

# Leise Auferstehung

Grand Lyon: Die alte Händlermetropole an der Rhone erschafft sich durch kluge und groß angelegte Stadtumbauprojekte neu

Die Brüder Lumière hätten statt des Films ebenso gut das Schattenspiel erfinden können. Ihre Stadt begnügte sich lange mit dem diskreten Charme eines etwas langweilig bürgerlichen Schattendaseins. Von 1905 bis 1989 kam sie mit nur drei Bürgermeister aus. Doch dann begann in der zweitgrößten Stadt Frankreichs ein Erwachen, das einer Auferstehung gleichkommt. Tanz- und Kunstbiennalen, Lichtkunstfeste, Theater- und Museumsneubauten sowie ein großräumiger Stadtbau sind die sichtbaren Zeichen dafür. Unter den französischen Metropolen, die seit einem Vierteljahrhundert dank der Dezentralisierungspolitik aus ihrem provinziellen Halbschlaf erwachen, ist Lyon so eine der Erstaunlichsten. Gerade der große angelegte Stadtbau kann es mit den Projekten von Lille, Marseille oder Nantes aufnehmen und steht im europäischen Vergleich stolz zwischen Hamburg und Barcelona.

Die „Vier-Ufer-Stadt“ am Zusammenfluss zwischen Saône und Rhone besinnt sich in Renzo Pianos Kongresspalast auf ihre Jahrhunderte alte Relais-Funktion zwischen Flandern und der Lombardei. Gleichzeitig schaufelt sie ihre durch Schnellstraßen und Parkhäuser verstellten Flussufer frei, begann vor allen anderen französischen Städten mit der Sanierung sozialer Problemviertel und ist auf den 150 Hektar Stadtbrache am Süzipfel der Halbinsel „Confluence“ gerade dabei, mit so prominenten Architekten wie Christian de Portzamparc oder Winy Maas von MVRDV seine Innenstadtfäche zu verdoppeln.

Nur das mit der Selbstdarstellung hat die diskrete Bürgerstadt noch nicht recht heraus. Die Einführung des städtischen Fahrradleihbetriebs „Velo'v“ ging 2005 in Lyon so leise vor sich, dass Paris zwei Jahre später mit seinen „Vélib“ in den Medien als Pionierstadt auftrumpfen konnte. Bei Fabienne Cresci, zuständig für Stadtentwicklung im Städteverbund „Grand Lyon“, ist noch heute ein Rest Verbitterung darüber zu hören. Gegenüber dem von Staatspräsidenten Sarkozy vor drei Jahren gezündeten Ideenfeuerwerk „Grand Paris“ ist „Grand Lyon“ so ziemlich in allem das Gegenteil.

Solche Zusammenschlüsse städtischer Ballungsräume sind eine Besonderheit Frankreichs, weil das Land vor einem Jahrhundert die Phase der Eingemeindung verschlafen hat und heute mit Metropolen aus Dutzenden – in Paris sogar Hunderten – eigenständigen Gemeinden dasteht. Da Aufgaben wie Wasserversorgung, Müllbeseitigung, Verkehrsplanung eines Stadtraums nicht kleinteilig im Kommunalpuzzle zu bewältigen sind, schuf ein französisches Gesetz 1969 die

Struktur der „Communautés urbaines“. Der Stadtverbund von Lyon gehört neben dem von Straßburg und Marseille zu den ersten Körperschaften dieser Art in Frankreich und versteht sich als ein Gegenmodell zur Pariser Projektdiva.

Die Zahl der in „Grand Lyon“ versammelten fünf Dutzend Gemeinden, die insgesamt anderthalb Millionen Einwohnern ergeben, ist seit vierzig Jahren praktisch gleich geblieben. Der Ballungsraum ist also klar definiert, ebenso wie die Zuständigkeitsbereiche: Kultur oder die soziale Infrastruktur bleiben in der Zuständigkeit der einzelnen Kommunen. „Bei uns liegt die Stadtpolitik in der Hand der politischen Akteure, nicht der

Experten und intellektuellen Wortkünstler“, sagt Fabienne Cresci selbstbewusst: Über die langen Jahre hätten die Politiker eine Reife für Diskussion und Kompromissbildung erlangt, von dem man im Wespennest Paris nur träumen könne.

Das bringt zwar keine aufregenden neuen Stadttheorien hervor, entspricht aber dem pragmatischen Geist der alten Fabrikanten- und Händlerstadt Lyon. Und auf einem der heikelsten Gebiete hat es sich offensichtlich bewährt. Die Lyoner Vorstädte Vénissieux und Vaulx-en-Velin gehörten in den frühen achtziger Jahren zu den ersten, wo frustrierte Jugendliche im Sozialmief der französischen Großsiedlungen Krawall machten.

Das Problem wurde sofort interkommunal angegangen. Von brennenden Vorstädten Lyons ist seither so gut wie nichts mehr zu hören.

Und das Engagement geht weiter. Zu den Prioritäten des Verbunds „Grand Lyon“ gehört heute die Sanierung und städtische Anbindung des Viertels La Duchère nordwestlich vom Stadtzentrum: ein Viertel, das zu achtzig Prozent aus Sozialwohnungen besteht. Der Etat des Städteverbunds liegt bei 1,2 Milliarden Euro. Ein Teil davon wird dazu verwendet, Wohnraum in zentralen Stadtlagen aus dem Privatsektor zu kaufen und unter dem Marktpreis langfristig dem Mietangebot zuzuführen, um der Stadtflucht

der sozial schwächeren Schichten entgegenzuwirken.

Solche urbanistische Kleinarbeit braucht ein bisschen Lichtglanz. Das seit anderthalb Jahrhunderten stattfindende, ursprünglich religiöse „Fête des lumières“ jeweils im Dezember ist bereits zum internationalen Event für Stadtbeleuchtungskunst geworden. Doch wurde bald klar, dass der euphorische Blick hinaus ins europäische Umland, mit dem Lyon sich seit zwanzig Jahren aus der Paris-Hörigkeit befreit, noch keine ebenbürtige Schwesterstadt Frankfurts oder Mailands hervorbringt. Die schnelle Zugverbindung nach Paris – zwei TGV-Stunden im Halbstundentakt – bleibt an der Rhone ein Standortvorteil. Mit der vor ein paar Jahren geschaffenen Agentur „Only-Lyon“ hat man indessen gelernt, ambitionöse Projekte in Szene zu setzen wie die Umbauoperation „Lyon Confluence“.

Dieser Süzipfel der städtischen Halbinsel zwischen Saône und Rhone wurde, kaum war er vom Ingenieur Antoine-Michel Perrache im achtzehnten Jahrhundert trockengelegt, durch den quer gestellten Hauptbahnhof vom Rest der Stadt abgeschnitten. Der monströse Autobahnbau, der den gesamten westeuropäischen Nord-Süd-Verkehr mitten durch die Stadt Lyon treibt, setzte dann einen zweiten Riegel vor. Nun soll die mit einem stillgelegten Gefängnis, mit Sporthallen und Billigmärkten ins Industrie- und Hafengelände ausfransende Reststadt La Confluence mit neuen Quais, einer Wohn- und Parklandschaft, Büros, einem Museum und einem neuen Regierungssitz ins Zentrum zurückgeholt werden. Ökologisch ist die Operation entsprechend der WWF-Norm für Nachhaltigkeit vorbildlich. Ästhetisch ist sie teilweise fragwürdig. Ein begrüntes Geschäfts- und Wohnviertel überzeugt zwar, doch der neue Regierungskomplex für die Region Rhône-Alpes von dem Architekten Christian de Portzamparc geriet etwas massiv, zumindest außen und die Kulturmeile am Saône-Quai prözelt mit Spektakelarchitektur.

Auf der Rhone-Seite hingegen beginnt das Schweizer Architekturbüro Herzog & de Meuron gerade das schwierige Unterfangen, trotz Sichtsperre und Lärm längs der Autobahn ein neues Stadtviertel zu bauen, teilweise mit Hochhäusern. Das von Coop Himmelb(l)au geplante Museum La Confluence soll 2014 schließlich als Blickfang jenseits der Autobahn der Gesamtanierung ein Krönchen aufsetzen. Strahlen wird dieses aber erst, wenn die Unesco-Welterbestadt mit einer Umfahrung sich auch des Durchgangsverkehrs entledigt hat.

JOSEPH HANIMANN



Die Halbinsel Confluence liegt mitten in Lyon. Trotzdem hat der Hauptbahnhof genauso wie die Autobahn sie lange von der Stadt abgeschnitten. Jetzt versucht man den Anschluss zum Zentrum.

Foto: Jacques Leon / Grand Lyon