere links und rechts des Gürtels differiert aber zum Teil, oder nicht?

**AVK:** In unserer Bestandsanalyse haben wir festgestellt, dass an einigen Stellen, vor allem aus historischen Gründen, eine relative Ausgewogenheit vorherrscht – zum Beispiel dort wo Paris Teile der Umlandkommunen eingemeindet hat. An anderen Stellen differieren die Quartiere, dort bestehen dann wiederum vielleicht besonders starke Zusammenhänge über geografische Besonderheiten. Oder aber es sind bei relativ großer struktureller Differenz auf beiden Seiten gleichsam stark frequentierte Infrastruktureinrichtungen vorhanden, mit denen man im Hinblick auf die zukünftige Identität arbeiten kann.

**JS:** Inwiefern haben sie die Kommunen mit einbezogen bei der Ausarbeitung dieser 16 Territorien und ihrer zukünftigen Identitäten? Damit man gemeinsam Strategien entwickeln kann, ist es ja auch wichtig, dass sich die Kommunen in so einer Vision wiederfinden ...

**JS:** To what extent have you involved the municipalities when working out these 16 territories and their future identities? In order to be able to develop common strategies, after all, it is also important that the municipalities can see themselves represented in such a vision ...

**AVK:** That is absolutely essential. We have developed each of our local syntheses together with the authorities from the municipalities and the arrondissements of Paris. In coordination with all the important players, we came to a mutual understanding about this map. So we did not impose these identities on the territories. Of course, the boundaries on this map are open; there are blind spots, intersections—the whole thing has a sketchlike character that does justice to the dynamics of the process.

But that was preceded by an intense phase of analysis that provided the basis for our communication with the local authorities. First we classified the existing dominant characters. As already mentioned, these could include not only elements of the topography or landscape but also clear incisions into the urban fabric by large urban vectors such as the Seine, the canals, or, in fact, the BP. We established criteria to structure the wealth of available information, examined the distributions of these criteria, and tested which ones emerged most powerfully—for example, the continuity or discontinuity of the urban fabric, the distribution of population density, income distribution, unemployment, age distribution, and so on. All these components served to answer the question: what are the possible commonalities, the points of connection for cooperation? Then we marked



Ist-Zustand und Vorschlag zur städtebaulichen Integration des BP von TVK: Territorium T4  
Current state and proposal for urban planning integration of the BP by TVK: Territory T4



**AVK:** Das ist ganz wesentlich. Wir haben jede unserer lokalen Synthesen gemeinsam mit den Verantwortlichen der Kommunen und der Pariser Arrondissements entwickelt. In großen Abstimmungen mit allen wichtigen Akteuren haben wir uns einvernehmlich auf diese Karte verständigt. Wir haben diese Identitäten den Territorien also nicht aufoktroiert. Natürlich sind die Grenzen auf dieser Karte offen, es gibt blinde Flecken, Überschneidungen – das Ganze hat einen skizzenhaften Charakter, der den Prozessdynamiken gerecht wird.

Dem voran gegangen ist aber eine intensive Analysephase, die als Grundlage für unsere Kommunikation mit den Verantwortlichen vor Ort gedient hat. Wir haben zunächst die dominanten bestehenden Charaktere klassifiziert. Das können wie bereits erwähnt neben den topografischen oder landschaftlichen Elementen auch deutliche Einschnitte ins urbane Gewebe sein, etwa durch große urbane Vektoren wie die Seine, die Kanäle oder eben den BP. Wir haben Kriterien festgelegt, um die Fülle an verfügbaren Informationen zu strukturieren, haben Verteilungen dieser Kriterien angeschaut und geprüft, welche jeweils am stärksten zutage treten, zum Beispiel Kontinuität oder Diskontinuität des Stadtgewebes, Verteilung der Populationsdichten, Einkommensverteilungen, Arbeitslosigkeit, Altersstrukturen usw. All diese Komponenten dienten der Beantwortung der Frage: Was sind mögliche Gemeinsamkeiten, Anknüpfungspunkte für die Kooperationen? Dann haben wir die Bereiche markiert, in denen man programmatische Kontinuitäten herstellen kann. Und erst als wir diese transversalen Identitäten fixiert hatten, sind wir zur Infrastruktur des BP zurückgekehrt

the areas in which programmatic continuities can be produced. And only when we had established these transversal identities did we return to the infrastructure of the BP to ask how it could be attacked in such a way as to permit the desired connecting features.

This methodological approach helped us a lot when anchoring the projects, when negotiating responsibilities, there was support when putting them into practice, and so forth. After all, it was not primarily about sexy architectural projects ...

**JS:** No, I see it as developing individual solutions from local conditions ...

**AVK:** Precisely, but what is important, and must be reemphasized, is that these individual solutions were not developed by us alone; rather, they were the result of a concerted action. After doing the analysis, we sought a dialogue with the major players and determined whether we were still on the same page. Thus we proceeded, step by step, and only at the very end returned to what was really the initial question. We approached the material by going from the general to the concrete, but in parallel with that, we worked on very many technical issues on the local level. While we were developing identities with the players in the municipalities, we were also engaged in a dialogue with specialist engineers to explore all the technical possibilities for perforating the barriers: How does one cross the BP above it and how below it? What are, in the last analysis, all the technically feasible solutions one could propose? We

mit der Frage, wie diese zu attackieren ist, um die angestrebten verbindenden Eigenheiten zu ermöglichen.

Dieser methodische Ansatz hat uns sehr bei der Verankerung der Projekte geholfen, bei der Aushandlung von Verantwortlichkeiten, er gab Rückhalt bei der Umsetzung usw. Es ging hier ja nicht primär um sexy Architekturprojekte ...

**JS:** Nein, ich verstehe es als Entwicklung individueller Lösungen aus den lokalen Bedingungen heraus ...

**AVK:** Genau, was aber nochmals betont werden muss: Diese individuellen Lösungen werden nicht von uns allein entwickelt, sondern sie sind das Ergebnis einer konzertierten Aktion. Nach der Analyse haben wir den Dialog mit den Akteuren gesucht und geklärt, ob wir noch auf einer Linie sind. So sind wir Schritt für Schritt vorangegangen und erst ganz am Schluss zur eigentlichen Ausgangsfrage zurückgekehrt. Wir haben uns der Materie vom Allgemeinen zum Konkreten genähert, parallel dazu aber auch sehr viele technische Fragen auf lokalem Niveau bearbeitet. Während wir mit den kommunalen Akteuren die Identitäten entwickelt haben, waren wir gleichzeitig mit Fachingenieuren im Dialog, um alle technischen Möglichkeiten der Perforierung der Barriere auszuloten: Wie quert man den BP oberhalb, wie unterhalb usw.? Was kann man alles an technisch machbaren Lösungen vorschlagen? Wir haben uns dem Problem quasi im Gegenstromprinzip von zwei Seiten gleichzeitig genähert: mit den Abgeordneten von oben und mit den Technikern von unten her.

Diese Doppelstrategie verfolgen wir übrigens immer bei Büroprojekten: den Fokus so weit wie möglich öffnen und gleichzeitig so konkret, so detailliert wie möglich sein. In gewisser Weise wiederholen sich ja die Probleme von Projekt zu Projekt – und deshalb machen wir bei TVK auch Architektur und Städtebau gleichzeitig. Erst in ihrer Begegnung werden beide Maßstabsebenen für uns sinnfälliger. Wir brauchen weder schöne Architektur in traurigen Quartieren noch hervorragende städtebauliche Lösungen, die dann durch schlechte Architektur massakriert werden.

**JS:** Anhand Ihrer Ausführungen ist Ihre Arbeitsweise gut deutlich geworden. Ich möchte Sie jetzt noch einmal mit meiner Interpretation Ihrer Studie *No Limit* konfrontieren. Es ist aus meiner Sicht ein Ansatz auf drei Ebenen: erstens auf der Mikroebene Quartiere, damit verbunden die Fragen der Stadtreparatur, der Aufhebung der Barrierewirkung der Infrastruktur; zweitens auf der Mesoebene des ringförmigen Transitzkorridors, wo es um den Fragenkomplex der Potenziale und den Imagewandel eines

approached the problem from two sides, on the principle of swimming against the stream, so to speak: from above with the representatives and from below with the technicians.

By the way, we always pursue this double strategy with projects for office buildings: leaving the focus as wide open as possible and at the same time being as concrete, as detailed as possible. In a sense, after all, the same problems crop up from project to project, and that is also why we at TVK pursue architecture and urban planning simultaneously. Only where they meet do the two levels of scale make sense to us. We need neither beautiful architecture in miserable neighborhoods nor outstanding urban planning solutions that are then massacred by bad architecture.

**JS:** Thanks to your explanations, it has become very clear how you work. Now I would like to confront you with my own interpretation of your study, *No Limit*. From my perspective, it is an approach on three levels: first, the microlevel of neighborhoods, and in association with that the questions of urban repair, of eliminating the barrier effect of infrastructure; second, on the mesolevel of the beltlike transportation corridor, where it is about the complex of issues of potential and changing the image of a space with negative associations; and finally, third, on the macrolevel of the metropolitan region. In my view, it is a matter of the acceptance of the BP as a constitutive element of the metropolitan region, and questions of a new understanding of the city and a new centrality resonate in the background as a metadiscourse.

In anticipation of our conversation, I was discussing with Angelus Eisinger whether you would probably give more weight to one of the three levels than to the other two. Now I think I understand that there is perhaps—even with regard to the preliminary works since 1998—a certain sequence for working on the levels but probably no hierarchy of levels.

**AVK:** That's right: there is no hierarchy between the three levels; all three levels have to be taken into account. The large, regional level was also approached from various perspectives: in the publication of the study, for example, you will find contributions from economists, who addressed the more densely settled zone of the metropolitan region. Here too, we deliberately brought together information, above all in order to understand what I have discussed above as these regional functional connections of the BP leading up to the supraregional ones.



negativ besetzten Raums geht; und drittens schließlich auf der Makroebene der Metropolregion. Hier geht es meines Erachtens um die Akzeptanz BP als konstitutives Element des Metropolitanraums, und als Metadiskurs schwingen die Fragen eines neuen Stadtverständnisses und einer neuen Zentralität mit.

Vor unserem Gespräch habe ich mit Angelus Eisinger diskutiert, ob Sie wohl eine der drei Ebenen stärker gewichten als die anderen beiden. Jetzt meine ich zu verstehen, dass es vielleicht – auch in Anbetracht der Vorarbeiten seit 1998 – eine bestimmte Bearbeitungsreihenfolge gibt, aber wohl keine Hierarchisierung der Ebenen.

**AVK:** Das stimmt, es gibt keine Hierarchie zwischen den drei Ebenen, sie müssen alle berücksichtigt werden. Auch die große, regionale Ebene wurde aus verschiedenen Perspektiven angegangen: In der Publikation der Studie finden Sie zum Beispiel etwa von Ökonomen, die sich der dichter besiedelten Zone der Metropolregion zugewandt haben. Wir haben auch hier gezielt Erkenntnisse zusammengetragen, vor allem, um diese regionalen bis über-regionalen Funktionszusammenhänge des BP zu verstehen, von denen ich bereits gesprochen habe.

Da gab es anfangs noch keinen Common Sense. Viele der Pariser Abgeordneten meinten zunächst, der Ring des BP falle aufgrund seiner Lage innerhalb der administrativen Grenzen allein unter ihre Entscheidungshoheit – als eine Art Nebenstraße der Stadt Paris. So konnte seitens der Stadt hier etwa die Installation einer Straßenbahnlinie und damit verbunden die Reduzierung des Straßenraums beschlossen werden. Die Analyse der ökonomische Dimension und der Problematik der Mobilität zeigte aber, dass die gesamte ökonomische Vitalität der Île de France – und folglich auch die der Stadt Paris – eng mit der Mobilität und der Rolle des BP verbunden ist. Wenn die Stadt Paris morgen entscheidet, zwei Fahrspuren zu reduzieren, um hier eine Straßenbahn zu bauen, dann lähmt das die Île de France und beeinträchtigt die Ökonomie des Pariser Großraums. Angesichts dieser Analyse haben auch die – vielleicht auch aus ökologischen Gründen – gegenüber dem BP skeptisch eingestellten Verantwortlichen erkannt: Es gibt Themen, die man trotz kommunaler Entscheidungskompetenz nur im übergreifenden Konsens anpacken kann. Für uns war das wichtig, denn wenn die ökonomische Studie ergeben hätte, dass es möglich wäre effektive ÖPNV-Systeme am BP zu installieren, dann hätten wir großes Interesse gehabt, diese Dimension in die Studie einzubeziehen. Doch es schien eben nicht angezeigt.

There was a lack of common sense at first. Many representatives in Paris initially believed that, because it was located within the administrative borders, the BP beltway fell entirely under their decision-making authority—as a kind of side street of the City of Paris. For example, the city could pass a resolution on the installation of a streetcar line here and thereby reduce the space of the street. The analysis of the economic dimension and of the problem of mobility showed, however, that the entire economic vitality of the Île de France—and of the city of Paris as well—was closely connected to mobility and to the role of the BP. If the City of Paris were to decide tomorrow to reduce it to two lanes in order to build a streetcar line here, then the Île de France would be crippled and the economy of the Paris metropolitan region would be harmed. In light of that analysis, even the authorities who were skeptical toward the BP, perhaps in part for ecological reasons, recognized that, irrespective of questions of municipal decision-making authority, there are topics that can only be approached with an overarching consensus. That was important for us, for if the economic study had shown that it would have been possible to install effective public transportation systems on the BP, then we would have been very interested in integrating that dimension into the study. But in fact, it did not seem advisable.

The macroanalysis also made it clear that there are real economic challenges, such as a shortage of housing. If you want to create sustainable housing, it has to be close to transportation infrastructure. And on the BP, the level of mobility is high: the subway, the commuter railway—the whole public transportation infrastructure is located here in the meanwhile. That means that this analysis has been an aid to making decisions on many issues on the level of Grand Paris: Should the circular quality of the BP be improved? Should apartments or office buildings be located here? In this way, many aspects could be made clearly more concrete. The analysis of the macro-level repeatedly demonstrated to us the implications of our study: We make very far-ranging decisions here, and we were well able to convey that to the major players too. With the knowledge about these larger connections, we were able to work out more clearly the questions of our 16 identities on the level below that. And we have observed the local situations on the spot. You cannot pursue urban planning projects without passing through these territories themselves and experiencing their qualities ...

**JS:** I am interested in another question and that is, in fact, the provocative dimension of your study. In that context you spoke literally of a “boulevard central.” Is there any

Die Makroanalyse hat auch verdeutlicht, dass es wirkliche ökonomische Herausforderungen gibt, etwa einen Wohnungsmangel. Wenn man nachhaltigen Wohnungsbau machen will, muss der nahe an den Mobilitätsinfrastrukturen sein. Und am BP haben wir eben einen hohen Grad an Mobilität: Metro, RER – die gesamte öffentliche Verkehrsinfrastruktur finden wir inzwischen hier. Das heißt, auf der Maßstabebene Grand Paris hat uns diese Analyse als Entscheidungshilfe für viele Fragen gedient: Soll man den zirkulären Charakter des BP stärken? Soll man Wohnungen oder Büros ansiedeln? Viele Aspekte konnten so deutlich konkretisiert werden. Die Analyse der Makroebene hat uns immer wieder die Tragweite unserer Studie vor Augen geführt: Wir treffen hier sehr weitreichende Entscheidungen – und das konnten wir auch den Akteuren gut vermitteln. Mit dem Wissen um diese größeren Zusammenhänge konnten wir zudem auf der Ebene darunter die Fragen unserer 16 Identitäten klarer herausarbeiten. Parallel dazu haben wir vor Ort die lokalen Situationen betrachtet. Man kann keine städtebaulichen Projekte machen, ohne diese Territorien selbst zu durchlaufen und deren Eigenheiten zu erfahren ...

**JS:** Mich interessiert noch eine andere Frage, und zwar geht es mir um die provokative Dimension Ihrer Studie. Sie haben in diesem Kontext wörtlich vom „boulevard central“ gesprochen. Steckt da eine provokative Absicht dahinter oder ging es schlicht darum, eine neue Realität zu konstatieren? Hat der Begriff Diskussionen ausgelöst – oder vielleicht eher einen Aha-Effekt?

**AVK:** Eine innerhalb der administrativen Grenzen gedachte Zukunft von Paris ist heute nicht mehr vorstellbar, sondern nur noch im Maßstab Grand Paris. Der Begriff boulevard central ist insofern bereits Fakt. Die Geschicke der Kommunen sind miteinander verknüpft, daran gibt es nichts zu rütteln. Die Territorien sind permanent durch zahlreiche Alltagspraktiken miteinander verknüpft: Man arbeitet in Paris, wohnt außerhalb oder umgekehrt. Über die verlinkten Ökonomien haben wir schon gesprochen. Wir haben das als eine Provokation benutzt. Dass es dann auch wirklich so empfunden wurde, ist peinlich – denn eigentlich haben wir lediglich die Realität aufgezeigt.

**JS:** Wie sehen Sie Ihre Arbeiten in Relation zu anderen Studien, etwa zu Philippe Paneris Vorschlag eines Métropolitique von 2008 – also einer Regionalbahn entlang der erwähnten A86 –, zu Nicolas Sarkozys initiiertem Wettbewerb *Le Grand Pari de l'agglomération parisienne* oder zu den aktuellen Hochhausplanungen am BP? Entspringen all diese Aktivitäten demselben Geist?



Ist-Zustand und Vorschlag zur städtebaulichen Integration des BP von TVK: Territorium T9  
Current state and proposal for urban planning integration of the BP by TVK: Territory T9

intention to provoke behind that, or was it simply a matter of noting a new reality? Did that term trigger discussions—or perhaps more of an aha effect?

**AVK:** It is no longer possible today to imagine a future for Paris conceived within the administrative borders, but only one on the scale of Grand Paris. In that sense, the concept of a “boulevard central” is already a fact. The fates of the municipalities are connected; there is nothing that can be done about that. The territories are permanently connected to one another through numerous everyday practices: people work in Paris but live outside it, or vice versa. We have already discussed the linked economies. It was for us a provocation, but the fact this was provocative is a shame, because it is just a reality.

**AVK:** Mehr oder weniger. Am Wettbewerb *Le Grand Pari* waren wir ja sogar selbst beteiligt als Partner des Teams Groupe Descartes. Dieser Wettbewerb ist ebenfalls ein Ausdruck der absoluten Offensichtlichkeit eines gemeinsamen Metropolraums, geteilter Ressourcen usw. Jede Kommune kann zwar an der eigenen Grenze aufhören zu denken und neue Festungswälle hochziehen, doch die Realität sieht anders aus: Weil faktisch Austauschbeziehungen vorhanden sind, ist man gezwungen, in einem übergreifenden Perimeter zu denken.

Das Wichtigste, um Dinge verändern zu können, ist die Notwendigkeit eines Perspektivwechsels. Im Rahmen unserer Arbeit mit den kommunalen Akteuren haben wir intensive, viertägige Workshops organisiert. Zur Einstimmung haben wir immer einen Film von den entsprechenden Räumen gezeigt. Das hat sich insofern ausgezahlt, als man dann gemeinsam mit einem ganz anderen Blickwinkel auf den Ort gestartet ist, als wenn jeder allein mit seinem ganz unterschiedlichen Vorwissen und seine Vorurteilen in die Diskussion gegangen wäre. Natürlich war jeder Film anders, mal hat man Schönes gesehen, mal schlimme Ecken, aber die Filme haben immer eine sehr lebendige und faszinierende Arbeitsatmosphäre geschaffen.

Ein solcher Perspektivwechsel beginnt vielleicht eben auch mit einem Begriff. Der Begriff „boulevard central“ verdeutlicht, dass man sich in zentraler Lage befindet, also nicht mehr in der Peripherie. Das öffnet eine Tür: Zentral heißt attraktiv zu sein, Relationen zu haben usw. Wenngleich es natürlich eine ganz spezielle und zeitgemäße Form von Zentralität ist.

**JS:** Was ist das für eine Form von Zentralität? Ist sie Ausdruck eines neuen polynuklearen Stadtverständnisses beziehungsweise ist mit dem boulevard central schlichtweg der alte Kern ein Stück gewachsen – oder ist es vielleicht gerade die Überlagerung von beidem?

**AVK:** Nun, wenn man Paris *intra muros* betrachtet, dann ist das urbane System derart dicht, dass hier überall Zentralität zu spüren ist. Wir haben es aber mit multiplen Orten unterschiedlichster Zentralitäten zu tun, die zusammen ein extrem engmaschiges Netz bilden. Die Kräfte des BP sind derart stark, dass man hier durchaus von einem Sonderelement in diesem System sprechen kann, von einer Art linearen Stadt – der BP ist eine „Lebenslinie“ mit immensen Kapazitäten, immensen Dynamiken. Das ist unbestritten. Das zeigt sich etwa an den

**JS:** How do you see your works in relation to other studies, such as Philippe Panerai’s proposed *Métrophérique* from 2008—that is, a regional railway along the aforementioned A86—or the competition Nicolas Sarkozy initiated, *Le Grand Pari de l’agglomération parisienne*, or the current plans for high-rises on the BP? Are all these activities born of the same spirit?

**AVK:** More or less. We also participated in the competition *Le Grand Pari* ourselves, as a partner of the Groupe Descartes team. That competition is an expression of the absolute obviousness of a common metropolitan region, shared resources, and so on. Every municipality can, in fact, stop its thinking at its own borders and raise new ramparts, but the reality looks very different: because the relationships of exchange exist in fact, we are forced to think in terms of a comprehensive perimeter.

The most important thing enabling things to be transformed is the necessity of a change in perspective. As part of our work with the major players in the municipalities, we have organized four day-intensive workshops. To set the mood, we always show a film about the relevant spaces. That has paid off, insofar as people start off with a completely different perspective on the place than they would have had if they had joined the discussion only with their very different knowledge background and prejudices. Naturally, every film was different: sometimes they saw beautiful things, sometimes nasty places, but the films always produced a very lively and fascinating atmosphere.

Such a change of perspective might actually begin with a concept too. The term “boulevard central” makes it clear one is located centrally, no longer on the periphery. That opens a door: central means being attractive, having relationships, and so on. Even if it is, of course, a very special and contemporary form of centrality.

**JS:** What form does that centrality take? Is it the expression of a new polynuclear understanding of the city, or does the boulevard central simply mean the old core of the city has grown a little—or is it perhaps precisely the overlap between the two?

**AVK:** Well, if you look at Paris *intra muros*, then the urban system is so dense that you perceive centrality everywhere. We are dealing with multiple places with very different centralities, that together form a net with an extremely fine mesh. The forces of the BP are so strong that you certainly have to speak of a special element within this

Immobilienentwicklungen, den zahlreichen Bürobauten, von denen ich ganz am Anfang gesprochen habe. Der BP ist wie die Seine als eine einzigartige offene Landschaft zu verstehen. Er ist überdies zentral, weil er zusammen mit der Seine als ein linearer offener Raum fungiert, der die Wahrnehmung und das Verständnis dieses riesigen, komplexen Metropolraumes steuert.

**JS:** Was halten Sie von den aktuellen Hochhausentwicklungen, etwa der Tour Triangle von Herzog & de Meuron? Sehen Sie auch da konzeptionelle Schnittmengen mit Ihren Studien – oder ist diese Frage angesichts der ungewöhnlichen Kontur wiederum zu formalistisch gedacht?

**AVK:** Die Tour Triangle passt sich als Element von gigantischen Dimensionen gut in die Logik des boulevard central ein. Wir haben einmal vorgeschlagen, entlang des BP eine Reihe hochwertiger Architekturen zu installieren, die aufgrund ihrer Dimensionen mit der enormen Präsenz des Boulevard korrespondieren. Somit stimmen zunächst der Maßstab und auch die spektakuläre Form, die den Ort aufwertet. Gleichzeitig gilt es immer den BP auch als ein Landschaftselement zu verstehen und die Sequenz von Freiräumen und Blickbeziehungen als fundamentale Qualität zu begreifen. Man sieht von hier aus alle wesentlichen Elemente der Stadt: Sacré-Cœur, das Plateau de Romainville, den Eiffelturm usw. – man kann somit die Struktur von Paris in ihren wesentlichen Makromolekülen erfahren und begreifen. Wir haben uns immer gegen eine Abschottung des BP durch Hochhausdecken gewandt, weil sie diese Potenziale einschränken würde. Die Ausrichtung der Tour Triangle ist aber so gewählt, dass das Gebäude vom Auto aus gesehen eine hohe Präsenz hat, ohne die transversale Offenheit zu beeinträchtigen. Insofern begrüßen wir den Entwurf auch aufgrund dieser städtebaulichen Entscheidung.

**JS:** Mit diesem letzten Aspekt haben Sie bei mir nun nochmals einen Perspektivwechsel auf den BP ausgelöst. Ich glaube diese emotionale Dimension des Stadtverstehens und Erlebens, dieses Begreifen als „Wahrnehmungsinstrument“ kann noch sehr viel zum Imagewandel des BP beitragen. Man möchte sofort die Probe aufs Exempel machen, ins Auto steigen und wie einst Venturi oder auch Kevin Lynch diese „Erfahrung“ im doppelten Wortsinn nachvollziehen ...

system, of a kind of linear city. The BP is a “lifeline” with immense capacities, immense dynamics. That is undisputed. That can be seen, for example, in the various real estate developments, the numerous office buildings I discussed at the very beginning of our talk. It is also an incredible, open landscape, as is the river Seine. It is also central, because it acts, with the Seine, as a linear open space that organizes the perception and the understanding of the huge and complex metropolis.

**JS:** What do you think of current high-rise developments such as the Tour Triangle by Herzog & de Meuron? Do you see there conceptual intersections with your studies, or is that question conceived too formalistically, given the unusual contour?

**AVK:** The Tour Triangle, as an element of gigantic dimensions, fits very well into the logic of the boulevard central. We once proposed installing a series of high-quality buildings along the BP whose dimensions would correspond to the enormous presence of the boulevard. Hence the scale and also the spectacular form, which improves the value of the place, are both right. At the same time, the BP must always be understood as an element of the landscape, and the sequence of open spaces and visual relationships has to be grasped as a fundamental quality. You see from here all the essential elements of the city: Montmartre’s Sacré-Cœur, the Plateau de Romainville, the Eiffel Tower and so on—with it, you can experience and understand the structure of Paris in its essential macromolecules. We have always opposed closing off the BP with high-rise slabs, because they would limit its potential. But the orientation of the Tour Triangle was chosen so that it would have a strong presence when seen from a car, without diminishing the transversal openness. To that extent, we welcome the design also because of this urban planning decision.

**JS:** With this last aspect you have once again set off a shift in my perspective on the BP. I believe this emotional dimension of understanding and experiencing the city, this apprehending as an “instrument of perception,” still has a great deal to contribute to changing the BP’s image. It is tempting to put it to the test immediately by getting into a car, like Venturi and Kevin Lynch did in their day, and to reenact the “drive” to experience, in both its meanings ...

# urbanRESET

In den letzten Jahren und Jahrzehnten ist die Auseinandersetzung mit dem architektonischen Erbe des Industriezeitalters immer mehr zur planerischen Aufgabe geworden: Industriebauten und -areale, Infrastrukturanlagen und Wohngebiete haben sich im Zuge des Strukturwandels zu Leerstellen entwickelt, die allein aufgrund ihrer Dimensionen im Stadtraum nicht zu vernachlässigen sind. Innovative Neudeutungen solcher Relikte lassen sich aktuell europaweit beobachten – so etwa im Fall des Toni-Areals in Zürich oder der Île de Nantes. Dabei wird der Bestand in einer Weise aktualisiert, die weit über eine kritische Rekonstruktion oder eine Revitalisierung hinausgeht.

Die Publikation *urbanRESET* bringt prägnante Beispiele für diese eigenständige Kategorie urbanistischen Arbeitens aus ganz Europa zusammen: Theoretische Reflexionen, Interviews mit Schlüsselakteuren und Projektvorstellungen zeigen, wie lokale Umdeutungs- und Reaktivierungsprozesse nachhaltige Effekte auslösen können. *urbanRESET* verdichtet die gemeinsamen Grundlagen dieser Arbeiten zu methodischen Schlussfolgerungen für eine zukunftsweisende urbane Praxis.

In recent years and decades, dealing with the architectural legacy of the industrial age has been an increasingly common task for urban planning: industrial buildings and sites, infrastructure, and residential areas that have become vacant lots as a result of structural transformation cannot, if only because of their dimensions, be ignored within the urban space. Innovative reinterpretations of such relics that update existing building fabric in a way that goes beyond critical reconstruction or revitalization, such as the Toni Site in Zurich or the Île de Nantes, can be observed throughout Europe these days.

The publication *urbanRESET* brings together succinct examples of this separate category of urban planning from throughout Europe: Theoretical essays, interviews with key players, and case studies show how local processes of reinterpretation and reactivation can produce sustainable effects. *urbanRESET* condenses the common foundations of these works into methodological inferences for a forward-looking urban praxis.

ISBN 978-3-0346-0776-6



[www.birkhauser.com](http://www.birkhauser.com)