**Schriftenreihe Lebendige Stadt**
**Band 1**
**Hrsg. von der Stiftung Lebendige Stadt**

**Betreuung des Bandes:**
**Robert Heinemann**

**Ergebnis eines von der Stiftung Lebendige Stadt geförderten Forschungsvorhabens mit dem Titel »Stadtplätze in Lyon. Strategien für den Umgang mit innerstädtischen Außenräumen. Parameter für eine lebendige Stadt am Beispiel modern-metropoler Platzgestaltung«, das in den Jahren 2001 und 2002 unter Leitung von Dittmar Machule an der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) durchgeführt wurde.**

In der Stiftung »Lebendige Stadt« haben sich Ministerpräsidenten, Oberbürgermeister, Vorstandsvorsitzende großer Unternehmen, Forscher und Kulturschaffende zusammengefunden, um sich gemeinsam für die europäische Stadt einzusetzen.

Viele Städte stehen heute vor erheblichen Herausforderungen – finanziell wie städtebaulich. Ein Ziel unserer Stiftung ist es, nach dem Best-practise-Gedanken nach Ideen und Umsetzungsbeispielen zu suchen, die auch für andere Städte wertvoll sein können. Neben dem Stiftungspreis und unseren Symposien sind auch die von uns geförderten Forschungsarbeiten und Veröffentlichungen vor diesem Hintergrund zu sehen.

Selbstverständlich können die Maßnahmen der Stadtväter von Lyon nicht eins zu eins auf andere Städte übertragen werden. Es finden sich in der Arbeit aber immer wieder innovative und kreative Ansätze, die auch andernorts umsetzbar sind. So ist der in vielen Städten zu beobachtende Konflikt, ob man die Autos nun aus dem Stadtzentrum heraushalten soll oder sie gerade für dessen Belebung wichtig sind, in Lyon auf eine hoch interessante Weise gelöst worden. Ebenso konnte hier eine einzigartige Kooperation von Politik, Verwaltung und Wirtschaft erreicht werden – ein Erfolgsrezept, das wir immer wieder auch bei der Umsetzung unserer Förderprojekte feststellen.

Mit Unterstützung der Deutschen Bank – insbesondere sei hier unserem früheren Kuratoriumsmitglied Dr. Michael Gellen und seinem Nachfolger Michael Kremer von der DB Real Estate gedankt – können wir dieses Buch zahlreichen Städten und Universitäten kostenlos zur Verfügung stellen. Ebenfalls danken möchten wir an dieser Stelle Prof. Dittmar Machule und seinem Team, das trotz des 11. Septembers 2001 und der Folgen für seinen Fachbereich an der TU Hamburg-Harburg diese Arbeit so engagiert umgesetzt hat, sowie Dr. Roland Gerschermann und Dr. Jürgen Kron vom Societätsverlag, ohne deren Unterstützung diese Schriftenreihe nicht denkbar wäre.

Hamburg, im Mai 2003

Alexander Otto
Vorsitzender des Kuratoriums der
Stiftung »Lebendige Stadt«

Dr. Andreas Mattner, MdHB
Vorsitzender des Vorstands der
Stiftung »Lebendige Stadt«

Schriftenreihe LEBENDIGE STADT

Dittmar Machule, Anne-Sophie Fulda,
Claudia Köster, Jens Usadel

# Stadtplätze

Strategien für den Umgang mit innerstädtischen Außenräumen
am Beispiel von Lyon

Alle Rechte vorbehalten Societäts-Verlag
© 2003 Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH
Satz: Fotosatz Janß, Pfungstadt
Druck und Verarbeitung: Jütte-Messedruck Leipzig GmbH
Schutzumschlaggestaltung: Jutta Schneider, Frankfurt
Printed in Germany 2003
ISBN 3-7973-0830-2

# Inhalt

**Vorbemerkung** . . . . . 9

**Einleitung** . . . . . 11
Metropole Lyon: Fragen . . . . . 11
Innenstädte in Europa: 1853–1975 . . . . . 13
Weltkulturerbe und Zwischenstadt: 1975–2000 . . . . . 15
Innenstadt und Region: Wettbewerb . . . . . 17
Öffentlicher Raum in der Stadt: Gefährdungen? . . . . . 19
Außenraumgestaltung: Kunst . . . . . 20

**Lyon – Stadt des Lichts** . . . . . 23
Wurzeln: Von Lugdunum bis zu den Traboules . . . . . 26
Wie Paris: Die erste Transformation der Presqu'île . . . . . 29
Wie Barcelona: Die zweite Transformation der Presqu'île . . . . . 31

**Lyon – Strategien** . . . . . 33
Vorarbeiten: Die Idee des Metropolitanen . . . . . 33
Strategische Ziele . . . . . 36
Gestaltung und Management . . . . . 38
Voraussetzung: Neue Verkehrsstrukturen . . . . . 40
Angebote im ÖPNV . . . . . 40
Lenkung der Verkehrsströme . . . . . 42
Management des ruhenden Verkehrs . . . . . 45
Kommunalpolitische Netzwerke . . . . . 46
Finanzierung der Strategie . . . . . 47
Gestaltungsaufgabe: Tiefgaragen . . . . . 49
Politik, Verwaltung und die Öffentlichkeit . . . . . 51

**Lyon – Neue Plätze auf der Presqu'île** . . . . . 53
Rue de la République . . . . . 56
Place de la République . . . . . 62
Place de la Bourse . . . . . 69
Place des Terreaux . . . . . 75
Place des Célestins . . . . . 85

**Lyon – Neue Plätze in der ganzen Stadt** . . . . . 93
Place Colbert . . . . . 95
Place Sainte-Anne . . . . . 100
Le Jardin de Félix Jacquier . . . . . 106

**Lyon – Anregungen** . . . . . 109

**Literatur** . . . . . 112

**Abbildungsnachweis** . . . . . 115

*1 Ausschnitt aus dem gültigen amtlichen Lageplan für die Presqu'île zwischen Saône und Rhône (o. M., im Original M 1:500)*

# Vorbemerkung

Die Untersuchung der Stadtplätze im Zentrum der südfranzösischen Metropole Lyon und die vorliegende Publikation wurden an der Technischen Universität Hamburg-Harburg, Arbeitsgebiet Städtebau-Stadtbaugeschichte des Forschungsschwerpunkts Stadt, Umwelt und Technik, erarbeitet. Eine Förderung der Stiftung Lebendige Stadt ermöglichte das Vorhaben. Dafür gilt dem Vorstand der Stiftung, ihrem Kuratorium und dem Stiftungsrat sowie allen weiteren Beteiligten des Hauses, die uns unterstützten und für Gespräche zur Verfügung standen, unser aufrichtiger Dank. Dieser Dank richtet sich vor allem an den Vorsitzenden des Vorstands, Dr. Andreas Mattner, der den Anstoß für die Studie gab, an Robert Heinemann, der uns betreute und dabei nie die Geduld verlor, und an Alexander Otto, der unserer Arbeit von Anfang an größtes Interesse entgegenbrachte. Ebenso sind wir unseren Gesprächspartnern in Lyon für ihre Auskunftsbereitschaft und für das bereitwillig zur Verfügung gestellte Material zu größtem Dank verpflichtet. In besonderem Maße richtet sich unser Dank dort an François Gindre, Directeur Général, und Alain Chaussinand, Directeur Technique von Lyon Parc Auto, sowie Laurence Roux-Moschetto, Michèle Cochin und Bèrangère Peuverel in der Stadtverwaltung Lyon, Direction des Études techniques urbaines. Last but not least danken wir Dr. Jürgen Kron, Verlagsleiter des Societäts-Verlags, der mit Geduld auf das Manuskript wartete und engagiert die Drucklegung betreute, und ebenso Herrn Janß für seine Kreativität bei Layout und Satz sowie unserer Kollegin Katrin Wilken, die in der Anfangsphase der Arbeit ihr Wissen und ihre Tatkraft einbrachte.

Wir konnten uns nur auf wenige Veröffentlichungen stützen, deshalb waren Informationen der am Planungsprozess in Lyon Beteiligten und »graue Literatur« von besonderem Wert. Die beschriebenen neu gestalteten Plätze wurden noch nicht lange genutzt, längstens seit Mitte 1993. Sie sind dennoch in Fachkreisen bereits als vorbildlich bekannt. Publikationen in Zeitschriften und Bildbänden zeigen die Plätze kurz nach der Einweihung. Inzwischen gibt es bei den älteren die Spuren der Nutzung, einiges wurde verändert. Deshalb schienen uns ein genaueres Aufmaß als eine Grundlage für die hier publizierten neu erstellten Pläne und genaue Beschreibungen sinnvoll. Vorgestellt wird ein Zwischenstand der Stadtentwicklung dieser südfranzösischen Metropole, die ihre Entwicklung mit großer Kraft weitertreibt, aktuell mit dem Projekt »Lyon Confluence« im gesamten südlichen Bereich der Presqu'île und in der Region mit dem Programm »Grand Lyon«. Weil sich die Besonderheiten jeder Stadt aus ihrer Geschichte ableiten, wird anfangs knapp auf historische Kontexte der Ville de Lyon, der »Stadt des Lichts«, eingegangen. Dem folgt eine Beschreibung der Entwicklungsstrategie, in die sich die Neugestaltungen der durchaus verschiedenen Stadtplätze Lyons einfügen. Zentraler Bestandteil ist die Darstellung der einzelnen Plätze, woraus sich bereits manche Anregungen und Einsichten ergeben können. Im Schlusskapitel wird versucht, einige Erkenntnisse und Lehren für die hochkomplexe und schwierige Aufgabe der Gestaltung städtischer Außenräume zusammenzufassen. Gestalt und Zustand der öffentlich nutzbaren Außenräume unserer Städte, insbesondere in den alten Zentren der Metropolen, sind ein Spiegel der kulturellen Verfasstheit einer Stadtgesellschaft. Ein Umgang mit der Stadt, wie ihn die jüngsten Aufwertungs- und Verschönerungsstrategien in Lyon zeigen, ist beeindruckend. Das Interesse für den Raum scheint in Lyon fest verankert zu sein. Allein die gültigen amtlichen vermessungstechnischen Pläne der Presqu'île und der anderen zentralen Arrondissements im Maßstab M 1:500 sind in ihrer stadträumlichen Aussagekraft mit keinem deutschen amtlichen Grundplan vergleichbar. Es ist anregend, die Räume und das Geschehen in dieser europäischen Metropole an zwei Flüssen zu studieren. Vielleicht können die in Lyon verfolgten Strategien und deren erlebbare Ergebnisse Anstöße und Hinweise bei Problemlösungen in der eigenen europäischen Stadt geben.

Dittmar Machule, Anne-Sophie Fulda, Claudia Köster, Jens Usadel

Hamburg-Harburg, Februar 2003

# Einleitung

Lyon, nach Paris zweitgrößte Metropole Frankreichs, ist Hauptstadt der Region Rhône-Alpes und damit auch des Départements Rhône. Die vorliegende Studie konzentriert sich auf die umgebauten öffentlichen Plätze und Straßen der Presqu'île, der Halbinsel am Zusammenfluss von Rhône und Saône, die den Stadtkern von Lyon bildet. Die Plätze Place des Terreaux, Place de la République, Place des Célestins oder Place de la Bourse, alle Mitte der 90er Jahre umgestaltete, zentral gelegene städtische Außenräume, gelten in der breiten Fachöffentlichkeit als erfolgreich und vorbildlich. Den Lesern in Deutschland wurden diese Plätze spätestens mit einem informativen Themenheft der Zeitschrift Bauwelt vom Juli 1995 nahe gebracht. Das Urteil der Redaktion kurz nach der Einweihung der umgestalteten Stadträume machte neugierig: »Lyon zeigt beispielhaft, wie es einer Stadt mit Hilfe eines ehrgeizigen Programms gelingt, ihre Mitte neu zu beleben, die durch das Auto viel von ihrer Attraktivität verloren hatte« (Redecke in Bauwelt, 1995: 1417).

Lyons Rathausplatz, Place des Terreaux, wurde inzwischen in der Fachliteratur einschließlich seiner baulichen Details so häufig wie kaum ein anderer neuer Platz in Frankreich vorgestellt. Der Blick war dabei fixiert auf das eindrucksvolle, phantasievoll zeitgenössisch wirkende Design der einzelnen Plätze unter freiem Himmel. Der strategische Erfolg, nämlich eine durch Autoverkehr unattraktiv gewordene Stadtmitte neu belebt zu haben, dürfte nicht allein den Designfähigkeiten von entwerfenden Architekten zu verdanken sein. Nur knappe Berichte beschreiben die gesamtstädtischen Planungen und geben Kunde vom »ehrgeizigen Programm«. Es fehlen Berichte über Erfahrungen, die beim alltäglichen längerfristigen Gebrauch der modernen Plätze gemacht wurden, und Beobachtungen des aktuellen Zustandes der Plätze. Dass die strategisch angelegte »Politik des öffentlichen Raumes« in Lyon auch kleine zauberhafte Orte ganz anderer Art verantwortet, ist kaum bekannt. Der Bogen spannt sich in der Stadt vom großen repräsentativen, völlig steinernen bis zum winzigen intimen, ganz eingegrünten Platzraum. Dem Wunsch, hierzu etwas mehr zu wissen, liegt die These zugrunde, dass sich der Erfolg einer Entwicklungsstrategie und die Qualitäten der neuen Stadträume erst nach Dauernutzungen im realen städtischen Leben einigermaßen sicher beurteilen lassen.

*2 Place des Terreaux: Der 1994 neu gestaltete zentrale Stadtplatz von Lyon*

## Metropole Lyon: Fragen

Unsere Fragen an die »kreative Metropolis« Lyon werden aus der Perspektive praktizierender Stadtplaner und Architekten gestellt. Es interessieren die Strategien und die Art und Weise des Zusammenspiels von Politik, Verwaltung und konkreter Stadtgestaltung. Gibt das erfolgreiche Beispiel Lyon auch Antworten auf Fragen nach dem, was hinter dem sichtbaren Urban Design steht und was ggf. seinen Anteil am postulierten Erfolg hat, vielleicht erst die

unabdingbaren Voraussetzungen dafür schuf? Auch Antworten auf die Fragen nach den Methoden, mit denen die gestaltenden Architekten ihre Konzepte entwarfen und nach dem besonderen Neuen der umgestalteten Orte, also nach dem Geheimnis ihrer Prägnanz oder »Guten Gestalt« (Metzger, 1975: 201 f.), sind von großem Interesse, stehen aber nicht im Mittelpunkt.

Es interessieren also erstens die Hintergründe, Zusammenhänge und Voraussetzungen für den gestalterischen Erfolg, die Entwicklungs- und Planungs- einschließlich Realisierungsstrategien und das Zusammenspiel der Akteure und Betroffenen. Zweitens soll beobachtet werden, ob sich die Plätze im Zentrum von Lyon mit ihrer neuen Gestalt und Funktion in der über fünfjährigen alltäglichen Dauernutzung bewährten, wobei es gilt – wenn möglich – herauszufinden, was es die Kommune oder jemand anderen nicht nur in finanzieller Hinsicht kostete und kostet. Drittens wird gefragt, was bei der Transformation der Altstadt von Lyon beispielgebend für die Gestaltung des öffentlichen Raums in anderen Städten sein kann.

Am Beispiel modern-metropoler Platzgestaltung in Lyon wird diesen Fragen nachgegangen. Vielleicht gelingt es, durch genaues Hinsehen und Ansehen vor Ort und durch besseren Einblick in den Planungs- und Realisierungsprozess, Denkanstöße und Anregungen für entsprechende Gestaltungsaufgaben in anderen Städten zu finden. Deshalb werden die genannten zentral gelegenen Plätze und beispielhaft drei weitere in Wohnquartieren – Place Colbert, Place Sainte-Anne und der Jardin Félix Jacquier – mit Texten, Bildern und Plänen in ihrem derzeitigen Zustand dargestellt.

Mit der vorliegenden Untersuchung soll zugleich auch ein kleiner Beitrag zur aktuellen deutschen Debatte um Baukultur geleistet werden. Seit Anfang der 1990er Jahre wird in Lyon eine Diskussion um die Qualität des öffentlichen Raumes und seiner Bedeutung für die Kernstadtentwicklung geführt. Anregungen und Impulse für Lyon gaben die urbanistischen Verschönerungsstrategien, die etwa zehn Jahre früher bereits in Barcelona verfolgt wurden. Barcelonas neuer Umgang mit dem öffentlichen Raum wurde weltweit zu einem derartig prägenden Vorbild, dass inzwischen vom »Barcelona-Mythos« die Rede ist (Marquart, 2000: 596). Angesichts der im Folgenden vorgestellten Strategien Lyons stellt sich durchaus der Eindruck ein, dass vieles entwicklungspolitisch längst gedacht, vor allem getan worden ist und in der Region weitergeführt wurde und wird, wovon in unseren Landen erst sehr viel später die Rede war. Dass auch in Deutschland viele Anregungen gut ankamen, zeigen nicht nur jüngste Bemühungen um die Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Stadt, insbesondere der Plätze, z. B. in Berlin, Hamburg, Stuttgart, Hannover oder in ganz Nordrhein-Westfalen. Die Baukultur in einem Land und in einer Stadt hat tiefe Wurzeln und es bedarf der freiwilligen Bemühungen vieler Menschen auf vielen Ebenen in die gleiche Richtung, damit sich etwas ändert.

Bei zwei längeren Besuchen in Lyon im Sommer 2001 und im Spätherbst 2002 haben die Autoren vielfältige Informationen und Unterlagen gesammelt, Interviews mit Vertretern der Stadtverwaltung und der Gesellschaft Lyon Parc Auto sowie Zufallsgespräche mit Bewohnern geführt. Vor allem wurden die Plätze und ihre Nutzung intensiv beobachtet. Wir erlebten größtes Entgegenkommen und Auskunftsbereitschaft zu allen Fragen. Die Untersuchung musste aus forschungspraktischen Gründen eingeschränkt bleiben und von einigen Setzungen ausgehen. Es darf zugrunde gelegt werden, dass die 1989 politisch konkret initiierte Neubelebung der Altstadt von Lyon auf der Presque'île –

*3 Rue de la République: Fußgängerzone des 1993–1995 neu gestalteten zentralen Straßenzugs auf der Presqu'île*

gemessen an den selbst gesetzten Zielen, am wirtschaftlichen Zugewinn, an der Besucherzahl, an der »Zufriedenheit« breiterer Nutzerkreise mit Funktion und neuer städtischer Anmutung und gemessen an der »Aneignung« des öffentlichen Raums durch Bewohner und Passanten – faktisch nachweisbar gelungen ist. Wir nehmen weiterhin an, dass die Maßnahmen heute vor Ort, zumindest mehrheitlich in breiteren Kreisen der Bewohnerschaft, als eine insgesamt erfolgreiche Stadtentwicklung bewertet werden. Unsere Beobachtungen, Interviews und Gespräche ergaben keine Hinweise darauf, dass dem nicht so ist. Auch unser Eindruck ist, dass die Bewohner ihr Stadtzentrum heute annehmen (Touristen tun es allemal) und dass diese Aneignung auch für die nicht im Zentrum liegenden umgestalteten öffentlichen Räume gilt. Tiefer bohrende methodisch abgesicherte Vorher-Nachher-Untersuchungen konnten nicht geleistet werden. Die Studie von Christophe Pornon (1996) über den Place Terreaux »Colonisation d'un place vide: Les Terreaux« war deshalb eine gute Hilfe. An schriftlichen Quellen dienten Veröffentlichungen der Verwaltungen, Zeitungs- und Zeitschriftenartikel sowie in einigen Fällen das Internet. Quellenkritische Untersuchungen zum Planungsprozess mussten unterbleiben; die Beschränkung auf relativ wenige, aber intensive Interviews war geboten. Insofern eröffnet das Fallbeispiel Lyon in seiner jüngsten Entwicklung noch weite Forschungsfelder. Die Autoren gehen mit einem handlungs- und praxisorientierten Ansatz davon aus, dass dennoch die wesentlichen Informationen zur Beantwortung der Fragen gewonnen werden konnten.

## Innenstädte in Europa: 1853–1975

Das generelle Thema der vorliegenden Untersuchung sind die zentralen Teilgebiete heutiger städtischer Kommunen, die Stadtkerne, insbesondere die von Großstädten und Metropolen. Deren Raumstrukturen haben sich im Verlauf über 1000-jähriger Nutzung in den meisten Fällen bewährt. Stadtkerne sind die wirtschaftlichen und kulturellen, Identität stiftenden Mittelpunkte von europäischen Großstädten geblieben. Sie sind in aller Regel Orte mit ununterbrochenen, mehr oder weniger lukrativen Wertschöpfungsketten. Ihnen gilt traditionell ein großes öffentliches Interesse auch in Zeiten, in denen sich die Stadtentwicklungsplanung auf andere Teilräume der Metropolen und Stadtregionen konzentriert. Historisch »gewachsene« Stadtkerne stehen in aller Regel unter einem starken (ökonomischen) Anpassungsdruck an neue Entwicklungen, zeigen aber auch ein besonderes räumliches Beharrungsvermögen. In der Mitte, »am Herzen« der Städte etwas zu verändern, ist immer eine wesentliche Aufgabe, läuft doch dort in aller Regel zusammen, was eine Stadt zusammenhält. Größere Veränderungen der innerstädtischen Außenräume, sei es erst als Idee oder schon in der Realität, sind ein Ausdruck von gesellschaftlichem und kulturellem Strukturwandel. Gesellschaftsgruppierungen historischer Epochen haben ihre Spuren in lebendigen Innenstädten hinterlassen.

Besonders einschneidend waren die Umgestaltungen der großen europäischen Metropolen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, allen voraus ab 1853 Paris unter Napoleon III. und Baron Haussmann. Diesem Beispiel folgten viele anderer Städte, auch Lyon. Die Transformationen der Metropolen Barcelona, Berlin, Rom, Wien und anderer europäischer Städte wurden nicht

*4 Blick aus dem Ballon nach Süden über die Presqu'île im Jahr 1845*

*5 Théatre des Célestins: Architekt Abraham-Gaspard André, Eröffnung 1881*

durch Katastrophen oder Kriegsereignisse angestoßen. Es waren radikale Reaktionen auf industriegesellschaftliche Entwicklungen. Sie waren in ihrer Zeit folgerichtig, denn mittelalterliche Stadtstrukturen und Stadträume genügten nicht mehr den wirtschaftlichen, verkehrlichen, hygienischen Anforderungen der auf ein Vielfaches gestiegenen Stadtbevölkerungen. Die gebaute alte Stadt erfüllte vor allem nicht länger die Bedürfnisse derjenigen bürgerlichen Stadteliten, die das Geld und die Macht in Händen hielten. Die soziale, wirtschaftliche und politische Zukunftssicherung schien gefährdet, die Stadt erfüllte Repräsentationsbedürfnisse nur ungenügend. Kompromisslos und mit großem finanziellen Aufwand implementierte neue Typen von Straßen – Avenuen, Boulevards, Promenaden – und Plätzen, größeren Grünanlagen aber auch besonderen Gebäudetypen, die öffentliches Leben in großen Innenräumen ermöglichten – Bahnhöfe, Kaufhäuser, Opernhäuser, Galerien, Wintergärten – widerspiegeln die eine »helle« Seite der neuen Verhältnisse und ebenso das Wertebewusstsein einer bürgerlichen Elite in ihrem Umgang mit Raum und Zeit. Damit der Umbau organisiert, realisiert und längerfristig getragen werden konnte, wurden zugleich Verwaltungsreformen durchgeführt und es wurde – entscheidend für langfristige Stabilität – die gesamte stadttechnische Infrastruktur erneuert. Die bei einem solchen Stadtumbau aufgetretenen (und immer wieder auftretenden) Konflikte zwischen denjenigen, die vorhandene eingelebte Stadtqualitäten schätzten, auf sie angewiesen waren, und denjenigen, die noch nicht erfahrene Stadtstrukturen planten und auf Kosten des Vorhandenen neu erstellten, brachten dennoch auch viel Leid in die Stadtgesellschaft. Die Stärkeren setzten sich durch. Die »dunklen« Seiten der Transformation sieht man heute kaum noch.

Die Stadtraumkonzepte der Vertreter einer an globalem technischen Fortschritt orientierten Moderne in den ersten beiden Dritteln des 20. Jahrhunderts zielten auf eine grundsätzlich andere neue Stadt. Der Raumbedarf und die Geschwindigkeit des Automobils wurden zum prägenden Maßstab. Fortschrittsglaube, Ideologien und dementsprechende politische Programmatik ließen sie die überkommenen Stadtstrukturen nahezu völlig negieren, denn diese behinderten ja nur den Fortschritt und die Realisierung des Ideals »Die Neue Stadt«. Selbst die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs in den Innenstädten führten in Deutschland bis auf wenige Ausnahmen wie Münster und Freudenstadt nicht zu mehr Wertschätzung der überkommenen Innenstädte. Die Sensibilität für die

*6 »Passage de l'Argue« am Place de la République, errichtet zwischen der Rue de l'Impératice und der Rue Impériale im Zuge der ersten Umgestaltung der Presqu'île ab 1855*

Besonderheiten der alten Stadt ging – zumindest bei den handelnden Akteuren in Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft – verloren. Erst vor dem Hintergrund sich anbahnender Strukturveränderungen in den 1960er Jahren trugen negative Erfahrungen in den neuen Stadträumen, Protestbewegungen von Nutzern und postmodernes Denken dazu bei, dass Qualitäten der Alten Stadt langsam wieder entwicklungspolitische und ökonomische Relevanz bekamen. Diese Entwicklung war nicht auf Deutschland beschränkt.

Im Verlauf zunehmender Städtekonkurrenz wurde die Stadtraumgestalt als »weicher Standortfaktor« ab Anfang der 1970er Jahre zu einem gewichtigeren Handlungs- und Politikfeld. Die Wiederentdeckung von Stadtraumqualitäten und des »räumlichen Städtebaus« durch die Fachwelt in Praxis, Lehre und Forschung geht konform mit einer breiten Denkmalschutzbewegung und mit zunehmendem Bemühen um mehr Bürgerbeteiligung bei der Stadtentwicklung. Das Europäische Denkmalschutzjahr 1975 markiert einen Höhepunkt der Diskussion um eine neue Wertschätzung der Innenstädte und ihres überkommenen Ambientes. »Historische Städte – Städte für Morgen« lautete ein auf erhaltende Erneuerung zielender öffentlichkeitswirksamer Slogan. Die historisch orientierte ästhetisierende Stadtgestaltungspraxis wurde kritisch auch als »die gestalterische Kostümierung der städtischen Alltagswelt« und als ein Umgang mit der »Stadt als Ware und Werbeobjekt« (Durth, 1977: 6, 80) gewertet. Kaufen und Verkaufen und somit auch Werbung waren und sind Wesensmerkmale der tradierten Stadt und des städtischen Lebens. Die Frage ist, welche Qualitäten der Stadt sich unter den Folgen von Handel und Wandel verändern?

## Weltkulturerbe und Zwischenstadt: 1975 – 2000

Weltweit sind seit 1978 von der UNESCO auf nationalen Antrag hin inzwischen 115 einzigartige und authentische Altstädte bzw. heutige Innenstädte – zuerst Krakau und auch ganze Kleinstädte – als Weltkulturerbe gelistet. In Europa liegen 66 Orte, darunter die Altstädte von Warschau, Wien, St. Petersburg und seit 1998 auch ein größerer Bereich des alten Lyon am Westufer der Saône und auf der Presqu'île (*Site historique de Lyon*). Das unterstreicht die Bedeutung der neu gestalteten Plätze in Lyon auch aus denkmalpflegerischer Sicht. Der Umgang mit den Innenstädten wurde durch die Würdigung als Weltkulturerbe in aller Regel spannungsträchtiger. In Deutschland steht dafür das Beispiel der Altstadt von Lübeck, die 1987 als Weltkulturerbe gelistet wurde. In Lübeck galt und gilt es, die Balance zu finden zwischen Zielen und Ansprüchen eines Geschäftszentrums, eines Weltkulturerbes und einer Wohnstadt. Die Erreichbarkeit und die Erschließung der Stadtkerne in den zentralen Kernstädten für eine zunehmend mobilere Bevölkerung blieb das Hauptproblem der Innenstadtentwicklung. Die Suche nach Antworten auf die Fragen des ruhenden und fließenden motorisierten Verkehrs von Lieferanten und Kunden der Geschäfte in den Stadtkernen dominiert die vielfältigen und unterschiedlichen Lösungsansätze. Häufig mussten Attraktivitätsgewinne in innerstädtischen Teilbereichen, z. B. in Fußgängerzonen, mit Attraktivitätsverlusten in anderen erkauft werden.

Ein Phänomen blieb. Trotz der dominierenden Suburbanisierungsprozesse verstummten die Diskussionen um die tradierten Innenstädte nie. Das »Herz der Stadt« war und blieb etwas Besonderes. Vor allem das Stadterbe in Klein- und Mittelstädten gab – enorm verstärkt nach der Wiedervereinigung Deutschlands – Anstoß zu entsprechender Politik in Form von Bundes- und Landesförderprogrammen für städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen sowie für den städtebaulichen Denkmalschutz. Eine kaum noch überschaubare Anzahl an Publikationen zu Denkmalpflege und Stadtgestaltung in Theorie und Praxis belegen die entsprechenden kommunalen Aktivitäten in Deutschland. Die Städte Bamberg, Lübeck und Regensburg schlossen sich beispielsweise schon 1973 zur »Arbeitsgemeinschaft Ba-Lü-Re« zusammen und erweiterten sich 1991 um Görlitz, Meißen und Stralsund zur »Arbeitsgemeinschaft historischer Städte«. Beispielhafte Hinweise auf drei Aktivitäten zur Aufwertung des Historischen in deutschen Innenstädten sollen genügen: auf den Bundeswettbewerb 1992–1994 »Erhaltung des historischen Stadtraums in den neuen Ländern und Berlin: Standortkultur und städtebaulicher Denkmalschutz«, auf das Nordrhein-

*7 Ausschnitt aus dem aktuellen Stadtplan für Touristen mit den Eintragungen des als Weltkulturerbe gelisteten Bereichs (rote Linie), der Fußgängerzonen, der Parkplätze und der Metrostationen*

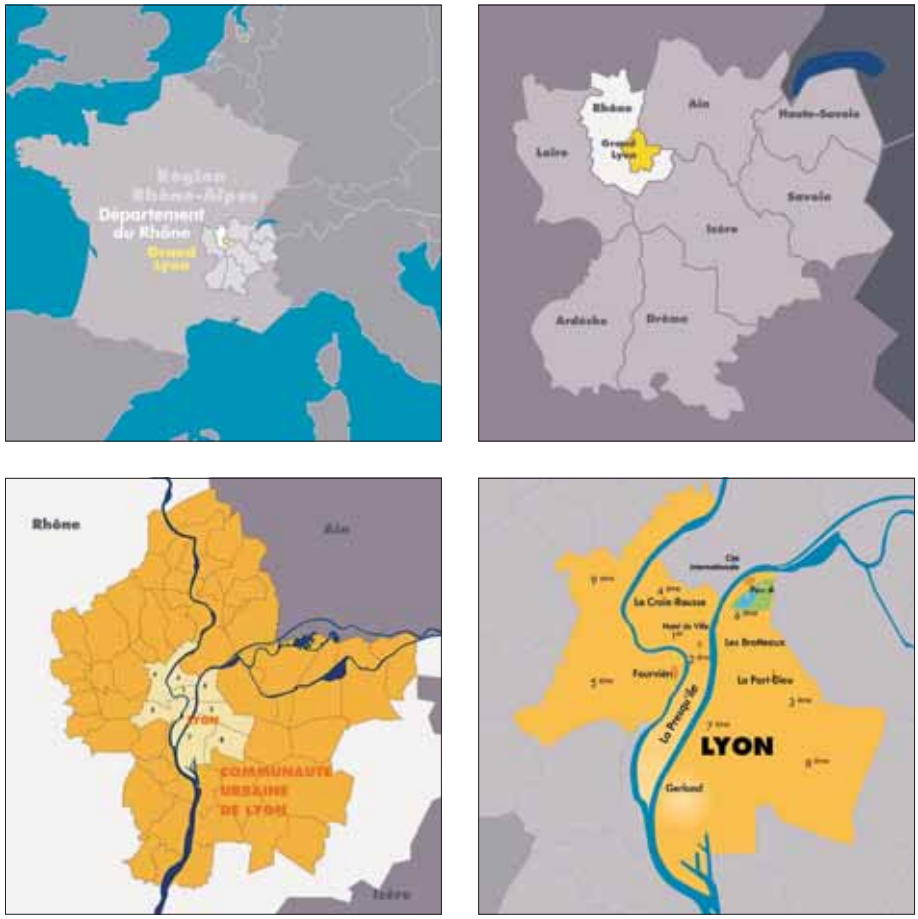
Westfälische Landesprogramm 1990 zur »Erneuerung historischer Ortskerne« und auf die besonders intensiven Bemühungen in Bayern, wie sie beispielsweise in Publikationen mit Titeln wie »Alte Städte – alte Dörfer, Gestalten und Erhalten durch örtliche Bauvorschriften« (1991) zum Ausdruck kommen. Zu dieser Zeit wurde in Lyon eine Politik der Neugestaltung des öffentlichen Raumes in der ganzen Stadt verfolgt.

Der Umgang mit der alten Stadt war in der gesamten Geschichte des Urbanismus ein Thema. In unserem Kulturkreis ist es heute ein europäisches Anliegen. Hingewiesen werden soll nur auf ein extremes Beispiel in Polen, dass die Kontinuität der hohen Wertschätzung der alten (Innen-)Stadt belegt. In Elblag (Elbing) wird die im Zweiten Weltkrieg nahezu völlig zerstörte, dann abgetragene und planierte, seitdem – mit Ausnahme der Kellerräume in der Erde – verschwundene Altstadtbebauung in alter Straßen-, Parzellen- und Gebäudestruktur, aber mit zeitgemäßer Architektur wieder aufgebaut. Ausdrückliche Ziele sind die Wiedererrichtung einer lebendigen, Identität stiftenden Innenstadt mit den alten Außenraumstrukturen und die Realisierung der seit alters her in einer Stadtmitte erwarteten Nutzungen (Lubocka-Hoffmann, 1998). Bei aller sachlichen Argumentation, nüchternem Kalkül und unterschiedlichen Interessenlagen und Wertschätzungen scheinen das Stadterbe und der Umgang mit ihm auch so etwas wie ein verstecktes kollektives europäisches Stadtgewissen anzusprechen.

Die Probleme der als »Zwischenstadt« bezeichneten weiträumigen, um die Kernstädte entstandenen Siedlungsgefüge lenkten in den 1980er und frühen 1990er Jahren eher ab von den Potenzialen der Stadtkerne. Je mehr der Problemdruck aber »draußen« in den Stadtregionen zunahm, umso mehr schien das Interesse daran zu wachsen, den Wert und die Qualitäten des Standorts Innenstadt in seiner tradierten Funktion und Bedeutung als zentrale kommerzielle und kommunale Orte zu erhalten und weiterzuentwickeln. In der Konzentration der Stadtfunktionen ergeben sich, so lauten nun die neuen Erkenntnisse, langfristig Synergieeffekte und Qualitäten, die die Fläche nicht bieten kann. Stadtkerne sind ein nicht zu vernachlässigendes Element für Strategien zur Weiterentwicklung der modernen europäischen Stadt. In den alten Innenstädten finden sich vergessene, versteckte, vernachlässigte und wieder zu entdeckende Raumqualitäten. Sie bieten Chancen zur Entwicklung besonderer Stadt-Individualitäten, also besonderer Identitäts- und Orientierungsangebote und damit Vorteile, vor allem im Wettbewerb.

## Innenstadt und Region: Wettbewerb

Der Blick in die aktuelle zeitgenössische Fachliteratur zeigt, dass das Thema Öffentlicher Raum vor dem Hintergrund global veränderter Rahmenbedingungen mit verändertem Problembewusstsein wieder intensiver diskutiert wird. Ein Motor ist der wirtschaftliche Wettbewerb. Strukturwandel zwingt dazu, auf allen Gebieten und in allen Räumen Intelligenz, Kreativität und Initiative zu stimulieren, worauf beispielsweise die Programmatik 2001 – 2007 von *Le Grand Lyon* vorrangig zielt (Grand Lyon, 2002). Die starke Fokussierung auf Denkmalwert und Denkmalschutz beim Gestalten in überkommenen Innenstädten schwindet. Offensichtlich setzt sich auch in Deutschland eine die historische Dimension relativierende Betrachtungsweise durch, bei der alle Funktionen und Wertigkeiten im Hinblick auf eine zeitgemäße Stadtqualität gegeneinander abgewogen werden. Einigkeit scheint es inzwischen im Glauben daran zu geben, dass das öffentliche Leben in den Außenräumen der Stadt, insbesondere in deren Zentren (ohne Gewaltanwendung) nicht verschwinden wird. Trotz unserer ausdifferenzierten Gesellschaft mit vorherrschendem Wertepluralismus, trotz hoher Mobilität, trotz des Angebots virtueller Realitäten mittels neuer Medien und zunehmend verbreitetem Einsatz von individuell handhabbarer Kommunikationstechnik (Handy, Internet) und Navigationssystemen bleiben städtische Außenräume Kommunikationsräume besonderer




*8 Lage und Grenzen: Région Rhône-Alpes in Frankreich, Département du Rhône mit Grand Lyon, Communauté urbaine de Lyon und Ville Lyon*

Qualität. Im Gegenteil, die Stadt wird mehr denn je wieder gebraucht, lautet die These, die sich – nicht nur in Lyon erlebbar – zu bestätigen scheint: »Das Bedürfnis nach der leibhaftigen Auseinandersetzung eigener Verhaltens-, Präsentations- und Denkformen im realen Raum der Städte könnte durch die Virtualität der Begegnungen im Internet eher wachsen« (Weiss, 1999: 17). Die alte Stadt gewinnt als Qualitätsfaktor an Wertigkeit für den europäischen Wettbewerb der Metropolregionen und wird deshalb in vielerlei Hinsicht interessant.

Es ist inzwischen ein offenes Geheimnis, dass Agglomerationen mit ihren Stadtkernen im Wettbewerb der Regionen um potente Ansiedlungen, Zuwanderungen und Besucher eine zunehmend wichtigere Rolle spielen. Auch dafür ist die Stadt Lyon – *Ville de Lyon*, die Kernkommune mit neun Arrondissements – ein europäisches Beispiel für strategisch-phantasievolles Handeln. Die regionale Entwicklungspolitik steht mit den Platzgestaltungen in Lyon in engem Zusammenhang. *Le Grand Lyon* – eine Agglomeration mit 1,2 Millionen Einwohnern und 55 Kommunen, deren Herz in der *Ville de Lyon* schlägt – nahm sich mit ambitionierten Plänen vor, eine der führenden *agglomérations-capitales* in Süd-Europa zu werden. Die Transformation der Wirtschaft wurde konsequent vorangetrieben. Durch die zuerst eingeleitete Erneuerung der Kernstadt mit ihren neuen Stadtplätzen, neuen Verkehrssystemen, neuen Hochbauten und durch adäquate »Bespielung« wurde der wirtschaftliche Strukturwandel »im Herzen der Stadt« zuerst »sichtbar«. Mit den Maßnahmen im Zentrum der Stadt wurde für jedermann erlebbar und erfahrbar, was strategisch signalisiert und symbolisiert werden sollte, nämlich dass sich und wie sich aufwertender Wandel – in der Ville de Lyon begonnen und mit der ganzen Region fortgeführt – vollziehen soll und kann. Zugleich blieb aber auch die »alte Stadt« erlebbar. Ein geschicktes Stadtmarketing, mit dem gezielt breite Bevölkerungskreise angesprochen werden, strebt Effekte auf Bewusstseinsebene, »in den Köpfen«, an. Neue und erneuerte alte Stadträume sollen durch Nutzung und mit guter Gestalt positiv erfahrbar und erlebbar sein. Eingeleitete, mehr oder weniger gesteuerte Veränderungen in Stadt und Region sollen von breiten Bevölkerungskreisen

positiv mitgetragen werden können. Durch den Wandel bedingte mögliche Konflikte sollen gemildert werden. Ville de Lyon und Grand Lyon mit seinen Kommunen, deren politischen Zusammenschluss und Verwaltungsstruktur die *Communauté urbaine de Lyon (COURLY)* darstellt, und die *Société d'Équipement de la Région de Lyon (SERL)*, die als eine Art angeschlossene, projektorientierte Landesplanungs- und Entwicklungsgesellschaft wirkt, arbeiten eng zusammen. Gemeinsam arrangierten sie sich in der *Mission Presqu'île* und gemeinsam finanzierten sie den *Plan Presqu'île*, der dem strategisch eingeleiteten und abgestimmten Umbau der Plätze im Zentrum Lyons zugrunde liegt.

## Öffentlicher Raum in der Stadt: Gefährdungen?

Tiefer wirkende Veränderungen in den Stadtkernen, die auf veränderter Wahrnehmung von »Stadt« basieren, zeichnen sich als Möglichkeit dennoch ab. Die in der europäischen Stadt seit alters her erlebten und »gelebten«, juristisch gesicherten Grenzen zwischen einerseits privat bestimmten und andererseits öffentlich-kommunal verantworteten Räumen, die zumindest die Älteren als klare und eindeutig, sichere Orientierung in der Stadt erfahren und verinnerlicht haben, sind als solche oft nicht mehr erkennbar. Zusätzlich zu »öffentlichen Innenräumen«, wie es sie schon immer in der Stadt gab, wird heute auch in den Stadtkernen Einkaufsstraßen-Raum für quasi öffentliches Geschehen in größerem Umfang, weiter gehender und mit veränderten »Spielregeln« in großen wetterunabhängigen Innenräumen angeboten. Das wird, wenn es »gut gemacht ist«, vom Publikum angenommen. Derartige Innenräume tragen städtische Namen mit Bedeutungen, die sich für bestimmte öffentliche Stadträume herausgebildet haben, »Passagen«, »Galerien«, »Arcaden« oder »Marktplätze«. Darüber hinaus werden bestimmte Nutzungen, die sich früher (und heute auch noch) in der alten Stadt verstreut mischten, räumlich konzentriert angeboten, z. B. im Urban Entertainment Center. Die einst deutlichen Grenzen und Unterschiede zwischen »innen« und »außen« sowie zwischen »privat« und »öffentlich« in der Stadt wurden fließender und verwischten tendenziell. Diese Verlagerungen aus guten wirtschaftlichen Gründen verdrängten, wie schon unterstrichen, bis jetzt die Bedeutung des öffentlichen Stadtraums unter freiem Himmel nicht. Die Außenräume sind als die für die Identität und das Image einer Stadt wesentlichen Räume nicht überflüssig geworden. »Von einer Privatisierung des öffentlichen, des politischen Raumes kann keine Rede sein … Lediglich die Wichtigkeit des traditionellen öffentlichen Raumes schwindet, seine prinzipielle Funktionsfähigkeit bleibt gleichwohl unangetastet«, lautet eine These (Rauterberg, 2001: 7). Die in aller Regel in einer Privat-Public-Partnership (PPP) entwickelten Innenräume mit teilöffentlichen Nutzungen bieten zusätzliche, mehr oder weniger die bisherigen Nutzungen des städtischen »Außenwohnraums« ergänzende oder konkurrierende Angebote. Etwas Ansehen-Können und im zweiten Schritt auch Wahrnehmen-Können ist die Voraussetzung für individuelle Aneignung. Es sind die uralten, offenbar in der Innenwelt jedes einzelnen Menschen gegründeten Erfahrungsregeln, die auch der Markt – sei es drinnen oder draußen – nicht nur im

*9 Straßenleben: Rue des Archers mit Blick zum Place des Célestins*

*10 Rue de la République: Videoüberwachung*

europäischen Stadtraum für seine Zwecke zu nutzen weiß. Angesichts veränderter ein- und ausgrenzender Regeln für die Nutzung, die in den neuen Galerien, Märkten oder Passagen für die Öffentlichkeit gelten – Ordnungsrecht wird beispielsweise in private Hände gelegt – bedarf es der längeren praktischen Erfahrung und der kritischen Beobachtung. Wie bewähren sich diese neuen (Stadt-) Räume? Schließlich werden bisherige verfassungsrechtliche Rahmensetzungen, Grundrechte und Grundregeln, für die Kommunikation (Versammlungsfreiheit, Freiheit der Meinungsäußerung) in Teilbereichen des (öffentlichen) Stadtraumes in Frage gestellt und es kann konkrete Konsequenzen für Nutzer in privat verwalteten, dennoch als »öffentlich« wirkenden Räumen geben (Videoüberwachung, Hausrechte, Verbote, Beschränkungen). Die kontroverse Diskussion darüber ist entbrannt, wozu hier lediglich der Hinweis auf ein Essay »Volk ohne Raum – die Privatisierung der Stadt« (Freireiß, 2002) gegeben wird. Es gilt sensibel und unaufgeregt zu klären, was hinnehmbar ist und was nicht. Erfahrungen und Best-Practice-Beispiele sind erforderlich. Auch in diesem Kontext stellen sich weitere Forschungsfragen an Lyon.

## Außenraumgestaltung: Kunst

Reale Stadträume neu zu gestalten ist eine Kunst. Stadträume, insbesondere Stadtplätze, werden doppelt genutzt. Zum einen für ein »Handeln«, also für gerichtete und ungerichtete Handlungen und Aktivitäten, die mit Bewegung oder Ruhe von Körpern verbunden, eher physisch-technisch und objektiv messbar sind. Zum anderen als Reflektor und Träger von Informationen sowie als Auslöser von Emotionen, quasi als ein Kommunikationsmedium, das eher immaterielles, Gefühl und Empfindung ansprechendes Geschehen und Reagieren zulässt, also dem »Erleben« Raum gibt. »Körper und Seele« sind beteiligt. Es geht um physische und psychische Nutzungsformen. Erlebnis entsteht immer im Handeln, wobei Körper mehr in Ruhe oder mehr in Bewegung sind. In aller Regel ist die immaterielle Nutzung nicht mit Maß und Zahl messbar, auch wenn einzelne emotionale Aspekte durchaus methodisch hinreichend überprüfbar sind. Aus bestimmten Nutzungen abgeleitete Erwartungen und Wünsche können in der Stadt mit Stadtraum »bedient« werden. Bestimmte Nutzungsoptionen können aber auch anders oder neu entwickelt und angeboten und Wünsche oder gar Bedürfnisse – aus unterschiedlichen Motiven – geweckt werden. Es ist die weit schwierigere Aufgabe, für die psychische Seite der Nutzung des Stadtraumes, also für das »Erleben«, eine adäquate Gestalt zu konzipieren, kommt es doch darauf an, »den Nerv der Zeit«, d. h. den der lebenden Menschen, zu treffen und damit stilbildend zu wirken.

Beispielsweise kann ein Platz in der Stadt für vielerlei gewünschte Nutzungen (in demokratischen Systemen oft in langen Diskussionen mühsam abgestimmt) funktionsgerecht und praktisch gestaltet sein und wird dennoch nicht als positive Qualität, etwa als »schön«, erlebt. Es kann bekanntermaßen auch umgekehrt sein. Ein als hässlich oder unpassend vehement kritisierter Plan wird tatkräftig realisiert und es passiert, dass nach einer gewissen Dauer der Nutzung durch Gebrauch, vielleicht auch korrigierenden Umbau, dann doch Anerkennung, gar Lob – als Folge von Erfahrungen und/oder Anpassungen – erfolgt. Je vielfältiger die Wünsche, Nutzungsansprüche und Wertvorstellungen der Gebrauchsnutzer sind und je schneller sich deren Ansprüche wandeln, desto schwieriger ist bekanntlich die Aufgabe der Gestaltung. Eine Bank eignet sich immer »irgendwie« zum Sitzen. Aber die Fragen, ob und für wen sie ein bequemes Sitzen bietet und ob ihre Anmutung positiv erlebt werden wird, sind schwer im Voraus zu beantworten. Das gilt auch für die Platzgestaltung insgesamt. Sind es allein bestimmte soziale

*11 Place des Célestins: Wasser und Grün mitten in der steinernen Stadt*

*12 Place de la Bourse: Lesen und Entspannen 20 Meter neben der Rue de la République*

Nutzergruppen mit ähnlichen normativen Ansprüchen, die einen Platz nutzen, so fällt deren Urteil gewiss einheitlicher aus. Die Gestaltungsaufgabe ist in solchem Fall scheinbar einfacher zu bewältigen, weil ein Vorschlag in seiner Wirkung kalkulierbarer wird.

Planungs- und Gestaltungsaufgaben im öffentlich nutzbaren Raum verlangen von einem Gestaltungskonzept, dass die beiden Nutzungsformen – das »Handeln« und das »Erleben« – vieler unterschiedlicher Nutzer, seien es Gruppen oder Individuen, »bedient« werden. Baulich-räumliche Gestaltungskunst und Gestaltungsarbeit müssen kulturell vermittelte Normen, die sich teilweise in verfassungsrechtlich abgesicherten Spielregeln und Spielräumen für den und im öffentlichen Raum

*13 Place de la République: Straßenleben auf dem Platz*

*14 Place de la République: Treffen, Sehen und Gesehen werden*

niederschlagen, beachten und einbeziehen. Heute liegen die besonderen Schwierigkeiten einer zeitgemäßen Gestaltung, wenn deren Planung in demokratischen Verfahrensschritten durchgeführt wird, auf der Ebene des »Erlebens« der vielen unterschiedlichen Nutzer und Nutzerinnen mit ihren vielen unterschiedlichen Erwartungen und Wertmaßstäben. Die kommunale Fragestellung ist kultureller Natur und lautet: Für welche Art von »Handeln«-Können und »Erleben«-Können soll ein bestimmter öffentlicher Stadtraum gestaltet werden? Die Antwort ist ein politischer Gestaltungsauftrag, mit dem der Maßstab und der Spielraum für die Künstler der Stadtraumgestaltung gegeben werden. Am Beispiel des Place des Terreaux zeigt sich, wie heute Gestaltungsauftrag und Gestaltenkönnen unter höchsten Qualitätsansprüchen zusammenfinden können.

Es darf davon ausgegangen werden, dass die individuellen Erwartungen an den Stadtraum, insbesondere in Metropolen, in ihrer Summe heute ein räumliches und funktionales Angebot für vielfältige Erlebnis- und Handlungsformen notwendig machen. Es sind Erwartungen, die sich wiederum relativ schnell wandeln können. Die Kunst der Gestaltung liegt darin, die postulierte Vielfalt an materiell und immateriell gebundenen Ansprüchen an den öffentlichen Raum der Stadt möglichst behinderungsfrei zu ermöglichen. Tendenziell sollten jede und jeder auf zeitgemäßen urbanen Plätzen möglichst weitgehend »zu ihrem bzw. seinem Recht« kommen können, und zwar ohne dass es andere stört. Eine Kunst ist es eben auch, die Grenzen dieser Freiheiten zur Nutzung zu definieren. Diese urbane Gestaltungsaufgabe ist untrennbar mit der Lösung von städtischen Interaktions- und Kommunikationsfunktionen – heute ist es vor allem der motorisierte Verkehr – verbunden. Die Lösung dieser Probleme ermöglicht erst oder aber behindert mehr oder weniger bestimmtes »Handeln«-Können und »Erleben«-Können.

Technisch gesehen ist also bei der Gestaltung eines neuen Platzes oder mehrerer neuer Plätze eines städtischen Außenraumsystems die Kunst, konkrete Elemente, die den physischen Raum begrenzen oder markieren, so anzuordnen und damit bekannte, gewollte oder nur angenommene Funktionen so zu kanalisieren und zu regeln, dass Erlebnisvielfalt ermöglicht bzw. nicht ver- oder behindert wird. Es gilt, die verschiedenen Elemente

- Bauwerke und Bebauungen, sie formulieren das mehr dauerhafte primäre Außenraumsystem der Stadt,
- feste Einbauten und Bepflanzungen, sie untergliedern und prägen das eher veränderbare sekundäre Außenraumsystem sowie
- bewegliche Elemente, sie begrenzen und markieren ein leicht veränderbares tertiäres Außenraumsystem,

als den räumlichen »Rahmen« für Nutzer und deren Nutzungen, also deren »Handeln« und »Erleben«, zu konzipieren.

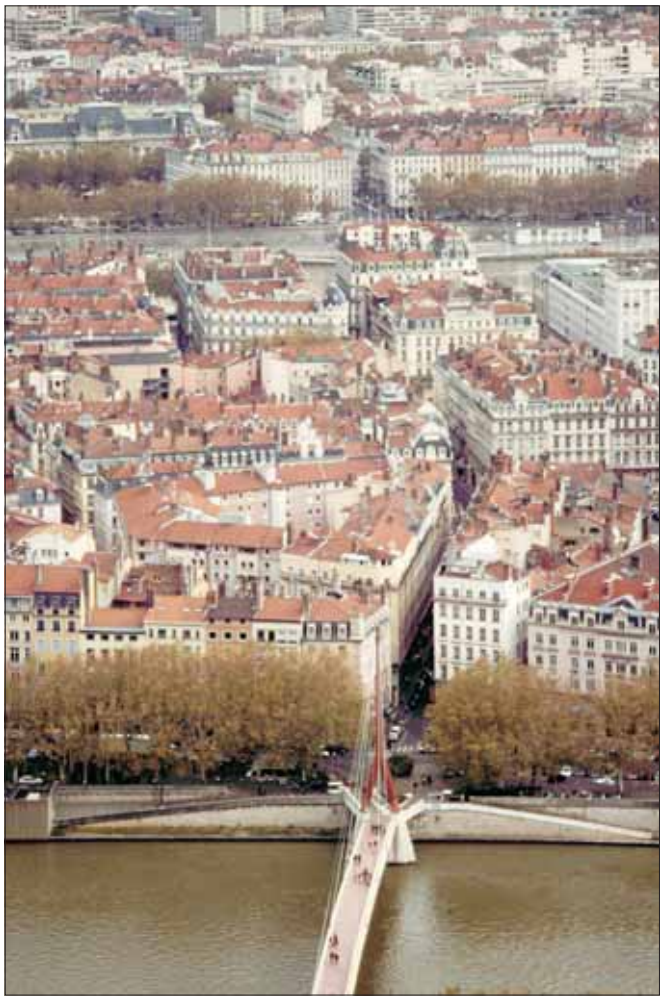
In überkommenen Stadtkernen, wie auf der Presqu'île in Lyon, ist das System der primären Außenräume durch die in der Vergangenheit (rechtlich) festgelegten und gebauten Straßen- und Platzdimensionen vorhanden und ist mit Ausnahme der Grundflächen, dem »Fußboden der Stadt«, meist kaum veränderbar. Die Gestaltungsaufgabe konzentrierte sich auf der Presqu'île in Lyon auf sekundäre und tertiäre Außenräume bzw. Außenraumsysteme. Auf dieser Ebene bot sich der Gestaltungsspielraum. Historisches Erbe und aktuelle kulturelle Formen und Bewegungen waren zu kombinieren. Altes – die vorhandenen primären Außenräume – war mit Neuem zu verweben. Wie diese Gestaltungsaufgabe in Lyon gelöst wurde, soll anhand der Beobachtungen der Plätze und des Geschehens auf ihnen ebenfalls knapp beschrieben werden.

# Lyon – Stadt des Lichts

Die Fähigkeit zum Wandel der am Zusammenfluss von Rhône und Saône gelegenen Stadt, die sich heute stolz »Stadt des Lichts« nennt, wuchs tief in ihrer Geschichte. »Von einem Jahrhundert zum nächsten nimmt die Stadt eine völlig andere Gestalt an und geht – ohne es ausdrücklich zu wollen – von einer Eigenart zur nächsten über«. So charakterisiert Fernand Braudel 1986 das Stadtschicksal und fährt fort: »Zweifellos ist Lyon eine regionale Hauptstadt, mächtig und strotzend vor Vitalität, und dies schon seit seinem Wiederaufschwung im 16. Jahrhundert« (Braudel, 1989: 294 f.).

Der Besucher im 21. Jahrhundert findet bereits an den »Stadteingängen« Braudels Urteil bestätigt. Am TGV-Bahnhof Gare de La Part-Dieu, am Gare de Perrache mit ihren schnellen Umsteigemöglichkeiten oder am Flughafen Lyon/Saint-Exupéry (LYS), wo eine kühne Hallenkonstruktion des spanischen Architekten Santiago Calatrava für den LYS-TGV-Bahnhof der eigentliche Blickfang ist, signalisieren Großbaustellen Leben und Treiben und eine Lust am Wandel und Aufbruchstimmung. So wirkt es. Nirgends aber wird die immer noch ungebrochene Vitalität und der historisch permanente Gestaltwandel besser erlebbar, als im Herzen der Stadt, auf der Presqu'île. Auf einem ca. 1500 m/600 m großen Stadtgebiet der Halbinsel zwischen Place Bellecour im Süden und Place des Terreaux im Norden liegt das dicht überbaute, steinern wirkende Stadtzentrum. Hier ist der Bezugsort des öffentlichen Lebens, der historische Ort, über den die Metropole sich identifiziert. Heute schnell erreichbar mit dem Auto, mit der Straßenbahn, dem Bus oder der U-Bahn, laden die seit dem Mittelalter strukturierten Stadträume mit ihren in modernstem Design gestalteten Plätzen zum Verweilen und Flanieren ein. Die Verlockungen zum Einkauf in historischem und zugleich modernem Ambiente sind groß. Die Presqu'île, eine von Rhône und Saône an deren Zusammenfluss gebildete schmale, gestreckte Halbinsel, ist nur über Brücken erreichbar. Tempo und Geschwindigkeit auf der einen Seite, Ruhe und Langsamkeit auf der anderen sind die Pole für das Erleben des zentralen Stadtraums auf der Presqu'île.

Die Großstadt Lyon hat in den vergangenen 10 bis 20 Jahren in ihrer Mitte einen Gestaltwandel zu ganz eigener Art erfahren. Allerdings geschah dies anders, als Braudel 1986 noch urteilte. Der Wandel war ausdrücklich



*15 Blick vom Hang Fourvière über die Saône zur Presqu'île und zur Rhône*

*16 Luftbild der Presqu'île mit dem Place Bellecour im Süden und dem Place des Terreaux im Norden*

gewollt, strategisch geplant und konsequent durchgeführt. Lyon ist es gelungen, so scheint es in der Tat, die Probleme einer überkommenen historischen Mitte, um deren Lösung jede europäische Metropole heute ringt, »in den Griff zu bekommen«. Es sind Probleme, die sich aus Zielkonflikten und Ansprüchen des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs sowie aus der Wohn-, Geschäfts- oder kulturellen Nutzung ergeben. Unvereinbare Zielkonflikte bei der Entwicklung von historischen Zentren in europäischen Metropolen scheinen in Lyon überwunden worden zu sein. Funktionen und Anmutungen eines geschäftlichen, kulturellen und historischen Zentrums ergänzen sich auf der Presqu'île zu einem selbstverständlichen Ganzen. Das historische Zentrum, die City dieser kleinen südfranzösischen Metropole, profiliert sich auch durch das doppelte Panorama an zwei Flüssen. Diese City repräsentiert tagsüber eine lebendige Stadt. Sie wirkt auch nachts lebendig, wenn *Lumière sur la ville* Bauten und Räume der Presqu'île in ein romantisch werbendes Licht taucht. Mit den ab 1989 an mehr als 200 Gebäuden, Plätzen, Straßen und sonstigen Außenräumen installierten Illuminationen wurde Lyon Vorbild für viele Städte Europas. Erstaunt schauen Besucher aus aller Welt auf die Wirkungen des Lichts in der Stadt. Stromverbrauch hin oder her, die Ausgabe rentiert sich tausendfach. Lyon leuchtet.

*17 Place des Terreaux: Illumination*

Diese ausdrücklich gewollte neue »Eigenart«, die vor gut zehn Jahren im Zentrum beginnend über die Brücken auf die Stadtteile am anderen Ufer sich ausweitend inzwischen entwickelt wurde, wirkt modern und harmonisch, jugendlich trotz spürbar hohen Alters der stadträumlichen Grundstruktur. Welche Stadt bietet im historischen Zentrum für Journalisten, Planer und Touristen Führungen durch neue Tiefgaragen an und kann mit ihnen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln genauso eindrucksvoll Werbung betreiben, wie mit ihren historischen Bauten, Stadträumen und Stadtansichten? Dies ist für Lyon nicht zuletzt auch deshalb möglich, weil sich offenbar bei jeder neuen Maßnahme einer gewollten Transformation Vorbilder in der eigenen Stadtgeschichte finden und weil das Neue in Fortführung der eigenen Tradition konzipiert wurde. In der Form kann es völlig neu sein, muss aber dennoch dem inneren Gehalt und der Bestimmung nach nicht »Bruch« mit dem Gewesenen bedeuten. Diese Tradition einer aktiven Politik der strukturellen Anpassung der gebauten Stadt und ihrer Funktionen an die Erfordernisse der Zeit ist die Quelle, aus der die Veränderungsprozesse angetrieben wurden und werden. Lokale Eigenarten wurden nicht aufgegeben, sondern gewandelt. In angepasster, modernisierter Form leben sie weiter oder wieder auf. Mit dem *Fête des lumières* wird beispielsweise seit 1999, jährlich am 8. Dezember, die im Bewusstsein der Menschen in Lyon und im ganzen Lyonnais seit Mitte des 19. Jahrhunderts verwurzelte Licht-Tradition des Marienfestes aufgegriffen. Das inzwischen mit über 30 Künstlern durchgeführte, 13 Mio. Franc (1,98 Mio. Euro) teure Lichtspektakel erinnert an die Umstände der

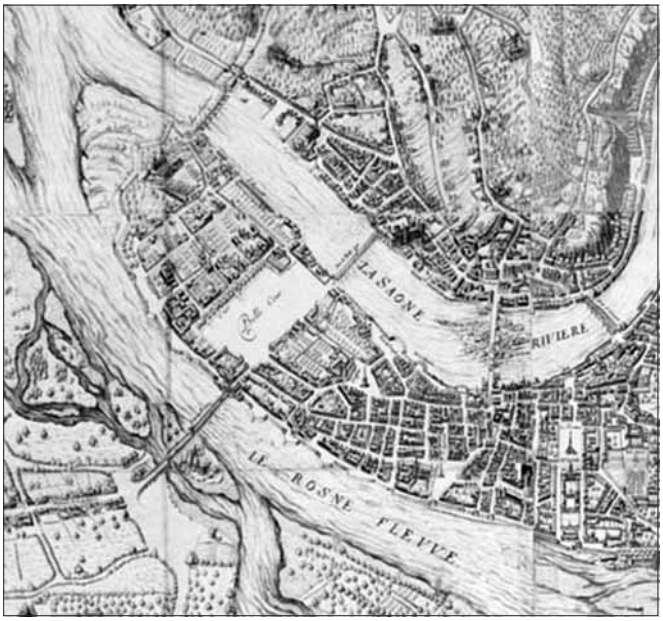
*18 Blick von der Presqu'île zur Basilique Notre-Dame de Fourvière*

Aufstellung einer Marienstatue auf der Höhe des Fourvière-Hügels bei der Kirche Notre-Dame de la Fourvière, was seinerzeit als erneuter Dank für den von Gläubigen Mitte des 17. Jahrhunderts der Jungfrau zugesprochenen Schutz der Stadt vor einer Pest geschah. Halb spontan, halb offiziell begründete die Bevölkerung 1852 mit vielen in die Fenster gestellten Kerzen eine Tradition. Im Jahr 2001 wurde in Lyon gar ein internationales Netzwerk der »Lichterstädte« gegründet, dem soll eine jährlich in Lyon durchgeführte »Licht-Messe« folgen (Henss, 2002). Jeden Abend, das ganze Jahr hindurch, hält nun *Lumière sur la ville* die Erinnerung an den 8. Dezember wach.

Der *Plan lumière* ist zu einem der wichtigsten strategischen Bausteine der Aufwertung des Stadtraums geworden. Die besondere Beleuchtung der Stadt Lyon brachte ein weltweit einmaliges spezielles Know-how über städtische Illuminationen hervor. In der Nähe von Lyon, in Bressolles, können im Outdoor Lighting Application Centre (OLAC) der Firma »Philips Licht« unterschiedliche Straßen- und Platzbeleuchtungen wirklichkeitsgetreu simuliert werden, um bei der Entscheidung über Beleuchtungssysteme größere Planungssicherheit zu erlangen. Die Anlage bei Lyon ist mit jährlich ca. 7000 Besuchern auf Monate hin ausgebucht (Licht + Architektur, 1998).

## Wurzeln: Von Lugdunum bis zu den Traboules

Jede Wandlung der Stadtgestalt in der wechselvollen Geschichte Lyons ruht sichtbar und erlebbar im Vorangegangenen und trägt den Keim der nächsten Veränderung in sich. Die strategische Lage der Stadt und ihre wirtschaftliche Dynamik waren und sind Wegweiser und Motor der Entwicklungen. Lyons Vergangenheit als Stadt geht bis in das 1. Jahrhundert v. Chr. zurück, als an der militär- und wirtschaftsstrategisch wichtigen Stelle des Rhônetals, am Flussübergang in Nähe der Alpen, die im Jahr 43 v. Chr. gegründete römische Kolonie Lugdunum lag. Im 15. Jahrhundert wanderten Seidenweber aus Avignon ein. Lyon wurde zur europäischen Wirtschaftsmetropole und, geführt von italienischen Bankiers, als Messe- und Börsenplatz eine ernsthafte Konkurrentin von Paris. Lyon hätte im 16. Jahrhundert sogar die Hauptstadt des Reiches werden können (Braudel, 1986: 298). Mitte des 17. Jahrhunderts erhielt die Stadt im Süden der Halbinsel ihren großen Platz Bellecour. König Heinrich IV., der in Lyon Maria von Medici heiratete, wollte Ende des 16. Jahrhunderts einen im Mittelalter kultivierten, auf einst morastigem Gelände zwischen den Flüssen geschaffenen großen blühenden Garten kaufen und in einen Paradeplatz für das Militär verwandeln. Das scheiterte lange am Widerstand des Besitzers. Erst unter Ludwig XIV. wurde hier ein ungewöhnlich großer öffentlicher Platz für jedermann gestaltet. Er ist heute noch der größte von Bebauung freigehaltene Außenraum auf der Presqu'île und dürfte es nach den vorliegenden Planungen für die gesamte südliche Presqu'île – das Entwicklungsprojekt *Lyon Confluence* mit dem von den Architekten COOP HimmelB(l)au geplanten spektakulären *Musée des Confluences* – in Zukunft auch bleiben. Seine Wirkung steht im spannungsreichen Gegensatz zur Enge und Geschlossenheit der nördlich anschließenden historischen Stadträume. Mit sechs Hektar Fläche ist dieser ehemalige Place Royale bis heute einer der größten innerstädtischen Plätze Europas. Die Händler-




*19 Die Presqu'île im Jahre 1659: Ausschnitt aus einem Plan von Simon Maupin*

*20 Treppenanlage in den Traboules, südlich des Place Colbert*

und Geldelite Lyons behauptete ihre Stellung im europäischen Spannungsfeld zwischen Italien, Holland und Spanien über die Jahrhunderte hinweg mehr oder weniger erfolgreich. Lyon war die Stadt der Händler und der Manufakturen für Luxusgüter, insbesondere der Seidenverarbeitung mit kostbaren Produkten der Seidenweberei. Seidenindustrie prägte die soziale und räumliche Entwicklung der Stadt bis ins frühe 20. Jahrhundert.

Die heutige räumliche Struktur der Presqu'île erhielt in der Mitte des 19. Jahrhunderts ihre Form. Die Entwicklungen in Lyon vollzogen sich strukturell so wie im gesamten Frankreich bis zur Zweiten Republik von 1848 und im Zweiten Kaiserreich (*Second Empire*). Abgesichert durch den *Coup d'État*, die Wahl Napoléons III. zum Kaiser der Franzosen im Dezember 1852, wurde Lyon parallel zur Transformation von Paris und diesem Vorbild entsprechend radikal umgebaut. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in den Jahren 1831, 1834 sowie 1848 und 1849, entluden sich die mit der industriellen Entwicklung und ihren unmenschlichen Folgen angestauten Klassenspannungen auch in Lyon. Es waren die Aufstände der Seidenweber, der *Canuts*, wie die selbstständigen Weber in Lyon bezeichnet wurden. Mit ihren Familien und Mitarbeitern bildeten sie die untersten Stufen des Sozialgefüges der Stadt, zählten nicht zur Bürgerschaft und waren in den Augen der Eliten ein »gärendes und umstürzlerisches Element in der Arbeiterschaft« (Kieß, 1991: 300). Ein sozial- und wirtschaftspolitisch begründeter struktureller Umbau der Presqu'île war die Reaktion des Staates und der Stadteliten von Lyon.

*21 Place Saint-Vincent: Berühmte Lyonnaiser auf dem Wandgemälde*

Die Weber hatten ihre dunklen und engen Wohnwerkstätten in dicht gebauten mehrstöckigen Häusern, am steil ansteigenden Gelände unmittelbar nördlich des Stadtzentrums, der Presqu'île, in La Croix-Rousse. Diese um 1800 zur Um- und Ansiedlung der Seidenweber angelegte Vorstadt, quasi eine Seidenweberstadt, wirkt bis heute wie eine Festung. Mit sechs- bis achtgeschossigen massiven Gebäuden, von einem Labyrinth aus Passagen, Treppenläufen und Innenhöfen durchzogen, schien sie auch physisch das Zentrum zu bedrohen (Kieß, 1991: 300 f.). Mit Einführung der Jacquard-Webstühle wurden die Gebäude an den Hängen über mehrere Stockwerke genutzt, um die hohen Webmaschinen unterzubringen. Heute sind diese *Traboules* eine Touristenattraktion. In den Blockinnenbereichen können die Treppenanlagen aus behauenem Muschelkalk besichtigt werden. Über halbprivate Durchgänge und Verbindungen zwischen Gebäuden und Straßenblöcken können Touristen auf verwinkelten Wegen bis in die Innenstadtbereiche gelangen, ohne die Straßen (außer beim Überqueren) benutzen zu müssen. Die *Traboules* erinnern an die »dunkle« Seite der historischen Stadt und sind ein spannungsvoller Gegenpart zur Anmutung der umgebauten, glänzenden Stadträume der Presqu'île, ohne dadurch die jüngste »Verschönerung« der Stadt zu konterkarieren. La Croix-Rousse und andere zentrumsnahe Stadtgebiete wurden, wie die ganze Stadt, in die Strategie einer kontinuierlichen Veränderung einbezogen. Ihre andere sozial-räumliche Funktion als ehemalige Wohngebiete der arbeitenden Bevölkerung ging (noch) nicht verloren. Es bleiben besondere Wohngebiete, wie die Beispiele Place Colbert und Place Sainte-Anne zeigen.

Die ganze eigene Geschichte, besondere historische Ereignisse und mit Lyon verbundene historische

*22 Charles Marie Jacquard auf der »Mur des Lyonnais«*

Persönlichkeiten werden zur Attraktivitätssteigerung einerseits und zur Identitäts- und Imagebildung andererseits herangezogen. In der Stadt wird mit Texttafeln und Kunstwerken informiert. Beispielsweise lassen sich auf den täuschend realistisch ausgemalten Brandgiebeln des Eckhauses Rue de la Martinière/Quai St. Vincent, am Place Saint-Vincent, an der *Mur des Lyonnais* nicht nur Tony Garnier, die Brüder August und Louis Lumière, Antoine de Saint-Exupéry oder Paul Bocuse betrachten, sondern auch Charles Marie Jacquard (Montmaneix, Bay, 1995: 22). Er erfand 1802 in Lyon seine mit gelochten Musterkarten aus Holz – quasi Vorläufer der späteren Computer-Lochkarten – arbeitende Webmaschine. Deren Original wurde von wütenden Webern auf dem Place des Terreaux verbrannt, stand aber später in vielen dunklen mehrgeschossigen Werkstätten des La Croix-Rousse.

## Wie Paris: Die erste Transformation der Presqu'île

Die Stadt-Transformationen des 19. Jahrhunderts wurden in allen Fällen auf personeller, verwaltungsmäßiger sowie technischer und finanzieller Ebene aufeinander abgestimmt und dann gleichzeitig energisch vorangetrieben. Akteure, Instrumente und Verfahren führten in den Großstädten Europas mit ähnlichen Strategien und Methoden zur angestrebten Umstrukturierung. Die Erfolgsmerkmale waren in der Regel:

- ein kleiner, zuverlässiger, kompetenter und engagierter Personenkreis mit hierarchischer Zuordnung, der die Dinge »in der Hand behielt«,
- die Eingliederung und Neuordnung von kommunalen Verwaltungseinheiten und Zuständigkeiten,
- die Durchsetzung baulich-räumlicher und funktionaler Umgestaltungen und Neubebauungen nach modernen, insbesondere verkehrstechnischen, hygienischen und vor allem auch ästhetischen Standards,
- der Einsatz neuer risikofreudiger staatlich-privater Finanzierungsmethoden und
- die Absicherung durch Gesetze und Dekrete, wenn nötig von übergeordneter Stelle mit kaiserlichen Dekreten, womit sich lokale Kontrollen aushebeln ließen.

Mit einem Dekret vom März 1852 wurden mehrere Arbeitervororte von Lyon, z. B. auch La Croix-Rousse, eingemeindet und dadurch die Stadtfläche von Lyon nahezu verdoppelt. Louis Napoléons einflussreicher Innenminister Persigny, der in Paris eng mit Baron Haussmann als Präfekten zusammenarbeitete (Jordan 1996; Kieß, 1991: 129 ff.), sorgte auch in Lyon dafür, dass ein durchsetzungsfähiger *préfet du Rhône* die Geschicke der Stadt steuerte. Seine Wahl fiel auf Claude Marius Vaïsse. Wie für Paris von Napoléon III. und Baron Haussmann geplant, sollte auch Lyon durch Straßendurchbrüche und Quartierssanierungen verschönert und neu geordnet werden. Vaïsse verstand es, die Bürgerschaft von Lyon mit einer Vision vom großartigen wirtschaftlichen Aufschwung zu gewinnen. Im März 1853 ernannt, genehmigte er – mit Rückendeckung eines kaiserlichen Erlasses – bereits im Dezember 1853 den *Plan général d'alignement* für die Presqu'île. Den Plan mit seinen großen Straßendurchbrüchen und Plätzen entwarf der Chefarchitekt von Lyon, René Dardel. Damit wurden vorhergehende Pläne aufgegriffen, die darauf zielten, die beiden bedeutendsten Außenräume der Stadt, den *Place Hôtel de Ville* und den *Place Bellecourt*, zu verbinden. Vor allem mit dem Bauunternehmer Benoît Poncet, den man in Lyon »Schrecken der Enteigneten« nannte (Kieß, 1991: 167), wurden die großen Straßendurchbrüche und Plätze realisiert. Die 1030 m lange Rue Impériale (heute Rue de la République) mit dem Place Impériale (heute Place de la République) zwischen Place de la Comédie mit dem Rathaus (*Hôtel de Ville*) und dem Opernhaus (*Opéra de Lyon*) im Norden und dem Place Bellecour im Süden, war die im wahrsten Sinne des Wortes einschneidendste Maßnahme. Für sie wurde ab 1855 eine Schneise von 60 m Breite durch die alte Stadt gebrochen. Der prägende Straßenzug galt bereits kurz nach seiner Eröffnung als die erste Geschäftsadresse der Stadt. Walter Kieß (1991) hat die Prozesse detailliert beschrieben und nachvollziehbar die nahe liegenden Ziele der Aufwertung der Umgestaltung der Presque'île mittels Straßendurchbrüchen und Quartierssanierung verdeutlicht. Die Sanierung hatte nicht

*23 Die erste Transformation von Lyon: Geplante und realisierte Straßendurchbrüche im Zentrum der Stadt Lyon im Plan von 1863*

nur friedvolle Gründe. Die Aufstände vom April 1834 waren den zivilen und militärischen Eliten der Stadt, die die Pläne diskutierten, noch in lebendiger Erinnerung. Ein heimliches Ziel war die Vernichtung und Verhinderung von Orten, an denen Widerstand geleistet werden konnte, und die Verdrängung der »gefährlichen Klasse« in die Vororte (Loyer, 1994). Ein solcher Ort war z. B. das *Quartier Massif des Terreaux*, wo sich die revoltierenden *Canuts* aus dem Croix-Rousse versammelten. Delfante wertet den Durchbruch der Rue Impériale als eine strategische Maßnahme der Militärs, die den Place Bellecour als Waffen- und Sammelplatz nutzen wollten, um über die schnurgerade, auf Geheiß Napoléons III. von 20 m auf 22 m verbreiterte »Militärstraße« im Falle von Arbeiterunruhen den Angriff in Richtung La Croix-Rousse führen zu können (Delfante, 1999: 182). Das offizielle Ziel war die Schaffung eines hygienisch einwandfreien, gut erschlossenen, auf das Herz der Stadt konzentrierten Geschäftszentrums mit

Banken, Handelshäusern und Geschäften auf dem schmalen Bereich zwischen Rhône und Saône. Die übrigen Stadtgebiete sollten der Industrie-, Gewerbe- und Wohnnutzung vorbehalten bleiben. Den zentralen städtischen Funktionen auf der Presqu'île diente auch der spätere, parallel zur Rue Impériale geführte Durchbruch der Rue de L'Impératrice, heute Rue du Président Edouard Herriot, zwischen Place des Terreaux und Place Bellecour sowie Durchbrüche vieler anderer Straßen. Für unsere Gegenwart waren diese Maßnahmen eine Voraussetzung für die relativ optimale Erschließung der Presqu'île durch den motorisierten Verkehr. Ein prächtiger, für die Eliten der Stadt »öffentlicher Innenraum«, der Palast des Handels, die Börse (*Palais du Commerce*), nebst Vorplatz, dem Place de la Bourse, war der gebaute Stolz des Handelszentrums Lyon. Lyon schaffte es hier, anders als Marseille, den großen öffentlichen Innenraum und den großen öffentlichen Außenraum simultan zu errichten (Loyer, 1994). Die 1860 von Napoléon III. feierlich eröffnete Börse, der Neubau des Rathauses und viele andere öffentliche Gebäude prägten und prägen den Charakter der Straßen bis heute mit. Die Umstrukturierungen der Außenräume der Presqu'île waren bis Mitte der 1860er Jahre abgeschlossen. Sie hatten nicht nur bis in die Zeit der jüngsten und aktuellen Veränderungsstrategien Bestand, sondern boten sich auch als die für eine Neugestaltung der Presqu'île prädestinierten Stadträume an.

## Wie Barcelona: Die zweite Transformation der Presqu'île

Lyon war und ist eine Wirtschaftsmetropole mit internationalen Verbindungen. Bei strategisch angelegten konsequenten Neugestaltungen und aufwertenden Modernisierungen lässt sich die Stadt traditionell von internationalen Vorbildern anregen. »Sie braucht einen außerfranzösischen Zusammenhang. Ihre guten Feen leben im Ausland«, charakterisiert Braudel die Entwicklungsschübe der Stadt in ihrer langen Geschichte (Braudel, 1989: 297). Die »guten Feen« für die jüngsten Entwicklungen mit den Veränderungen der Stadträume waren die spanischen bzw. katalanischen Väter der Aufwertungsstrategien, die Barcelona seit Anfang der 1980er Jahre verfolgte und verstärkte, als die Stadt den Zuschlag als Austragungsort der Olympischen Spiele 1992 erhielt.

Die Parallelen zwischen Barcelona und Lyon – von der strategischen Programmatik bis zur Stadtgestaltung, insbesondere der Plätze – sind überdeutlich.

In Barcelona bildete eine privat-öffentliche Partnerschaft, deren generelle Ziel- und Handlungsplattform ein strategischer Entwicklungsplan – »Barcelona 2000« – wurde, die Grundlage für Veränderungsprozesse. Das Generalziel war so formuliert worden: »Konsolidierung Barcelonas als aktive europäische Metropole mit Einfluss auf seine Makroregion; mit einer modernen Lebensqualität; sozial ausgeglichen und fest verankert in der mediterranen Kultur« (Held, 1992: 194 f.). Die drei strategischen Handlungslinien lagen im Ausbau Barcelonas zu einem führenden Zentrum der Makro-Region, in der Verbesserung der Lebensqualität und des Fortschritts der Einwohner und in der Potenzierung von Industrie und Unternehmensdienstleistungen. In solchem Kontext wurde die gestalterische Neukonstituierung des öffentlichen Raumes im Stadtzentrum von Barcelona realisiert. Mit der Umsetzung des Programms der

*24 Barcelona: Placa Reial, ein stadtzentraler Platz*

*25 Barcelona: Placa del Sol, ein Quartiersplatz*

*26 Barcelona: Carrer de Manso, Centre de Serveis Socials Saint Antonie, ein »Innenhof«*

*27 Barcelona: Placa de Frederic Marès, ein »privater Platz« an der Gasse Carrer de la Palla*

»Metropolitanen Themen« ab 1983, das Barcelonas Bürgermeister Narcis Serra zusammen mit dem Städtebau-Beauftragten Oriol Bohigas für die Stadt initiierte und das sein Nachfolger Pasqual Maragall fortsetzte, begann eine weltweit beachtete und einflussreiche neue Ära (Kronauer, 1989; Barcelona, 1992). Diese neue Städtebaupolitik, deren Ziel die Aufwertung durch Umstrukturierung mittels sichtbarer, breit propagierter moderner Gestaltung der öffentlichen Außenräume in der Stadt bei gleichzeitiger Lösung von Verkehrsproblemen war, hatte schnell Vorbildfunktion für andere europäische Metropolen. Barcelona wurde zum Mekka der Stadtgestalter. Über 55 Plätze und Parks waren in Barcelona zur Umgestaltung vorgesehen und sind inzwischen größtenteils realisiert. Alle denkbaren Funktionstypen von Plätzen wurden modernisiert: Bahnhofsvorplätze, z. B. Plaça del Països Catalans vor dem Bahnhof Sants, zentral gelegene historische Plätze, z. B. Plaça Reial oder Plaça de Merce, städtische Quartiersplätze in alten Vororten, z. B. Plaça del Sol in Gracia, oder neue Plätze auf ehemaligem Fabrikgelände, z. B. Plaça de la Palmera im östlichen Randgebiet der Stadterweiterungen, die Ildefons Cerdá 1859 mit seiner berühmten Ensanche-Planung schuf. Darstellungen des Designs der neuen Plätze in Barcelona finden sich inzwischen in jeder einschlägigen Publikation der Fachliteratur. Die Verantwortlichen in Lyon hatten sich diese Vorbilder sehr genau angesehen.

# Lyon – Strategien

Wie in vielen europäischen Großstädten befassten sich die Stadtpolitik und die Stadtplanung in den 1960er und frühen 1970er Jahren auch in Lyon kaum mit der innersten Stadt. Dennoch war die »Idee des Metropolitanen« seit Anfang der 1960er Jahre eine von den Bürgermeistern Lyons als »ideologische Chiffre« akzeptierte Konstante der Entwicklungspolitik für ihre Kommune (Müller, 1992: 169). Auch wenn die Mitte der Stadt, das alte Zentrum Lyons, lange unbeachtet blieb, finden sich die Ursprünge für eine aktive Aufwärtsentwicklung der Presqu'île letztlich in der frühen Metropolen-Idee. Im Rückblick wirkt die Neugestaltung der öffentlichen Räume im Zentrum der Stadt wie das Einsetzen eines vorläufigen Schlusssteins beim Bau der Metropole Lyon.

## Vorarbeiten: Die Idee des Metropolitanen

Bereits 1965 wurde auf Initiative der zentralstaatlichen Regierung Frankreichs in Paris ein Gesamtplan für die Agglomeration Lyon als »Ausgleichsmetropole« (*Métropole d'Équilibre*) zu Paris erarbeitet, um die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung, die sich überproportional auf das Pariser Becken konzentriert hatte, zu Gunsten besserer nationaler Verteilung beeinflussen zu können. Ein Aktionsplan sah Infrastrukturinvestitionen vor, beispielsweise den Bau eines Flughafens östlich von Lyon, eine Metro für Lyon sowie die Erschließung von City-Erweiterungsflächen für tertiäre Nutzungen, nämlich ein Verwaltungs-, Büro- und Einkaufszentrum auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne La Part-Dieu (Müller, 1992: 172). Dieses fertig gestellte und erlebbare neue Zentrum La Part-Dieu liegt innenstadtnah und wirkte lange Zeit wie ein Ersatz für das entwicklungspolitisch missachtete historische Zentrum auf der Presqu'île. Die staatliche »Metropolenrhetorik« wird Ende der 1960er Jahre von der städtischen Politik Lyons unter Bürgermeister Louis Pradel übernommen.

Von 1966 bis 1969 wurden die vielen kleinen Kommunen der Agglomeration Lyon zur *Communauté urbaine de Lyon (COURLY)*, auch *Grand Lyon* genannt, zusammengeschlossen. Die Begründung dieser neuen Gebietskörperschaft beruht auf dem am 31. 12. 1966 erlassenen Gesetz zur Schaffung von *Communautés urbaines*. Zeitgleich entstanden vier *Communautés urbaines*: Lyon, Lille, Bordeaux und Strasbourg. Weitere zehn sind seitdem gegründet worden. Hintergrund für diese Zusammenschlüsse ist, dass die eigentlichen Kommunen in Frankreich sehr klein sind. Durch die *Communautés urbaines* sollen die administrativen Strukturen der geographischen Realität der Agglomerationen angepasst werden. Die *Communautés urbaines* sind zuständig für Programmplanungen und lokale Entwicklungsprojekte, sie können zwecks Finanzierung mit dem Zentralstaat Verträge über bestimmte Vorhaben schließen. Derartige Planungsverträge sind das wichtigste Element der regionalen Entwicklungspolitik (Carrière, 2002).

Die besondere Stellung des Lyoner Bürgermeisters unter den politischen Vertretern der Agglomeration wurde mit der Institutionalisierung der *Communauté urbaine de Lyon (COURLY)* von 1966 bis 1969 festgelegt. Dem damaligen Lyoner Bürgermeister Louis Pradel gelang es, »im politischen Steuerungsgremium der COURLY eine absolute Mehrheit der Sitze für Lyon und damit die gleichzeitige Präsidentschaft der Lyoner Bürgermeister auch dort zu verankern« (Müller, 1992: 176). Dieser Machtgewinn Lyons innerhalb der Agglomeration mit ihren 55 Kommunen – mitunter werden als Mitgliedszahl von Grand Lyon auch 51 oder 57 Kommunen genannt – unterstützte die Konzentration staatlicher Ressourcen auf die Stadt Lyon und war später ein wichtiger Aspekt für die Umsetzung der Strategie des öffentlichen Raums. Die COURLY finanzierte die Umsetzung der Strategie mit, sie trug ungefähr die Hälfte der Kosten für die Umgestaltung der Plätze in der Innenstadt.

Der zwischen 1966 und 1970 erarbeitete Stadtentwicklungsplan – *Schéma d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine (SDAM)* – konzentrierte sich auf die Realisierung regional wirksamer Strukturen, wie das Autobahnnetz, den Flughafen bei Lyon, die Metro und das neue Dienstleistungszentrum La Part-Dieu. Der wirtschaftliche Strukturwandel in Form der Tertiärisierung und des Abbaus industrieller Produktion wurde ab Mitte der 1970er Jahre auch in Lyon mit allen schwer wiegenden Problemen, insbesondere den Verlusten an Arbeitsplätzen, durchlitten. Mitte der 1970er Jahre setzte, wie überall in Europa, die öffentliche, teilweise radikalisierte Kritik an der Modernisierungspolitik, vor allem an den Verkehrsgroßbauten ein. Die Stadt war durch stark befahrene »Fahrbahnen« – keine »Straßen« – von den Flüssen Rhône und Saône abgeschnitten (Charbonneau 1995: 1429). Die Innenstadt auf der Presqu'île verlor an Bedeutung als Einkaufs- und Wohnstandort gegenüber der Peripherie, Kaufkraft floss in die Einkaufszentren am Stadtrand ab, Bewohner verließen die Presqu'île (Henri Chabert in: Réactions. La lettre No. 2; Roux-Moschetto, 2001). Gleichzeitig zeigten sich aber auch Probleme in den Vororten. Vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrisen der 1970er Jahre gab es in den Großwohnsiedlungen Vaulx-en-Velin und Les Minguettes Anfang und nochmals Ende der 1980er Jahre schwere Unruhen. Durch die Bewohnerproteste wurden diese Viertel »zum Symbol des trostlosen Lebens in den Vorstädten« (Charbonneau, 1995: 1429). Fragen der Partizipation breiterer Kreise der Bevölkerung an Stadtentwicklungsprozessen und die Diskussion um Qualität bestimmten ab Anfang der 1980er Jahre zunehmend sowohl die zentralstaatliche nationale Politik in Paris als auch die Politik in den französischen Gebietskörperschaften auf den drei europäischen Ebenen, die der 22 Regionen, die der 96 Départements und die der 36 433 Kommunen mit durchschnittlich 1491 Einwohnern.

Die verschiedenen Entwicklungen seit Beginn der 1980er Jahre verhalfen Lyon zu wachsender Bedeutung. Eine 1992 von Staatspräsident Mitterand mit dem Gesetz zur Reform der Territorialstruktur (»Pierre Joxes Gesetz«: Schaffung von Gemeinde- und Städteverbänden) eingeleitete Dezentralisierungspolitik stärkte verschiedene französische Großstädte wie Bordeaux, Lille, Straßburg, wirkte sich aber insbesondere auch für Lyon, die zweite Stadt Frankreichs, vorteilhaft aus. Die erste realisierte TGV (*Train à grande vitesse*)-Bahn-Verbindung, die Françoise Mitterand 1981 einweihte, brachte Lyon in eine komfortable Zwei-Stunden-Entfernung zur 450 km entfernten Hauptstadt Paris. Dies löste einen Entwicklungsschub für die Stadt und die Region aus. Diese Entwicklungen werden bis heute wesentlich von den Besonderheiten des französischen politisch-administrativen Systems mit seinen Verflechtungen auf zentralstaatlicher, gebietskörperschaftlicher und persönlicher Ebene – insbesondere die in Frankreich mögliche Ämterhäufung (*Cumul des Mandats*) – sowie von den spezifischen planungsvertraglichen Instrumenten der regionalen Entwicklungspolitik (*Le contrat de plan état*) bestimmt (Carrière, 2002 und Braumann; Elineau, 2003). In den 1980er Jahren, als unter Mitterand in Paris die *Grand Projet d'État* in die Realisierungsphase gingen, beginnt unter den Bedingungen des ökonomischen Strukturwandels auch in Lyon eine verstärkte Mobilisierung, ein zielstrebiges Engagement und eine größere Einflussnahme der Wirtschaft auf die kommunalen und regionalen Entwicklungen. Eine gemeinsame Initiative der Industrie- und Handelskammer von Lyon und des Präsidenten der Communauté urbaine führte zur Gründung einer *Association pour le développement économique de la région lyonnaise (ADERLY)*, also ein Zusammenschluss für die ökonomische Entwicklung der Region Lyon. Diese Association wurde finanziell und personell gemeinsam getragen. Dem Schrumpfen der wirtschaftlichen Basis der Stadt sollte durch Entwicklung von neuen und Spitzentechnologien sowie eines positiven Images der Region entgegengewirkt werden (Müller, 1992: 181). Damit waren Weichen gestellt und eine wesentliche Voraussetzung für die spätere Umgestaltung der Presqu'île geschaffen worden, nämlich das strategisch angelegte, zielorientierte öffentlich-privat-partnerschaftliche Zusammenwirken von Politik, Wirtschaft und Verwaltung. Die Voraussetzungen für solches Zusammenwirken waren gut. Lyon, Zentrum von Grand Lyon mit 1,2 Mio. Einwohnern, war und ist aufgrund seiner Lage und seiner Funktionen als Banken- und Handelsstadt wieder Mittelpunkt eines »Tores« nach Südeuropa. Die geographische Lage nutzte und nutzt Lyon, um neue Verbindungen zu knüpfen. Zusammen mit anderen südeuropäischen Metropolen gründete die Stadt einen Kooperations- und Diskussionsverbund für wirtschaftliche Entwicklung (»Metropolen des südeuropäischen Raums«), in dem neben Lyon Städte wie Barcelona, Turin und Genua vertreten sind (Roux-Moschetto, 2001).

*28 Blick vom Place Colbert zum »Centre commercial de la Part-Dieu«*

Die »Idee des Metropolitanen« wurde in der Amtszeit des rechtsliberalen Politikers Michel Noir, der von 1989 bis 1995 Bürgermeister der Ville de Lyon war, nicht nur weiter verfolgt, sondern noch verstärkt. Das 1989/1990 veröffentlichte neue Planungsdokument für die Entwicklung Lyons, das *Schéma Directeur* der Agglomeration Lyon mit dem Titel *Prospective Lyon 2010,* postulierte die »europäische Metropole« als Entwicklungsziel für Lyon. Lyon sollte sich in der europäischen Städtekonkurrenz auf dem gleichen Rang mit Mailand, Barcelona oder Düsseldorf platzieren. Deshalb wurde der Ausbau von Verwaltungs-, Produktions- und Forschungsstätten für Chemie, Biotechnologie, Pharmazie, Gesundheitswesen oder Medizintechnik forciert. Als klares Ziel gehörten der Ausbau Lyons als ein internationaler Verkehrsknotenpunkt für Auto, Schiene, Flugzeug, Telekommunikation ebenso dazu wie die Imageverbesserung und Stärkung der Ausstrahlung der Stadt mittels kultureller Aufwertung, Fremdenverkehrsangeboten, Ausbau der Universität und des Medienstandortes, Verbesserung des Stadtbildes durch moderne Architektur, Gestaltung der Stadteingänge und eine besondere Aufwertung durch international beachtete Großprojekte. Die »Mobilisierung aller Bereiche« wurde ausgerufen. (Müller, 1992: 182 f.).

Diese angestrebte europäische Rolle und Bedeutung Lyons als Metropole war auch der Ausgangspunkt und Motor für eine neue Stadtentwicklungspolitik, die einen Schwerpunkt auf die Gestaltung und den Umgang mit dem öffentlichen Raum legte. In enger Zusammenarbeit setzten Michel Noir und sein neuer Stadtrat für Stadtentwicklung,

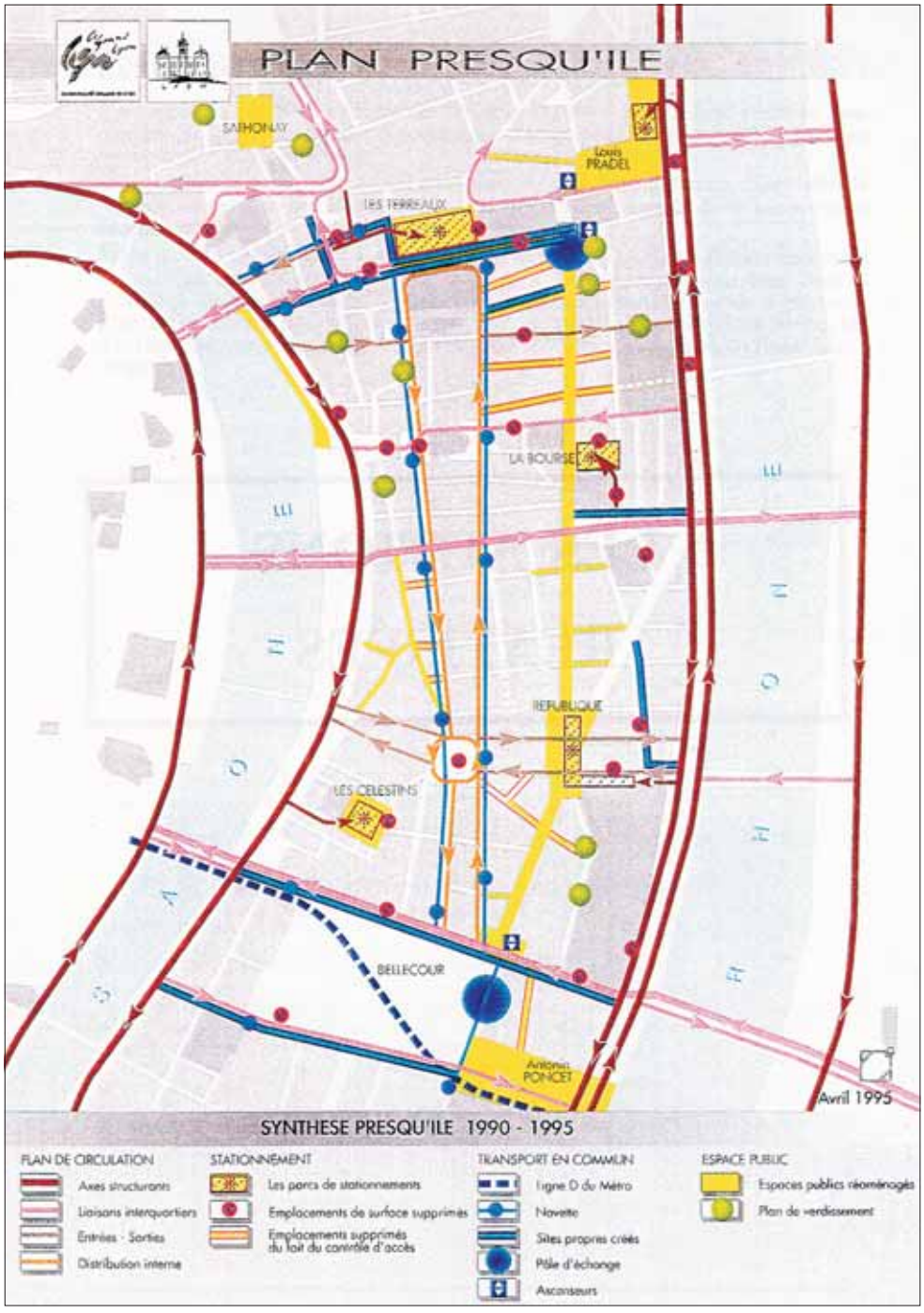
Henry Chabert, eine in die Gesamtstrategie eingebundene Teilstrategie zur Stärkung des öffentlichen Raums in Gang. Vertreter der Stadt Lyon reisten nach Barcelona und informierten sich über die dortige »Politik des öffentlichen Raumes«. Die über Kontakte innerhalb des Netzwerks der »Metropolen des südeuropäischen Raums« gewonnenen Einblicke prägten die Planungs- und Realisierungsstrategien in Lyon (Roux-Moschetto, 2001). Die »Rückgewinnung« des öffentlichen Raums wurde und wird als ein zentraler Faktor gesehen, um eine Verbesserung des sozialen Lebens und der Lebensqualität zu erreichen, um wirtschaftliche Funktionen zu stützen und insbesondere um die Innenstadt Lyons, die Presqu'île, in ihren Funktionen und ihrer Bedeutung als »Herz« der Kommune und der Region wieder zu stärken. Es war das eigentliche entwicklungspolitische Verdienst der in Lyon Verantwortlichen und ihrer Mitarbeiter, den öffentlichen Außenräumen der überkommenen Stadt diesen strategischen Stellenwert zugeordnet und unter den in Lyon gegebenen Rahmenbedingungen diesen konsequent als Maßstab beibehalten zu haben.

## Strategische Ziele

Im Jahr 1989 beschlossen die *Communauté urbaine de Lyon/Ville de Lyon* eine Politik der Neugestaltung des öffentlichen Raumes in der gesamten Stadt und die Erarbeitung eines Plans für das Zentrum Presqu'île. Als *Centre Presqu'île* wurde ein ca. 80 ha großes Areal mit 1,5 km Nord-Süd-Ausdehnung zwischen Bellecour und Terreaux und max. 600 m Ost-West-Ausdehnung zwischen Saône und Rhône bezeichnet (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 4). Im Blickfeld der Politik waren dabei nicht einzelne, isoliert zu betrachtende Teilräume der Kommune, sondern das Gesamtsystem der öffentlich genutzten Stadträume, in dem die Teilräume zueinander in Beziehung stehen. Angestrebt wurde die Aufwertung des gesamten Systems durch Neugestaltung. Diese Politik wird bis heute verfolgt und fortgeschrieben. Die Ziele der Strategie wurden in mehreren aufeinander abgestimmten »Plänen« – auch als Teilpläne für sektorale Schwerpunkte – formuliert. Mit diesen »Plänen«, die als Bausteine der Strategie zu werten sind, werden abgestimmte Ziele und Handlungsoptionen in einer Mischung aus (planungs- und entwicklungs-)politischer Zielvereinbarung und analytisch-konzeptioneller fachlicher Planung in Text und Bild formuliert. Der wichtigste Plan für die Innenstadt war der *Plan Presqu'île* (*Le Plan du Centre Presqu'île de l'Agglomération Lyonnaise*) vom März 1991. Er umfasste alle Zielsetzungen für den öffentlichen Raum des Zentrums (*Centre Presqu'île*) auf der Halbinsel, die im Norden zum zweiten und im Süden zum ersten Arrondissement der Stadt gehört. Hinzu kamen verschiedene Sektoralpläne, die sich auf die ganze Kommune Lyon mit ihren neun Arrondissements bezogen. Der *Plan bleu*, der »Blaue Plan«, behandelte Ziele und Maßnahmen der Stadt in ihrer Beziehung zu den Flüssen. Der *Plan Espaces publics*, der »Plan der öffentlichen Räume«, betraf die Neugestaltung einer Vielzahl öffentlich genutzter Außenräume in der Innenstadt und in den äußeren Stadtteilen. Von 1989 bis 2001 sind es über 100 öffentliche Räume, deren Um- und Neugestaltung geplant wurden und Schritt für Schritt realisiert werden (Ville de Lyon, 2001: 1). Der *Plan Lumière*, der »Plan des Lichts«, behandelte die nächtliche Beleuchtung der Stadt. Der spätere *Plan de Végétalisation*, der »Plan der Grüngestaltung«, zielte auf die Entwicklung einer landschaftlichen Identität. Mit diesen programmatischen Teilplänen sollte eine bisher vor allem auf funktionale Bedürfnisse bezogene Sichtweise der Planung und Gestaltung überwunden werden.

Der Realisierungsschwerpunkt der Strategie der Umgestaltung des öffentlichen Raumes war die Umgestaltung der Presqu'île. Das Oberziel der geplanten Veränderungen war, »dem Herzen der Stadt und der Agglomeration seine geschichtliche Bedeutung wiederzugeben und zugleich seine gegenwärtige Realität und Vitalität widerspiegeln zu lassen« (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 4). Dieses soll durch die Verfolgung der vier wichtigsten Teilziele erreicht werden (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 6):

- Stärken der Wohnfunktion auf der Presqu'île (*Affirmer la fonction résidentielle*),
- Absichern der ökonomischen Funktion des Zentrums und ihrer Besonderheiten (*Confirmer la fonction*




*29 Presqu'île: Gesamtplan für die Neugestaltung, April 1995*

*économique et sa spécificité*), komplementär zum Zentrum La Part-Dieu und zu anderen neuen Orten der Agglomeration,
- Fördern einer vielseitigen Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Handelsstruktur (*Favoriser la diversification et l'épanouissement de la structure commerciale*),
- Stärken der kulturellen, touristischen, Freizeit- und Repräsentationsfunktionen (*Accroitre les fonctions culturelles, touristiques, ludiques et de représentation*) im »Herzen der Agglomeration mit ihren Straßen und Plätzen, die ohne Zweifel einmalig in Frankreich sind«.

Das größte Problem für die Realisierung einer Strategie der Rückgewinnung des öffentlichen Raums der Presqu'île stellte sich allerdings auch für Lyon in der Frage des Verkehrs. Unumgängliche Vorbedingung für die Umgestaltung der Straßen und Plätze war eine grundsätzliche, umfassende Neustrukturierung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs auf der Presqu'île. Der Durchgangsverkehr und der ruhende Verkehr mussten neu geregelt werden, um Flächen für andere Nutzungen und damit Spielraum für die Gestaltung des öffentlichen Raums auf der Halbinsel zu gewinnen. Diese Aufgabe berührte das gesamte Verkehrssystem von Lyon. Deshalb wurde der *Plan Presqu'île* durch drei verkehrspolitische zielgebende Grundsatzbeschlüsse gestützt (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 7):

- Entwicklung neuer Transport- und Beförderungsangebote,
- Neuorganisation des Verkehrs zugunsten der fußläufigen Nutzungen,
- Schaffung von Parkplätzen und Parkplatzbewirtschaftung.

Auch der Planung und Neugestaltung des öffentlichen Raumes lag eine grundsätzliche politische Willenserklärung zugrunde: *L'aménagement des espaces publics*, die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Damit zielte die Strategie auch auf eine Neubewertung der Stadträume in der öffentlichen Wahrnehmung. Der *Plan Presqu'île* intendierte die deutliche Steigerung der Attraktivität des Zentrums. Die Halbinsel sollte ihre einstige ökonomische Bedeutung und ihre Bedeutung als repräsentativer Ort der Stadt wiedergewinnen. Ein Netz von Straßen und Plätzen, von Orten und Räumen für Fußgänger – ausdrücklich auch für Personen mit Behinderungen – sollte entstehen, das im Einklang steht mit den zu stärkenden Nutzungen und der umgebenden Architektur (Ville de Lyon: Grand Lyon, o. J.: 7). Die Umgestaltung war von umso größerer Bedeutung, als die Innenstadt von Lyon ein städtebauliches Ensemble von hohem kulturellem Rang darstellt. Mit der Eintragung großer Teile der Innenstadt als zu schützendes städtebauliches UNESCO-Weltkulturerbe wurde dem 1998 Rechnung getragen, trotz der Umgestaltungen der Straßen und Plätze unter zeitgemäßen, nicht unter historisch konservierenden Gesichtspunkten.

## Gestaltung und Management

Die Umgestaltung der Straßen und Plätze der Presqu'île und die des Außenraumsystems der ganzen Stadt Lyon sollte von gleichen, auf Qualitäten zielenden Grundsätzen und Leitgedanken bestimmt werden, ohne dass Teilräume ihre nutzungsbedingten Besonderheiten verlieren, gar homogen wirken. Für jede Maßnahme sollten deshalb die vier Prinzipien gelten: *Solidarité, Modernité, Identité* und *Unité* (Ville de Lyon, 2001: 3).

*Solidarité*

Es wurden qualitative Standards für die Gestaltung der Straßen und Plätze gesetzt, damit dem öffentlichen Raum der Innenstadt die gleiche Aufmerksamkeit zuteil werden kann wie dem in den äußeren Stadtteilen.

*Modernité*

Die Gestaltung des öffentlichen Raums sollte die Ästhetik unserer gegenwärtigen Zeit widerspiegeln und zugleich in der besonderen Realität des jeweiligen Quartiers verankert bleiben.

*Identité*

Die Neugestaltungen sollten die Geschichte der einzelnen Stadtteile und Stadträume, ihre kulturelle

*30 Place des Terreaux: Vor den Cafés*

Tradition nicht verneinen, sondern fortsetzen. Die Historie sollte analysiert, vorhandene Gestaltungselemente und lokale Materialien sollten verwendet werden.

*Unité*

Die Umgestaltungen sollten nicht isolierte Eingriffe darstellen, sondern es sollte eine zusammenhängende Gestaltung erkennbar werden. Ziel war, eine unverwechselbare, einheitliche »Sprache« für den öffentlichen Raum Lyons zu entwickeln. Für das »Vokabular« dieser Sprache, die Platzmöblierungen, wurden deshalb in Gestaltungswettbewerben Entwürfe für Lampen, Bänke etc. ausgewählt.

Der Zusammenhang zwischen der Umgestaltung des öffentlichen Raumes und der Stärkung ökonomischer Funktionen wurde nicht verdunkelt, sondern in der Strategie direkt, offen und unverblümt hergestellt. Die einzelnen Projekte der Gestaltung von Plätzen und Straßen auf der Presqu'île wurden nicht nur unter Gesichtspunkten der städtebaulichen, sondern auch unter denen der ökonomischen Wirkung betrieben. Dafür setzte sich die Kommune aktiv ein. Die Umgestaltung des Place des Terreaux wurde beispielsweise mit öffentlichen Investitionen in die Laden- und Gastronomieflächen gekoppelt. Die städtisch-regionale Organisation *Société d'équipement du Rhône et de Lyon (SERL)* erwarb und bewirtschaftet einige der Ladenflächen am Platz. Zusätzlich kaufte die Stadt Lyon das Erdgeschoss der *Galerie des Terreaux*, um die Kontrolle über die Art der sich ansiedelnden Geschäftsnutzung und über die wirtschaftliche Nutzung des Platzes ausüben zu können (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 42). Die Möblierung des Platzes mit Sonnenschirmen, Caféstühlen und -tischen wurde einheitlich vorgeschrieben, allerdings erhielten die Cafébesitzer die Terrassenmöbel nur, nachdem sie sich zur Renovierung ihrer Cafés verpflichtet hatten (Pornon, 1996: 79).

Die zentrale Achse und wichtigste Einkaufsstraße der Presqu'île, die Rue de la République, wurde mit der wirtschaftlichen Zielsetzung neu gestaltet, Kaufkraft aus den Einkaufszentren der Peripherie in die Innenstadt zurückzugewinnen (Réactions. La lettre: 2). Dies scheint gelungen,

*31 Place des Célestins: Restaurant*

denn mit der Umgestaltung siedelten sich Geschäfte wie Habitat oder Zara neu in der Rue de la République an (Progrés vom 23. 09. 1994).

Die Umgestaltung des Place des Célestins, ein kleiner Platz vor dem Théatre Célestins, sollte nicht zuletzt auch zur »Adressenbildung« beitragen: Vor dem Theatergebäude entstand ein edler, ruhiger Außenraum, der nicht nur der am Platz ansässigen kulturellen Nutzung dient, sondern auch die gewerbliche Nutzung, die Hotels und die Gastronomie, stärkt. Ein 1992 gegründeter Verein von ansässigen Geschäftsleuten hatte sich für die Umgestaltung des Platzes eingesetzt und übernahm die Mitverantwortung für die Pflege des Platzes und die »Kontrolle« des öffentlichen Raumes. Aber eine »Kontrolle« bzw. Beobachtung des öffentlichen Raums durch die Anlieger wurde offensichtlich in Lyon nicht für ausreichend gehalten. An den Plätzen und in der Rue de la République wurden flächendeckend Videokameras installiert. An einzelnen Stellen auf den Plätzen, z. B. am Place de la République, weisen kleine Schilder auf die Videoüberwachung hin.

## Voraussetzung: Neue Verkehrsstrukturen

Es war den Politikern in Lyon von Anfang an bewusst, dass der Umgang mit dem motorisierten Verkehr über Erfolg oder Misserfolg einer Strategie der Rückgewinnung der städtischen Qualitäten öffentlich nutzbarer Außenräume entscheidet. Zwei Probleme, die des ruhenden und die des fließenden Verkehrs, mussten gelöst werden: Die Verkehrsströme auf der Presqu'île waren so neu zu organisieren, dass bestimmte Straßen und Plätze den Fußgängern vorbehalten werden konnten bzw. dass die Benutzung von Straßen und Plätzen für die Fußgänger komfortabler wurde. Der öffentliche Raum musste von parkenden Autos »befreit« werden, gleichzeitig sollte aber das Parkplatzangebot für Besucher, Kunden und Bewohner der Presqu'île nicht eingeschränkt werden (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 7).

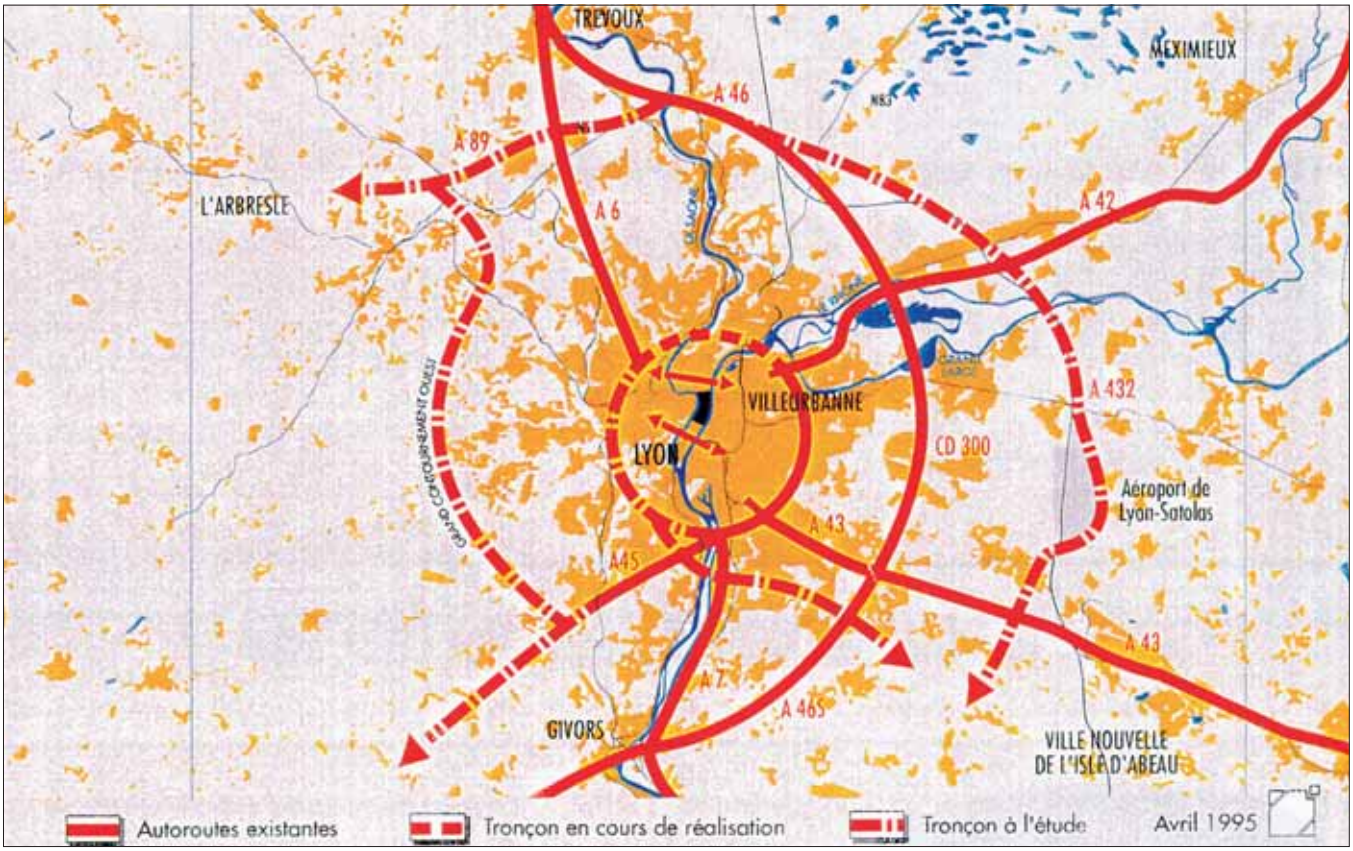
Der Verkehrsproblematik wurde mit Maßnahmen auf den drei politisch beschlossenen Ebenen begegnet: Erstens wurden neue Angebote im ÖPNV (Öffentlicher Personen-Nahverkehr) geschaffen, zweitens wurde eine Differenzierung und unterschiedliche Behandlung der Verkehrsströme vorgenommen und drittens wurde der ruhende Verkehr neu organisiert.

*Angebote im ÖPNV*

1991 wurde eine neue Metrolinie D eröffnet, die ihren Umsteigepunkt zur Linie A unter dem Place Bellecour auf der Presqu'île hat. Ein zweiter Umsteigepunkt zur besseren Verknüpfung von Bus und Metro wurde 1993 im Bereich des Rathauses geschaffen. Auf der Presqu'île wurden Busspuren eingerichtet bzw. bestimmte Straßen, z. B. Teilabschnitte der Rue de la République, wurden zu Kommunaltrassen. Zudem wurde mit der *Navette Presqu'île* im September 1991 ein Minibus eingeführt, der im 6-Minuten-Takt einen Pendelverkehr auf der Presqu'île anbietet. Die neuen ÖPNV-Angebote sollten eine Alternative zum Auto bieten, sowohl um die Presqu'île

*32 Place des Terreaux: Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)*

*33 Presqu'île: Geplante Verkehrsführung des ÖPNV, April 1995*




*34 Communauté urbaine de Lyon: Realisierte und geplante Umgehungsstraßen der Ville Lyon, April 1995*

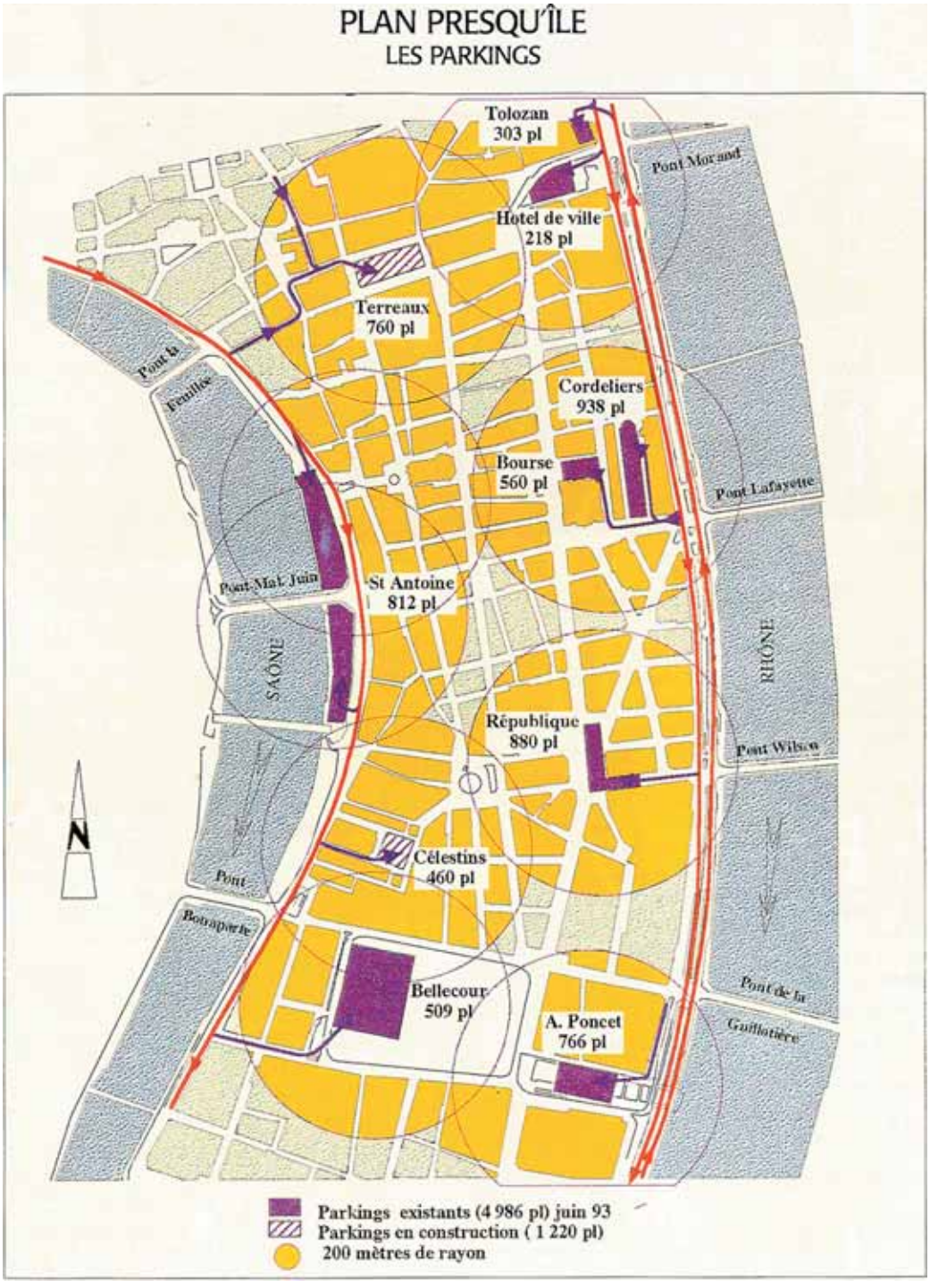
schnell und bequem erreichen als auch um sich – nachdem das Auto auf der Presqu'île geparkt wurde – in der Innenstadt schneller bewegen zu können (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 16 f.).

*Lenkung der Verkehrsströme*

Die Regelung der Verkehrsströme auf der Presqu'île hatte die Verminderung des Durchgangsverkehrs zum Ziel, während die Erreichbarkeit der Presqu'île für Ziel- und Quellverkehr erhalten werden sollte. Das Problem des Durchgangsverkehrs erforderte Lösungen auf der gesamtstädtischen Ebene. Schon vor Planung der Presqu'île-Strategie wurde ein Netz von Umgehungsautobahnen (*Périphériques*) um Lyon geplant und realisiert. Die bestehenden Autobahnen wurden nun (und werden noch) zu Ringen komplettiert. Auf diese Weise sollten die Fernverkehrsströme weiträumig um die Stadt geführt werden, sodass weniger Durchgangsverkehr die Stadt und die Halbinsel belastet.

Die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen, die die Halbinsel kreuzen, um von einer Flussseite zur anderen zu gelangen, sowie die Verkehrsbeziehungen auf der Presqu'île selbst wurden durch den Ende 1990 politisch entschiedenen *Plan de Circulation* neu organisiert. Der innerstädtische Durchgangsverkehr über die Presqu'île, die kürzeste Verbindung zwischen den westlich und östlich der Flüsse gelegenen Stadtquartieren, wurde auf vier Straßen, jeweils mit Einbahnverkehr, konzentriert. Im Gegensatz zur

*35 Presqu'île: Geplante Verkehrsführung des Individualverkehrs im April 1995, die später mit einigen Veränderungen realisiert wurde*




*36 Presqu'île: Garagen und Stellplätze*

**REPUBLIQUE PARC**

| | |
|---|---|
| Parking rates | From 8h00 to 19h00<br>1st hour = 1,5 € – following ½ hours = 0,8 €<br>Night flat rate (from 19h00 to 8h00) = 3 € |

**BOURSE PARC**

| | |
|---|---|
| Parking rates | Subscribers only<br>From 8h00 to 19h00<br>1st hour = 1,5 € – following ½ hours = 0,8 €<br>Night flat rate (from 19h00 to 8h00) = 3 € |

**TERREAUX PARC**

| | |
|---|---|
| Parking rates | Day rate<br>(from 8h00 to 12h00)<br>1st hour = 0,8 € – following ½ hours = 0,4 €<br>(from 12h00 to 19h00)<br>1st hour = 1,5 € – following ½ hours = 0,8 €<br>Night flat rate (from 19h00 to 8h00) = 3 € |

**CELESTINS PARC**

| | |
|---|---|
| Parking rates | From 8h00 to 19h00<br>1st hour = 1,5 € – following ½ hours = 0,8 €<br>Night flat rate (from 19h00 to 8h00) = 3 € |

*37 Parkgebühren der Tiefgaragen unter den Plätzen der Presqu'île im Frühjahr 2003*

vorher bestehenden Situation mit neun Querungsmöglichkeiten durch das Stadtzentrum war es nun möglich, große Bereiche der Presqu'île von Durchgangsverkehr freizuhalten.

Der Ziel- und Quellverkehr zu Orten auf der Presqu'île wurde auf den Uferstraßen an Rhône und Saône zusammengeführt und von dort in das Zentrum verteilt. Daneben gibt es nur eine Nord-Süd-Verbindung auf der Presqu'île für die interne Verteilung.

Die Umsetzung des *Plan de Circulation* ermöglichte die Schließung von weiteren bisher befahrenen Straßen für den Autoverkehr. Dadurch wurde insbesondere der Verkehr auf den Plätzen der Presqu'île reduziert und es eröffnete sich der gewünschte Spielraum für die Umgestaltungen (Ville de Lyon, Grand Lyon o. J.: 18 ff.).

*Management des ruhenden Verkehrs*

Die zahlreichen oberirdischen Parkplätze in den Straßen und auf den Plätzen kosteten Fläche, behinderten die Nutzung des öffentlichen Raums zum ungestörten Flanieren und als Aufenthaltsort und gaben der historisch geprägten Innenstadt ein Parkplatz-Milieu. Die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem PKW sollte allerdings möglichst umfassend beibehalten werden, um die Stärkung der ökonomischen Funktionen im Zentrum und die Konkurrenzfähigkeit des Handels gegenüber Standorten außerhalb der Innenstadt erreichen zu können (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 26 f.).

Die Lösung des Problems, einerseits mehr Freiraum im öffentlichen Raum zu schaffen, andererseits die Stellplatzzahl nicht zu reduzieren, wurde durch eine Symbiose der beiden gegensätzlichen Interessen erreicht. Zwischen 1989 und 1995 wurden vier große Tiefgaragen unter den Plätzen Place des Terreaux (fertiggestellt 1994/1995), Place de la Bourse (fertiggestellt 1993), Place de la République (fertiggestellt 1994/1995) und Place des Célestins (fertiggestellt 1995) gebaut und die Plätze im Zuge dieser Baumaßnahmen neu gestaltet. Die Tiefgaragen wurden von der öffentlich-privaten Gesellschaft (*Société d'économie mixte*) Lyon Parc Auto (LPA) gebaut, die Umgestaltung der Plätze finanzierten Ville de Lyon und Grand Lyon gemeinsam.

Die Tiefgaragen sind auf kürzestem Weg von den Uferstraßen aus anfahrbar, jeweils zur Hälfte von der Uferseite der Saône und von der Uferseite der Rhône. Zusätzlicher Verkehr auf der Presqu'île wird so

weitestgehend vermieden. Die Parkplätze sind gegen differenziert ausgestaltete Gebühren nutzbar.

Auf diese Weise wurden mehr als 3000 Parkplätze in Tiefgaragen zusätzlich geschaffen. Dies verdoppelte annähernd die Zahl der Stellplätze in Parkgaragen von 3380 auf 6460. Die Zahl der oberirdischen Stellplätze im öffentlichen Raum wurde im Gegenzug bis 1994 um 760 (von 3340 auf 2580) Plätze verringert. 1994 waren damit 2320 zusätzliche Parkplätze im Bereich des Plan Presqu'île vorhanden (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 30). Dass dennoch überall, wo möglich, geparkt wird, ist auch in Lyons Zentrum zu beobachten. Die Strategie des Baus von Tiefgaragen wird in Lyons Innenstadt von Lyon Parc Auto (LPA) fortgesetzt. Ende 2002 wurde im Parc Saint Georges an sieben unterirdischen Etagen für weitere 600 Stellplätze gebaut.

## Kommunalpolitische Netzwerke

Um zu verstehen, wie es möglich wurde, dass in relativ kurzer Zeit diese Strategie auf den Weg gebracht und die hohen erforderlichen Investitionen getätigt werden konnten, muss ein Blick auf die spezielle politische Konstellation geworfen werden, die von 1989 bis 1995 in Lyon bestand.

Der neue Bürgermeister Michel Noir, der 1989 die Bürgermeisterwahl mit der Mehrheit aller neun Arrondissements gewann und 1986–1988 Minister der Regierung Chirac unter der Präsidentschaft von Mitterrand war, galt im Gegensatz zu seinem Amtsvorgänger als jung und dynamisch. Er betrachtete baulich-räumlich sichtbare Stadtentwicklung als zentrale Aufgabe und realisierte zusammen mit seinem neuen Stadtrat für Stadtentwicklung, Henry Chabert, die Rückgewinnung des öffentlichen Raumes.

Michel Noir war nicht nur von 1989 bis 1995 Bürgermeister der Ville de Lyon, einem relativ kleinen Kern innerhalb der Agglomeration Lyon, sondern er wurde auch zum Präsidenten der Communauté urbaine de Lyon (COURLY) gewählt, dem 1966 per Beschluss der französischen Nationalversammlung begründeten Zusammenschluss der 55 Kommunen innerhalb der Stadtregion Lyon – die COURLY nennt sich daher auch »Grand Lyon«. Die Vorrangstellung der Ville de Lyon innerhalb Grand Lyons wurde bereits Ende der 1960er Jahre mit der Institutionalisierung der COURLY begründet, jetzt unterstützte sie die Umsetzung der Strategie des öffentlichen Raumes. Die COURLY finanzierte die Umsetzung der Strategie mit, sie trug ungefähr die Hälfte der Kosten für die Umgestaltung der Plätze in der Innenstadt.

Die Konzentration und Ausrichtung von COURLY auf die Entwicklung der Lyoner Innenstadt wurde durch ein intensives Beziehungsgeflecht der beteiligten Akteure vorangetrieben. Neben Michel Noir und Henry Chabert war Serge Guinchard die dritte entscheidende Figur auf der politischen Ebene. An ihn delegierte Michel Noir die Verantwortung für die Finanzen der Stadt Lyon. Zugleich war Serge Guinchard seit 1989 der Geschäftsführer der Gesellschaft Lyon Parc Auto (LPA). Die enge personelle Verbindung zwischen den führenden Politikern der Stadt Lyon und der Gesellschaft LPA förderte die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und LPA zur abgestimmten Umsetzung der Strategie.

LPA wurde 1969 als öffentlich-private Gesellschaft von der Stadt Lyon mit einem Kapital von 100 000 Francs (Euro 15 245) gegründet. Zweck der Gesellschaft ist das Management des ruhenden Verkehrs in Lyon. 1990 wurde die Gesellschaft LPA von der Stadt Lyon und Grand Lyon mit dem Bau von 6500 Parkplätzen bis 1995 beauftragt (Maubant, 1995: 13). Die hohen Investitionen, die für den Bau der neuen mehrgeschossigen Tiefgaragen benötigt wurden, konnten nur durch Beteiligung der LPA aufgebracht werden.

LPA betreibt mehr als 30 000 Parkplätze, 14 000 davon in Garagen, 16 000 auf den Straßen, für die LPA die Parkgebühren einnimmt. Ziel der Gesellschaftsgründung war, dass die Parkplatznutzer und nicht alle Steuerzahler

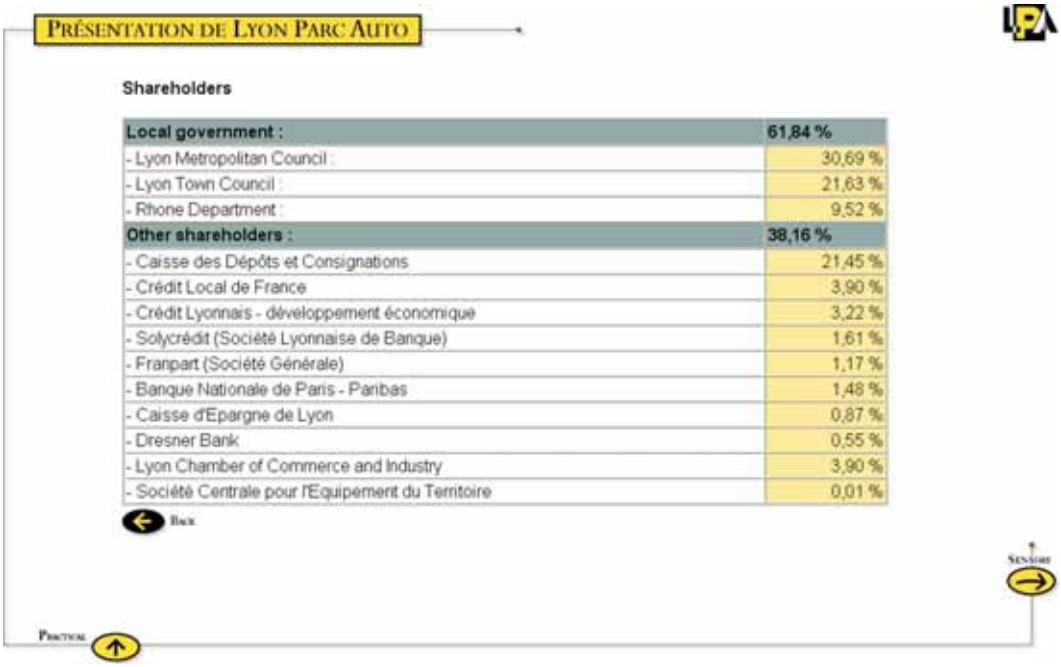
die Parkplätze finanzieren. Im Jahr 2000 erwirtschaftete LPA 200 Mio. Francs (Euro 30,5 Mio.). Lyon Parc Auto agiert über die Kommune hinaus in der Region Rhône (Maubant, 1995: 13).

## Finanzierung der Strategie

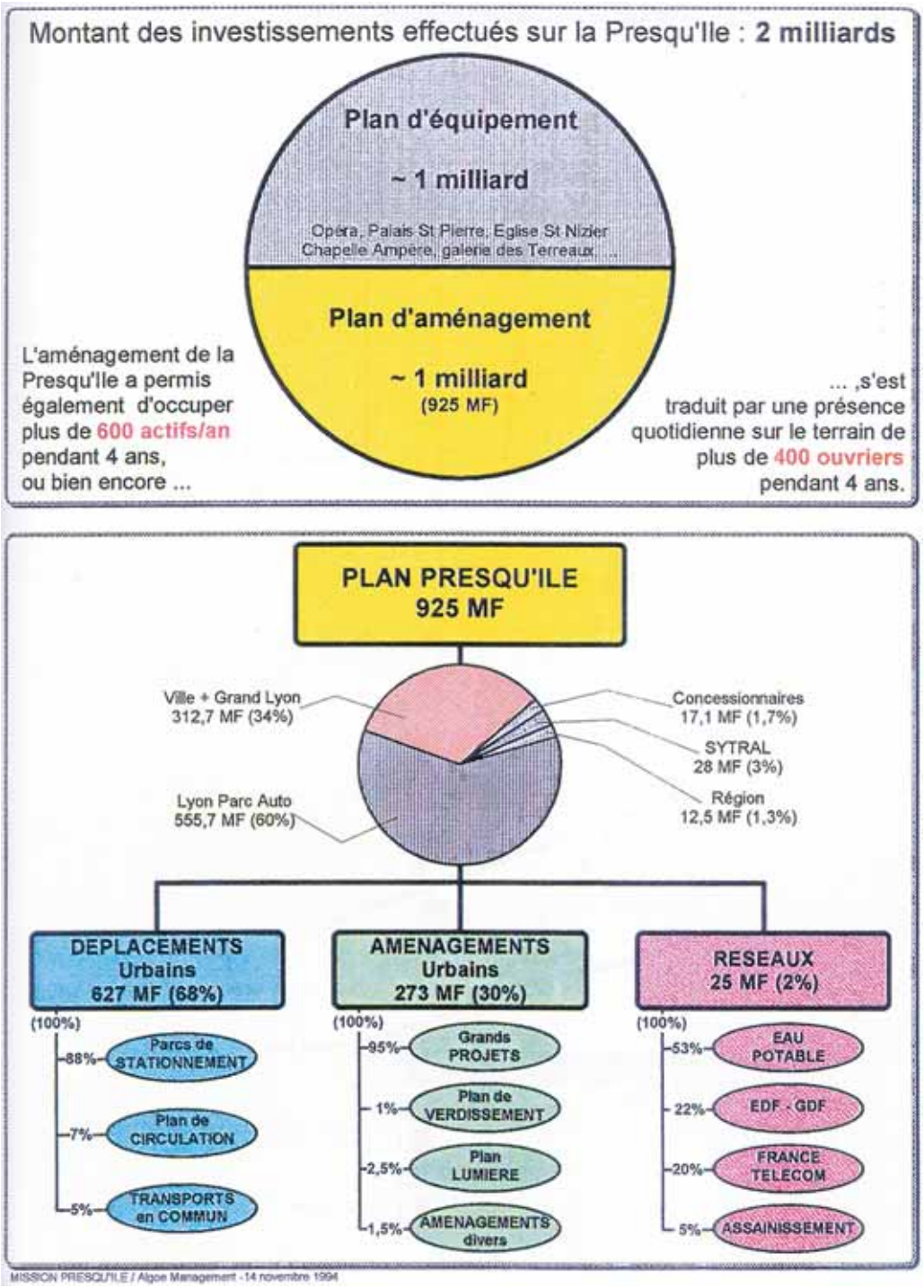
Die Umsetzung des *Plan Presqu'île* kostete 925 Mio. Francs (Euro 141 Mio.). Hinzu kamen ca. 1 Mrd. Francs (Euro 152 Mio.) für die Sanierung und den Umbau öffentlicher Gebäude auf der Presqu'île, wie der Oper, des Palais St. Pierre, der Galerie des Terreaux, der Eglise St. Nizier. Auf der Presqu'île wurden also insgesamt ca. 2 Mrd. Francs (Euro 304 Mio.) investiert (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 16).

Den größten Anteil an den im Rahmen des *Plan Presqu'île* investierten 925 Mio. Francs (Euro 141 Mio.) steuerte die Gesellschaft LPA mit 555,7 Mio. Francs (Euro 84,7 Mio.) bei. Damit wurde der Bau der Tiefgaragen finanziert, die die größten Kosten bei der Umgestaltung der Presqu'île verursachten (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 16). LPA brachte diese Investitionen zum großen Teil über Eigenkapital auf. Der Rest wurde durch Kredite der als Gesellschafter von LPA beteiligten Banken und durch Kredite der Europäischen Investmentbank finanziert. (Maubant, 1995: 13). Zudem wurde 1994 das Gesellschaftskapital auf 41 Mio. FF (Euro 6,3 Mio.) erhöht (Maubant, 1995: 13).

Die Ville de Lyon und Grand Lyon bzw. COURLY trugen 312,7 Mio. Francs (Euro 48 Mio.) zum *Plan Presqu'île* bei (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 16). Im Wesentlichen handelte es sich dabei um die Umgestaltung der Plätze. Die Mittel wurden durch eine Umschichtung von Geldern im Haushalt der Stadt und der COURLY aufgebracht (Roux-Moschetto, 2001). Der Zentralstaat unterstützt die *Communautés urbaines* jährlich mit Euro 72,– pro Einwohner, wie jährlich auch die 1999 (»Chévènements Gesetz«) mit dem Ziel, die Fragmentierung der vielen Behörden zu vermindern, geschaffenen Gruppierungen kleinerer Gemeinden: *Les communautés d'agglomération* mit Euro 38,–. *Les communautés de Communes* erhalten jährlich eine Förderung von Euro 27,– (Carrière, 2002).




*38 Teilhaber von Lyon Parc Auto*




*39 Finanzierung und Kostenverteilung der Umgestaltung der Presqu'île*

Mit 28 Mio. Francs (Euro 4 Mio.) beteiligte sich das *Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise« (SYTRAL)* an der Finanzierung des Plan Presqu'île (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 16). Der Verband SYTRAL organisiert und betreibt den öffentlichen Personennahverkehr in der Region Lyon. Die Umgestaltung der Presqu'île umfasste, wie beschrieben, auch die Neuorganisation des ÖPNV auf der Halbinsel.

## Gestaltungsaufgabe: Tiefgaragen

Seit Anfang der 1990er Jahre betreibt LPA die von ihr verwalteten Parkplätze und Garagen mit der Philosophie, dass Autofahrer sich nicht nur funktional orientieren, sondern dass sie »Kunden mit Ansprüchen« sind (Maubant, 1995: 14). Der Bau der Parkplätze in Tiefgaragen wird

*40 Place des Célestins: Empfangsbereich der Tiefgarage unter dem Platz*

daher von LPA auch als qualitative Herausforderung verstanden. So, wie durch die Umgestaltung der Straßen und Plätze neue städtebauliche und ästhetische Qualitäten gewonnen werden sollten, wurden auch die Tiefgaragen als ein »öffentlicher«, zu gestaltender Raum aufgefasst. Der Bau der Tiefgaragen unter den Plätzen und die Gestaltung der Plätze wurden als eine zusammenhängende und sich ergänzende qualitative Aufgabe begriffen. Am

*41 Place des Terreaux: Verbindungsgang zur Tiefgarage unter dem Platz*

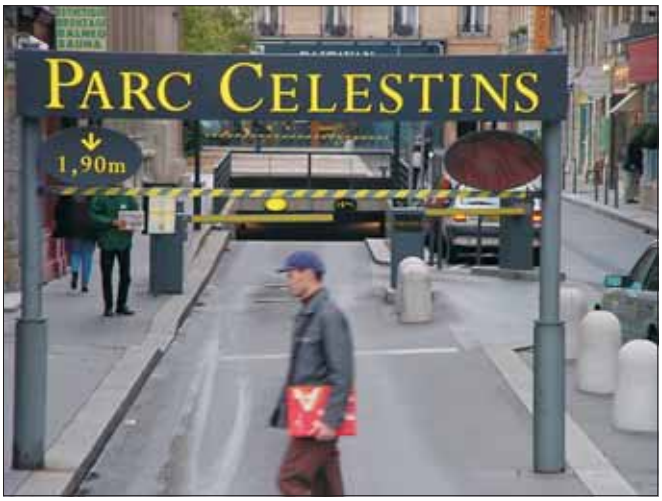
*42 Place des Terreaux: Kassenautomaten in der Tiefgarage*

*43 Place des Célestins: Fahrradabstellplatz in der Tiefgarage*

*45 Place des Célestins: Blick in den Überwachungsraum der Tiefgarage*

konsequentesten wurde dies beim Place des Célestins verwirklicht.

Die Umsetzung der neuen Philosophie vom Sein des Autofahrers beginnt bereits in der Firma. Die Mitarbeiter von LPA werden in kulturellen und technischen Fragen geschult, die Firma Art/Entreprise und das Nouveau Musée Institute organisieren dafür Seminare zu Themen der Kunstgeschichte, des Design und der Architektur (Maubant, 1995: 14).




*44 Place des Célestins: Beschriftung der Zufahrt zur Tiefgarage*

Bei allen neuen Tiefgaragen werden Gestaltungsprinzipien angewandt, die den unterirdischen Raum zu einem angenehmen, hellen und sicheren Ort für den Besucher machen sollen. Im Vergleich zu normalen Tiefgaragen ist die Beleuchtung dreifach verstärkt. Helle Farben tragen ebenfalls dazu bei. Möglichst wenige Stützen sollen den Raum übersichtlicher wirken lassen, die Türen zu Fahrstühlen und Treppen sind verglast. In den Eingangsbereichen der Tiefgaragen befinden sich Kontrollräume, in denen Mitarbeiter über Monitore die Tiefgaragen überwachen. Der Gestaltung der Eingangssituationen für Fußgänger und den Kassenzonen wird große Aufmerksamkeit gewidmet.

Der Künstler Yan D. Pennor's hat ein neues Design für eine einheitliche Beschilderung als wieder erkennbares Logo für alle Tiefgaragen entworfen: gelbe Schrift auf schwarzem Grund – diese Typographie findet sich als Wegweiser auch auf den Internetseiten von LPA (www.lyon-parc-auto.com). In Fragen des Designs und der künstlerischen Ausgestaltung der Räume wurden die Firmen Art/Entreprise und Art public contemporain zur Beratung hinzugezogen.

## Politik, Verwaltung und die Öffentlichkeit

Politisch entschieden wurde über jedes Projekt, das durchgeführt werden sollte, in einer *Groupe de direction*, die sich aus Abgeordneten unter Vorsitz des Bürgermeisters der Ville de Lyon/des Präsidenten der COURLY zusammensetzt (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 10).

Parallel dazu wurde ein Steuerungskomitee (*Comité de pilotage*) gegründet, das ebenfalls unter dem Vorsitz des Bürgermeisters arbeitete und in dem Abgeordnete sowie Repräsentanten von ca. 60 Assoziationen (Verbände, Vereinigungen, wie z. B. Einzelhändlerzusammenschlüsse etc.) zusammenkommen. Das Steuerungskomitee trifft sich an zwei Terminen im Jahr und diskutiert die generellen Prinzipien und die politischen Ziele für die Entwicklungen des Zentrums auf der Presqu'île (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 11).

Um die zügige Durchführung des Plan Presqu'île zu gewährleisten, wurde für die Dauer des Projekts – im Fall *Plan Presqu'île* sechs Jahre (1989–1995) – eine neue Organisationsstruktur geschaffen, die *Mission Presqu'île* als gemeinsame Projektgruppe der Ville de Lyon und der COURLY. Sie war dem Bürgermeister der Ville de Lyon und dem Präsidenten der COURLY gegenüber verpflichtet. Sie integrierte alle sektoralen Belange, die mit der Umgestaltung der Presqu'île zu tun hatten und war für die Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich. Koordinierende Tätigkeiten, die früher bei ähnlichen Projekten vom technischen Personal in den verschiedenen Stadtverwaltungen unter zeitaufwändiger Koordinationsarbeit wahrgenommen wurden, legte man in die Hand von drei bis vier Personen, die relativ unabhängig von Verwaltungsregelungen wirken konnten. Für jedes Umgestaltungsprojekt wurde ein verantwortlicher Projektleiter ausgewählt.

Ville de Lyon und COURLY teilten sich die Personalkosten, bestimmten die Zuständigkeiten und wiesen der *Mission Presqu'île* unbürokratisch das Budget zu. Die Vereinigung der beiden beteiligten Körperschaften Kommune und COURLY, die klare räumliche Zuordnung der *Mission Presqu'île* und deren direkte Anbindung an den Bürgermeister der Stadt und Präsidenten der Communauté in Personalunion werden (neben der Schlagkraft einer kleinen Gruppe) als Gründe für das gute Funktionieren dieser Struktur gesehen. Die Organisationsstruktur einer *Mission* wurde und wird bei weiteren Projekten eingesetzt und bewährt sich. Eine Stelle in der Verwaltung kümmert sich um die Folgebetreuung der umgestalteten Stadträume und ist auch für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig. (Ville de Lyon; Grand Lyon o. J.: 9; Roux-Moschetto, 2001).

Die Projekte zur Umgestaltung der Plätze auf der Presqu'île wurden grundsätzlich über Wettbewerbe mit in begrenzter Zahl geladenen Teilnehmern entschieden. Es wurde der Versuch gemacht, gesellschaftliche Gruppen in die Auswahl der Entwürfe einzubeziehen. So waren z. B. beim Wettbewerb für die Gestaltung der Rue de la République Vertreter von zwei Verbänden in der Auswahljury für die eingereichten Architektenentwürfe vertreten. Während der Laufzeit des Projekts fanden Versammlungen mit dem Architekten statt (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 12). Bei dem Wettbewerb für den Place des Terreaux wurden die Wettbewerbsentwürfe vor der Jury-Entscheidung öffentlich ausgestellt und die Bürger um ihre Meinung befragt. Die Befragten bevorzugten allerdings ein anderes Projekt als das von der Jury dann ausgewählte. Durchsetzen konnten sich Bürger mit ihren Interessen später dann bei einem Gestaltungsdetail auf dem Place de la République. Auf die Kritik an der zu kargen Bepflanzung des Platzes wurde mit der Aufstellung von Blumenkübeln reagiert (Roux-Moschetto, 2001). Auch am Place de la Bourse wurde mit drei zusätzlich installierten Standleuchten auf den Wunsch der Anlieger nach mehr Licht eingegangen.

Zu prinzipiellen Entscheidungen werden die Bürger gehört. So wurde z. B. im März 1990 eine Information der Bürger über den *Plan Presqu'île* und die Alternativen zur Regelung des Verkehrs durchgeführt. Dies geschah durch Info-Broschüren, eine öffentliche Ausstellung mit Fragebögen sowie auf Versammlungen mit den Verbänden. Nach dieser Information und Anhörung der Bürger erfolgte die politische Entscheidung über den *Plan de circulation* (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 12).

Schließlich wurden im Rahmen der einzelnen Projekte vor allem die geschäftlichorientierten Anrainer beteiligt. Die »Philosophie« über die Beziehung zu den Nutzern lautet: Die späteren Nutzer sollen in die gesamte Realisierungsphase jedes Projekts integriert werden.

Damit eine realisierte Maßnahme wirklich angenommen wird, ist es notwendig, dass die Nutzer das Projekt verstehen, es akzeptieren und es sich zu Eigen machen. Vor dem Baubeginn fand mit jedem Einzelhändler bzw. Geschäftsmann ein individuelles Treffen statt, während der Bauzeit waren es monatliche Treffen. Auch wurden Veränderungen von Projekten aufgrund von Forderungen der Anwohner ermöglicht, allerdings wurde von Seiten der Verwaltung und der Politik darauf geachtet, »dass die Gesamtlogik eines Projekts dabei nicht verloren ging« (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 11 f.).

Die Beteiligung der Öffentlichkeit stellt sich also insgesamt als eine engagiert und aufwändig durchgeführte Informations- und Dialogpolitik dar. Die Bürger, Anwohner und Gewerbetreibenden erhielten die Möglichkeit, ihre Meinung beizusteuern, und es wurde die Chance eröffnet, die Platzentwürfe mit zu beurteilen. Allerdings ging die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit letztlich über eine Anhörung noch nicht hinaus. Die Entscheidungen wurden auf der politischen Ebene getroffen und verantwortet. Dabei war insbesondere das beschriebene persönliche Netzwerk im politischen Raum von entscheidender Bedeutung für die konsequente Umsetzung der Strategie.

# Lyon – Neue Plätze auf der Presqu'île

Im Zuge der Politik der Neugestaltung der öffentlichen Räume wurden auf der Presqu'île die folgenden historischen Stadträume umgestaltet: der Nord-Süd verlaufende zentrale Straßenzug Rue de la République – in Lyon kurz Rue de la Ré genannt – im Norden die Plätze Place des Terreaux und Place Louis Pradel, in den mittleren Teilbereichen Place de la Bourse und Place de la République, im Süden Place des Célestins und Place Antonin Poncet. Die Umgestaltungen folgten dem abgestimmten Gesamtkonzept *Plan Presqu'île*, wobei der Zusammenhang mit der Lösung der Stellplatzfragen für den ruhenden Verkehr, die Abstimmung mit den Anliegern, insbesondere mit dem Einzelhandel, sowie die Bezugnahme auf Funktionen in den benachbarten Quartieren Planungsbedingungen waren. Unter allen Plätzen, die äußerst sorgfältig bis in ihre Einzelheiten konzipiert und realisiert wurden, finden sich heute große Tiefgaragen, was beim Gang über die Plätze unter freiem Himmel nicht sofort erkennbar ist. Jeder Platz zeigt trotz des einheitlichen Gestaltungsrahmens seine Eigenart, stellt einen bestimmten Platztyp dar und ist ein bestimmter »Strategiebaustein« für die übergeordneten Ziele aller Maßnahmen.

- Die Rue de la République wurde aufgewertete zentrale Einkaufsstraße und Flaniermeile im Sinne einer »Rückgrat-Straße« für die Presqu'île.
- Der Place des Terreaux wurde zur zentralen öffentlichen Platzanlage als repräsentativer Imageträger der Neugestaltung der Plätze Lyons.
- Der Place de la Bourse wurde öffentlicher Rückzugsraum und Ruhepol in der inneren Stadt, mit Schmuck- und Repräsentationsfunktionen für die Börse.
- Der Place de la République wurde attraktiver Mittelpunkt und Verteiler für die Flaniermeile Rue de la Ré.
- Der Place des Célestins wurde ebenfalls Rückzugsraum und intimer Ruhepol in der inneren Stadt mit Schmuck- und Repräsentationsfunktionen für das Theater Les Célestins.
- Der Place Louis Pradel und der angrenzende Place Tolozan wurden attraktiver Eingangs- und Übergangsraum an der Rhône, zur 1992 nach den Plänen des Architekten Jean Nouvel umgebauten eindrucksvollen neuen Oper, zum Rathaus und zu den *Traboules*.
- Der Place Antonine Poncet wurde weiträumiger repräsentativer Aufenthalts- und Erholungsraum, der wie ein Vorraum zur steinernen Stadt zwischen Place Bellecour und der Rhône vermittelt.
- Der Place Sathonay wurde als historischer »archetypischer« französischer Platz mit Denkmal erneuert.
- Die Uferanlage Quai de la Pêcherie wurde als Empfangsraum an der Saône gestaltet.

Alle Plätze haben bis heute ihre Eigenart beibehalten und werden offensichtlich wie geplant genutzt. Die Menschen fühlen sich offenbar sicher, was vielleicht auch eine Folge der Videoüberwachung ist. Auf dem Place de la République wird mit kleinen Schildern darauf hingewiesen: *Ville de Lyon, Espace Public sous Vidéosurveillance, Décret No 96–926 du 17. Octobre 1996*. Allerdings berichtet man auch von zurückhaltenden Kontrollen der Plätze und von Platzverweisen. »Bestimmte« Menschen würden von den Plätzen verdrängt, was in Verbindung mit steigenden sozialen Problemen im Stadtteil La Croix-Rousse gebracht wird.

Nach Beendigung der Arbeit der Mission Presqu'île wurde die Pflege der Plätze von den einzelnen Verwaltungen Lyons im Rahmen ihrer üblichen lokalen und sektoralen Zuständigkeiten übernommen und betrieben. Der Pflegezustand der einzelnen Stadträume, Straßen, Plätze und ihre Ausstattungen, die intensiver Nutzung unterliegen, war im Herbst 2002 unterschiedlich. Vandalismusschäden sind nicht zu beobachten, eher Schäden als Folgen von Abnutzung und Belastung, wohl auch wegen fehlender permanenter Pflege und sofortiger Reparaturen.

Im trüben Wasser des Bassins auf dem Place de la République schwamm Müll. Die auf dem Beckenboden durchgezogenen dunkelgrauen Granitstreifen waren kaum wahrnehmbar. Problematisch waren die vielen grauen

*46 Stadtzentrum von Lyon: Aktueller Stadtplan für Touristen*

Klebeflecken auf dem grauen Granit der Platzoberfläche, festgetretenes Kaugummi, das das Pflaster unsauber erscheinen lässt – ein Problem, das in Lyon bereits öffentlich diskutiert wurde.

Der Place de la Bourse, ein kleines Refugium für Natur in der Stadt, wird von den Menschen gern genutzt. Offensichtlich sind auch die Vögel für neue Aufenthaltsorte in der Stadt dankbar, was nicht nur in den Abendstunden unter den »Schlafbäumen« zu erheblichen Verschmutzungen auf den Gehwegen führt.

Der Place des Célestins wirkte dagegen gepflegt und wies im Jahr 2002 keine sichtbaren Schäden auf. Im Herbst 2002 waren die in den Wasserbecken eingelassenen Lichtstrahler demontiert, um erneuert zu werden. Der gute Pflegezustand dieses intim, wie für die Bewohner des Quartiers eingerichtet wirkenden Platzes hat noch einen anderen Grund. 1992 war ein Verein von 32 Kaufleuten am Platz mit dem Ziel gegründet worden, sich für die Entwicklung des Platzes und seine Pflege einzusetzen (Le Progrés vom 08. 03. 1995).

*47 Schäden auf dem Place des Terreaux und auf dem Place de la République*

Schwerer sind im Herbst 2002 die auf dem Place des Terreaux offensichtlich infolge der unterschätzten sehr hohen Belastung durch Bus- und Kraftfahrzeugverkehr verursachten Schäden. An vielen Stellen der Fahrbereiche sind Verwerfungen und Zerstörungen des Bodenbelags aufgrund des Einwirkens der Bremskräfte von Fahrzeugen zu beobachten. Reparaturen wurden teilweise und nur notdürftig ausgeführt. Im südwestlichen Kreuzungsbereich ersetzte man Plattenbeläge aus Granit durch Asphalt. Die farblichen Unterschiede des Steinmaterials wurden nun durch Farbanstrich erreicht. Zugunsten der mittleren Aufenthaltsflächen sind die Fahrgassen auf dem Platz und deren Kurvenradien extrem eng gehalten. Das führte unvermeidlich zu Beschädigungen der markierenden Poller und Geländer. Reparaturen lassen erkennbar auf sich warten. Die innere Platzfläche mit ihren Wasserspielen ist intakt. Nur einige der markanten Sitzwürfel sind zerstört oder es lösen sich Granit-Bauteile. Der Ersatz bzw. die Reparatur der Beschädigungen dieser Gestaltungselemente aus kostbarem Naturstein scheint ein Problem zu sein. Noch sind aber all diese Schäden erst »auf den zweiten Blick« auffallend. Im Gegensatz zu den Plätzen unter freiem Himmel sind dagegen alle von Lyon Parc Auto betriebenen Garagenanlagen in einwandfreiem Zustand und ohne erkennbaren Makel. Sie zeigen, wohl dank guter Pflege, so gut wie keine Abnutzungsspuren.

Die genannten Plätze werden, mit Ausnahme der zwei Plätze Place Louis Pradel und Place Antonin Poncet, im Folgenden vorgestellt. Auf die Darstellung des Place Sathonay, der in seiner historisch überkommenen Art renoviert und erneuert wurde, wird hier ebenso verzichtet wie auf die Beschreibung des neuen Quai de la Pêcherie,

der unabhängig vom Plan Presqu'île vom Amt für Flusswirtschaft umgestaltet wurde. Auch wird auf verschiedene weitere flankierende Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Raumes in anderen Straßen und Plätzen des Zentrums nicht weiter eingegangen.

Hinzu kommt ein weiterer Platz, der als Beispiel für die Fortführung der Neugestaltungsstrategie in den der Presqu'île benachbarten Wohnquartieren dienen möge. Es handelt sich um den Place Colbert. Durch seine Lage im La Croix-Rousse, oberhalb des Place des Terreaux und der Rhône, im Geltungsbereich des ausgewiesenen UNESCO-Weltkulturerbes kann er als nördlichster Teilbereich der Presqu'île gelten. Als Beispiel für Maßnahmen der gestalterischen Aufwertung von Stadträumen in der gesamten Stadt sollen zwei im Jahre 2001 fertig gestellte Anlagen dienen: der östlich des Bahnhofs La Part-Dieu, im dritten Arrondissement gelegene Quartiersplatz Place Sainte-Anne und – auch als Beispiel für die Bandbreite der im Rahmen der Strategie durchgeführten Maßnahmen – ein kleiner Platz, ein *jardin de poche*, gelegen im sechsten Arrondissement, nördlich des Bahnhofs La Part-Dieu, an der Rue Montgolfier, Ecke Rue Félix Jacquier.

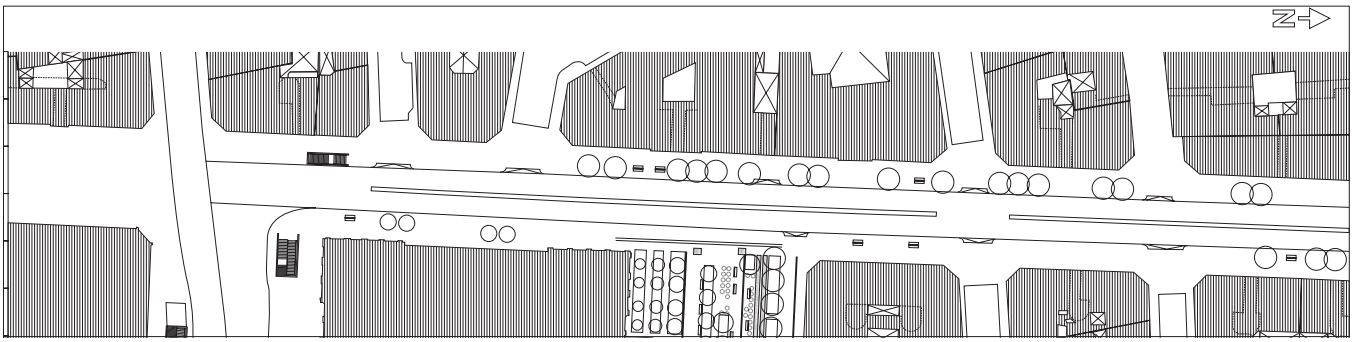
## Rue de la République

Die 1,2 km lange Rue de la République, die Rue de la Ré, verbindet – von Norden nach Süden gesehen – fünf Plätze: den Place de la Comédie, der räumlich mit dem Place Louis Pradel verbunden ist, die Plätze Place de la Bourse, Place des Cordeliers, Place de la République sowie den Place de Bellecour. Sie ist damit die zentrale Verbindungsachse zwischen dem Rathaus (*Hôtel de Ville*) am Place de la Comédie im Norden und dem weiträumigen Place de Bellecour im Süden.

Als einziges *Grand Projet* des Zweiten Kaiserreichs in der Provinz (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 37) wurde dieser als Rue Impériale am Ende des 19. Jahrhunderts angelegte Boulevard durch die dicht bebaute Presqu'île gebrochen. Bedingt durch die Krümmung der Halbinsel zwischen Saône und Rhône wurde ihr Verlauf an zwei geraden, zueinander leicht verdrehten Achsen ausgerichtet. Im Schnittpunkt der beiden weitet sich der Straßenraum zum heutigen Place de la République. Die Richtungsänderung des Boulevards wird durch diesen »Drehpunkt« im Stadtgrundriss auf einfache Weise überspielt.

Die Straße und der Platz de la République sind von einer ca. fünf- bis sechsgeschossigen geschlossenen Blockrandbebauung gefasst. Weitgehend gleiche Traufhöhen formen die Straße zu einem einheitlichen Raumtyp. Mit der Breite von 22 m zwischen den Hausfassaden und Platanenreihen auf beiden Seiten unterscheidet sich das Profil der Rue de la Ré auffällig von den ansonsten engen, steinernen Gassen auf der Presqu'île.

Schon der Bau der Metrolinie von 1972–1975 bot Gelegenheit, die Nutzung der Straße zu überdenken.



*48 Nördlicher Teilabschnitt der Rue de la République (Kommunaltrasse), o. M., im Süden: Place des Cordeliers; in der Mitte, auf der östlichen Straßenseite: Place de la Bourse*

Ergebnis war die Einrichtung einer reinen Fußgängerzone vom Place des Cordeliers bis zum Place Le Viste, wie der Bereich direkt an der Einmündung zum Place Bellecour benannt ist. Der äußere östliche Bereich des Place de la République blieb aus Gründen der Verkehrslenkung auf der Presqu'île weiterhin für Autos nutzbar.

Planerisches Ziel der Umgestaltung war, die Rue de la Ré innerhalb des Ensembles der öffentlichen Räume zu einem lang gestreckten »Empfangsraum« für alle Nutzergruppen der Innenstadt zu entwickeln. Derart für jeden zugänglich wird die Rue de la Ré von den Planern als »Verteilerraum« ohne exklusiven Besitzanspruch einzelner Nutzergruppen gesehen. Diese Verteilfunktion im Sinne eines »Rückgrats« auch für den Einzelhandel sollte durch die Neugestaltung gezielt verstärkt werden, um so die Attraktivität der gesamten Presqu'île als Handelsstandort zu fördern.

| **Rue und Place de la République** | |
|---|---|
| Daten zu Straße und Platz | |
| Bauherr: | Communauté urbaine espace public |
| Architekt: | Alain Safarti |
| Größe: | 29.600 qm |
| Kosten | |
| Cout d'objectif: | 65 Mio. Francs (10 Mio. EUR)<br>• Ville de Lyon: 19,5 Mio. Francs (2,98 Mio. EUR)<br>• Communauté urbaine: 33,05 Mio. Francs (5,04 Mio. EUR)<br>• Region Rhone-Alpes: 12,45 Mio. Francs (1,9 Mio. EUR) |
| Cout d'opération: | 82 Mio. Francs (12,5 Mio. EUR) |
| Planung: | 1991 Wettbewerb, 4 Wettbewerbsbeiträge, prämierter Entwurf Alain Safarti AREA |
| Entwurf: | Cabinet AREA – Alain Safarti |
| Beleuchtung: | CIEL |
| Bureau d'étude: | Cabinet B.R.E.A. |
| Ausführung in mehreren Tranchen: | • Place le Viste – Place de la République/8/1993–5/1994<br>• Place de la République 6/1993–3/1994<br>• Place des Cordeliers – Place de la Comédie 10/1993–8/1994<br>• Place des Cordeliers – Place de la République 3/1995–8/1995 |
| Einweihung Platz und Südteil: | 12. Juli 1994 |
| Eröffnung Nordteil: | 4. Oktober 1994 |
| Beginn der Arbeiten Mittelteil: | März 1995, voraussichtliche Dauer 6 Monate |
| Fertigstellung Mittelteil: | 28. August 1995 (aus: le Grand Lyon) |
| Angaben aus: | Ville de Lyon, Grand Lyon o. J. |
| **République Parc** | |
| Daten zur Tiefgarage | |
| Größe: | 861 Parkplätze auf 7 Niveaus, 20.000 qm |
| Kosten: | 125 Mio. Francs (19,06 Mio. EUR) |
| Bauherr und Finanzierung: | Lyon Parc Auto |
| Architekt: | Pierre Vurpas |
| Architecture intérieure: | Jean-Michel Wilmotte |
| Signalétique: | Yan D. Pennor's |
| Artiste: | François Morellet |
| Coordination design et singnalétique: | Art/Entreprise |
| Assistance artistique: | Art Public Contemporain |
| Ausführung: | Inbetriebnahme 5. April 1993 |
| Angaben aus: | Maubant 1995 |

*49 Datenübersicht zur Rue de la République, zum Place de la République und zur Tiefgarage unter dem Place de la République*

Angedacht war, über eine einheitliche urbane Neugestaltung eine übergreifende Logik zu erzeugen und zu vermitteln, die über differenzierte Raumsequenzen im Straßenverlauf dennoch unterschiedliche Nutzungsbereiche ermöglicht und durch Gestaltung signalisiert (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 37 f.; Ville de Lyon, 1994).

Als Folge dieser Aufwertung wurde von der Stadt eine ökonomische Revitalisierung der Rue de la Ré erwartet, weil potenzielle Kunden von den Einkaufzentren der Peripherie, wohl einschließlich La Part-Dieux, für die Innenstadt zurückgewonnen werden könnten (Réactions. La lettre, 1994: 2). Die Rue de la Ré ist traditionell die wichtigste Einkaufs- und Flanierstraße der Innenstadt mit im Jahr 1996 ca. 200 000 Fußgängern täglich (Lyon Figaro vom 13. 08. 1996). Der Handelsumsatz (non-food) betrug 1991 1,071 Mrd. Francs (Euro 1,63 Mio.) und damit 40 % des gesamten Umsatzes der Presqu'île (2,668 Mrd. Francs = Euro 4,07 Mio.) (Réactions. La lettre, 1994: 2). In den Erdgeschossen der Gebäude entlang der Straße befinden sich Läden und Restaurants. Viele Gebäude sind insgesamt

*50 Nördlicher Teilabschnitt der Rue de la République: Fahrdamm mit Mittelstreifen aus Granit*

als Kaufhäuser, Kino und Büros genutzt. Nach der Umgestaltung wurden Geschäfte renoviert, kehrten Geschäfte ins Zentrum zurück oder siedelten sich in der Einkaufsstraße neu an. So eröffnete das Möbelhaus Habitat ein Geschäft (Progrés vom 23. 09. 1994), das

*51 Nördlicher Teilabschnitt der Rue de la République: Bürgersteig mit Straßenmobiliar*

Bekleidungsgeschäft Zara International kam hinzu und Pathé entwickelte einen Kinokomplex. Paul Bocuse investierte 3,5 Mio. Francs in eine Brasserie (Lyon Figaro vom 22. 04. 1994). Diese positive Beurteilung wurde allerdings vor Neueröffnung des umgebauten Einkaufzentrums La Part-Dieu am Fern-Bahnhof Part-Dieu (Herbst 2001) abgegeben.

Nach der Neugestaltung der Rue de la Ré gliedert sie sich in vier Raumsequenzen, die deutlich nach Nutzung und Gestaltung zu unterscheiden sind:

1. Im Norden zwischen Place de la Comédie und Place des Cordeliers wurde eine »Kommunaltrasse« eingerichtet.

*52 Nördlicher Teilabschnitt der Rue de la République: Bürgersteig mit Bushaltestelle*

2. Zwischen Place des Cordeliers und Place de la République ist sie reine Fußgängerzone. In ihr befinden sich offene Straßencafés und kleinere Einzelhandelsgeschäfte.
3. Der Straßenraum der beiden nördlichen Abschnitte, Kommunaltrasse und Fußgängerzone, wird kaum wahrnehmbar auf den Place de la République geführt. Hier weitet sich der Straßenraum zu einem 140 m/55 m großen Platzraum.
4. Nach Südwesten verschwenkt, führt die Rue de la République an den östlichen Rand des Place Bellecour. In diesem Abschnitt ist die Straßenbreite

*53 Nördlicher Teilabschnitt der Rue de la République: Granitbelag des Bürgersteigs mit eingelassener Bodenleuchte und mit Baumscheiben*

gleich der in den beiden nördlichen Abschnitten, sie ist als reine Fußgängerzone gestaltet. Hier finden sich die größeren Warenhäuser, Fachmärkte und ein Kinozentrum.

Besondere Gestaltelemente und Einbauten im Straßenraum sind auf der gesamten Länge vom gleichen Typ und vermitteln den Charakter eines zusammenhängenden Straßenzuges. Hierzu gehören:

- die Materialien des Bodenbelags, hell- und dunkelgraue 15 cm/30 cm große, versetzt gepflasterte Granitplatten auf den Gehwegen, dunkelgrauer Asphalt im Bereich der Fahrstraßen,
- 15 cm hohe breite Bordsteine aus 60 cm/90 cm großen dunkelgrauen Granitblöcken,
- durchgehende Entwässerungsrinnen mit gestalteten gusseisernen, dunkelbronzefarbigen Abdeckrosten,
- Platanenreihen mit Baumeinfassungen aus Granit in der Farbe der Gehwege, teilweise als erhöhte Pflanzbeete angelegt, während sie auf Gehwegniveau durch Metallgitter geschützt werden,
- Doppelsitzbänke mit dunkelbronzefarbigem Eisengestell und klar lackierten hölzernen Sitzflächen und Lehnen,
- durchgehende Beleuchtung mit großen Hängelaternen aus der Zeit der Rue Impériale an den Hauswänden,

*54 Nördlicher Teilabschnitt der Rue de la République: Bordstein mit Auffahrtrampe und Entwässerungsrinne*

- in das Pflaster eingelassene Bodenstrahler, die in die Baumkronen leuchten und
- Überwachungskameras von wenig edlem Design.

Die nördlichste Raumsequenz zwischen Place de la Comédie und Place des Cordeliers wurde zu einer »Kommunaltrasse« umgebaut. Busse und Taxis können die Straße den ganzen Tag über nutzen, Liefer- und Individualverkehr ist auf die Zeit zwischen 18.00 Uhr bis 11.30 Uhr beschränkt (Lyon Figaro vom 05. 10. 1994).

*55 Nördlicher Teilabschnitt der Rue de la République: Fahrdamm aus Asphalt und Mittelstreifen aus Granit*

Dieser Straßenabschnitt entspricht in seinem Querschnitt weitgehend der ursprünglichen Gestaltung der Rue Impériale mit beidseitigem Trottoir und einem Fahrdamm in der Mitte.

Der dunkelgraue Asphaltfahrdamm wird hier durch eine auffällige Mittelmarkierung – ein durchgehender 80 cm breiter Streifen aus hellen, in die Fahrbahndecke eingelassenen 40 cm/80 cm großen Granitplatten – in zwei Richtungsfahrbahnen getrennt. An den Einmündungen querender Straßen ist die Mittelmarkierung unterbrochen, die Kreuzungsbereiche werden dadurch für den querenden Verkehr zusätzlich erkennbar. Die Axialität der Rue de la Ré wird durch diese Mittelmarkierung überdeutlich hervorgehoben. Parallel verlaufende Entwässerungsrinnen und breite Bordkanten aus Granit sowie die Platanenreihen und die Hausfassaden unterstreichen den neobarock-imperialen Charakter des gesamten Straßenraums bis hin zum Place de la Ré. Die weiteren Einzelheiten der

*56 Nördlicher Teilabschnitt der Rue de la République: Einmündung einer Seitenstraße mit Bürgersteigüberfahrt*

*57 Nördlicher Teilabschnitt der Rue de la République: Beleuchtung mit Bodenstrahlern und Wandleuchten*

Gestaltung unterstützen diese Wirkung. Alle Zufahrten zu Grundstücken, auch die Einmündungen von Straßen an Kreuzungen, sind sorgfältig als Gehwegüberfahrten ausgeführt. Funktion und Gestalt der Gehwege werden durch Zufahrten und kreuzende Straßen nicht unterbrochen, denn abgeschrägte Formsteine aus Granit mit eingearbeiteten Rundungen an den Seiten der Überfahrten führen hier auf das Niveau der Gehwege. Die Fußgänger haben so auf ganzer Länge der Kommunaltrasse im Bereich der Gehwege Vorrang vor dem fließenden motorisierten Verkehr. Infolge der funktionalen und ästhetischen Gestaltung, insbesondere des

Natursteinmaterials, wirkt die Rue de la Ré in dieser Raumsequenz edel und kostbar.

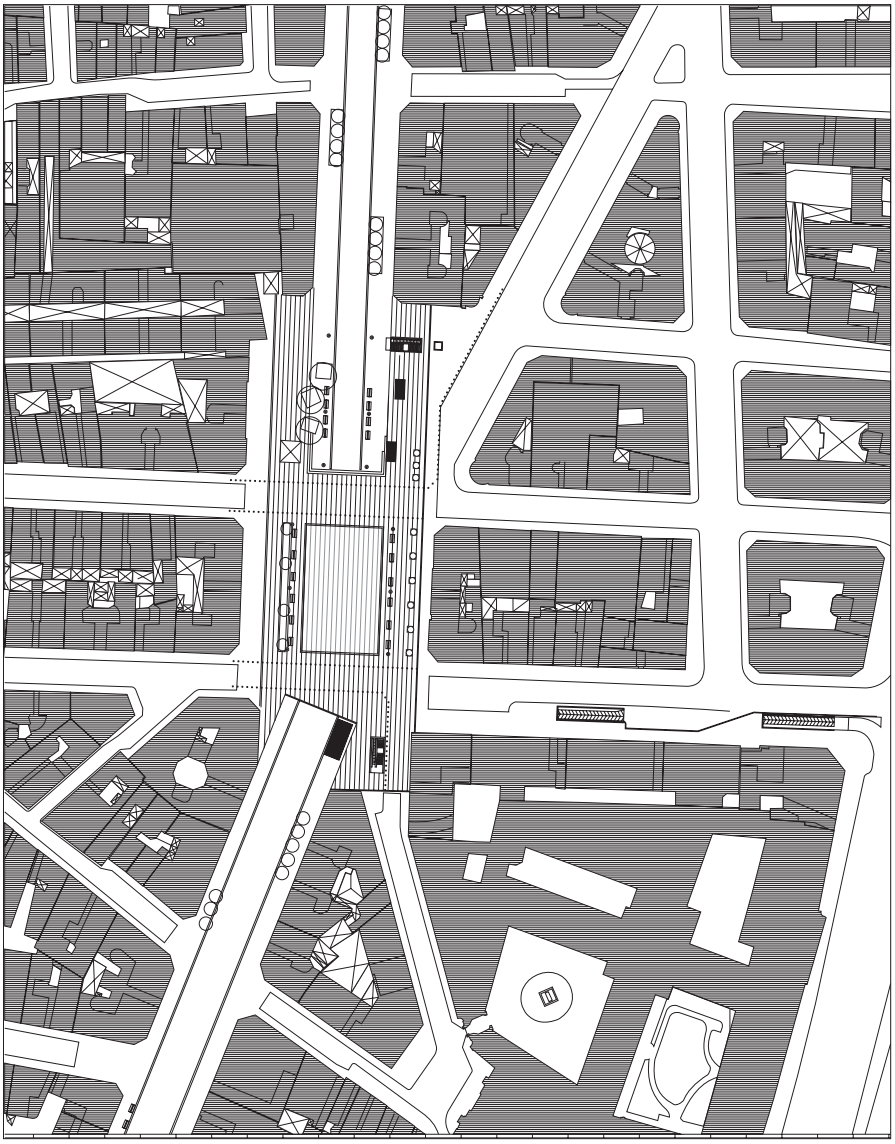
Ab dem Place des Cordeliers, dessen realer Außenraum der Bezeichnung Platz nicht gerecht wird, führt die Rue de la Ré als reine Fußgängerzone in Richtung Süden. Die gesamte Fläche zwischen den Hausfronten ist niveaugleich gepflastert. Form und Farbe – das Spiel mit den Tönen der grauen Granitplatten – entsprechen derjenigen auf den Gehwegen im nördlichen Abschnitt. In Reihe stehende alte Platanen, die durchgehenden Entwässerungsrinnen und der die Rinnen begleitende dunkelgraue Granit niveaugleicher »Bordsteine« gliedern den Straßenraum. Die älteren Bäume sind teilweise in neu angelegten größeren Pflanzbeeten integriert und durch jüngere Bäume ergänzt worden. Die Erdgeschosszonen sind in diesem Abschnitt mit offenen Straßencafés und einer Vielzahl kleinerer Einzelhandelsläden besetzt. Das breite Warenspektrum und die gastronomischen Angebote locken an. Tagsüber ist die Fußgängerzone sehr belebt. Viele Menschen nutzen offensichtlich diesen Bereich auch zum Durchqueren und Aufsuchen anderer Ziele in der Nordhälfte der Presqu'île.

Am Südende dieses Abschnitts geht die Rue de la Ré in den Place de la République über. Der mittlere Straßenbereich und die optisch dominierenden Elemente, Entwässerungsrinnen und begleitende dunkelgraue Granitstreifen, werden auf einer leicht ansteigenden Rampe über das Niveau des Platzes geführt und greifen so in die nördliche Platzhälfte hinein. Um drei Stufen erhöht hat man unbewusst den Platz fast zur Hälfte beschritten, ohne die Rue de la Ré verlassen zu haben. Der Blick über den Platz ist frei.

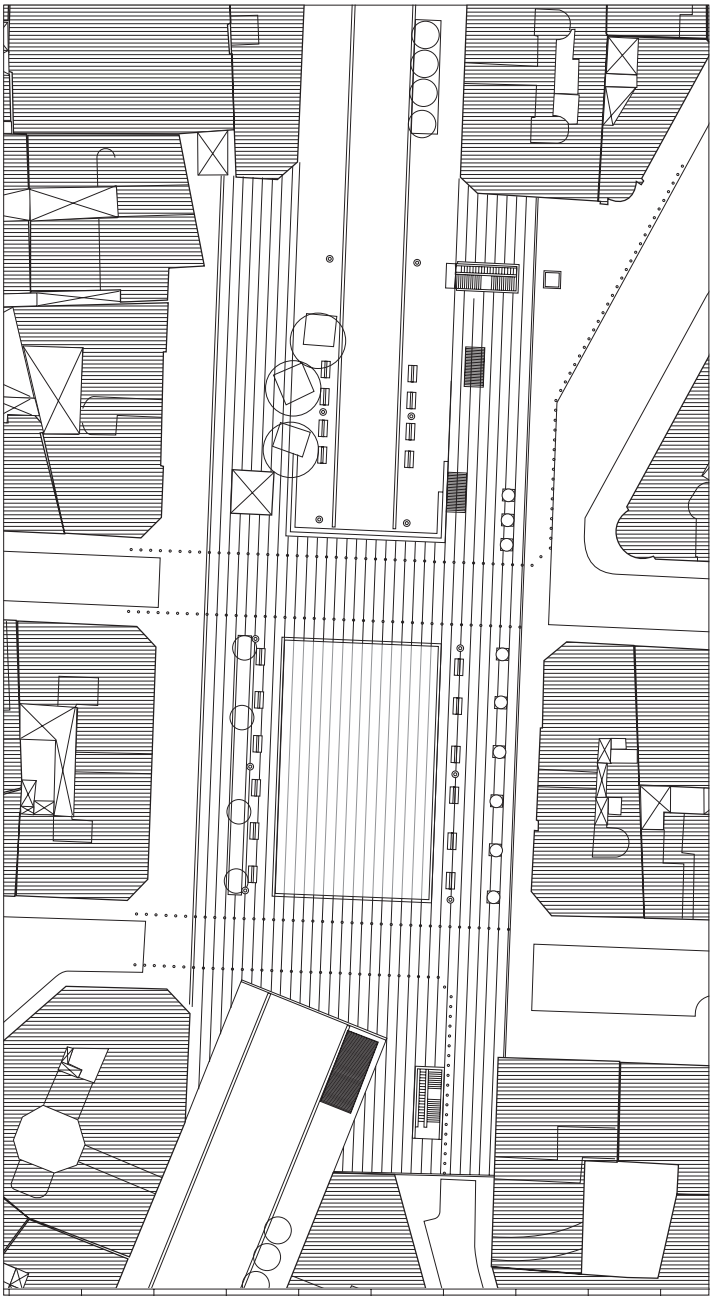
*58 Nördlicher Teilabschnitt der Rue de la République: Abdeckung der Entwässerungsrinne*

## Place de la République

Der Place de la République (Daten s. Abb. 49) ist im Stadtgrundriss der Presqu'île ein herausragender Knotenpunkt. Aus unterschiedlichen Richtungen überschneiden sich sechs Straßenachsen und entsprechende Blickachsen auf dem Platz. Durch die U-Bahn-Haltestelle und die große Tiefgarage wird der Platz für den Einzelhandel auf der Presqu'île zu einem zentralen »Einfallstor«. Von hier können alle Geschäftsbereiche der Halbinsel leicht zu Fuß erreicht werden. Als lang gestreckter Raum mit rechteckigem Grundriss vermittelt der



*59 Place de la République: Lageplan mit Umgebung, M 1:2000*



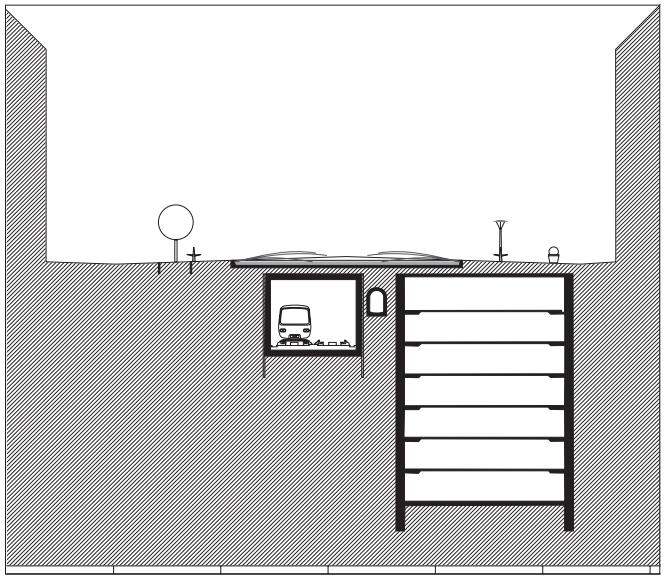
*60 Place de la République: Plan der Gestaltungsstruktur, M 1:1000*

Platz zwischen den unterschiedlichen Richtungen der Straßenachsen. Eine fünf- bis sechsgeschossige repräsentative Bebauung aus der Entstehungszeit umschließt die Platzfläche, prägt seinen Charakter mit und hält die Erinnerung an den historischen Ursprung des Platzraums wach.

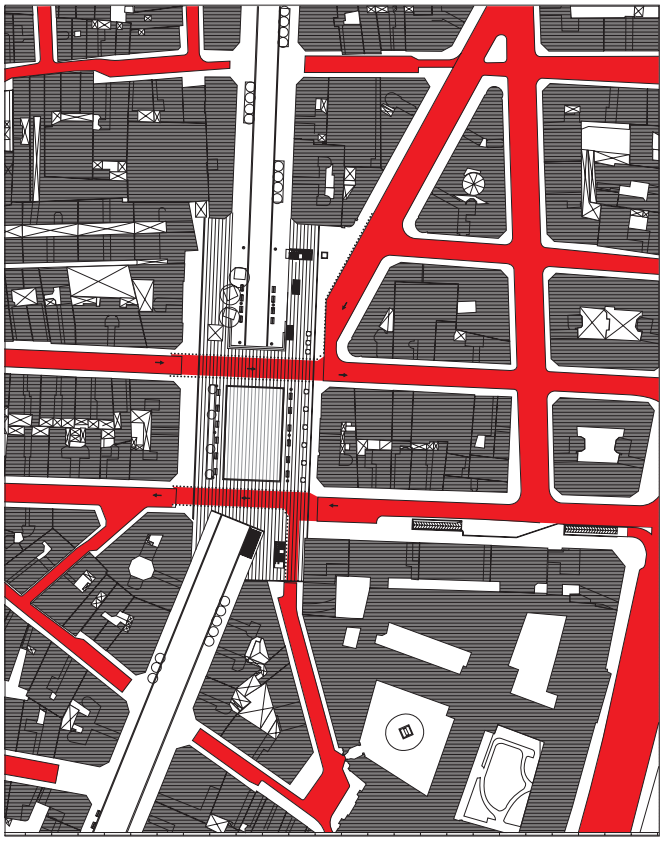
So einfach, wie die Gestalt des Platzes anmutet, so vielschichtig ist sie konzipiert. Durch die Neugestaltung ist der Platz in drei räumlich und funktional getrennte Flächen untergliedert. Deren Grenzen sind durch die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenachsen der Rue Jean de Tournes und der Rue Childebert deutlich markiert. Beide Straßen überqueren als Einbahnstraßen den Platz. Diese Furten für den Fahrverkehr sind an den angrenzenden Platzbereichen, die nur Fußgängern zur Verfügung stehen, durch Pollerreihen markiert. Die nördlichen und südlichen Teilflächen des Platzes werden von den durch entsprechende Bodengestaltung optisch in den Platz verlängerten Straßenabschnitten der Rue de la Ré geprägt. Die mittlere, zentrale Teilfläche mit ihrem in die Mitte des Platzes gelegten großen Wasserbecken wirkt als Bindeglied zwischen den zueinander verschwenkten Achsen der Rue de la Ré.

Im Sinne der Überschneidung der Straßenachsen ist die Gestaltung des Platzes in überlagerten »Schichten« organisiert. Ausgehend von der Grundfläche des Platzes, ein orthogonales gestrecktes Rechteck, ist das graphische Grundmuster, dass die vielen in den Platz mündenden Richtungen miteinander verbindet, als eine grundierende »Schicht« zu sehen.

Das graue Granitpflaster (spanischer Granit) der Rue de la Ré wird als Bodenbelag fortgesetzt. Durch parallele, schmale dunkelgraue Streifen (bretonischer Granit) ist die Platzfläche über die gesamte Länge – durchlaufend auch auf dem Boden des Wasserbeckens – gekennzeichnet. Wie Nadelstreifen strukturieren sie den Platz und strecken ihn in der optischen Wirkung. Das unterlegte Streifenmuster nimmt die Richtung der von Norden kommenden Rue de la Ré auf und leitet in den leicht nach Südwesten verschwenkten südlichen Abschnitt der Straße über. An den Rändern beider Längsseiten wird dieses Grundmuster, ähnlich der Markierung der Gehwege in den



*61 Place de la République: Schnitt mit Tiefgarage und Metrotunnel, o. M.*

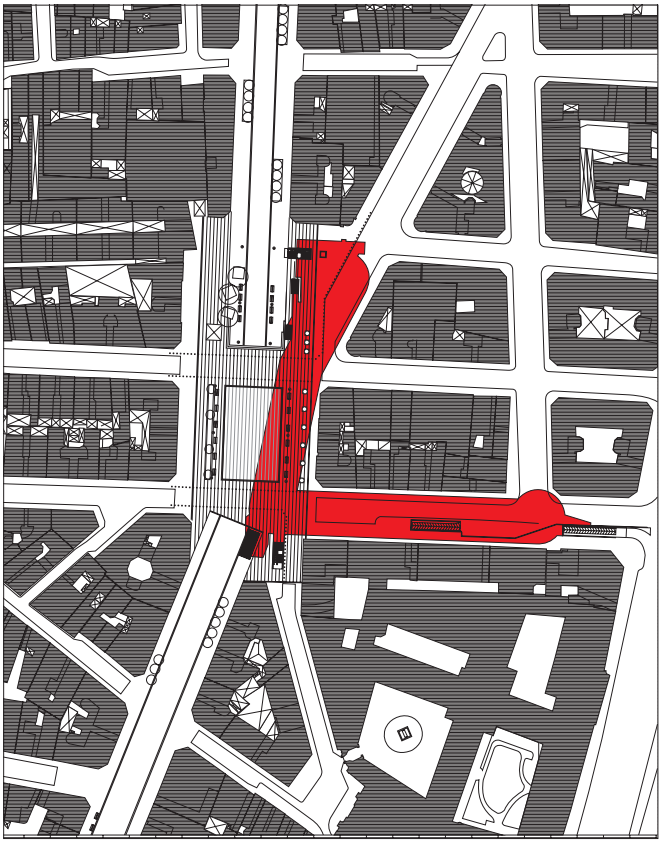


*62 Place de la République: Lageplan mit eingetragenen Straßen, die für den Individualverkehr befahrbar sind, o. M.*

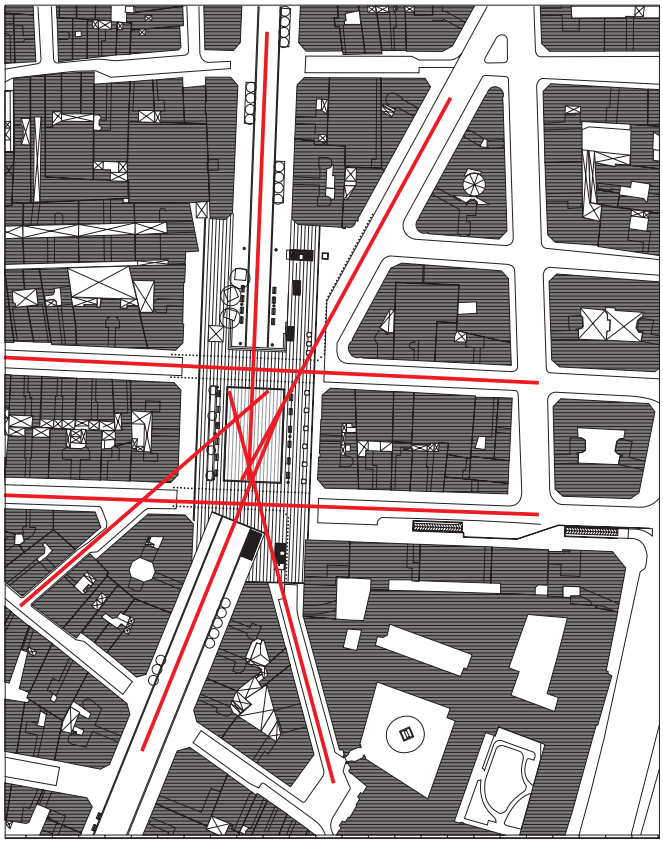
Straßenbereichen, mit durchlaufenden Entwässerungsrinnen abgeschlossen. Im Abstand von ca. 6 m wird den Hausfassaden und Einmündungen eine durchgehende gerade Linie entgegengestellt. Seitliche Gehwegzonen und -räume bleiben erhalten, wodurch die Platzfläche in ihrem Charakter als solche zusätzlich herausgehoben wird.

Das Muster markiert wie ein Teppich die eigentliche Platzfläche. Der Richtungswechsel in der Rue de la Ré wird so auf einfache Weise überspielt. Die auffälligen Abgrenzungen der Muster und Strukturen im Pflaster unterstützen die verschiedenen räumlichen Eindrücke und geben den Besuchern eine optische Führung in die angrenzenden Fußgängerzonen hinein. Die nördlichen und südlichen Teilflächen des Platzes bis hin zu den querenden Einbahnstraßen, von denen her man auf dem Platz ankommt oder wohin man ihn verlässt – orientieren und verteilen die Passantenströme. In diesen Bereichen ist die Pflasterung der Rue de la Ré der Platzfläche in einer weiteren »Schicht« überlagert. Sie greift förmlich von beiden Seiten in den Platz hinein und wird so zum eigenständigen Bestandteil des Platzes, obwohl sie ein Element der Straßengestaltung darstellt. Auf die Straßenachsen an der Ostseite hin orientiert liegen in diesen Teilflächen auch die kombinierten Zugänge zur U-Bahn, deren Tunnel unter der Rue de la Ré liegt, und zur großen Tiefgarage.

Der nördliche Teilbereich bis zur Rue Jean de Tournes nimmt fast die Hälfte der Platzfläche ein. Die Pflasterung der Rue de la Ré ist bis an die Hausflucht der Rue Jean de Tournes auf der erwähnten leicht ansteigenden Rampe herangeführt. Die längsgestreifte Platzfläche kann dann über drei entsprechend der ansteigenden Rampe unterschiedlich hohe Stufen, die die verlängerte Rue de la Ré quasi einrahmen, betreten werden. Die weitergeführte Rue de la Ré wird hier durch



*63 Place de la République: Lageplan mit markierter Tiefgarage, o. M.*



*64 Place de la République: Lageplan mit eingetragenen Straßenachsen, o. M.*

die beidseitig begleitenden Einbauten – sechs Straßenleuchten und acht Sitzbänke – zusätzlich betont. Die Standleuchten sind Bestandteil des für die Neugestaltung von Jean Michel Wilmotte entwickelten Möblierungskatalogs.

Drei ältere Platanen auf der nördlichen Westseite sind durch quadratische Pflanzbeete ohne erkennbar definierte Ausrichtung in die Gestaltung eingebunden. Auf der gestreiften Platzfläche neben der verlängerten Rue de la Ré stehen im Westen ein einfacher kubischer Zeitungskiosk und im Osten ein kleines buntes, bei den Kindern sehr beliebtes Karussell.

Auf der Südseite des Place de la République ist die Gestaltung der Rue de la Ré wieder über das Grundmuster des Platzes »geschichtet« und greift ähnlich wie im nördlichen Abschnitt, allerdings ohne Rampe oder Niveauwechsel, in den Platz hinein.

Zwischen der Rue Jean de Tournes und Rue Childebert liegt, in den Boden eingelassen durch die Pollerreihen vom kreuzenden Fahrverkehr abgeschirmt, ein 22,10 m/35,40 m großes rechteckiges Wasserbecken. Auf beiden Längsseiten und in der Mitte installierte Wasserdüsen erzeugen über dem Becken eindrucksvolle Wasserflächen. Durch eine elektronische Steuerung der Düsen verändert sich das Bild des Wasserspiels permanent. Das beruhigende Rauschen des Wassers übertönt den Stadtlärm und lädt zum Aufenthalt ein. Entsprechend werden die Sitzbänke auf der Ost- und

*65 Place de la République: Blick nach Südwesten über den Platz vom Hotel Old England, im Vordergrund das dauerhaft aufgestellte Kinderkarussell*

Westseite frequentiert. Bei Dunkelheit wird der Effekt zusätzlich durch eine helle Beleuchtung der Wasserspiele verstärkt. Wasserfläche und Wasserspiele wirken als

*67 Place de la République: Blick nach Norden zur einmündenden Rue de la République*

Mittel- und Bezugspunkt einer Art Ruhezone auf dem Platz.

Nach Norden und Süden nimmt das Wasserbecken die Baufluchten der querenden Straßen, nach Osten und Westen die Baufluchten der nördlichen Rue de la Ré auf. Da das Platzniveau von Westen und Osten her zur Mitte hin leicht ansteigt, ist das Bassin an den Rändern 47 cm, in der Mitte 64 cm tief. Die Wassertiefe im Becken beträgt ca. 19 cm.

*66 Place de la République: Ostseite des Wasserbeckens*

*68 Place de la République: Blick über das Wasserbecken in den Südteil der Rue de la République*

*69 Place de la République: Blick über das Wasserbecken in die Rue M. G. Revière zum Hotel Dieu*

*70 Place de la République: Nachtstimmung mit parkenden Autos*

Je sechs Sitzbänke und drei Standleuchten sind parallel zu den Längsseiten des Beckens mit seinem Streifenmuster installiert. Auf der Westseite stehen die Bänke im Schatten von vier Bäumen. Auf der Ostseite finden sich aufgereiht sechs Blumenkübel, die nachträglich aufgestellt wurden, weil die »zu harte« Gestaltung des Platzes heftig kritisiert worden war. (Roux-Moschetto, 2001). Beide Pflanzungen schirmen – transparent und nur markierend – den Bereich der Sitzbänke und des Wasserbassins gegen die querenden Fußgängerströme ab. Dieser Bereich erweckt dadurch den Eindruck eines zwar durchlässigen, aber doch in sich (imaginär) abgeschlossenen Raumes, der in den primären, übergeordneten Stadtraum des gesamten Platzes »hineingestellt« wurde – ein Motiv der Raumgestaltung, wie es auch im Place des Célestines zu beobachten ist.

Alle auf den Platz mündenden Sichtachsen schneiden sich über dem Wasserbecken. Die Platzmitte bleibt immer frei. Das Wasser sorgt für einen nicht verstellbaren Raum in der Mitte des Platzes und hält so die Sicht in die verschiedenen Straßenachsen offen. Menschen, die sich am Rande des Beckens aufhalten, können darüber hinwegsehen und sie können gesehen werden. Verstecken kann sich niemand. Der zentrale Bereich dient dem Verweilen und Orientieren. Bereits von weitem kann das eindrucksvolle Wasserspiel gesehen und als Mittelpunkt des Place de la République identifiziert werden.

Die neue Tiefgarage unter dem Place de la République befindet sich unter der östlichen Hälfte des Platzes, zwischen den Hausfassaden und der unter der Rue de la Ré geführten U-Bahn-Trasse. Auf sieben Stockwerken sind insgesamt 885 PKW-Stellplätze für Besucher der Presqu'île entstanden. Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage

*71 Place de la République: Lichtkunst im Treppenhaus der Tiefgarage*

befinden sich in der Rue Childebert. Unmittelbar nach Überqueren der Rhône über die Pont Wilson besteht hier die Gelegenheit, sein Fahrzeug zentral abzustellen. Die Treppenhäuser und Fahrstühle führen direkt auf den nördlichen bzw. südlichen Abschnitt des Place de la République. Im nördlichen Zugangsbereich sind neben einem Aufzug auch öffentliche Toiletten und ein kleiner Vortragsraum der Betreibergesellschaft Lyon Parc Auto untergebracht. Die Zugangsbereiche wirken hell und freundlich. Durch die Anwesenheit von Personal, das an Überwachungsbildschirmen die Zugänge und Parkdecks kontrollliert, wird ein Sicherheitsgefühl, aber auch ein hier irritierendes Sich-Beobachtet-Fühlen vermittelt. Über einen neben dem Treppenhaus liegenden offenen Schacht sind alle Stockwerke miteinander verbunden. Die künstlerische Ausgestaltung besteht hier aus Leuchtröhren in Regenbogenfarben, die an einer Schachtwand installiert sind und bis in eine Tiefe von 22 m führen. Zusätzliche Lichtobjekte auf den Treppenpodesten sollen auf dem Weg zu den abgestellten Autos den Eindruck einer Kunstausstellung vermitteln.

## Place de la Bourse

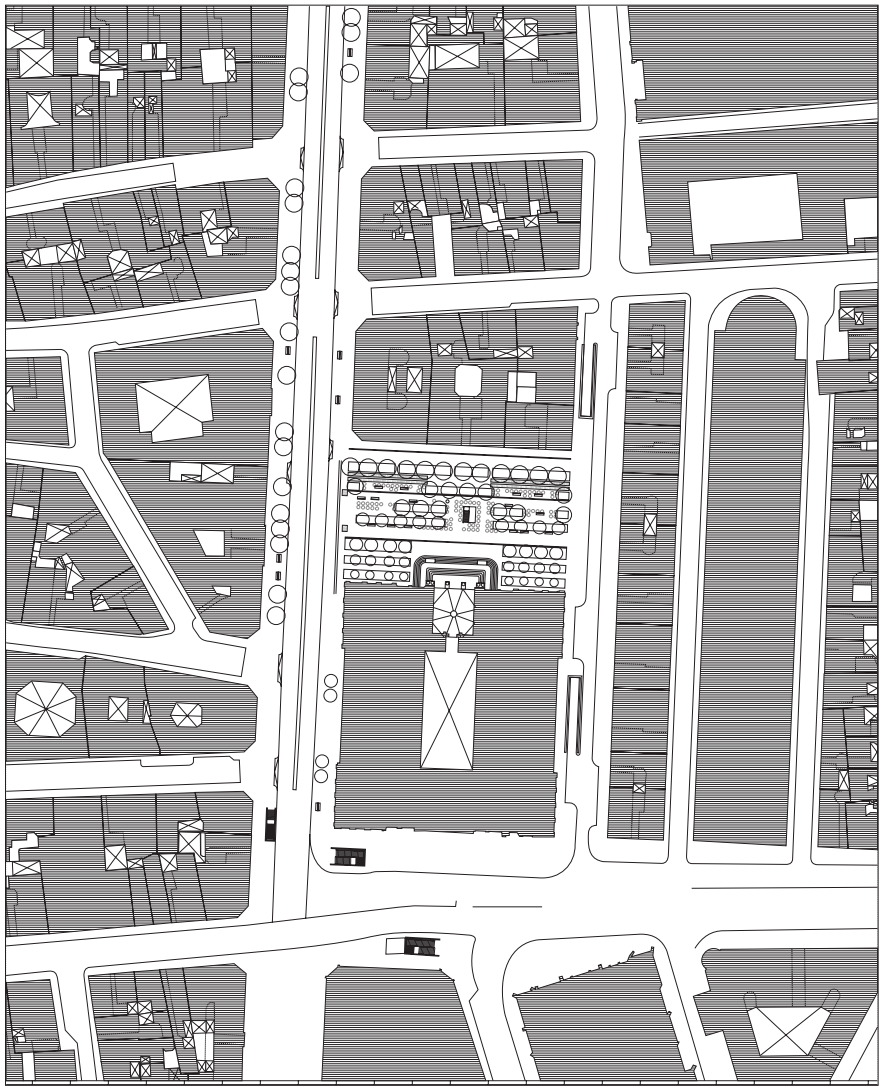
Auf halber Strecke zwischen Place de la Comédíe und Place de la République wurde ab 1856 an der damaligen Rue Impériale das Palais de la Bourse et du Commerce, die Börse von Lyon, nach den Entwürfen von René Dardel in repräsentativer eklektizistischer Architektur errichtet. Die Bedeutung Lyons als Handelsplatz und die erfolgreiche Wirtschaftspolitik des Zweiten Kaiserreichs sollten eindrucksvoll dargestellt werden. Kaiser Napoléon III. und die Kaiserin Eugénie nahmen 1860 selbst die feierliche Eröffnung vor. Das reich verzierte Hauptportal der Börse wurde nicht auf die Rue Impériale ausgerichtet, sondern zu einem rechtwinklig zu ihr liegenden kleinen Platzraum, den Place de la Bourse. Für ihn wurde die sonst geschlossene Straßenfront des neuen Boulevards bis zur parallel verlaufenden Rue de la Bourse geöffnet. Das Palais du Commerce erhielt einen fast privat wirkenden, vom Leben der Straße isolierten Vorplatz mit Vorfahrt. Die architektonische Botschaft von der Bedeutung dieses Bauwerks für Lyon sollte durch den in der dichten Bebauung freigelegten neuen Stadtraum unterstützt werden. Eine mögliche Nutzung der Südseite des Palais du Commerce für einen repräsentativen Zugang vom Place des Cordeliers her wurde durch Antonin Poncet und René Dardel nicht verfolgt. Möglicherweise störte die Konkurrenz der am Place des Cordeliers gegenüberstehenden, Anfang des 14. Jahrhunderts errichteten Franziskanerkirche Église Saint Bonaventure, deren Ausstrahlung von der Wirkung eines Börsen-Entrees abgelenkt hätte. Das Palais steht frei von Anbauten als ein besonderer Ruhepol an der sonst mit geschäftigem Treiben gefüllten Rue Impériale bzw. Rue de la Ré.

Durch die Neugestaltung des Place de la Bourse, der zuvor weitgehend als Parkplatz genutzt wurde, sollte die repräsentative Nordfassade des Palais du Commerce wieder besser zur Geltung kommen. Der französische Landschaftsarchitekt Alexandre Chemetoff griff mit seinem Entwurf die Idee eines vom Stadttrubel abgesonderten Bereichs auf, ohne die Entree-Funktion des Raumes für die Börse zu vernachlässigen. Den mit Grünflächen nicht verwöhnten Bewohnern der Presqu'île stellte er einen kleinen, in der steinernen Umgebung kompakt wirkenden »Stadtgarten« zur Verfügung. Eine grüne Oase der Ruhe entstand und lädt Bewohner, Flaneure, Angestellte und Schüler zum Verweilen ein (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 68). Der ruhende Verkehr ist in einer Tiefgarage unter dem Platz verschwunden.

Mit 2150 m² ist der Place de la Bourse einer der kleineren Plätze Lyons. Zwischen Rue de la Ré und Rue de la Bourse gelegen, unterbricht er den 58 m tiefen Baublock auf einer Breite von 37 m zwischen Place des Cordeliers und Rue Gentil. Wie bei der ursprünglichen Anlage

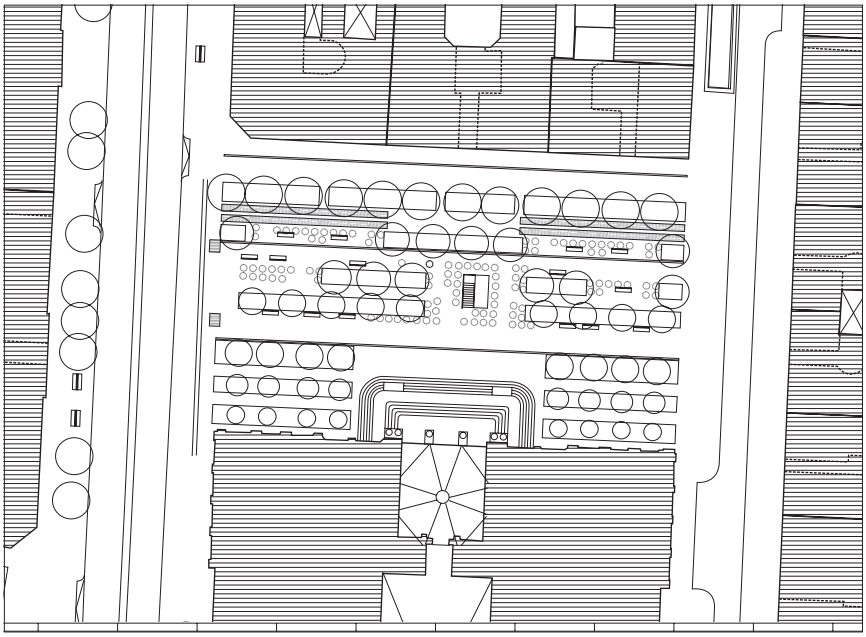
| **Place de la Bourse** | |
|---|---|
| Daten zum Platz | |
| Bauherr: | Ville de Lyon |
| Entwurf: | Alexandre Chemetoff (Landschaftsarchitekt) |
| Größe: | 2.150 m² |
| Kosten: | • Ville de Lyon: 3 Mio. Francs (0,46 Mio. EUR)<br>• Communauté urbaine: 2 Mio. Francs (0,31 Mio. EUR)<br>• Gesamt-Budget: 5 Mio. Francs (0,76 Mio. EUR) |
| Ausführung: | Oktober 1992–März 1993 |
| Einweihung: | 28. 4. 1993 |
| Daten aus: | Ville de Lyon, Grand Lyon o. J. |
| **Bourse Park** | |
| Daten zur Tiefgarage | |
| Bauherr: | Lyon Parc Auto |
| Architekt: | P. Gallavardin, A. Leliévre |
| Größe: | 570 Plätze auf 6 Parkebenen, 14.767 m² BGF |
| Kosten: | 67 Mio. Francs (10,21 Mio. EUR) |
| Daten aus: | www.lyon-parc-auto.com/en/pratique/pplanrap13.html<br>Zugriff am 12. 2. 2003;<br>Angaben zu den Kosten aus: Le Mantem 11. 12. 1992 |

*72 Datenübersicht zum Place de la Bourse und zur Tiefgarage unter dem Place de la Bourse*



*73 Place de la Bourse: Lageplan mit Umgebung, M 1:2000*

des Platzes ist die Neugestaltung auf die prächtige Nordfassade mit Treppenaufgang und Hauptportal des Palais du Commerce ausgerichtet. Der ursprüngliche Charakter einer repräsentativen Vorfahrt nur für Besucher des Palais ist einem fast intim wirkenden öffentlich zugänglichen Vorgarten gewichen. Bewusst wurde die Höhe des Bewuchses von Norden nach Süden gestaffelt. Trotz intensiver Eingrünung des Platzes ist die Fassade der Börse dadurch nicht verstellt. Sie lässt sich auch von den angrenzenden Straßen betrachten. Die an der Nordseite des Platzes stehenden Häuser mit einzelnen Geschäften im Erdgeschoss sind dagegen hinter den dichten Baumkronen versteckt und kaum wahrnehmbar. Unmittelbar vor diesen Gebäuden, nicht vor dem Palais du Commerce, befindet

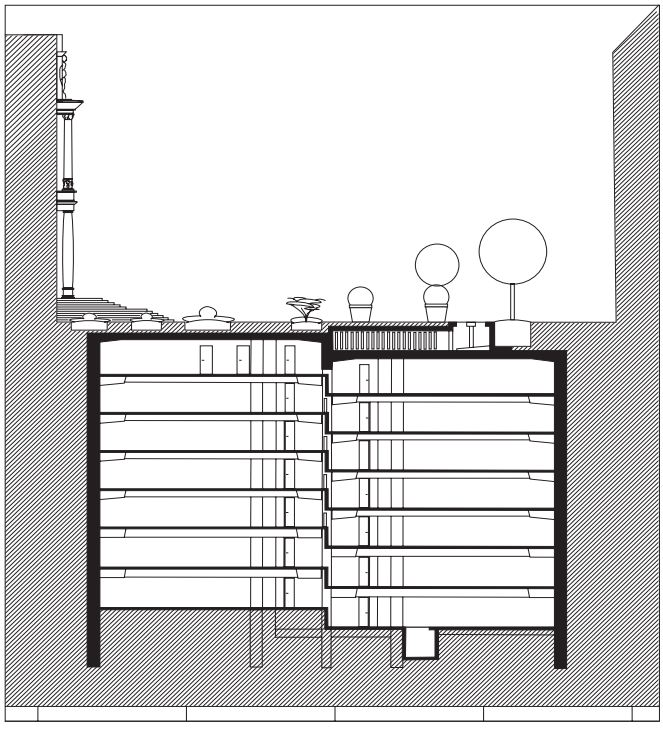


*74 Place de la Bourse: Plan der Gestaltungsstruktur, M 1:1000*

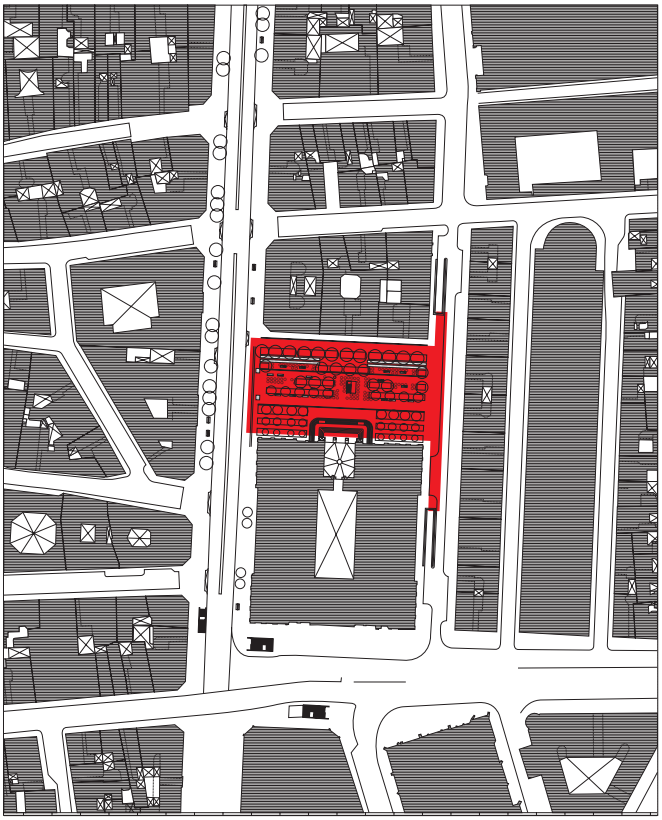
sich eine 5,50 m breite Fahrgasse, die von den Anliegern genutzt werden kann.

Sieben lineare Pflanzreihen teilen den Platz in schmale Wege zwischen der Rue de la Ré und der Rue de la Bourse. Parallel zur Nordfassade des Palais du Commerce ausgerichtet, führen die Wege an grünen Nischen, Baumreihen, Hecken und Einbauten vorbei. Spannungsvoll ist der Kontrast zwischen natürlich wachsenden Baumkronen und künstlich geschnittenen Hecken und Buchsbäumen. Wie in einer Gärtnerei wirkt der Platz, von jedem Standort aus gesehen vollständig begrünt.

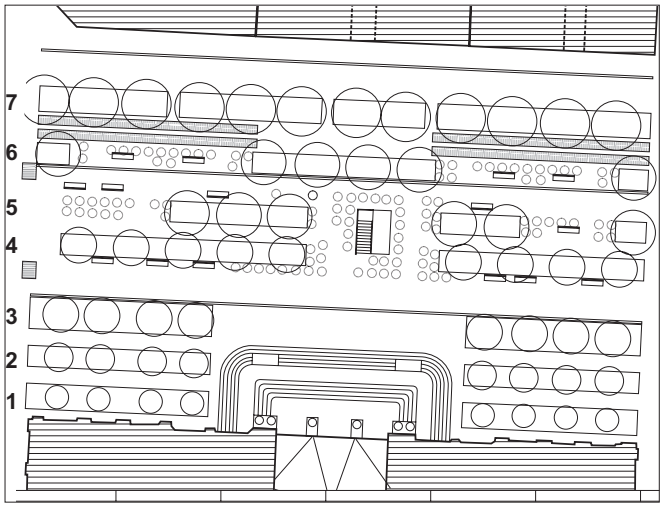
In seinem Entwurf nummerierte Chemetoff die Pflanzreihen von Süden nach Norden. Durch ihre Abstände und Breiten sind sie rhythmisch gegliedert und unterstützen die Funktionen auf dem Platz. Es entstehen unterschiedlich nutzbare Räume zum Durchschreiten und Verweilen. Die ersten drei Reihen rahmen den Treppenaufgang und das Hauptportal des Palais du



*75 Place de la Bourse: Schnitt mit Tiefgarage, M 1:500* ▶



*76 Place de la Bourse: Lageplan mit markierter Tiefgarage, o. M.*




*77 Place de la Bourse: Nummerierung der Pflanzreihen, o. M.*

Commerce. Sie sind mit Kirschlorbeerhecken und niedrigwüchsigen Felsenbirnen bepflanzt (Weilacher, 2002). Der Abstand zwischen den Reihen beträgt 1,60 m, die Reihen 1 und 2 sind 2,00 m breit. Die dritte Pflanzreihe hat eine Breite von 3,0 m und bildet den Abschluss der den Eingangsbereich des Palais du Commerce flankierenden Bepflanzung. Ihm folgt mit 4,10 m der breiteste, geradlinige Weg über den Place de la Bourse. Er ermöglicht den direkten Zugang zur Handelskammer und schafft gleichzeitig eine zusätzliche Distanz zwischen Gebäude und Gartenanlage.

Die Reihen 4 und 5 sind wiederum 2,00 m breit, der Abstand zwischen den beiden Pflanzreihen beträgt 1,60 m. In der Mitte des Platzes führen beide Reihen auf den Treppenabgang der Tiefgarage. Die Pflanzbeete halten einen Abstand von 4,80 m zum Treppenabgang. Während die Reihe 4 im übrigen Bereich durchgehend als Pflanzbeet gestaltet ist, sind in der Reihe 5 in den Randbereichen zu den Straßen von unten künstlich bewässerte, 72 cm hohe rote Tontöpfe mit kugelig geschnittenen Buchsbäumen aufgestellt. Sie ergänzen die Pflanzreihe 5 und rahmen in der Mitte zusätzlich die Reihen 4 und 5 und den Treppenabgang. Hinter den dichten Buchsbäumen verschwindet der Treppenabgang und ist somit als Einbauelement des Platzes kaum noch wahrnehmbar.

Zwischen Pflanzreihen 5, 6 und 7 beträgt der Abstand je 3,00 m. Auch die Pflanzreihe 6 ist nicht durchgehend als Pflanzbeet ausgeführt. Auch hier ergänzen Tontöpfe und Buchsbäume die Reihe. Im Gegenüber mit der Reihe 5 sind zwischen den Tontöpfen Nischen ausgebildet, in denen Bänke und Papierkörbe aufgestellt wurden. So entstehen, zwischen den insgesamt 126 aufgestellten Tontöpfen, kleine, voneinander getrennte grüne Gartenräume mit intim wirkender Atmosphäre. Der Weg zwischen den Reihen 5 und 6 wird an zwei Stellen durch kleine Rinnsale auf dem Boden unterbrochen. Auf der Südseite tritt aus einem flachen ovalen Quellstein Wasser, fließt durch eine schmale Rinne und endet auf der

*78 Place de la Bourse: Blick nach Westen zur Rue de la République*

Nordseite in einem Gully aus Granit. Diese unscheinbare, schwer deutbare kleine gestalterische Zutat nährt den Eindruck einer Gärtnerei, wo Wasser für das Wachstum der Pflanzen immer präsent ist. Auch das quadratische Granitpflaster des Bodenbelags in unterschiedlichen Größen trägt zu diesem Eindruck bei.

Zwischen den Reihen 6 und 7 führt der Weg über Gitterroste. Darunter liegen die Abluftschächte der Tiefgarage, die in diesem Bereich zu hören und zu riechen ist. Durch die dichte Begrünung und die wenigen Querungsmöglichkeiten ist dieser Weg quasi von Bäumen überwuchert.

Der ursprüngliche Entwurf sah vor, die Gestaltung des Platzes um ca. 3,00 m in die Rue de la Ré vorzuziehen, damit die grüne Oase auch im Straßenraum schon von Ferne sichtbar werden würde. Der ausgeführte Platz endet aber in der Flucht der Gebäude. Stattdessen befinden sich im Gehweg der Ru de la Ré zwei einfache, durchgehende Stufen, die den Niveauunterschied zwischen Rue de la Bourse und Rue de la Ré ausgleichen. Auf der Ostseite des Platzes wurde, entgegen dem Entwurf, auf den letzten Baum mit Pflanzbeet in der Reihe 5 verzichtet. Dadurch war Platz für einen großen Granitwürfel mit einem schwach sprudelnden Springbrunnen.

*79 Place de la Bourse: Nachtbeleuchtung*

*80 Place de la Bourse: Blick nach Westen, rechts Lüftungsgitter der Tiefgarage*

Nachts wird der Platz durch Bodenstrahler, die in die Baumkronen gerichtet sind, beleuchtet. Die Fassade des Palais du Commerce wird angestrahlt. Dennoch herrscht

*81 Place de la Bourse: Wasser auf dem Platz. Quellstein mit Wasserrinne im Herbst (oben). Nachtstimmung, Blick von Osten über den Granitwürfel mit kleinem Springbrunnen (unten)*

eine gedämpfte Lichtatmosphäre, die nicht grelle Lichter der Großstadt, sondern einen illuminierten Garten zum Vorbild hat.

Nach den ersten Erfahrungen mit der Nutzung des Platzes wurden Veränderungen gefordert. Anwohner waren unzufrieden mit der Gestaltung und überreichten im April 1998 eine Petition mit 250 Unterschriften. Sie kritisierten die durchgängigen Pflanzstreifen, die mit ihren Nischen ein Gefühl der Unsicherheit erzeugen würden und forderten eine Reduktion der Bepflanzung, eine direktere nächtliche Beleuchtung und die Veränderung des Fußgängerzugangs zur Tiefgarage (Le Progrés vom 04. 02. 1999). Inzwischen wurden zwischen den Pflanzreihen 5 und 6 zwei zusätzliche Standleuchten auf dem Platz installiert. Ob eine Reduktion der Bepflanzung vorgesehen ist, ließ sich im Herbst 2002 jedoch nicht erkennen, weil das Gebäude der Handelskammer restauriert und auch die Fassaden seit über einem Jahr saniert wurden. Nahezu die Hälfte der Platzfläche war mit Gerüsten, Baumaterial und Containern zugestellt. Von Art und Grad der Nutzung ließ sich deshalb kein rechter Eindruck gewinnen.

Unter dem Platz erstreckt sich eine Tiefgarage mit 570 Parkplätzen. Sie wurde von Lyon Parc Auto erbaut und wird von ihr betrieben. Die getrennten Ein- und Ausfahrten zur Tiefgarage liegen in der Rue de la Bourse, ein Fußgängerzugang befindet sich auf dem Platz. Da nur Dauerstellplätze angeboten werden, ist die Tiefgarage nicht öffentlich zugänglich.

## Place des Terreaux

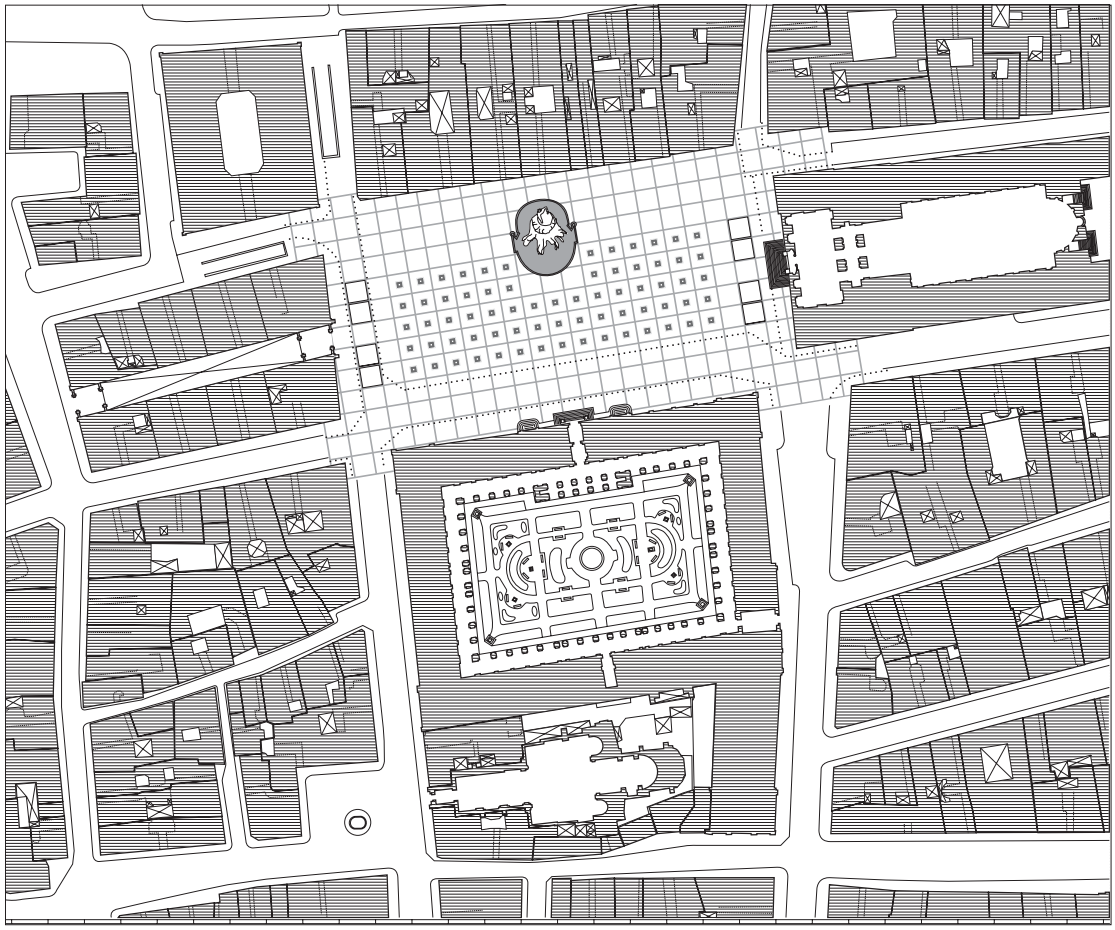
Im Norden der Presqu'île, zu Füßen des ansteigenden Bergrückens nach La Croix-Rousse befindet sich auf halbem Weg zwischen Rhône und Saône der Place des Terreaux. Vor dem Hauptportal des Rathauses (*Hôtel de Ville*) gelegen, ist er seit dem 17. Jahrhundert das traditionelle Zentrum für die Öffentlichkeit der Stadt Lyon. Auch heute erfüllt er als »das Herz des öffentlichen Lebens« (*Le coer de la vie publique*) diese Repräsentationsaufgabe (Les guides, 2001). Als einst erdiger Platz in der Flussniederung – daher der Name *des Terreaux* – diente der Raum in der Geschichte als Friedhof, Handels- und Gerichtsplatz und als Schweinemarkt. Während der französischen Revolution wurden hier die öffentlichen Enthauptungen mit der Guillotine vorgenommen. Auf diesem Platz sammelte sich das unzufriedene Volk aus La Croix-Rousse und hier begannen die Aufstände der *Canuts*.

Der Place Terreaux ist ein herausgehobener Ort. »Dieser Platz, mit dem Place Bellecour einer der symbolischen Orte der Stadt Lyon, bringt quer durch deren Geschichte alle wichtigen Ereignisse aus dem Leben der Stadt auf den Punkt«, bewertete die Stadt die Rolle des Platzes vor seiner Umgestaltung (Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 41).

Die geschlossenen Süd- und Ostseiten des Platzes werden von großen repräsentativen Gebäuden der kirchlichen und weltlichen Macht, die einträchtig nebeneinander liegen, begrenzt. Das Palais St. Pierre, ein ehemaliges Benediktinerkloster aus dem Anfang des 17. Jahrhunderts, und das Rathaus sind die dominanten raumprägenden Gebäude, auch wenn das Palais St. Pierre inzwischen zum Musée des Beaux-arts umgenutzt wurde. Auf der Westseite spekulierte ab 1850 der Bauunternehmer Benoît Poncet, der die Rue Impériale realisierte. Er ließ das alte Wohngebiet *Massif des Terreaux* abreißen und baute mit der Galerie des Terraux an der Westseite des Platzes, dem Rathaus gegenüber, eine aufwändige Ladenpassage. Der Standort konnte sich damals aber geschäftlich nicht gegen die bereits etablierte Rue Impériale durchsetzen. Poncet hatte sich verspekuliert (Kieß, 1991: 167 f.). Das Erdgeschoss der Galerie des Terreaux wurde inzwischen durch die Stadt Lyon aufgekauft, war aber bis Herbst 2002 auf der Platzseite nur in einigen Räumen der

| **Place des Terreaux** | |
|---|---|
| Daten zum Platz | |
| Bauherr: | Communauté urbaine Espace Public<br>delegiert an: SERL (Société d'Équipement du Rhône et de Lyon) |
| Entwurf: | Christian Drevet (Architekt), Daniel Buren (Bildhauer) |
| Planung: | 1991 Wettbewerb, fünf Entwürfe, prämierter Entwurf (Drevet/Buren) |
| Beleuchtung: | Laurent Fachard, cabinet L.E.A. |
| Ausführung: | Januar 1994 bis Dezember 1994 |
| Größe: | 8.500 $m^2$ |
| Kosten: | • 38 Mio. Francs (5,79 Mio. EUR), davon<br>• Communauté urbaine: 27 Mio. Francs (4,12 Mio. EUR)<br>• Ville de Lyon: 11 Mio. Francs (1,68 Mio. EUR) |
| Einweihung: | Eröffnung: 8. 12. 1994; Einweihung: 20. 12. 1994 |
| Daten aus: | Ville de Lyon, Grand Lyon o. J. |
| **Terreaux Park** | |
| Daten zur Tiefgarage | |
| Bauherr und Finanzierung: | Lyon Parc Auto |
| Architekt: | Pierre Favre |
| Innenarchitekt: | Jean-Michel Wilmotte |
| Signalétique: | Yan D. Pennor's |
| Künstler: | Matt Mullican |
| Assistance artistique: | Art Public Contemporain |
| Coordination design et signalétique: | Art/Entreprise |
| Größe: | 15.650 $m^2$, 654 Parkplätze auf 6 Ebenen |
| Kosten: | 116 Mio. Francs (17,68 Mio. EUR) |
| Ausführung: | Inbetriebnahme 3. Juni 1994 |
| Daten aus: | Maubant 1995 |

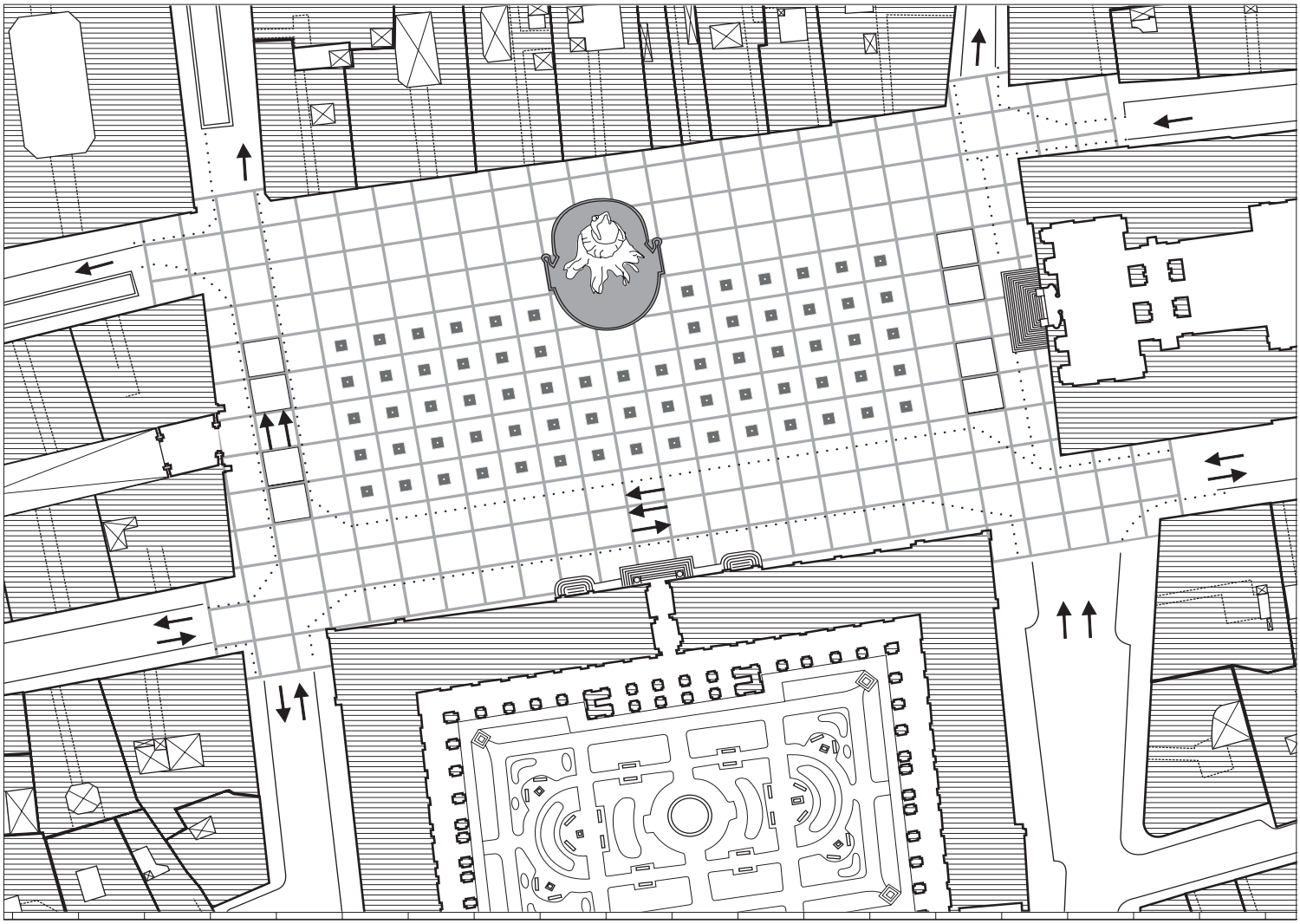
*82 Datenübersicht zum Place des Terreaux und zur Tiefgarage unter dem Place des Terreaux*



*83 Place des Terreaux: Lageplan mit Umgebung, M 1:2000*

Obergeschosse genutzt. Auf der Nordseite des Platzes stehen wie eine Wand ältere Bürgerhäuser mit Wohnungen sowie mit Cafés und Restaurants, die teilweise das erste Obergeschoss mitnutzen.

Im Jahr 1892 leistete sich die Stadt gegenüber dem Rathaus, vor der Galerie des Terreaux, ein großes dominierendes Brunnenbauwerk, den eisernen Bartholdi-Brunnen. Dieser Brunnen hat seine Geschichte. Der 22-jährige Künstler Frederic Auguste Bartholdi war mit dem Entwurf als Sieger aus einem Gestaltungswettbewerb für einen Brunnen in Bordeaux hervorgegangen (www.bartholdi2004.com). Vier mit den Hinterbeinen im Fels steckende Pferde versuchen aus Leibeskräften verzweifelt den »Streitwagen der Freiheit« mit der Flussgöttin Garonne von einem Felsvorsprung zu ziehen. Die Zügel hängen allerdings schlaff herunter und auch die Flussgöttin selbst macht nicht den Eindruck, als würde sich ihr Gefährt demnächst in Bewegung setzen. Bartholdi orientierte sich bei seinem Entwurf an Bildern des klassischen Altertums, die er auf ausgedehnten Reisen durch Ägypten kennen gelernt hatte. Mit dem Entwurf sollte der Übergang der mündenden Garonne in den Atlantik dargestellt werden. Erst 35 Jahre später wurde der Brunnen, nachdem die Freiheitsstatue in New York gebaut worden war und Bartholdi damit international bekannt wurde, in Lyon auf dem Place des Terreaux aufgebaut. Im

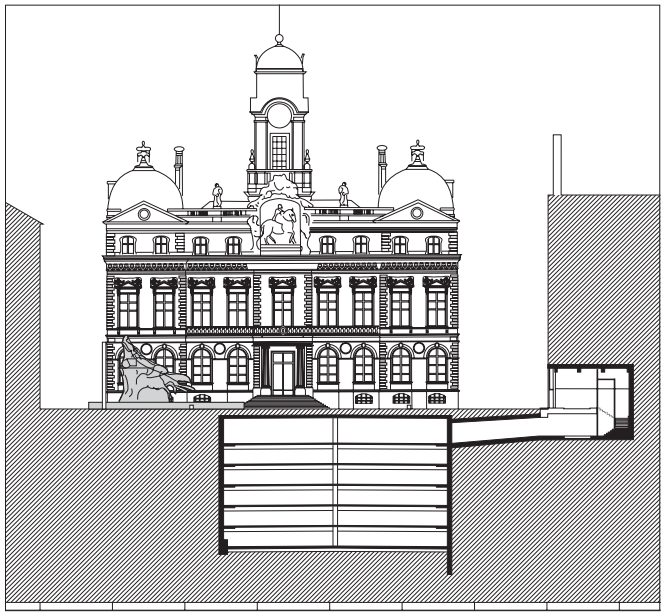


*84 Place des Terreaux: Plan der Gestaltungsstruktur, M 1:1000*

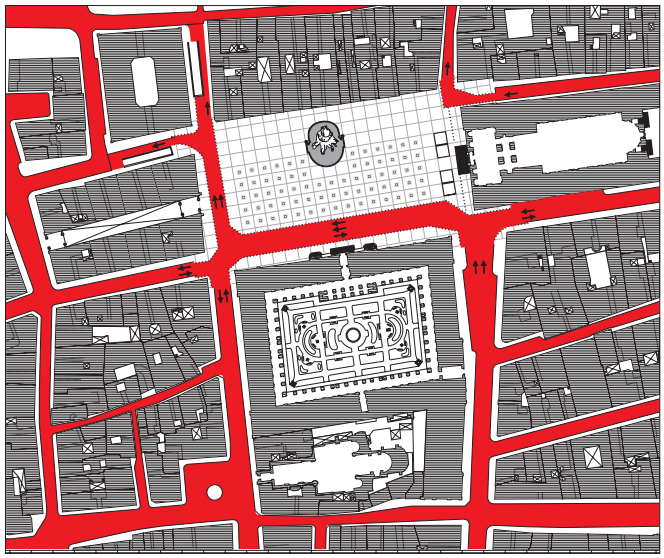
Gegensatz zu Bordeaux konnte die reiche Stadt Lyon den hohen Preis für den Brunnen zahlen. Der thematische Bezug des Brunnens um Standort, für den er konzipiert wurde, ging allerdings verloren.

Lyon wertete damit seinen zentralen Platz durch das axiale Gegenüber von großem Brunnen und großem aufwändig umgebautem Rathaus zwar auf, verstellte aber gleichzeitig die Fassade der Galerie des Terreaux. Mit dem nun untergliederten Platzraum wurde die nutzbare Platzfläche vor der repräsentativen Rathausfassade verkleinert und die Wirkung seiner streng langrechteckigen Raumform gebrochen.

Der Platz bildet zwischen den Hausfronten ein gestrecktes Rechteck von 125 m/67,5 m. Vier durchgehende Straßenzüge rahmen ihn an seinen Seiten ein. So ergeben sich in den Platzecken jeweils zweiachsige



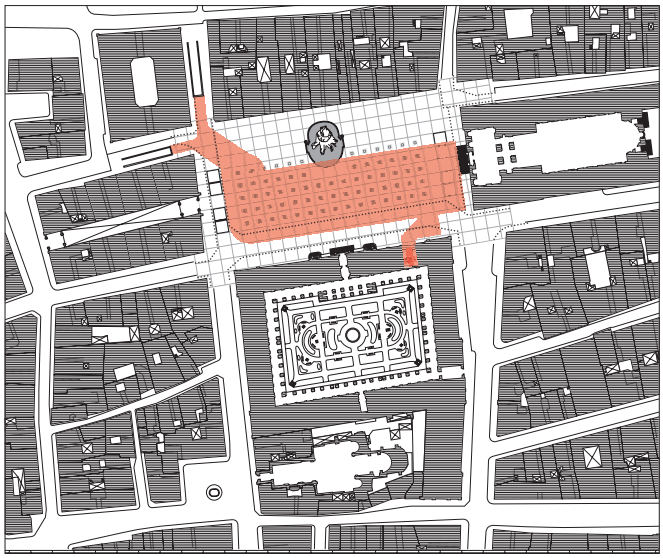
*85 Place des Terreaux: Schnitt mit Tiefgarage, M 1:1000*



*86 Place des Terreaux: Lageplan mit eingetragenen Straßen, die für den Individualverkehr befahrbar sind, o. M.*

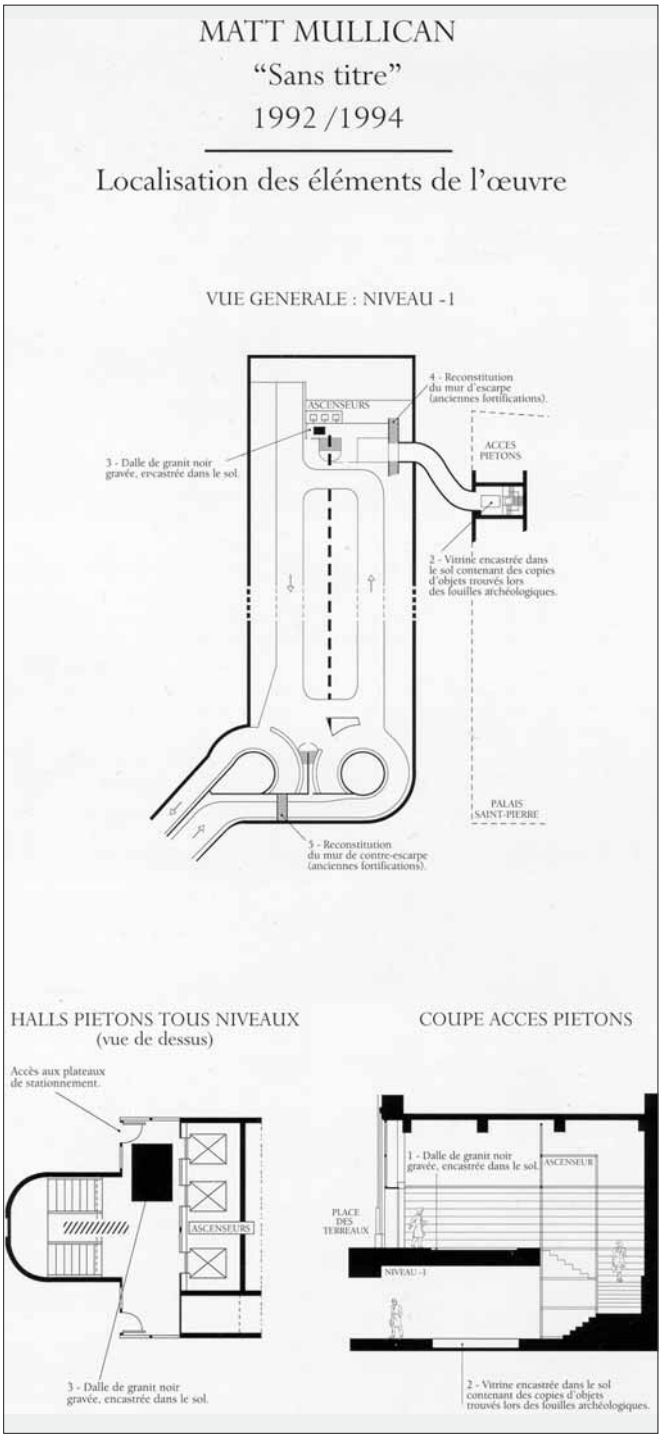
Straßenkreuzungen. Vor der Umgestaltung waren die Straßen an Nord- und Südseite vierspurig ausgebaut, mit jeweils einem Parkstreifen auf der Innenseite. Vor dem Hôtel de Ville konnte in zwei Reihen geparkt und die Parkplätze konnten beidseitig angefahren werden. Am Bartholdi-Brunnen befanden sich Einmündungen mit großen Abbiegeradien. Die um Bordsteinhöhe angehobene Platzinnenfläche war ein kleinerer in der Mitte liegender Platzbereich. Der motorisierte Verkehr dominierte auf dem Platz.

In der Wettbewerbsausschreibung der *Communauté urbaine de Lyon* für die Neugestaltung des Place des



*87 Place des Terreaux: Lageplan mit markierter Tiefgarage, o. M.*

Terreaux im Jahre 1991, wurde der Stellenwert des Platzes für die Identität und das Image der Stadt und ihrer Region detailliert herausgearbeitet und beschrieben. Den Wettbewerbsteilnehmern wurde die Aufgabe gestellt, den kulturellen »Inhalt« des Ortes in historischer, sozialer, ökonomischer und geographischer Beziehung mittels Gestaltung herauszuarbeiten. Dieser Ort sollte mit allen gestalterischen Mitteln wieder zum zweiten großen Platz der gesamten *Agglomération Lyonnaise* werden. Ihm sollte seine bedeutende Rolle zurückgegeben werden:




*88 Place des Terreaux: Grundrisse und Schnitte der Tiefgarage mit Kennzeichnung der Standorte von Kunstwerken und Ausstellungsvitrinen*

- als Raum des *prestige* an einem Ort, an dem sich die herausragenden Monumente der Stadt konzentrieren,
- als Signal der *excellence* einer Stadt und ihrer Agglomeration, die es versteht ihre Bindungen und Wurzeln wieder aufzunehmen,
- als Raum der *référence*, mit dem sich eine Stadtidentität konstituiert, so, wie es das in anderen europäischen Städten gibt: die Piazza Navona in Rom, der Markusplatz in Venedig, der Grand Place in Brüssel.

Mit einigen »Schlüssel«-Angaben, die die Basis für die gewünschte raumkünstlerische Planung abgaben, wurde der Raum des Place des Terreaux in der Ausschreibung charakterisiert:

- Ein Raum, der mit Bedeutungen beladen ist: mit Konflikten, die hier in der Geschichte eskalierten (Revolte der *Canuts*, Versammlungsplatz »des Volks«),

*89 Place des Terreaux: In den Fußboden des Eingangs zur Tiefgarage eingelassene Granitplatte mit eingraviertem historischem Stadtplan*

*90 Place des Terreaux: Unterer Zugangsbereich zur Tiefgarage mit in den Fußboden eingelassener Vitrine für archäologische Funde, die beim Bau der Garage geborgen wurden*

mit Macht, die von hier ausgeübt wurde (die Guillotine vor dem *Hôtel de Ville*) und mit Stadtentwicklung, die sich in den historischen Nutzungen manifestiert.

- Ein Raum, der Nahtstelle und Scharnier darstellt, ja sogar ein Raum der Brüche ist: Aus geographischer

*91 Place des Terreaux vor dem Umbau*

Sicht ist es ein Ort zwischen ebener Fläche der Flussaue der Presqu'île und aufsteigenden Hügeln von La Croix-Rousse. Aus ökonomischer Sicht ist es ein Ort, an dem die Welt des Handels und der Wirtschaft mit der Welt der halbindustriellen Seidenproduktion zusammenstießen. Aus sozialer Sicht ist es ein Ort, an dem der traditionelle Wohnort der Bourgeoisie auf der Presqu'île mit den Wohn- und Arbeitsbereichen

*92 Place des Terreaux: Blick von Westen zum Rathaus*

der Arbeiter auf den Hängen von La Croix-Rousse zusammenstieß. Aus urbanistischer Sicht ist es ein Ort, an dem sich die auf der Presqu'île seit dem Ende des 19. Jahrhunderts mittels großer Straßendurchbrüche transformierten Stadtteile mit denen des La Croix-Rousse treffen, wo sich seit dem 18. Jahrhundert nichts änderte.

Diese Vielfalt sollte ihren Ausdruck in einem Gestaltungskonzept finden, dessen überzeugende Kraft nicht aus der Akkumulation, sondern – im Gegenteil – aus der Einfachheit und aus der künstlerisch-architektonischen Gestaltung eines Ortes entwickelt wird, an dem sich dessen Evidenz als besonderer Ort geradezu aufdrängt (Pornon, 1996: 146 f.; Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 56). Damit wurden die Aufgabenstellung und der Beurteilungsmaßstab

*93 Place des Terreaux: Blick vom Bartholdi-Brunnen über den Platz zum Palais Saint-Pierre*

des Wettbewerbs für die Neugestaltung dieses besonderen Stadtraumes formuliert.

Den Bürgern von Lyon wurde Gelegenheit gegeben, sich aktiv in das Wettbewerbsverfahren einzubringen. Noch vor der entscheidenden Jurysitzung wurden die Wettbewerbsentwürfe öffentlich ausgestellt und von 5000 Interessierten besichtigt (Charbonneau, 2002: 1431). Etwa tausend Bürger gaben Stellungnahmen ab. Danach lag der Vorschlag von Daniel Buren und Christian Drevet an

*94 Place des Terreaux: Nahaufnahme des ursprünglich für Bordeaux konzipierten Bartholdi-Brunnens*

zweiter Stelle. Die Jury entschied sich später jedoch für den Entwurf von Buren und Drevet.

Daniel Buren umschreibt die Grundidee des Konzepts mit den Worten »Nichts Berühren, Alles Ändern«. Das

*95 Place des Terreaux: Blick über die südliche Fahrgasse zum Rathaus*

*96 Place des Terreaux: Springbrunnen auf dem Platz*

»Nichts Berühren«, das den traditionsbewussten, bewahrenden Zielen der Wettbewerbsausschreibung entspricht, bezieht sich nur auf die den Platz umgebenden raumbildenden Gebäude. Auch der inzwischen zum festen Bestandteil des Platzes und zur Identität Lyons gehörende Bartholdi-Brunnen wird im eigentlichen Sinn nicht berührt, sondern durch Hydraulik angehoben, auf Schienen gesetzt und zum neuen Standort gefahren. Das Versetzen des markanten Brunnens an die Längsseite des Platzes, jetzt als Gegenüber des Palais St. Pierre, öffnete die Sicht über den Platz und stellte die aufwändigen Fassaden der Galerie des Terreaux, des Palais St. Pierre und des Rathauses (Hôtel de Ville) in ein neues Spannungsverhältnis zum Bartholdi-Brunnen. Die Symmetrie der repräsentativen Bauten ist wiederhergestellt. Die weniger einheitlichen Bürgerhäuser im Rücken des Brunnens verlieren an Präsenz auf dem Platz. Die mittelaxialen Bezüge, die sich zwischen dem Hauptportal des Palais St. Pierre und dem Bartholdi-Brunnen über den Platz spannen, verlängern sich durch den Zugang in den ehemaligen Klosterhof des Palais St. Pierre hinein. So gelingt es, den dortigen umschlossenen grünen Rückzugsraum als eine öffentliche Oase der Ruhe wie einen kleinen Gartenpark in den steinernen, von Bewegung geprägten Raum des Place des Terreaux optisch und funktional einzubinden. Besucher des Musée des Beaux-arts sehen vom Gartenpark her den Brunnen. Vom Place des Terreaux können Passanten zwischen Brunnen und Portal des Palais einen kurzen Blick in den grünen Hofraum (*Le jardin du Palais Saint-Pierre*) werfen. Wer ihn noch nicht kennt, wird neugierig auf diesen Stadtraum.

Das »Alles Ändern« bezieht sich auf Gestalt und Nutzungsoptionen des Platzraumes, insbesondere seines »Fußbodens«. Die Platzfläche wird bis in die einmündenden Straßen hinein neu definiert und strukturiert. Der Platz erhält dadurch eine als Gesamtheit erlebbare Gestalt. Bis an die Fassaden der Gebäude ist die Fläche ohne spürbare Höhenunterschiede mit grauem und schwarzem Granit und in den Randbereichen, in denen Fahrverkehr abzuwickeln ist, mit Bitumen belegt. Ein strenges Raster aus 45 cm breiten Streifen teilt die neu definierte, völlig eben wirkende Platzfläche in quadratische Felder von 5,50 m/5,50 m. Buren und Drevet wollten damit die Pilaster des Palais St. Pierre aufgreifen und den Platz in seiner Länge gliedern. Da aber die Pilaster am Palais nicht so regelmäßig verteilt sind, wie es das Raster auf der Platzfläche verlangt, treffen die Streifen nicht immer auf die Halbsäulen. In den angrenzenden Straßen wird das Raster, insbesondere auf der Ostseite am Rathaus, mit zweieinhalb bzw. drei Feldern in die Straßenräume hineingeführt. Im Bereich der einmündenden Straßen, wo zusätzliche Einbauten wie z. B. Poller, Verkehrsschilder und

*97 Place des Terreaux: Kaltlichtleuchten im Zentrum der einzelnen Springbrunnen*

Ampelanlagen notwendig sind, bleiben die Rasterfelder unvollständig, ihr Sinn ist nur schwer zu deuten.

Die Streifen des Rasters selbst sind in Nord-Süd-Richtung in neun, abwechselnd schwarze und weiße, 9 cm breite Granitstreifen aufgelöst. Sie wirken dadurch filigran. Das Motiv der Auflösung durch Streifenbildung wird auch auf alle anderen verkehrsbedingt notwendigen Zeichen und Beschriftungen auf der Fahrbahn wie Richtungspfeile, Zebrastreifen oder Nutzungsverbote übertragen. Diese Unterordnung unter die Grafik des Platzes wirkt hier eher zwanghaft und übertrieben.

Auf den Kreuzungspunkten der Rasterstreifen markieren zwei Reihen schwarz-weißer Würfel mit der Kantenlänge 45 cm und eine Reihe quadratischer Säulen von 5 m Höhe einen mittleren Platzbereich. In diesem mittigen Bereich sind alle 75 Felder – 15 in Ost-West-Richtung und fünf in Nord-Süd-Richtung – mit grauen und schwarzen 61 cm/61 cm großen Granitplatten gepflastert (vgl. Detail 1996). Genau in der Mitte der quadratischen Felder sprudeln jeweils kleine Wasserfontänen mit unterschiedlicher Intensität, ausgenommen bei sechs Feldern, die an bzw. unter dem Bartholdi-Brunnen liegen. In der Mitte jedes Feldes mit Wasserfontäne – 69 sind es insgesamt – liegen neun Platten aus schwarzem Granit. Sie markieren mit einer schmalen, 1 cm breiten Fuge, unter

*98 Place des Terreaux: Kennzeichnungen auf der südlichen Fahrgasse*

*99 Place des Terreaux: Blick vom Platz in den Durchgang zum Innenhof des Palais Saint-Pierre*

der der Wassereinlauf eingebaut ist, den eigentlichen Brunnenbereich. Über eine Computersteuerung werden die einzelnen Fontänen angesteuert, sodass in Wellenbewegungen über den Platz hinweg die Höhe der Fontänen zu- und abnimmt. Das ablaufende Wasser der Fontänen bildet je nach Intensität unterschiedlich große benetzte spiegelnde Wasserflecken und -flächen. Da an den Wasserspeiern je vier kleine Kaltlichtleuchten eingebaut sind, wird dieser Effekt bei Dunkelheit noch verstärkt. In diesem Bereich wirkt die immer nasse Platzoberfläche luftig und lebendig, im Gegensatz zur dicht bebauten, steinernen Umgebung. Die kühle Frische des Wassers gibt dem Platz zu entsprechender Jahreszeit seinen besonderen Wert. Ein Bezug zu den vier Pferden des Bartholdi-Brunnens, die an ihrem alten Standort in Bordeaux vier in den Atlantik mündende Flüsse symbolisieren sollten, lässt sich mit den Wassern des Place des Terreaux nun in Lyon auch wieder herstellen.

Auf dem Platz Terreaux sind keine der sonst üblichen Elemente, Telefon- oder Informationssäulen, Haltestellen, Garagenabgänge, WC-Anlagen o. Ä., zu finden. Alles ist in die angrenzende Bebauung integriert. Nur die aufgereihten vierzehn Säulen auf der Nordseite des Platzes markieren eine zusätzliche transparente imaginäre Wand als eine Art Raumteiler, der den Bartholdi-Brunnen mit seinen

*100 Place des Terreaux: Garten im Innenhof des angrenzenden Palais Saint-Pierre*

*101 Der Garten von Saint-Pierre mit Skulpturen-Ausstellung*

Rundungen in den ansonsten streng rechtwinklig gehaltenen Platz integriert. Gleichzeitig schirmt die Säulenreihe den Lieferverkehr und Anliegerverkehr für die Wohngebäude und Restaurants ab. Zwischen der Säulenreihe und der nördlichen Würfelreihe sind zu beiden Seiten des Brunnens je sechs quadratische Felder mit großen quadratischen Sonnenschirmen überspannt. Unter ihnen sind Tische und Stühle der benachbarten Restaurants aufgestellt. Wie von einer Tribüne kann auf der Sonnenseite des Platzes das immer intensive und abwechslungsreiche Leben und Treiben auf dem Platz beobachtet werden.

Der Fahrverkehr wurde mit der Umgestaltung auf die Süd- und Westseite des Place des Terraux gelegt. Die Fahrbahnen sind durch Aluminiumpoller und Gitter als Fahrgassen markiert und so von dem ansonsten reinen Fußgängerbereich unterscheidbar. Auf der Westseite befindet sich noch eine Fahrbahn in Nordrichtung. Vor dem Palais St. Pierre sind drei Fahrbahnen, eine in Ost- und zwei in Westrichtung markiert. Für den Individualverkehr ist nur noch eine Spur in Westrichtung befahrbar. Der Verkehr ist dort allerdings so intensiv, dass an allen Straßeneinmündungen und vor dem Durchgang zum Hof des Palais St. Pierre definierte Fußgängerfurten mit automatischen Ampeln den Übergang ermöglichen und sichern müssen.

Unter der südlichen Hälfte des Place des Terreaux erstreckt sich eine Tiefgarage, die auf sechs Ebenen 731 Parkplätze bietet. Sie wird von den Uferstraßen der Saône her über die Rue de Algerie angefahren. Die Ausfahrt befindet sich daneben, im Nordwesten des Platzes, in der Rue Ste. Marie des Terreaux. Treppenhaus und Aufzüge der Garage sind in das Palais St. Pierre integriert und über einen eigenen unauffälligen Eingang erreichbar. Alle Geschosse der Tiefgarage sind in den Treppenhäusern und vor den Fahrstühlen künstlerisch gestaltet. Auch hier wurde der Weg als Erlebnisbereich zwischen Kunst und Geschichte verstanden. Wie bei Grabplatten in Kirchen ist im Eingangsbereich eine Granitplatte mit einem vom Künstler gestalteten Stadtplan, der die Presqu'île vor den Straßendurchbrüchen um 1850 darstellt, in den Fußboden eingelassen. In dem darunter liegenden Geschoss laufen die Besucher der Garage über Glasvitrinen. In ihnen sind Fundstücke ausgestellt, die bei archäologischen Grabungen während des Baus der Tiefgarage geborgen wurden. Über eine geschwungene Rampe gelangt man in den Kassenbereich, wo das freundliche Wachpersonal auch Informationsmaterial und Publikationen zum Kauf bereithält. Dort liegt der Zugang zu den videoüberwachten Parkdecks der Garage. Wie alle anderen Tiefgaragen, die im Zuge des Plan Presqu'île entstanden, ist auch diese mit glänzendem Bodenbelag, lichtstarken Deckenbeleuchtungssystemen und mit der in der Typographie und den Farben von Lyon Parc Auto gestalteten Beschilderung ausgestattet.

## Place des Célestins

Im Wohngebiet zwischen Place Bellecour und Place des Jacobins, einem größeren, noch von parkenden Autos zugestellten, nicht umgestalteten Platz, liegt nahe der Saône das über 200-jährige traditionsreiche Théatre Les Célestins. Das Theater wird auf den Nord- und Südseiten durch die beiden Straßen Rue Charles Dullin und Rue Gaspard André flankiert. Sie münden nach wenigen Metern in die baumbestandene Uferstraße an der Saône. Der nach Osten weisenden dominanten repräsentativen Eingangsfassade des Theaters ist ein kleiner quadratischer Platz vorgelagert. Er ist von sechs- bis siebengeschossigen Wohnhäusern umgeben. In deren Erdgeschossen finden sich Läden, Cafés und Restaurants, in den Obergeschossen Wohnungen. Einige Häuser werden als Hotels genutzt.

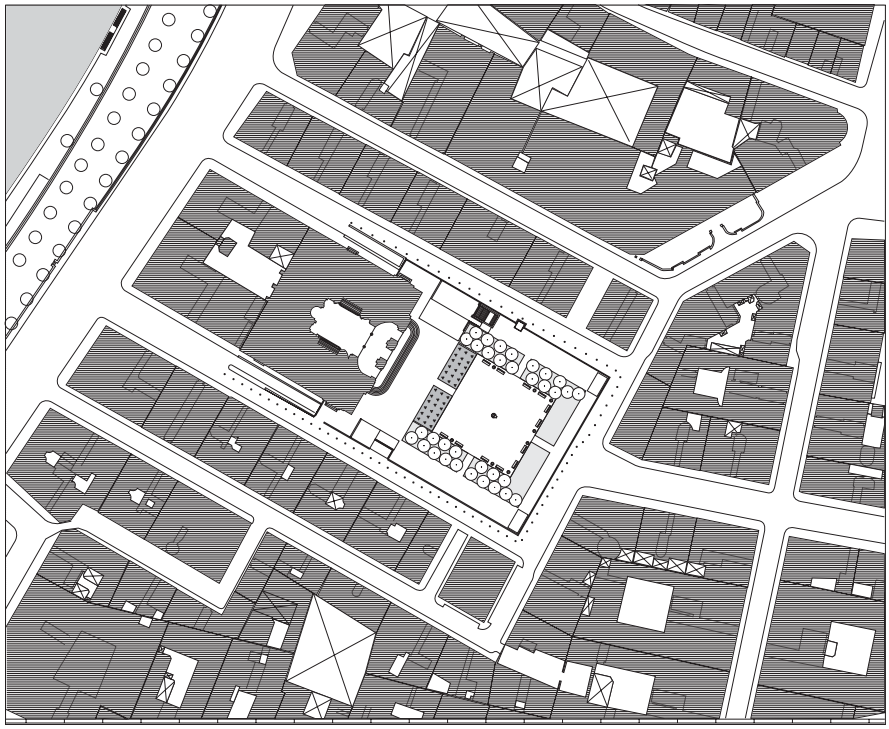
Der Place des Célestins liegt etwas abseits von den Geschäftsstraßen Rue Président Edouard Herriot und Rue de la Ré. Im Osten ist der Platz durch die Rue Montcharmont begrenzt, von deren Mitte führt die Rue des Archers axial nach Osten bis zur Rue de la Ré. Vor der Umgestaltung verliefen Fahrstraßen vor allen Fassaden, auch unmittelbar vor dem Theatereingang. Ein Kreisverkehr um die Platzfläche in der Mitte war möglich.

Schon der gesamte primäre historische Stadtraum zwischen den umlaufenden Fassaden, die eine geschlossene Platzwand bilden, wirkt wie ein dort in den Stadtgrundriss der steinernen Presqu'île gestanzter »Raumblock«. Seine Dimension vermittelt einen stärker introvertierten, auf die umgebende eng bebaute Nachbarschaft bezogenen Charakter. Der engräumige Place des Célestins in Nachbarschaft des schmalen Saône-Tals ist der Gegen-Ort zum weiträumigen Place Bellecour mit seinen beidseitig weiträumigen Bezügen: dem Blick über den Place Antonin Poncet zum weiträumigen Rhône-Tal und dem Blick zum Fourvière-Hügel oberhalb der Saône.

Der neu gestaltete Place des Célestins wirkt wie ein kostbar eingerichteter Quartiersplatz, der auch Repräsentationsfunktionen für das Theater übernimmt. Er wird intensiv genutzt. Tagsüber sind es Passanten und Bewohner, vor allem spielende Kinder. Abends sind es auch Theaterbesucher, denen vor dem Theater ein geschützter Raum für Aufenthalt und Wandeln unter freiem Himmel geboten wird. Trotz der Lage in der inneren

| **Place des Célestins** | |
|---|---|
| Daten zum Platz | |
| Bauherr: | Stadt Lyon |
| Entwurf: | Michel Desvigne (Landschaftsarchitekt) und Christine Dalnoky, Büro E.C.C.A. |
| Größe: | 3.800 $m^2$ |
| Kosten: | • Ville de Lyon, Délégation Espaces Publics: 4,05 Mio. Francs (0,62 Mio. EUR)<br>• Grand Lyon, Service Espaces Publics: 4,65 Mio. Francs (0,71 Mio. EUR)<br>• Gesamt-Budget: 8,7 Mio. Francs (1,33 Mio. EUR) |
| Planung: | 1991–1993 |
| Ausführung: | Juli–Dezember 1994 |
| Einweihung: | 7. 3. 1995 |
| Daten aus: | Ville de Lyon, Grand Lyon, o. J. und Maubant, 1995 |
| **Celestins Park** | |
| Daten zur Tiefgarage | |
| Bauherr: | Lyon Parc Auto |
| Architekt: | Michel Targe |
| Künstler: | Daniel Buren |
| Scénographe intérieur: | Jean-Michel Wilmotte |
| Designer: | Yan D. Pennor's |
| Größe: | 413 Plätze auf 6 Parkebenen, 14.767 $m^2$ BGF |
| Kosten: | 77 Mio. Francs (11,74 Mio. EUR) |
| Ausführung: | bis Juni 1994, Übergabe November 1994 |
| Inbetriebnahme: | 2. 12. 1994 |

*102 Datenübersicht zum Place des Célestins und zur Tiefgarage unter dem Place des Célestins*



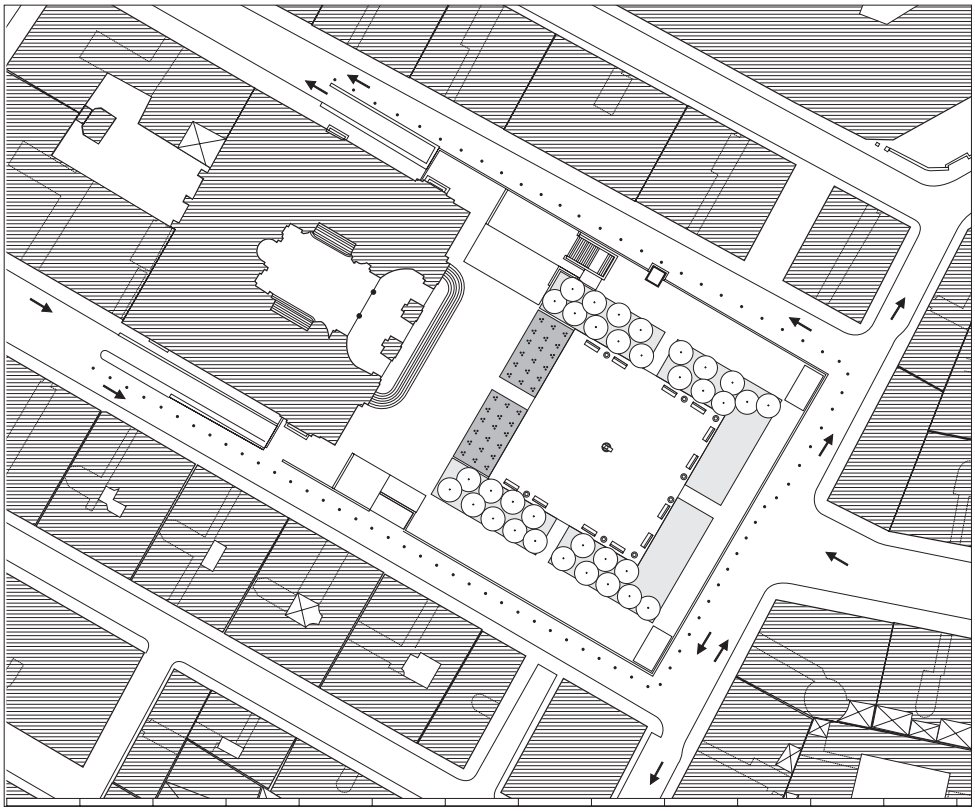
*103 Place des Célestins: Lageplan mit Umgebung, M 1:2000*

dichten Stadt kann hier ein sehr »ruhiger« Platz erlebt werden. Mit seiner neuen Gestalt vermittelt er in besonderer poetischer Weise zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an diesem Ort. Der Place des Célestins wird von einer Video-Kamera überwacht.

Der Place des Célestins ist heute um 40 cm gegenüber dem Straßenniveau angehoben und im Westen bis an das Theater herangeführt. Über Rampen wird die Theatervorfahrt geregelt. Es entsteht ein nahezu quadratisches Plateau von 53 Metern auf 47,75 Meter. Wie eine zusätzliche Bühne vor der Theaterfront schiebt sich die Plateaufläche in den von den umgebenden Wohngebäuden begrenzten Platzraum. Die Fassade des Theaters wird zum Proszenium des öffentlichen Geschehens, das sich wie herausgehoben aus der geschäftigen Wirklichkeit der sonstigen Stadt in der Mitte des Stadtraumes abspielen kann. Zwei je 30 cm tiefe und 20 cm hohe breite, umlaufende Stufen führen vom Plateau auf das Straßenniveau zurück.

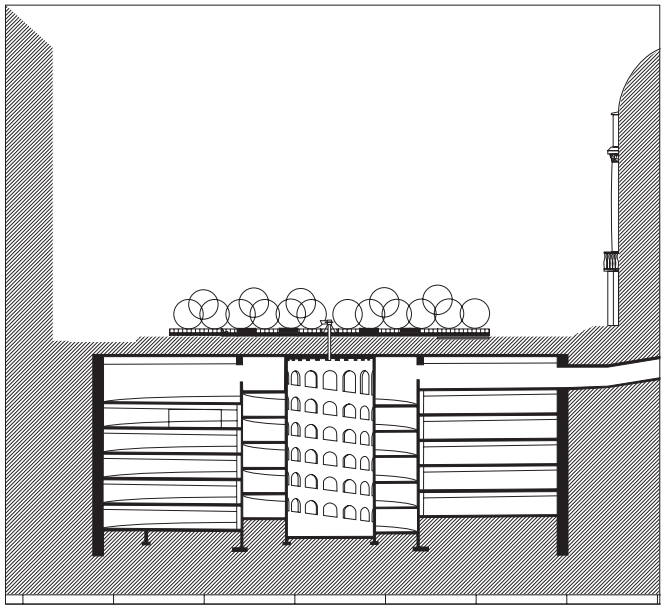
Ganz im Gegensatz zu einer Bühne ist auf dem Plateau ein besonderer umschlossener quadratischer Gartenplatz angelegt. Obwohl nicht ummauert, mag er wie ein mittelalterlicher Hortus conclusus, ein geschlossener Garten als Rückzugsraum, wirken. Mehr jedoch erinnert das Konzept an Vorbilder in Parkanlagen des späten 19. Jahrhunderts, wie sie beispielsweise Maertens (1877: 32 f.; Fig. 11, 18) – orientiert an barocken Vorbildern – vorstellt, nämlich kleinere, von hohen Hecken umgebene Räume mit Bänken an den Seiten und einer Statue in der Mitte. Es sollten Räume für Nachdenklichkeit und Sich-Besinnen sein. Mitten in der Stadt Lyon ist ein in solcher Weise auch nutzbarer, hoch repräsentativer Rückzugsraum entstanden. Einblicke und Zugänge sind nur über unterschiedlich gestaltete Wegeräume durch »Gartentore« möglich. Die Mitte dieses Raums bildet ein einfaches Holzdeck von 23,50 m/23,50 m. Wie in einer japanischen Gartenanlage wird dieses Deck von Pflanzen und Wasser eingeschlossen. Hoch wachsende Rhododendronhecken in 5,75 m breiten Pflanzbeeten

*104 Place des Célestins: Plan der Gestaltungsstruktur, M 1:1000*

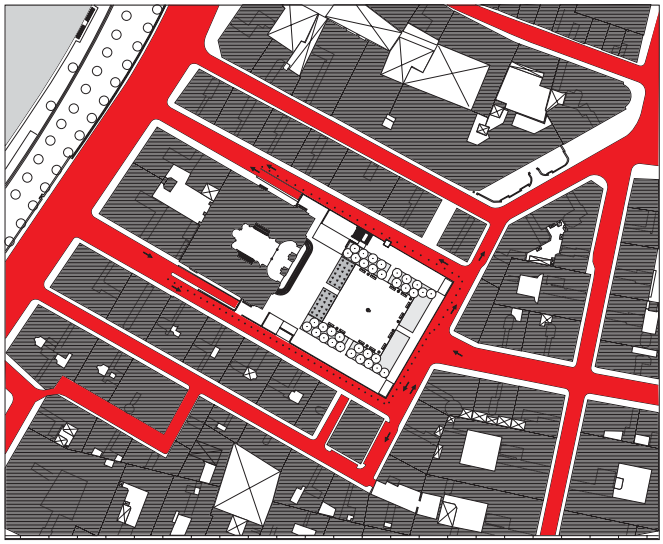


flankieren das Deck nach Norden und Süden. Der Blick bleibt nach Osten über ein Pflanzbeet gleicher Breite mit niedrigen Bodendeckern und nach Westen über ein Wasserbecken über das Holzdeck in der Achse der Theaterfassade frei. Offenbar gab es aber zwei Jahre nach Eröffnung des Platzes Probleme mit den Pflanzen, die Rhododendronhecken staben ab und mussten neu gepflanzt werden (Le Progrés vom 19. 04. 1997). Vier schmale Stege in den Seitenmitten des Quadrats führen durch die Pflanzbeete und über das Wasserbecken auf das Holzdeck. Die drei Zuwege durch die Pflanzbeete sind durch Tore im 75 cm hohen umlaufenden einfachen Gitter in Flachstahlkonstruktion geschützt. Das flache Wasserbecken zwischen Deck und Theater bleibt frei von Gittern. Hier sprudeln 18 nur wenige Zentimeter hohe Springbrunnen. Sie wirken wie kleine Wasserblüten und beleben die Wasseroberfläche. Die kleine Gartenanlage ist bis an das Theater heran umgeben von 15 cm/15 cm großen Formatsteinen aus hellgelbem glattem Granit.

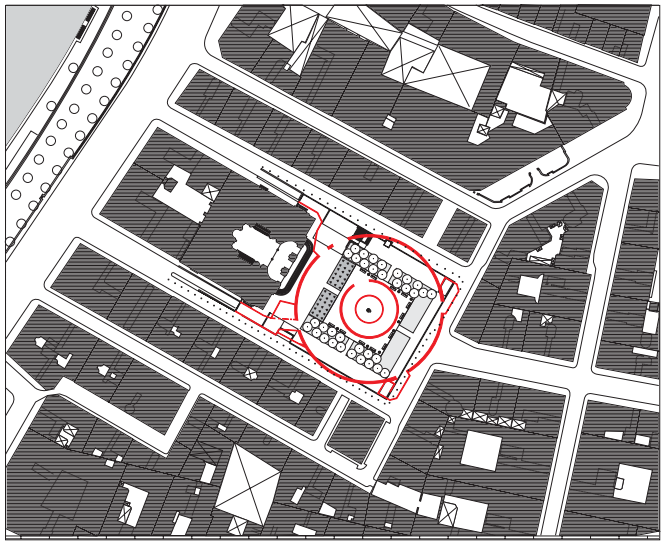
Rund um das Deck aus Tropenholz, dessen Verwendung 1995 zu heftigen Protesten von Umweltschützern des *Robin des bois* führte (Lyon Figaro vom 16. 03. 1995), stehen Sitzbänke. Auf dem kleinen Platz lässt sich viel beobachten und wahrnehmen. Windbewegungen lassen die Blätter der Hecken und Bäume rascheln, die Fontänen im Wasser erzeugen ein plätscherndes Geräusch, sodass andere Hintergrundgeräusche der Stadt übertönt werden. Die Schritte der Platzbesucher auf der Holzfläche sind leise und dumpf, sie lassen den Holzboden leicht schwingen. Im Mittelpunkt des Decks steht kein Denkmal, sondern ein schwarz-weiß gestreiftes Etwas, das für die Kinder wie ein



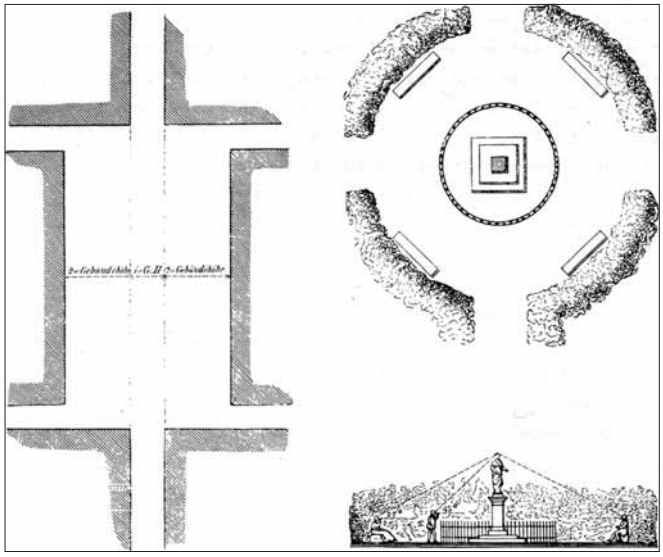
*105 Place des Célestins: Schnitt mit Tiefgarage, o. M.*



*107 Place des Célestins: Lageplan mit eingetragenen Straßen, die für den Individualverkehr befahrbar sind, o. M.*



*106 Place des Célestins: Lageplan mit markierter Tiefgarage, o. M.*



*108 Typen von Idealplätzen nach Hermann Maertens, 1877*

*109 Place des Célestins: Blick von Nordosten über den Platz*

*111 Place des Célestins: Einfassung des Platzes*

Klettergerät und für die Erwachsenen wie ein »Periskop« anmutet. Das Kunstwerk von Daniel Buren, das er in einem Wortspiel *Sens Dessus Dessous* (Ohne Darüber Darunter) nennt, macht jeden neugierig. Nach näherem Kennenlernen wird klar, dass es nicht dem versteckten Blick aus der Tiefe in die Oberwelt dient, sondern quasi in dessen Umkehrung einen Einblick in die Unterwelt der Tiefgarage ermöglicht. Umgelenkt durch ein Prisma schaut der Betrachter auf eine tief am Boden des Zylinders der Parkhausspindel installierte konvexe, sechseckig gerasterte Spiegelfläche, die sich um die eigene Achse dreht und so einen Blick auf die Geschosse der Tiefgarage in alle

*110 Place des Célestins: Spielen auf dem Platz*

*112 Place des Célestins: Luftaufnahme von Südosten*

*113 Place des Célestins: Das »Periskop«*

*115 Place des Célestins: Mobiliar*

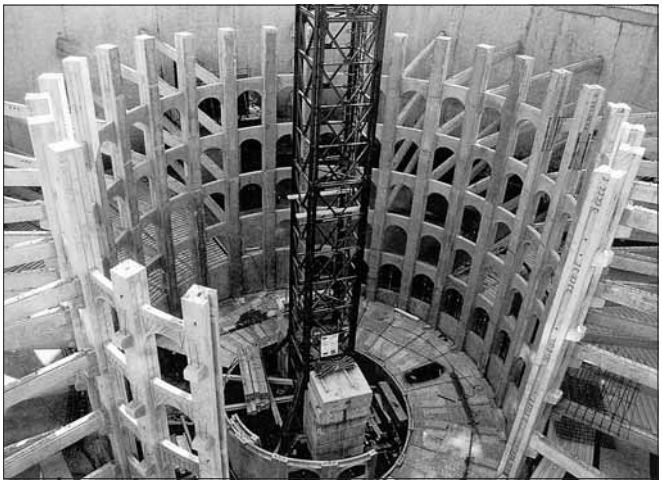
*116 Place des Célestins: Fahrstuhl zur Tiefgarage auf der Nordostseite*

*114 Place des Célestins: Straße mit Fahrbahn auf der Südostseite des Platzes*

Richtungen ermöglicht. Ein Besuch der Tiefgarage ist nötig, um das Rätsel der geschauten kaleidoskopischen Bilder zu lösen.

Abends leuchten Strahler in den Pflanzbeeten und im Boden der Wasserbecken eingelassene Lampen. In den Bögen der Eingangsfassade des Theaters sind Laternen aufgehängt. Die Theaterfassade wird außerdem durch Bodenstrahler illuminiert. Rings um den Platz sind an den Hausfassaden Straßenlaternen angebracht.

Im Nordwesten steht auf dem äußeren Plateaurahmen ein gläserner Fahrstuhlaufbau und es findet



*117 Place des Célestins: Bau der Tiefgarage mit Betonfertigteilen*

*118 Place des Célestins: Blick auf den Spiegel im Zylinder der Tiefgarage*

sich dort auch die Treppe zur Tiefgarage. In den anderen drei Ecken des Plateaus liegen Lüftungsgitter für die Tiefgarage, denn unter dem Platz bohrt sie sich 22 m in die Tiefe. Sie bietet 460 Stellplätze auf sechs Parkdecks, die auch als Dauerparkplätze gemietet werden können. Die Ein- und Ausfahrten liegen an den nördlichen und südlichen Flanken des Theaterkomplexes, in den zur Saône führenden Straßen. Die Garage kann erreicht bzw. verlassen werden, ohne dass der Place des Célestins befahren werden muss.

Die Tiefgarage ist um einen Zylinder organisiert, der zentral unter dem Platz steht. Spiralförmig um den Zylinder ist die Fahrstraße angeordnet, die die sechs Parkebenen erschließt. Der Zylinder wurde aus vorgefertigten Betonelementen errichtet. Bogenförmige Öffnungen ermöglichen den Blick in den Zylinder. Auf dem Grund des Zylinders dreht sich der erwähnte kreisrunde, schräg eingestellte Spiegel, der auch in der Tiefgarage selbst als Kunstwerk erlebt werden kann.

# Lyon – Neue Plätze in der ganzen Stadt

Neben den Platzgestaltungen, die der Plan Presqu'île vorsah, wurden und werden weitere Plätze im gesamten Stadtbereich Lyons neu gestaltet. Öffentliche Räume in den Vierteln um die Innenstadt und in den Vorstädten Lyons wurden in die Strategie der Rückgewinnung des öffentlichen Raums einbezogen. Dem diente die Entwicklung eines einheitlichen Gestaltungsvokabulars für ganz Lyon (Charbonneau, 1995: 1431). Drei typische Plätze werden hier als Beispiele für die Umsetzung der Strategie außerhalb der Presqu'île nach der zeitlichen Reihenfolge ihrer Realisierung vorgestellt.

Bereits 1996 hatte die Stadt Lyon ihre Strategie für die Um- und Neugestaltung der Stadträume variiert und weiterentwickelt. Noch unter Henry Chabert, Vizepräsident der Communauté, und Raymond Barre, Bürgermeister von Lyon, wurde eine neue Politik der Naturnähe (*la politique du végétal*) für die Stadtagglomeration initiiert und ein Plan der Grüngestaltung (*Plan de Végétalisation*) entwickelt. Auch hier wird das umfassende strategische Vorgehen sichtbar, handelt es sich doch um die Fortsetzung der Gestaltung von urbanen Räumen mit anderen Mitteln. Die meisten der geplanten Projekte sind bis Ende 2002 unter gleicher Methodik des Vorgehens realisiert worden. Selbst bei kurzer Beobachtung der Stadt erlebbar, geben sie dem Außenraumsystem Lyons einen besonderen Akzent. Es ging darum, die regionstypische Natur, die Vegetation und Landschaftselemente in den urbanen Raum Lyons auf spezifische Art und Weise zurückzuholen und für die Gestaltung des städtischen Raumes einzusetzen. Das Programm umfasste Blumenarrangements auf Plätzen, die Anlage neuer Parks und Neupflanzungen von Straßenbäumen. Einbezogen waren viele größere Projekte, wie eine 25 km lange Fahrradroute entlang der Rhône oder der neue, 12 ha große Volkspark *Parc de Gerland*.

Diese Politik war aus grundsätzlichen Überlegungen zur Rolle der Natur in einer Metropole abgeleitet worden, deren Gestalt in einem besonderen Maß vom Naturraum geprägt wird, im Fall Lyon beispielsweise vom Zusammenfluss der Rhône und der Saône und von den Hängen der Berge. Ein weiterer, schon bei der Stadtraumstrategie verfolgter Ansatz wurde auch dieser »Aufwertungsstrategie mit Elementen der Natur« zugrunde gelegt: Alle Ebenen und Maßstäbe der Orte in der Stadt sollten in das »Interventionskonzept« einbezogen werden. Der berühmte, Mitte des 19. Jahrhunderts von Frères Bülher gestaltete *Parc de la Tête d'Or* im Norden sollte im großen neuen *Parc Gerland* im Süden sein modernes Gegenstück finden und im Südosten durch den *Parc de la Porte des Alpes* ergänzt werden. Die Hänge des La Croix-Rousse sollten ebenso wie die des Fourvière-Hügels mit ihren Panoramablicken über Stadt und Land als Stadtpark angelegt werden (z. B. *Les Jardins du Rosaire*). In allen Stadtquartieren, auch in den problematischen peripheren wie in Vaise im Norden Lyons, am rechten Ufer der Saône (*Place Valmy*) und in Vaux-en-Velin im Nordosten (Wegeverbindungen im

*119 Titelblatt der Beilage ›document‹ von Le Moniteur architecture 1998 Nr. 89: Blick vom Hügel Fourvière zum Dach der neu gestalteten Oper auf der Presqu'île*

*Quartier Sauveteurs-Cervelières*) sollte bei der Grüngestaltung von Avenuen, Boulevards, Plätzen, Durchgängen und Wegen besonders sensibel eingegriffen werden. Im »Tal der Chemie« (*Vallée de la Chimie*) mit seinen vielen Fabrikationsanlagen und Unternehmungen, gelegen in einem langen Band südlich der Stadt, am Ostufer der Rhône, waren Maßnahmen geplant.

Aber es ging bei dieser Strategie nicht nur um große Projekte. Auf kleinstem verfügbarem Gelände, am Fuße von Wohngebäuden oder in den Wohnblocks, sollten etwa 25 »Gärten der Nähe« (*Jardins de Proximité*) bzw. »Taschengärten« (*Jardins de Poche*) in der ganzen Stadt verteilt als kleine grüne Oasen angelegt werden. Alles sollte gut durchdacht und bis in die Einzelheiten gestaltet werden, wobei z. B. ortstypische, auch historische Pflanzen verwendet werden sollten. Oberste Sinngebung war, der modernen Metropole weitere sensible Dimensionen hinzuzufügen (Davoine; Arnold, 1998: 1).

In einem Aufsatz mit dem programmatischen Titel »Arbeitet mit den Entwerfern zusammen« (»*Travailler avec les concepteurs*«) plädierte der langjährige Beigeordnete und Technische Berater der COURLY und der Ville de Lyon, Jean-Pierre Charbonneau, ausdrücklich für die Anwendung der bei der bisherigen Politik des öffentlichen Raumes erfolgreichen Verfahren und Methoden. Diese Politik war nach Charbonneau vor allem deshalb erfolgreich, weil die Kompetenz der Entwerfer – Architekten, Landschaftsarchitekten, Designer, Graphiker oder Städtebauer – einbezogen worden war. *La politique du végétal* sei eine entschlossene Politik, die strategisch auf den Maßstab aller Quartiere der Agglomeration eingehe und eher auf eine große Zahl einfacher Projekte setzte, die leicht zu realisieren wären und deren Kosten besser von der Gesellschaft getragen werden könnten, als auf einzelne Prestigevorhaben, die die angestrebte Breitenwirkung nicht erlauben würden. Allerdings wollte diese Politik nicht ohne Einfluss auf »den Stil« der Projekte (*le style des projets*) bleiben. Bei Gleichwertigkeit der »sensiblen Dimensionen« der Kultur sowie der Identität des Ortes und der von den Nutzern erlebten Vertrautheiten, die es immer zu beachten gelte, sollten die Teamarbeit der an der politischen und technischen Koordination beteiligten Personen und die Diskussion mit den Bürgern die Eckbedingung bei der Umsetzung der Politik sein.

Die Bürgerbeteiligung wurde von Charbonneau als ein wesentliches Element der Planungsabsicherung und Akzeptanz der realisierten Projekte gesehen. Die sorgfältige Analyse auf örtlicher, regionaler und nationaler Ebene sei ebenso entscheidend, wie die sorgfältige Auswahl der Entwerfer für jedes einzelne Projekt. Das Wesen des einzelnen Projekts, das Thema, das es zu bewältigen gelte, und das »Profil« der Projektgruppe müssten übereinstimmen. Was gut gewesen war für die bisherige Konzeption der Neugestaltung des öffentlichen Raumes, sei auch wertvoll für die »Blumenprojekte« (*projets de fleurissement*). Vor allem gelte dies aber für die »Gärten der Nähe«, denn gerade sie erhielten ihren Charakter durch das gemeinsame Vorgehen von Künstlern und Landschaftsarchitekten. (Charbonneau, 1998).

Der mit der Gesamtplanung beauftragte Landschaftsplaner Gilles Clément begann 1996 mit den ersten analytischen Studien und konzeptionellen Überlegungen zu denjenigen Orten innerhalb des zweiten Autobahnringes, an denen auf unterschiedliche Art landschaftsplanerische Maßnahmen sinnvoll wären (Clément, 1998). Er schlug die dann politisch bestimmten Standorte für Maßnahmen vor, die im »Plan der Grüngestaltung« verbindlich wurden, und setzte die Leitgedanken für neuartige landschaftliche gestalterische Einzelheiten fest. Die Platane sollte z. B. nicht länger der einzige Straßenbaum sein und spezielle Pflanzengruppen sollten thematisch eingesetzt werden, »Gräser, Bäume mit Borke, Pfingstrosen, Iris, Hortensien usw.« (Davoine; Arnold, 1998: 5).

Seit September 1997 wurden Projekte des »Plans der Grüngestaltung« verwirklicht. Für die *Jardins de Proximité* wurde ein Programm aufgelegt. Inspiriert durch die New Yorker »pocket-gardens« wurden kleine »Oasen des Grüns« (*oasis de verdure*) als Kontrast zu den meist steinernen »harten« Plätzen im öffentlichen Raum geschaffen. Ihre Größe betrug im Mittel 200 $m^2$. Sie werden durch angelerntes Fachpersonal betreut. Im Jahr 2001 waren die ersten zehn realisiert. Das Leitmotiv für diese »winzigen, ungewöhnlichen und delikaten urbanen Ereignisse« (Davoine, Arnold, 1998: 17), die das Programm anstrebte, lautete: »Eine Bank, ein Baum, ein Kunstwerk«. Intendiert war nicht die Gestaltung eines kleinen Parks, sondern die Schaffung eines grünen Ruheraums in der Stadt, in Zusammenarbeit mit lokalen Künstlern (Ville de Lyon, 2001: 11 f.). Der im Jahr 2000 fertig gestellte Jardin Félix Jacquier, bei dem offen bleibt, ob es ein kleiner Garten oder ein kleiner Platz ist, wird hier abschließend als Beispiel für einen dieser speziellen neuen Orte im öffentlichen Raum Lyons vorgestellt.

## Place Colbert

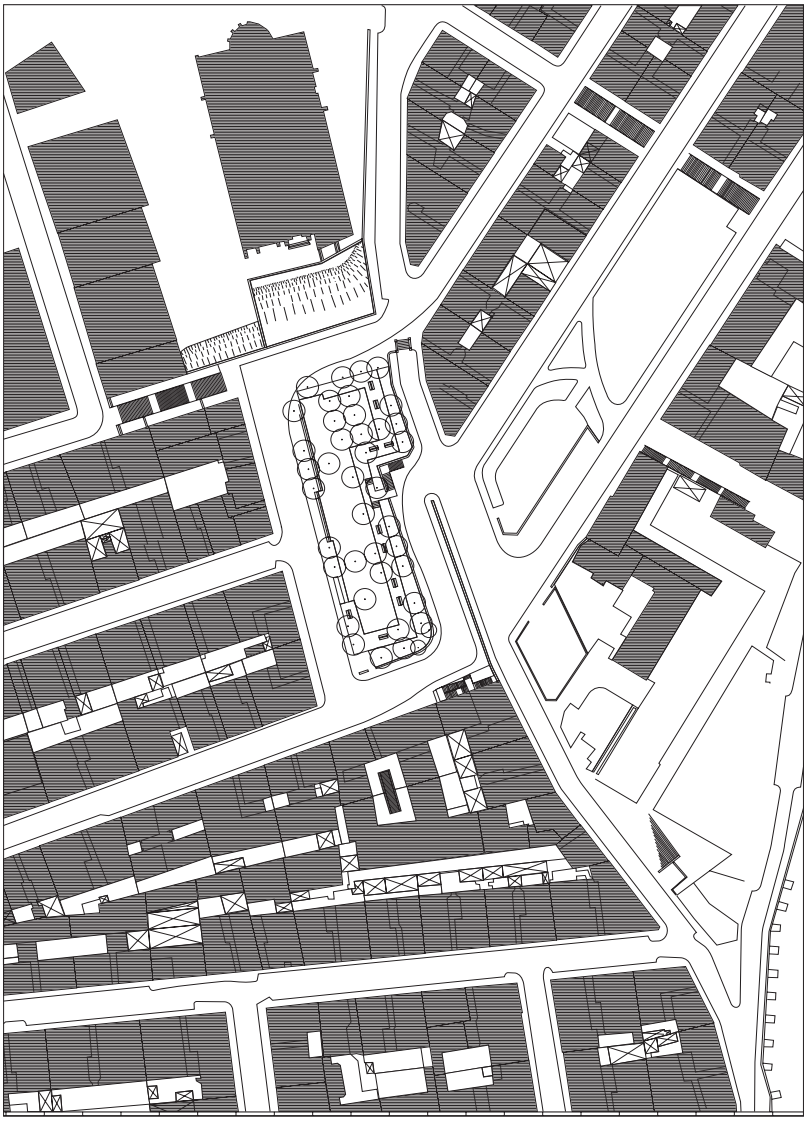
Im Norden der Presqu'île, wo die städtische Bebauung in einen Hang übergeht, der zum Stadtteil La Croix-Rousse hin steil ansteigt, hat die traditionsreiche Lyoner Seidenweberei ihren Ursprung. Noch heute (1999) hat das 1. Arrondissement, in dem der Place Colbert liegt, eine Bevölkerungsdichte von 17 788 Einwohnern/km$^2$ (zum Vergleich: im Jahr 2000 zählte Hamburgs Universitätsviertel Hoheluft-West 18 522 Einwohner/km$^2$). In der dichten Bebauung finden sich auch hier Quartiersplätze unterschiedlicher Größe, die das südfranzösische Flair des *Savoir vivre* erlebbar machen.

Am Rand des Stadtteils La Croix-Rousse liegt der kleine Quartiersplatz Place Colbert. Seine Neugestaltung – für die es keinen Gestaltungswettbewerb gab – zeigt, dass die Aufwertungsstrategie auch außerhalb der Innenstadt greift. Die Einbauten, also Lampen, Bänke und Begrenzungsgitter, entsprechen dem für Lyon festgelegten Gestaltvokabular. Allerdings lassen sich Unterschiede in der Sorgfalt der Gestaltung in den Einzelheiten feststellen. Negativ fallen Baumgitter im Platz, ein Mülleimer direkt neben der Wasserzapfstelle und eine nicht genau überlegte Gestaltung der umfassenden Rahmung mit ihrem Betonplatten- und Asphaltbelag auf. Der Place Colbert wird von den Anliegern und Bewohnern des Quartiers gerne zum Aufenthalt, zum Spielen und zu anderen gemeinsamen Aktivitäten benutzt.

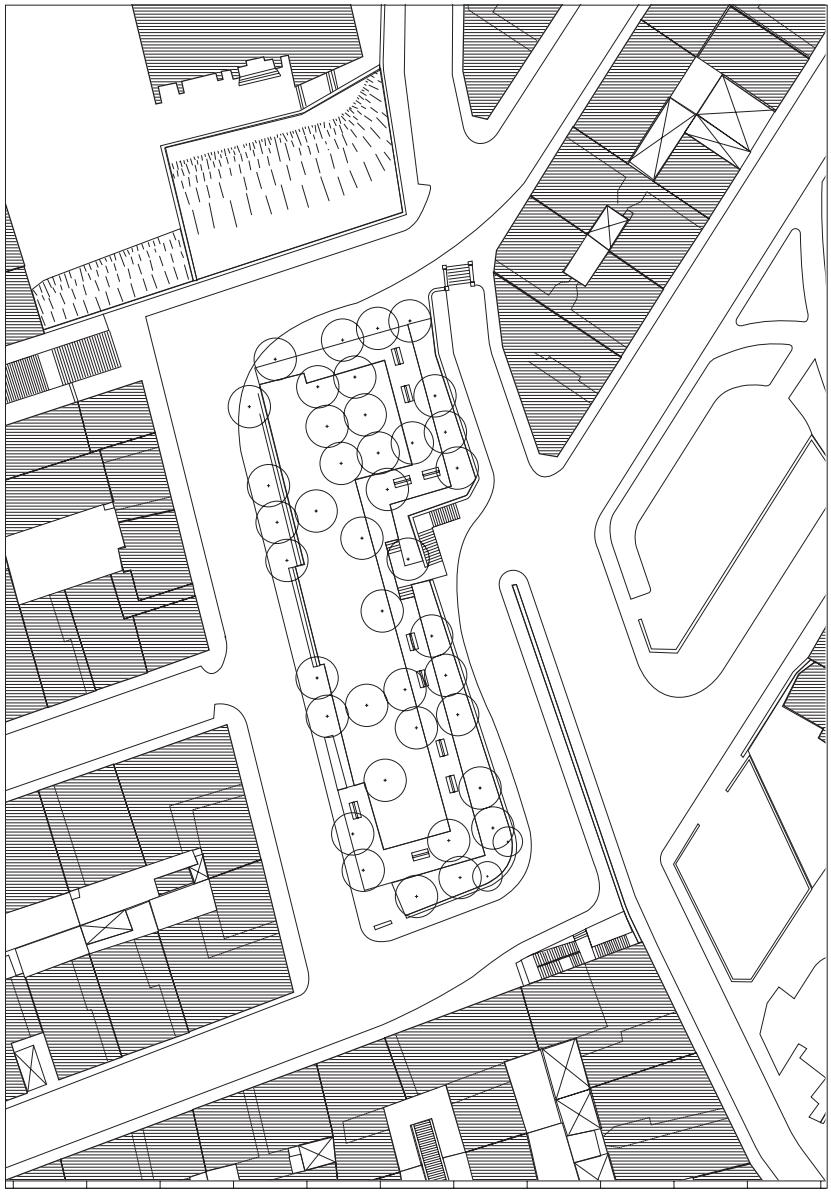
Angesichts der hohen Bebauungsdichte im Umfeld erhält dieser Außenraum mit seiner Aufenthaltsqualität ein doppeltes Gewicht.

| Place Colbert | |
|---|---|
| Daten zum Platz | |
| Bauherr: | Ville de Lyon |
| Architekt: | Liliane Grünig, François Tribel |
| Größe: | 1.800 m$^2$ |
| Kosten: | 0,36 Mio. EUR |
| Baujahr: | 1993–1994 |
| Daten aus: | www.grunig-triebel.com/fichiers/colbert01.html |

*120 Datenübersicht zum Place Colbert*



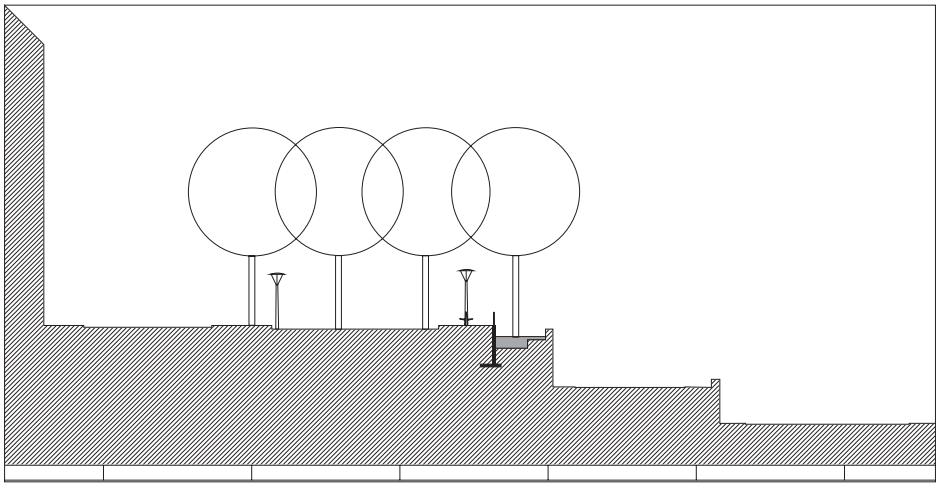
*121 Place Colbert: Lageplan mit den südlich des Platzes gelegenen Traboules, M 1:2000*



*122 Place Colbert: Plan der Gestaltungsstruktur, M 1:1000*

Der Place Colbert ist als kleines Plateau unterhalb von La Croix-Rousse in den Südost-Hang eingebaut. Der Hang fällt hier zur Rhône hin steil ab und gibt den Blick auf die östlichen Stadtteile Lyons und die Hochhäuser von La Part-Dieu frei. Im Norden ist die Platzfläche in den Hang eingegraben und durch eine dreieinhalb Meter hohe Stützmauer begrenzt, im Süden wird das Plateau des Platzes durch eine ca. drei Meter hohe Stützmauer getragen. Vom Platz her werden umgebende Straßen nur im Norden und Westen wahrgenommen, denn nach Süden und Osten führen sie dem Hang folgend bereits steil abfallend unter das Platzniveau. Zu Fuß kann der Platz im

*123 Place Colbert: Schnitt, M 1:500*



Osten von unten auch über eine Treppenanlage erreicht werden. Diese Abkürzung benutzen viele Fußgänger, oben angekommen queren sie dann den Platz und sorgen so für zusätzliche Bewegungen auf dem Platz. Die rechtwinkelige Platzfläche hat in Nord-Süd-Richtung eine Länge von ca. 75 m. Straßenverläufe am Hang bestimmen die Breite des Platzes. Sie beträgt im nördlichen Drittel 29 m und 21 m im südlichen Abschnitt. Der Platz wird im Westen und Süden von einer fünf- bis sechsgeschossigen Blockrandbebauung eingerahmt.

Die Platzfläche ist mit wassergebundenem gelben Grand belegt. Damit wird sie für unterschiedliche Aktivitäten freigehalten. Sie wird eingerahmt durch mehrere Reihen von einfachen Betonplatten, die gegenüber der Platzfläche um eine, zwei oder drei Stufen erhöht sind. Rund um den Platz sind dort Sitzbänke

*124 Place Colbert: Blick von Norden zum Platz*

*125 Place Colbert: Blick über den Platz von Süden*

126 Place Colbert: Blick über den Platz von Norden

128 Place Colbert: Plattenbelag und Podest auf dem Platz

aufgestellt. Der vor der Umgestaltung vorhandene unregelmäßige Baumbestand wurde durch einzelne jüngere Bäume ergänzt. Sie beschatten den Platz auf der gesamten Fläche. Unter den Bäumen befinden sich zwei Reihen Standleuchten. Im Norden liegen in der Grandfläche einzelne Betonplatten und ein kleines erhöhtes Podest, deren Zweckbestimmung unklar bleiben. Eine Bushaltestelle, die am Straßenrand auf der westlichen Platzseite liegt, ist ebenfalls integrativer Bestandteil des Platzes. Neben ihr ist eine kleine gusseiserne Wasserzapfstelle angeordnet.

Der Platz bietet eine ruhige Atmosphäre. Die Grandfläche, die weitaus den größten Teil des Platzes einnimmt, knirscht unter den Füssen und erinnert an das

127 Place Colbert: Café am und auf dem Platz

129 Place Colbert: Mobiliar auf der Westseite des Platzes

traditionelle Bild französischer Plätze, auf denen Boule gespielt wird. Im Westen befindet sich an der Ecke Rue Lemont ein kleines Straßencafé mit Blick auf den Platz. Es ist zwar durch eine Straße mit Busverkehr vom Platz getrennt, aber Tische und Stühle für das gastronomische Angebot stehen bei gutem Wetter nicht nur auf dem Bürgersteig, sondern auch auf dem Platz, wo auch bedient wird. Auf der gegenüberliegenden Blockecke verkauft ein kleiner Laden Lebensmittel. Die Attraktion ist der Blick über das Rhône-Tal – bei schönem Wetter bis zu den Alpen. Er wird auch an dieser Stelle wie von einer Aussichtsplattform genossen. Den unverstellten Blick ermöglicht eine gestaffelte Hangbefestigung. Wo früher ein hohes Drahtgitter aufragte und vor dem Absturz schützen sollte, ist nun wenig Gefahr, würde man doch nur in die 75 cm tiefer umlaufende Grünfläche fallen.

Der Place Colbert ist ein Quartiersplatz mit seinen typischen Merkmalen. Der fremde Besucher des Platzes fühlt sich beobachtet, wird auch angesprochen und es ist leicht, ins Gespräch zu kommen. Früher sei die Platzfläche geneigt gewesen und diente als Parkplatz für die Autos. Heute sei es besser, allerdings sei die graue Farbe der Lampen und Bänke schlecht, das dunkle Grün »wie früher« sei besser gewesen und die Pflege des Platzes sei mangelhaft. Es wurde deutlich, dass insbesondere das Café eine wichtige Rolle für den Platz spielt. Seitdem junge Leute das Café führen – früher waren es zwei alte Damen –, wird erzählt, ist es nett, dort zu sitzen. Die Cafébesitzer würden beispielsweise auch ein Stadtteilfest organisieren.

*130 Place Colbert: Straßenszene am Quartiersplatz*

Seine besondere Rolle erhält der Place Colbert, wenn jährliche Straßen-Skater-Meisterschaften durchgeführt werden und oben auf dem Platz der Start und unten, auf dem Place Terreaux, das Ziel liegen. Auch spezielle Ereignisse, wie beispielsweise ein Latino-Festival, locken Besucher zum Place Colbert. Es klingt, als hätte seine Neugestaltung Initiativen und Aneignungsprozesse sehr befördert und sogar erst ermöglicht.

## Place Sainte-Anne

Die Umgestaltung des Place Sainte-Anne geschah im Zuge der Sanierung eines Wohnviertels. Das heute ruhige Wohnquartier mit dem kleinen Platz liegt östlich der Presqu'île »hinter den Gleisen«, in unmittelbarer Nachbarschaft des großen Büro- und Einkaufszentrums La Part-Dieu mit dem integrierten Regional- und Fernbahnhof. Es ist ein heterogen strukturiertes Gebiet. Dort mischen sich neue mehrgeschossige Wohnbebauungen, alte mit Gewerbe- und Handwerksfirmen in den Hinterhöfen durchsetzte Wohnhäuser, Schulen und Bürogebäude. Der früher rein vorstädtische Charakter der Gegend hinter dem Bahnhof ist, je mehr man sich vom neuen Komplex La Part-Dieu entfernt, noch spürbar. In einer von der Stadt initiierten Publikation beschäftigten sich Künstler mit den Lyoner Stadterneuerungsquartieren und warben z. B. auch für den Place Sainte-Anne mit poetischen Bildgeschichten für die Aneignung der neuen alten Stadträume (Lyon Quartier BD, 2000).

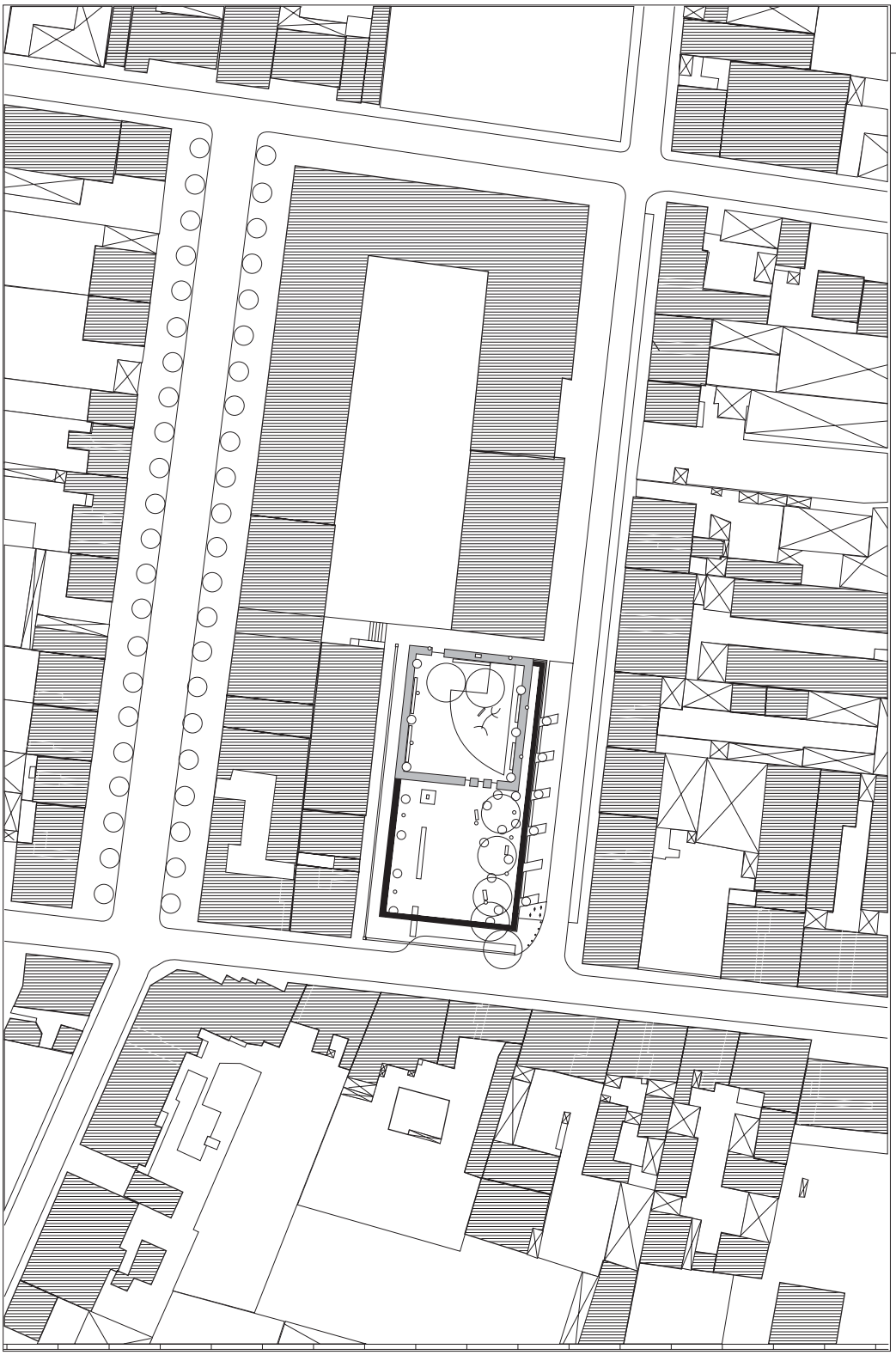
Der ca. 60 m/33 m große rechteckige Platz liegt etwas versteckt, abseits größerer Straßen. Er war zuvor ein einfacher, an einer Straßenecke liegender Quartiersplatz, dessen Umgestaltung aufgrund von umfassenden Sanierungsmaßnahmen und Neubebauungen mit Wohngebäuden notwendig wurde. Eine Wohnstraße im Osten, die Rue Étienne Richerand, und eine Wohn- und Geschäftsstraße im Süden, die Rue Paul Bert, begrenzen den Platz. An beiden Straßen ist im Bereich des Platzes noch die ursprüngliche vorstädtische Bebauung des 19. Jahrhunderts vorhanden – bis zu dreigeschossige Wohnhäuser, teilweise mit Läden, Geschäften und Cafés in den Erdgeschossen, sowie gewerbliche Nutzungen in den Blockinnenhöfen. Direkt an der Westseite des Platzes stehen ältere Wohngebäude, ein kleiner Neubau mit Atelier sowie ein kleiner Schulbau. Die neue, vornehm wirkende Blockrand-Wohnbebauung nördlich des Place Sainte-Anne wurde im Frühjahr 2001 bezogen. Auch durch sie entsteht der Eindruck, dass der kleine Platz an einer Stelle des Viertels liegt, an der dessen Geschichte rundherum wie in einem Bilderbuch ablesbar ist.

Der neue »Platz auf der Ecke« hat umlaufende Geh- bzw. Fahrbereiche und eine innere rechteckige 27,35 m/53,60 m große herausgehobene Fläche, die optisch klar definiert und in ihrer Nutzung und Gestaltung halbiert ist. Es gibt eine nahezu quadratische, von allen Seiten zugängliche Fläche im südlichen Teil (27,35 m/27,20 m) und ein mit grünen Hecken und Zaun umgebenes Spielplatz-Areal im nördlichen Teil (27,35 m/26,40 m). Beide Bereiche zeigen einheitliche Gestaltungselemente. Auffällig ist der rote Bodenbelag – Grand als wassergebundene Decke ähnlich wie auf Tennisplätzen –,

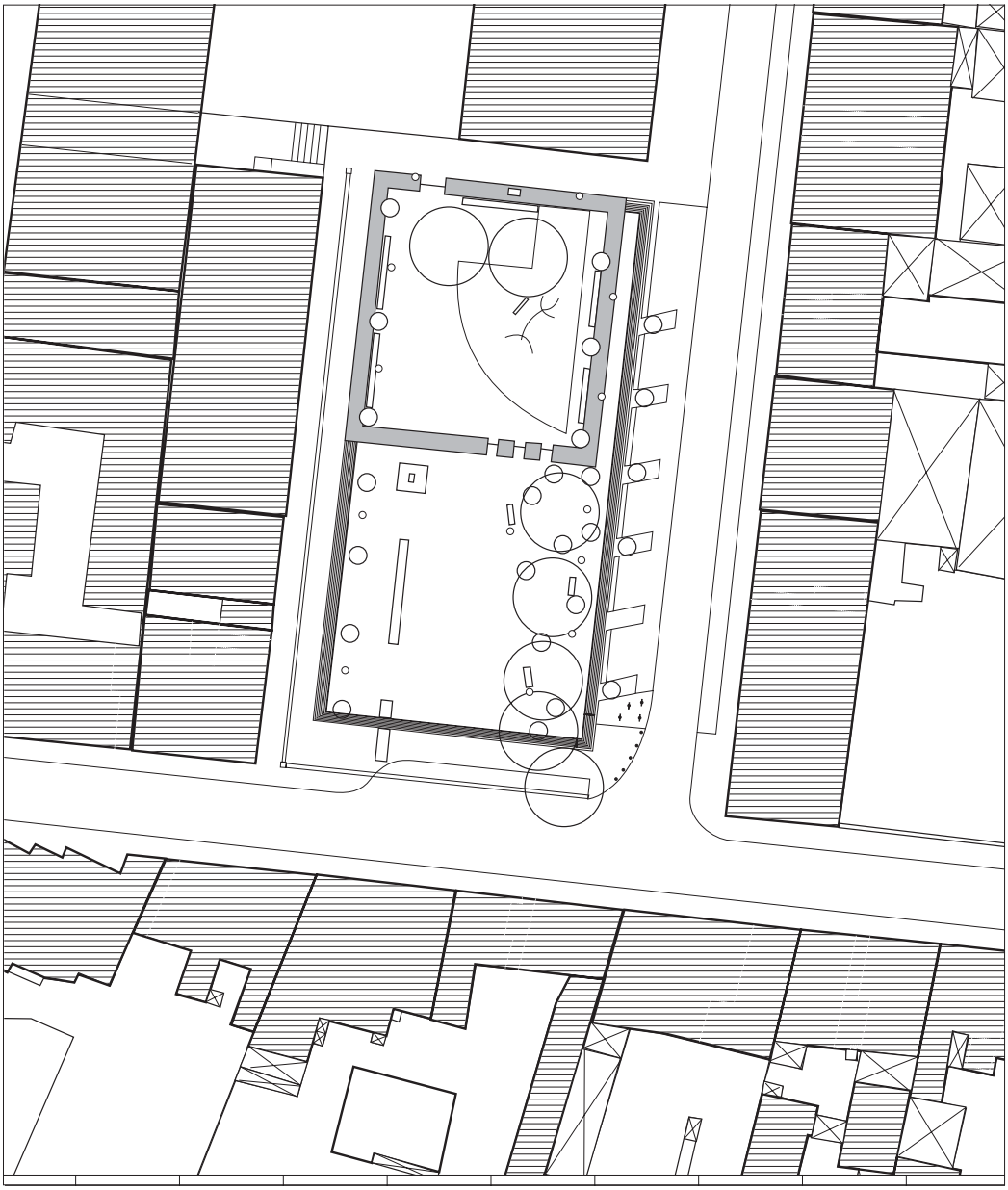
| Place Sainte Anne | |
|---|---|
| Daten zum Platz | |
| Bauherr: | Ville de Lyon |
| Architekt: | Michèle Elsair |
| Landschaftsplaner: | Eric Ossart |
| Größe: | 1.800 $m^2$ |
| Kosten: | 5,3 Mio. Francs (0,81 Mio. EUR) |
| Baujahr: | 2000–2001 |
| Daten aus: | http://www.mairie-lyon.fr/conseilm/SCM/seances/199910/cr/sommaire.htm#19994444, 99/4444 – Aménagement de la Place Sainte-Anne à Lyon 3E – Dossier No. 63.002.0046 (Délégation Développement urbain – Direction des études techniques urbaines) |

*131 Datenübersicht zum Place Sainte-Anne*

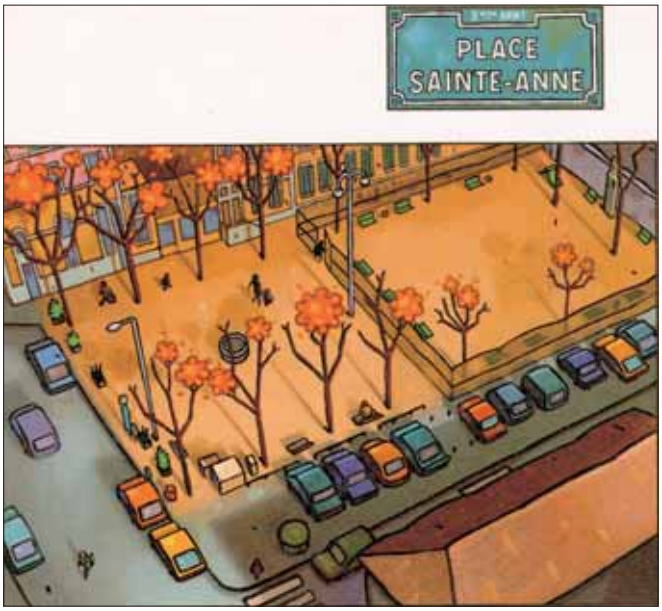
*132 Place Sainte-Anne: Blick von Süden über den Platz*



*133 Place Sainte-Anne: Lageplan mit Umgebung, M 1:2000*



*134 Place Sainte-Anne: Plan der Gestaltungsstruktur, M 1:1000*



*135 Place Sainte-Anne: Comiczeichnung des Platzes vor dem Umbau und Traumvision von seiner neuen Gestalt*

der dem Platz eine eher natürlich wirkende Oberfläche gibt. Umlaufend um den gesamten südlichen Teil und an der Rue Étienne Richerand im nördlichen Teil sind wie bei einem Bilderrahmen 13 Holzleisten auf einer Breite von 1,10 m in den Boden eingearbeitet. Außen werden sie von einem sorgfältig gearbeiteten 25 cm breiten Granit-Bordstein gefasst. Neben der hohen ästhetischen Wirkung

*136 Place Sainte-Anne: Blick von Norden auf den südlichen Teil des Platzes*

erfüllen die Holzleisten auch die Funktion, den Grandbelag auf dem Platz zu halten. Benutzer können beim Verlassen des Platzes an den Holzleisten die Füße abstreifen.

Der südliche gerahmte Teilbereich des Platzes ist wegen des leicht nach Südwesten hin abfallenden Geländes dort um bis zu 12 cm angehoben und bildet so

*137 Place Sainte-Anne: Eingang zum Kinderspielplatz*

*138 Place Sainte-Anne: Wasserspiel auf dem Platz*

ein kaum wahrnehmbares, aber spürbares Plateau mit seiner roten wassergebundenen Grandfläche, die das Bild prägt. Auf der östlichen Seite wurde eine Gruppe älterer, großkroniger Bäume durch neue, niedrigere Bäume ergänzt. Unter ihnen und westlich vor der Baumgruppe, die zugleich den offenen Platz von der Rue Étienne Richerand mit ihren Parkplätzen »abschirmt«, sind nach

*139 Place Sainte-Anne: Menschen auf dem Quartiersplatz*

Südwesten zur Sonne hin orientierte Sitzbänke angeordnet. Unter den Bäumen stehen einfache Standleuchten. Auf besondere Lichteffekte wurde am Place Sainte-Anne verzichtet. Auf der westlichen Seite wurde ein Kunstobjekt in Form eines Wasserspiels installiert. Über Räder und Knöpfe können verschiedene Wasserspeier an einer brusthohen Stele gesteuert werden. Über eine schmale, teilweise überdeckte Rinne fließt das Wasser über die gesamte Länge des südlichen Teilbereichs zum Rinnstein der Rue Paul Bert hin ab. Kinder spielen gern damit.

Zwei Gartentore führen vom südlichen Teilbereich auf den durch einen umlaufenden Zaun und eine Hecke

*140 Place Sainte-Anne: Sitzbank im Spielplatzbereich und Parkplätze an der Ostseite des Platzes*

geschützten Spielplatz. Die Hecke, in der auf drei Seiten je zwei Standleuchten stehen, ist außen und innen durch ein aus Flach- und Rundstählen gefertigtes, 45 cm niedriges Gitter eingefasst. Solche Gitter- und Geländerelemente finden sich auch auf dem Place des Célestins und dem Place de la Bourse. Auf der Innenseite sind in das Geländer an der Nord-, Ost- und Westseite einfache Sitzbänke mit Sitzen und Lehnen aus Holz eingearbeitet. Auf dem eingezäunten 24,15 m/24,15 m großen Spielplatz, der unter einem großen alten Baum auch seinen schattigen Bereich hat, stehen drei Spielgeräte, an Pop-Art angelehnte

*141 Place Sainte-Anne: Einfassung des Platzes*

*142 Place Sainte-Anne: Einlauf des Wasserspiels am Platzrand*

Skulpturen. Zwei können als Sitzbänke und eins als Klettergerüst genutzt werden. Zusätzlich sind zwei kleine Kreisel installiert. Im Bereich der Spielgeräte ist statt Grand ein Gummibelag im gleichen Rot eingebaut. Die für deutsche Spielplätze obligatorische Sandkiste fehlt. Ein kleines, wohl älteres Denkmal steht versteckt auf der Nordseite, in der Hecke, die den Spielplatz abschirmt. Auf einem halbhohen Sockel zeigt es die Büste von Étienne Richerand (1862–1931).

Mit der Neugestaltung des Platzes galt es, auf der westlichen Seite die Erschließung für die unterschiedlichen Gebäude in der 58 m tief in den Block reichenden angrenzenden Bebauung und auch eine neue Blockdurchquerung für Fußgänger von der Rue Paul Bert her zu sichern und in die Gestaltung des Platzes einzubeziehen. Die dafür notwendige Fläche gehört optisch und was seine Nutzbarkeit betrifft zum Platz, obwohl der Boden des sichtbaren Raumes für diese fünf Meter breite »Gasse« vor den Häusern als graue Fahrfläche in Asphalt mit einer mittigen, 53 cm breiten Steinreihe gestaltet ist. Die Umrahmung des Platzes sowie vier Bäume und zwei Standleuchten in Linie markieren im offenen südlichen Teilbereich des Platzes die »Gasse«. In der nördlichen Hälfte wird sie von der Hecke des Spielplatzes begrenzt.

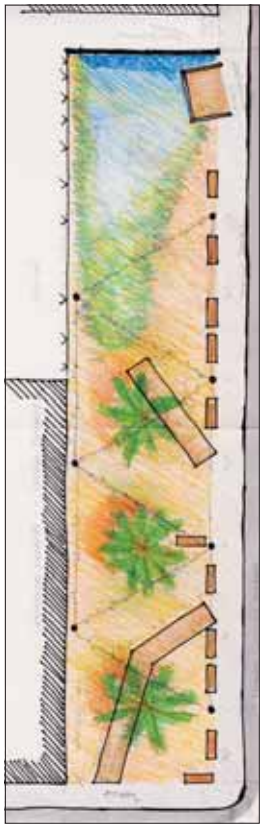
Der Place Saint-Anne dient auch als Spielplatz für die Kinder der hier gelegenen Sonderschule (*Centre Eduard Seguin*). Die Unterteilung in einen geschützten Spielbereich und eine offene Fläche verbindet die Funktionen eines Kinderspielplatzes und die eines öffentlichen Quartiersplatzes. Der abgegrenzte Spielbereich des Platzes unterliegt besonderen Nutzungsregeln, z. B. Verbot für Hunde, die auf Schildern und Zeichen beschrieben werden. Er wird offensichtlich intensiv genutzt. Auf der Ostseite des Platzes wurden durch Verringerung der Fahrbahn 13 Parkplätze geschaffen, deren Buchten für jeweils zwei Autos in die Platzgestaltung einbezogen sind. Auf der Südseite, an der Rue Paul Bert mit ihren kleinen Ladengeschäften, liegt eine Parkbucht für etwa drei PKW.

Der in allen Einzelheiten wohl durchdachte und gestaltete Platz wirkt insgesamt gepflegt und weist keine sichtbaren Schäden auf – allerdings wurde er auch erst im Sommer 2001 fertig gestellt. Für Einfriedungen, Bänke und Leuchten wurden die Elemente aus dem Repertoire des Plan Presqu'île verwendet. Eine Videoüberwachung wie auf den Plätzen der Presqu'île gibt es hier natürlich nicht. Insgesamt erinnert die hohe gestalterische Qualität des kleinen Platzes an die der Plätze auf der Presque'île. Die Funktionen des Getrennten und des Zusammengehörenden, des Umgrenzten und des Offenen, der Bewegung und der Ruhe in diesem sich aufwertend wandelnden Stadtteil »hinter dem Bahnhof« finden in der räumlichen Gestaltung des Place Sainte-Anne ihren Ausdruck.

## Le Jardin de Félix Jacquier

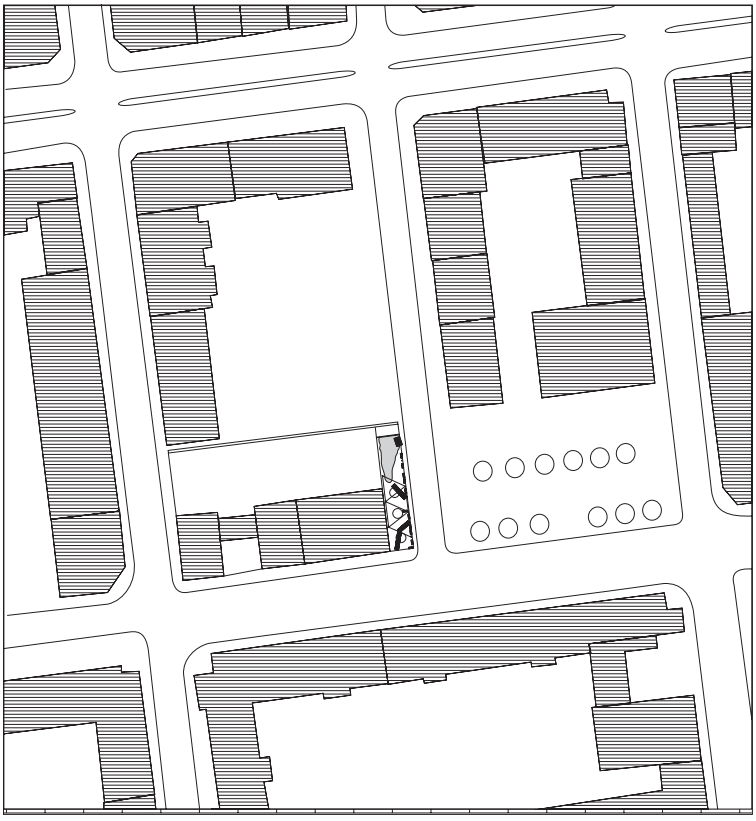
| Jardin de Félix Jacquier | |
|---|---|
| Daten zum Platz | |
| Bauherr: | Ville de Lyon |
| Landschaftsplaner: | Pascale Jacotot |
| Botaniker: | Patrik Blanc |
| Größe: | 208 m² |
| Kosten: | 980.000 Francs (150.000 EUR) |
| Baujahr: | 1999 |
| Daten aus: | http://www.mairie-lyon.fr/conseilm/SCM/seances/199806/cr/sommaire.htm#19982619, 98/2619 – Création du Jardin de proximité Félix Jacquier – 69006 Lyon – Dossier No. 58.056.0001 (Délégation Espaces Publics – Division études et techniques urbaines) |

*143 Datenübersicht zum Jardin de Félix Jacquier*



*145 Jardin de Félix Jacquier: Skizze zum Gestaltungskonzept, o. M.*

An der Rue Montgolfier, Ecke Rue Félix Jacquier, gelegen im 6. Arrondissement, im Norden der Stadt, östlich der Rhône, befand sich gegenüber einem größeren Parkplatz, auf dem an bestimmten Tagen unter Platanen Wochenmarkt abgehalten wird, ein Stück Niemandsland, mit dem nichts Rechtes anzufangen war. Auf einer nur 32 m/6,4 m großen »aufgegebenen Stadtfläche ohne Charakter«, angrenzend an die Mauern eines Schulhofes, entstand dort ein kleiner »grüner Alkoven« (Davoine, Arnold, 1998: 17). Er wirkt wie ein »Dschungel« mit rankenden Pflanzen und Wasser in seiner vielfältigen Art, als fallendes Wasser, als Wasser im Sumpf und sogar als Nebel. Das schmale rechteckige Areal ist in einen Bereich mit einem flachen Wasserbecken und in einen Bereich mit einer wassergebundenen Fläche aus rotem Grandbelag unterteilt. An einer nach Süden ausgerichteten, mit Pflanzen dicht berankten Metallwand fließt, ähnlich wie bei einem Wasserfall, ohne Unterbrechung Wasser und speist das flache Wasserbecken vor ihm. Das Wasser



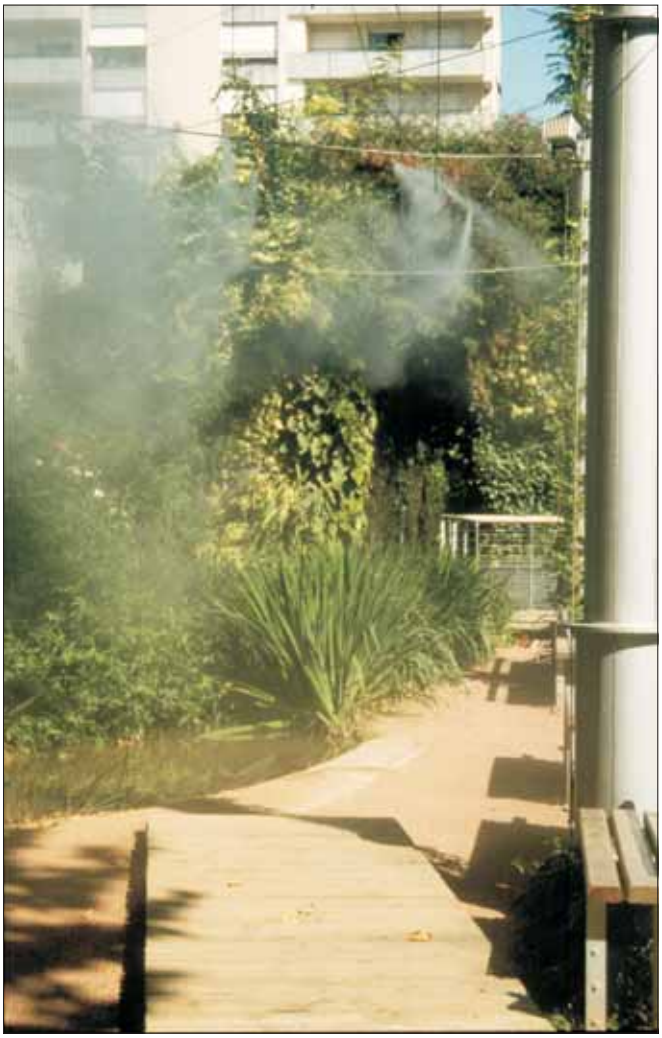
*144 Lageplan des Jardin de Félix Jacquier, M 1:1000*

*146 Jardin de Félix Jacquier: Blick von Norden*

*147 Jardin de Félix Jacquier: Die »Laufstege«*

*148 Jardin de Félix Jacquier: Die »Aussichtsplattform«*

wird in einem Kreislauf aus dem Wasserbecken hinter der Metallwand wieder nach oben gepumpt. Schwimmende Wasserpflanzen im teilweise sumpfigen Becken, die durch den Wasserfall an den Rand treiben, unterstützen den Eindruck eines kleinen Sees. Ein schmaler Holzsteg in der Nähe des Wasserfalls weckt in der Phantasie das Bild einer Aussichtsplattform. Die rote Grandfläche wird von drei Platanen beschattet. Zwei wenige Zentimeter aufgestelzte Holzstege führen unter den Bäumen hindurch über diese



*149 Jardin de Félix Jacquier: Nebelfeuchte für die Pflanzen*

Fläche, hin »zum See«. An der Ostseite des *Jardin de proximité*, mit den Lehnen zum Bürgersteig hin abgrenzend, sind Holzbänke aufgestellt.

Zwischen sieben Stahlmasten sind Drähte gespannt, an denen Rankpflanzen wachsen und in 4,5 m Höhe ein Blätterdach erzeugen. Zwischen den Rankpflanzen hängen dünne Schläuche. Zu jeder vollen Stunde wird über kleine Düsen an den Enden der Schläuche Wasser zerstäubt. Es entsteht ein feuchter Wassernebel, der die Pflanzen bewässert. Durch die hohe Luftfeuchtigkeit und die Abkühlung der Luft fasziniert in diesen Momenten der Eindruck eines tropischen Regenwaldes. Auf den Masten sind blaue Lichter installiert, die im Dunkeln einen zusätzlichen Effekt bewirken. Das schwache farbige Licht zaubert dann Erscheinungen ins Blättergewölbe, losgelöste kleine Glühwürmchen, die zwischen den Pflanzen taumeln. Das lässt die Analogie zum tropischen Regenwald-Dschungel perfekt erscheinen.

# Lyon – Anregungen

Lyon und die Agglomeration haben sich mit ihrer jüngsten Entwicklung in die Reihe derjenigen alten europäischen Städte gestellt, von denen andere Kommunen angeregt werden und etwas lernen können. Ville Lyon allein ist noch keine Metropole. Neue Plätze auf der Presqu'île allein formten diese Metropole und ihr Image nicht. Das Ganze macht es aus. Im historischen Lyon muten die neuen urbanen Orte metropolitan-lebendig an, ohne den Beigeschmack modernistischer »Verhübschung«. Die beobachteten Pflege- und Betriebsmängel dürfen – vorausgesetzt, sie werden recht bald einmal behoben – durchaus als konstituierend für das Bild des Lebendigen dieser französisch-europäischen Stadt gesehen werden. Stadt-Sein heißt auch: nicht überall blitz-blank sein. Dasjenige, was in den neuen modern-metropolitanen Plätzen der Presqu'île, in deren Räumlichkeit, Nutzungen und Funktionen unter freiem Himmel – wohl oft nur unbewusst wahrgenommen – »mitschwingt«, macht Lyon zu einer Metropole. Die umgestalteten Plätze der Presqu'île sind wie Augen, in denen sich die heutige Identität der Stadt widerspiegelt.

Auf den vorhergehenden Seiten dieses Buches wird etwas von dem sichtbar, was hinter der äußeren Erscheinung ist und was man »in den Augen ablesen kann«. Es ist die anhaltende Erfolgsgeschichte eines großen unbeirrten Aufbruchs einer Region in Frankreich, die sich als eine »verdeckte Dimension« in den öffentlichen Räumen Lyons aufspüren lässt. In Deutschland stehen bekanntermaßen einige Kommunen vor oder mitten in einem ähnlichen Aufbruch des Zusammengehens und der Partnerschaft in einem geographischen Raum. Lyons oben beschriebene Wege des strategischen, abgestimmten und sensibel auf Qualitäten im einzelnen und in der Gesamtstadt gleichermaßen achtenden Vorgehens, bei dem »Verschönerung des öffentlichen Raumes« kein nachgeordnetes Kriterium ist (im Gegenteil), mögen Anregungen geben.

Lyons neue Plätze auf der Presqu'île im Herzen der Stadt und der Region sind nicht das Ergebnis punktueller, einmaliger Ereignisse und Entscheidungen, sondern Teil einer langen, mit Visionen, Realismus und Tatkraft für die Region und für die Stadt strategisch verfolgten Entwicklung. Sehr früh wurden die Weichen für Modernisierungsprozesse gestellt, die dann letztlich einen Umbau der Stadträume sinnvoll, akzeptabel und machbar, d. h. vor allem finanzierbar, werden ließen. Mit den grundsätzlichen, im nationalen Kontext getroffenen Strukturentscheidungen wurde Mitte der 1960er Jahre die Aufwertung der Region in Gang gesetzt. Im Nachhinein gesehen war die Fähigkeit der Protagonisten einer Modernisierungsstrategie und die der daran maßgeblich Beteiligten, immer wieder –in langen Fristen denkend – weiterführende gangbare Wege der Umsetzung zu finden (ohne dass die Orientierung verloren ging), das entscheidende Kriterium für den Erfolg.

Die Einbindung in die eigene Geschichte, das Lernen von Vorbildern und die Suche nach neuen Formen der Handhabung und Gestaltung waren offensichtlich genauso selbstverständlich wie systematisch-methodisches Vorgehen, professionelles Wirtschaften und Phantasie und Kreativität bei der Suche nach Problemlösungen. Die Fähigkeiten, Gestaltungskunst »der Entwerfer« erkennen zu können und sich dazu entscheiden zu können, qualifizierten Politik, Verwaltung und Wirtschaft, aber auch die informativ-dialogisch beteiligten Einwohner Lyons für den Transformationsprozess in seinen stadträumlichen Ausprägungen. Mitentscheidend war, dass wenige engagierte Politiker und Beamte »die Dinge in der Hand behielten«. Das personenorientierte Netzwerk der Handelnden resultierte wesentlich aus den politisch-kulturellen Rahmenbedingungen in Frankreich.

Die historisch entwickelten wirtschaftsgeographischen Voraussetzungen und die kulturellen Dispositionen von Räumen und Menschen im südlichen Frankreich sind die Basis und der Hintergrund für die bisherige Erfolgsgeschichte von Ville Lyon und Grand Lyon. Die einzelnen neu gestalteten Stadträume, vor allem die in das Licht der Öffentlichkeit gestellten Plätze auf der Presqu'île, widerspiegeln in ihrer Summe und in ihrem Zusammenwirken – wie sollte es anders sein – das spezifische kulturelle Milieu dieser europäischen Metropole.

Grand Lyon ist eine Metropole europäischen Zuschnitts, denn 55 Kommunen einschließlich Ville Lyon sind dazu bereit und haben sich geeinigt, ihre gemeinsame Identität im Zentrum der alten Stadt zu finden und dort zu investieren. Der Entwicklungsgang dieses Kommunalverbundes zu einem verkehrs- und kommunikationstechnisch hervorragend vernetzten, im europäischen und internationalen Städteverbund mit einer Stimme operierenden neuen Regionalzentrum mit seiner unverwechselbaren modern und historisch zugleich geprägten City in der Kernstadt (und nicht die Stadtplätze allein), hält die wohl wichtigsten Erkenntnisse bereit. Die Gestaltung der öffentlichen Räume wird in Grand Lyon aus guten, auch wirtschaftlichen Gründen als eine in die Regionalpolitik integrierte Aufgabe gesehen, die anderen sektoralen Aufgabenfeldern gegenüber gleichberechtigt ist. Auf der interkommunalen, regionalen Ebene finden sich heute die Fundamente, auf denen Strategien und Konzepte der Stadtgestaltung für unsere öffentlichen innerstädtischen Räume ökonomisch und sozial erfolgreich entwickelt werden können.

Die Suche nach dem Maßstab für die Gestaltung der öffentlichen Räume ist unter demokratischen Rahmenbedingungen eine öffentliche Angelegenheit allerersten Ranges. Die Frage danach, wer die räumlichen Realitäten der Stadt bestimmt, ist nicht allein eine Frage des Geldes, auch wenn es letztendlich immer um die Finanzierung von Investitionen und des Betriebs und der Pflege geht. Wenn die Art und Weise der Gestaltung und die Formen der Nutzung öffentlicher Räume zur Diskussion stehen, so ist dies eine Herausforderung an die Politik und an das kulturelle Bewusstsein in der Stadt. Lyons neuere Platzgestaltungen – von den großen repräsentativen und teuren Außenräumen auf der Presqu'île bis zu den winzigen preiswerten in der übrigen Stadt – erscheinen in diesem Sinne stimmig.

Letztlich sind es die alten Regeln für urbanes, d. h. gemeinsames Gestalten, die es immer wieder neu zu entwickeln und abzustimmen gilt. Das Zusammengehen und das Bilden von Zweckbündnissen auf Dauer und die Kommunikation und das Miteinander-Reden sind die wesentlichen Voraussetzungen, um eine Vernetzung von Wissen und Können zu erreichen und um Kreativität und Phantasie zu mobilisieren. Das gilt besonders in Zeiten angespannter oder gar defizitärer Haushalte. Bei allen Unvergleichbarkeiten zeigt sich am Beispiel Lyon auch, wie im Rahmen nationaler Entwicklungspolitiken auf lokaler Ebene mit Phantasie Finanzierungsmodelle entwickelt werden konnten, die zur Realisierung von neuem Stadtraum führten. Die Wertigkeiten von Problemfeldern – eben wesentlich auch das der Gestaltung der Außenräume – für eine Gesamtlösung wurde richtig eingeschätzt. Schließlich ist das Tiefgaragen-Konzept von Lyon Parc Auto, bei dem mit künstlerischer Ausgestaltung hoher Qualität und mit sorgfältigem Betrieb innenstadtadäquate attraktive und imagefördernde Entrees für Autofahrer geschaffen wurden, untrennbar verbunden mit der Neugestaltung der Plätze der Presquîle für Fußgänger. Es lässt sich streiten, ob die Erfolge der zweiten Transformation des Zentrums von Lyon mehr dem erfolgreichen Verkehrskonzept oder mehr der erfolgreichen Platzgestaltung zu verdanken sind. Diese Diskussion wäre allerdings unfruchtbar. Beide Konzepte wurden aufeinander und in ihrer Wirkung auf die ganze Stadt abgestimmt und erheben den gleichen hohen Anspruch an die Qualität.

In den Antworten auf die Frage nach dem konkreten wer, wann, wie und mit wem liegt immer ein Problem. Widerspiegeln sich doch in den möglichen Antworten Werthaltungen, Motivationen, Interessen und Machtverhältnisse. Der Weg und die Verfahren, die zu Antworten führen, gewinnen für den Planungs- einschließlich Realisierungsprozess ein gleiches Gewicht, wie das kreative, schöpferische Konzipieren und Entwerfen der funktionalen und formalen Gestalt des städtischen Außenraumes. Beides ergänzt sich. Brückenschläge sind nötig. Dazu bedarf es einer »Philosophie« zum Verfahren und zum Umgang mit innerstädtischen Außenräumen und es bedarf einer »Vision« für die Zukunft, die für möglichst viele der Beteiligten eine (undogmatische) Basis sind.

In Lyon fühlen sich die für die Gestaltung der öffentlichen Räume ihrer Stadt verantwortlichen Akteure in Politik, Verwaltung und Wirtschaft einer visionären Orientierung verpflichtet, der sie mit flexiblem Realisierungshandeln folgen.

In Lyon, der zweiten Stadt Frankreichs, sind es nicht die «Großen Projekte» (*Grand Projet dÉtat*) wie einst in Paris, der ersten Stadt Frankreichs, sondern es sind die «Großen Prinzipien» (*Les grands principes*), denen sich die Gestalter der Stadträume von Heute – durch alle für alle – verpflichtet fühlen wollen: *Des espaces d' aujourd'hui partout et pour tous, Solidarité, Modernité, Identité, Unité* (Ville de Lyon, 2001: 3).

*150 Lyon: Place des Terreaux auf der Presqu'île, vor der (privaten) Galerie des Terreaux, gegenüber dem (öffentlichen)* Hôtel de Ville

In der Art und Weise, wie der gemeinsame Weg gefunden und im Interesse der Allgemeinheit gegangen wurde, liegt die zentrale entwicklungspolitische Anregung für andere Städte, die ihre Stadtplätze unter freiem Himmel modernisieren und gestalten wollen. Private und kommunale Akteure agierten in Lyon »auf gleicher Augenhöhe«. Der selbstbewusste und professionelle Umgang der Stadt bei der Planung und Realisierung des Platzes des Terreaux zugunsten einer Absicherung der politisch gewollten öffentlichen Nutzung gibt Haltungs- und Handlungsanregungen für kommunale Gestaltung unter marktwirtschaftlichen Bedingungen.

Lyon bietet keine Rezepte. Lyon zeigt, wie zusammen gegangen werden kann und wie Verantwortungen wahrgenommen werden sollten. Lyons strategischer Umgang mit den innerstädtischen Außenräumen regt zu kommunaler Gestaltungskultur durch gemeinsame Gestaltungspolitik an. Der Weg dahin findet sich nur am eigenen Ort.

# Literatur


Arbeitsgemeinschaft historischer Städte (Hg.) (1999): Historische Altstädte im ausgehenden 20. Jahrhundert. Strategien zur Erhaltung und Entwicklung, Lübeck

Barcelona (1992): Barcelona, Tradition und Moderne: Studien zur künstlerischen Inszenierung einer Metropole; Begleitbuch zu den Ausstellungen Berlin, Marburg, Kiel, Hg.: die Barcelona-Projektgruppen der Technischen Universität Berlin sowie der Universitäten Kiel und Marburg, Marburg

Bauwelt Nr. 36/1987 (= Stadtbauwelt 95), Themenheft: Der öffentliche Raum in der Stadt

Bauwelt Nr. 25/1995, Themenheft: Plätze in Lyon

Bauwelt Nr. 43,44/1997, Themenheft: Auf die Plätze?

Bauwelt Nr. 19/2001, Themenheft: Wege, Plätze, Höfe, Passagen

Bayerisches Staatsministerium des Innern, Bayerisches Staatsministerium für Unterricht, Kultur, Wissenschaft und Kunst (Hg.) (1991): Alte Städte – Alte Dörfer. Gestalten und Erhalten durch örtliche Bauvorschriften, München

Braumann, Alfried; Elineau, Christoph (2003): Raumordnung à la Francaise, in: Altrock, Uwe (Hg.): Planungsrundschau, Ausgabe 6, Hamburg-Harburg

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Deutsche Stiftung Denkmalschutz (Hg.) (1996): Alte Städte Neue Chancen. Städtebaulicher Denkmalschutz. Mit Beispielen aus den östlichen Ländern der Bundesrepublik Deutschland, Bonn

Carrière, Jean-Paul (2002), Centre d'Études Supérieures d'Aménagement, Université Francois Rabelais, Tours: Das französische regionale Landesplanungssystem, unveröffentl. Manuskript eines Vortrags am 12. 6. 2002 an der Technischen Universität Hamburg-Harburg

Charbonneau, Jean-Pierre (1995): Die Plätze der Halbinsel, in: Bauwelt Nr. 25/1995, 1429 f.

Charbonneau, Jean-Pierre (1998) in Davoine, Gilles; Arnold, Francoise, (1998): 2

Clément, Gilles (1998) in Davoine, Gilles; Arnold, Francoise, (1998): 5

Davoine, Gilles; Arnold, Francoise (1998): Lyon – la stratégie du végétal, in: Le Moniteur architecture (amc) 1998

Delfante, Charles (1999): Architekturgeschichte der Stadt. Von Babylon bis Brasilia, Darmstadt

Detail Nr. 6/1996: Place des Terreaux in Lyon, 848–852

Deutsches Nationalkommitee für Denkmalschutz (Hg.) (2001): Stadtentwicklung als Deal – was tut die Denkmalpflege?, Dokumentation der Tagung des Deutschen Nationalkommitees für Denkmalschutz anlässlich der Fachmesse »Denkmal 2000« am 27. Oktober 2000 in Leipzig (= Schriftenreihe des Deutschen Nationalkommitees für Denkmalschutz Band 64), Bonn

Die Arbeitsgemeinschaft Historische Ortskerne in Nordrhein-Westfalen (Hg.) (1992): Historische Ortskerne in Nordrhein-Westfalen, Herdecke/Bedburg

Durth, Werner (1977): Die Inszenierung der Alltagswelt. Zur Kritik der Stadtgestaltung, Braunschweig (= Bauweltfundamente Nr. 47)

Favole, Paolo (1995): Plätze der Gegenwart. Der öffentliche Raum in der Architektur, Frankfurt, New York

Freireiß, Kristin (2002): Volk ohne Raum. Die Privatisierung der Stadt, in: Baumeister – Zeitschrift für Architektur B 5, Mai 2002, 84 f.

Gehl, Jan (1996): Life between buildings. Using public space, Arkitektens Forlag and Jan Gehl, Copenhagen

Gehl, Jan; Gemzoe, Lars (2000): New City Spaces, The Danish Architectural Press, Copenhagen

Grand Lyon (2002): Direction de la Communication de Grand Lyon (Hg.): Un grand élan pour le Grand Lyon, Mars 2002, öffentlich ausliegende Werbebroschüre

Held, Gerhard (1992): »Barcelona 2000« – Lokale Politik als internationale Strategie?, in: Heinelt, Hubert; Mayer, Margit (Hg.): Politik in europäischen Städten (= Wollmann, Hellmut; Hellstern, Gerd-Michael, Hg., Stadtforschung aktuell, Band 38), Basel, Boston, Berlin, 187 ff.

Henss, Rita (2002): Es werde Licht, in: Frankfurter

Rundschau vom 30. 11. 2002, Beilage Magazin Reisen, 12
Jordan, David (1996): Die Neuerschaffung von Paris, Baron Haussmann und seine Stadt, Frankfurt/Main
Kieß, Walter (1991): Urbanismus im Industriezeitalter. Von der klassizistischen Stadt zur Garden City, Berlin
Kronauer, Hans-Jürgen (1989): Urbane Verschönerung in Barcelona. Aspekte einer Stadtrekonstruktion, Inaugural-Dissertation an der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn (Diss.-Druck)
Le Moniteur architecture (amc) Nr. 89 (1998), Beilage document
Le Progrés, 23. 09. 1994, Artikel von Aline Duret: Aménagement. Habitat rue de la République
Le Progrés, 08. 03. 1995, Artikel von Laurence Salignant: Des Commercants satisfaits … et impatients
Le Progrés, 19. 04. 1997, Artikel: Place des Célestines: maladie mystérieuse des rhododendrons
Le Progrés, 04. 02. 1999, Artikel von Aline Duret: Place de la Bourse: les riverains demandent un réaménagement
Les guides (2001): Hors-Série Lyon Capitale: Les guides de Lyon, Le meilleur de Lyon, Juin 2002
Licht+Architektur Heft 22 II 1998
Loyer, Francois (1994): Une page d'histoire …, in: Ville de Lyon (1994)
Lubocka-Hoffmann, Maria (1998): Die Altstadt von Elbing, Staatlicher Denkmalschutz in Elbing, Offizin Excalibur
Lyon Figaro, 22. 4. 1994, Artikel von Isabelle de Roucy: La rue de la Ré s'offre une cure de jouvence
Lyon Figaro, 05. 10. 1994, Artikel von Marie-Anne Maire: Rue de la Ré, acte 2
Lyon Figaro, 16. 03. 1995, Artikel von Marie-Anne Maire: La croisade de Robin des bois
Lyon Figaro, 13. 8. 1996, Artikel von Agnes Benoist: Libération rue de la Ré
Machule, Dittmar (1978): Geplante Außenräume. Wahrnehmung und Gestaltung von Außenräumen. Ein Beitrag zum Problem des städtebaulichen Entwurfs am Beispiel von Berliner Wohngebieten, in: Arbeitshefte des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin, Berlin
Maertens, Hermann (1877): Der optische Maßstab oder die Theorie und Praxis des ästhetischen Sehens in den bildenden Künsten. Aufgrund der Lehre der physiologischen Optik für Architekten, Maler, Bildhauer, Musterzeichner, Modelleure, Stukkateure, Möbelfabrikanten, Landschaftsgärtner und Kunstfreunde, Bonn (zitiert nach Machule 1978)
Marquart, Christian (2000): Das Volk zum Besten haben. Öffentlicher Raum und neue Urbanistik, in: Detail, Heft 4, 597 ff.
Maubant, Jean-Louis (1995): La Ville, L'Art & La Voiture, Art/Edition avec le concours d'Art/Entreprise, Villeurbanne
Metzger, Wolfgang (1975): Gesetze des Sehens, Frankfurt/Main
Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2003): Stadt macht Platz – NRW macht Plätze. Landeswettbewerb 2002 – Eine Dokumentation, Düsseldorf
Montmaneix, Francois; Bay, Agathe (1995): Lyon de place en place – a ramble through the squares, Les Sillons de Temps, Lyon
Müller, Sebastian (1992): Lyon. Moderation der Modernisierung mit der Idee des Metropolitanen, in: Heinelt, Hubert; Mayer, Margit (Hg.): Politik in europäischen Städten (= Wollmann, Hellmut; Hellstern, Gerd-Michael, Hg., Stadtforschung aktuell, Band 38), Basel, Boston, Berlin, 167 ff.
Peus, Andrea (2002): Jungfernstieg bald wieder Prachtmeile, in: Lebendige Stadt 2002 Nr. 3 (Journal): 16
Pornon, Christophe (1995): Colonisation d'un Place vide: Les Terreaux, Lyon
Rauterberg, Hanno (2001): Drinnen ist Draußen, Draußen ist Drinnen, Hat der öffentliche Raum noch eine Zukunft?, in: Deutsches Architektenblatt 2001/02, 6 f.
Union des Commercants de la Rue de la République (Hg.) (1994): Réactions. La lettre d'information de la Rue de la République No.2., Lyon
Ville de Lyon, Direction de la communication (Hg.) (1994): »De la Rue Impériale à la Rue de la Ré…, La philosophie du réaménagement, le projet, le chantier«, Dossier de presse, 12. 7. 1994
Ville de Lyon, Délégation générale au développement urbain – Direction des Études et techniques urbaines (Hg.) (2001): Les espaces publics de Lyon (Broschüre)
Ville de Lyon; Grand Lyon (o. J.) (Hg.): Synthese Générale du Plan Presqu'ile (Broschüre)

## Literatur


Ville de Lyon; Grand Lyon (2000); Éditions Glénat (Hg.), Künstlerische Leitung Jean-Louis Musy: Lyon Quartiers BD, mit einem Vorwort von Raymond Barre u. Henry Chabert, Grenoble

Weilacher, Udo (2002): Geparkter Buchs am Börsenplatz, in: NZZ Folio, Die Zeitschrift der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 10, 3. 10. 2002

Weiss, Christina (1999): Stadt ist Bühne. Kulturpolitik heute, Hamburg

Werk, Bauen + Wohnen 1983, Heft Nr. 9, Themenheft Lyon, 18 – 55

*Interviews*

Roux-Moschetto, Laurence; Cochin, Michèle; Peuvrel, Bérangère bei: la Ville de Lyon, Direction des études techniques urbaines, 24. 08. 2001

Gindre, Francois, Directeur General; Chaussinand, Alain, Directeur technique, bei: Lyon Parc Auto, 25. 10. 02

*Internetseiten*

www.mairie-lyon.fr/fr/archives
www.serl-lyon.com
www.bartholdi2004.com
www.grandlyon.com
www.grunig-triebel.com
www.lyon-parc-auto.com
http://fr.encyclopedia.yahaoo.com

# Abbildungsnachweis

Mit Ausnahme von Abb. 48 sind die Pläne genordet. Pläne zeigen unten einen Maßstab. In Abb. 1 sind jeweils 50 m, in allen übrigen Abbildungen sind 10 m markiert.

Abb. S. 3: Plan: Ausschnitt aus den amtlichen Karten des Plan Général de la Ville de Lyon M 1:500, mit Erlaubnis der Ville de Lyon, Grand Lyon, France, Direction Générale des ressources, Direction des systémes dinformation et de Telecommunications information Géographique; Fotos: Verfassergruppe (Usadel, 2002)

Abb. 1: Ausschnitt aus den amtlichen Karten des Plan Général de la Ville de Lyon, mit Erlaubnis der Ville de Lyon, Grand Lyon, France, Direction Générale des ressources, Direction des systémes dinformation et de Telecommunications information Géographique

Abb. S. 17, 46: Offizielles Logo der Communauté Urbaine de Lyon (Grand Lyon), der Ville de Lyon und von Lyon Parc Auto

Abb. 2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 20 unten, 21, 22, 31, 32, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 65, 70, 78, 79, 80, 81, 89, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 124, 125, 126, 128, 130, 132, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 150: Fotos Verfassergruppe (Usadel, 2002)

Abb. 24, 25, 26, 27, 28, 30, 56, 66, 67, 68, 69, 93, 100, 101, 127, 129, 146, 147, 148, 149: Fotos Verfassergruppe (Köster, 2001)

Abb. 48, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 73, 74, 75, 76, 77, 83, 84, 85, 86, 87, 103, 104, 105, 106, 107, 121, 122, 123, 132, 134, 144, digitale Umzeichnungen der Verfassergruppe (Usadel) auf der Grundlage der amtlichen Karten des Plan Général de la Ville de Lyon, M 1:500, und anhand Aufmass-Skizzen der Verfassergruppe (Köster, Fulda, Machule, 2001, 2002) sowie Planunterlagen, die von Lyon Parc Auto zur Verfügung gestellt wurden (in Abb. 133 sind die neuen Bebauungen, die noch nicht im amtlichen Lageplan enthalten waren, nur schematisch eingetragen)

Abb. 145: Skizze der Verfassergruppe (Usadel) anhand Aufmaß-Skizzen (Köster, Machule, 2001)

Abb. 4: nach www.mairie-lyon.fr/fr/archives/

Abb. 7: Plan Guide, Office du Tourisme du Grand Lyon, o. D. (2000)

Abb.8: nach www.mairie-lyon.fr/fr/present_institution.htm

Abb. 16: Ville de Lyon, Grand Lyon, France, Direction Générale des ressources, Direction des systémes dinformation et de Telecommunications information Géographique

Abb. 19: nach www.mairie-lyon.fr/fr/archives/

Abb. 20 oben: www.mairie-lyon.fr/

Abb. 23: Musée historique de Lyon, nach Kieß, 1991: 166, Abb. 157.

Abb. 29: Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 15.1

Abb. 33: Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 15.3

Abb. 34: Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 17.1

Abb. 35: Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 19.1

Abb. 36: Ville de Lyon, Délégation générale au développement urbain

Abb. 37: www.lyon-parc-auto.com

Abb. 38: www.lyon-parc-auto.com

Abb. 39: Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J.: 15.2

Abb. 46: Plan Guide, Office du Tourisme du Grand Lyon, o. D. (2000)

Abb. 49: Ville de Lyon; Grand Lyon o. J.; Maubant, 1995

Abb. 71: Maubant. 1995: 13

Abb. 72: Ville de Lyon; Grand Lyon, o. J., www.lyon-parc-auto.com

Abb. 82: Ville de Lyon; Grand Lyon o. J.; Maubant, 1995

Abb. 88: Lyon Parc Auto: Loeuvre de Matt Mullican dans le Parc Terreaux, Flyer o. D. (2002)

Abb. 90: Maubant. 1995: 97

Abb. 91: Maubant. 1995: 20

Abb. 102: Ville de Lyon; Grand Lyon o. J.; Maubant, 1995

Abb. 108: nach Machule, 1978: 99, Abb. 6

Abb. 117: Maubant, 1995: 47

Abb. 119: Le Moniteur architecure

Abb. 120: www.grunig-triebel.com

Abb. 131: www.mairie-lyon.fr/

Abb. 135: Ville de Lyon; Grand Lyon, 2000: 1, 5; Place Sainte-Anne/3e, Scénario: Pierre Verdoja, Dessin: Patrick Guérin

Abb. 143: www.marie-lyon.fr/ (vgl. Hinweise auf der Abb.)

Abb. 145: Skizze Verfassergruppe (Usadel) nach Aufmaßskizzen (Köster, 2001)

## Stiftungsrat

*Vorsitzender*

Dr. Heinrich Kraft

*Weitere Mitglieder*

Dr. Günther Beckstein, MdL
Wolfgang Branoner
Dr. Walter Deuss
Eberhard Diepgen
Dr. Eckart John von Freyend
Dr. Hanspeter Georgi
Dr. Roland Gerschermann
Dr. Tessen von Heydebreck
Susanne Heydenreich
Christoph Ingenhoven
Folkert Kiepe
Dr. Rainer P. Lademann
Elisabeth Lange
Dr. Engelbert Lütke Daldrup
Prof. Volkwin Marg
Prof. Dr. Georg Milbradt, MdL
Hartmut Perschau
Matthias Platzeck
Prof. Dr. Felizitas Romeiß-Stracke
Ortwin Runde, MdB
Dr. Wolfgang Schuster
Edwin Schwarz
Alexander Stuhlmann
Christiane Thalgott
Dr. Bernd Thiemann
Dr. Jörg Twenhöven
Gunnar Uldall
Dieter Ullsperger
Paul Vogels
Prof. Jörn Walter
Dr. Martin Wentz
Dr. Reinhard Wieczorek

## Kuratorium

*Vorsitzender*

Alexander Otto

*Weitere Mitglieder*

Prof. Dr.-Ing. Willi Alda
Dr. Jürgen Bersuch
Dr. Albrecht Buttolo
Joachim Erwin
Michael A. Kremer
Dr. Thomas Mirow
Fritz Schramma
Gerd Seitz
Wolfgang Tiefensee

## Vorstand

*Vorsitzender*

Dr. Andreas Mattner, MdHB

*Weitere Mitglieder*

Michael Batz
Helmut Koprian
Johannes Schnermann