

Rehabilitation der Autobahn : Umnutzung und Gestaltung von Autobahnabschnitten in Valence, Frankreich

Autor(en): **Amphoux, Pascal**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **79 (1992)**

Heft 10: **Stadt-Landschaft = Paysage urbanisé = City-landscape**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-60126>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rehabilitation der Autobahn

Umnutzung und Gestaltung von Autobahnabschnitten in Valence, Frankreich

Planungsaufträge für Strassenbauten werden nur selten an Architekten (oder Planer) übergeben. Um so überraschender war, dass die Region und die kleine Stadt Valence einen internationalen Wettbewerb ausschrieben (Valence I)*, um für die Umgestaltung und Umnutzung der bestehenden Autobahn entlang der Rhone städtebauliche Konzepte einzuholen.

Anlässlich der Vorstellung der verschiedenen Beiträge wurde die geplante Umfahrungsautobahn als Gefahr einer zukünftigen Umgürtelung der Stadt erkannt (Valence II).**

Utilisation nouvelle et aménagement de tronçons d'autoroute à Valence, en France

Chez nous, des mandats d'études ayant comme priorité la problématique de l'insertion de voies de transport dans le paysage sont relativement rares. L'appel international d'idée lancé par la région et la ville de Valence pour la reconquête des Berges du Rhône était donc une surprise. (Valence I)*

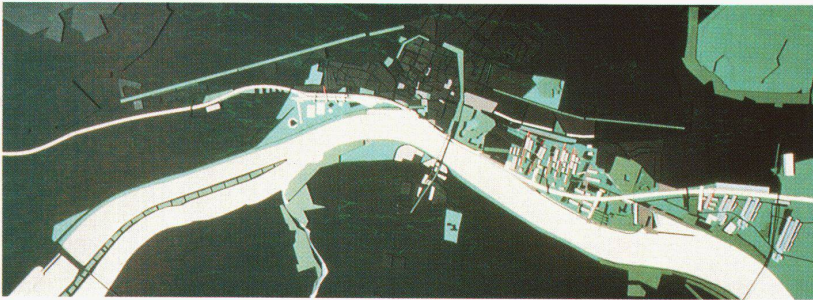
Lors de la présentation finale des projets, il s'avérait, qu'un problème urbain et paysager complémentaire, provoqué par la mise en place d'une future, nouvelle autoroute de contournement, prenait de l'ampleur: l'insertion de ses nouvelles voies dans le paysage urbain. (Valence II)**

Conversion and Design of Sections of Motorway in Valence, France

Commissions for planning roadworks are seldom assigned to architects (or planners). It was thus all the more surprising that the region and the little town of Valence launched an international competition for urban concepts for the conversion and rehabilitation of the existing motorway which runs along the Rhone. (Valence I)*

On the occasion of the introduction of the various contributions, the planned bypass motorway was recognised as a threat to a future encirclement of the town. (Valence II)**

Urbane und landschaftliche
Zurückgewinnung des Rhoneufers
in Valence (France)
Reconquête urbaine et paysagère des
Berges du Rhône à Valence (France)
Urban and country recovery of the
Rhône river area in Valence (France)



* Nach einer Vorauswahl von thematisch-theoretischen Konzeptvorschlägen aller Eingeladenen wurden an vier interdisziplinäre Partnerteams (Fuksas/Marguerit, Roig/Chemetoff, Massa/Huet und die Equipe Luscher) direkte Planungsaufträge erteilt.

** Der Planungsauftrag wurde direkt der Equipe Luscher erteilt.

* Après une présélection résultante de l'appréciation des propositions théoriques et thématiques de chaque invité, des mandats d'étude furent confiés à quatre équipes interdisciplinaires (Fuksas/Marguerit, Roig/Chemetoff, Massa/Huet et l'équipe Luscher).

** Afin d'éviter le piège d'une ceinture future de la ville, un nouveau mandat direct de planification avait été confié à l'équipe Luscher.

* Following a preselection from the thematic and theoretical concept proposals by all the participants, planning commissions were given to four interdisciplinary teams of partners (Fuksas/Marguerit, Roig/Chemetoff, Massa/Huet and the Luscher team).

** The Luscher team was directly commissioned with the planning.

Geplante Anlage, Aufsicht
Nouvel aménagement du site,
vue en plan
Planned complex, top view

Traditionsgemäss war die Stadt Valence ein Etappenort auf dem Weg zum Süden: Gestern noch waren es die Pariser, die auf der Durchreise zum Meer hier anhielten – es war damals ein obligatorischer Zwischenhalt; heute wären es eher deutsche oder holländische Autofahrer auf der Route nach Spanien. Aber Etappenhalte sind kein Obligatorium mehr und werden es auch nicht mehr werden.

Der Begriff Etappenort verband sich mit der funktionalen Idee der Kompensation, in einer Epoche, als Reisen noch «Terrain gewinnen» bedeutete. Damals musste man sich vom Ort ablenken, indem man die Zeit ausfüllte. Der Ort an sich war unbedeutend, nur die Zeitspanne war wichtig, die zur Verfügung stand, um sich von den Strapazen zu erholen.

Der Begriff der *Ville-Interface* soll zurückführen auf eine symbolische Idee der Verdichtung, in einer Epoche, als Reisen «Land verlieren» bedeutete, das heisst in einer gemessenen, kontinuierlichen und unveränderbaren Zeit einen abstrakten, ebenen und transparenten Raum zu überfliegen. Man muss also von der Zeit abstrahieren zur Inbesitznahme des Raumes – die *Ville-Interface* wird somit Raum des Strassencafés, Strassenraum, Stadtraum. Die Monotonie ist dabei unbedeutend, sofern der Ort sich zur Verdichtung der Reisezeit eignet.

Üblicherweise handelt es sich heute noch darum, das von den unzähligen Durchfahrten (der Dörfer, Städte und Landschaften) strapazierte Individuum vom Territorialen loszulösen.

Im Fall Valence wird angestrebt, das von der Monotonie (Geschwindigkeit, Lärm, Vibration, Hitze, Landschaft, Brücken, Tankstellen, Hinweistafeln) strapazierte Individuum wieder dem Territorium zuzuführen. Nur die reelle, lebendige Stadt bietet diese Möglichkeit.

Durch die geplante neue Autobahnumfahrung der Stadt ergibt sich nun die Gelegenheit einer grundlegenden Umgestaltung der heutigen Autobahn entlang der Rhone: Die Autobahn wird zur Erschliessungsplattform für die Stadt.

Traditionellerweise impliziert die Raststätte das Verlassen der Schnellfahrspuren und – nachher – die



Geplante Anlage, Blick von Süden
Nouvel aménagement du site,
vue plongeante depuis le Sud
Planned complex, view from
the south

Rückkehr auf dieselben. Der Rastort ist Zwischenstation.

Der Halt an einem Autobahnrastplatz ist traditionsgemäss ein Halt auf Zeit, hier wird im Sinne einer Neudefinition ein Ort vorgeschlagen, der die Zeit anhält (Zeitschalter). Darum die Notwendigkeit, sich von den gängigen Zeichen und Bildern, die dem Rastplatz eigen sind, loszulösen: weg vom Signalement der Raststätte (Schrift, Farbe, Beleuchtung), weg mit der «Widerrufflichkeit» der Architekturelemente («haltes de béton, de soda et de monnaie pour réfugiés de l'autoroute, ces abris pourtant si provisoires», Françoise Sagan), weg mit der üblichen oberflächlichen Kommerzialisierung der nahen Umgebung (Lokalpostkarten und Regionalprodukte).

Die Stadt als Realität, direkt an die Autobahn angeknüpft, bietet andere und interessantere Möglichkeiten zur markanten Abgrenzung.

Der Ort ist zweiseitig, verbindend und trennend zugleich, Verbindung der technischen Welt mit der Symbolik oder dem Imaginären.

Hier als Grenze und Verbindung zwischen zwei Raumwelten inszeniert, zwischen zwei Logiken, zwischen zwei Zeitbegriffen. Konkret heisst das:

– Aufbereitung des Interface zwischen zwei europäischen Regionen: Nord und Süd als geographische Logik.

– Aufbereitung des Interface zwischen zwei Logiken und zwei eigenständigen Territorialteilen: die Autobahn und die Stadt, die eine Linie, die andere Kreis.

– Aufbereitung des Interface zwischen zwei verschiedenen Zeitbegriffen: die eine zählbar, die andere nicht messbar, entsprechend der Logik des Benützers.

Zwischen Nord und Süd: «Tor zum Süden», «Tor zum Norden»: auch wenn es sich um dasselbe «Tor» handelt, muss die Unterschiedlichkeit der beiden Fahrrichtungen unterstrichen werden. Einführung eines Rituals des Übergangs also: so wie einer seinen Hut abnimmt beim Betreten der Kirche, so deponiert der Autofahrer sein Vehikel, bevor er die Stadt betritt.

Es gilt, den Verkehrsfluss zu verlangsamen: progressiver Abbau der Geschwindigkeit beim Einfahren, aber auch begleitende, rhythmische Gestaltung der Architektur und der Signalisation; die zunehmende Verdichtung dieser Elemente soll den Fahrer, je näher er dem Ziel kommt, sukzessive verlangsamen bis zum Stillstand. In gewisser Weise eine Ankunftszeremonie, vor dem Eintritt in eine neue Welt: ein Übergang von der

Architektur/Stadtplanung:

Rodolphe Luscher, Planer BSP, Lausanne

Landschaftsarchitektur:

Jean-Jacques Borgeaud, Landschaftsarchitekt dplg, Lausanne

Städtebauliche Soziologie:

Roger Perrinjaquet, Architekt-Soziologe, Forscher am IREC-EPFL, Lausanne

Klangwelt – Stadtlandschaft:

Pascal Amphoux, Architekt dplg, Geograph, Forscher am IREC-EPFL, Lausanne, und am CRESSON (EAG-Grenoble)

Kunst – Philosophie:

Richard Aeschlimann, Kunstmaler, Chexbres

Bauherren:

Ville de Valence und DDE-Drôme

Die Unterstadt

1: Eine neue Stadtfront «knabbert am Bereich der Autobahn»; 2: Die Tieferlegung der Avenue de Provence (ehemals N7) ermöglicht eine direkte Erschliessung der neuen Parkierungszone unterhalb der Place du Tricastin; 3: Als Erweiterung des Freibades spannt sich eine Plattform über den linearen Aktivitätenbereich; 4: Die Ergänzung der bestehenden Baufront an der Avenue Gambetta schafft einen

städttebaulichen Brückenkopf;

5: Eine neue Passerelle verbindet die Fussgängerzone Jean Jaurès über die Rhone hinweg mit dem gegenüberliegenden Stadtteil La basse ville

1: un nouveau front de ville «rongeant» le champ de l'ancienne autoroute; 2: un encaissement de l'avenue de Provence (ancienne N7) donnant accès direct aux nouveaux parkings sous la Place du Tricastin; 3: une extension de la piscine com-

mune par une nouvelle plateforme projetée au-dessus du linéaire d'activités avec accès depuis ce dernier; 4: un complément du front de l'avenue Gambetta en signe de tête de pont; 5: une nouvelle passerelle piétonne reliant le domaine piétonnier créé à la rue et Place Jean Jaurès au-delà du Rhône The lower town

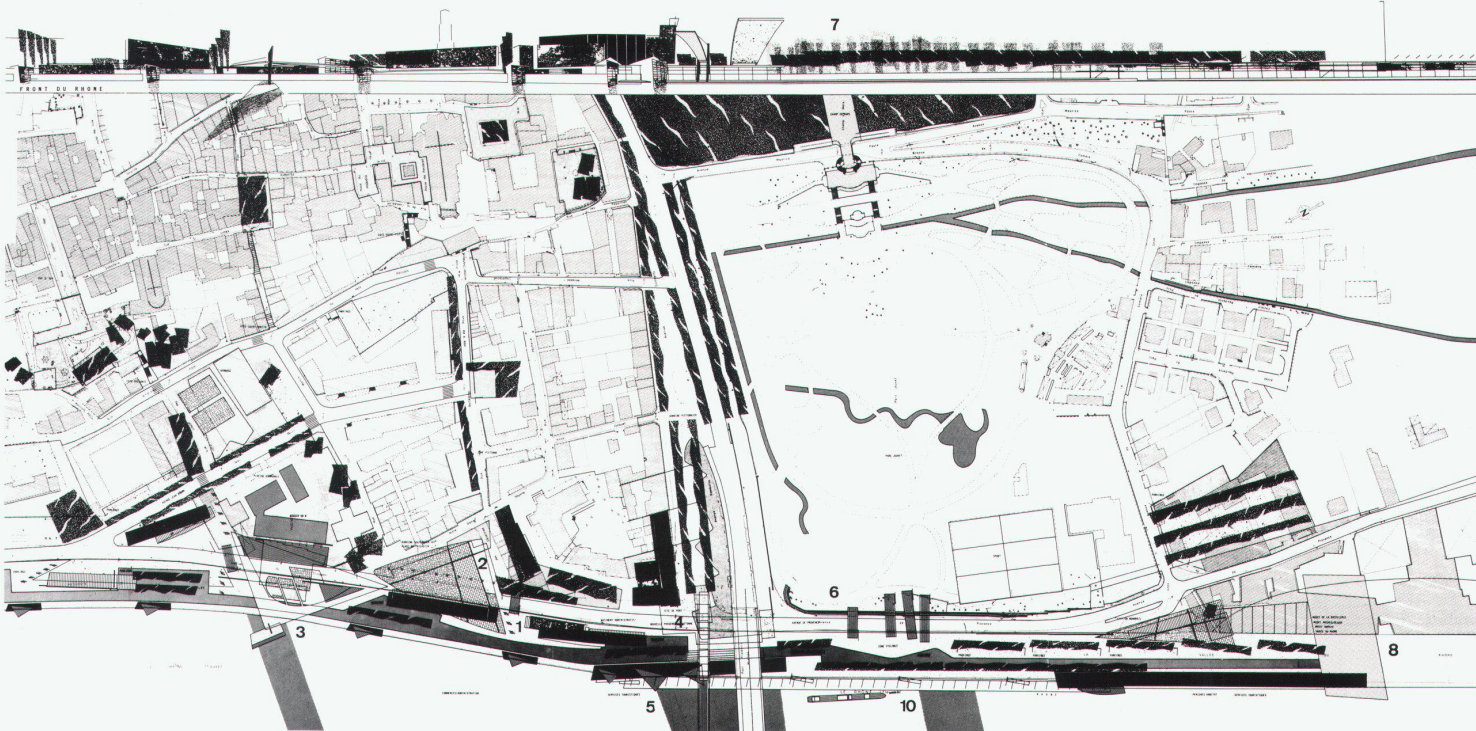
1: a new city front "gnawing" at the motorway; 2: the lower positioning of the Avenue de Provence (formerly

N7) provides direct access to the new parking area below the "Place du Tricastin"; 3: a platform spans the linear activity areas as an extension to the open-air pool; 4: the addition to the existing façade on the "Avenue Gambetta" creates an urban bridgehead; 5: a new footbridge over the Rhone connects the "Jean Jaurès" pedestrian zone and the section of the city on the other side of the river

Der neue Stadtpark

11: eine Aufwertung des bestehenden Kanalsystems und die Einbindung dieser Wasseradern in die Stadtbaustruktur; 12: eine Wohnhauszeile, die sich über die Avenue de Provence hinweg erweitert und ergänzende Aktivitäten mit einbezieht; 13: ein abgesenktes Parkieren mit Zufahrt über Rampen von der ungenutzten Autobahn Le nouveau parc urbain

11: une mise en valeur des canaux



Banalität der Autobahn über eine zunehmend sich verstärkende Spezifikation des Ortes bis zu seiner Entdeckung.

Die Autobahn ist eine asphaltierte Plattform von 12,5 Kilometer Länge mal 45 Meter Breite, mit ausgezogenen und punktierten Linien, begleitet von Sicherheitsplanken, bestückt mit Pfosten, Kabeln und phosphoreszierenden Signalen, ins Unendliche projiziert und symmetrisch verdoppelt. Sie ist ohne Proportion und Massstab, tendiert zum Ideal der Geraden.

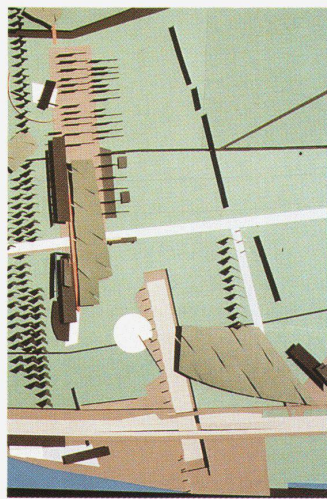
Die Stadt hat eine umgekehrte Charakteristik. Sie lässt sich nicht wiederholen, hat spezifisch bestimmte Proportionen, einen Massstab und tendiert hier zum Kreis, vom Flusslauf durchschnitten.

Die Aufbereitung des Interface heisst dessen Grenzen bearbeiten, heisst auch – paradoxerweise – diese gleichzeitig zu öffnen und zu betonen. Die Verstärkung definiert die beiden eigenständigen «Territorien» Autobahn und Stadt in ihren spezifischen Funktionen (jede erscheint als Enklave im Bereich der anderen). Die Öffnung zielt auf die Verwirklichung eines grenzüberschreitenden Städtebau- und Verkehrskonzeptes.

*Pascal Amphoux
(Übersetzung: Rodolphe Luscher)*

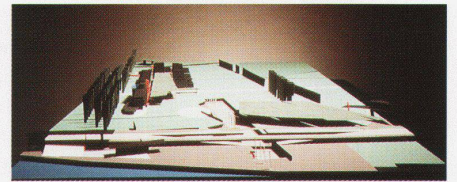
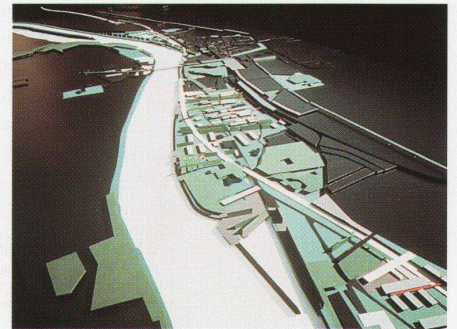
existants et l'intégration de ces cours d'eau dans la structure du bâti; 12: une succession d'ensembles d'habitations se prolongeant au-delà de l'avenue de Provence et intégrant des surfaces d'activités ainsi que des services communautaires et privés; 13: un parking encaissé avec accès par des rampes depuis l'autoroute déclassée
The new "City Park"
11: up-grading of the existing canal system and the integration of these

water veins in the urban structure; 12: a row of residential houses extending over the Avenue de Provence and incorporating supplementary activities; 13: a sunken parking area with access over ramps from the unused motorway



Der neue Stadtpark, Aufsicht. Verbindung vom «Stillstand» (Parking) mit dem «itineraire actif» (umgenutzte Autobahn)
Le nouveau parc urbain, vue en plan, raccord entre une situation d'arrêt (parking) et l'itinéraire actif (autoroute déclassée)
The new town park, top view. Connection between the "standstill" area (car park) and the "itineraire actif" (converted motorway)

Geplante Anlage, Perspektive von Süden über die umgenutzte Autobahn («itineraire actif»)
Nouvel aménagement du site, perspective depuis le Sud sur l'itinéraire actif (autoroute déclassée)
Planned complex, perspective from the south over the converted motorway ("itineraire actif")



Der neue Stadtpark, Blick über die Rhone
Le nouveau parc urbain, vue plongeante depuis le Rhône
The new town park, view over the Rhone

Foto: H. Germond, Lausanne

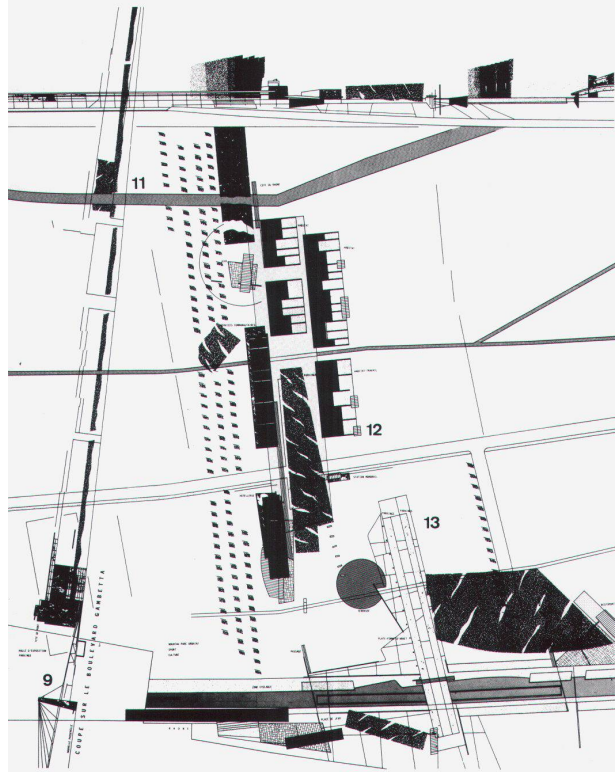
Der Park Jouvet
6: Über mehrere Passerellen, die den Autobahneinschnitt überqueren, wird der Park Jouvet bis zur Rhone hin erweitert; eine zusätzliche Bepflanzung verstärkt den Bezug zum Wasser; 7: im Hintergrund der Hügelzug Ardèche mit dem Schloss Crussol

Parc Jouvet
6: un prolongement du parc jusque sur le Rhône par un jeu de passerelles franchissant la tranchée de l'avenue de Provence et par un complément d'arborisation sur le site reconquis; 7: l'arrière-plan de l'Ardèche et le château de Crussol;
The "Jouvet" Park
6: The "Jouvet" park is extended as far as the Rhone by means of a number of footbridges over the motorway; the connection with the water is emphasised by additional vegetation; 7: the "Ardèche" hills and "Crussol" castle in the background

Der neue Museumsbereich
8: Museum der Rhone, Museum der Schifffahrt, Museum der Archäologie, Umnutzung des alten Fabrikbereichs Fibril zur Aufnahme dieser Museumsprogramme; 9: eine neue Ausstellungshalle; 10: eine Durchmischung des auf der deklassierten Autobahn linear neu angeordneten Aktivitätenbereichs mit Einrichtungen für den Tourismus des Rhonegebietes: Verkaufsstände, Empfang, Restaurants, Ausgangspunkt für Ausflüge auf regionalen Wasserläufen

Le nouveau site des musées
8: musée du Rhône, musée de la Bâtellerie, musée d'archéologie, une réaffectation des anciennes usines Fibril pour ces programmes muséographiques; 9: une nouvelle salle d'exposition complémentaire; 10: un investissement du «linéaire d'activités» installé sur l'autoroute déclassée par des fonctions touristiques liées au Rhône: point de départ pour excursions fluviales régionales, points de vente, de restauration, d'accueil
The new museum area
8: a Rhone museum, a shipping museum, an archeological museum,

the conversion of the old "Fibril" factory area to accommodate this museum programme; 9: a new exhibition hall; 10: a mixture of facilities for Rhone tourism in the newly organised linear activity area on the down-graded motorway: stalls, reception, restaurant, starting points for excursions and regional watercourses



Die Aufgabenstellung der Kreisdirektion für Infrastrukturen (DDE) des Departementes Drôme beschränkte sich auf die Prinzipstudie auf einer vorgegebenen Basis der Strassenführung (die sieben neuen, stadtnahen Brücken waren vor dem Planungsbeginn schon gebaut!).

Eine Planung mit solch tiefgreifenden Auswirkungen auf die Umgebung, wo Verkehrsstrukturen teilweise in die unmittelbare Nähe bestehender Quartiere und Stadterweiterungsbereiche zu liegen kommen, konnte sich nicht auf eine einzige Zielsetzung reduzieren.

Diese zweite Studie war zudem eine Chance, unser vorgängig bearbeitetes Projekt, entlang dem Rhoneufer, konzeptuell einzubeziehen.

1. Das Konzept Interface Nord–Süd wurde beibehalten: Differenzierung der Gestaltung in bezug auf den Verlauf des Verkehrsstromes, in beiden Richtungen. Wenn auch die Symbolhaftigkeit der neu gestalteten Elemente baulicher und landschaftlicher Natur auf die gegensätzliche, aber komplementäre Signifikation von Nord und Süd abgestimmt wurde, so beschäftigte uns hauptsächlich das Prinzip der Differenzierung der erfassbaren Landschaftsbilder und punktuellen Aussichten, um die Unterschiedlichkeit der beiden Fahrtrichtungen ablesbar zu machen und aufzuwerten (Wahrnehmungsmassstäbe, Sichtfokus, Rhythmen, räumliche Schichtungen).

2. Das Konzept Interface Ost–West wurde, als Ergänzung zur ersten Studie, auf erweiterte Art thematisiert. Die neue Autobahn und die im Stadtnahbereich teilweise parallel geführte Umfahrungsstrasse (Boulevard périphérique) ist hier definiert als Interface zwischen Stadt und Umfeld, als teildurchlässiger Grenzbereich zwischen dem Stadtgebiet und der Landschaft. Die Aufgabe der Projektierung bestand darin, die Möglichkeiten einer solchen «Durchlässigkeit» auszuarbeiten.

Auf zwei Projektebenen wurden zwei Forschungsrichtungen präzisiert:

- die erste betrifft die kurz- und mittelfristige Gestaltung der Strassenführung und deren Nahbereiche;
- die zweite spezifiziert die mittel- und langfristige Verwandlung der weiteren Umgebung, insbesondere der Stadtrandzonen im Einzugsbereich der Autobahn und – speziell – der Zonen zwischen Autobahn und Stadt.

Das konzeptuelle Vorgehen beruht für jeden ge-

wählten Typus in der Gestaltung auf drei Bedeutungsebenen, die sich, während der laufenden Projektrealisierung, untereinander verflechten und so fortlaufend neue Landschaftsbilder produzieren: symbolische Sinnggebung, signifizierend und ikonenhaft anzeigend.

Auf dieser ersten Ebene geht die Suche nach landschaftlichen Zeichen, die in sich einen Symbolwert tragen, Sinnbilder der Stadt Valence oder der Region. Das Vorgehen zielt auf eine *Inszenierung der Stadt*. Die Gestaltung der Landschaft wird mittels neuer Elemente oder über Sichtbarmachung bestehender Symbole angereichert: Ausblick oder Sichtöffnung auf weit entfernte Monumente, auf den Wasserstrom oder den Hügelzug («Le Vercors») oder Installationen, die zeichnerhaft gewisse noch vorhandene Zeugen der Römerzeit aufwerten. Weiter wird vorgeschlagen, die beiden Schwellenbereiche Nord und Süd (oder besser die «Eingänge» zur Agglomeration Valence, die «Tore zur Stadt») stark zu markieren, mit zwei grossmassstäblichen emblematischen Gestaltungskonzepten: das Feld der Windkraftpropeller im Norden («Tor des Mistral») und das Licht des Südens («Tor der Sonne»).

Hier handelt es sich um eine diskretere, verfeinerte Suche nach gewissen Zeichen der Landschaft, die Indizien beinhalten oder Ansätze dazu bieten, regional aufgewertet zu werden. Ziel ist die *Neuordnung der Landschaft*. Eingriffe auf dieser Ebene sind bewusst unspektakulär, eher zurückhaltend (es sollen damit keine grossformatigen, repräsentativen Symbole inszeniert werden), sie erscheinen «natürlich», im Sinne einer minimalistischen Erhöhung oder Erhebung bestehender Landschaftsstrukturen: einige zusätzliche Zedern, um eine Krete zu verstärken, einige erweiterte Fruchtbaumplantagen, die bis an den Fuss der Autobahn reichen, ein mit Trauerweiden bepflanztes Reservoir, Auffangmulde des Oberflächenwassers, oder zusätzliche Bepflanzungen in Quertälern.

Die Komposition der Aufschüttungen und Böschungen inszenieren Perspektiven als «Fenster der Autobahn»: sie sublimieren den visuellen Eindruck durch Substraktion (und nicht durch Addition), bereinigen anstatt anzuhäufen, symbolisieren die Landschaft ohne überhebliche Anreicherung. Die Reduktion und die Fokalisierung dieser Ausblicke entspricht auch dem dynamisch wechselnden Blickfeld bei erhöhter Geschwindigkeit.

Auf dieser dritten Forschungsebene handelt es sich

Konzept der Planung für die Einbindung zukünftiger Schnellstrassen in die Landschaft, in Verbindung mit der urbanen und kulturellen Stadtentwicklung im Peripheriebereich Ost der Stadt Valence (France)
 Etude d'insertion paysagère et culturelle des infrastructures routières et autoroutières de l'agglomération valentinoise (France)
 Concept of the planning for the integration of future highways in the landscape, in connection with the urban and cultural development of the town in the periphery area to the east of Valence (France)

um die Suche nach Landschaftszeichen im Sinne der ›Ikone‹, als Ausdruck der ›Welt der Autobahn‹. Aufdeckung also von Möglichkeiten zur Gestaltung der Logik der Autobahn.

Die vorgeschlagenen Zeichen müssen sich hier vom Ortgebundenen abstrahieren (weg von Valence, weg von der Region), um sich auf die eigentliche *Ausdruckswelt der Autobahn*, unbesehen ihres Kontextes, abzustützen: der Autobahn eigenes Vokabular, welches bestehende (oder besser nicht bestehende, nur ikonographische) Formsprachen kritisch beleuchtet und ein eigenes, ortbegrenzendes Autobahn-›Mobilier‹ erzeugt (im Sinne der großen Städteplaner des ausgehenden 19. Jahrhunderts, welche für jede Stadt ein eigenes ortbezogenes ›Mobilier‹ geschaffen hatten). Verschärfen also des Gefühls für die Autobahn in der selben Art, wie es damals für die Stadt geschah.¹

Die Projektstudie konnte sich nicht alleine auf einen ›Vokabularkatalog‹ für das Autobahnareal beschränken. Die Konstruktion dieses gewichtigen Fernstrassenprojektes und der Stadtumfahrung zieht unweigerlich Stadtextensionskräfte nach sich, die – falls sie nicht vorgängig kontrolliert werden – zu einer anarchischen Folgeentwicklung von stadtgebundenen, erweiternden Aktivitäten und damit zur Zerstörung des Stadtfeldes und der nahen Landschaft sowie auch des sozialen Gefüges führt. Um diese für Stadtplaner nicht unbekanntes Falle zu umgehen, haben wir – zusätzlich – ein langfristiges Projektierungsschema für die Stadtrandentwicklung aufgestellt, das sich auf das Konzept des Interface Stadt–Land abstützt.

Von der Form her zeigt das Entwicklungsschema die Figur einer Verflechtung gespreizter Finger (›interpénétration en doigts de gants‹), unterscheidend zwischen Zonen mit urbanem Charakter und solchen der Land(wirt)schaft.

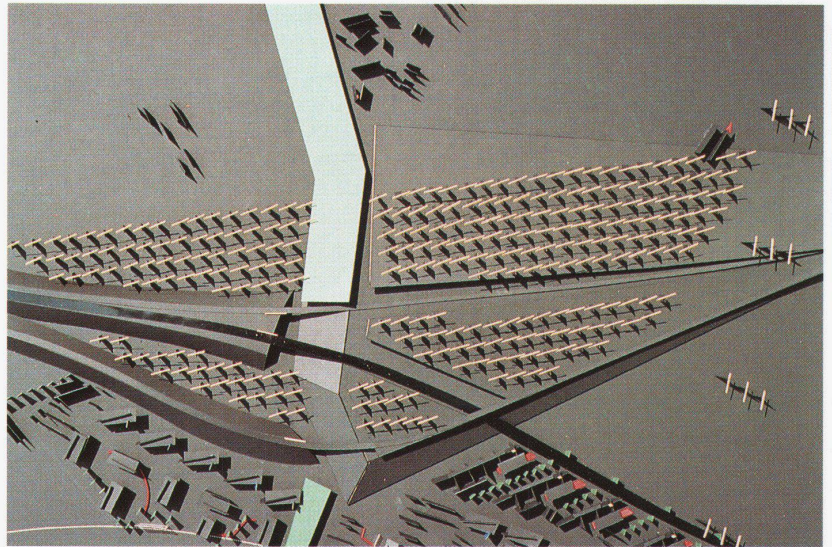
Dieses Konzept ruht auf zwei Prinzipien:

– im urbanen Teil das Prinzip der Verdichtung mit Vermischung der Aktivitäten, städtebaulich so komponiert, dass die Stadt – in diesen Bereichen – als bewusst gestaltete Front (Stadtfassade) und damit als klare Grenze sich von der Umgebung abhebt.

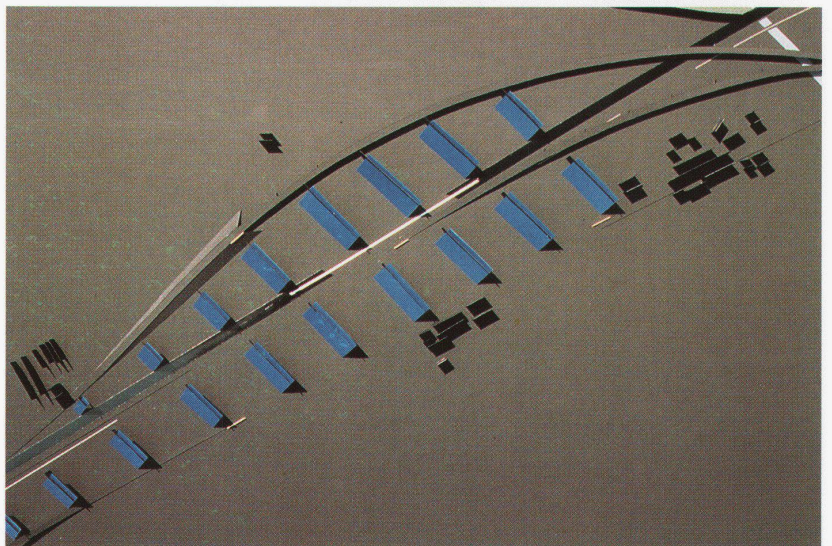
– im land(wirt)schaftlichen Bereich, das Prinzip der Intensivierung (oder Diversifizierung) der bestehenden landschaftlichen Aktivitäten als aktive Resistenzzone gegen die Expansion der Stadt.

Der Schutz der Integrität und der Charakteristiken

¹ Diese Untersuchung wurde im Rahmen dieser Studie nur skizzenhaft bearbeitet. Vertieft projiziert werden sollten diese Aspekte später unter Mitwirkung der Vertreter der Gesellschaft für Autobahnen.



Nord-Tor: das Feld der Windturbinen (sanfte Energiegewinnung) markiert das ›Tor des Windes‹ (Mistral)
 Porte Nord: le champ des éoliennes (énergie douce) marque la ›porte du vent‹ (Mistral)
 North gate: the field of wind turbines (environment-friendly energy production) marks the "Gate of the Winds" (Mistral)



Süd-Tor: die in die Bauten integrierten Sonnenkollektoren markieren das ›Tor der Sonne‹
 Porte Sud: les écrans de capteurs solaires, intégrés au bâti urbain, marquent la ›porte du soleil‹
 South gate: the solar collectors integrated in the buildings mark the "Gate of the Sun"

der unbebauten Landzonen garantiert einerseits ein kohärentes Bild der Landschaft und wertet – andererseits – die neu entstehende, in vorgegebenen Grenzen gehaltene und bewusst gestaltete Stadtrandfassade auf.

Die Pflege einer qualitativ hochstehenden Landschaftsarchitektur ermöglicht zusätzlich eine flexible, langfristig planbare Zuordnung der heute noch nicht bebauten Parzellen.

Im technischen Bereich sollte diese Konzeptstudie Ansatz sein zur weiteren Erarbeitung von neuartigen Entwicklungsplänen als Instrument der Verwaltung des Stadt- und Landschaftsraumes im Hinblick auf zukünftige Expansionen. Grundsätzlich reduziert sich das Planungskonzept (*plan directeur d'interface*) nicht auf das abstrakte Werkzeug des Zonenplanes, sondern fördert ein globales Überdenken von dynamischen, aber verhaltenen Entwicklungsüberlegungen der Stadt in bezug auf das Land.

Das Stadtentwicklungskonzept soll die Planungsstrategie der Landbereiche als gleichberechtigter und gleichwertiger Gegenpol in Szene setzen und damit zu

einer ausgewogenen Entwicklungspolitik führen. Mit anderen Worten: es gilt, *innovative Ideen und Mittel zu finden, technischer Art, im Bereich des Grundeigentums, der Ökonomie und der Politik, um fortlaufend das Gleichgewicht zwischen dem Potential der Stadt und jenem der Stadtumgebung zu kreieren und zu verwalten.*

Diese konzeptuelle Studie fließt nun langsam in die Realität ein. Sie hat schon bewirkt, dass sich die betroffenen Kreise mit den übergeordneten Problemen politischen, ökonomischen und sozial-kulturellen Charakters befassen, nicht zuletzt auch aufgrund eines kommunal übergeordneten Untersuchungsberichtes über mögliche Entwicklungsstrategien mit Beteiligung von 25 die Stadt Valence umgebenden Gemeinden mit ihren Lokalinteressen.

Zurzeit sind ergänzende Planungsstudien in der näheren Umgebung in Bearbeitung. Sie betreffen insbesondere verfeinerte Studien weiterer Strassenzüge und Verkehrsknotenpunkte... und deren Integration ins Stadt- und Landschaftsbild.

P.A.

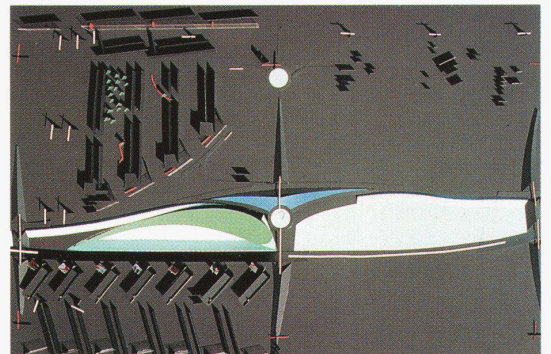
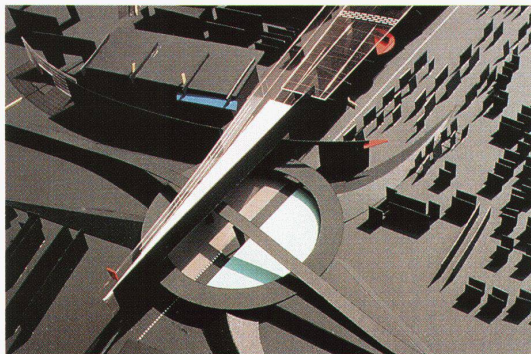
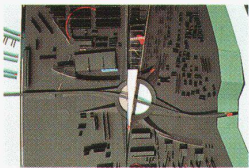
(Übers.: R.L.)

«Pont des Anglais»: der Verkehrskreisel mit darüberführender Brücke bildet einen zentralen Punkt am Stadteingang. Ein neues Gebäude entlang der Einfahrtsstrasse überspannt den «rond-point» und bindet an die Hauptachse der Stadt an

Pont des Anglais: le nouveau Pont des Anglais est un point central au seuil de la ville. Il se démarque par sa forme de giratoire réunificateur et son pont superposé. L'ouvrage d'art

sera intégré dans l'urbanité de Valence par le projet d'une construction connectée à l'axe principal d'entrée en ville, spatialement greffée au rond-point

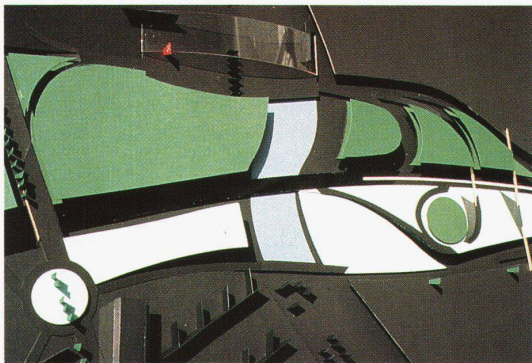
"Pont des Anglais": the traffic island with a bridge passing over it forms a focal point at the entrance to the town. A new building along the entrance road spans the "rond-point" and connects with the town's main axis



Zentralbereich: gemäss dem Interface-Schema der Verflechtung in Form gespreizter Finger wechseln die Stadterweiterungszonen mit jenen der Landschaftsentwicklung ab

Partie centrale: la répétition du schéma d'interface «interpénétration en doigts de gants» alterne les zones affectées au développement urbain et celles affectées au développement rural

Central area: according to the interface pattern of interconnection in the form of played-out fingers, the extension areas of the town alternate with those of the country



Ost-Tor: die halb über dem kleinen Tal «Barberolle» liegende «Autobahnzahlstelle» bildet das Interface zwischen Stadt und Land

Porte Est: la construction intégrée au péage, à cheval sur le petit vallon de Barberolle, est aménagée en interface entre ville et campagne
East gate: the "motorway number point", situated halfway over the little "Barberolle" valley, forms the interface between the town and country

Städteplanung:

Rodolphe Luscher, Planer BSP,
Lausanne

Thematik:

Pascal Amphoux, Architekt dplg,
Geograph, Forscher am IREC-EPFL,
Lausanne, und am CRESSON (EAG-
Grenoble)

Landschaftsarchitektur Nord:

Jean-Jacques Borgeaud, Landschafts-
architekt dplg, Lausanne

Landschaftsarchitektur Süd:

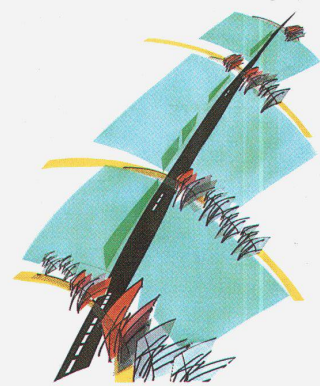
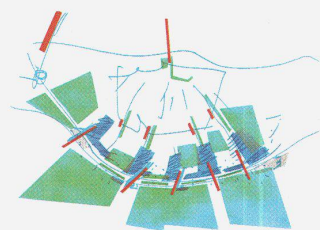
Alain Marguerit, Landschaftsarchitekt
dplg, Montpellier

Kunst – Philosophie:

Richard Aeschlimann, Kunstmaler,
Chexbres

Bauherr:

DDE-Drôme, Eric Brassart, Direktor;
Christophe Piloix, Ingenieur, Valence



**Baustruktur und Strassennetz
mit Autobahn und Umfahrung**
Volumes bâtis et système routier y
compris autoroutes et déviation
Building structure and road network
with the motorway and bypass

Foto: R. Luscher, Lausanne