

Fünf Quartiere, 1853-1914

Autor(en): **Bertin, Dominique / Clémençon, Anne-Sophie**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **70 (1983)**

Heft 9: **Lyon**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-53516>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Fünf Quartiere, 1853–1914

Cinq quartiers, 1853–1914

Five quarters, 1853–1914

Die Architekturgeschichte interessiert sich traditionellerweise für Prestigebauten und die Arbeiten grosser Architekten. Die Untersuchung der komplexen Probleme des Wohnungsbaus, die allein eine umfassende Kenntnisnahme der Stadt gewährleistet, ist in Frankreich erst seit einigen Jahren in Gang gekommen. In Lyon ist zwar das Interesse für die alten Bauten vom 16. bis zum 18. Jahrhundert in sehr punktueller Weise geweckt, aber die Bauten des 19. Jahrhunderts, die doch den wesentlichen Teil der Stadt ausmachen, sind noch nie untersucht worden. Es handelt sich hier also um eine erste Annäherung, und zwar auf der Grundlage von Studien, die noch im

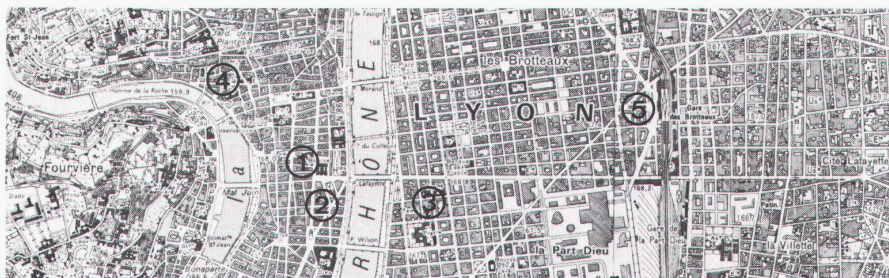
Gange sind; keinesfalls ist eine Synthese zu erwarten.

In dieser zweitwichtigsten Stadt Frankreichs bezeichnen die Jahre 1853–1914 eine an städtebaulichen Unternehmungen sehr reiche Periode. In der Tat ist es nach Paris die erste Stadt, die von der «Hausmanisation» betroffen wird, die in dieser vorindustriellen Phase ihre Rolle als Kapitale des Südostens, als Bank- und Handelsplatz, bestätigt. Dies wird direkte Auswirkungen auf die folgenden städtebaulichen Veränderungen

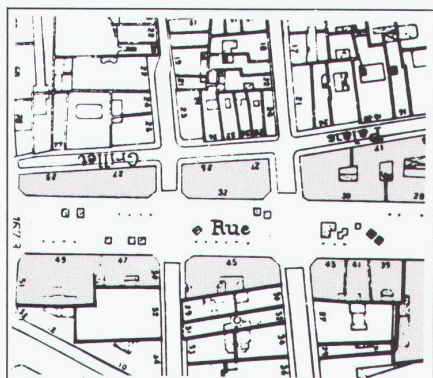
haben. 1914 dezimiert der Krieg eine ganze Generation von Architekten und Konstrukteuren, was zu einem brutalen Bruch im Stil und im technischen Wissen führt.

Das Quartier

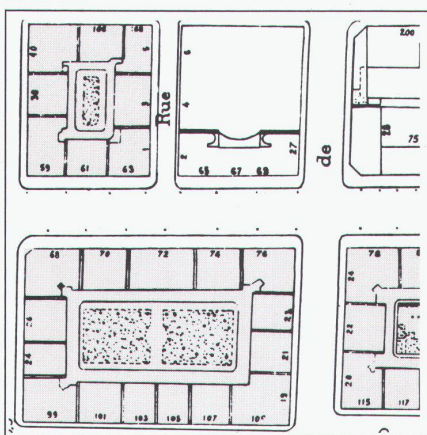
Angesichts der Überfülle und Vielfalt der in dieser Periode entstandenen Bauten beschränkt sich die Auswahl auf fünf kohärente Ensembles (vgl. Abb. 1), die in der Entwicklung der Stadt eine entscheidende Rolle spielten. Für die Aus-



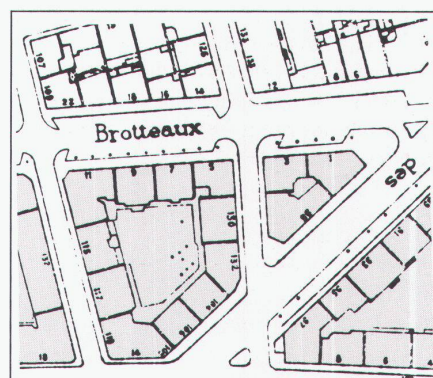
1



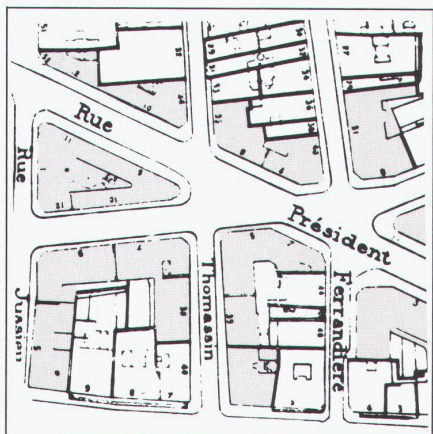
2



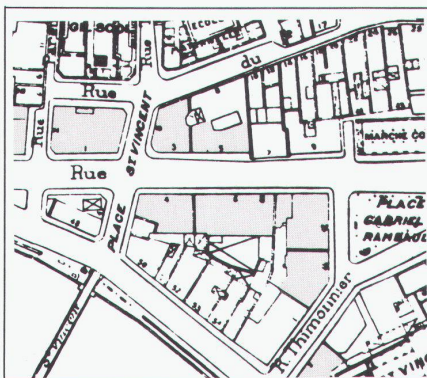
4



6



3



5

1 Die fünf Beispiele, die im Artikel analysiert sind: Les cinq exemples analysés dans l'article / The five examples analysed in the article / a) Rue Impériale, b) Quartier Grolée, c) Quartier de la Préfecture, d) Quartier de la Martinière, e) Quartier de la Gare des Brotteaux

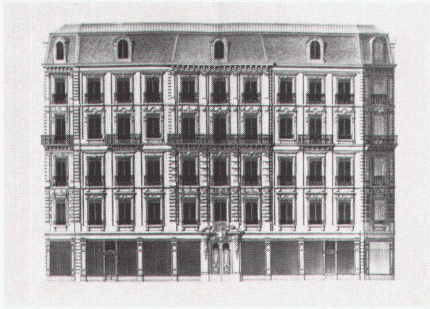
2 Rue Impériale: 1853–1857

3 Quartier Grolée: 1887–1894

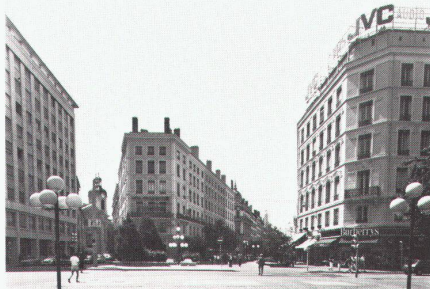
4 Quartier de la Préfecture: 1886–1906

5 Quartier de la Martinière: 1900–1907

6 Quartier de la Gare des Brotteaux: ab 1909



7



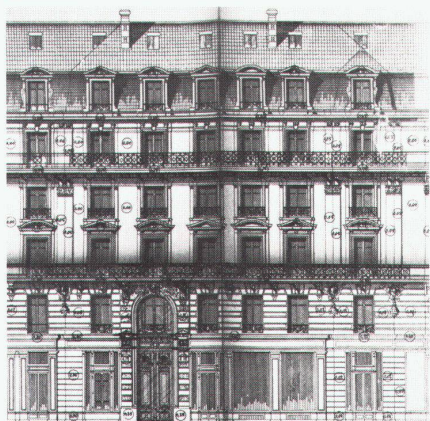
8



9



10



11

26

wahl wurden auch das Entstehungsdatum, stilistische Beiträge und in einigen Fällen auch die provozierten Auseinandersetzungen berücksichtigt. Von 1853 an krepeln mehrere von der Stadtbehörde eingeleitete Bauoperationen das Stadtzentrum um. Diese nehmen die Grundelemente von Projekten auf, die im Verlaufe der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts konzipiert worden waren, mit Ausnahme des Durchbruchs der Rue Centrale jedoch unausgeführt blieben. Diese Realisationen konkretisieren das Bemühen um Modernität, das eine der Antriebsfedern für die Grundstücksspekulation seit dem Second Empire darstellt. Auf der anderen Seite geht es darum, das alte Zentrum (die Presqu'île) an das neue Verkehrssystem anzuschliessen und Lyons wirtschaftlichen Aufschwung zu sichern.

Der erste Durchbruch, die Rue Impériale (Rue de la République), ist lediglich ein Element des weitergespannten Projekts, das die «Stadt umwandeln und in allen Richtungen durchbrechen soll». Der Durchbruch wird von 1853 an unter der Leitung des Präfekten Vaisse, dem Nacheiferer Haussmanns in Lyon, realisiert. Er legt eine Achse, die von der Oper ausgeht und zur Place Bellecour führt. Dieses Werk gibt der «Regeneration» der Presqu'île neue Impulse; denn 1856 wird mit dem Durchbruch der Rue de l'Impératrice (Rue E. Herriot) begonnen.

Nach der Ausführung von punktuelleren Eingriffen und einer verlangsamten Bautätigkeit am Ende des Second Empire fasst man von 1880 an eine Sanierung des Grolée-Quartiers, das an die Rue Impériale stösst, ins Auge. Obwohl bei der Baufähigkeit der Zone die Nützlichkeit dieses Projekts unangefochten ist, wird es erst zwischen 1887 und 1894 klar definiert und ausgeführt. Auf der anderen Seite beginnt zur gleichen Zeit die Expansion und Verwertung des rechten Rhoneufers.

Das im Norden der Préfecture gelegene Quartier, das zwischen 1896 und 1906 erbaut wurde, stellt in Wirklichkeit nichts anderes dar als ein Muster der Entwicklung, die die ganze Zone der Rive Gauche, d.h. vor allem das Gelände der

Hospices Civils, betrifft.

Mit der punktuellen Operation des Quartiers La Martinière, das zwischen 1900 und 1907 entsteht, richtet sich die Aufmerksamkeit erneut auf die Presqu'île. Anlässlich eines Bauprojektes für zwei Schulhäuser in diesem Quartier mit alten und auffälligen Häusern entschliesst sich die Stadtbehörde für eine radikale Erneuerung und für die Öffnung einer grossen Achse, der Rue de la Martinière, die die Quais an der Saône mit der Rue Terme verbindet. Vorgesehen war eine Verlängerung dieser Strasse bis zur Rhone, um eine direkte Verbindung zwischen den beiden Flüssen zu erhalten, doch wurde diese nie realisiert. Die Bauperiode dieses Projekts fällt mit einer schweren Krise im Bausektor zusammen, die zum Teil der kräftigen Erhöhung der Bautaxen angelastet wurde: die Stadtbehörde hatte diese Erhöhung zur Kompensation der aufgehobenen Lyoner Akzise dekretiert.

Das Bahnhofquartier in Les Brotteaux ist direkt mit der Erstellung des neuen Bahnhofs verbunden. Dieser verstärkt die Expansion der Stadt nach Osten und die ständig wachsende Bedeutung der Rive Gauche. Die Gebäude, die von 1909 an zwischen dem Boulevard des Brotteaux, dem Cours Vitton und dem Cours Lafayette entstehen, werden erst in den 30er Jahren die ganze Zone füllen.

Die Baumeister

Im Falle einer umfassenden Operation unter der Federführung einer Immobiliengesellschaft verbinden sich die leitenden Architekten mit eigentlichen Baumeistern. Das ist der Fall bei der Rue Impériale mit B. Poncet, beim Grolée mit Delamare und Ferrand (Ingenieur) und für La Martinière mit F. Clermont. Selbst wenn die städtischen Dienste die Strassenführung genau bestimmen und nach Absprache mit den Gesellschaften Abänderungen anbringen, sind es doch die Architekten, die die Gebäudeblocks projektieren und die Parzellen ausscheiden. In bestimmten Fällen gehen sie sogar soweit, selbst den Plan der zu öffnenden Strassen vorzuschlagen (Martinière) oder dem Projekt des Strassenbauamtes radikale Alternativen gegenüberzustellen

(Grolée). Im übrigen machen sie die Kapitalien flüssig, bringen die Unternehmungen in Gang und führen die Verhandlungen mit den Unternehmern. Die Stadtbehörde beschränkt sich gewissermassen darauf, diesen Verfahrenstypus zu bewilligen, entsprechend ihrer Funktion den Grund für die Strassen zu erwerben und diese zu erstellen. Andererseits befreit sie die Neubauten von den geltenden Besteuerungen. Es lässt sich feststellen, dass die Gesellschaft der Rue Impériale die erste in Lyon ist, die wirkliche Bedeutung erlangt und sich als finanzieller Erfolg erweist. Sie zieht das Lyoner Kapital an und hemmt deshalb weitere Versuche. Das Quartier der Préfecture und das Bahnhofquartier in Les Brotteaux funktionieren anders und entsprechen dem relativ geläufigeren Modus. Die Anlage der Strassen wird von der Stadtbehörde festgelegt; das derart aufgeteilte Gebiet, das einem oder mehreren Eigentümern gehört, wird dem Gesetz von Angebot und Nachfrage unterworfen. Nach einer langen Periode der Verpachtung beschliessen die Hospices Civils als Grundeigentümer, das Terrain parzellenweise oder in grösseren Einheiten zu veräussern. Kleine Immobiliengesellschaften und Private treten als Käufer auf. Daneben bilden sich Käufergruppen um einen Notar, um ganze Einheiten aufzukaufen. Diese Einheit wird anschliessend aufgeteilt, und jeder Eigentümer wendet sich an den Architekten seiner Wahl. Es kommt jedoch häufig vor, dass diese Gruppierungen aus Baufachleuten unter der Leitung eines Architekten bestehen, der dann einen Teil oder das Ganze eines Blocks realisiert. Der Block wird dann einige Jahre später gebäudeweise verkauft, wie es der geläufigen Form der Bauspekulation entspricht.

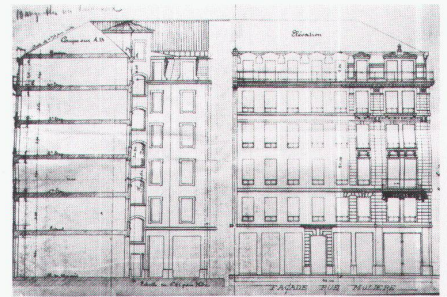
Block und Parzelle

Ausgehend von der Analyse der Block- und Parzellenformen lassen sich Konstanten feststellen. Auf der Presqu'île schneiden die Eingriffe eine alte Stadtstruktur mit hoher Dichte auf. Andererseits beschränkt der hohe Bodenpreis die Stadterneuerung auf einen schmalen Streifen. So tritt am Strassenrand die breite Parzelle mit geringer Tiefe an die

Stelle der schmalen, längsorientierten Parzelle. Die Einheit der Strasse lässt nichts von der inneren Unregelmässigkeit der neuen Parzellierung erahnen (Plan 2). Dagegen zerstört im Grolée (Plan 3) der diagonale Strassenzug die alte Struktur an bestimmten Orten vollständig und führt zu vier homogenen, dreieckförmigen Gebäudeblocks. Wo die neuen Strassenzüge an den alten Baubestand angeglichen werden, behilft man sich gelegentlich mit inneren Strassen (das ist auf der Presqu'île, wo man eher Lichtschächte findet, relativ selten). Der Parzellierung der Rue Impériale, die eine Fassadenarchitektur auslöst, steht diejenige des Grolée und von La Martinière (Plan 5) gegenüber, wo erste Teile von vollständigen Baublocks festzustellen sind.

Auf der Rive Gauche und in den beiden betrachteten Quartieren sind die Baublocks homogen und weisen grössere und regelmässiger Proportionen auf – Folge einer kürzlichen Urbanisation. Die Stadterneuerung ist weniger aufwendig, da der vom Zentrum abgelegene Boden weniger wert und der Baubestand prekär ist. Darüber hinaus sind es grosse Organismen wie Armee, Hospices Civils und die Gesellschaft PLM, die ausgedehnte Gebiete besitzen. Mit ihnen kann über ganze Zonen verhandelt werden, was eine Expropriation Parzelle für Parzelle ausschliesst.

Für das Quartier der Préfecture (Plan 4) führen die Hospices Civils, die darauf bedacht sind, den Wert ihrer Terrains zu steigern, von 1887 an einen neuen Blocktyp ein. Die Grundeinheiten, die durch die Strassenzüge aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestimmt sind, werden beim Verkauf durch eine sehr regelmässige Parzellierung aufgeteilt, die in der Mitte einen grossen Cour-Jardin freilässt, der nicht überbaut werden darf. Im Bahnhofquartier (Plan 6) stellt der Boulevard des Brotteaux einen klaren Bruch zwischen dem Schachbrettmuster der Strassen im Westen aus der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts und den breiteren, aber auch unregelmässigeren Strassenzügen des neuen Quartiers dar. In diesem stehen einander eine regelmässige Parzellierung vom Typ der Hospices Civils und eine anarchischere Parzellie-



12



13



14

7 Rue Impériale, 1856, Arch. Giniez

8 Rue de la République, früher Rue Impériale, 1853–1857, Arch. Poncet

9 Baulinie an der Rue de la République / Alignement de la rue de la République / Building alignment on Rue de la République

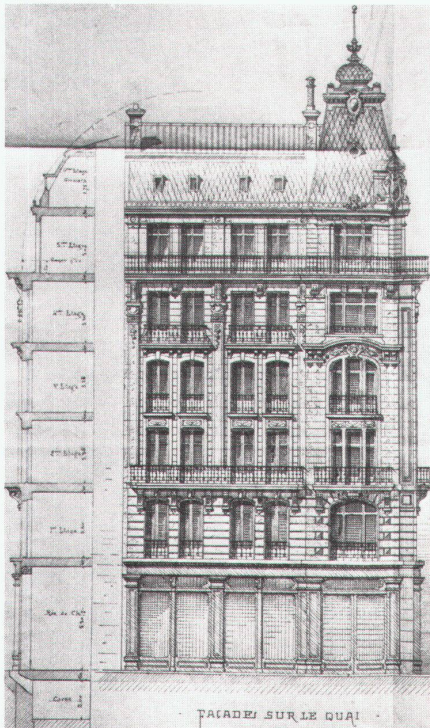
10 Quartier Grolée, Rue Pdt-Carnot, 1887–1894, von den Pariser Architekten und Ingenieuren Delamarre und Ferrand realisiert / Réalisé par les architectes et ingénieurs parisiens Delamarre et Ferrand / Realized by the Paris architect and engineer Delamarre and Ferrand

11 Rue Grolée, Rue Thomassin, 1893 / Rue Grolée, rue Thomassin, 1893 / Rue Grolée, Rue Thomassin, 1893

12 Rue Molière, 1894, Arch. Clermont

13 Quartier de la Préfecture, Ecke Rues Dunois und Cornaille, 1898–1899, Arch. Giroud

14 Rue de la Martinière, 1900–1907, Arch. Clermont



15 rung gegenüber, die auf die Vielfalt der Grundeigentümer vor der Überbauung zurückzuführen ist.

Die Zwänge des Strassensystems

Wenn der Gebäudegrundriss durch die Parzelle bestimmt ist, auf der es erbaut ist, so hängt sein Volumen eng von den Strassenreglementen ab, und zwar in einer Proportion, die im Verlaufe des Jahrhunderts ständig zunimmt. In Lyon begrenzt man von 1835 an aus Sicherheitsgründen die als übermässig taxierte Höhe der Gebäude. Während der Haussmannschen Periode präziserte sich das Reglementswesen. Die grosse Höhe der Gebäude bleibt freilich eine Lyoner Eigenart; als 1853 das Pariser Strassendekret auf Lyon anwendbar wird, stellt man fest, dass die autorisierte Gebäudehöhe um ca. vier Meter höher ist als in der Hauptstadt. Am Ende des 19. Jahrhunderts werden die Zwänge des Strassenwesens, die bis auf den Zentimeter Profil und Gebäudehöhe, aber auch das Ausmass der Erker in Abhängigkeit von der Strassenbreite reglementieren, immer einschränkender, was Anlass zu zahlreichen Ausnahmegewilligungen gibt.

Die Debatte

Das «Embellissement de la ville» bildet das Thema einer Debatte, die an der Jahrhundertwende anlässlich der Realisierung des Bahnhofquartiers von Les Brotteaux auftaucht. La Construc-



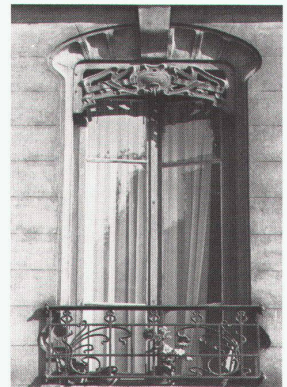
16



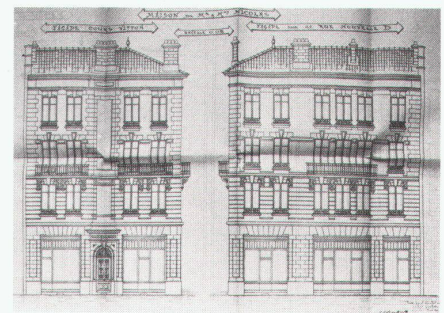
18



19



20



17

tion Lyonnaise, die lokale Architekturzeitschrift, löste die Polemik aus und sorgte gleichzeitig für das eigene Echo. Die Strassenzüge des neuen Quartiers, die die Stadtbehörde 1897 vorschlägt, sind kleinkariert und zeugen von grosser Kurzsicht: polarisiert durch die Kostenfrage, spürt das Strassenbauamt die Bedeutung nicht, die diese Zone um einen grossen Bahnhof, dem Brückenkopf der städtischen Expansion nach Westen, erreichen kann. Die Journalisten der Revue, denen die «Société Académique d'Architecture», die «Chambre Syndicale des Propriétés Immobilières» und zahlreiche Architekten sich bald anschliessen, kritisieren diese Option heftig und stellen Gegenprojekte auf. Sie konstatieren die Mittelmässigkeit der Lyoner Mietshäuser und das schlechte Image der Stadt bei ihren Besuchern. «Die Mehrheit der Fassaden sind von einer Banalität, Monotonie und Minderwertigkeit, die mutlos macht.» Sie machen direkt die Stadtbehörden verantwortlich und greifen sie hauptsächlich an zwei Punkten an: beim Auseinanderklaffen von Stadtplan und volumetrischer Realisierung – «die Strassenbauämter befassen sich per definitionem mit der Anlage der Strassen und sorgen sich wenig um das, was ihnen entlang gebaut werden soll». Daneben verunmöglichen die Strassenreglemente jede Originalität: «Die Herren Architekten scheinen bereit zu sein, endlich das barbarische Joch abzuschütteln, das

schon allzu lange alle unsere Neubauten in einen absurden Rahmen zwingen.» Indes bleibt trotz des Wechsels in der Stadtbehörde im Jahre 1905 das Projekt des Strassensystems aufrechterhalten.

Diese grundlegende Polemik gegen die Stadt bleibt freilich nicht ohne Echo. Eine Gesellschaft zur Verschönerung der Stadt konstituiert sich, E. Herriot lanciert 1909 einen «Fassadenwettbewerb» und ruft eine Kommission ins Leben, die sich speziell mit ihren Sujets beschäftigt (T. Garnier wird sich hier aktiv beteiligen).

Mit E. Herriot, dessen Zugehörigkeit zum Parti Radical entscheidend ist, geht das Bestreben mehr dahin, einen Erweiterungsplan und eine Infrastruktur bereitzustellen, die der sozialen und wirtschaftlichen Realität der Stadt, die nun in ihrer Gesamtheit wahrgenommen wird, Rechnung tragen soll. *D. B. und A. C.*

15 Ecke Quai St-Vincent, Rue Thimonier, 1899, Arch. Clermont. Das Gebäude ist zerstört / Angle quai St-Vincent, rue Thimonier, 1899, arch. Clermont. Le bâtiment a été détruit / Corner Quai St-Vincent, Rue Thimonier, 1899, arch. Clermont. The building is destroyed

16 Place Ferry, 1913/14

17 Ecke Cours Vitton, Rue Rousseau, 1909, Arch. Lambert / Angle cours Vitton, rue Rousseau, 1909, arch. Lambert / Corner Cours Vitton, Rue Rousseau, 1909, arch. Lambert

18 19 20 Drei Fenstertypen: Rue de la République, Avenue de Saxe, Rue de la Martinière / Trois types de fenêtres: rue de la République, avenue de Saxe, rue de la Martinière / Three types of windows: Rue de la République, Avenue de Saxe, Rue de la Martinière