

Skript zu „Die Zukunft der Städte“, Salzburg, 13.10.2022  
Harald A. Jahn, [www.tramway.at](http://www.tramway.at) | [vienna@tramway.at](mailto:vienna@tramway.at)

Beginnen wir mit diesem romantischen Bild aus dem Wien der letzten Jahrhundertwende. Das war die Zeit kurz nach dem Fall der Stadtmauern – die Gründerzeit. Wien verwandelt sich von der vorindustriellen Biedermeierstadt in eine moderne Großstadt – fast alle Strukturen auf dem Bild (die Häuserzeile links, die Straße, die Pferdebahn, die Flussregulierung) waren damals relativ neu.

>...und hier ein anderes typisches Bild von heute. Wieder ist alles auf dem Bild neu. Es gibt aber einen Fehler im Bild, welchen? – Die Menschen fehlen!

> Warum gefallen uns diese historischen Fotos so gut? Weil die Straßen menschlich waren! Die letzten 1000 Jahre wurden die Städte für ihre Bürger gebaut.

Erst in den letzten Jahrzehnten wurden sie für den Autoverkehr umgebaut!

> (SCS) Was war das Ergebnis? Vor 100 Jahren fühlten sich die Menschen in den Straßen wohl – heute fühlen sich Autos wohl, aber nicht die Menschen. Heute verwenden die Bürger der Stadt Autos, um in Umgebungen zu kommen, in denen sie sich wieder wohl fühlen –

> Fußgängerfreundliche Umgebungen, wo die Autos draußen warten müssen, während die Menschen in Ruhe einkaufen, Kaffee trinken, sich entspannen können. Das Design der Shopping Malls imitiert die Strukturen historischer Innenstädte mit ihren Plätzen und Gassen, Gastgärten und Springbrunnen.

> Menschen verwenden Autos, um aus den Städten zu flüchten, die sie mit ihren Autos selbst ruiniert haben.

> Und wie geht's den eigentlichen Zentren der Städte?

Dort versucht man, die Parkplätze der Shopping Malls zu imitieren – dort sind aber auch keine Geschäfte, die sind drinnen, wo die Autos nicht stören!



Menschen verwenden Autos, um aus den Städten zu flüchten, die sie mit ihren Autos selbst ruiniert haben.

> Die Folgen sind Strukturen wie diese: Auf diesem Bild gut zu sehen: Büros, Wohnsiedlung, Gewerbe – alles fein beinander, aber ohne Auto nicht zu erreichen.

> [ ] Das wachsende Straßennetz führt zu immer weiteren Wegen. Angebot schafft Nachfrage!

> Die angeblichen „Lebensadern“ der Städte sind in Wahrheit Mondlandschaften, wir haben uns nur an diese Hässlichkeit gewöhnt.

> Gehen wir zurück in die Stadt, in der Menschen auch heute gerne leben. Wir sehen kleinteilige Strukturen, Pflanzen, Plätze zum verweilen -

>...und endlich auch wieder Menschen. Das ist der 7. Bezirk in Wien, eine der beliebtesten Wohngegenden der Stadt. Die Menschen dort sind gewohnt sich zu Fuß im Nahbereich zu bewegen, und das Ergebnis sind nicht nur angenehme belebte Straßenräume, sondern auch ein florierender Einzelhandel. Wir haben da jetzt die Großbaustelle einer neuen U-Bahn-Linie, und die Geschäfte sperren NICHT reihenweise zu, weil die Leute weiterhin zu Fuß kommen – wäre man auf den PKW angewiesen, hätte man keine Chance.

Platz fürs FORTkommen, oder Platz fürs HIER bleiben? Je mehr Platz Städte den FORTbewegungsmitteln geben müssen, desto mehr machen sie falsch!

> [ ] Aber warum ist es denn eigentlich so wichtig, dass sich Menschen im öffentlichen Raum bewegen?

Die Plätze in unseren Städten waren immer Plätze der Begegnung, der Diskussion, des Handels. Sie sind das Gegenteil zu den privaten Räumen, in die wir uns zurückziehen. Beides – privater und öffentlicher Raum – macht die Stadt aus.

In diesem Möglichkeitsraum ist alles entstanden, worauf wir im heutigen Europa stolz sind.



> Der öffentliche Raum wird vielfältig genutzt: Die Stadt ist der Platz um Freunde zu treffen, aber auch Kontraste zu ertragen. In unserer heutigen Zeit ist diese Flexibilität, diese Toleranz eine der Schlüsselfähigkeiten, die unsere Gesellschaft braucht.

Wenn jemand seine Wohnung verlässt, im Keller in sein Auto steigt und damit zum Firmenparkplatz fährt, wird er seine Blase nie verlassen.

> Man dachte lang, man müsste immer schnellere Verkehrsmittel anbieten. Machen wir einen kurzen Sidestep zu Utopien von gestern. Wenn Technokraten träumen, ist es oft eindimensional. Aufgabe: Von A nach B, Lösung: irgendein Gefäß auf irgendeiner Trasse. Ob man die in die Umgebung integrieren kann ist unwichtig. Das hier sind Utopien von gestern – nichts hat sich wirklich durchgesetzt.

> Und das sind aktuelle Utopien, manches wie der Hyperloop ist technisch gar nicht möglich, anderes wie der Breitbus waren schlichte Betrugsversuche.

Im arabischen Raum liebt man solche Spielereien, dort will man sogar eine verspiegelte Linienstadt in der Wüste bauen – was man vergisst: Die Menschen und ihre Eigenheiten.

Die ideale Stadt gibt es aber schon: Es ist die europäische Stadt, und in Frankreich hat man erkannt wie man sie mit einem idealen Verkehrssystem ergänzt.

> O Und damit komme ich endlich zum eigentlichen Thema: Die Straßenbahn, die heute in Frankreich die Städte prägt.

Was ist Tramway heute?

> Sie hat absoluten Vorrang – klar, dass drei Autos vor einem Zug mit hundert Fahrgästen warten müssen.

> Das spezielle ist aber: Der Bau geht einher mit einer umfassenden Neugestaltung der Straße von Fassade zu Fassade, mit viel Grün, Reduktion des Autoverkehrs, Hebung der Aufenthaltsqualität: Ein Verkehrsmittel, das einlädt zu bleiben!



> Jede Stadt hat ihr eigenes Design, damit identifizieren sich die Menschen mit IHRER Straßenbahn in IHRER Stadt

> Selbstverständlich sind die Systeme barrierefrei, die Wagen klimatisiert und elegant.

> Und die Bevölkerung wird ganz massiv in die Planung eingebunden – damit hat man viel weniger Querulanten als hier.

> Wie hängt das alles zusammen...

Was ist denn die Qualität der europäischen Stadt? Städte sind Orte der Identifikation, sie haben Geschichte – sie sind

### **Orte der Hochwertigkeit.**

> Was heißt das? Innenstädte sind keine schnell und billig aufgestellten Betonkisten wie die Shopping Malls. Innenstädte sind voll von historischen Gebäuden, speziellen Geschäften, traditionsreichen Restaurants, und so weiter.

Innenstädte sind voll mit Geschichte.

Neue Strukturen sollten sich damit messen können. Meistens ist die Straßenoberfläche jünger als die umgebenden Bauten.

> Die Straße ist die dritte Fassade der Stadt – oft haben wir großartige Gebäude entlang hässlicher Straßenoberflächen.

> Vor 100 Jahren haben die besten Architekten ihrer Zeit auch die Verkehrsstrukturen geplant –

> Und in Frankreich ist es selbstverständlich, dass die besten Architekten die neuen Stadtumbauten planen. Als Beispiel: Die Tramway in Tours wird als eigene Stadtlandschaft beschrieben, neben dem Fluss, den Gärten und den Gebäuden.

> eine ganze Gruppe von Künstlern und Fachleuten hat daran mit gearbeitet und deckt alle Aspekte ab: Design, Licht und Sound. Die Tramway wird als bewegte Architektur gesehen, die die Stadt aufwertet und ergänzt.



> Das ist Nizza an der Cote d'Azur. Jede Kleinigkeit wurde extra entworfen. Die schönsten Plätze der Stadt wurden durch das neue Verkehrsmittel nicht beeinträchtigt, im Gegenteil – sie sind heute eleganter als je zuvor.

> Auch in kleinen Städten wie Valenciennes treten die Verkehrsgesellschaften selbstbewusst auf, mit ikonischen Gebäuden für ihre Züge, auf die die Stadt stolz ist.

> Bordeaux, die ganze Innenstadt wurde durch die neue Straßenbahn komplett aufgewertet und hat ein großes Revival erlebt

> Montpellier, eine junge Studentenstadt, die Tram ist ein zeitgeistiges Lifestyle-Accessoire.

> Und apropos Lifestyle-Accessoire: > Orleans ist Zentrum der Kosmetikindustrie, und was lag näher, > als Guerlain, ein Parfum- und Make-up-Hersteller mit der Gestaltung zu beauftragen? >

Dort ist sogar das Oberleitungskabel verschwunden, um historische Plätze nicht zu beeinträchtigen, und die Tram wurde farblich auf den typischen Stein abgestimmt.

> Und nicht nur in Orleans: Mehr und mehr Städte verzichten auf Oberleitung, auch wenn es teurer ist – Stadtbild geht vor Technik, und das hier übliche „wos brauch ma des?“ ist in Frankreich unbekannt.

> Überall kann man diese enorme Sorgfalt in der Gestaltung spüren, und die Transportunternehmen sind sich ihrer Verantwortung bewusst. Das Design hat Einfluss auf die Stadt. Menschen sehen es jeden Tag, verwenden es jeden Tag, es muss also positive Gefühle auslösen!

Und was löst besonders viele positive Gefühle aus? Grünanlagen, Pflanzen, Natur.

> **“Die Straßenbahn hat uns einen Park gebracht”**

Was heisst das?

> Aus Wien kenne ich Straßenbahnstrecken wie diese.



> Mit so einem Design werden die Menschen nie froh sein, Gleise vor ihren Fenstern zu haben.

In Frankreich ist der erste Eindruck in den neuen Tramwaystädten: Das viele Grün.

> “Die Straßenbahn hat uns einen Park gebracht”, sagen die Anwohner. Tausende von neuen Bäumen werden bei solchen Projekten gepflanzt!

> Rasengleis ist fast der Standardoberbau und wird so oft wie möglich verwendet. Schon vor den Bauarbeiten wird genau erklärt, was und warum gemacht wird. Ausschauen tut das dann

> wie hier in Mulhouse...

> oder in Lyon. Hier ein Bild vor einigen Jahren, > und inzwischen sieht es so aus: ein dichtbewachsener Park, durch den die Straßenbahn huscht.

> Inzwischen ist die Aufheizung der Städte ein massives Problem geworden. Hier ein Wärmebild einer Grünfläche in Wien, obwohl sie nur klein ist, sieht man den Unterschied! > >

> hier sind wir in Orleans, das war früher eine Asphaltstraße.

> Grenoble, eine Stadt ähnlich wie Innsbruck

> Die Gürtelstraße von Paris

> Hier noch ganz kurz die prinzipiellen Bauarten:

unten geschlossen – einfacher und billiger

oder unten offen, hier ist die Unterkonstruktion aufwendiger.

> Das ist in Linz, kurz vor Fertigstellung der Linie in die Solar City 2005 –

> Und das ist der selbe Standpunkt im heurigen Mai: Ein hoch leistungsfähiges Verkehrsband, das die Umwelt verbessert hat!

> Diese Vorstadtstraße in Nantes ist für mich eine Benchmark, wie heutige Stadträume aussehen sollten.



## > Stadtaufwertung

Was kostet der Spaß? Einige konkrete Beispiele solcher Neubauprojekte.

> Besancon liegt auf einer Halbinsel, ein historisch sehr wertvoller Stadtkern.

> Es war keine leichte Aufgabe, diesen alten Kern mit der Umgebung zu verklammern. Die Tramway fährt außenrum, den Fluss entlang, und taucht zwei Mal kurz in den Kern ein;

> guter Anlass, die ganzen Ufer und die Innenstadt neu zu gestalten. > >

> Aber nicht nur – auch weiter draußen hat man die Straßenzüge aufgewertet. Das ganze System mit Fahrzeugen und Stadtumbau kam auf 235 mio Gesamtkosten.

> Noch einmal Frankreich: > Le Mans, ähnlich wie Besancon, ähnlicher Preis, 302 mio.

> Gehen wir nach Linz, hier hat die Verlängerung nach Traun 71mio gekostet, > und die Qualität ist dort ähnlich wie in Frankreich. > Wenn sie also eine zeitgemäße Tramwaystrecke sehen wollen, müssen sie nicht nach Paris fliegen – ab nach Linz! > > > >

> Jetzt zur französischen Lösung des Stadtumbaus: Keine unterirdischen Großprojekte, damit der Autoverkehr oben mehr Platz hat – das Gegenteil!

> Das ist Angers, beachten sie die 4 Fahrspuren und zwei Busspuren, manchmal auch Parkspuren.

> Und hier die selbe Straße nach dem Umbau.

> Bus- und Radspuren, weite Gehsteige, ein grüner Teppich in der Mitte, viele neue Bäume. „Aber die Autos müssen doch irgendwo fahren!“, höre ich dann manchmal – nein, die Menschen! Und die verwenden das Transportmittel, das am bequemsten ist.

> OK, eine Kleinstadt. Aber auch Großstädte machen das!

Wieder die Gürtelstraße in Paris. Hier eine typische Kreuzung mit Straßenunterführung und separaten Abbiegespuren.

> Und so siehts heute dort aus. Unterführung zugeschüttet!



Und das spannende: der Autoverkehr ist nicht zusammengebrochen, im Gegenteil! Autoverkehr ist wie ein Gas, das jeden freien Raum ausfüllt, aber auch komprimiert werden kann, wenn man den Raum verkleinert.

> So sieht die Straße heute aus – > und so vorher. Ein unangenehmer Bereich, vor allem unter der Brücke. Die wurde abgerissen. Und das sind keine punktuellen Lösungen! Der ganze Straßenzug rund um Paris wurde so umgebaut, es fehlt nur noch ein kleiner Abschnitt im Westen.

> Und weil wir gerade in Paris sind: So sehen die neuen Linien aus:  
> auch früher öde Plätze werden zu einer städtebaulichen Symphonie.

> Noch einmal Orleans. Das hier war die zentrale Achse zur Kathedrale: drei Spuren Autoverkehr, hier nur wegen einer Parade ausnahmsweise leer.

> Dann wurde umgebaut...

> ...und so siehts heute aus.

> Das ist das andere Ende dieser Straße, der Platz unmittelbar vor der Kathedrale

> Die Brücke über die Loire wurde fast völlig vom Autoverkehr befreit –

> Der zentrale Stadtbereich...

> Die ganze Stadtarchitektur wie aus einem Guss.

> (9pix) So können sich früher vom Autoverkehr beherrschte Städte ändern!

> Noch einmal Paris – so wird umgebaut: Von Fassade zu Fassade. An die Einschränkungen haben sich die Autofahrer nach drei Wochen gewöhnt, und wenn das Ganze nach ein, zwei Jahren fertig ist, bekommen sie den Platz nicht mehr zurück. > Achten sie auf die Baumpflanzungen – nicht nur ein Zahnstocher hier und dort, da werden ganze Wälder aufgeforstet. > So sehen die Menschen die Verbesserung > den alten Zustand will dann niemand zurück! >

> Es gibt aber noch eine wichtige Maßnahme, ohne die es nicht geht – und da muß man politisch stark sein: Parkplätze müssen weg, je mehr, desto besser. Warum? Hat man am Ziel die Chance auf einen Stellplatz, nimmt man das Auto. Die „geopferten“ Parkplätze müssen allerdings sofort gut neu gestaltet werden. Paris geht da sehr radikal vor und eliminiert 10.000e Parkplätze. Früher waren das schmale Gehsteige und Parkstreifen! > Das ist alles in Paris, > nur dieses Bild ist in Nizza, da wurde eine Fahrspur umgebaut: Begrünung und Radweg, und schon schaut die frühere Einbahnstraße völlig anders aus.



> Inzwischen traut man sich auch in Wien etwas mehr, und bei den letzten Umbauten im 7. Bezirk waren die aufgelassenen Stellplätze fast kein Thema – zur großen Überraschung der Politiker!

> Hier das Konzept, der Bezirksvorsteher hat da einiges herausgehandelt, erste Straßen sind schon umgebaut, nach dem U-Bahn-Bau wird's noch grüner.

> Und was passiert mit dem gewonnenen Platz?

Räume für Menschen – der Handel blüht hier auch in Nebenlagen. Das ist zB die Zollergasse, rechts oben der Zustand vorher.

> das ist die Neubaugasse, eine ÖPNV-Hauptachse, hier fährt der 13A, eine der stärksten Buslinien der Stadt.

> Und das sind Plätze in Frankreich: Alle vorher vom Auto dominiert!

> Hier Paris, Place de la Republique, und > Place de la Nation, früher ein riesiger Kreisverkehr.

> Noch ein Beispiel: Place de la Bastille, ebenfalls früher ein großer Kreisverkehr. Die gelben Flächen wurden dem Autoverkehr entzogen. >

> Paris hat ein schönes neues Schlagwort kreiert, die „Viertelstundenstadt“ – alles was man zum täglichen Leben braucht soll maximal eine Viertelstunde Fußweg entfernt sein (im 7. Bezirk ist das exakt so!) Es sind viele kleine Maßnahmen, die das ausmachen, da ist auch viel Kleinarbeit gefragt, aber das ist immer noch billiger, als große Verkehrsstrukturen zu bauen, weil die Menschen vor Ort zu wenig Möglichkeiten haben. Ein Beispiel für so eine Minimaßnahme: > Ein Service für die Alltäglichkeiten, kleine Dienstleistungen, ausborgen von Geräten etc. Bevor ich mir im Baumarkt an der Peripherie einen Bohrer kaufe, frag ich einfach am Kiosk in meiner Straße danach... > auch die anderen Maßnahmen, wie temporäre Autosperren von Stadtvierteln, Temporeduktion oder Anlage von Radwegen gehören dazu. Das Herz der Großstadt ist die Kleinstadt. Die Stärke der europäischen Stadt ist ihre Kleinteiligkeit - überall wo die Stadt menschliche Dimensionen hat funktioniert sie.

Für die Franzosen ist die Stadt und die Straßenbahn so viel mehr als Verkehr oder Technik. Es ist die Gelegenheit, die Stadt mit Schönheit und Kultur zu beleben.

> (9 Pix Seine)



Es ist vor allem der Verkehr, der die Stadt unerträglich macht. Will man was ändern, muss man den also reduzieren - nicht nur verlagern, er muss weniger werden. Die Leute sollen dort bleiben wo sie sind und ihr Umfeld bewohnen und gestalten – dann kommen auch die fehlenden Strukturen wieder. In Paris hat man die Seine-Begleitstraßen ersatzlos aufgelassen – heute sind dort mehr Menschen unterwegs als je zuvor.

Geschwindigkeit ist nicht gewonnene Zeit, sondern verlorener Raum! Das tägliche Reisezeitbudget ist seit langem gleich – eine schnelle Verbindung spart nicht Zeit, sondern lässt die Strukturen auseinander wandern.

Städte können nie Orte des Transits sein – sie sind Orte des Aufenthalts. Die französische Straßenbahn ist die perfekte Antwort auf dieses Bedürfnis: Ein Verkehrsmittel, das einlädt zu bleiben.

> Abschließend ein paar Bilder der schönsten Betriebe Frankreichs:

Tours, wo ein Gesamtkunstwerk geschaffen wurde

> Reims, die Champagnerstadt, mit Bahnen wie Sektflöten

> Nizza, hier begleitet viel Kunst die neuen Strecken, wie > diese Eistüte an der Strandpromenade

> Montpellier, wo der Modeschöpfer Christain Lacroix eine Linie gestaltet hat

> oder Aubagne, wo die kleinen Bahnen im Graffiti-Design unterwegs sind

> oder Angers, wo jedes Detail präzise überlegt wurde.

> [ ] Insgesamt müssen Städte wieder anfangen ihre Einwohner zu faszinieren. Städte müssen schön sein.

> [ ] Überall in Frankreich spürt man den Willen, die Menschen zu bezaubern, zu inspirieren, zu erfreuen. Das sind die wirklichen Werte, die Aufgaben der Stadt von morgen: Den Menschen das Umfeld zu geben, in dem sie sich wohl fühlen, in dem sie ihre Kreativität, Phantasie, Kraft entfalten können.



Wenn man es so macht wie die Franzosen, haben die europäischen Städte alle Chance, wieder das zu werden, wofür sie berühmt sind:

Räume der Inspiration, der Kreativität, der Schönheit.

Einfach *der* Platz zum guten Leben.

>

> Schlussbild

