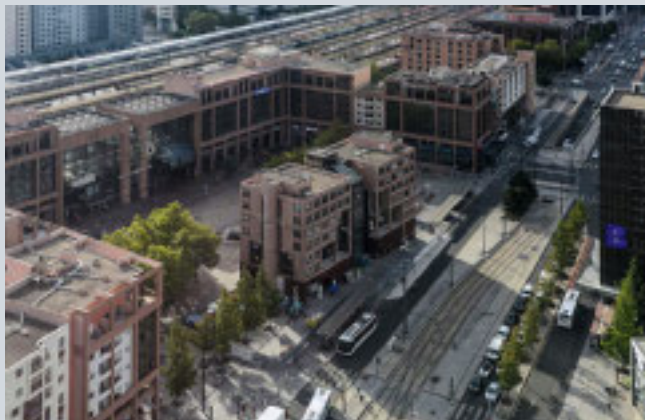


2 Easy Ground: Neuer Stadtraum am Bahnhof Lyon-Part-Dieu

Text **Sebastian Redecke**
Fotos **Maxime Delvaux**



Einst als zweites Zentrum von Lyon geplant, ist Part-Dieu der zweitgrößte Geschäftsbezirk Frankreichs. Seit 2009 begleitet l'AUC die Erneuerung des Stadtteils, der für seine autozentrierte Gestaltung und monofunktionalen Räume bekannt ist. Modellfoto: Lyon Municipal Archives © Nicole Didier
rechtes Foto: Tribune de Lyon

Es liegt über dreißig Jahre zurück, dass in Lyon die Plätze auf der zentralen, lang gestreckten Halbinsel zwischen Rhone und Saône neu gestaltet wurden. Der Prozess sorgte für Aufsehen, vor allem die Place des Terreaux am alten Rathaus, die Place de la Bourse, die Place des Celestins und die Place de la République. Es entstanden neue Plätze in Verbindung mit Tiefgaragen, Kunstinstallationen und neu gewonnenen Freiflächen. Damals folgte man noch der Idee, mit hohen Kosten auf engstem Raum Autos im Zentrum der Stadt in Garagen unterzubringen. Parallel dazu fokussierte man sich auf den südlichen Teil der Halbinsel mit dem Bau eines neuen Stadtteils, der 2014 an seiner Spitze mit dem Naturkundemuseum „des Confluences“ von Coop Himmelb(l)au einen markanten Blickfang erhielt.

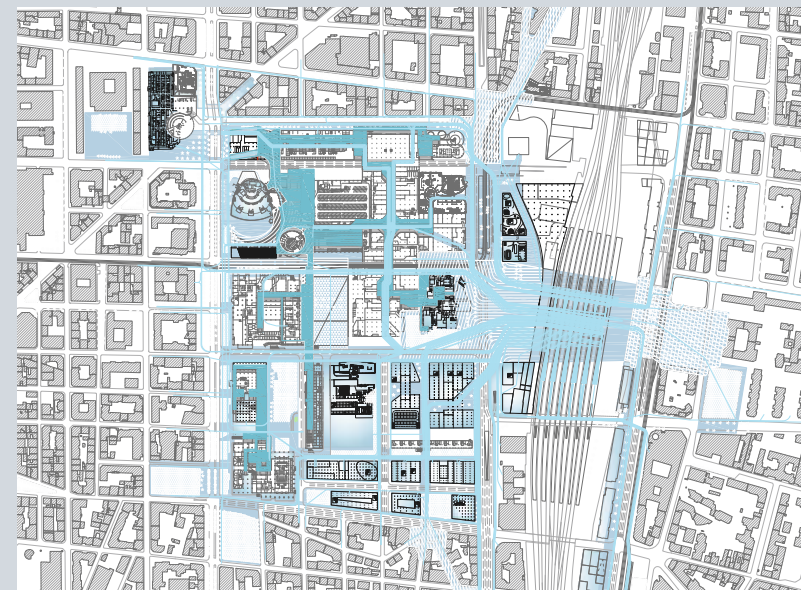
Ein zweiter wichtiger Teil der Stadt Lyon mit seinen 520.000 Einwohnern liegt östlich der Rhone und geht fließend über in die Nachbarstädte Villeurbanne und Bron. In den 1960er Jahren entstand hier auf dem Gelände einer ehemaligen Kaserne die Büro- und Geschäftsstadt La Part-Dieu, die heute 177 Hektar einnimmt. Lange Zeit war das runde Hochhaus „Le Crayon“, heute die „Tour Part-Dieu“, das Zeichen des „zweiten Stadtzentrums“. Inzwischen sind weitere Türme hinzugekommen. Der damalige Bürgermeister Louis Pradel (von 1957 - 1976) genoss hohe Popularität und gründete sogar seine eigene Partei mit den Initialen P.R.A.D.E.L., „pour la réalisation active des espérances lyonnaises“. Für Pradel, der zuvor für eine Autoversicherung tätig war, stand die in die Zeit passende Förderung des Autoverkehrs im Zentrum seiner Interessen. Er reiste nach Los Angeles und Tokio, um sich die „moderne Stadt“ zeigen zu lassen und ließ es zu, dass die Autobahn Paris-Marseille durch das Zentrum von Lyon geführt

wurde – eine Entscheidung, die später als „connerie du siècle“, die Dummheit des Jahrhunderts, bezeichnet wurde. Der „Betonierer“ Pradel setzte sich auch für den Bau des zweiten Stadtzentrums La Part-Dieu ein, basierend auf einer Planung von Charles Delfante.

Der Bahnhof Lyon Part-Dieu am östlichen Rand des Geschäftsviertels ging erst 1983 in Betrieb. Anders als jener von Perrache auf der Halbinsel von Lyon ist dieser Bahnhof von größter Bedeutung. Schon in den 1990er Jahren wurde er zu einem der wichtigsten Knotenpunkte im internationalen Netz der TGV-Schnellzüge. Heute nutzen den Bahnhof rund 140.000 Reisende am Tag.

La Part-Dieu ist der Inbegriff eines neuen autonomen Stadtteils, losgelöst von der Umgebung, in Zonen eingeteilt und gebaut für große öffentliche Verwaltungen, Firmensitze, Banken, Hotels, ein Einkaufszentrum, ein Auditorium und einige Wohnprojekte an seinen Rändern. Die Fußgängerwege wurden über die Ebenen des Autoverkehrs angehoben. Das Quartier dehnte sich in den Jahren allmählich nach Süden und Norden des Bahnhofs aus und stieß schließlich an seine Grenzen. Dies führte zu einem Stadtentwicklungsprojekt mit drei Zielen: Neubauten, um der steigenden Nachfrage nach Gewerbeimmobilien gerecht zu werden, Modernisierung und Umgestaltung bestehender Gebäude, um sie an heutige Umwelt- und Nutzungsanforderungen anzupassen, und die Schaffung eines lebenswerten und attraktiven Stadtraums.

Bis 2026 wird das Areal des Bahnhofs bei laufendem Betrieb im Rahmen des Entwicklungsprojekts für das ganze Quartier La Part-Dieu umgebaut. Das Planerteam l'AUC aus Paris in Zusammenarbeit mit dem Brüsseler



Die Bürostadt La Part-Dieu wurde in den 1960ern vor allem für das Auto geplant. Der Bahnhof ist ein wichtiger Knotenpunkt im internationalen Zugnetz.



Das Easy Ground-Konzept definiert Straßen als fließende öffentliche Räume, in denen Fußgänger und aktive Nutzungen Vorrang haben. Kreisrunde Öffnungen im Boden erlauben Vernetzung über mehrere Ebenen.



l'AUC und Bas Smets haben die Planung des Vorplatzes verantwortet, die gläserne Bahnhofshalle stammt von AREP.

Landschaftsarchitekten Bas Smets hat das Ziel, La Part-Dieu mit seinen monofunktionalen Stadträumen auf mehreren Ebenen zu einem vielseitigen multimodalen Knotenpunkt Lyons zu verwandeln. Die von l'AUC entwickelte Planungsstrategie „Easy Ground“ basiert auf einer vielschichtigen Umwandlung bestehender Strukturen zur Verbesserung der Durchlässigkeit und Kohärenz. Wesentlicher Bestandteil dieser Umstrukturierung war die Fokussierung auf die Straßen als wichtigste verbindende Ebene, um damit die Intermodalität zu erleichtern und nachhaltige Mobilität zu fördern. Durch die Erweiterung des Zugangs an der vergrößerten Place Charles Béraudier vor dem Westausgang des Bahnhofs sind ineinanderfließende öffentliche Bereiche entstanden, in denen Fußgänger Vorrang haben und Raum für Vegetation geschaffen wurde, um die Biodiversität zu verbessern, die Hitze zu reduzieren und Flächen für das städtische Leben und die Mobilität freizugeben. Für die Planungen wurde ein Großteil des Bahnhofsgebäudes abgerissen und durch eine mit viel Glas sich öffnende Bahnhofshalle vom Büro AREP ersetzt, die in einem zweiten Bauabschnitt erweitert werden soll. Unmittelbar daneben steht der neue, 170 Meter hohe Büro- und Hotelurm „To-Lyon“ von Dominique Perrault.

Es gab bereits in den 1990er Jahren Umgestaltungen zu einem multimodalen Verkehrsknotenpunkt rund um den Bahnhof. Der öffentliche Raum des Stadtteils wurde aber an die Zunahme des Fußgänger- und Fahrradverkehrs nicht angepasst. Mit der nun vorgenommenen Neustrukturierung gelangt man über spezielle „Fahrradautobahnen“ zum Bahnhof, die sich dort für Fußgänger, Busse und drei Straßenbahnlinien zu einem ge-

meinsamen weitgehend offenen Raum verbinden. Die Place Béraudier untergliedern grüne Inseln und einzelne Bäume. Auf der östlich des Bahnhofs gelegenen Place de Francfort mit neuem Busbahnhof wurden Bäume im Raster von 5 x 5 Meter gepflanzt, wo immer es die Bedingungen zuließen.

Unter der autofreien Place Béraudier wurde ein zentraler Fahrradparkplatz mit 1.500 Stellplätzen errichtet. Diese „Place basse“ bietet einen direkten Zugang zum Bahnhof, zur U-Bahn, zum Taxistand, einen Kiss-and-Ride-Bereich sowie drei Ebenen einer Tiefgarage mit Ladestationen. Sie sind alle über einen bereits vorhandenen Tunnel erreichbar, der erweitert wurde, um einen Fahrradweg aufnehmen zu können. Der neu entstandene tieferliegende Platz wird durch zwei kreisförmige Öffnungen mit einem Durchmesser von 35 Metern natürlich belichtet. Die Öffnung mit den Rolltreppen erhielt ein Dach, die zweite Öffnung eine breite Rampe und in der Platzmitte liegt eine Grünfläche umgeben von vielen Sitzgelegenheiten.

Die Dächer des schräg gegenüber der Place Béraudier gelegenen Einkaufszentrums Westfield La Part-Dieu sind im Rahmen einer umfangreichen Neugestaltung durch MVRDV auf mehreren Ebenen zu einer begrünten Aussichtsterrasse mit Gastronomie umgestaltet worden, von der aus man die Stadt überblicken kann. Diese öffentlichen Terrassen sind über neu angefügte Treppen zugänglich, die dazu beitragen, dass sich der riesige Kommerzbau dem Konzept Easy Ground folgend besser in das Stadtgefüge von La Part-Dieu integrieren lässt. Die Transformation der Stadträume wird im Westen bis zum 1975 eröffneten Béton-brut-Auditorium Maurice Ravel von Henry Pottier fortgeführt.

Meist unsichtbare Boden-, Wasser- und Klimastrategien sind in das Projekt integriert. Die Begrünung soll die Biodiversität verbessern und die Hitze reduzieren. Durch die Verlegung vieler Transitflächen auf untere Ebenen ist die obere Platzfläche für das städtische Leben und die Mobilität freigegeben.

