

Parkieren als Gestaltungsproblem

Autor(en): **Gras, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **83 (1996)**

Heft 7/8: **Was die Stradt zusammenhält = Alimenter la ville = Keeping the city together**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63045>

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.

Parkieren als Gestaltungsproblem

Eine private Gesellschaft, die im Zentrum von Lyon die oberirdischen und unterirdischen Parkplätze betreibt, überlegt sich zu Beginn der neunziger Jahre, wie sie ihr «Produkt» neu lancieren könnte. Kunst am Bau und Corporate identity sind die Antworten: Für eine innerhalb weniger Jahre erstellte Serie von neuen Tiefgaragen wurden namhafte Künstler und Designer verpflichtet, um an der Seite der Ingenieure zu arbeiten, das Image des innerstädtischen Parkierens zu sichern und zugleich die frei gewordenen Platz- und Strassenräume zu gestalten. Trotz ihrer Qualität haben diese Arbeiten den Charakter von Kosmetik – die Hypothek des Individualverkehrs wird durch das subtile Styling von Untergrund und öffentlichem Raum kaschiert. Wahrhaftig ist diese «Kunst am Bau» allenfalls, indem sie Künstlichkeit und Bilddichte in einem historischen Stadtkern thematisiert.

■ Une société privée qui exploite les parkings de surface et souterrains au centre de Lyon, s'est interrogée au début des années quatre-vingt-dix, sur la manière de lancer son nouveau «produit». Les réponses furent l'art dans l'espace public et la «corporate identity»: pour une série de nouveaux garages souterrains réalisées en seulement quelques années, on a fait appel à des artistes et à des designers renommés pour travailler au côté des ingénieurs, afin de garantir l'image du parking au centre-ville et de mettre en forme les places et espaces de rue libérés. Malgré leur qualité, ces travaux ont un caractère de cosmétique: l'hypothèque de la circulation individuelle est cachée par un styling subtil du sous-sol et de l'espace public. En réalité, le thème de cet art dans l'espace public consiste d'abord à augmenter l'artificiel et la densité des images d'un centre urbain historique.

■ In the early nineties, a private company operating above and underground parking facilities in the centre of Lyon began to consider new ways of promoting their "product". Combining artwork with corporate identity was the answer: for a series of newly constructed underground parking garages, well known artists and designers were commissioned to work together with the engineers to enhance both the image of the city centre parking facilities as well as the streetscapes. Despite their quality these artworks have a cosmetic character, in that the environmental burden of car traffic cannot simply be disguised by the subtle styling of urban spaces and underground garages. In this example, the theme of artificiality and imagery within a historical city context must nevertheless be considered as a relevant undertaking.

Wie zahlreiche andere europäische Städte leidet Lyon an praktisch permanenter Verstopfung durch das Auto, die auch nicht nachliess, als in den siebziger Jahren der Fourvière-Tunnel gebaut wurde. Dieser führt einen Grossteil des durch das Rhonetal fließenden europäischen Nordsüdverkehrs gegen das Zentrum des Grossraums Lyon. Verkehrslähmung, Energie- und Umweltkosten, Belastungen für die Einwohner sowie der Wirtschaft entstehende Mehrkosten erkennt man heute als die Faktoren, die das Wachstum von Metropolen behindern. Ausserdem haben 1990 die Stadt und der Regionalverband Lyon ein umfassendes Programm zum Ausbau der Parkierungskapazität im Zentrum von Lyon beschlossen. «Dieser Fünfjahresplan sah vor, den öffentlichen Verkehrsraum (inklusive Trottoirs und autofreie Strassen) zu entschlacken und das Parkieren an der Oberfläche langsam und in dem Mass zu reduzieren, als neue unterirdische Parkhäuser fertiggestellt wurden.» Das erklärt Lyon Parc Auto (LPA), die als Trägerschaft mit der Realisierung dieser Vorhaben betraut ist. Abschreckende Tarife sollten die Autofahrer zum Aufgeben des Strassenparkierens zugunsten der geplanten unterirdischen Parkhäuser bewegen. Zwischen 1990 und 1995 wurden dafür 650 Millionen Francs wie folgt eingesetzt: für acht neugeschaffene Parkhäuser¹ und die Erweiterung von drei bestehenden, womit sich die Kapazität an Abstellplätzen in der Agglomeration um 6000 erhöhte. Die Anzahl verfügbarer Plätze stieg in kürzester Frist von 11000 auf 17000.

Das rapide umgesetzte Vorhaben – es gibt auch Stimmen, die im angeschlagenen Tempo etwas Brutales sehen – erklärt sich aus dem Umstand, dass zu jener Zeit Michel Noir alle wichtigen Entschei-

dungsebenen fest im Griff hatte und dass Lyon Parc Auto über ein in Frankreich fast einzigartiges Know-how verfügt. Die 1969 geschaffene LPA wird von den mehrheitsfähigen Gebietskörperschaften (Stadt Lyon und Regionalverband) kontrolliert und hat im Verlauf von 25 Jahren unbestreitbare Bauerfahrung und technische Kompetenz erworben. Wie ihre Leitung erklärt,² bewirkt die Struktur von LPA, dass «Lyon Parc Auto über die Wendigkeit des Privatsektors verfügt und Garantien wie die öffentliche Hand gewährleisten kann». Paradoxerweise werden aber die von ihr erstellten Parkhäuser nicht über Abgaben der Steuerpflichtigen finanziert, sondern

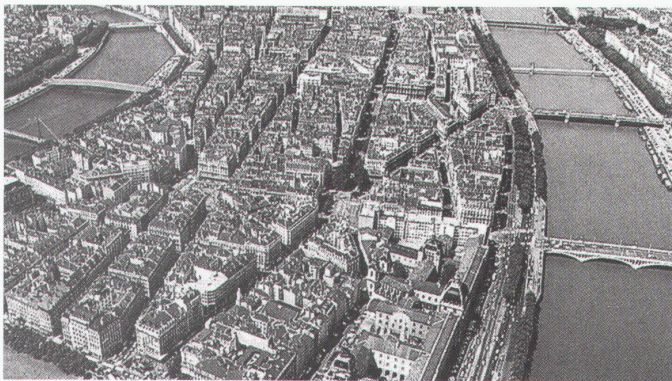


1 Parkhäuser Part-Dieu, République, Nouveau Palais de justice, Terreaux, Bourse, Célestins, Berthelot und Croix-Rousse

2 LPA wird seit 1990 von François Gindre geleitet, Präsident ist André Bourgogne, stellvertretender Bürgermeister von Lyon und seit Juli 1995 bei LPA der Nachfolger von Serge Guinchard.

**Parkhaus am Bahnhof
Lyon Part-Dieu**

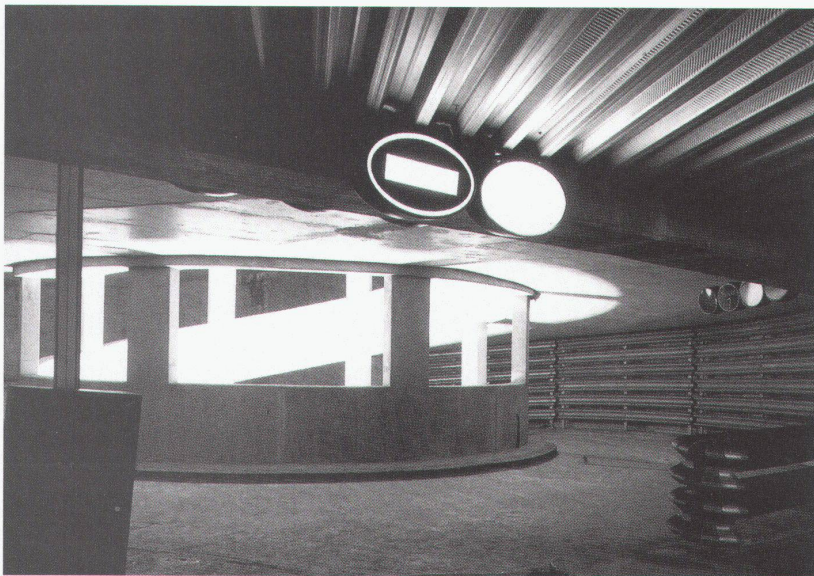
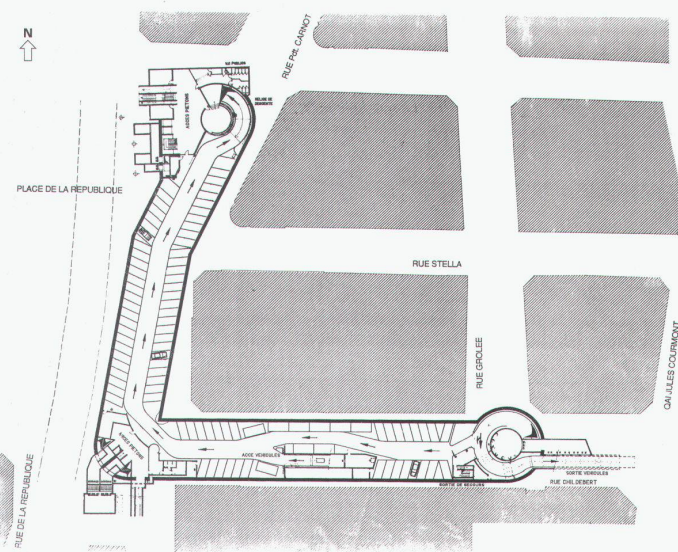
■ Parking à la gare Lyon Part-Dieu
■ Parking garage at the
Lyon Part-Dieu station



durch Parkgebühren, die auf dem Strassennetz (auf dem Umweg über Parkkühnen) oder in den bestehenden Parkhäusern erhoben werden. Es ist dieser Einfall, der zusammen mit politischen Forderungen zur Beschleunigung des Bauprogramms in den neunziger Jahren beitragen wird.

Kunst am Bau, unterirdisch

Zum originellen Lyoner Konzept gehören auch die Vorgehensweise sowie die kulturelle und künstlerische Begleitung des Bauprogramms. Man macht bewusst aus der Schaffung neuer Parkplätze ein Ereignis für das Gemeinwesen Stadt, das aber unter der Stadt abläuft. Systematisch werden Wettbewerbe ausgeschrieben, um aus Architekten und Künstlern bestehende Teams zu ermitteln, und ein Bauwerk wird an jeden Architekten vergeben: Pierre Vurpas und François Morellet sind Partner für das Parkhaus République, Pierre Favre und Matt Mullican sind es für Terreaux, Jérôme Thomas und Michel Verjux für Croix-Rousse, Jean-Charles Demichel mit Claude Dordilly und Joseph Kosuth für Part-Dieu, Michel Targe und Daniel Buren für Célestins, Saulnier mit Persillon und Dror Endeweld für Berthelot. Um die Kohärenz des Gesamtvorhabens sicherzustellen, hat Lyon Parc Auto in Zusammenarbeit mit Art Enterprise zudem eine einheitliche Mannschaft von Konzeptoren aufgestellt. Sie ist verantwortlich für die allgemeine Ausstattung der Innenräume sowie für deren technische Ausrüstung, womit Jean-Michel Wilmotte betraut ist, und für die grafische Identität und die Signalisation, die Yan D. Pennor's übergeben ist. Lyon soll einen Beitrag leisten «zur Entstehung eines völlig neuen Parkhauskonzeptes, das der Grundfunktion des Parkhauses eine neue Dimension hinzufügt, nämlich die einer ästhetisch befriedigenden Gestaltung mit Hilfe von Design und

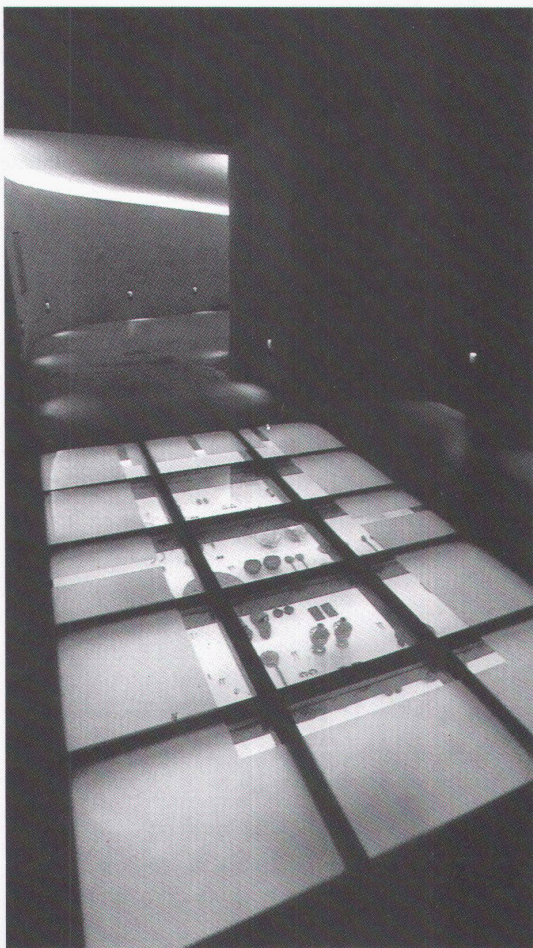


Die «Halbinsel», Mittelpunkt einer Agglomeration von 1,5 Millionen Einwohnern

- La Presqu'île, centre d'une agglomération de 1,5 million d'habitants
- The Peninsula, centerpiece of a region inhabited by 1,5 million

Parkhaus République: wie in allen elf neuen LPA-Parkhäusern Beschriftung und Piktogramme von Yan D. Pennor's, Innenausstattung von Jean-Michel Wilmotte

- Parking République: comme dans tous les onze nouveaux parkings LPA typographie et pictogrammes par Yan D. Pennor's, architecture intérieure de Jean-Michel Wilmotte
- République parking garage: as in all eleven new LPA garages typography and pictograms by Yan D. Pennor's, interior architecture by Jean-Michel Wilmotte



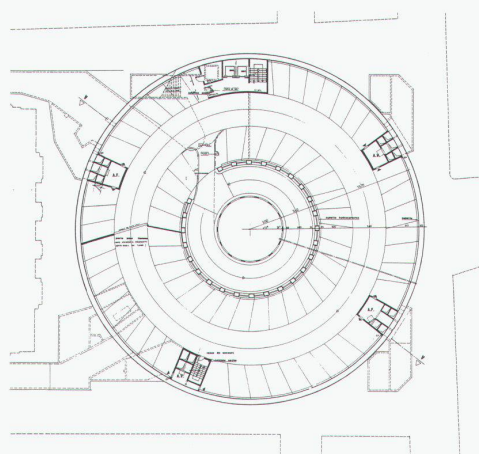
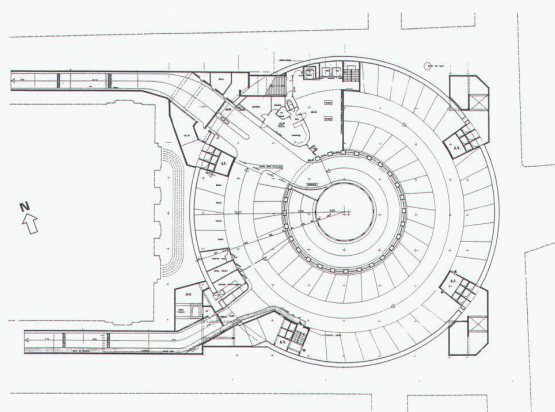
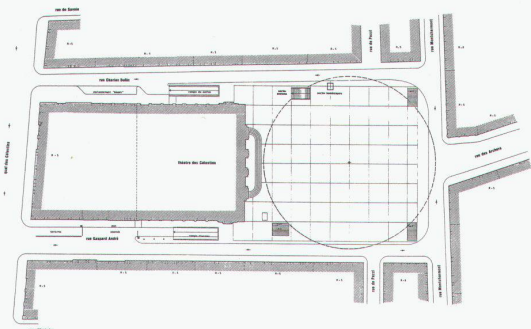
Kunst», wie dies LPA formuliert. So sollen die besonders von Frauen und Familien als beunruhigende und unsichere Orte erlebten Parkhäuser zu «qualitätvollen öffentlichen Räumen werden, die in sich Originalität, Funktionstüchtigkeit und Schönheit vereinen». Eine diesem Aspekt gewidmete Publikation wird übrigens von den Lokalbehörden herausgegeben, worin man sich sehr lobend über das Vorgehen von Lyon äussert.³ Ferner sollen die LPA-Angestellten sich mit diesen Massnahmen identifizieren, die ihnen als wichtiger Bestandteil ihrer Arbeit dargestellt werden. Über 40 der 150 Angestellten der Gesellschaft werden sogar Aus- und Weiterbildungskurse in Kunst besuchen – vom Unternehmen während der Arbeitszeit finanziert.

Parkhaus Terreaux: durch kartografische und archäologische Spuren in Eingang und Einfahrt inszeniert Matt Mullican Stadtgeschichte.

■ Parking Terreaux: avec des traces cartographiques et archéologiques dans les entrées piétons et voitures Matt Mullican met en scène l'histoire de la ville.

■ Terreaux parking garage: through cartographic and archaeological traces in the pedestrian and car entrances Matt Mullican stages city history.

³ Jean-Louis Maubant, «La ville, l'art & la voiture», Art Entreprise/ Art Edition, Villeurbanne 1995

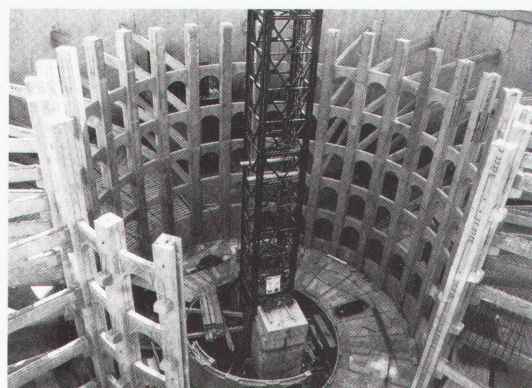


Place des Célestins
 Geometrie und Erschliessung
 des unterirdischen Parkhauses
 ■ Géométrie et accès du parking
 souterrain
 ■ Geometry and access of under-
 ground garage

Dieser unterirdische «Gemütszusatz» hat nun an der Oberfläche positive Gegenwirkungen gezeitigt: In der Sorge um die Erhaltung der Lebensqualität, auch zwecks Image-Aufbesserung der öffentlichen Räume, die mit Parkierungsverboten und (teilweisem) Fahrverbot während der Bauzeit beruhigt wurden, hat die Stadtverwaltung den «Plan Presqu'île» (für das historische Zentrum) und eine Arbeitsgruppe «öffentliche Räume» aufgestellt, um (über Wettbewerbe) die meisten betroffenen Plätze neu zu gestalten. Die spektakulärsten Fälle sind die Place des Terreaux (wo Buren und Christian Drevet den Auftrag erhielten), Place des Célestins (Desvigne und Dalnoky) oder auch die Place de la Bourse (Alexandre Chemetoff), die sich nach Abschluss der Arbeiten umfassend verwandelt präsentiert. Doch gab es auch Probleme. So wurden etwa die Arbeiten zur Herrichtung der Place des Terreaux durch Wahltermine arg beeinflusst, sind wenig befriedigend ausgefallen und machten kaum ein Jahr nach der offiziellen Einweihung des Platzes Sanierungsmassnahmen nötig! Der Originalität des Projektes tut das keinen Abbruch, ist aber Ausdruck einer gewissen Leichtfertigkeit in der Durchführung der Bauarbeiten.

Trotz Mehrkosten alles im Griff

Diese Vorhaben umfassend zu koordinieren war in der Tat nicht einfach, zumal sie auf flächenmässig sehr beschränktem Raum durchgeführt wurden. Weniger als 800 Meter liegen zwischen der Place des Terreaux und der Place des Célestins, und es waren



Parkhaus Célestins im Bau
 ■ Parking Célestins en construction
 ■ Célestins parking garage under construction

Place des Célestins

Gestaltung von Michel Desvigne

- Aménagement de Michel Desvigne
- Renewal by Michel Desvigne



**Daniel Buren,
«Sens dessus dessous»
Rampenschacht im Parkhaus
Célestins**

- Puits de la rampe au Parking Célestins
- Ramp void in Célestins parking garage

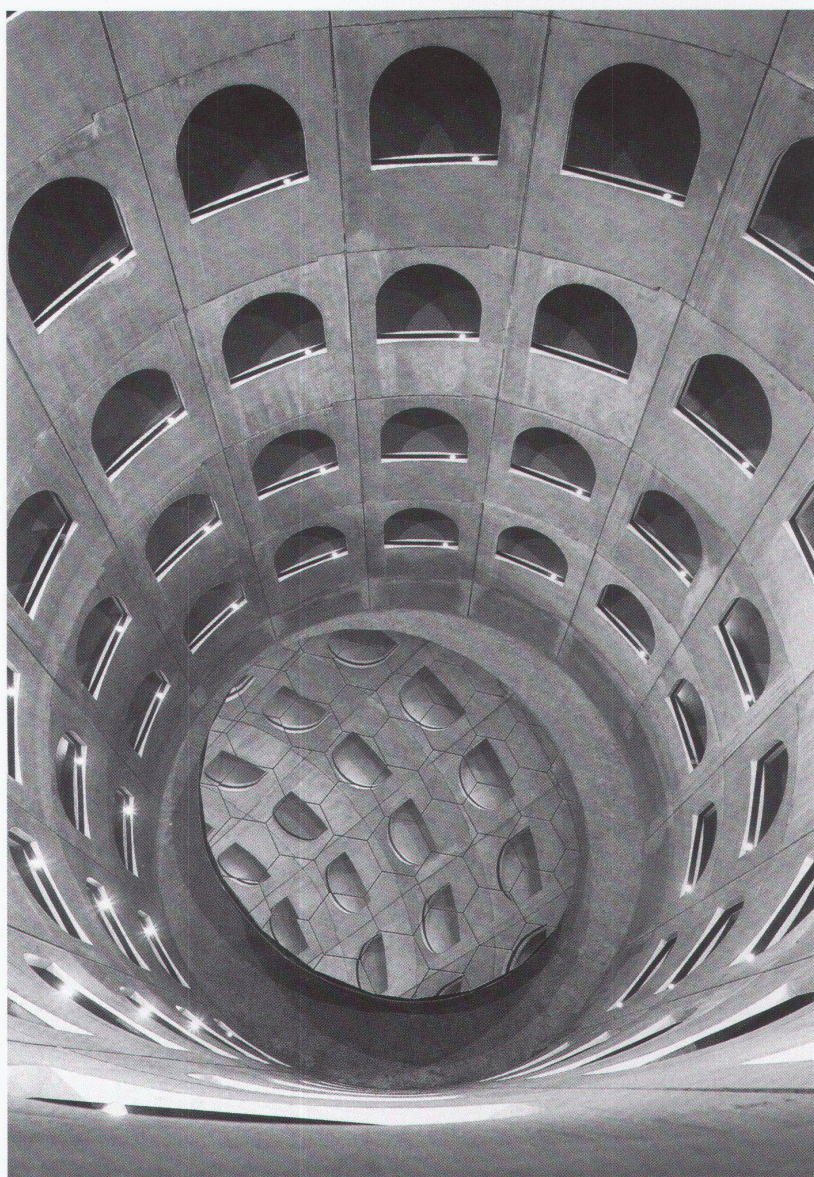
bis zu 18 Arbeitsstellen bei der im historischen Zentrum eingekleiteten Place des Terreaux involviert, von den Elektrizitäts- und Gaswerken bis zu den Verkehrsbetrieben, über die Denkmalpflege bis zum Strassenbauamt. Obendrein hatte jeder Architekt den Auftrag, ein eigenständiges Werk zu realisieren. Dieses sollte die Sachzwänge der Standardprojekte von Tiefbauingenieuren übertreffen, nicht aber deren Kostenrahmen, weil die Mehrkosten für Kunst am Bau vorgesehen waren. Man scheint diese Mehrkosten weitgehend im Griff gehabt zu haben: Nur zwischen fünf und zehn Prozent liegen sie, laut LPA, über den Kosten für ein traditionelles Parkhaus, das sehr viel weniger Annehmlichkeiten bietet. Doch wird auch die Rechnung aufgestellt, wonach der Baupreis pro Parkplatz proportional zur Entfernung vom historischen Zentrum auf der Halbinsel abnimmt: 57 Millionen Francs für die 435 Plätze im Parkhaus



**Place des Célestins
Daniel Buren's Periskop zum
Parkhaus**

- Périscoppe de Daniel Buren vers le parking
- Daniel Buren's periscope to the parking garage

Alle Fotos aus: «La ville, l'art & la voiture», Art Entreprise/ Art Edition, Villeurbanne 1995.
Pläne: Lyon Parc Auto



Célestins verglichen mit 28 Millionen Francs für die 356 Plätze des Parkhauses Berthelot, 126 Millionen Francs für 860 Plätze im Parkhaus République gegenüber 37 Millionen Francs für die 400 Plätze im Croix-Rousse – Zahlen, die für sich selber sprechen. Von derlei Einwänden abgesehen, steht fest, dass diese Welle von Bauten, mit denen namhafte Architekten/Künstler betraut waren und die in einem Rhythmus ablief, der halbjährlich eine Eröffnung zeitigte, Erfolg beim Publikum hat, einige Anlagen sogar solchen Zuspruch finden, dass sie an Wochenenden nahezu voll sind. Das hat wiederum LPA veranlasst, eine starke Erhöhung der reduzierten Nacht- und Wochenendtarife ins Auge zu fassen, trotz Protesten der betroffenen Anwohner.

Eine andere an «klassischen» Parkhäusern geübte Kritik ist das Thema Sicherheit. In diesem Punkt scheint LPA gewonnen zu haben, denn die Anzahl der «Vorfälle» ist letztes Jahr auf nur 101 zurückgegangen, Diebstähle auf 35 (bei 16 Parkhäusern mit 17000 Parkplätzen), dies dank Nachdruck auf räumliche Qualität, Sorgfalt in den Eingangsbereichen (Video, Nachtschliessung, Infrarotalarm, Notrufanlagen) und Ausbildung des Wachpersonals. Allein für das Jahr 1995 beliefen sich die Sicherheitskosten auf 2,1 Millionen Francs. Und da schliesslich eine Neuheit selten allein daherkommt, sind Lyons Parkhäuser unter den ersten in Frankreich, die Zapfstellen zum Aufladen von Elektro-Autos anbieten: an 40 Zapfstellen gleichzeitig 80 Fahrzeuge, was über der derzeitigen Nachfrage zu liegen scheint. Die nächsten Parkhäuser werden alle über dieses für Kreditkarten ausgerüstete System verfügen.

Verkehrsstadt für Individualisten

Der von Lyon Parc Auto zurückgelegte Weg erscheint in dieser Darstellung idyllisch, beinahe zu sehr. Denn heute hat sich das Problem umgekehrt. Die neue Stadtregierung unter der Ägide des im Juni

1995 gewählten früheren Premiers Raymond Barre hat eine Studie in Auftrag gegeben zur Ausarbeitung eines «Plans für die Verkehrsabläufe in der Stadt», welche der Regionalverband und der Staat mit finanzieren. Der Autoanteil am Verkehr im Grossraum Lyon hat sich in zehn Jahren praktisch verdoppelt, so dass zum Beispiel 75 Prozent des Pendlerverkehrs im Auto erfolgt mit den entsprechenden Auswirkungen auf Luftverschmutzung und Verkehrsfluss im historischen Zentrum der Halbinsel (*Presqu'île*). Weiter hat kürzlich eine Auswertung ergeben, dass nahezu 40 Prozent des Verkehrs im Zentrum bei der Parkplatzsuche anfällt! Für die Verantwortlichen steht ausser Frage, dass die Aufnahmekapazität im Zentrum nicht weiter ausgebaut wird, vielmehr sind kleine «Nahbereich-Parkhäuser» zu bauen, besonders auf dem linken Rhone-Ufer sowie an den Hängen von Croix-Rousse, einem dicht besiedelten, doch schlecht erschlossenen Quartier. Vor allem müssen Autofahrer aber wieder zum Verkehr im Kollektiv zurückfinden, wozu es an der Peripherie Park&Ride-Anlagen mit Anschluss an die Metro braucht. Zwei solche Anlagen sind bereits fertig, drei weitere geplant. Ungelöst bleibt noch die Finanzierung dieser von den beiden letzten Stadtregierungen verfolgten, offensichtlich widersprüchlichen Ziele, zumal Lyon Parc Auto nicht mehr die Mittel zur Finanzierung all dieser Vorhaben hat. Wie LPA selbst zugibt, «muss die Stadt private Anleger überreden, ein Konzessionsystem zu akzeptieren; Beschlüsse hierzu werden Ende 1996 gefasst werden».⁴ Dann wird man wissen, ob die Lyoner Steuerzahler, denen vom Bürgermeister angekündigt wurde, dass in seiner Amtszeit die Steuerbelastung nicht über die Inflationsrate steigen würde, nochmals zur Kasse gebeten werden – damit sie parkieren und Auto fahren können, wie das einer 1,5-Millionen-Stadt angemessen ist. Letztlich gilt es aber, Verhaltensmuster zu verändern, statt Parkplätze zu vermehren. P.G.

Übersetzung aus dem Französischen: Heide Bideau

⁴ In «Lyon Cité», Stadtmagazin, Mai 1996