

# BAUNETZWOCHE #580

Das Querformat für Architekten

3. Juni 2021



**LIFE**

Olafur Eliasson  
experimentiert mit  
Renzo Piano

## MODELLSTADT LYON

GRÜNE METROPOLE AN RHÔNE UND SAÔNE

# DIESE WOCHE

In den 1960ern trieb die Politik eine Autobahntrasse direkt durchs Zentrum von Lyon. Heute hat sich die Stadt am Zusammenfluss von Rhône und Saône im Zeichen des Klimawandels als grüne Zukunftsmetropole neu erfunden. Was wesentlich zur hohen Lebensqualität beiträgt, ist ein starker Fokus auf den öffentlichen Raum.



**Titel:** Öffentliche Promenade am Lyoner Rhôneufer, 2018

**oben:** Skatepark „Bowl de la Guillotière“, 2018

*Gestaltung und Fotos: In Situ*

## 6 **Modellstadt Lyon** **Grüne Metropole an Rhône und Saône**

Von Kim Gundlach

3 **Architekturwoche**

4 **News**

19 **Buch**

22 **Bild der Woche**



Heinze GmbH | NL Berlin | BauNetz

**Geschäftsführer:** Dirk Schönning

**Gesamtleitung:** Stephan Westermann

**Chefredaktion:** Friederike Meyer

**Redaktion dieser Ausgabe:** Stephan Becker

**Artdirektion:** Natascha Schuler

*Keine Ausgabe verpassen mit dem Baunetzwoche-Newsletter. Jetzt abonnieren!*



Bild: Patzschke &amp; Partner

## MITTWOCH

Für Fans der Berliner Architektur der 1970er Jahre ist die ehemalige A104 primär als jene Hochstraße bekannt, die Georg Heinrichs teilweise mit dem Wohnkomplex Schlangenbader Straße überbaut hat. Die ungewöhnliche Anlage steht inzwischen unter Denkmalschutz, nicht zuletzt auf Initiative ihrer Bewohner\*innen. Für die offenen Abschnitte des Autobahnabzweigs könnten die Tage allerdings gezählt sein. Eine Initiative um Hans Stimmann und den Architekten- und Ingenieurverein Berlin-Brandenburg fordert den zeitnahen Rückbau. Die „Schlange“ verlöre damit zwar ihren Wesenskern, aber gleichzeitig entstünde viel Platz für neue Wohnungen. Stadträumlich macht die Idee jedenfalls Sinn, nur die Testentwürfe von AIV-Vorstandsmitglied Robert Patzschke wirken noch arg bieder. Was spräche dagegen, zumindest Teile der Brückenkonstruktionen als Hochpark umzunutzen? Mit einer vergleichbaren Intervention konnten MVRDV in Seoul überzeugen. *sb*

# NEWS

## STOFF FÜR WÄNDE

BAUNETZ ID



Foto: Henry Bourne

Den Prozess des Machens zu zeigen: Das gilt sowohl für die Mode von Maison Margiela als auch für die Interieurs der neuen Boutiquen. Nach der Premiere in London folgten weitere Dependancen in Paris, Osaka und Shanghai. Die Innenarchitektur von Anne Holtrop interpretiert die Codes des Pariser Labels – und sorgt für eine warme, von Taktilität durchdrungene Atmosphäre. Das matte Weiß greift die Farbsignatur des Modehauses auf, dessen Angestellte stets in weißen Arbeitskitteln gekleidet sind. Und der zurückhaltende Putz erlaubt Rückschlüsse auf den inneren Aufbau der Wände. „Es geht darum, den Geschäften eine menschliche Note zu geben“, ist Anne Holtrop überzeugt.

[www.baunetz-id.de](http://www.baunetz-id.de)

## IM GLAUBEN VEREINT

BAUNETZ MELDUNGEN



Moschee bei Melbourne von Glenn Murcutt und Hakan Elevli, Foto: Anthony Browell

Das Berliner [House of One](#) vereint die drei abrahamitischen Weltreligionen in einem zeitgenössischen Gebäude. Anlässlich seiner Grundsteinlegung versammelt unser Themenpaket achtzehn Gotteshäuser unterschiedlicher Glaubensrichtungen. Es zeigt sich nicht nur die ganze Vielfalt heutiger Sakralarchitektur. Sondern eine entspannte Offenheit, mit der ergänzende säkulare Funktionen integriert werden. Beste Voraussetzung also, um sich in Zukunft auch anderswo auf die gemeinsamen Wurzeln von Judentum, christlichem Glauben und Islam zu besinnen. Mehr Verständigung zwischen den Religionen kann schließlich nicht schaden.

[www.baunetz.de](http://www.baunetz.de)

## PROMENIEREN IN BASTIA

BAUNETZ WISSEN



Foto: David Boureau

Unterhalb der mächtigen Festungsmauer der korsischen Hafenstadt Bastia prallen Wellen gegen Felsen. Seit 2020 endet die Promenade, die von Norden und Süden hier mündete, nicht mehr abrupt: Dietmar Feichtinger Architectes entwarf als Bindeglied *Aldilonda* – korsisch für „über dem Meer“. Im Kontrast zu den ruppigen Felsen erscheint der geschwungene Weg wie ein ausgehnter Balkon. Fünf Meter über dem Meeresspiegel, zumeist drei Meter breit, weitet er sich hier und da. So bleibt zwischen Wasser und Land genug Platz zum Flanieren, Joggen und Gassi gehen. Oder auch einfach mal zum Schauen.

[www.baunetzwissen.de](http://www.baunetzwissen.de)

baunetz interior|design

P R O  
J E K  
T E

M E N P R O  
S C H D U K  
E N T E

S T O D O S  
R I E S I E  
S R S

# \_Elektro

- Ferraris-Zähler
- Gateway
- Hutschiene
- OSI-Modell
- Smart Meter
- Totmannschaltung

... noch Fragen?



# MODELLSTADT LYON



Links: Die Flüsse Rhône und Saône prägen das Stadtbild Lyons, Luftbild der Rhône von K. Samborska / In Situ

Rechts: Grégory Doucet, Lyons Grüner Bürgermeister, 2020, Foto: CloudMamma / Wikimedia / CC BY-SA 4.0

# MODELLSTADT LYON

## GRÜNE METROPOLE AN RHÔNE UND SAÔNE

VON KIM GUNDLACH

**Grüner, sozialer, nachhaltiger.** Unsere Städte müssen sich den Herausforderungen der Klimakrise stellen. Wohingegen man aus Berlin, Kopenhagen oder Wien treffsichere Ansätze kennt, wie denn eine zukunftsfähige urbane Transformation gelingen könnte, verbindet man Frankreich jenseits von Paris und seiner Vorzeige-Bürgermeisterin Anne Hidalgo eher nicht mit nachhaltiger Stadtentwicklung. Doch bei unseren Nachbarn geht eine grüne Welle um. Immer mehr Großstädte werden von „Les Verts“ regiert, darunter seit 2020 auch Grenoble, Bordeaux und Straßburg. Allen voran steht jedoch

Lyon – die unterschätzte Metropole, was grüne und soziale Stadtentwicklung angeht. Der Umbau der drittgrößten französischen Stadt – Nummer 2, wenn es nach dem Einzugsgebiet geht – ist bereits seit über drei Jahrzehnten in vollem Gange. Das ehrgeizige Ziel lautet, eine der ökologischsten und zukunftsgerechtesten Städte in Europa zu werden. Die Strategie hinter der grünen Transformation? Investitionen in den öffentlichen Raum, in die Lebensqualität der Bewohner\*innen und ein zeitgemäßer ökologischer Realismus in der Stadtpolitik.

Nach noch nicht mal einem Jahr Amtszeit hat der grüne Bürgermeister Grégory Doucet der Stadt Lyon aus Umweltgründen bereits die Durchfahrt der Tour de France untersagt und ein milliardenschweres Infrastrukturprojekt für eine High-Speed-Bahnstrecke zwischen Lyon und Turin blockiert. Als er im Frühjahr 2021 auch noch verkündete, dass das Fleischgericht an Lyoner Grundschulen vorerst vom Menü gestrichen sei, löste das geradezu eine Schockwelle in Frankreich aus. Der französische Innenminister Gérald Darmanin sprach von einer skandalösen Ideologie der Grünen, andere Politiker\*innen wiederum schlossen sich Doucet auf Twitter an und forderten den notwendigen Systemwandel in Zeiten der Klimakrise ein. Lyon wurde zum Politikum – und dabei geht es um sehr viel mehr als um Spaghetti Bolognese für Grundschüler\*innen. Wo individueller Verzicht und Selbstkasteiung von den einen bemängelt wird, steht für die anderen die Investition in eine nachhaltige Gesellschaft auf der To-do-Liste. Denn die Krise des Klimas ist vielmehr eine Krise unserer eigenen Gesundheit und Existenz. Und die Stadtplanung spielt dabei eine entscheidende Rolle, da mit ihr systemische Fragen des Zusammenlebens, der Mobilität, der städtischen Frei- und Grünräume, aber auch des Wohnungs- und Gemeinwesens geplant und koordiniert werden. Unter der neuen grünen Regierung um Grégory Doucet wird heute fortgeführt, was in Lyon bereits Ende der 1980er Jahre begonnen hat. Aus der schwächelnden Industriestadt, die mit Schrumpfungprozessen, Kriminalität und wirtschaftlichem Rückgang zu kämpfen hatte, ist inzwischen eine Referenz für eine hohe Lebensqualität und eine nachhaltige Stadtentwicklung geworden. Die Auszeichnungen, Beiträge und Rankings von internationalen Magazinen und Institutionen häufen sich – zuletzt kamen 2018 und 2019 die beiden Awards der Europäischen Union dazu, der *Access City Award* für barrierefreie und zugängliche Städte und der Award für *European Capitals of Smart Tourism*. Ein Blick zurück auf die jüngere Geschichte der Stadtentwicklung in Lyon zeigt, wie sich die Stadt selbst neu erfand: durch selbstbewusste Governance-Strategien, die radikale Transformation öffentlicher Räume und den Ausbau von grün-blauer Infrastruktur und sanfter Mobilität. Der „cadre de vie“, aus dem französischen frei übersetzt die Lebensqualität, diente dabei stets als roter Faden in der Stadtentwicklung und scheint sich den hochaktuellen Debatten um Nachhaltigkeit zufolge als funktionierende Strategie zu erweisen.

Aus der Serie „Ungewöhnlicher Spaziergang durch Lyon“, Foto: René Dejean, [BM Lyon, Destination Rhône-Alpes 69 DEJ]

Rechts oben: Perrache in den 1970er Jahren, Foto: René Dejean, Bibliothèque municipale de Lyon, [CC-BY-NC-ND 2.0 FR](#)  
 Rechts: Bürgermeister Louis Pradel, 1970, Foto: Georges Vernard, Bibliothèque municipale de Lyon, [CC-BY-NC-ND 2.0 FR](#)

## AUF DER DURCHFART VON PARIS NACH MARSEILLE – DIE JAHRE VON LOUIS PRADEL

Heute werden in Lyon über 5.000 Bäume pro Jahr gepflanzt, der CO<sub>2</sub>-Gehalt in der Luft wurde seit 2000 um rund 16 % reduziert und 700 Kilometer Wege für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrende führen durch öffentliche Räume, Parks und Naturanlagen. Bis in die 1970er Jahre war Lyon jedoch vor allem von einer autogerechten Stadtentwicklung und architektonischen Großstrukturen geprägt. Es entstand beispielsweise das corbusianisch-rationale Geschäfts- und Dienstleistungszentrum Part-Dieu oder die für Frankreich typischen Großwohnsiedlungen wie La Duchère, Les Minquettes oder Vaux-en-Valin. Außerdem wurde in den 1960er Jahren unter dem damaligen konservativen Bürgermeister Louis Pradel ein die Stadt bis heute prägendes Projekt realisiert: Die Autobahn „Autoroute du Soleil“ sollte Paris mit Lyon verbinden und gen Süden bis zur zweitgrößten französischen Stadt, Marseille, verlängert werden. Um den schwächelnden Industriestandort Lyon infrastrukturell und wirtschaftlich





Der Place des Terreaux wurde 1994 durch Christian Drevet und den Konzeptkünstler und Bildhauer Daniel Buren umgestaltet. Dank kleiner Fontänen stieg die Aufenthaltsqualität und die Verkehrsflächen wurden deutlich reduziert. Bis Ende 2019 Jahren folgte eine Grundsaniierung. Foto: Romainbehar / Wikimedia / CC0 1.0

zu fördern, wurde der Verkehr mitten durch die historischen Stadtteile Lyons entlang der Uferkante auf der Halbinsel Presque'île geführt. Die Jahrhunderte alte Stadt Lyon mit ihrem historischen Zentrum und den zwei prägnanten Flüssen Saône und Rhône, denen die Stadt ihren weiten Himmel verdankt, wurde so zu einem Zwischenstopp auf der Verbindung der vermeintlich wichtigeren Städte Marseille und Paris. Ein Projekt, das man später aufgrund seiner zerstörerischen stadträumlichen Auswirkungen als „Connerie de Siècle“, als Blödsinn des Jahrhunderts bezeichnete. Kein Wunder also, dass dieser Abschnitt der A6 heute unter massiver Kritik steht. Die grüne Stadtregierung hat in Lyon nach den Wahlen zunächst sogenannte Umweltpuren eingeführt, die zu bestimmten Uhrzeiten nur von Elektrofahrzeugen, Fahrgemeinschaften oder von Fahrzeugen des ÖPNV befahren werden dürfen.

## EINE METROPOLE MIT MENSCHLICHEN DIMENSIONEN

Die französisch-pompöse Architektur des 19. Jahrhunderts auf der Halbinsel Presque'île und das fast 2000 Jahre alte Vieux-Lyon fanden im Zuge der Novellierung des Denkmalschutzgesetzes in den 1990er Jahren endgültig wieder erhöhte Wertschätzung in der Stadtplanung. Mit der Ernennung der historischen Stadtviertel Lyons zum UNESCO Weltkulturerbe verstetigte sich somit ein Paradigmenwechsel, der bereits seit Ende der 1980er und spätestens unter der Hand des sozialistischen Bürgermeisters Gérard Collomb in Gang gekommen war: Der Mensch trat wieder als Leitmotiv der Stadtplanung in den Vordergrund. Heute wirbt das groß angelegte Marketingprogramm „Only Lyon“ der Metropolregion damit, eine „Großstadt mit menschlichen Dimensionen“ zu sein. Der öffentliche Raum, seine historischen Stadtplätze, Arkaden, breiten Boulevards und die Uferbänke entlang der zwei Flüsse Rhône und Saône wurden strategisch genutzt, um die Lebensqualität für Anwohner\*innen und Besucher\*innen zu erhöhen und die Stadt im nationalen und internationalen Wettbewerb zu stärken. Die Umgestaltung von Industriebrachen, die Rehabilitation der Uferbänke zugunsten naturnaher Freizeit- und Sportflächen oder große Kulturveranstaltungen wie die „Fête des Lumières“, die Lyon weltberühmt für die bildlich gewordene „Erhellung“ seiner Bauwerke, Plätze und Kulturdenkmäler machte, bringen jährlich tausende Besucher\*innen in die Region.

Mithilfe des Gemeindeverbandes COURLY (Communauté urbaine de Lyon), einer 1969 gegründeten Verwaltungsstruktur, die die Stadt Lyon und die umgebenden Kommunen zum ersten offiziellen Agglomerationsgebiet Frankreichs erklärte, konnte das Stadtmarketing regional ausgebaut und der Tourismus mit integrierten Strategien im Kultur-, Mobilitäts- und Wirtschaftssektor gefördert werden. Mit dem Rückgang der emissionsstarken Textil-, Seide- und Färbeindustrie, die Lyon ab dem 19. Jahrhundert zu einem wichtigen Handels- und Industriestandort gemacht hatten, investierte die Stadt ab Mitte der 1990er Jahren in auf neue Technologien gerichtete Industriezweige. Gérard Collomb, der während seiner Amtszeit als pragmatischer Sozialdemokrat galt, setzte so in rund zwanzig Jahren Amtszeit auf einen kontinuierlichen Stadtausbau, der Wachstum mit Wirtschaftsförderung verband. COURLY wurde 2015 noch unter der Regie von Collomb als Zusammenschluss von Lyon und 59 weiteren Kommunen zu Grand Lyon restrukturiert und verfolgt seitdem weiterhin groß angelegte Quartiers-, Landschafts- und Infrastrukturprojekte, um die systemischen Abhängigkeiten zwischen



Der Parc Blandan steht für eine zeitgenössische Entwicklung von Frei- und Grünräumen in Lyon, Gestaltung und Foto: BASE

Innenstadt und Peripherie im Bereich Mobilität, Verkehr, Wohnungsbau und Gemeinwesen regional steuern zu können.

## GRÜNER STADTUMBAU UND SANFTE MOBILITÄT

Die ökologische Wende hin zu einer klimagerechten, gesunden und lebenswerten Stadt, die die grüne Partei um Grégory Doucet heute umtreibt, ist also in mancherlei Hinsicht die Weiterführung der ehrgeizigen Ziele des ehemaligen Bürgermeisters Collomb, der sein Amt letztes Jahr an Doucet übergab. Zwischen 2001 und 2020 begleitete Collomb mit einer Mischung aus visionären politischen Ideen und strategischem Pragmatismus einiger der größten Stadtentwicklungsprojekte in Lyon, die bis heute weitergeführt werden. Dazu zählen die Umgestaltung des brutalistischen Geschäftsviertel rund um den Bahnhof Part-Dieu, der Ausbau der Quais, der Uferzonen der Rhône und Saône, das Anlegen großflächiger Parks und Naturräume wie die Parcs Guerlain, Blandan oder du Vallôn sowie das Mega-Projekt La Confluence. Mit einem Museum von Coop Himmelb(l)au als Aushängeschild entsteht an der Mündung der beiden Flüsse auf rund 82 Hektar Fläche ein neues Stadtquartier, das seit Ende der 1990er Jahre auf dem Grundriss einer Industriebrache, am südlichen Zipfel der zentral gelegenen Presqu'île aus dem Boden wächst.

Parallel wurde die öffentliche Infrastruktur ausgebaut: Dazu zählen Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr und in die Erweiterung von Tramstrecken, der Ausbau von Fahrradwegen und die Verlegung von Parkplätzen auf wertvollem öffentlichen Straßenland in unterirdische Parkhäuser. Öffentliche und baukulturell wichtige Plätze wie der *Place des Jacobins* oder der *Place des Terraux* auf der Presqu'île wurden für Fußgänger- und Fahrradfahrer\*innen attraktiver gemacht. Und bereits seit 2005 gibt es in Lyon mit *Vélo'v* ein kommunales, kostengünstiges Ausleihsystem für Zweiräder, das auch als Referenzmodell für die Pariser Version *vélib* von 2007 diente. In Lyon hoffte der Zusammenschluss COURLY mit seiner regionalen Strategie, den motorisierten Individualverkehr durch die Einführung von *Vélo'v* um rund 10 % zu senken. Der Fahrradverkehr hat seit Einführung des Systems um ca. 80 % zugenommen, da sich auch mehr Menschen private Räder kaufen und die neu angelegten Wegesysteme nutzen. Die für Lyon typische Kombination aus ökologischer und wirtschaftlicher Zielsetzung zeigt sich in einer Erklärung des ehemaligen Vize-Bürgermeister Jean-Louis Touraine, dass es bei *Vélo'v* eben nicht nur um „einen Ausgleich der Transportsysteme



Im Parc Blandan müssen Tischtennisplatten nicht aus Beton gegossen sein, Foto: BASE

ging und um weniger Luftverschmutzung, sondern auch darum, das Bild der Stadt zu verändern und einen städtischen Raum zu schaffen, der großflächig von Menschen genutzt wird“.

## LE PIÉTON UND LES ESPACES PUBLICS

Mit dem steigenden Tourismus, der Abkehr von einer autogerechten Stadt hin zur sanften Mobilität sowie dem Bau neuer Quartiere für Wohnen und Arbeiten begann die Stadt auch wieder vermehrt, in die Landschaftsplanung und in öffentliche Räume zu investieren. Die beiden Landschaftsarchitektinnen Jeanne Souvent und Clothilde Josserand arbeiten für das Landschafts- und Stadtplanungsbüro BASE. Das Team hat in Lyon viele der neu angelegten oder rehabilitierten öffentlichen Räume und städtischen Parks gestaltet, darunter die Erschließung des Saône-Ufers und den Parc Blandan sowie das Projekt *Le Champ*, ein urbanes Aufforstungsprojekt mit Gewerbe- und Kulturnutzungen im Quartier La Confluence. „Die französische Landschaftsplanung



Links: Die „Pont Delatre de Tassigny“ von 1956 als Symbol der autogerechten Stadt, Foto: René Dejean, Bibliothèque municipale de Lyon, [CC-BY-NC-ND 2.0 FR](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/fr/)

Oben: Das Büro In Situ gestaltete 2008 einen zentralen Abschnitt des östlichen Rhône-Ufers um und brachte so neue Qualitäten in die Innenstadt. Foto: Muriel Chaulet, Ville de Lyon

bringt traditionell sehr viel Konzept und Symbolik mit, die Nutzung durch die Menschen und die verschiedenen Aktivitäten standen nicht im Vordergrund – in Lyon hat sich das stetig verändert. Heute planen wir öffentliche Räume, die vor allem verschiedene Nutzungen und Aneignungsfähigkeit berücksichtigen“, erklärt Jeanne Souvent. Sie betont die Notwendigkeit eines „urbanisme transitoire“, also einer Prozesshaftigkeit bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen, die die verschiedenen Phasen und Aktivitäten des Projekts berücksichtigt. „Es geht um ein Ausprobieren, Reflektieren und Adaptieren – je nachdem, wie gut eine Struktur von den Nutzer\*innen angenommen wird oder nicht, entwickeln wir sie weiter.“

Der Parc Blandan im Südosten Lyons wurde 2013 eröffnet und gilt seitdem als urbane zeitgenössische Version des klassischen Stadtparks. Auf einem ehemaligen Militärrübungsplatz plante das Büro BASE zusammen mit der öffentlichen Verwaltung von Grand Lyon einen rund 20 Hektar großen Stadtraum mit teils auffällig überzeichneten

Proportionen und knalligen Farben. Ein durchgestalteter Gegenentwurf, oder steckt mehr dahinter? „Es ging darum, eine eigene Identität zu entwickeln, der Ort nimmt seine historische Umgebung ernst. Gleichzeitig sollte aber auch ein freier Ort ohne allzu viel Kontrolle entstehen“, sagt Clothilde Josserand und verweist darauf, dass der Park anders als sonst in Frankreich oft üblich nicht umzäunt und nachts verschlossen wird. Ein ernst gemeinter ökologischer Ansatz spielte auch hier eine Rolle, mit einem eigens entwickelten Kies aus Kompost und Bauschutt für die neu gepflanzten Bäume und Sträucher sowie der Weiterverwertung von Steinen und Fliesen der Bestandsbarracken für das Parkmobiliar. Die beiden Planer\*innen sind sich einig: „Klimaschutz und eine ökologische Herangehensweise wird mehr gefordert, aber auch gefördert von den Bauherren und den Behörden, mit denen wir zusammenarbeiten. Es geht um die Böden, die Wasserqualität, das Weglassen von Chemie und Pestiziden bei den Pflanzen.“



Am nördlichen Ende der Stadt sollte das Saône-Ufer naturnah und sensibel für Biodiversität bleiben, Gestaltung und Foto: BASE

Luftbild von dem Industriegebiet La Confluence, vermutlich 1980er Jahre, Foto: Bibliothèque municipale de Lyon, CC-BY-NC-ND 2.0 FR

Rechts: Die westlichen Uferzonen im Viertel La Confluence sind heuter wieder zugänglich - wie hier die Quais Rambdaud an der Saône.  
Foto: Kim Gundlach, 2021



Der Parc Blandan hat eine eigene, besonders ausgeprägte Identität, ist in Lyon aber längst kein Einzelfall mehr. Josserand und Souvent fliegen im Gespräch auf einer virtuellen Karte über den Stadtplan von Lyon. Von oben lässt sich ein Netz aus großflächigen Grünräumen, Brücken und Fahrradwegen erkennen, die quer über die Stadt miteinander verbunden sind. „Früher gab es nur den *Parc de la Feyssine* und den *Parc de la Tête d'Or*.“ Letzterer entstand um einen kleinen Zoo, den sein privater Besitzer der Stadt unter der Bedingung schenkte, das Angebot für die Anwohner\*innen kostenlos zu halten. „Die heutige Diversität der öffentlichen Räume mit ihren unterschiedlichen Eigenschaften machen die Stadt besonders. In Lyon hat man aufgrund der Topografie, des Wassers und der Vegetation schnell ein *Bild von Natur* vor Augen. Es war darum aber wichtig, dass auch konkrete, also zugängliche und offene Grünräume geschaffen wurden“, weiß Josserand. Dem schon 2006 eröffneten *Parc de Gerland*, gestaltet durch den französischen Landschaftsarchitekten Michel Corajoud, folgten weitere Planungen, die die urbane Landschaft Lyons bis heute prägen. Eines der Schlüsselprojekte bestand in der Umgestaltung des östlichen Rhône-Ufers durch das Büro In Situ, das einen rund 5 Kilometer langen Abschnitt wieder zugänglich macht. Bis heute

werden Planungen zu verschiedenen Teilabschnitten der Rhône- und Saône-Ufer realisiert. Wo früher Parkplätze und steinige Treppen den Zugang zu Wasser verwehrt, trifft man inzwischen Menschen, die Sport treiben, sich erholen, Boule spielen oder die Fahrradwege nutzen, um dem Autoverkehr zu entgehen. Resiliente Stadträume sind oft jene, die es einer Vielzahl von Gruppen ermöglichen, sie eigenständig zu nutzen und zu gestalten. Auch während der globalen Covid-19-Pandemie zeigt sich überall in Städten, wie wichtig die öffentlichen Räume für die Stadtgesellschaft sind. „Während des ersten und des zweiten Lockdowns waren die Parks und die Wasserzonen so überfüllt, dass sie teilweise geschlossen werden mussten. Obwohl die Lebensqualität hier sehr groß ist, fehlen in Lyon noch mehr nachbarschaftliche und kleinteilige Außenräume, die von weniger Menschen genutzt, aber selbständig verantwortet werden“, ergänzt Josserand. Der Gedanke wirft die Frage nach der sozialen Komponente von ökologisch motivierter Stadtentwicklung auf. Fast immer ist nämlich die Aufwertung von öffentlichem Raum, sei es durch die Reduktion von Verkehr, durch die Ansiedelung neuer Gewerbe oder durch die Gestaltung attraktiver Grünflächen, von Verdrängungsdynamiken begleitet.



## LYONS NEUE ECO-QUARTIERE

Um Verdrängungsmechanismen abzufedern, verfolgt Lyon zwei Strategien – die Entwicklung neuer Quartiere für mehr Wohnraum sowie die Rehabilitierung von Großwohnsiedlungen aus den 1950er und 1960er Jahren. Ein Fokus liegt auch hier auf der menschengerechten Skalierung von öffentlichen Plätzen und Stadträumen einerseits und der stadtweiten Dezentralisierung von grüner und blauer Infrastruktur andererseits. Naturnaher Ausgleich und Lebensqualität sollen dort entstehen, wo Menschen leben und ihren Alltag verbringen.

Das Stadtquartier La Confluence, das seit Anfang der 2000er Jahre in mehreren Phasen auf Basis der Planungen von François Grether, Herzog & de Meuron / MDP Mi-

chel Desvigne sowie des Ateliers Ruelle entwickelt wird, ist zu einem Experimentierfeld für nachhaltige und klimagerechte Stadtentwicklung geworden. Auch viele französische und internationale Landschaftsarchitekturbüros wirkten an der Gestaltung des Quartiers mit, darunter Georges Descombes, ADR Architects, MDP Michel Desvigne oder Latz+Partner. Lyon ist mit seinem halbkontinentalen Klima und den trocknen heißen Sommern besonders von Auswirkungen der Klimakrise wie urbane Hitzeinseln, Degradierung von Böden oder Verlust der Biodiversität bedroht. Aber kann das funktionieren – wirklich zukunftsgerecht Bauen und bezahlbaren Wohnraum anzubieten? Die staatlich finanzierte Projektgesellschaft *Société Publique Locale Lyon Confluence* (SPL Lyon Confluence) sorgt in Zusammenarbeit mit der regionalen Organisation Grand Lyon und der Stadt Lyon für die Umsetzung der ökologischen und sozialen Ziele im Quartier La Confluence: Bis 2025 sollen 17.000 Menschen in dem Quartier wohnen, der Anteil des geförderten Wohnraums liegt bei 26 % Sozialwohnungen und 19 % für gemischten Wohnraum. Zudem gibt es Wohnheime für Studierende und Senioren. Der integrierte Klimaschutz des Viertels beinhaltet, dass die Gebäude



Oben: Wasserstraßen, Grünflächen und unversiegelter Boden tragen zur Lebensqualität im Viertel bei, Foto: Kim Gundlach, 2021  
Unten: Im Nachbarschaftsprojekt „Le Champ“ laden kleinere Räume im Grünen zum Verweilen ein, Foto: Laurence Danière, BASE

weitestgehend an Fernwärmenetze angeschlossen sind und über Photovoltaik betrieben werden, es gibt einen fahrerlosen Shuttle-Bus und eine starke Reduktion des Autoverkehrs und der Stellplätze. Hinzu kommt ein erhöhter Anteil an natürlichen Baustoffen wie Holz und Lehm sowie mehrere Aufforstungsbereiche, um bis 2030 bereits passive Effekte wie die Verschattung durch Baumkronen nutzen zu können.

Le Champ (dt. das Feld) ist ein solches urbanes Aufforstungsprojekt, das der Renaturierung von Flächen gewidmet ist. Über 3.000 Bäume wurden auf der 6 Hektar großen Fläche bereits gepflanzt, maximal 30 % des Areals dürfen in Zukunft bebaut werden. Zusammen mit Anwohner\*innen wurde hier eine temporäre Architektur in

Holzbauweise für Bildungs- und Freizeitformate entwickelt. Souvent ist Projektleiterin bei Le Champ: „Die Beteiligung der Menschen spielt bei diesem Projekt eine große Rolle, hier können Nachbarschaftsfeste oder Workshops stattfinden. Die Leute sollen die Relevanz von Nachhaltigkeit kennenlernen und verstehen, gleichzeitig aber auch von einer gesunden und positiven Umgebung profitieren.“ Auch hier gab es Raum für Experimente. Da das ehemalige Industriegebiet La Confluence kein nahrhaftes Erdreich bot, wurde tiefer liegende Schlickerde aus Baugruben ausgehoben und mit Mikroorganismen angereichert. Unter abgedeckten Hügeln wurde so vor Ort eine Art Nährboden herangezüchtet. Gleichzeitig beförderte das Projekt als Freiluft-Labor das Interesse von Anwohner\*innen.

Am anderen Ende der Stadt, in der nördlichen Peripherie trägt das Quartier La Duchère als erste Nachbarschaft in Lyon das Label „Eco-Quartier“, das die Organisation Grand Lyon für besonders nachhaltig entwickelte Quartiere ins Leben gerufen hat. La Duchère wurde in den 1960er Jahren unter dem damaligen Bürgermeister Louis Pradel als funktionalistische Großwohnsiedlung in der Phase des französischen Wirtschaftsaufschwungs, der *Trentes Glorieuses*, errichtet. Heute stehen einige der Gebäude wie der „Tour panoramique“ unter Denkmalschutz – ein markant rund-gezackter Wohnturm, der seinerzeit von dem französischen Architekten Francois-Regis Cottin entworfen wurde. Das seit den 2000er Jahren sukzessiv restrukturierte Quartier musste einen



Aneignungsfähige und experimentelle Architektur im südlichen Bauabschnitt von La Confluence, Gestaltung und Foto: BASE



Stadtentwicklung in dem Eco-Quartier La Duchère, Foto: Bibliothèque municipale de Lyon, [CC-BY-NC-ND 2.0 FR](#)  
 Rechts: Abriss des „Barre des 200“ im Jahr 2010, Foto: Laurence Danière, Bibliothèque municipale de Lyon, [CC-BY-NC-ND 2.0 FR](#)

hohen Verlust an Sozialwohnungen verkraften, kontrovers diskutiert wurde auch der Abriss mehrerer Wohnblöcke, deren hinterlassene Leerstellen durch eine kleinteilige, offene Bebauung aufgefüllt wurde.

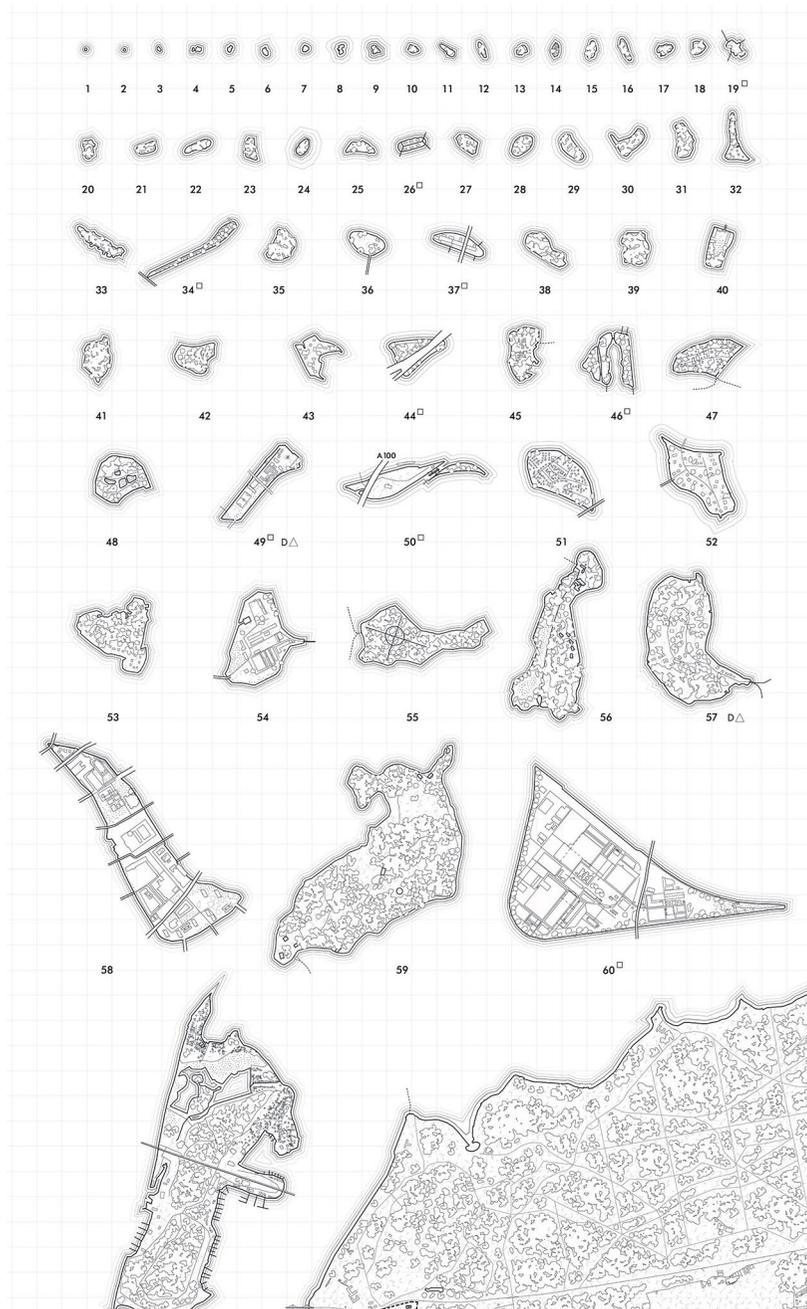
Abriss wird heute allerdings nicht zuletzt unter Nachhaltigkeitsaspekten kritisch betrachtet, seit den 2000er haben sich die Diskussionen in diesem Kontext weiterentwickelt. In La Duchère begleitet ein Partizipations-Komitee seitens der Anwohner\*innen und gemeinsam mit der Stadt Lyon die Entwicklungen im Quartier. Da, wo die großen, im französischen als Habitation à loyer modéré bezeichneten Wohnregale weichen

mussten, wurde in die soziale Infrastruktur investiert und zwei Schulen, eine Kirche und ein Krankenhaus errichtet. Und natürlich entstand auch ein neuer Stadtwald, der *Parc du Vallôn* mit über 3.000 angepflanzten Bäumen.

Das Beispiel Lyon zeigt, wie eine Stadt sich neu erfinden kann. Die zweitgrößte Agglomeration Frankreichs ist heute eine grüne Metropole, die selbst als Referenz gesehen wird. Die Diskussionen müssen jedoch weitergeführt werden – eine sozial gerechte, aber klimabewusste Stadtpolitik zu betreiben, stellt eine Herausforderung dar, aber keine unmögliche. Grégory Doucet, Lyons grüner Bürgermeister mit dem Augenzwinkern, sieht es gelassen: Seine Partei habe die Zukunft auf ihrer Seite.



Der „Place Abbé Pierre“ in La Duchère bei seiner Einweihung im Jahr 2012, Foto: Laurence Dunière, Bibliothèque municipale de Lyon, CC-BY-NC-ND 2.0 FR



# BERLIN MAPS

## EIN ATLAS UNTERSUCHT DIE KOMPLEXITÄT DER STADT

VON STEPHAN BECKER

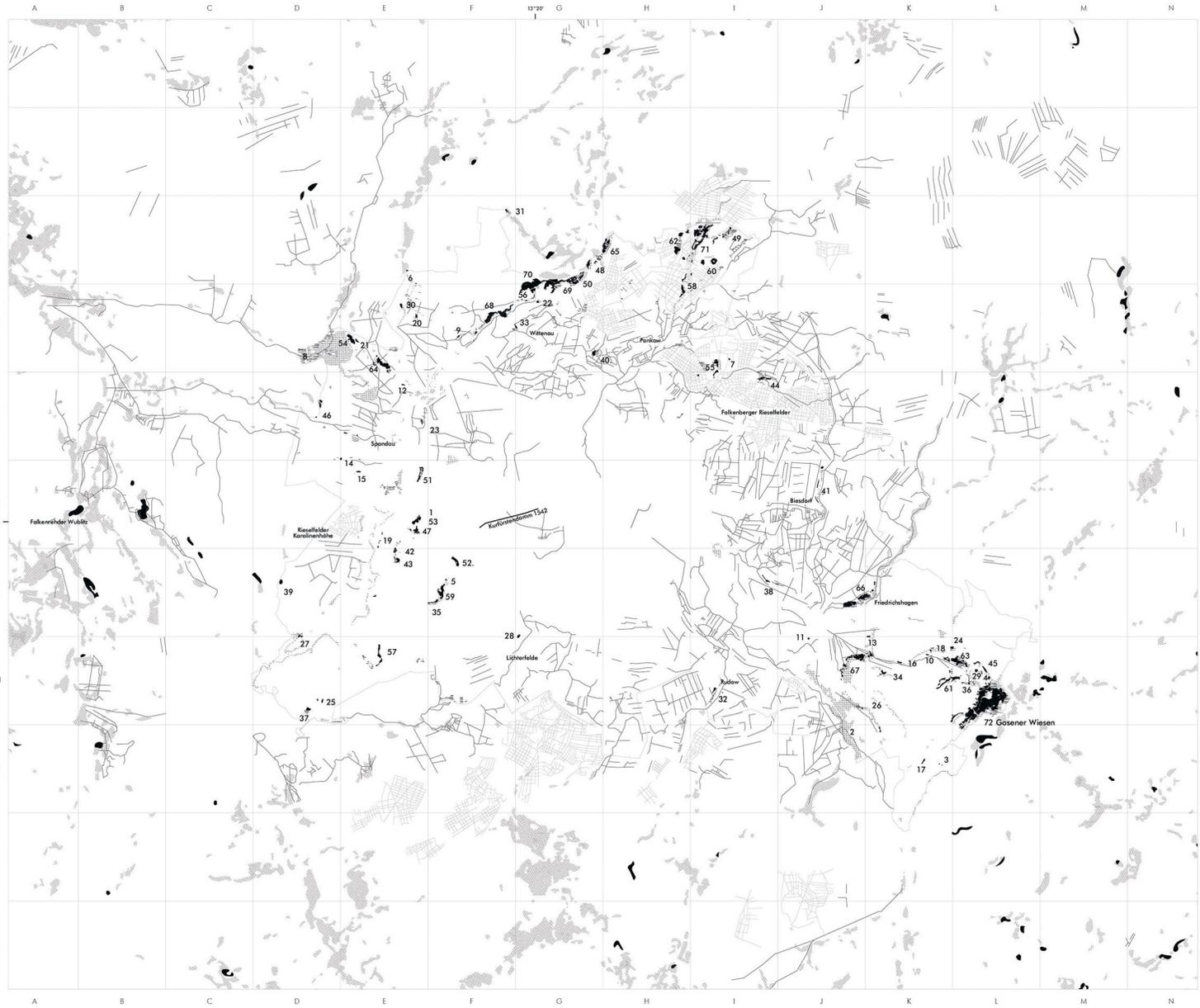
**Was sind die Realitäten des Natürlichen, was wurde von Menschen geschaffen und wo wirken welche Gesetze? In achtzehn Kapiteln veranschaulicht „Berlin Maps“ die außergewöhnlichen Merkmale der deutschen Hauptstadt. Das Buch blickt nicht nur in die Vergangenheit, sondern eröffnet auch Perspektiven für die Zukunft.**

Die Erstellung detaillierter Kartenwerke diente früher nicht nur militärischen, sondern auch wirtschaftlichen Zwecken. Eine möglichst präzise Wiedergabe der Topografie war schließlich eine

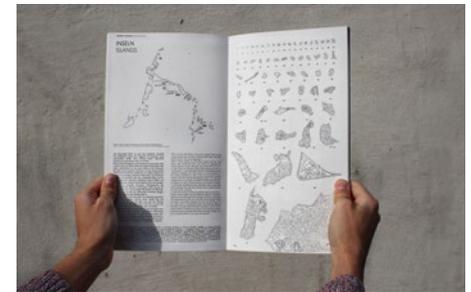
wesentliche Voraussetzung für einen effektiven Zugriff auf die Ressourcen einer Region. In Zeiten von hochauflösenden Satellitenbildern haben handgezeichnete Karten diese Bedeutung zwar verloren. Wie das junge Berliner Büro FAKT und die beiden Mitgründer Sebastian Felix Ernst und Jonas Tratz mit ihren Berlin Maps zeigen, birgt die abstrahierende Synthese verschiedener Informationsebenen weiterhin ein großes Versprechen gerade was die Identifikation räumlicher Potenziale angeht. Das Buch ist im April 2021 bei Ruby Press erschienen.“

Erst die systematische Trockenlegung der Feuchtgebiete erlaubte Berlins Wachstum zur Metropole.  
 Only the systematic drainage of the wetlands allowed Berlin to grow into the metropolis it is today.

Wetlands and ditches Moore, Sümpfe, Gräben



Moor Peatland	Feucht- und Frischwiesen Wet and fresh meadows	Frischere und feuchte Wälder Wet forests	Flache Erd- und Mulmiedermaore Flat mud and low-lying moors	Entwässerungskanal Drainage ditch	Rieselfelder Sewage farms	M 1:200.000	5km 10km
------------------	---	---	--	--------------------------------------	------------------------------	-------------	----------

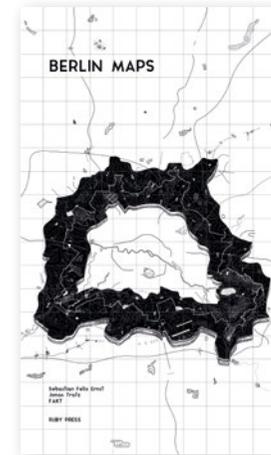


Die Suche nach neuen Qualitäten beschreiben die Architekten in ihrer Einleitung anhand der Berliner Umstadt. Anders als im inzwischen konsequent nachverdichteten Berliner Kerngebiet mit seinem wilhelminischen Stadtgrundriss entdecken sie an der Grenze zu Brandenburg eine Vielzahl von Zuständen, die es in den zunehmend homogenisierten Innenlagen nicht mehr gibt. Gemeint sind damit aber nicht nur naturräumliche Qualitäten, wie es die ersten Karten des Buches, die den landschaftlichen Grunddaten Berlins gewidmet sind, erwarten lassen. Denn dass es nach 200 Jahren der Metropolenwerdung eine solche Natürlichkeit nicht mehr geben kann, wird allein schon anhand der künstlichen Erdbebewegungen klar, die zwischenzeitlich vorgenommen wurden. Vielmehr interessieren sich Ernst und Tratz für die großmaßstäblichen Wechselwirkungen, die eine Folge von hochspezifischen, fast schon arkadischen Zuständen hervorgebracht haben.

Inhalt Architekturwoche 20 News Dossier Buch Bild der Woche



In diesem Sinne sind ihre Karten Werkzeuge, die dabei helfen können, zumindest in der Umstadt die anhaltenden Verdichtungsprozesse mit einem Anspruch auf Freiraum zu versöhnen. Ihr Buch bietet darum auch „ein Blick auf ein Berlin, das es noch geben könnte“, wie sie in ihrer Einleitung schreiben.



**Berlin Maps**  
 Sebastian Felix Ernst, Jonas Tratz / FAKT  
 Deutsch, Englisch  
 88 Seiten  
 Ruby Press, Berlin 2021  
 ISBN 978-3-944074-36-8  
 24 Euro

Berlin Maps lässt sich als Dokumentati- on historischer Entwicklungen und zeit- genössischer Schichten und Netzwerke lesen. Aber das Buch ist zugleich auch ein zukunfts-gewandtes Plädoyer in der

Tradition von Oswald Mathias Ungers, Rem Koolhaas oder Philipp Oswald. Die Eigenheiten Berlins, wie sie sich aus der Geschichte der letzten 100 Jahre er- geben, stellen für Ernst und Tratz keine

Anomalien dar, die es durch eine Re- konstruktion zu beheben gilt. Sondern Qualitäten, die angesichts des weiterhin anhaltenden Wachstumsdruck auf die Stadt bewahrt werden sollten.

[www.ruby-press.com](http://www.ruby-press.com)



## IM RHYTHMUS DER NATUR

Wenn plötzlich die Fassade fehlt, ist das eigentlich kein gutes Zeichen. Bei Olafur Eliassons Intervention „Life“, die noch bis Mitte Juli in der Fondation Beyeler in Basel-Riehen zu sehen ist, trifft dies allerdings nicht zu. Statt gegen Glas schwappt der kleine Teich an der Stirnseite des Museums nun hinein ins Gebäude – grün leuchtend kehrt die Natur zurück. Menschliche Besucher\*innen balancieren auf schmalen Stegen durch die Wasserlandschaft aus Seerosen und Muschelblumen. Tierische Gäste dürfen aber selbstverständlich auch schwimmen, krabbeln oder fliegen. In Zusammenarbeit mit Biologin Anna Wirz-Justice, Landschaftsarchitekt Günther Vogt und Kognitionswissenschaftlerin Pireeni Sundaralingam entwickelt Eliasson eine Zukunftsvision, in der die Grenzen zwischen Mensch und Natur wieder durchlässig sind. Renzo Piano als Architekt des Museums gab seine Zustimmung zur Öffnung übrigens gerne. Bei Projekten wie seiner Biosphäre im Hafen von Genua hat er schließlich selbst schon mit ähnlichen Themen experimentiert. *sb* // Fotos: Pati Grabowicz (links), Mark Niedermann // [www.fondationbeyeler.ch](http://www.fondationbeyeler.ch)