

Lyon: Verkehrsknoten Centre d'Échanges de Lyon-Perrache

Planungsgeschichte

Im Verkehrsbauwerk Lyon-Perrache laufen der lokale und überregionale Autoverkehr, Stadt- und Fernbuslinien, Züge, U-Bahn und Straßenbahn zusammen. Gelegen ist es am südlichen Ende der Lyoner Innenstadt auf der Halbinsel zwischen den Flüssen Rhône und Saône. Zusammen mit der Autobahn und den Gleisen bildet es eine Barriere zwischen dem Zentrum im Norden und dem wirtschaftlich schwächeren Stadtteil Perrache.

In den 1960er Jahren begann die Stadtverwaltung in Abstimmung mit den zentralstaatlichen Behörden großangelegte Stadtumbaumaßnahmen: Die Autobahn Paris-Marseille wurde durch das Stadtzentrum geführt, wofür umfangreiche Tunnelarbeiten notwendig waren. Gleichzeitig wurde eine U-Bahn angelegt, die Sanierung des Zentrums begonnen und ein neues Verwaltungs- und Geschäftszentrum auf der östlichen Seite der Rhône geplant.

Der Centre d'Échanges sollte den Verkehrskollaps des Zentrums durch die neue Autobahn verhindern, indem er die städtische Umgebung vom Autoverkehr abschirmte und gleichzeitig die verschiedenen Verkehrsarten bündelte. Deshalb entstand er direkt nördlich angrenzend an den zur Planungszeit stark genutzten Fernbahnhof Perrache.

Eingriff in die Stadtstruktur

Vor dem Bahnhofsgebäude aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erstreckte sich bis ins Jahr 1972 ein weitläufiger Platz (Place Carnot) mit einer Promenade (Cours Verdun), die sehr geschätzt wurde und den Blick auf beide Flüsse freigab. Auf der alten Promenade Cours Verdun fanden Märkte und Festivitäten statt. Die Place Carnot beherbergte außerdem mehrere Straßenbahnsteige. Der Centre d'Échanges überlagert den Cours Verdun und verstellt die west-östliche Sichtachse.

Baugeschichte und städtebauliche Gestalt

Nachdem im Dezember 1971 mit dem „tunnel sous Fourvière“ das letzte Teilstück der Autobahn Paris-Marseille im Zentrum von Lyon eröffnet wurde, begannen 1972 die Arbeiten am Centre d'Échanges Perrache. Im Juni 1976 wurde das Verkehrsbauwerk nach einem Entwurf von René Gagès fertiggestellt.

Der Lyoner Architekt Gagès war auch städtebaulich tätig und hatte sich zum Beispiel 1957 am Wettbewerb „Hauptstadt Berlin“ beteiligt. Außerdem entwarf er ein 800 Meter langes Wohngebäude für das West-Berliner Märkische Viertel mit rot-blauer Betonfassade, das in ganz Deutschland als „Langer Jammer“ berüchtigt wurde. Gagès interessierte sich für die Gestaltungskraft von Verkehrsabläufen und produzierte für den neuen Flughafen Berlin-Tegel einen Funktionsentwurf einer kreisförmigen „Verkehrsmaschine“ – der Vorläufer von Lyon-Perrache. Gagès selbst nannte allerdings Hans Sharouns Berliner Philharmonie mit seiner komplexen Raumabfolge als Vorbild für sein Verkehrsbauwerk.

Der Centre d'Échanges Perrache erstreckt sich über und entlang der Autobahn A6/A7 250 Meter lang und an ist seiner höchsten Stelle 37 Meter hoch. Mit dem Bahnhofsgebäude verbindet ihn eine breite, mit farbigem Plexiglas überdachte Fußgängerbrücke, der sich darunter ergebende Zwischenbereich dient als Parkplatz. Zudem unterqueren zwei Gewölbegänge aus dem späten 19. Jahrhundert das Verkehrsbauwerk und den Bahnhof, durch die Fußgänger und Straßenbahnen den Verkehrsknoten passieren.

Der Centre d'Échanges besteht aus sechs Geschossen, zwei davon unterirdisch, und beherbergt (von unten nach oben: Sieben Autobahnspuren in eigenen Tunneln, U-Bahn und Straßenbahn, zwei Geschosse mit Einzelhandels- und Serviceeinrichtungen, Haltestellen mit Wartebereichen für den Stadt- und Fernbusverkehr, zwei Parkdecks und im obersten Geschoss eine Kinderkrippe sowie einen öffentlich zugänglichen Dachgarten.

Die Zufahrten zu den Parkdecks befinden sich in vier zylinderförmigen Anbauten, welche zugleich der Belüftung der Autobahntunnel dienen.

Die Fassade ist durch horizontale Einschnitte gegliedert, in den ersten beiden oberirdischen Geschossen teilweise verglast und war zur Zeit der Eröffnung mit großflächigen Akzenten in roter und blauer Farbe gestaltet.

Aktuelle Debatte

Bereits zu seiner Fertigstellung war der Centre d'Échanges bei Teilen der Öffentlichkeit äußerst unbeliebt.

Kritisiert wurde zum einen der monumentale Charakter des Bauwerks, zum anderen die Barrierewirkung, die es Fußgängern zusätzlich erschwert, die Halbinsel der Innenstadt von Nord nach Süd zu durchqueren.

„Bunker“ (blockhaus) und „Schandfleck/Warze“ (verruie) sind Bezeichnungen, die sich bis heute halten. Bei einer ersten Sanierung wurde die rote und blaue Farbe der Fassade entfernt und durch einen grauen Anstrich und eine teilweise Verkleidung mit Metallpaneelen ersetzt.

Die seitlichen Zylinder wurden zum Teil mit vertikaler Bepflanzung begrünt.

Im Jahr 2016 beschloss die Stadt ein umfassendes Sanierungsprogramm, das von 2017 bis 2020 umgesetzt werden soll. Ziel ist die attraktivere Gestaltung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie bessere Zugänglichkeit von U-Bahn, Straßenbahn und Zügen. Dazu soll die Haupthalle des Échangeur durch Herausreißen der Wände nach außen geöffnet werden, der Fußgänger- und Fahrradverkehr aus den alten Gewölbegängen entfernt und neue Überwege gebaut sowie die Zuwegung mit Treppen und Rolltreppen durch Hoch- und schiefe Ebenen ersetzt werden.

Das Sanierungsprogramm stößt allgemein auf Zustimmung, kritisiert wird vielmehr die Reduzierung der Finanzierung (rund 36 Millionen Euro stehen zur Verfügung im Vergleich zu ursprünglich angekündigten 65 Millionen) und dass die Umbauten nicht weitreichend genug seien.



Orientierungsplan für den Verkehrsknoten Lyon-Perrache

de recherche] Groupe de Recherche en Psychologie Sociale, Université Lyon 2, 2007. Online unter:
<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01162853/document>

- Mardaga, Pierre (Hrsg.): René Gagès: Les chemins de la modernité. Liège 1988
- <https://patrimoine.rhonealpes.fr/dossier/gare-routiere-centre-commercial-parc-de-stationnement-jardin-public-centre-d-echanges-de-lyon-perrache/ab1caca9-ea4e-462e-a6fa-154d843e1d5e>
- <http://www.lyon-confluence.fr/fr/projet-urbain/amenagement/perrache.html>
- <https://www.ruesdelyon.net/places/258-place-carnot.html>
- https://www.lesechos.fr/16/07/2012/LesEchos/21227-025-ECH_08-12-71---le-tunnel-de-fourviere-ouvre.htm
- <https://www.lyoncapitale.fr/politique/avant-apres-le-nouveau-centre-d-echanges-perrache-en-2020/>