

Ein Blick über die Grenzen

Autor(en): **Besier, Stephan**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **19 (2006)**

Heft [13]: **Die Bahn erobert die Glattstadt**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123028>

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.

Ein Blick über die Grenzen

Text: Stephan Besier

Wie bei der Glattalbahn nahmen auch andere Städte in Europa, zum Beispiel in Frankreich, den Bau neuer Tramlinien zum Anlass, das städtische Umfeld neu zu gestalten. In Deutschland hingegen waren die Stadtbahnen aufgerüsteten Trams von der Technik geprägt. Doch auch dort lässt man sich vom Nachbarn inspirieren.

Die Glattalbahn ist doppelt bemerkenswert: Einerseits bringt das Tramsystem die urbanen Qualitäten des öffentlichen Verkehrs bis in die «Zwischenstadt», andererseits sticht die hochwertige Gestaltung ins Auge. Damit lehnt sich die Glattalbahn an die Gestaltungspraxis neuer französischer Stadtbahnen an. War das Tram in den Sechzigerjahren in Frankreich nahezu ausgestorben, so wird es seit 1985 in zahlreichen Städten wieder eingeführt. Allein im Jahr 2000 eröffneten Montpellier, Orléans, Lyon, Nantes, Grenoble und Strassburg neue Linien, und in diesem und den nächsten Jahren gehen neue Strecken in Mulhouse, Lyon, Montpellier, Valenciennes, Paris, Grenoble, Marseille und Nice in Betrieb. Allen Projekten gemeinsam ist die stadtgestalterische Qualität, die in anderen Ländern nur wenige Vorzeigeobjekte erreichen. Diese französische Eigenheit steht insbesondere im Gegensatz zur langjährigen Praxis in Deutschland. Dort gab man die Strassenbahnen zwar nicht so leichtfertig auf wie in Frankreich, doch die Gleis- und Fahrleitungsanlagen sind vor allem technisch geprägt. Staatliche Mittel förderten die Aufrüstung des klassischen Trams zur Stadtbahn, und so bestimmen unansehnliche Schottergleise, massive Hochbahnsteige und komplexe Kettenfahrleitungen das Bild der deutschen Stadtbahnen. Die Projekte genügen oft nur den Anforderungen an die Verkehrsabwicklung; der Kunde wird zum Beförderungsfall, und die Strassenbahn wurde zur «Eisenbahn in der Stadt».

Frankreich gestaltet

Natürlich sind auch in Frankreich die Stadtbahnen in erster Linie da, um Verkehrsprobleme zu lösen. Doch betrachten die Planer ihre Arbeit nicht als rein technische Optimierungsaufgabe. Waren die Gleise der ersten Strecke in Nantes 1985 noch in Schotter verlegt und nur in der Innenstadt mit Kleinpflaster gestaltet, ist heute der Bau einer Stadtbahn in Frankreich ein «urbanes Projekt». Man nimmt die Chance wahr, den öffentlichen Stadtraum neu zu definieren. Alfred Peter, Landschaftsarchitekt in Strassburg,



1



4

hat dies so formuliert: «Der Umfang der Massnahmen zum Bau einer Stadtbahn ist eine einmalige Gelegenheit, eine Stadt zu bauen, von der alle träumen: eine weniger laute Stadt, bestehend aus offenen Plätzen, auf denen jeder stehen bleiben und herumschauen kann.» Die Revitalisierung der Altstadt in Strassburg, die dank dem Neubau des Trams möglich wurde, zeigt, wie es möglich ist, Verkehr und Lebensraum der Menschen in Einklang zu bringen.

Neubeginn erleichtert Qualität

Schienenbündige Rasengleise in breiten Strassen, begleitet von Alleen, erhöhen die Attraktivität der Stadträume. Dabei erweiterte man häufig auch Trottoirs und Grünbereiche auf Kosten der Fahrspuren des Privatverkehrs. Ein Katalog legt die Gestaltungselemente und Materialien für Haltestellen und eigene Gleiskörper fest. Strassenbeleuchtung und Fahrleitung entlang der Strecken sind gestalterisch aufeinander abgestimmt, und selbst banale, aber dennoch wichtige Details wie Mastanbauten sind sorgfältig gestaltet – in Montpellier sind sogar die Fahrkarten im eleganten Design des Fahrzeugs gehalten. Mit diesem Vorgehen ist Frankreich nicht allein, auf diesen Effekt zählen auch Trams in Lissabon, in Barcelona oder in amerikanischen Städten wie etwa Portland.

Neu eingeführte Tramsysteme haben den Vorteil, dass sie kaum auf Traditionen in Unternehmen und Behörden Rücksicht nehmen müssen; sie können quasi bei Null beginnen. Ein unerwarteter und von ihr nicht beabsichtigter Katalysator für die gute Gestaltung des Trams in Strassburg war die U-Bahn-Industrie: Sie machte Stimmung gegen die «hässliche» Strassenbahn. Kettenfahrleitungen und ähnliche Ungetüme waren so für das Tram von Anfang an undenkbar, und man musste ein eigenes technisches Vokabular für die Bahn in der Strasse entwickeln. Sichert die lokale Nahverkehrssteuer in Frankreich die Finanzierung von Bau und Betrieb, ist für die qualitätvolle Gestaltung letztlich der politische Wille verantwortlich. Schliesslich lässt sich mit solchen Infrastrukturprojekten auch Stand-

ortmarketing betreiben. Die Bedeutung einer guten Stadtgestaltung zeigt die Aufmerksamkeit, die die Stadträume in Lyon und Barcelona oder die Stadtbahn in Strassburg nicht nur in der Fachpresse finden.

In jüngster Zeit scheint man auch in Deutschland umzudenken. So führte die Technische Universität Hamburg-Harburg ein Forschungsprojekt durch, das sich anhand der positiven Beispiele Heilbronn und Erfurt mit der Rolle der Baukultur bei staatlich geförderten Verkehrsprojekten beschäftigte. Zudem zeigen die Entwicklung eines abgestimmten Trassedesigns und eines kombinierten Fahrleitungs- und Beleuchtungsträgers in Leipzig und der seriemässige Einbau schienenbündiger Rasengleise in Dresden, Berlin und Kassel, dass eine ansprechende Gestaltung auch in Deutschland möglich und bezahlbar ist.

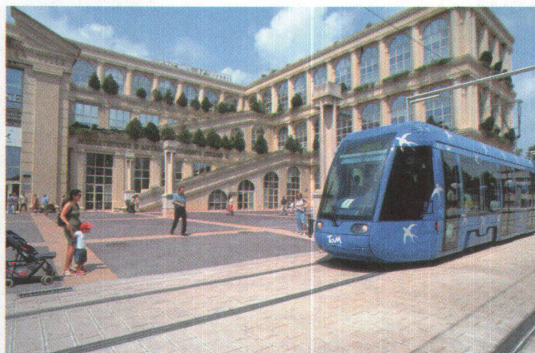
Diese Ansätze sind jedoch vor allem den beteiligten Personen zu verdanken und leider Einzelfälle, nicht der anerkannte Stand der Technik. Diese positiven Beispiele können auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass in den technischen Abteilungen der Verkehrsunternehmen und in den über die Fördermittel verfügenden Behörden grosse Widerstände überwunden werden müssen.

Glattalbahnhof: Nachmachen erwünscht

In der Schweiz zeigt sich der Trend zu einer höheren Gestaltungsqualität nicht nur mit der Glattalbahnhof, sondern auch bei den realisierten Linienverlängerungen in Genf oder den Planungen für das Tram Zürich West und das Tram Bern West. In den traditionell geprägten, bestehenden Netzen finden sich hingegen nach wie vor nur wenige gelungene Beispiele, so in Zürich am Hauptbahnhof oder am Schaffhauserplatz. Auf dem Centralbahnplatz in Basel stehen zwar ansprechende Aufbauten, aber es zeigt sich das weit verbreitete Problem der fehlenden Gestaltung des Stadtbodens. Es ist zu hoffen, dass sich die Glattalbahnhof auch auf die Gestaltungsqualität der viel häufigeren Massnahmen im Zuge der Gleiserneuerung in den bestehenden Netzteilen positiv auswirkt. •



2



3



5



6

1 Das Tram von Mulhouse ist das jüngste französische Tram. Foto: Ville de Mulhouse

2 Auch Barcelona hat mit dem Tram den Stadtraum gestaltet. Foto: Arthur Akkermans

3 Das blaue Tram vor Ricardo Bofills Kulisse in Montpellier. Foto: Citadis

4 Das Strassburger Tram war Vorbild für zahlreiche andere Städte. Foto: Jos Straathof

5 In Köln sind selbst Haltestellen in der Altstadt nur schwer erreichbar. Foto: Lorant Bodis

6 Die Stadtbahn in Stuttgart zerstört den öffentlichen Raum. Foto: Michael Taylor

→ Seite 44-45 **Die ersten Meter der Glattalbahnhof: Auf der Thurgauerstrasse unterquert sie die SBB-Linie nach Wallisellen.**



