

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 81 (1994)
Heft: 11: Schnelles Planen, schnelles Bauen = Planifier vite, construire vite = Rapid planning, rapid building

Artikel: Euralille, 1989-1994 (1. Etappe) : Architekten : Office for Metropolitan Architecture, Rotterdam, Rem Koolhaas
Autor: Luchsinger, Christoph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-61631>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.12.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Euralille, 1989–1994 (1. Etappe)

Architekten: *Office for Metropolitan Architecture, Rotterdam, Rem Koolhaas,*

Projektleitung: *Donald van Dansik;*

verantwortlicher Entwurfsarchitekt: *Floris Alkemade*

Die Stadt Lille als Zentrum der Grossregion Lille–Roubaix–Tourcoing, einer in der Nachkriegszeit vom wirtschaftlichen Niedergang der klassischen Industrie besonders hart getroffenen Region, sieht sich dank seiner geografischen Lage unvermittelt in der Rolle eines neuen Mittelpunktes der europäischen Städtelandschaft. In Lille verzweigen sich die TGV-Verbindungen von London nach Paris und Brüssel: Von hier aus ist London in zwei Stunden, Paris in einer Stunde und Brüssel in dreissig Minuten erreichbar. Lille wurde damit zum idealen Standort für ein multifunktionales Dienstleistungszentrum, das gleichermassen von den zu erwartenden Personen-, Informations-, Waren- und Geldströmen profitieren können soll.

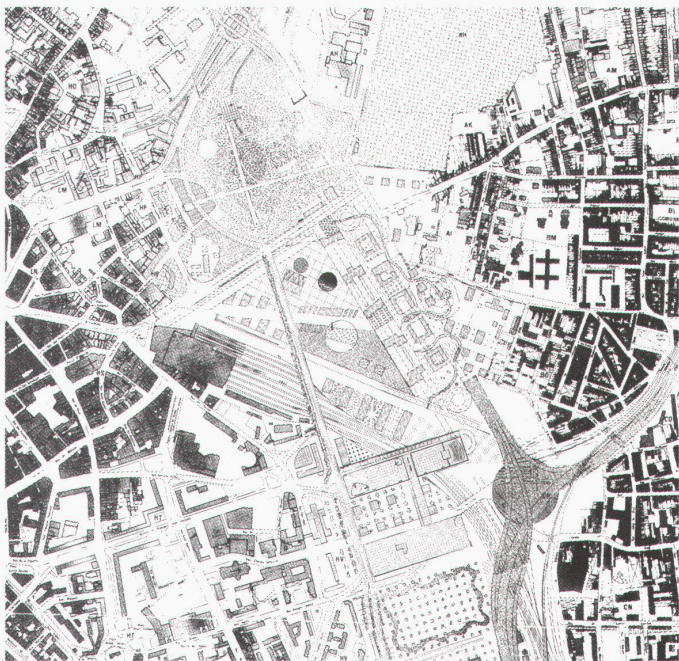
Der TGV-Bahnhof wäre gemäss ersten Planungen der Eisenbahngesellschaft SNCF ausserhalb des Stadtzentrums von Lille ins periphere «Niemandland» zu liegen gekommen. Er konnte jedoch auf Initiative von Pierre Mauroy, Bürgermeister von Lille und Ex-Premierminister Frankreichs, sehr nahe an den historischen Kern gebunden werden, wovon sich Politiker und Investoren einen bedeutenden Attraktivitätsgewinn für den Standort Lille versprechen. Euralille – so der Name des neuen Stadtteils – schliesst nun westlich nahtlos an die aus dem Mittelalter, dem 18. und 19. Jahrhundert stammenden Stadtteile von Lille an und verliert sich östlich in den anonymen industriellen Aussenbezirken. An der Stelle eines ehemaligen Militärgeländes errichtet, bildet Euralille damit das Bindeglied zwischen den klar gefassten Strassen- und Platzräumen des historischen Zentrums und der weitmaschigen, räumlich heterogenen Struktur der Peripherie.

Aus einem 1989 unter mehreren international tätigen Büros ausgeschriebenen Wettbewerb ging das Projekt des Office for Metropolitan Architecture (OMA) von Rem Koolhaas als Sieger hervor. Das Konzept umfasst im wesentlichen eine die verschiedenen Verkehrsträger (TGV, S-Bahn, U-Bahn, Autobahn, verschiedene regionale und lokale Strassenverbindungen, Parkhaus)





**Gesamtanlage von Südwesten,
Stand Ende September 1994**
■ L'ensemble vu du sud-ouest,
état fin septembre 1994
■ The whole complex from the
southwest, end of September 1994



Projekt 1989
 Projet 1989
 Project 1989

Projekt 1990
 Projet 1990
 Project 1990

koordinierende Erschliessungsstruktur auf Erd- und mehreren Untergeschossebenen und darüber Hochbauten, die sich um einen leicht geneigten, dreieckigen Platz als Endpunkt der stadträumlichen Verbindung zum Zentrum von Lille gruppieren.

Über dem im Querschnitt wellenförmigen Dach des TGV-Bahnhofs sind rittlings die Hochhäuser des *World Trade Centers*, der *Crédit Lyonnais* und – erst in Planung – des Hotels gestellt, während der östlich zum TGV-Bahnhof parallel verlaufende Streifen noch unbebaut ist. In Längsrichtung, nach Südosten, soll die Reihe der Hochhäuser in einer späteren Etappe ergänzt und gleichzeitig die Autobahn nach aussen verlegt werden.

Kernstück der Anlage bildet das *Centre Euralille* mit Einkaufszentrum, Kultur- und Sporteinrichtungen, Kongresssälen, Restaurationsbetrieben, Handelsschule, öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen sowie Wohnungen. Es überdeckt die Fläche zwischen dem alten Bahnhof, der neuen Verbindungsbrücke West–Ost (*Viaduc Le Corbusier*), der Autobahn und dem TGV-Bahnhof mit einer riesigen, zur Bahnhofplaza hin schräg abfallenden Dachebene, in deren Ränder prismatische Hochbauten eingeschnitten sind. Alle kommerziellen und kollektiven Nutzungen sind im Flachbau, die Wohnungen (Eigentumswohnungen, Studentenwohnungen, Hotel, Parahotel) in den Hochbauten untergebracht. Zwei in der Reihe der insgesamt fünf Türme folgen in einer zukünftigen Ausbaustufe. Südlich der Bahnhofüberbauung, eingekeilt zwischen Autobahn und altem Gleisfeld, kauert auf eiförmigem Grundriss das neue Kongress- und Ausstellungsgebäude *Lille-Grand Palais*.

Projektorganisation, Planungsverlauf, stadträumliches Konzept

Für die Gesamtplanung der Erschliessungsstruktur, der Baumassen und der Gestaltung der öffentlichen Bereiche sowie für die Architektur des Kongressgebäudes zeichnet OMA verantwortlich, während die Projektierung der einzelnen Teilbereiche an verschiedene andere Architekten vergeben wurde,¹ nachdem die Gliederung der Baumassen in ihren wesentlichen Zügen fixiert war. Ein Vergleich der Projektzustände von 1989, 1990 und 1992 zeigt die Kriterien, die der Entwicklung des städtebaulichen Entwurfs zugrunde liegen:

- Die Verkehrsstränge werden gebündelt und bilden das Rückgrat der Gesamtanlage.

¹ Vgl. Projektdaten im Anhang, S. 34

– Der TGV-Bahnhof soll von der Strassenebene aus sichtbar und die Überlagerung der verschiedenen ober- und unterirdischen Verkehrsstränge erlebbar sein.

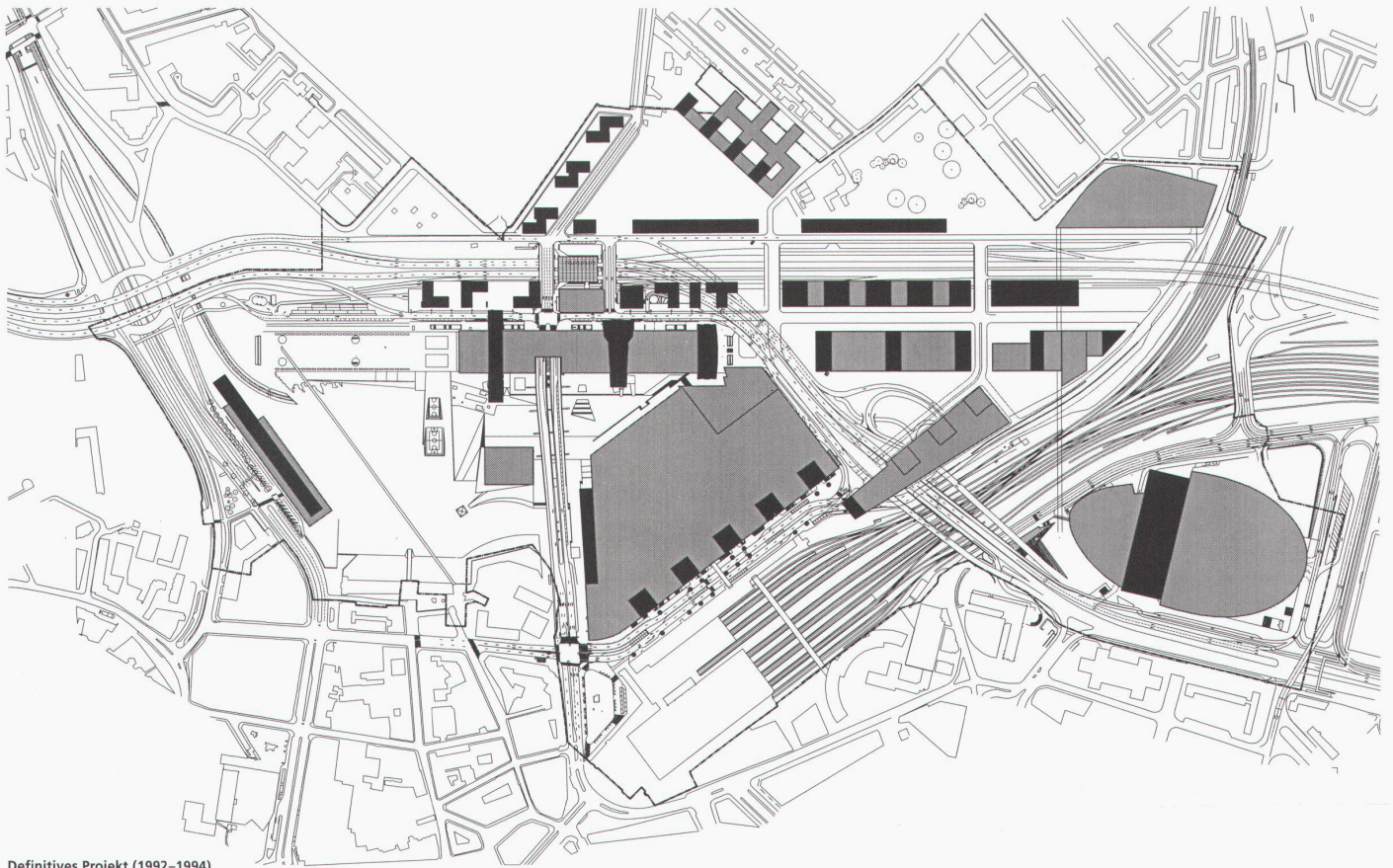
– Der Übergang von der dicht bebauten Innenstadt zur dispersen Struktur der Aussenquartiere soll baulich und räumlich formuliert werden. Während im Projekt von 1989 die angrenzenden Gewebe teilweise ergänzt, in den Perimeter der Neubebauung hineingezogen und dort mit der «Superstruktur» über dem TGV-Bahnhof und der Geometrie des Kongressgebäudes in Form zweier querliegender Grosscontainer konfrontiert wurden, zieht das Projekt von 1990 die Teile an ihren Rändern wieder auseinander, um sie mittels der jetzt brückenartigen Grossform des Kongressgebäudes zu verklammern. Der definitive Entwurf von 1992 verbindet dann Innenstadt, Euralille und Peripherie entschieden weniger schematisch dank einer kalkulierten Abfolge städtisch inszenierter Räume: Strassenkorridore öffnen sich auf Parkflächen, der Viaduc Le Corbusier überspannt die topographischen Schichtungen, offene und überdeckte Räume verwachsen miteinander. Die Morphologie unterscheidet damit Bereiche sehr hoher Dichte und «ruhigere» Zonen, die den kleinstädtischen Charakter des historischen Lille replizieren.

Da zu Beginn der Projektierung das Nutzungsprogramm noch nicht fixiert war, operierten die ersten Skizzen und Modelle auf der Ebene der Koordination der Infrastrukturen, insbesondere der Parallelführung von Autobahn und TGV-Linie, sowie auf der Ebene der Festlegung von Aussenraum und Gebäudevolumetrien, insbesondere dem zum Bahnhof hin abgesenkten Freiraum, dem dreieckigen Element des *Centre Euralille* und der Hochhaussilhouette über dem Bahnhof. Diese Elemente bilden die tragende Figur des Gesamtentwurfs.

Die Projektentwicklung erfolgte anschliessend in enger Zusammenarbeit zwischen Architekten, Investoren, Behörden und TGV-Ingenieuren. Ein Team von fünf bis sechs Architekten unter der Leitung von Floris Alkemade betreute das Projekt entwurfsseitig im Büro von OMA in Rotterdam. Donald van Dansik als verantwortlicher Projektleiter stellte in Lille die Verbindung her zwischen Planern und Bauherren. Rem Koolhaas schliesslich wurde für wichtige Entscheidungen beigezogen, im übrigen gewährte er seinen Mitarbeitern einen ungewöhnlich grossen Spielraum. Ein etwa 40köpfiges Expertenkomitee (*Cercle de qualité*) mit Vertretern aus allen beteiligten Gremien sowie externen

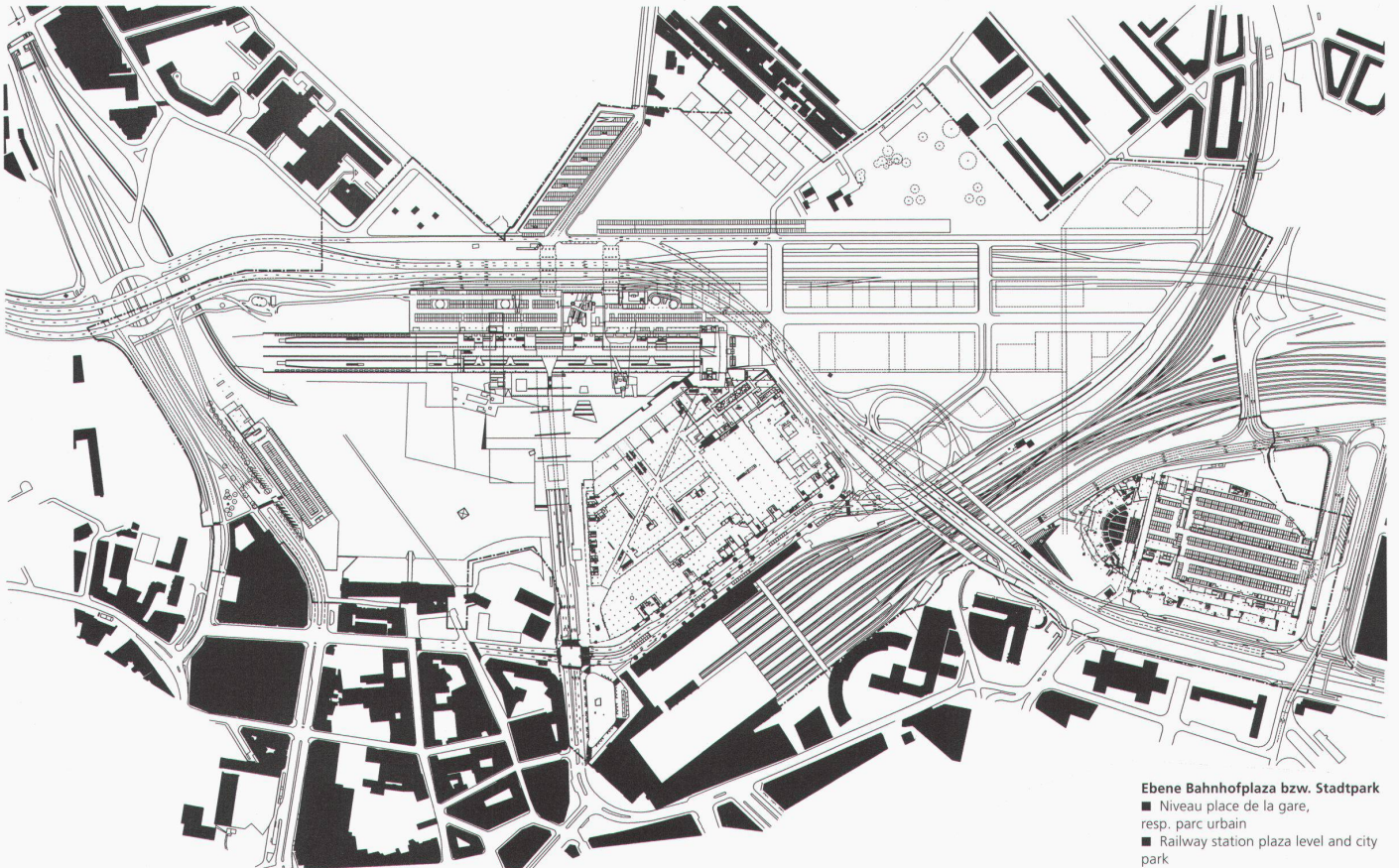


Crédit Lyonnais,
Bauzustand April 1994
Architekt: Christian de Portzamparc
■ Crédit Lyonnais, état des travaux
en avril 1994
■ Crédit Lyonnais, state
of construction April 1994
Foto: Daniel Raparch

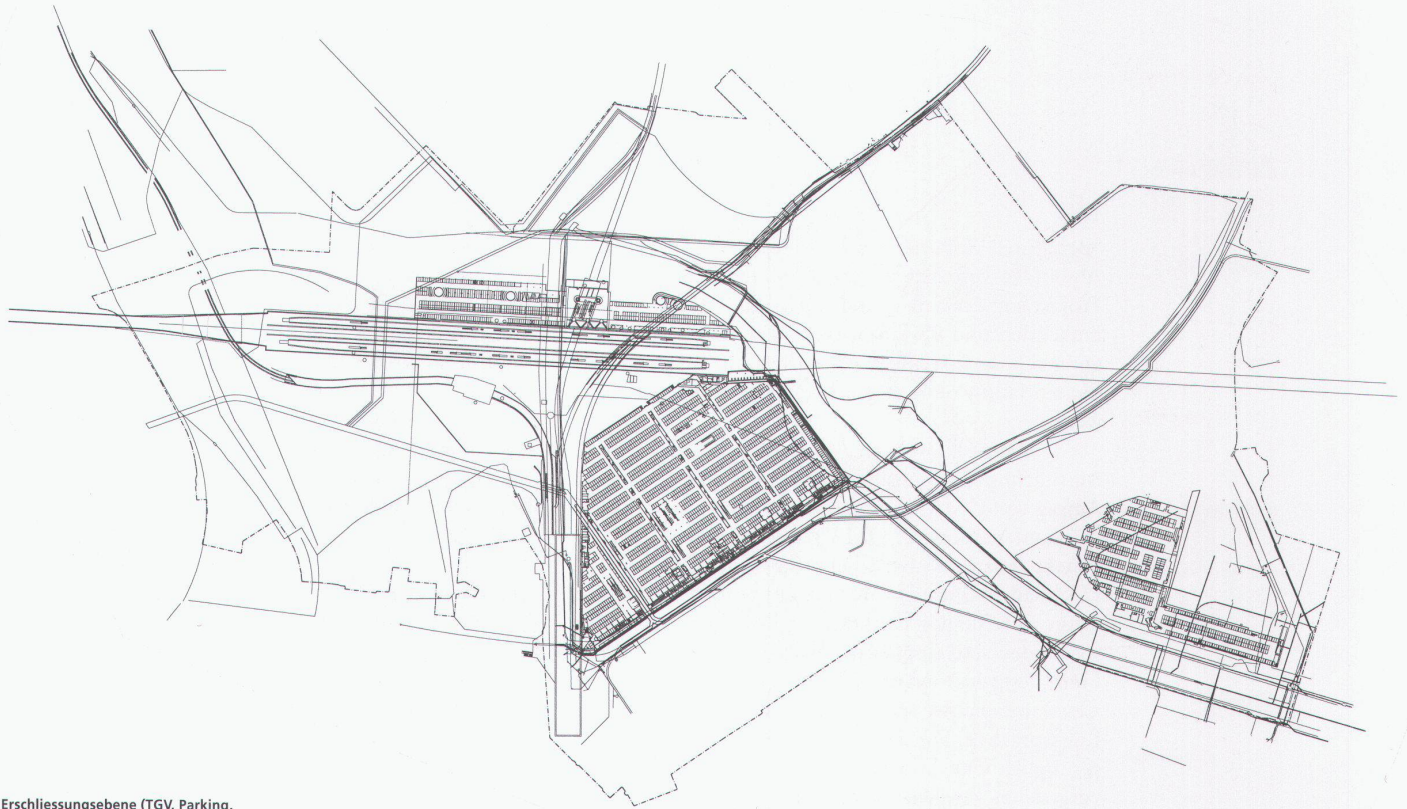


Definitives Projekt (1992–1994)
 Projet définitif (1992–1994)
 Final project (1992–1994)

Situation
 Site

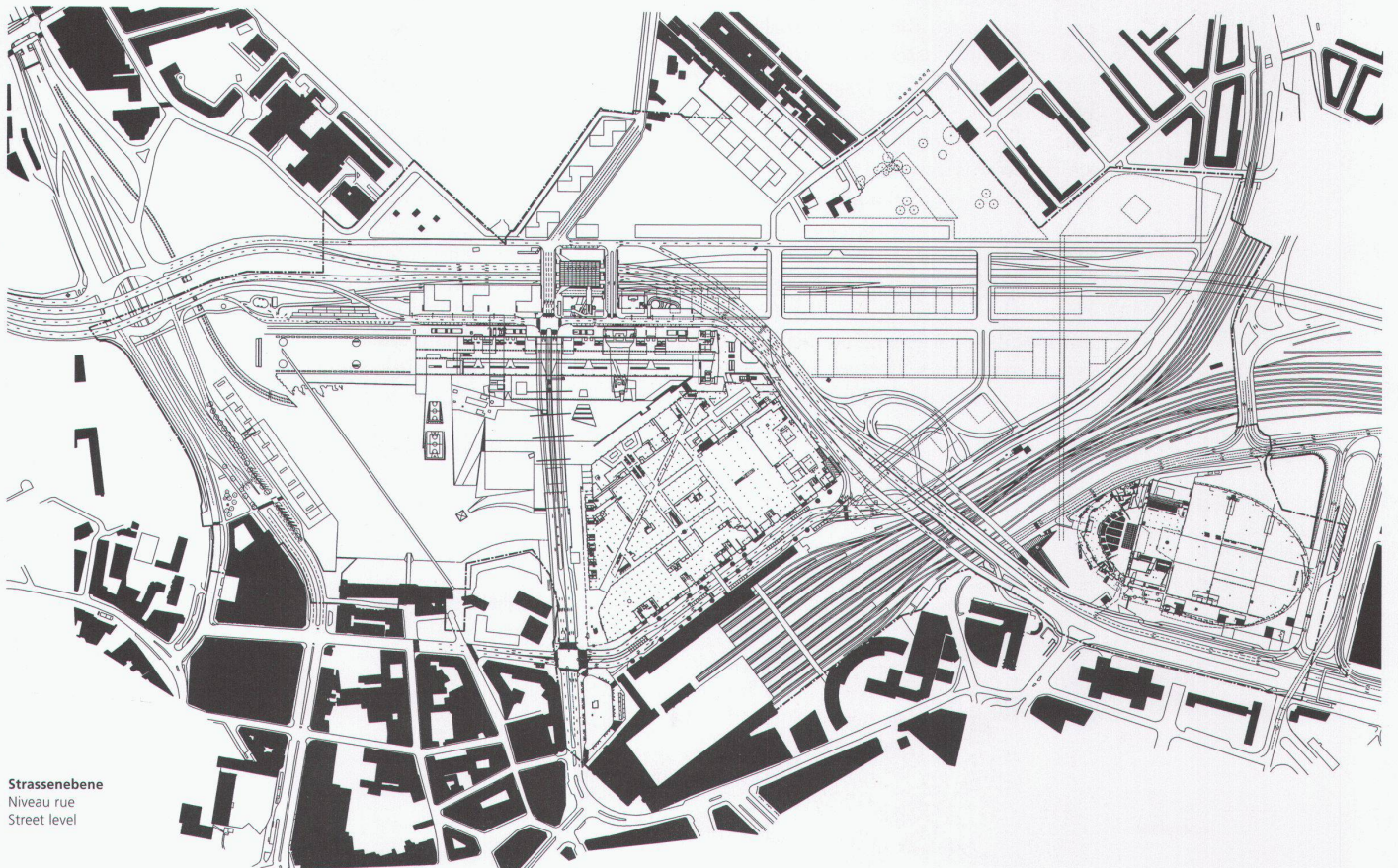


Ebene Bahnhofplaza bzw. Stadtpark
 ■ Niveau place de la gare,
 resp. parc urbain
 ■ Railway station plaza level and city
 park



Erschliessungsebene (TGV, Parking, darunter S-Bahn und U-Bahn)

- Niveau de desserte (TGV, parking, au-dessous trains régionaux et métro)
- Circulation level (TGV, parking facilities; underneath: city railway and underground railway)



Strassenebene
Niveau rue
Street level

Spezialisten diskutierte das Projekt von Beginn an in Abständen von zwei bis drei Monaten. Die bei einem Projekt von der Grösse und Komplexität Euralilles zeitraubenden und oft lähmenden Plan- und Baubewilligungen konnten dank der Autorität von Bürgermeister Pierre Mauroy ohne grössere Komplikationen beschafft werden.

Die Auswahl weiterer Architekten für Entwurf und Ausführung der einzelnen Baulose erfolgte teils auf Antrag von OMA, teils auf Antrag der Investoren. Die Zusammenarbeit mit OMA gestaltete sich je nach Architekt und je nach Baulos unterschiedlich eng. Die Hochhäuser konnten vom Gesamtentwurf abgekoppelt werden, da sie nur punktförmig mit der Infrastruktur verbunden sind und da deren Position und ungefähre Höhe festgelegt waren. Claude Vasconis *World Trade Center* beispielsweise entstand praktisch ohne weitere Rücksprachen. Für das benachbarte Hochhaus war ursprünglich eine Lösung in Stahl von Richard Rogers vorgesehen gewesen; aus Kostengründen entschieden sich die Investoren von Crédit Lyonnais jedoch für Christian de Portzamparc's brückenartige Struktur in Form eines überdimensionierten Stiefels.

Im Gegensatz zu den Hochhäusern verschränkt sich Jean Nouvels *Centre Euralille* innen und aussen mit den projektrelevanten Räumen, weshalb die Zusammenarbeit mit Nouvel besonders intensiv war. Nouvel akzeptierte die von OMA vorgegebene Form gleichsam vorbehaltlos und konzentrierte sich auf die räumliche Durchbildung und die Wegführung im Innern des Einkaufszentrums sowie auf die technische und architektonische Lösung der Gebäudehüllen. Allerdings erfuhr gerade das *Centre Euralille* – aus Kostengründen – eine wesentliche und gegenüber der ursprünglichen Lösung wenig vorteilhafte Projektänderung, indem dessen Nordwestseite nicht mehr als umlaufende Dachkante des Flachbaus in Erscheinung tritt. Es wurde im Gegenteil ein hoher, strassenbegleitender Längskörper eingeschoben, der die volumetrisch klar gegliederte Süd-

westfront mit den quadratischen Hochhäusern konkurrenziert und auch vom Strassenniveau aus die Silhouette der Türme über der TGV-Station teilweise verdeckt. Der Hauptzugang zum Einkaufszentrum, ein mehrgeschossiger, offener Raum unter einem über Eck weit auskragenden Dachschild, wird obendrein durch die Stirnseite des Längskörpers unvermittelt abgeschnitten – während sonst gerade fließende Übergänge in den öffentlichen Bereichen, Transparenzen und das Sichtbarmachen seiner Strukturen die Qualität von Euralille kennzeichnen.

Städtebauliche Perspektiven

Die Zusammenarbeit mit einem Heer von Spezialisten, Bauträgern, Politikern, Beamten und andern Architekten innerhalb und ausserhalb von OMA löst bis zu einem gewissen Grad einen Widerspruch auf, der in den Überlegungen Koolhaas' zur Frage der Mittel und Möglichkeiten städtebaulicher Projekte eine zentrale Rolle spielt. Ausgehend von der Feststellung, dass «die Autorität (des Architekten), welche seiner organisatorischen Rolle früher innewohnte, (...) nicht nur in technischer, sondern auch in ideologischer und gar in künstlerischer Hinsicht längst verlorengegangen (ist)», sieht sich Koolhaas mit dem Problem konfrontiert, eine «Ästhetik simulieren» zu müssen, die «fernaß jeglicher Architektur liegt». ² Gerade weil die traditionelle Arbeit des Architekten und Städtebauers ihre gesellschaftliche Legitimation eingebüsst hat, erscheinen demgegenüber – immer nach Koolhaas – jene Eingriffe, bei denen «mit grosser Schwierigkeit in zentralen Quartieren gebaut wurde» und bei denen der Architekt «die Entwicklung unter Kontrolle hat», künstlich, leblos. Koolhaas ist andererseits beeindruckt von der urbanen Kraft der architektonischen Landschaft, wie sie sich in den peripheren Gebieten entfaltet, wo der Architekt «nichts geplant, kaum etwas berührt hat».

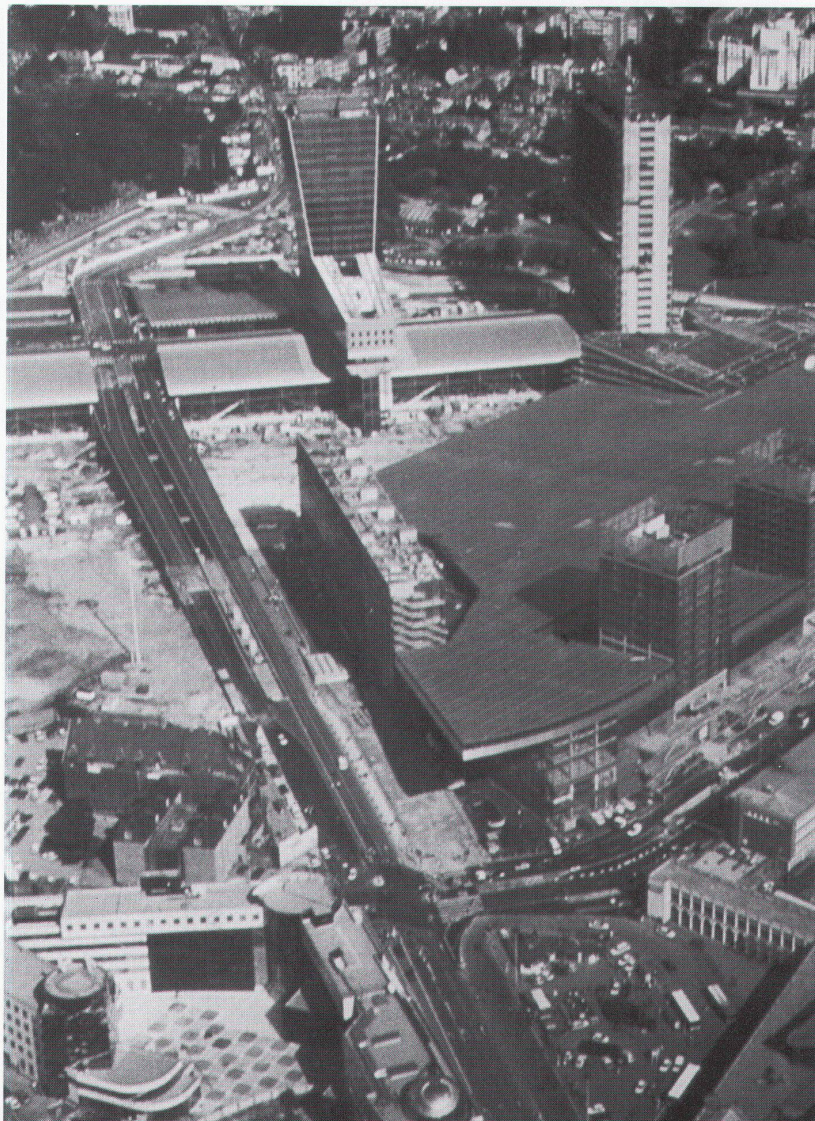
Diese mittlerweile klassische Lektüre der Peripherie wertet Euralille strategisch, aber auch ästhetisch um:

² Vgl. «Werk, Bauen+Wohnen» Nr. 4/1993, S. 24 ff.

Strategisch insofern, als sich bei einem solchen Grossprojekt die Planungs- und Bauabläufe nur durch gezielte Diversifizierung von Arbeits- und Entscheidungsprozessen, das heisst konkret durch die Weitervergabe von Teilaufträgen an andere Partner, beschleunigen lassen; ästhetisch insofern, als damit automatisch unvorhergesehenes, städtebaulich nur bedingt kontrolliertes Potential freigelegt wird. Christian de Portzamparc's *Crédit Lyonnais*, dessen expressive Form mit den fließenden Linien des TGV-Bahnhofs kontrastiert, ist dafür sicherlich ein – möglicherweise auch diskutables – Beispiel.

Für den Gesamtplaner stellt sich trotzdem die Frage, wie er zur Festlegung der groben Linien eines städtebaulichen Projekts gelangt. In Euralille zog sich der Städtebauer zunächst auf die Rolle des Organisators von Bewegungsabläufen – die gesamte Infrastruktur der Erschliessungen – zurück. Bei der Anlage von TGV, Autobahn samt Zubringern, Parking, S-Bahn, Metro und Fussgängerverbindungen wurden betriebstechnisch bedingte Kriterien formalästhetisch so ausgespielt, dass der städtebauliche Entwurf den Charakter eines «von innen her» konfigurierten Organismus erhält. Über diesen künstlich entwickelten Organismus stülpt sich dann eine Karosserie, deren Form das Innenleben «nach aussen hin» diffus abzeichnet, im wesentlichen aber in einfache, bautechnisch und ökonomisch optimierbare, grosse Behältnisse verpackt. Diese «grossen Figuren» (Koolhaas) definieren die Freiräume, halten aber auch das Ganze als Komposition von Objekten zusammen, was beispielsweise deutlich wird an der Art und Weise, wie das Kongressgebäude in die Gesamtanlage eingebunden ist: Als Gegengewicht zum *Centre Euralille* interpretiert es seine periphere Lage in Form eines riesigen Stadions, das dank seiner elliptischen Geometrie die umliegenden Resträume zusammenzieht.

Entscheidend für das Verständnis der städtebaulichen Perspektive Euralilles ist, dass Überlegungen zur figurativen Wirkung städtischer Räume und Volumen



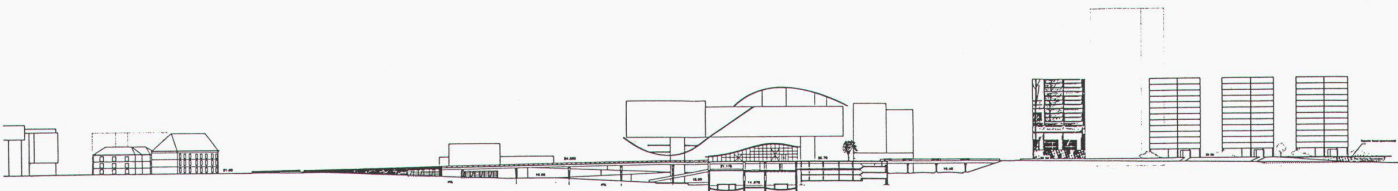
Hauptzugang von Südwesten mit Centre Euralille rechts, Viaduc Le Corbusier links, TGV-Bahnhof, Crédit Lyonnais und World Trade Center im Hintergrund

■ Accès principal sud-ouest avec Centre Euralille à droite, Viaduc Le Corbusier à gauche, gare TGV, Crédit Lyonnais et World Trade Center à l'arrière

■ Main access from the southwest with the Centre Euralille on the right, the Viaduc Le Corbusier on the left, the TGV railway station, the Crédit Lyonnais and the World Trade Center in the background



**Gesamtanlage von Süden,
 Ende September 1994**
 ■ L'ensemble vu du sud,
 fin septembre 1994
 ■ The whole complex from the
 south, end of September 1994

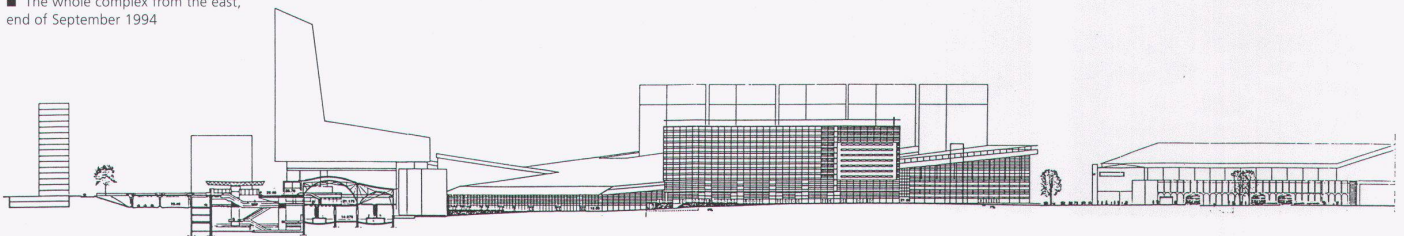


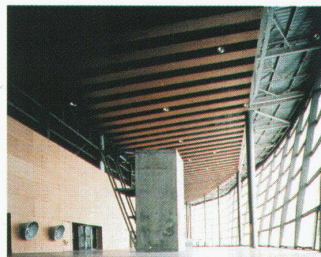
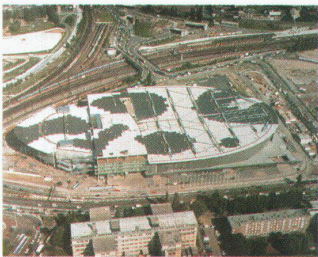
**Schnitte entlang des Viaduc
 Le Corbusier**
 ■ Coupes le long du Viaduc
 Le Corbusier
 ■ Sections along the Viaduc
 Le Corbusier



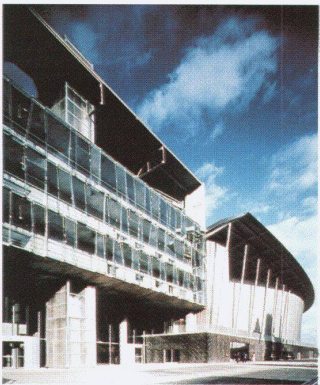
**Gesamtanlage von Osten,
Ende September 1994**

- L'ensemble vu de l'est,
fin septembre 1994
- The whole complex from the east,
end of September 1994





Kongresszentrum
Architekt: Rem Koolhaas, OMA,
Rotterdam
Centre de congrès
Convention Centre
Fotos: Edwin Walvisch



sehr bewusst mit einem Entwerfen in Schichten kombiniert werden. Das schichtweise Überlagern von Verkehrssträngen, Erdgeschossbezogenen Nutzungen und Nutzung der *Air-rights* in Form der Büro- und Wohntürme erlaubt überhaupt erst die hohe Dichte und damit das Ineinanderweben multipler urbaner Funktionen. Nur eine vertikale Anordnung der Stadt, also eine die Funktionen in einzelne Ebenen auseinandertrennende Konzeption, kann den für die jeweilige spezialisierte Infrastruktur und Nutzung notwendigen Spielraum für deren optimale interne Organisation anbieten. Entwerfen in Schichten heisst, eine komplexe Aufgabenstellung in ihre Komponenten zu zerlegen, diese zu analysieren und umzusetzen, um sie anschliessend wieder übereinanderzulegen. In Euralille geschieht dies sehr wörtlich: Jede Ebene spielt ihre eigene Geometrie, ihr eigenes Modul, ihre eigene technische Struktur aus.

Die den «grossen Figuren» eingeschriebenen Schichtungen sichtbar zu machen ist schliesslich das besondere Anliegen des Entwurfs von Euralille. Die ansteigenden und abfallenden Ebenen öffnen den Blick in die Eingeweide dieser urbanen Maschine, und vertikale Räume durchstossen zuweilen mehrere ihrer Geschosse – wie dies besonders dramatisch im «schwarzen Loch» geschieht, einem hallenartigen Raum hinter dem TGV-Bahnhof, der alle sich dort überkreuzenden unterirdischen Verkehrsstränge zum Vorschein bringt. Euralille deutet die typischen Formen heutiger urbaner Räume – das bizarre, scheinbar zufällige Nebeneinander von architektonisch autonomen morphologischen Fragmenten – als Ausdruck der in ihnen verborgenen Apparatur, indem es Horizontales und Vertikales in einem geschichteten Raumkontinuum aufgehen lässt und transparent macht.

Christoph Luchsinger



TGV-Bahnhof im Bau, Februar 1993

■ Gare TGV en construction, février 1993

■ TGV railway station under construction, February 1993

Foto: Hans Werkmann

TGV-Bahnhof

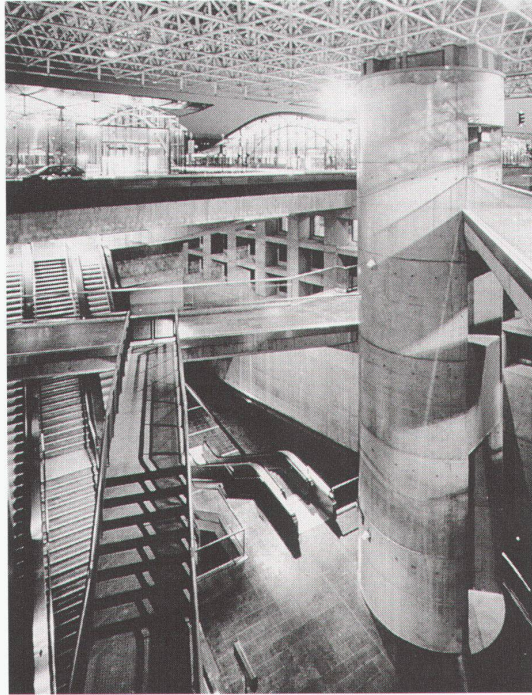
Architekt: Jean-Marie Duthilleul

Gare TGV

TGV railway station

Foto: Edwin Walvisch





**Das «schwarze Loch»,
der Blick durch die Stapelung der
Erschließungsebenen**

■ Le «trou noir», vue sur
l'étagement des niveaux de desserte
■ The "black hole", view through
the "stacked" circulation levels
Fotos: Edwin Walvisch

Projektdate Euralille

Architekt Gesamtprojekt: Office for Metropolitan Architecture,
Rotterdam, Rem Koolhaas;
Projektleitung: Donald van Damsik;
verantwortlicher Entwurfsarchitekt: Floris Alkemade

70 ha Planungssperimeter 1. Etappe
120 ha Planungssperimeter total
45 000 m² Büroflächen (1. Etappe)
31 000 m² Verkauf
700 Wohnungen (1. Etappe)
3/1 Hotels/Parahotel (1. Etappe)
45 500 m² Kongresseinrichtungen und Ausstellungsflächen
10 ha Park
6 000 Parkplätze

World Trade Center

Architekt: Claude Vasconi, Paris,
in Zusammenarbeit mit den örtlichen Architekten
Jean-Claude Burdèse, Patrick Vanderdoot

15 500 m² «Atrium» mit Restaurant, Dienstleistungen, Show-Rooms, Büros,
Ausstellungsflächen
25 000 m² Büros im Hochhaus

Crédit Lyonnais

Architekt: Christian de Portzamparc, Paris
Büros

14 600 m²

TGV-Bahnhof

Architekt: Jean-Marie Duthilleul
Passagiere/Tag im Jahre 1995

15 000

Centre Euralille

Architekt: Jean Nouvel – Emmanuel Cattani, Paris,
in Zusammenarbeit mit den örtlichen Architekten
Marc Paindavoine, Bertrand Duvus – Thomas Richez, Michel Lenglard

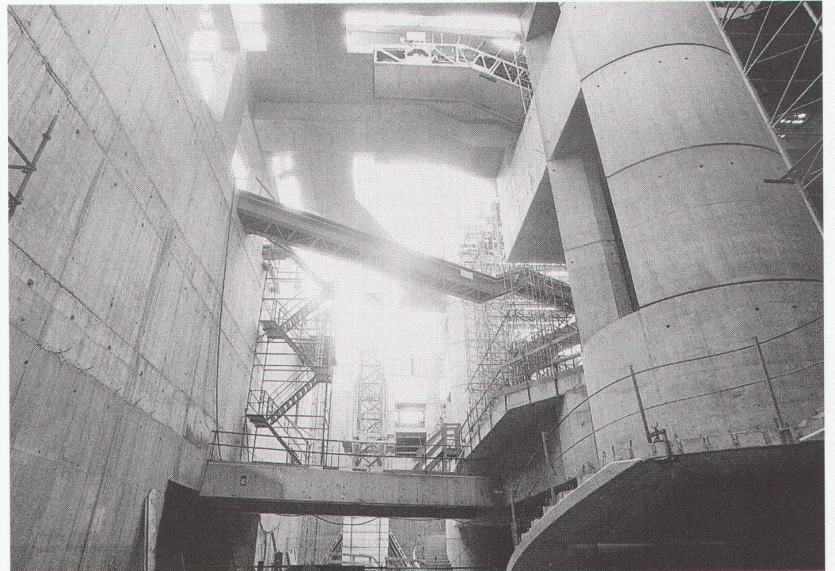
31 000 m² Verkaufsfäche
5 900 m² Freizeitnutzungen
2 200 m² Kongress- und Veranstaltungssäle
5 250 m² Restaurants
18 600 m² Schule
4 000 m² öffentliche Dienstleistungen
43 000 m² Wohnungen, Hotels, Parahotels (Hochbauten)

Lille-Grand Palais

Architekt: Rem Koolhaas,
in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Architekten François Delhay
Kongressräume (u.a. Säle für 1 500, 500 und 350 Personen)
20 000 m² Ausstellungsfläche
7 500 m² grosser Veranstaltungssaal mit 4 500 Sitzplätzen

Viaduc Le Corbusier

Architekt: François Deslaugiers, Paris,
in Zusammenarbeit mit den örtlichen Architekten Antoine Béal,
Ludovic Blanckaert



**Das «schwarze Loch» im Bau,
März 1993**

■ Le «trou noir» en construction,
mars 1993
■ The "black hole" under
construction, March 1993
Foto: Hans Werkmann

