

"Les Grands Travaux", 1983

Autor(en): **Lagier, Alain**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

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

Heft 9: **Lyon**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-53520>

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.

«Les Grands Travaux», 1983

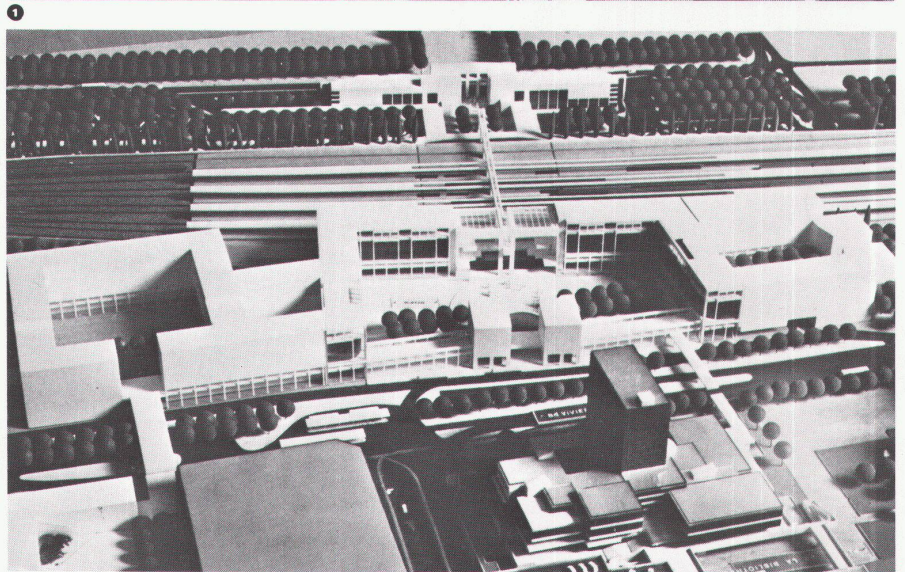
Aussichten 1983

Im Jahre 1920 gab Tony Garnier eine Sammlung von Projekten unter dem Titel «Les Grands Travaux de Lyon» heraus. Sie beinhaltet eine Anzahl von grossen städtischen Einrichtungen, die zu Beginn des Jahrhunderts innerhalb der Entwicklung der städtischen Agglomeration Lyons bedeutsame Akzente setzten: das Schlachthaus von La Mouche, das Stadion von Gerland, das Spital von Grange-Blanche usw. Mehr als sechzig Jahre später bleiben die Funktionen der «Grands Travaux de Lyon» immer noch offen. Es gibt Städte, deren Gesamtbild durch progressive, organische Wandlung ihrer Strukturen entsteht. In anderen folgt diese Entwicklung einem lang vorher durchdachten, abgewogenen Gesamtplan. Lyon entwickelt sich durch «Eingriffe» beinahe operativ-chirurgischer Art: Amputation, Aufpfropfung, Ersetzung, Verschiebung wichtiger städtischer «Organe».

Man darf behaupten, dass in Lyon eine Tradition von architektonischem «Brutalismus» existiert.¹ Lyon als städtebauliche Einheit ist vielleicht auch am ehesten charakterisierbar durch eine Art von «Brutalismus»: «Die ideale Lösung bleibt für einen besonderen Ort der Gegenwart zentrales Thema, da jeder neue Bau als der – mehr oder weniger gelungene – Prototyp einer neuen städtebaulichen Ordnung betrachtet wird.»² Nach den grossen Bauunternehmen in der ersten Hälfte des Jahrhunderts gab es in Lyon selbst in der Zeitperiode von 1940/1960 tatsächlich nur wenige architektonische Neuerungen, etwa die grossen Einheiten im Sozialwohnbau in der Peripherie (Bron-Parilly, la Duchère, les Minguettes...). Erst in den 70er Jahren setzte sich wirklich die Tendenz durch zu grossen Unternehmungen kollektiver Natur, die für das gesamtstädtische Bild von Belang sind. Man kann diese im grossen ganzen in zwei Bereichen wahrnehmen:

Die Verkehrsverbindungen

Lyon sollte ursprünglich von einem Netz städtischer Verkehrsstrassen überzogen werden. Dieser Plan wurde aber bald fallengelassen, unter anderem wegen Ablehnung bei der Bevölkerung. Als



Zeuge dieses Unternehmens bleibt jedoch die unwahrscheinliche Durchquerung des Zentrums von Lyon von der Autobahn Paris–Marseille, einer Erbauung, die man auf städtischer Ebene durch die Schaffung des Verkehrsknotenpunkts/Umsteigezentrums von Perrache wettzumachen suchte.

Die städtische Verkehrspolitik fand zu einer glücklichen Lösung mit der Schaffung der Untergrundbahn, die heute über drei Linien verfügt und deren Netz noch im weiteren Ausbau begriffen ist. Diese bedeutenden Einrichtungen

hatten äusserlich entscheidende Auswirkungen, insbesondere die Umgestaltung der Hauptverkehrsachse des Stadtzentrums (der Rue de la République) zu einer 3 km langen Fussgängerstrasse. Der

1 «Gare des Brotteaux», Bahnhofshalle, 1904–1908 (Architekten: D'Arbaut und Vascol) / Hall de la gare / Railway station

2 Modell: «Gare de la Part-Dieu», im Bau (Architekten: Delfante, Macary) / Maquette: «Gare de la Part-Dieu», en construction (architectes: Delfante, Macary) / Model: «Gare de la Part-Dieu», in construction (architects: Delfante, Macary)



3 jüngste Trumpf dieser Unternehmung ist die Fertigstellung des neuen Bahnhofs von La Part-Dieu. Die Funktion des alten Bahnhofs von Brotteaux übernehmend, wird der neue Bahnhof die Schnellzüge (TGV) aufnehmen, dank denen vom September 1983 an die Entfernung Lyon-Paris nur noch zwei Stunden beträgt. Parallel zur Eröffnung dieses Bahnhofbetriebs ist ein wichtiges Programm von Bürogebäuden geplant, was die Gelegenheit bietet zu einer gesamtheitlichen Neukonzipierung des Sektors östlich von der Bahnlinie.

Öffentliche und tertiäre Betriebe

Den nachhaltigsten Einfluss im städtebaulichen Bereich in den letzten zwanzig Jahren hat vermutlich die Erbauung des «Verwaltungszentrums» von La Part-Dieu am linken Ufer der Rhône auf dem Areal einer nicht mehr in Betrieb befindlichen Kaserne gehabt.

Eher als um ein wirkliches Quartier handelt es sich um ein grosses, in Parzellen unterteiltes Grundstück, das ein wichtiges Handelszentrum, Bürogebäude und Banken, aber auch öffentliche Ein-

richtungen und Dienstleistungen wie eine Bibliothek, ein Auditorium, grosse Verwaltungen und den Sitz der Communauté Urbaine (Städtische Gemeinschaft) beherbergt. Die Inbetriebnahme dieses Komplexes hat eine beträchtliche Verschiebung auf dem tertiären Sektor im Stadtzentrum bewirkt, nämlich das Existieren eines zweiten Zentrums als Gegengewicht zum ursprünglichen.

Andere Eingriffe jüngerer Datums werden auch wichtige Folgen und Auswirkungen zeitigen für das städtische Gefüge: so gibt der Abbruch des alten Schlachthofs von Gerland 1978 (von Tony Garnier erbaut; nur die grosse Halle bleibt erhalten) neuen Raum frei für städtebauliche Projekte und für den Aufbau dieses ganzen südlichen Quartiers und ermöglicht auch die Dezentralisation der Ecole Normale Supérieure von Paris.

Zuletzt bietet sich durch die Verpflanzung des Parc des Expositions (Lyoner Messegebäude, «Euroexpo») in die Peripherie von Bron-Chassieu (abgesehen von den Auswirkungen allein für diese gesamte Zone) die freie Verfügung über Hektaren von begerhtem Baugrund

im Herzen der Stadt, im Bereich zwischen dem Parc de la Tête d'Or und dem abfallenden Rhône-Ufer.

Aber einer der erstaunlichsten Aspekte dieses Flohspiels ist, dass eine völlige Ungewissheit besteht im Hinblick auf das Schicksal des historischen architektonischen Kulturguts der Stadt, das durch diese Verlagerungen funktionslos geworden ist.

So lässt sich heute noch nichts sagen in bezug auf die langfristige Bestimmung der alten Halle des Schlachthofs von Tony Garnier in Gerland (1906), einem als historisch klassierten Bauwerk, in dem provisorisch Tennisplätze untergebracht werden sollten. Unbestimmt ist auch die Art der Nutzung des alten Bahnhofs von Brotteaux, ebenfalls als historisches Monument klassiert, funktionslos geworden durch den nur wenige hundert Meter entfernt erbauten Bahnhof von La Part-Dieu (die grosse Glasbedachung des alten Bahnhofs wird unglücklicherweise zerstört, was ihn eines grossen Teils seines architektonischen Interesses beraubt). Offen steht auch immer noch die Frage der künftigen Funktion des Palais de Justice, eines klassischen Baus mit monumentalen Kolonnaden: der neue Justizpalast wird am linken Ufer erbaut. Und werden die imposanten Gebäude des Palais de la Foire de Lyon aus 1930 erhalten bleiben, und wenn ja, zu welcher Verwendung? Wenige Städte haben gegenwärtig solche Probleme der Funktionsehebung ihres architektonischen Kulturguts... und der Ungewissheit ihres Schicksals.

A. L.

1 Guy Vanderaa: Existe-t-il une «Ecole Lyonnaise d'Architecture»? Pignon sur rue No 26.../...

2 Reyner Banham: «Le brutalisme en architecture», Editions Dunod...

3 Turm «Crédit Lyonnais», 1974-1977 (Architekt Araldo Cossutta). Der Turm steht im Zentrum des neuen Quartiers La Part-Dieu mit Büros in den unteren Geschossen und einem Hotel in den oberen. Ein pyramidenförmiges Glasdach schliesst den inneren Hof vom Hotel / Tour «Crédit Lyonnais», 1974-1977 (architecte: Araldo Cossutta). La tour se trouve au centre du nouveau quartier La Part-Dieu, abritant des bureaux aux étages inférieurs et un hôtel aux étages supérieurs. Un toit de verre de forme pyramidale recouvre la cour intérieure de l'hôtel / «Crédit Lyonnais» Tower, 1974-1977 (architect: Araldo Cossutta). The high-rise is situated in the centre of the new neighbourhood, La Part-Dieu, with offices on the lower floors and a hotel on the upper ones. A pyramidal glass roof separates the interior courtyard from the hotel