



Platz-Bedarf!

Frankreichs Städte gestalten ihre Plätze neu

Stadtgestaltung in Frankreich kann österreichischen Städten als Vorbild dienen: Hier der Place de Gaulle in Orleans, an dem sich die beiden Tramway-Linien kreuzen. © Harald A. Jahn

Über die Jahrtausende waren die Städte Anziehungspunkt: Bürger der Stadt waren frei, und zu allen Zeiten war es diese Freiheit, die die Fortschritte, Erfindungen, Kunst und anspruchsvolle Architektur ermöglichte. Die Stadt als Magnet bringt die Menschen zusammen, das Aufeinandertreffen multipliziert handwerkliches Können, Wirtschaftskraft, aber auch Ideen, Träume und Fortschritt; gleichzeitig wird Rücksichtnahme und gesamtheitliches Denken notwendig. Die Stadt bietet Raum für all das – für Begegnung, Austausch, Erproben von Konzepten, Diskussion: Stadt ist Kommunikation.

Durch die Jahrtausende haben die Bürger die Stadt als Einheit genutzt: Besinnung, Rückzug, Privatheit in den Häusern – Kommunikation, Handel, Interaktion in den Straßen und Plätzen. Die Stadt war immer ein einziger lebender Organismus, die Einzelteile nicht trennbar: Bürger, ihre Häuser, die Straßen und Plätze, die öffentlichen Bauten waren eine Einheit. Urbanität ist das Wort, das all das verbindend beschreibt.

Stadt ist aber auch Identität. Die Métro-Stationen in Paris, die Telefonzellen in London – es sind nicht zufällig die „stärksten“ Städte des Kontinents, die man

sofort benennen kann. Es sind die Orte von höchstem Wiedererkennungswert, fernab von Durchschnitten und Standarddekor.

Nicht pompöse Hochhausviertel oder glitzernde Einkaufszentren machen die Qualität einer Stadt aus, sondern kleinräumige, identitätsstiftende Gestaltung nach den Bedürfnissen des einzelnen Individuums. Zentrale Rolle im Stadtumbau spielt der öffentliche Raum und die Aufteilung der vorhandenen Fläche, für Zwecke des Aufenthalts oder der Fortbewegung. Es ist tatsächlich die ganz einfache Kernfrage: Ist die Stadt so lebenswert, dass sich die Menschen gerne in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung aufhalten? Oder muss man die freien Flächen denen zur Verfügung stellen, die mit ihren Kraftfahrzeugen möglichst schnell wegwollen? Es liegt auf der Hand: Ist die Nachfrage nach schnellen FORT-Bewegungsmitteln so stark, dass man ihr den größten Teil des öffentlichen Raums widmen muss, dann machen die Verantwortlichen offensichtlich Fehler. Schöne Wohnzimmer, um zur Ruhe zu kommen – oder Korridore, um durchs Haus zu laufen? Beim Eigenheim liegt die Entscheidung auf der Hand, in Europas Städten muss sich die Erkenntnis erst durchsetzen. Frankreich ist um einiges weiter als Österreich – einige Beispiele.



Autor HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Website tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.

DIJON, PLACE DARCY



Place Darcy in Dijon: Das noble Entrée zur Innenstadt.
© Harald A. Jahn

Ein dreieckiger Platz in der Nähe des Bahnhofs, am Beginn der Hauptgeschäftsstraße der Stadt. Gerade wurde sie zur Fußgängerzone umgebaut. Auch die Straßenbahn berührt den Platz, der von einem torförmigen Gebäude abgeschlossen wird; unter dem Platz liegt seit längerem eine Tiefgarage. Nein, das ist nicht das Mariahilfer Platzl am Wiener Westbahnhof, sondern die Place Darcy in Dijon, und kaum woanders kann man direkter vergleichen, wo der Unterschied zwischen der Wiener „Gestaltung“ von Restflächen – mehr ist das nicht – und französischem Urbanismus liegt. Der Platz im Stile Haussmanns war früher von parkenden PKW dominiert, nun ist er, nach dem Bau einer Tiefgarage, von den Fahrzeugen befreit. Das aktuelle Aussehen erhielt er, als auch in Dijon ein neues Straßenbahn-System fertiggestellt wurde. Obwohl Dijon zu der neuen Gruppe von Städten gehört, die beim Bau der Tram Kosten sparen wollten, ist der Stadttumbau gewohnt geschmackvoll und solide gelungen. Die Rue de la Liberté ist die „Mariahilfer Straße“ von Dijon, ebenfalls seit 2013 Fußgängerzone. Statt des früheren Kreisverkehrs am Platzrand gibt es neben den Tramway-Gleisen heute nur noch eine einzige Fahrspur pro Richtung. Die Ausstattung dieses städtischen Treffpunkts ist hochwertig, nur Bäume und elegante Beleuchtungskörper prägen den Platz, die in Wien so parasitär wuchernden Störelemente (willkürlich verteilte Schaltkästen, Lüftungstürme, Plakatwände, Verkehrszeichen...) fehlen vollständig.



Zum Vergleich: Chaotische Gestaltung des Mariahilfer Platzls in Wien. © Harald A. Jahn

ORLEANS



Das Stadtzentrum von Orleans wirkt wie aus einem Guss.
© Harald A. Jahn

Die Innenstadt als Territorium der Hochwertigkeit, als bewusster Kontrast zu den billig hochgezogenen gesichtslosen Einkaufszentren am Stadtrand: Im Zentrum von Orleans hat man jedes Detail sorgfältig gestaltet. Schon die Farbe der Straßenbahn hatte man in den späten 1990er Jahren zum Sand der Loire passend ausgesucht; mit der zweiten Linie (2012) entstanden Stadträume wie aus einem Guss: Die Kalksteinpflasterung aus der Region von Beauce harmoniert perfekt mit dem Stein der Kathedrale und der mittelalterlichen Fassaden. Dem Planungsbüro Richez Associés ist mit der sensiblen Neugestaltung des Stadtzentrums ein Meisterstück gelungen; die Stadt erhielt eine unverwechselbare urbane Identität, ein Alleinstellungsmerkmal im Wettbewerb der einander immer ähnlicher werdenden Städte mit ihren immer gleichen von internationalen Fast-Food-Ketten und Mode-Labels geprägten Einkaufsstraßen.



Orleans: Höchste Qualität bis ins Detail. © Harald A. Jahn

PARIS: DIE METROPOLE ERFINDET SICH NEU

Die Bürgermeisterin Anne Hidalgo hat sich dem ökologischen Umbau der Metropole verschrieben; mit neuen Projekten setzt sie den Trend zur grünen, lebenswerteren Stadt fort, die ehrgeizigen Initiativen kommen bei der Bevölkerung gut an.

Place de la République: Mit etwa 33.000 Quadratmetern ist er nicht nur einer der größten der Stadt, sondern auch symbolhafter Platz für politische Manifestationen. Immer wieder ist er Ort für Kundgebungen oder Demonstrationen, gilt aber auch als Treffpunkt und „Wohnzimmer“ mitten im dicht verbauten Stadtgebiet: Die bürgerliche Gesellschaft bildet sich aus dem Austausch der Individuen.



Paris, Place de la République: Unterschiedliche Nutzungen prägen den Platz. © Harald A. Jahn

Die 2013 abgeschlossene Neugestaltung nimmt auf die vielfältigen Nutzungen Rücksicht. Der Autoverkehr wurde an den Rand gedrängt, der zentrale Bereich ist nun den Fußgängern vorbehalten, Bushaltestellen liegen in einer Begegnungszone am nordöstlichen Platzrand. Die Weitläufigkeit der freien Fläche wird mit kleinteiliger, flexibler Möblierung gebrochen, auch werden Märkte, Ausstellungen etc. veranstaltet, im Sommer ergänzt ein Brettspiele-Verleih das Angebot.

Die Neugestaltung war ein Auftakt, sieben große Plätze werden bis ca. 2020 folgen: Bastille, Nation, Madeleine, Italie, Panthéon, Gambetta, Fêtes. Der Charakter dieser Plätze ist unterschiedlich, das Grundkonzept aber immer dasselbe: Im Zentrum steht der Bürger mit seinen Bedürfnissen, der Raum wird für Fußgänger und Radfahrer zurückgewonnen, der Stadtraum ökologisiert – jeweils 50 % mehr Fläche soll den Flaneuren nach den Umbauten zur Verfügung stehen.



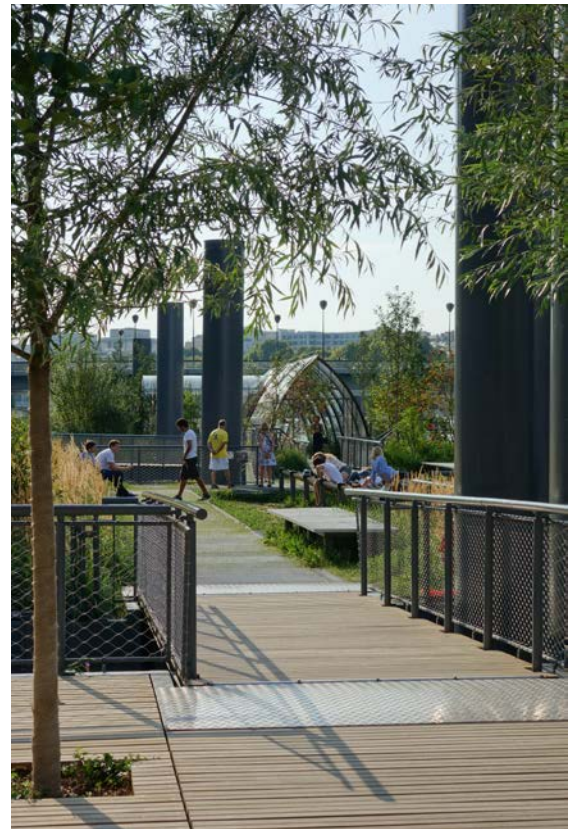
Das Süd-Ufer der Seine ist seit einigen Jahren Fußgängern vorbehalten. © Harald A. Jahn

Für viele Diskussionen sorgte die Idee, die Seine-Ufer für die Bürger zurückzuerobern. Die Schnellstraßen auf den Vorkais, die unter Georges Pompidou in den 1960er Jahren alle Schleusen für hemmungslosen Autoverkehr in sensibelsten Stadlandschaften geöffnet hatten, wurden schrittweise gesperrt. Den Anfang machte der jährliche „Strand von Paris“, für den jeweils im August das Nord-Ufer gesperrt wurde, um für Liegestühle, Eissalons und Biergärten Platz zu schaffen. Mit der dauerhaften

Sperre des Süd-Ufers folgte der nächste Schritt, und nun soll die Autobahn endgültig der Vergangenheit angehören. Es war Hidalgos zentrales Wahlversprechen, Paris wieder lebenswert zu machen, und die Bürger unterstützten ihre Wende weg von der autogerechten hin zur menschengerechten Stadt. Im Herbst 2016 wurde die Schnellstraße am Nordufer probeweise für ein halbes Jahr gesperrt; wie üblich ist der prognostizierte Totalzusammenbruch des Autoverkehrs nicht eingetreten. Die halbjährige Probezeit endete eigentlich im April; derzeit sieht es aber danach aus, dass die Sperre bestehen bleibt: Erste Umbauarbeiten zu einem Park haben bereits begonnen.

Damit sind noch lange nicht alle Ideen Anne Hidalgos verwirklicht: Auch auf den oberen Seine-Begleitstraßen soll der Autoverkehr reduziert werden, ein elektrischer „Tram-Bus“ (also einer der in Frankreich üblichen Busse „mit hoher Servicequalität“ auf Eigentrasse) soll installiert, es sollen die Fahrspuren auf der berühmten Rue Rivoli reduziert und statt ihrer Radwege angelegt werden.

Das erklärte Ziel ist, den Autoverkehr im Stadtbereich zu halbieren – die Liste der geplanten Maßnahmen ist umfangreich und geht von begrüneten Fußgängerachsen über die weitere Reduktion von PKW-Stellplätzen bis zum Bau neuer Straßenbahnlinien.



Schwimmende Gärten vor den stillgelegten Ufer-Autobahnen in Paris. © Harald A. Jahn