

Etablir une complicité entre rez-de-chaussée et rue

JENNY LEUBA

Cheffe de projet Romandie chez Mobilité piétonne, l'association suisse des piétons (et membre de la rédaction de COLLAGE).

«If the edge fails, then the space never becomes lively.»

Christopher Alexander (*A Pattern Language*, 1977)

Une rue animée où déambulent les passants incarne pour nombre d'urbanistes la ville où il fait bon vivre. Cette qualité, si elle semble évidente, constitue un défi à plus d'un titre. En effet, les pieds d'immeubles représentent un enjeu collectif, mais leur gestion est dans la majorité des cas en mains privées. Si on la devine bien entre les lignes, l'animation des fronts de rues n'est pas concrètement traitée dans les instruments de planification. Un survol de quelques références incontournables sur le sujet permet de tirer des enseignements concrets pour accorder au niveau zéro l'attention qu'il mérite.

Dessiner la ville à partir des rez-de-chaussée, c'est faire la ville par et pour le piéton, dans les centres comme en périphérie, affirme Ariella Masboungi [1]. C'est aussi concevoir la ville des courtes distances, synonyme de durabilité. L'idée n'est pas nouvelle, mais peine à aboutir.

Plusieurs démarches illustrées dans ce numéro de COLLAGE indiquent que les villes suisses prennent toujours plus conscience des enjeux liés à la qualité de l'espace public: Zurich, Bâle et Berne ont développé des concepts et stratégies et mené des enquêtes sur les usages ou la satisfaction des usagers. Les villes moyennes se dotent elles aussi d'outils (notamment ceux élaborés par le Réseau vieille ville) pour réhabiliter leurs centres anciens, dont les rez-de-chaussée délaissés témoignent des mutations en cours (COLLAGE 1/2010). Le monde académique s'organise sur ce sujet, avec des plateformes comme ZORA. Malgré tout, les instruments ciblés sur l'animation des rez-de-chaussée sont encore peu nombreux.

Il n'existe pourtant pas d'obstacle technique ni juridique à l'animation des pieds d'immeubles au travers des processus de revitalisation urbaine ou

de construction de nouveaux quartiers. Les synergies entre acteurs publics et privés devraient figurer au centre d'un processus, encore à inventer, qui sache rompre avec la rou-

[1] Masboungi Ariella, (*Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville*, 2013

[2] Gehl Jan, *Cities for peoples*, 2010

[3] *Reconquérir les rues, exemples à travers le monde et pistes d'action*, Nicolas Soulier, 2012

www.nicolassoulier.net

Et garantir une diversité d'activités de plain-pied. Il faut néanmoins faire preuve de courage pour investir dans les rez-de-chaussée en visant en premier lieu un gain en terme d'urbanité. Les retombées économiques n'arriveront que lorsque l'espace public sera animé et suffisamment fréquenté.

Le niveau «zéro»

Le niveau zéro des constructions porte plutôt mal son nom, puisque qu'il joue un rôle décisif dans le succès de toute opération urbaine. En maniant avec doigté la transition entre le bâti et la rue, à travers des ouvertures, des jeux de transparence, des espaces semi-privés et des activités de plain-pied, une «complicité» [1] s'établit entre rez-de-chaussée et espace public. La communication entre le dedans et le dehors offre quelque chose à voir au passant et incite la personne qui a une fenêtre sur rue à sortir à la moindre occasion. Une étude de Jan Gehl recense d'ailleurs sept fois plus de personnes devant les «active frontages» [ILL. 1]. L'usage du mot «frontage» en français (voir définition ci-dessous) constitue une traduction fidèle du terme anglophone.

Les exigences de qualité pour l'aménagement des rues et des places sont les mêmes, outre l'accent généralement plus prononcé pour le séjour sur les places.

[ILL. 1] Comparaison du nombre de personnes devant les immeubles en fonction de leur degré d'activité, renforcé par les nombreuses fenêtres, portes, vitrines ou lieux de séjour. (Gehl Architects, Copenhague, 2006) [2]



[ILL. 1]

DÉFINITION DU «FRONTAGE» PAR NICOLAS SOULIER [3]

«Un frontage est formé par:

- le terrain privé situé entre la limite de propriété et la façade du bâtiment en retrait tournée vers la rue;
- les éléments de cette façade jusqu'à la hauteur du deuxième étage;
- les entrées orientées vers la rue;
- une combinaison d'éléments architecturaux tels que clôtures, perrons, vérandas et galeries d'entrée...

C'est une composante importante non seulement du système de déplacement, mais aussi du tissu social.»



[ILL. 2] Le projet City North prévoit, parmi de nombreux critères, une hauteur maximum de 20 à 24 m pour les fronts de rue. La partie densifiée allant jusqu'à 60 m de hauteur est placée en retrait au centre de l'îlot, de manière à ne pas être perçue depuis la rue [2].

Or, les rez-de-chaussée sont souvent délaissés et re-vivent au mieux des fonctions d'équipement (local à poubelles, compteur électrique), alors qu'ils devraient être des supports de vie. Un espace public animé sur son pourtour encourage en effet le citadin à s'y déplacer ou y séjourner. Une ville est accueillante pour les piétons si elle propose des espaces confortables, sûrs et attractifs.

Pour être crédible, tout objectif de report modal vers la marche doit donc s'accompagner de mesures de modération du trafic ou d'instauration de zones piétonnes pour améliorer la sécurité et le niveau de bruit, et accorder plus d'espace aux piétons, ainsi qu'aux terrasses et devantures.

Une fois ce cadre posé, l'animation des fronts de rues doit être renforcée en termes quantitatifs et qualitatifs. En effet, la variété des activités est indispensable car la particularité de chaque quartier engendre un sentiment d'identification des habitants.

Les rez-de-chaussée, miroir de l'économie

Le concept de frontage actif, évoque en premier lieu l'activité commerciale. Et pour cause: les rez-de-chaussée sont une sorte de «miroir» du contexte économique. On peut déduire la santé économique d'une zone sur la base succès et des échecs d'occupation de ses rez-de-chaussée. Or vitalité commerciale et fréquentation de l'espace public sont interdépendants; la clientèle piétonne s'arrête dans les boutiques qui captent son regard et fréquente davantage les rues marchandes hébergeant de nombreux commerces et restaurants.

L'implantation d'un acteur jouant le rôle de «locomotive», comme un supermarché, attire des négoce plus modestes. Un

bassin de 10'000 personnes dans un rayon de 5 minutes à pied est toutefois nécessaire à la viabilité d'un tel pôle. Puisque la vie de quartier s'installe de manière décalée par rapport à l'inauguration de nouveaux immeubles ou aménagements, les commerces éphémères ou ambulants (kiosque, camionnette) constituent une alternative flexible pour amorcer l'animation d'un espace.

Sans céder à une logique purement économique, l'implication des acteurs commerciaux en amont se révèle indispensable. Ceci d'autant plus que l'essor des centres commerciaux en périphérie et l'arrivée de nouveaux modes de consommation comme le e-commerce, concurrencent désormais les centres-villes et nécessitent des réponses créatives.

L'animation naît aussi d'activités non commerciales

La composante commerciale n'est pas seule à (re)vitaliser les rues. Elle ne constitue d'ailleurs généralement que 10% des rez-de-chaussée. Les collectivités doivent par conséquent préserver une part de loyers modérés pour accueillir artisans, artistes ou associations, qui contribuent fortement au charme des rues commerçantes. La diversité en termes d'horaires favorise l'animation aux heures creuses, tandis que l'éclairage des fenêtres la nuit témoigne d'une présence suffisante pour qu'un contrôle social s'installe et décourage les incivilités.

Sans que la fonction de déplacement et la sécurité des rues ne soient entravées, encourager l'activité des rez-de-chaussée revient aussi à accepter un certain désordre attendant de l'appropriation des pieds d'immeubles par les usagers. Irréprochable sur plan, l'excès de bon goût se révèle au contraire terriblement stérile une fois concrétisé.

Une attraction toutes les cinq secondes

L'idée du manque d'espaces publics est fortement répandue, mais outre leur présence, leur qualité mérite elle aussi d'être analysée. Cette qualité se mesure notamment en termes de temps de séjour [4]. En effet, plus un espace public invite au séjour, plus sa qualité est jugée élevée. Et les rez-de-chaussée qui le bordent invitent d'autant plus au séjour qu'ils sont animés.

Différents critères très concrets retenus dans les deux cas illustrés plus loin peuvent être imposés via les permis de construire pour se prémunir contre la monotonie des murs borgnes:

- Distance maximum de 6 m entre les portes, vitrines ou bâtiments, proposant une nouvelle attraction toutes les cinq secondes, soit 15 à 20 magasins par séquence de 100 mètres;
- Transparence grâce aux fenêtres, balcons, vitrines et équipements (caféteria, bibliothèque) ouverts sur la place;
- Plafonds hauts de 4 (voire 6) mètres, capables d'accueillir tous types d'activités;
- Détails architecturaux: niches où faire une pause et observer les passants;
- Hauteur modérée des fronts d'immeubles [ILL. 2].

80% de fronts actifs

Melbourne vise une excellente qualité de vie en misant sur la priorisation des transports publics et la promotion de la marche et du vélo. Le lien entre la conception des rez-de-chaussée à l'intention des piétons et la plus-value en termes de vitalité des rues constitue un postulat central qui ancre les préceptes d'activation des fronts bâtis de Jan Gehl.

Parmi les outils développés, le «City North Structure Plan» de 2012 guide la requalification d'un quartier du centre en exigeant notamment jusqu'à 80% de façades «ouvertes et engageantes» pour les nouveaux bâtiments implantés le long des axes principaux. Le plan adopté par le «Future Melbourne Committee» tient lieu de stratégies et recommandations sans être contraignant. Les directives opérationnelles suivantes en découlent:

- diviser les façades larges en sections de 4 à 10 mètres de large;
- prévoir de nombreuses entrées et portes;
- assurer la continuité du «streetscape» (paysage formé par les rues);
- éviter les murs aveugles;
- prévoir des balcons et fenêtres sur les cinq premiers étages côté rue;
- éviter toute surface qui ne soit pas accessible aux piétons;
- éviter les sorties de garage côté rue (au maximum 20% des longueurs dévolus au stationnement);
- aménager les grilles de sécurité de manière transparente.

La ville de Stockholm s'est dotée en 2010 d'un outil d'orientation stratégique intitulé «Walkable City», stipulant que l'aménagement et la gestion des bâtiments jouxtant les espaces publics est cruciale pour la sécurité et la qualité de vie. L'activité des façades, notamment pour les espaces qui doivent offrir une grande qualité d'aménagement aux piétons, est cartographiée sur la base d'une grille d'évaluation et des standards d'aménagement (p.ex. nombre de portes et transparence des façades) sont formulés pour les nouveaux bâtiments conformément aux principes établis par Jan Gehl [5]. La sélection d'exemples suisses proposée à la fin du présent numéro s'en inspire en partie.

L'enjeu du processus

Pour qu'il existe une complicité entre les pieds d'immeubles et l'espace public, un rapport coopératif doit s'instaurer entre aménagistes, architectes et acteurs commerciaux. Car si fixer des critères dans les règlements et les normes peut, en théorie, aider à concrétiser une certaine vision de l'espace public, le processus de négociation et l'argumentation pour fédérer tous les intérêts autour d'un projet d'espace de vie est sans doute l'élément le plus déterminant dans la mise en œuvre. Etant donné que la collectivité publique est rarement propriétaire, son rôle consiste avant tout à motiver et convaincre les acteurs privés de concevoir des rez-de-chaussée propices à l'installation d'une pluralité d'activités. La collaboration entre aménagement du territoire et promotion économique paraît dès lors primordiale.

[4] *Méthodes d'analyse de la qualité du séjour dans les espaces publics*, Mobilité piétonne, 2014

[5] Jan Gehl, *Close encounters with buildings*, 2004

LIENS

www.mobilitepietonne.ch/fr/nos-themes/espace-public

KONTAKT

jenny.leuba@mobilitepietonne.ch

ZUSAMMENFASSUNG Die Bedeutung des Erdgeschosses für den öffentlichen Raum

Die Nutzung der Erdgeschosse ist zwar von grosser Bedeutung für die Belebung des Strassenraums und deshalb von öffentlichem Interesse. Dass sie sich zumeist in privater Hand befinden, macht es schwierig, ihre Gestaltung und Nutzung zu beeinflussen. Zwar wächst das Bewusstsein für dieses Problem, doch die Möglichkeiten der Einflussnahme sind nach wie vor bescheiden. Dieser Artikel stellt einige Inspirationsquellen aus den Schriften von Nicolas Soulier und Jan Gehl vor.

Das Gestaltungskonzept der «active frontages» beschäftigt sich mit der Rolle der Erdgeschossnutzungen als Bindeglied zwischen Gebäude und Strasse und unterstreicht die Notwendigkeit, die Fussgänger ins Zentrum der Überlegungen zu stellen, sowohl bezüglich der Personenhydraulik als auch der Aufenthaltsqualität.

Die Gebäudefronten widerspiegeln die wirtschaftliche Bedeutung eines Ortes. Doch der Handel macht lediglich zehn Prozent der Erdgeschossnutzungen aus. Nichtkommerzielle Aktivitäten und ihre Vielfalt im Tagesverlauf spielen eine übergeordnete Rolle.

Eine der wichtigsten Erkenntnisse ist, dass die Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Akteuren frühzeitig eingeleitet werden muss, damit eine Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume gelingt.

Ansichten zum Erdgeschoss

DOMINIK FREI, ANDREAS GERBER
Redaktion COLLAGE.

Wie ein Erdgeschoss gestaltet und genutzt wird, entscheidet wesentlich darüber, wie wir den angrenzenden öffentlichen Stadtraum erleben. Insofern ist das Erdgeschoss das Bindeglied zwischen Innenraum und Aussenraum.

Trotz dieser wichtigen Funktion werden die Möglichkeiten, in der Stadtplanung auf die Gestaltung und Nutzung des Erdgeschosses Einfluss zu nehmen, kaum genutzt. So wäre es denkbar, analog zur Regelung der Dachgestaltung auch die Gestaltung des Erdgeschosses (z.B. Öffnungsverhältnis, Verbot von Verklebungen) zu definieren. Dies wird jedoch kaum vorgenommen, obwohl das Erdgeschoss und dessen Nutzung unseren Lebensraum stärker prägen als die Dachlandschaft. Häufig wird in Bauvorschriften die publikumsorientierte EG-Nutzungen vorgeschrieben. Doch letztlich entscheidet der Markt darüber, ob am konkreten Standort ein Laden oder Restaurant einziehen wird. Bleibt aber das Erdgeschoss leer, haben Investoren gute Argumente gegen zu starre Vorschriften.

Zwischen den Nutzungen im öffentlichen Raum und derjenigen im Erdgeschoss bestehen Wechselbeziehungen. Publikumsorientierte Nutzungen bewirken Fussgängerströme und umgekehrt. Was an zentralen Lagen grösserer Städte – Altstadtbereiche, Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts und Quartierzentren – gut funktioniert, ist in historischen Kerngebieten von Klein- und Mittelstädten wegen des Fehlens publikumsorientierter Nutzungen deutlich problematischer. Auch auf ehemaligen Industriearealen an dezentralen Lagen, die über Jahrzehnte der Öffentlichkeit verschlossen waren, sowie in Entwicklungsgebieten in der Agglomeration sind die ökonomischen Voraussetzungen für publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss oft nicht vorhanden. Es gibt aber durchaus Beispiele, wie mit Investitionen in den öffentlichen Raum aber auch der Etablierung von attraktiven Erdgeschossnutzungen eine Aufwertung des Stadtraumes erreicht werden kann. Die nachfolgende Bildserie mit positiven und negativen Beispielen von Erdgeschoss-Situationen ist weder systematisch noch vollständig. Vielleicht kann sie aber den einen oder anderen Denkanstoss geben.



ALTSTADT LAUFENBURG Die Stadt Laufenburg hat 1985 den Wakkerpreis erhalten. Auch heute bietet die Altstadt noch immer ein intaktes Bild. Nur stehen die Erdgeschosse seit Jahrzehnten leer. Ohne Publikumsnutzungen in den Erdgeschossen wirken Altstadt und öffentlicher Raum leer. Eine Belebung ist schwierig, da die kleinteiligen Erdgeschosse den heutigen Anforderungen des Detailhandels nicht genügen und die Einkaufsmöglichkeiten an autogerechten Lagen geschaffen wurden. Werden die Erdgeschosse künftig mit Wohnnutzungen belegt – wie dies in den letzten Jahren häufig propagiert und teilweise auch praktiziert wird – ist insbesondere bei städtebaulich wesentlichen Gassen und Plätzen darauf zu achten, dass der öffentliche Raum als Ganzes erhalten bleibt und nicht zu Wohnvorplätzen privatisiert wird. (Foto: Henri Leuzinger)



ETZELMATT WETTINGEN Direkt gegenüber des Bahnhofs Wettingen ist Ende der 90er-Jahre eine grössere Geschäfts- und Wohnüberbauung entstanden. Die Architektur mag ansprechend sein. Der bauliche und betriebliche Bezug der Überbauung zum öffentlichen Raum überzeugt nicht. Der öffentliche Raum wird durch Tiefgarageneinfahrten, Treppenaufgänge und Betonmauern negiert. Obwohl einige Erdgeschosse mit Dienstleistungsbetrieben genutzt werden, ist aufgrund der Positionierung der Bauten keine Interaktion zwischen öffentlichem Raum und Bebauung möglich. Ein typisches Beispiel, wie es in der Agglomeration häufig anzutreffen ist. Nur, auf diese Weise wird aus Agglomeration nie Stadt! (Foto: Henri Leuzinger)



MITTELSTRASSE BERN Die Realisierung des Neufeldzubringers war Voraussetzung für ein neues Konzept der Verkehrslenkung im Berner Länggassquartier. In dem Zusammenhang wurde die Mittelstrasse in ihrer Funktion zurückgestuft und entsprechend umgestaltet. Das hatte Einfluss auf die Nutzung der Erdgeschossbereiche und die Gestaltung der strassen-seitigen Hausvorplätze: Neues Leben entstand und veränderte die Identität des öffentlichen Raumes. (Foto: Stephanie Stahel)



AARESTRASSE THUN Es gibt Detailhändler – Denner und Spar zählen zu ihnen – für die ist der Ladeneingang der einzige Bezug zum öffentlichen Raum. Eine attraktive Schaufenstergestaltung wäre ja auch eine solche Möglichkeit, doch das scheint sie nicht zu interessieren. Folglich werden Schaufenster zu geklebten Plakaten, hier im Thuner Beispiel, sind ja wahrscheinlich gut gemeint. Sie machen den öffentlichen Raum aber kaum lebendiger. (Foto: Andreas Gerber)



BOLLWERK BERN Mit dem Bahnhofneubau während der 50er-Jahre wurde das Bollwerk bahnhofseitig zu einem Betonkanal. Kleinräumige Spielräume für Verbesserungen sind hier kaum vorhanden. Da müsste schon das ganze Gebiet bis zur Schützenmatte einer gänzlichen Neuplanung und Neugestaltung unterzogen werden. Das Bollwerk in direkter Nähe zum Hauptbahnhof wird deshalb auch in nächster Zeit eine reine Verkehrsachse bleiben. (Foto: Andreas Gerber)



ERLENMATT BASEL-STADT Die Entwicklung des ehem. DB-Güterbahnhofs in ein Stadtquartier mit gemischten Nutzungen wird sich über rund 20 Jahre erstrecken. Mit der frühzeitigen Realisierung von öffentlichen Freiräumen wird die Arealentwicklung vorstrukturiert. Bei der Planung der Hochbauten wurde grossen Wert auf den räumlichen Bezug zwischen Erdgeschoss und öffentlichen Freiraum gelegt. Die Belegung der EG-Flächen gestaltete anfänglich als Herausforderung: In einem noch unbekanntem ehem. Bahnareal wollten kaum Mieter ein Erdgeschoss beziehen. Dank hoher Nachfrage an Flächen für Kinderkrippen konnte mit der Eröffnung des Gebäudes 2009 (rund 200 Wohnungen) alle EG-Räume belegt werden. Die Kinderkrippen beleben nun dank gutem räumlichen Bezugs zwischen Innen- und Aussenraum das entstehende Quartier zumindest tagsüber. (Foto: Dominik Frei)



ZÜRICH OERLIKON/OERLIKER PARK/EHEM. ABB-AREAL In den 90er-Jahren wurde auf dem ehemaligen Produktionsgelände der ABB direkt neben dem Bahnhof Zürich Oerlikon ein neuer Stadtteil geplant. Städtisch dichte Bebauung ergänzt mit öffentlichen Plätzen und Parkanlagen. Entlang des Oerliker Parks – einer urbanen grosszügigen Parkanlage – wurden in den Erdgeschossen Wohnnutzungen realisiert. Zudem wurde das Erdgeschoss unter das angrenzende Platzniveau gelegt, weil ein tiefergelegtes Erdgeschoss im Kanton Zürich nicht zur Ausnutzungen angerechnet werden muss. Diese Situation mit Wohnen im tiefergelegten Erdgeschoss am öffentlichen Platz vermittelt keinerlei städtisches Flair. Es entsteht keine Verbindung über die Nutzungen und Ausgestaltung des Erdgeschosses zum Platz. (Foto: Dominik Frei)



WOHNSIEDLUNG GÜTERSTRASSE SCHLIEREN In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Schlieren sind in den letzten Jahren verschiedene Wohnsiedlungen entstanden. Wohnen im Erdgeschoss ist an vielen Orten, wo ein direkter Anschluss an den öffentlichen Raum besteht, schwierig. Das Bedürfnis nach Privatheit der Bewohnerinnen und Bewohner kollidiert mit der Nutzungsdichte des öffentlichen Raumes. Die Wohnsiedlung Güterstrasse in Schlieren zeigt, dass individuelles Leben zu einem öffentlichen Innenhof auch ohne Sichtschutz möglich ist. (Foto: Barbara Zibell)



LA PLACE DE LA RIPONNE à Lausanne est bordée d'entrées et sorties de parking, de passages sous voies, ou encore de grandes volées d'escaliers. En décalage avec l'échelle du piéton, fonctionnelle avant tout, et accumulant les styles architecturaux, cette place a un faible potentiel d'animation. Quelques bancs, une grande fontaine, des émergences de métro et de parking fonctionnent comme lieux de rendez-vous ou de pause de midi. Les marginaux font aussi partie des usagers, venant ajouter aux faiblesses de la place un sentiment d'insécurité grandissante de la part des riverains. Le débat est vif à la Riponne. Avant de prendre le crayon pour la réaménager, il est urgent d'intégrer l'ensemble des usagers aux réflexions sur son avenir. (Photo: Jenny Leuba)



EUROPAALLEE ZÜRICH Direkt neben dem Hauptbahnhof in Zürich – an verkehrstechnisch wie wirtschaftlich bester Lage – entsteht seit einigen Jahren Schritt für Schritt auf SBB-Areal der Stadtteil Europaallee. In Bauten von klingenden Namen aus der Architekturszene basierend auf einem städtebaulichen Gesamtkonzept soll zumindest in den Erdgeschossen eine möglichst grosse Vielfalt an Nutzungen (Detailhandel, Gastronomie, Dienstleistung, Bildung) angeboten werden und so dem Stadtteil von Beginn weg städtisches Leben einhauchen. Die ersten Bauten zeigen, dass dies dank einem Gesamtkonzept für die Erdgeschossnutzungen gut gelingt. Eine erstaunliche Vielfalt an Detailhandelsbetriebe zieht Publikum an, obwohl der Stadtteil noch nicht fertiggestellt ist. Der Versuch, im ersten Bau Feld einen öffentlichen Raum auf einem über lange Treppen erschlossenen Sockelgeschoss zu realisieren und zum Leben zu bringen ist dagegen missraten. Öffentlicher Raum braucht Bodenhaftung. (Foto: Dominik Frei)



PLACE DU MARCHÉ À RENENS Le récent réaménagement de la Place du Marché de Renens émane d'une volonté de réaffirmer l'attractivité du centre-ville de Renens. Réalisée sur la base de mandats d'étude parallèles, la place s'insère parfaitement dans le réseau d'espaces publics existant et redonne un cadre unitaire à l'espace tout en y permettant de multiples usages. Un couvert, une place de jeux, des bancs et des arbres viennent en appui à l'animation offerte par les petits commerces, restaurants et terrasses qui se sont greffés tout autour de la place. Le succès actuel de cette place est aussi lié à l'implication des habitants, qui ont pu s'exprimer tout au long du processus de projet. L'accueil de la place par la population participe à l'ambiance agréable qui règne dans ce nouveau lieu de rencontre. (Photo: Marc-Olivier Paux)



ALTSTADT LUZERN Kommerziell genutzte Erdgeschosse prägen die Altstadt von Luzern. Leuchtende Schaufenster und Werbung wie auch Geschäftsauslagen buhlen um Kundschaft, beherrschen den öffentlichen Raum und beleben diesen während den Geschäftsöffnungszeiten. Ausserhalb dieser Zeiten wirkt der Stadtteil trotzdem leer und unbelebt, weil die oberen Geschosse nur begrenzt durch Wohnungen genutzt sind. (Foto: Dominik Frei)