

archipel, die künftige Zentrale von VINCI



„Wir wollten eine Konzernzentrale, die uns zusammenführt und zu uns passt.“

Xavier Huillard, Präsident und geschäftsführender Generaldirektor von VINCI

2021 werden fast 4000 VINCI-Mitarbeiter in die neue Konzernzentrale einziehen. Dort werden künftig die Hauptverwaltungen aller Konzernsparten an einem Ort zusammengefasst sein.

Das bei einem Architekturwettbewerb ausgewählte Projekt ist ein Entwurf von *VIGUIER architecture* in Zusammenarbeit mit *Marc Mimram Architecture & Associés*. Es ist so konzipiert, dass es sich dauerhaft in sein urbanes Umfeld einfügt und zur Entstehung eines neuen Viertels beiträgt. archipel ist ein homogenes und zugleich „plurales“ architektonisches Ensemble, das die DNA von VINCI widerspiegelt: Tätigkeitsvielfalt in Verbindung mit Gemeinschaftssinn. Ein Objekt, das in puncto Lebensqualität am Arbeitsplatz und Energie-Performance als vorbildlich gelten kann. Es ist ein Symbol der Transformation von VINCI und demonstriert das breite Know-how und die Innovationen des Konzerns.

Kennzahlen

5

Gebäude

74.000 m²

Bürofläche

1500 m²

de commerces

4000

Arbeitsplätze

3

Jahre Bauzeit

Bis zu **850**

Arbeitskräfte gleichzeitig auf der Baustelle



Übereinkunft zwischen Espadesa*, Stadt Nanterre, SNCF und RFF**

Vereinbarung zwischen Espadesa* und SNCF über die Veräußerung von Bahngelände

2007

* Heute: Paris la Défense
** Heute: SNCF Réseau

Juli 2015

Vereinbarung zwischen dem Staat und der Stadt Nanterre über die Entwicklung des Viertels „Les Groupes“

September 2015

Die Akteure des Projekts

Investor: VINCI

Bauträger: VINCI Immobilier

Bauleiter und bevollmächtigter Architekt: VIGUIER

Beigezogener Architekt: Marc Mimram Architecture & Associés

Zweiter Bauherr: SNCF Réseau

Gebäudehülle und Ausbau:

VINCI Construction France

Elektro und HLKS: VINCI Energies

Neuer RER E-Bahnhof in Nanterre:

Projekt Eole

Planungsträger: Paris La Défense

Stadt Nanterre



Bauantrag von VINCI
und SNCF Réseau

März 2017

Fertigstellung
des Rohbaus

Oktober 2020

Beginn
des Fahrbetriebs
auf dem neuen
RER E-Abschnitt

Dezember 2022

März 2016

Grundstücksrechtliche
Vereinbarung zwischen
Espadesa und
VINCI Immobilier

Januar 2018

Beginn
des Rohbaus

Juli 2021

Einzugsbeginn für
die VINCI-Mitarbeiter

Inhalt

S. 04 archipel, die künftige Zentrale von VINCI

S.08 Ein neues Stadtgefüge schaffen: das architektonische Konzept

S.12 Ein Mischprojekt, Beschleuniger der Transformation

archipel, die künftige Zentrale von VINCI

Ein Name, ein Ort, ein Projekt

Genau wie das Geschäftsmodell des VINCI-Konzerns auf Vielfalt und Komplementarität der Tätigkeitsbereiche beruht, setzt auch die neue Konzernzentrale auf den Grundsatz „Einheit in Vielfalt“: Der aus mehreren Gebäuden bestehende Komplex gibt allen Teilen des Konzerns die Möglichkeit, ihre Besonderheiten zum Ausdruck zu bringen, und bildet zugleich ein kohärentes Ganzes. Die neue VINCI-Zentrale ist wie eine Reihe zusammengehöriger, über Fußgängerbrücken miteinander verbundener Inseln konzipiert – daher der Name „archipel“ – und von vielfältigen Wegen und Verbindungen im Innern des Gebäudekomplexes als auch nach außen durchzogen, sodass zum einen die Synergie zwischen den verschiedenen Tätigkeitsbereichen gestärkt und zum anderen die Durchlässigkeit gegenüber der umgebenden Stadt gefördert wird.

„Dieser Archipel aus mehreren Gebäuden bringt eine Form von Vielfalt zum Ausdruck, die das besondere Wesen von VINCI ausmacht.“

JEAN-PAUL VIGUIER, ARCHITEKT

archipel ist eine Antwort auf die Entwicklungsdynamik des Konzerns. Gleichzeitig ist jedoch eine komplette Eingliederung in die raumordnerische Neugestaltung des gesamten Stadtviertels für VINCI sehr wichtig. Im Mittelpunkt des Projekts standen von Anfang an mehrere Ziele: Begrenzung der Zersiedelung, strikte Kontrolle des ökologischen Fußabdrucks und Wertsteigerung des Standorts durch Integration neuer Funktionen. Mit diesem inklusiven Gesamtkonzept, das nicht-öffentliche Bereiche mit einem großen öffentlich genutzten Raum verschränkt, konkretisiert der Konzern die von ihm gewünschte Öffnung hin zur Stadt und trägt damit auch zum Gleichgewicht seiner neuen Umgebung bei – ein integrativer Ansatz, der an die Vorgeschichte des von der Eisenbahn geprägten Viertels Les Groues anknüpft (siehe Kasten).



archipel – Verkehrswege und Verbindungen

- Eingangsbereiche und vertikale Verbindungen
- Fußgängerbrücken
- Für Besucher zugänglicher „halböffentlicher“ Verkehrsweg zur Anbindung des Business Centers
- Nur für VINCI-Mitarbeiter zugänglicher nicht-öffentlicher Verkehrsweg
- Eingangsportal zum Bahnhof



Entwicklung eines neuen Stadtquartiers

Die Neugestaltung des Viertels Les Groues, zu der das archipel-Projekt und der neue Bahnhof Nanterre gehören, ist beispielhaft für die tiefgreifende urbane Transformation im Westen der Grande Arche. Es handelt sich um ein 65 ha großes Gelände mit außerordentlich hohem Entwicklungspotenzial, das lange Zeit nach außen praktisch abgeschottet war. Die von der öffentlichen Trägergesellschaft Paris La Défense und der Stadt Nanterre in Angriff genommene Umgestaltung hat zum Ziel, in unmittelbarer Nähe des Businessviertels La Défense ein Mischquartier mit Wohnungen, Geschäften, öffentlichen Einrichtungen, Verkehrsinfrastrukturen, Dienstleistungen und kulturellen Angeboten entstehen zu lassen.

Die Baustelle: größte Herausforderungen

Das gewählte Baugelände für die neue VINCI-Zentrale – ein 300 m langer Streifen zwischen dem Boulevard de la Défense und den Gleisanlagen – weist viele Besonderheiten auf, die für die architektonische Planung, die Abfolge der Bauphasen und die Ausführung allesamt von entscheidender Bedeutung sind. Die enge räumliche Verbindung zum Bahnhof ist einer der wichtigsten Pluspunkte des Projekts, zugleich aber auch der Faktor, der am meisten zu dessen Komplexität beiträgt. Diese ganz besondere Konfiguration machte einen völlig anderen Phasenablauf als üblich erforderlich: Statt zunächst die Infrastrukturen und anschließend den Überbau der Gebäude zu errichten, mussten die Tiefbauarbeiten für die Auskragungen oberhalb der Gleise gleichzeitig mit dem Erdbau ausgeführt werden. Abgesehen von der Koordination dieser parallel laufenden Tätigkeiten – was in dieser Phase eines Bauprojekts ungewöhnlich ist – war auch eine große technische Herausforderung zu meistern. Die Auskragungen der Gebäude B1 und B2, die einer sehr hohen Last standhalten müssen, ruhen lediglich auf 13 „zweibeinigen“ Pfeilern (*umgekehrtes V*, siehe S. 10). Für diese relativ schmalen, vor Ort angefertigten Stahlbetonstrukturen mussten tief in den Boden gerammte Pfahlgründungen realisiert werden.

Eine weitere Herausforderung betrifft die Logistik, denn mehrere parallel zum Bau der VINCI-Zentrale laufende Baustellen in unmittelbarer Nachbarschaft werden alle ebenfalls über den Boulevard de la Défense beliefert. Im Einklang mit der Eingliederungspolitik des Konzerns mobilisiert VINCI in der Logistik die Kompetenzen von Liva**, dem auf Initiative der Konzernstiftung VINCI pour la Cité gegründeten und auf diesen Bereich spezialisierten Integrationsunternehmen.

Last but not least ist das archipel-Projekt auch eine Herausforderung für VINCI unter dem Gesichtspunkt der Exzellenz: die neue Konzernzentrale soll ein Schaufenster der im Konzern entwickelten Kompetenzen und Innovationen darstellen (siehe S. 07).

* Zum 30. 11. 2019 im Rahmen von Eingliederungsmaßnahmen auf der Baustelle geleistete Arbeitsstunden: 39.937,49; insgesamt geplant: 117.000 Stunden.

** Liva ist ein soziales Joint Venture von VINCI Construction France (49%) und Ares (51%), einem Verbund von Integrationsunternehmen.



Ein Ort zum Arbeiten und zum Leben

Die Konzernzentrale wird ihren „Bewohnern“ eine Vielzahl (fast 90) von Terrassen bieten, wo sie sich stärken, sich zusammensetzen, arbeiten, sich erholen können. Bestimmte Dachterrassen werden begrünt und/oder mit Sonnenkollektoren ausgestattet sein. Auf Straßenebene zwischen den Gebäuden werden öffentlich zugängliche „Pocket-Parks“ (gärtnerisch gestaltete Grünschnitten) im Wechsel mit Geschäften für Rhythmus und Dynamik sorgen. Das Projekt verfolgt ambitionierte Umweltziele und berücksichtigt auch künftige Entwicklungsperspektiven hinsichtlich Gebäudenutzung und Mobilität der Nutzer. archipel bietet den Beschäftigten moderne und komfortable Räumlichkeiten, die kollaboratives Arbeiten fördern. Alle Indikatoren in Bezug auf die Umwelt, das Wohlbefinden der Mitarbeiter, die Qualität der Innenausgestaltung oder auch das Thema CSR werden nach den Vorgaben des OsmoZ-Labels (Lebensqualität) zertifiziert werden.

Schaufenster der Innovationen des Konzerns

archipel ist konzipiert wie ein „Demonstrator“ des vielfältigen Know-hows von VINCI – insbesondere in puncto Nachhaltigkeit und Integration der neuen Technologien. Die Konzeption dieses Objekts greift sogar schon auf die neue französische Gebäudenorm RT2020 vor.

Für den gesamten Gebäudekomplex werden die allgemeinen Zertifizierungsstufen HQE Exceptionnel und BREEAM Excellent für Nachhaltiges Bauen angestrebt. Darüber hinaus sind spezifische Zertifizierungen zur Vertiefung bestimmter Themenbereiche geplant: energetische Performance (E+C-), Recyclingfähigkeit und Kreislaufwirtschaft (C2C, Cradle 2 Cradle), Konnektivität (R2S, Ready 2 Services) usw. – alles Entscheidungen, die die Entschlossenheit verdeutlichen, eine bessere Gesamt-Performance zu erreichen als das, was von den geltenden Vorschriften verlangt wird.

Angestrebte Labels und Zertifizierungen

ALLGEMEIN

Zertifizierung HQE Exceptionnel
Zertifizierung BREEAM Excellent

ERGÄNZEND

Baustoffe, Kreislaufwirtschaft
- Konzept C2C, Cradle 2 Cradle
- Label Bâtiment biosourcé – Niveau 1 (Gebäude B2)

Energie (Hochhaus ausgenommen)

- Label Effinergie
- Label E+C-, Niveau E2C1

Lebensqualität

- OsmoZ

Digitale Ausstattung, Vernetzung

- R2S, Ready 2 Services (Gebäude D)





Recycling-Beton und extrem kohlenstoffarmer Beton

Das archipel-Projekt orientiert sich an den umweltfreundlichen Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft. Es ist für VINCI der erste „Demonstrator“ für den Einsatz von Recycling-Beton und extrem kohlenstoffarmem Beton in den Strukturteilen eines Gebäudes. Dieser Recycling-Beton – Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen VINCI Construction France und Eurovia – zeichnet sich dadurch aus, dass bei seiner Herstellung 50% Betonbruch aus dem Abriss von Betonbauten beigemischt werden, also das Doppelte im Vergleich zu den geltenden Normen. Beim extrem kohlenstoffarmen Beton wird der Zement fast vollständig durch Hochofenschlacken* ersetzt, mit ähnlichen Eigenschaften in Bezug auf Festigkeit und Widerstandsfähigkeit wie bei traditionellem Beton, sodass er auch für Gebäudestrukturen geeignet ist. Dieser innovative Beton ermöglicht im Vergleich zu herkömmlichem Beton eine Minderung der Treibhausgasemissionen um über 60%. Extrem kohlenstoffarmer Strukturbeton ist eine Innovation, die unter dem Gesichtspunkt „nachhaltiges Bauen“ einen enormen Fortschritt darstellt.

** Nebenprodukt der Stahlindustrie, ein innovatives Bindemittel*



„Aktive“ wärmeregulierende Betonplatten

Das Wirkprinzip der „aktiven Betonplatte“ beruht ähnlich wie bei der Fußbodenheizung auf dem Zirkulieren von kaltem oder heißem Wasser (Medium) im Innern der Platte. Diese speichert, je nach Jahreszeit, eine große Menge Wärme oder Kälte, die sie aufgrund der thermischen Trägheit von Beton anschließend ganz allmählich wieder an die Umgebung abgibt. Vorteil: eine sanfte Temperierung bzw. Kühlung im Gebäude. Nach dem gleichen Wirkprinzip arbeitet auch das von VINCI Energies entwickelte Green Floor®-Verfahren, wobei in diesem Fall jedoch nicht Wasser, sondern Luft im Innern der Platte zirkuliert. Diese Technik der „belüfteten aktiven Platte“, die im Gebäude D zum Einsatz kommt, gestattet es, Klimatisierung, Lüftung und Heizung miteinander zu verbinden.



Verwendung von Bio-Werkstoffen

Für das Gebäude B2 wird das Label „Bâtiment biosourcé – Niveau 1“ angestrebt. Dieses Label würdigt die Umweltqualität neuer (oder teilweise neuer) Gebäude mit einem hohen Anteil an verbauten Bio-Materialien (mind. 18 kg/m²). Bei archipel handelt es sich um Holz: Damit wird die Gebäudehülle im Innern ausgekleidet, und es ist auch ein vollwertiger Bestandteil der Fassade. Die Ausführung der Holzarbeiten erfolgt durch Arbonis, ein Tochterunternehmen von VINCI Construction France.



Intelligente Solarfassaden

ActivSkeen ist eine von VINCI Construction gegründete Business Unit, die gebäudeintegrierte Photovoltaik-Technologien entwickelt. Die Südfassade des Gebäudes D besteht aus sogenannten elektrochromen Glaselementen, die sich bei hoher Sonneneinstrahlung automatisch dunkler färben und damit weniger durchlässig werden. So lassen sich aktive Fassaden, leistungsfähig und zugleich visuell attraktiv, realisieren, die den Komfort verbessern und Energie sparen. Ein besonderer Schwerpunkt bei den gewählten Materialien – Türen und Fenster, Verglasungen, Dämmstoffe – gilt generell der energetischen Optimierung, um eine möglichst gute Performance der Außenhülle zu gewährleisten.



Full BIM

Das Projekt wird im „Full BIM“-Modus realisiert. Hinter dem Begriff „Building Information Modeling“ – man spricht auch von Gebäudedatenmodellierung oder digitalem Gebäudemodell – verbirgt sich eine Sammlung strukturierter und geordneter Daten in Bezug auf das Bauwerk, die zur Erstellung von grafischen Dokumenten und Datentabellen verwendet werden. „Full BIM“ ist der umfassendste BIM-Standard: Hier kommt das digitale Modell in allen Phasen von der Planung bis zum Betrieb des Gebäudes zum Einsatz, wobei alle Projektbeteiligten „kollaborativ“ zusammenarbeiten.



Building Operating System (BOS)

Die Gebäudedaten sollen auch für neue Serviceleistungen verwendet werden. Das BOS bewirkt eine deutliche Veränderung des Verhältnisses der Menschen zum Gebäude und ermöglicht Verbesserungen auf Basis des digitalen Modells und der gesammelten Erkenntnisse über die Gebäudenutzung durch die „Bewohner“. archipel ist ein Demonstrator für die BOS-Implementierung. Die 4000 Mitarbeiter, die hier arbeiten werden, werden als erste Nutzer dieses „Betriebssystems“ bei dem Projekt eine zentrale Rolle spielen.

Ein neues Stadtgefüge schaffen: das architektonische Konzept

Das archipel-Projekt ist Teil eines größeren baulichen Ensembles (mit Bürohäusern, einem Hotel und Geschäften), das sich über zwei Parzellen entlang des Boulevard de la Défense in Nanterre erstreckt. Es orientiert sich in seiner Konzeption an dem Gedanken einer sowohl von der Funktionsweise als auch von der Organisationsstruktur her durch Offenheit charakterisierten Konzernzentrale, sodass neben Austausch und Kommunikation zwischen den verschiedenen Konzerneinheiten auch deren Integration in das Stadtquartier gefördert wird.

Die neue VINCI-Zentrale entspricht dem, was Jean-Paul Viguier als „urbanisation de l'espace de travail“ (wörtlich: Urbanisierung des Arbeitsraums) nennt. Gemeint ist das Bestreben, durch geteilte Funktionen eine gewisse Durchlässigkeit zwischen Bürogebäude und Stadt herbeizuführen. Diesem Ansatz entsprechend realisiert das Architekturbüro VIGUIER als bevollmächtigter Architekt die Gestaltung des Gebäudes, der Innenräume und der begrünten Flächen.

„VINCI stellt mit dem Bau seiner neuen Zentrale die Führungsrolle des Konzerns hinsichtlich der Konzeption der Stadt der Zukunft unter Beweis – einer Stadt, die nicht auf Aneinanderreihung, sondern auf Aggregation von Strukturen beruht und in der Funktionen und Gebäude ineinandergreifen.“

JEAN-PAUL VIGUIER, ARCHITEKT

Die insgesamt 75.500 m² Geschossfläche verteilen sich auf fünf unterschiedlich hohe Gebäude (darunter auch ein 100 m emporrager Büroturm), die eine Kette miteinander vernetzter „Inseln“ bilden. Alle Gebäude sind durchgängig über ein Netz von Verkehrswegen miteinander verbunden, mit Fußgängerbrücken zwischen den Gebäuden und Zugängen zu Terrassen und Gärten. Im Erdgeschoss sorgen Glaswände entlang der Querstraßen zum Boulevard de la Défense für die gewünschte Öffnung zur Stadt und ermöglichen den Zugang zu den gemeinsam genutzten, „geteilten“ Funktionen.



Dieser gläserne Sockel, der die Gebäude zum urbanen Raum hin öffnet, verfügt auf der Südseite im oberen Bereich über einen Sonnenschutz: es handelt sich um 50 cm breit überstehende Sonnenblenden aus Siebdruck-Glas. Die Transparenz der Fassade gestattet den Blick in ein sanft gestaltetes Interieur mit hellen Holzelementen und runden Linien. Letzteres stellt die Verbindung zur dichten Begrünung des oberen Teils der Gebäude her und unterstützt die Abfolge der verschiedenen Volumina.

Die architektonische Kohärenz findet sich auch in der geschichteten Gebäudestruktur und den korrespondierenden Formelementen wieder:

- ein transparenter Sockel mit der für das Projekt typischen Orientierung hin zur Stadt und, dort wo dies möglich ist, Durchlässigkeit zu den urbanen Funktionen;
- Etagen, die sich durch eine differenzierte Formensprache und einen von der Abfolge geschlossener und verglasteter Elemente geprägten Rhythmus auszeichnen;
- auf den Dächern und den oberen Etagen überall Gärten und Terrassen.

Zwei Architekten: welcher Mehrwert für das Projekt?

Jean-Paul Viguier verfolgt einen urbanistischen Ansatz für das Projekt: Integration des Objekts in die Umgebung, Erhaltung der historischen Prägung und des originären Standortcharakters, Herstellen einer sichtbaren Verbindung von der Stadt ins Innere der Gebäude.

Die Doppelkompetenz von Marc Mimran – Architekt und Tiefbauingenieur – ermöglicht es, die technische Komplexität aufgrund der unter dem Gebäudekomplex befindlichen Verkehrsinfrastruktur zu meistern.





An der Nordfassade zu den Gleisanlagen weist die Volumetrie oberhalb einer von architektonischen Strukturelementen gebildeten Grundlinie die gleichen Merkmale auf. Diese Linie beruht auf dem Verhältnis zwischen den vertikalen Gebäudeelementen und ihrer Transformation im Kontakt mit den Bahnsteigen. Die in den Bahnhofraum eindringenden Strukturen bestimmen die Organisation des Bahnhofsbetriebs und der Fahrgastströme und spielen zugleich eine maßgebliche Rolle für die Kräfteübertragung und generell für die Kompatibilität mit der Präsenz eines Bürogebäudes.

Der Büroturm

Das Hochhaus ist eine weitgehend elastisch gelagerte Konstruktion und stellt somit einen der technisch schwierigsten Teile des Projekts dar. Von den fahrenden Zügen verursachte Schwingungen werden durch die hierfür vorgesehenen Strukturen im Untergrund absorbiert.





„Das Besondere an dieser neuen Zentrale ist die direkte Verbindung zu den verschiedenen Kommunikationsmitteln, insbesondere dem unmittelbar unterhalb davon gelegene Bahnhof – ein Hub und wichtiger Knotenpunkt im künftigen ‚Grand Paris‘. Die Infrastruktur des unter diesem Gebäudekomplex und durch ihn hindurch verlaufenden öffentlichen Raums setzt sich in ihm fort.“

MARC MIMRAM, ARCHITEKT

13

Zahl der Doppelpfeiler in umgekehrter V-Form, auf denen ein Teil des Hochhauses und des Gebäudes B2 ruht.



Im Dialog mit der Bahninfrastruktur

Beim Gebäude A bilden das Erdgeschoss und die erste Etage einen Sockel, in dem die zum Bahnhofsbereich gehörenden Läden untergebracht sind. Vor allem aber befindet sich dort auch der Zugang zum Bahnhof: ein monumentales Portal, von wo aus man über eine Fußgängerbrücke zu den vier Bahnsteigen gelangt. Es wirkt so, als würden die eher linear verlaufenden Büroetagen das Portal überqueren und auf diesem Sockel gleiten. So profiliert sich das Gebäude als Vorsprung eines urbanen Kontinuums, mit dem Boulevard auf der einen und den Bahngleisen auf der anderen Seite.

Der künftige Bahnhof Nanterre, der dritte neue Bahnhof der RER-Linie E (S-Bahn), und die neue VINCI-Zentrale sind zwei eng miteinander verknüpfte und kohärent aufeinander abgestimmte Projekte.

Abgesehen von dem ins Gebäude A integrierten Bahnhofseingang ragt der Gebäudekomplex auf 160 m Länge und 18,5 m Breite über die Bahnleise und bieten den Bahnsteigen 3 und 4 ein schützendes Dach. Die Stützen, auf denen die über die Gleise ragenden Gebäudeteile ruhen, gewinnen eine besondere Dimension, die die enge Verzahnung des Bahnhofs und dieser Bürobauten verdeutlicht. Diese Doppelpfeiler in umgekehrter V-Form tragen die Erdgeschoss-Bodenplatte. Sie verkörpern die Identität von VINCI, mit der Verbindung zur Straße und der Offenheit zum öffentlichen Raum, und tragen gleichzeitig zur Identität des Bahnhofs bei. Vom Bahnhof aus gesehen, sind diese V-Pfeiler feste Bestandteile der Gebäudefassade. Darüber hinaus nehmen sie die von oben wirkenden Kräfte gebündelt und sicher auf, sodass relativ wenige Abstützungen erforderlich sind und die Bahnsteige von Hindernissen weitestgehend frei bleiben. Unter diesen Doppelpfeilern hindurch wird man zu der Unterführung gelangen, die den RER E-Bahnhof mit dem Bahnhof des Grand Paris Express (künftige Linie 15 West) verbindet. Zugleich bildet dieser Bereich einen großen und geschützten Raum mit der üblichen Bahnsteigausstattung: Sitzgelegenheiten, Automaten, Unterstände.



Jean-Paul Viguiier

VIGUIER architecture urbanisme paysage ist ein international tätiges Architektur- und Stadtplanungsbüro mit Sitz in Paris. Unter der Führung von Jean-Paul Viguiier und 12 Partnern beschäftigt es 150 Mitarbeiter 17 unterschiedlicher Nationalitäten. Das Unternehmen ist sehr vielseitig und multidisziplinär aufgestellt, mit einem integrierten und umfassenden Tätigkeitsportfolio im Bereich der Projektplanung und -realisierung, von der Stadt- und Landschaftsplanung bis zum Innenausbau von Gebäuden unterschiedlichster Art: öffentliche und private Bürobauten, Wohnungen, öffentliche Einrichtungen, Einzelhandel.

Im Einklang mit der Philosophie des Hauses – einer ganzheitlichen Sicht des Projekts und seiner Harmonisierung – umfasst VIGUIER mehrere Berufsgruppen, die bereichsübergreifend zusammenarbeiten und sich miteinander abstimmen: Architekten, Innenarchitekten, Ingenieure und Landschaftsarchitekten, die im Verbund mit unseren BIM Managern, Grafikdesignern, Grafikern und Modellbauern die gesamte Wertschöpfungskette der Projektplanung und -realisierung beherrschen. Ihre Tätigkeit wird von unseren Support-Funktionen Kommunikation, Entwicklung und Recht unterstützt. All diese Teileinheiten bilden zusammen eine große Einheit; dies gewährleistet die erforderliche Zielorientierung und Kohäsion, um den Ansprüchen von Kunden und Partnern gerecht werden zu können.

VIGUIER genießt dank seiner Projekte einen internationalen Ruf – darunter insbesondere Cœur Défense und Majunga in Paris, das Sofitel Water Tower Hotel in Chicago, der Komplex Tour Maroc Telecom in Rabat oder aktuelle Projekte wie das Europea-Quartier in Brüssel (Neugestaltung des Geländes der Weltausstellung 1958 um das Atomium herum), die Konzernzentralen von VINCI in Nanterre und Orange in Issy-les-Moulineaux, das Attijariwafa-Hochhaus in Casablanca oder der „höchste Wohnturm aus Holz“ (57 m hoch) in Bordeaux.



Marc Mimram

Marc Mimram Architecture & Ingénierie setzt sich aus einem Architekturbüro (Marc Mimram Architecture & Associés) und einem Ingenieurbüro für Tragswerksplanung (Marc Mimram Ingénierie) zusammen. Diese arbeiten gemeinsam an der Entwicklung beeindruckender Projekte und sind in vielen Segmenten des Bausektors in Frankreich wie auch im Ausland tätig. Sie befassen sich sowohl mit der Architektur als auch mit der Statik der Baukonstruktionen. Dieses Augenmerk für die ingenieurtechnischen Aspekte bewirkt einen besonderen Scharfblick hinsichtlich der Projektausführung. Das sichere Beherrschen von Werkstoffen, Konstruktionsweise und Methodik ist im Planungsprozess fundamental. Außerdem wird das Architekturprojekt wie ein umfassender Ressourcentransformationsprozess betrachtet. Marc Mimram Architecture & Ingénierie bezieht konsequent Umweltbelange mit ein und bemüht sich stets um Optimierung des Ressourcen- und Materialeinsatzes. Über diesen sparsamen Umgang mit Ressourcen hinaus sind wir dem Grundsatz verpflichtet, durch die Wahl der geeignetsten Baustoffe und die Konstruktion der baulichen Räume eine nachhaltige, widerstandsfähige und reversible Architektur zu produzieren.

Das 1992 gegründete Architektur- und Planungsbüro hat sich im 11. Arrondissement von Paris in Räumlichkeiten niedergelassen, wo früher Handwerksbetriebe ihre Werkstätten hatten. Es hat heute rund vierzig Mitarbeiter. Seit 2016 sind die Architekten Guillaume André, Martin Fougeras Lavernolle und der Ingenieur Razvan Ionica – alle drei mit Projektleiter-Funktion – als Partner dazugestoßen, um die Kontinuität und Weiterentwicklung des Büros sicherzustellen.

Ein Mischprojekt, Beschleuniger der Transformation

Durch die enge Verbindung mit einem Flaggschiffprojekt des ÖPNV, dem künftigen S-Bahnhof der RER-Linie E (Projekt Eole), demonstriert archipel auf eindrucksvolle Weise das Mischkonzept für das „11. Quartier“ von Nanterre.

Dieser dritte neue RER E-Bahnhof ist als direkt in das urbane Gefüge integrierter Bahnhof konzipiert – nicht in einem nach außen abgeschlossenen Gebäude, sondern im Freien, mitten in dem neuen Viertel Les Groupes.

Bei der Wegeplanung für die Fahrgäste wurde darauf geachtet, die Verbindungen zu den öffentlichen Räumen möglichst reibungslos und einfach zu gestalten. Der Haupteingang zum Bahnhof, ein 8 m hohes und 16 m breites monumentales Portal, durchquert eines der zur VINCI-Zentrale gehörenden Gebäude. Diese stadtplanerische Entscheidung modifiziert die Vorgaben bezüglich der Anordnung der für die Fahrgäste erforderlichen baulichen Strukturen, sodass sich der neue RER E-Bahnhof nahtlos in die neu entstehenden urbanen Räume einfügen kann.

Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Nanterre im Jahr 2022.

Dieser Bahnhof wird die Endstation des Ostzweigs der RER-Linie E (Chelles/ Tournan – Nanterre) sein, zu dem auch die anderen beiden neuen Bahnhöfe, La Défense und Porte Maillot, gehören.

2024 wird die Linie komplett fertiggestellt sein und durchgängig von Chelles/Tournan bis Mantes-la-Jolie den Osten mit dem Westen der Île-de-France (Großraum Paris) verbinden.

Auf der Stammstrecke zwischen Rosa Parks und Nanterre werden fast im Zwei-Minuten-Takt stündlich 22 Züge verkehren.





Das Eingangsportal zum Bahnhof

Das monumentale Portal (8 m hoch und 16 m breit) am Boulevard de la Défense führt durch das Gebäude A des archipel-Komplexes hindurch zu der Fußgängerbrücke, über die man auf die Bahnsteige gelangt. In diesem Eingangsbereich werden den Fahrgästen sämtliche bahnhofsüblichen Info- und Servicefunktionen zur Verfügung stehen. Um das Portal herum werden sich drei Geschäfte mit direkter Verbindung zum öffentlichen Raum befinden.

Darüber hinaus wird die Bahngesellschaft SNCF im Gebäude A über eigene Räumlichkeiten verfügen. Diese sind direkt in die Gebäudeinfrastruktur integriert, haben aber eine Fassade mit Blick auf die Bahnlinie (Nordfassade). Neben den für den Bahnhofsbetrieb erforderlichen Funktionen werden dort mehrere Teams der SNCF untergebracht sein.



Das Projekt Eole

Das von der SNCF als Bauherr verantwortete Eole-Projekt (Abkürzung für Est-Ouest Liaison Express, wörtlich: Ost-West-Express-Verbindung) beinhaltet die Verlängerung der S-Bahnlinie RER E nach Westen. Es wird die Mobilität im Großraum Paris von Ost nach West deutlich verbessern. Aktuell beginnt die Linie E in Chelles-Gournay und Tournan östlich von Paris und endet mit dem Bahnhof Hausman Saint-Lazare im Stadtzentrum. Sie wird nun um 55 km verlängert. Ab 2022 wird man mit dieser Linie über Stationen an der Porte Maillot und im Businessviertel La Défense bis nach Nanterre und ab 2024 bis nach Mantes-la-Jolie fahren können. Dies wird eine deutliche Zeitersparnis ermöglichen.

650.000

Fahrgäste täglich werden von der neuen Verbindung mit komfortablen doppelstöckigen Zügen profitieren.

Moderner und schneller

Dank eines 8 km langen neuen Tunnels, ausgestattet mit dem hochmodernen Betriebssystem NExTEO, und der Verwendung von rollendem Material einer neuen Generation (RER-NG), werden die Züge im Untergrund von Paris mit bis zu 120 km/h fahren können. Damit ist die Linie E auf ihrer Stammstrecke künftig diejenige mit der höchsten Fahrgeschwindigkeit.

Eole wird den zwei Millionen Erwerbstätigen zugutekommen, die tagtäglich im öffentlichen Verkehrsnetz des Großraums Paris unterwegs sind. Die neue Verbindung entlastet die Streckenabschnitte der RER-Linien A, B und C sowie den Bahnhof Saint-Lazare. Darüber hinaus wird sie diejenige im gesamten Großraum Paris sein, die die meisten Umsteigemöglichkeiten bietet: Anschlüsse zu sämtlichen S-Bahnen, 10 Metrolinien, 7 Zuglinien und in etwas weiterer Zukunft auch zum Grand Paris Express. Dies wird generell die Fahrtmöglichkeiten für die Nutzer des ÖPNV deutlich verbessern.

Alle Partner (der französische Staat, die Region Île-de-France, die Société du Grand Paris, die Stadt Paris, die Départements Hauts-de-Seine und Yvelines, Île-de-France Mobilités und SNCFRéseau) zusammen investieren im Rahmen des Eole-Projekts insgesamt 3,8 Milliarden Euro, die den Fahrgästen und der Gebietsentwicklung im Großraum Paris zugutekommen. Île-de-France Mobilités finanziert darüber hinaus weitere 1,8 Milliarden Euro für neue Zuggarnituren.





PRESSEKONTAKTE

VINCI – PRESSEABTEILUNG

Paul-Alexis Bouquet
Simon Meyer
Tel.: +33 1 47 16 31 82
media.relations@vinci.com
www.vinci.com

EOLE – ABTEILUNG INSTITUTIONELLE BEZIEHUNGEN & KOMMUNIKATION

Armelle Lagrange
Tel.: +33 6 18 51 62 06
armelle.lagrange@rer-eole.fr
www.rer-eole.fr

VIGUIER – KOMMUNIKATION UND MEDIENBEZIEHUNGEN

Cathy Larqué
Tel.: +33 1 44 08 62 06
clarque@viguier.com
www.viguier.com

MARC MIMRAM ARCHITECTURE & INGÉNIERIE – KOMMUNIKATION UND MEDIENBEZIEHUNGEN

Marine Farouault
Guillaume André
Tel.: +33 1 43 44 91 19
m.farouault@mimram.com
guillaume@mimram.com
www.mimram.com

