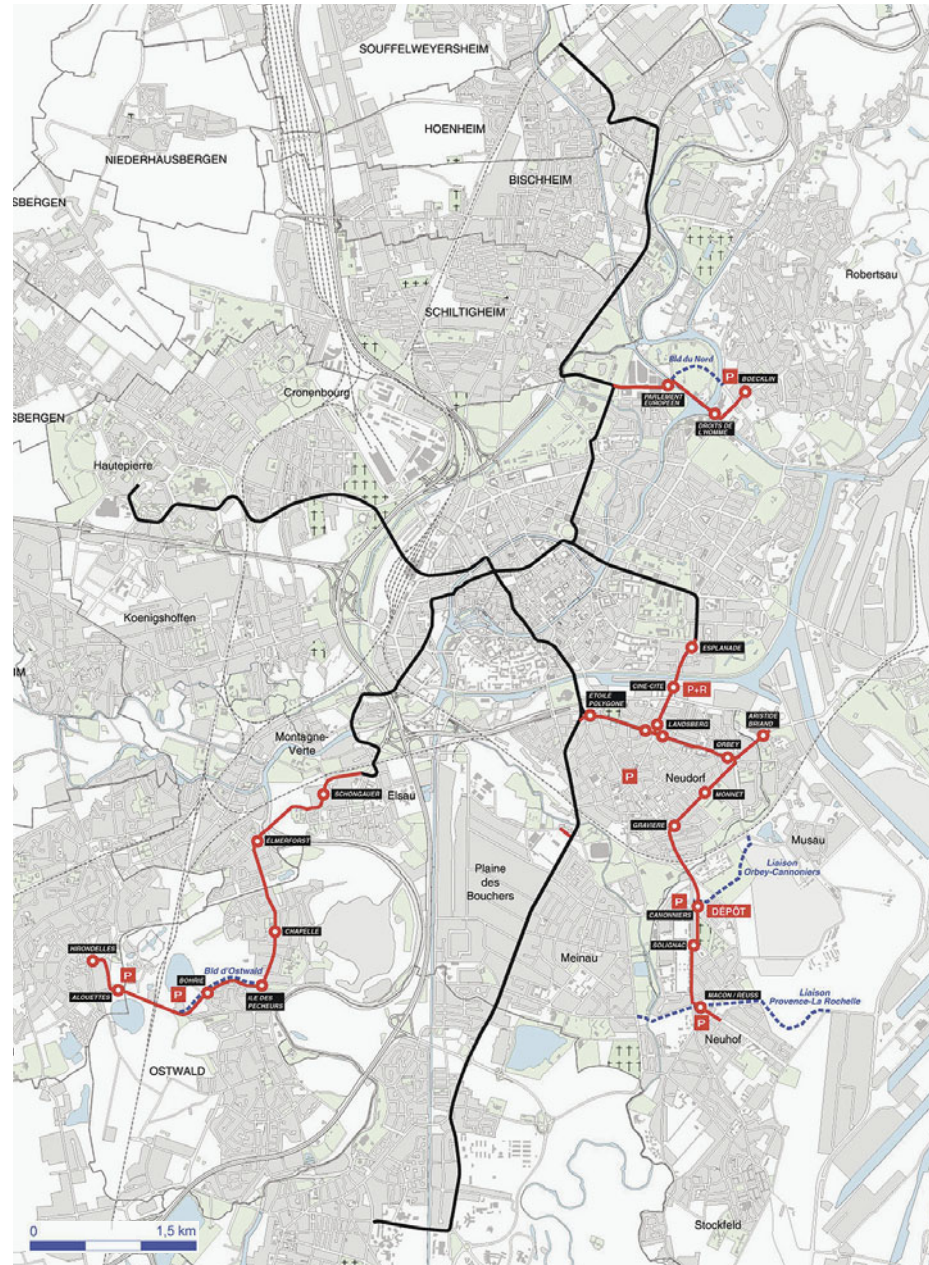


Vom Münster zur Trabantenstadt

Seit 12 Jahren verändert die Tram das Gesicht von Straßburg



Die Karte zeigt die geplanten Erweiterungen des Straßburger Trambahnnetzes für den Zeitraum 2006–2008. Im Westen ist das Wabenmuster der Satellitenstadt Hautepierre gut erkennbar. Der Vorort Elsau liegt weiter südöstlich in einer Flussschleife des Ill. Beide Stadtteile sind durch die Stadtautobahn vom Zentrum abgeschnitten.

Karte: Agence d'Urbanisme, Straßburg

Vor dem Zweiten Weltkrieg reichte das Straßburger Trambahnnetz von den Vogesen auf französischer Seite über die Rheinbrücke und Kehl bis zu den Hängen des Schwarzwalds. 1937 hatte das Nahverkehrsnetz mit einer Gesamtlänge von 234 Kilometern seine größte Ausdehnung. Nach dem Krieg wurde es nach und nach zurückgebaut und die Straßenbahn Anfang der Sechziger ganz eingestellt.

1971, zehn Jahre später, lag im Rahmen eines städtebaulichen Entwicklungsplanes für den Großraum Straßburg (S.D.A.U.) erneut ein Konzept für den Bau eines öffentlichen Verkehrsmittels auf eigener Fahrtrasse vor (Transport en commun en site propre). Man war sich bewusst, dass langfristig der Privatverkehr eingeschränkt und durch öffentliche Verkehrsmittel ersetzt werden müsse, sollte die Stadt nicht im Verkehrschaos versinken. Bis zur Einführung dieses „Transport en commun“ sollten allerdings noch Jahre vergehen, in denen die Stadt nur auf dem Papier von unter- und überirdischen Bahnlinien durchkreuzt wurde. Erst 1983 lag den Stadträten die erste Variante eines Tramprojektes vor, das jedoch zugunsten einer Studie für eine vollautomatische U-Bahn zurückgestellt wurde.

Anfang der neunziger Jahre wurden schließlich die beiden Straßenbahnlinien A und D eingeweiht, im Herbst 2000 folgten die Linien B und C. Entgegen der landläufigen Meinung lässt sich dies nicht allein mit der Wahl der sozialistischen Stadtregierung im Jahr 1989 erklären: Auch der Geldmangel des Straßburger Gemein-



Rue Marcel Proust, 1994
Die zweispurige Straße, die weiter zur Satellitenstadt Hautepierre führt, wurde auf einen Fahrstreifen reduziert. So ist Platz für die Trasse, für breitere Bürgersteige und einen Fahrradweg entstanden. Die Bepflanzung mit Baumreihen verleiht der unzusammenhängenden Bebauung der Straße eine kontinuierliche „grüne Fassade“ und ein einheitliches Straßenbild.

Die Fotos auf den Seiten 30–33 stammen aus den Archiven der Communauté Urbaine de Strasbourg.



Avenue de la Paix, 2001
In beiden Richtungen wurde die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen reduziert. Das Verkehrskonzept der Stadt scheint aufzugehen: Obwohl

die Straßen enger geworden sind, gibt es heute weniger Stau in der Innenstadt, da viele Bewohner nunmehr die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen.

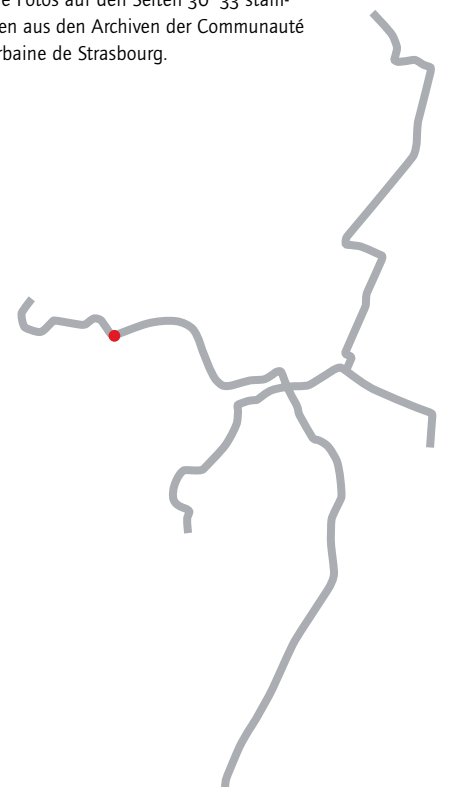
deverbunds und die staatliche Subventionierung von 20 Prozent für den Bau der Straßenbahn spielten dabei eine Rolle. Und natürlich dauert es auch eine Zeit, bis sich alle Akteure eines solchen Vorhabens einig sind. Zu diesen zählen die kommunale Regierung der Straßburger Agglomeration, ein Zusammenschluss von nicht weniger als 27 Gemeinden, die Compagnie des Transport Strasbourgeois (C.T.S.), die ortsansässige Gesellschaft für öffentliche Verkehrsmittel und die Agence d'urbanisme, eine kommunale Einrichtung, die städtebauliche Projekte dieser Art vorbereitet und ihre späteren Auswirkungen untersucht. Ein wesentlicher Entscheidungsfaktor für den Bau der Tram war die Hoffnung, auf diese Weise eine umfassende städtische Aufwertung einleiten zu können, die die Vorherrschaft des Autos einschränken würde. Denn die Vision „tout automobile“ hatte auch in Straßburg bereits unliebsame Resultate gezeitigt: Zum einen wurde das Stadtgebiet von Verkehrsadern durchschnitten, zum anderen wurden die westlichen Vorstädte durch die auf den ehemaligen Festungsanlagen gebaute Stadtautobahn von der Innenstadt abgetrennt.

Zu diesen Vorstädten gehört auch Hautepierre, eine Trabantenstadt von 15.000 Einwohnern. Die Enklave aus den siebziger Jahren hat einen erhöhten Ausländeranteil und eine überdurchschnittlich hohe Arbeitslosigkeit. Nun versucht man, den Stadtteil zu sanieren und an den Rest der Stadt anzugliedern, aber seine eigenwillige Anlage lässt nur wenige Möglichkeiten der

Umstrukturierung zu. Das dominante Straßennetz von Hautepierre ist wabenförmig angelegt, so dass der Verkehr auf zwei- bis dreispurigen Einbahnstraßen kreuzungsfrei durch das Viertel geführt wird. Zwar versuchte man, die Grundstücke mittels Fußgängerbrücken zu verbinden, um so dem Viertel eine Einheit zu geben, doch das Auto steht nach wie vor im Mittelpunkt der Anlage.

Mit dem Bau der Tram konnte die städtebauliche Isolation wenn nicht aufgehoben, so doch gemindert werden. Allein visuell wird das Straßennetz durch die aerodynamische Form und das metallische Grün der Tram aufgelockert. Die Autospur entlang der Trambahnlinie macht jetzt weniger als die Hälfte der gesamten Straßenbreite aus, wobei die Tram dank ihrer eigenen Trasse nicht einmal den Verkehrsfluss stört; außerdem förderte die Reduzierung der Fahrspuren auch einen fußgängerfreundlicheren Fahrstil.

Die Tram stellt für Hautepierre auf zweierlei Art eine Verbindung zur Innenstadt her: Zum einen kann man mit ihr schneller und einfacher das Zentrum erreichen, womit sich auch die psychologische Distanz zu den regelmäßig besuchten Orten der Innenstadt verringert. Zum anderen schafft sie auch eine ikonografische Anbindung an das Stadtzentrum: Die grüne Straßenbahn wird sowohl im Kontext der Innenstadt als auch der Trabantenstadt wahrgenommen und stellt so zwischen beiden Orten eine Gemeinsamkeit her. Das südlicher gelegene Stadtviertel Elsau, der-





zeit die Endstation der Linien B und C, ist ein weiteres Beispiel für den Versuch urbaner Integration durch Anschluss an das Straßennetz. Im Westen und Süden wird das Viertel von einer Flussschleife des Ill, im Osten von der Stadtautobahn eingegrenzt; nach Norden zerschneidet eine Eisenbahnlinie den städtebaulichen Zusammenhalt. Die knapp 7000 Einwohner können Elsau eigentlich nur über die Autobahn verlassen, ansonsten gibt es noch eine Hauptstraße, die das Stadtviertel an das nordwestlich benachbarte Montagne Verte anbindet. Das Stadtgefüge ist von sozialen und städtebaulichen Gegensätzen bestimmt: Im Norden stehen 10-geschossige Wohntürme, im Süden Einzelhausareale. Durch die Tram ist das Stadtviertel im Drei-Minuten-Takt an das Stadtzentrum angebunden. Die geplante Verlängerung der Linien soll die städtebauliche Sackgasse aufheben. Nach Westen wird für die Linie eine Brücke über den Ill gebaut, in die auch ein Fahrradweg integriert wird, so dass Fahrradfahrer der benachbarten Gemeinden auf ihrem Weg in die Straßburger Innenstadt Elsau durchqueren können. Auch im Zentrum wurden mit dem Bau der Straßenbahntrassen die Fahrspuren verengt, zugunsten von Radwegen und breiteren Bürgersteigen – in kaum einer anderen französischen Stadt wurden Fahrradwege so gut in das Verkehrssystem integriert wie in Straßburg. Mit dem Ausbau der Linie B wurden zudem mehrere tausend Parkplätze aus dem Zentrum an den Stadtrand verlegt. Inzwischen werden ehe-

malige Hauptverkehrsadern wieder zum Flanieren genutzt, wie zum Beispiel die Avenue Charles de Gaulle im Hochhausviertel Esplanade oder der Boulevard de la Victoire. Der Mittelstreifen dieser einst vierspurigen Straße war früher ein Parkplatz für die Studenten der anliegenden Universität – jetzt steht er als Platanenallee Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung. Auch die zentralen Plätze der Stadt haben ein neues Gesicht bekommen. Die Place de la République mit dem Nationaltheater, der Präfektur und der Universitätsbibliothek war als sechsspüriger Kreisverkehr ausgebaut, in der Mitte gab es einen Parkplatz für ein paar hundert Autos. Hier wurde die Straße auf zwei Fahrspuren begrenzt, der Verkehrsfluss durch Ampelschaltungen verlangsamt und die Zahl der Stellplätze auf nunmehr zwanzig reduziert. Die kleine Grünfläche in der Mitte des Platzes wird von der Bevölkerung angenommen, nicht zuletzt deshalb, weil man die Straße jetzt leicht und sicher überqueren kann. Weite Teile des historischen Stadtkerns wurden zur Fußgängerzone, unter anderem auch die zentrale Place Kléber, in deren Nähe eine Tiefgarage existiert, die nun wesentlich vergrößert wurde. Im Nordwesten schließt die Place de l'Homme de Fer an, Umsteigeknotenpunkt der vier Traminien. Die runde Überdachung der Haltestelle auf dem Platz mag vielleicht auf den ersten Blick formal erscheinen, aber sie hält den „fliehenden“ und unstrukturierten Platz zusammen und gibt ihm eine symbolische und funktionale Mitte.

Place de l'Homme de Fer, 1994
Architektur und Landschaftsplanung von Guy Clapot, Straßburg

Weite Teile des historischen Stadtkerns wurden mit der Einführung der Straßenbahntrasse als Fußgängerzone ausgebaut. Eine bereits existierende Tiefgarage im Bereich der Rue des Francs Bourgeois wurde erweitert, so dass die Platzfolge Kléber-Homme de Fer zum großen Teil unterkellert ist: rechts im Bild eine der Parkhauseinfahrten. Die runde Überdachung auf der Platzmitte markiert die Umsteigehaltestelle der vier Traminien und gibt dem „fliehenden“ Platz zugleich eine symbolische und formale Mitte.



Letztendlich wurde die Veränderung der Stadt durch eine Serie von scheinbar kleinen Eingriffen verursacht, von denen jeder für sich genommen relativ unspektakulär ist: die Absenkung eines Bordsteins, der Erhalt einer Baumallee, eine begrünte Trasse, ein Fahrradweg, eine Fußgängerzone, die Verbreiterung eines Bürgersteigs. In ihrem Zusammenspiel führen sie jedoch zu einer neuen Kontinuität und Kohärenz des Stadtraumes. Und die vier Traminien mit ihrer Gesamtlänge von 31 Kilometern sind nur ein Anfang. Obwohl sich der Staat seit 2001 nicht mehr an der Finanzierung beteiligt, sieht die Communauté Urbaine de Strasbourg vor, das Tramnetz bis 2008 auf eine Länge von 53 Kilometern auszubauen. Abgesehen von der Erweiterung nach Lingolsheim im Südwesten wird das Netz auch im Norden und Südosten verlängert – zum Europäischen Parlament und Gerichtshof, in die Wohnbezirke Neuhof und Neudorf. Langfristig ist auch wieder die Verbindung über die deutsche Grenze geplant. Das Konzept scheint aufzugehen. Inzwischen wohnen 85 Prozent der Einwohnerschaft nicht weiter als 300 Meter von einer Tram- oder Bushaltestelle entfernt. Die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist seit 1990 um mehr als das Doppelte gestiegen. 55 Prozent davon sind der Tram zu verdanken.

Place de la République, 2001
Landschaftsplanung: Atelier Peter, Straßburg

Der große Platz vor dem Nationaltheater, der Präfektur und der Universitätsbibliothek war früher ein sechsspüriger Verkehrsknotenpunkt, die Mitte des Platzes war parkenden Autos vorbehalten. Durch die veränderte Verkehrsführung, die Verbreiterung der Bürgersteige und die drastische Reduzierung der Stellplätze wurde der Platz völlig verändert. Seine Mitte wird jetzt von der Bevölkerung als Erholungsfläche genutzt, unter anderem auch deshalb, weil man die Straße bequem und sicher überqueren kann.



Station Parlement Européen – Ausbau der Linie E

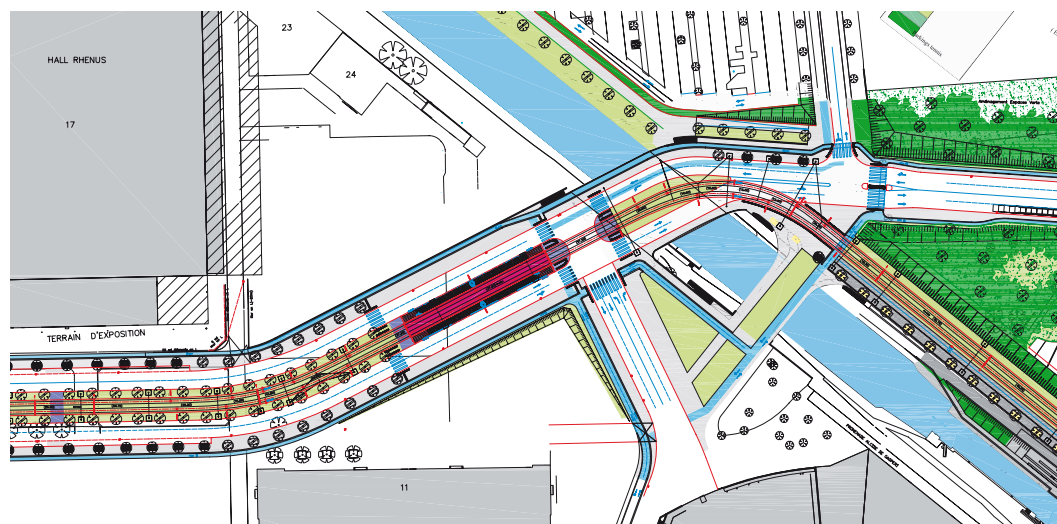


Blick vom nordöstlichen Stadtviertel Robertsau Richtung Innenstadt: rechts das ehemalige Messegelände und die Konzerthalle „Rhénus“, links das Europaparlament. Vorne im Bild der Canal de la Marne au Rhin, im Hintergrund das Straßburger Münster.



Das Messegelände wird teilweise abgerissen und durch Bürogebäude und Kultureinrichtungen ersetzt. Im Zusammenhang mit der Trassenlegung haben die Architekten den Stadträten vorgeschlagen, zwischen der Konzerthalle Rhénus und der Haltestelle einen leicht abfallenden dreieckigen Platz anzulegen, um den Konzertbesuchern den Zugang zur Halle zu erleichtern. Außerdem wird am Kanal eine Fußgängerpromenade angelegt, und entlang der Straße werden Baumreihen angepflanzt.

Landschaftsplanung: Atelier Peter, Straßburg



Für die Trassenlegung wird die bestehende Brücke über den Canal de la Marne au Rhin erneuert und steht dann nur noch Fahrradfahrern und Fußgängern zur Verfügung. Die Bauarbeiten an der Haltestelle und der Brücke sollen bis Ende des Jahres abgeschlossen sein.

Station Alouettes – Erweiterung der Linie B

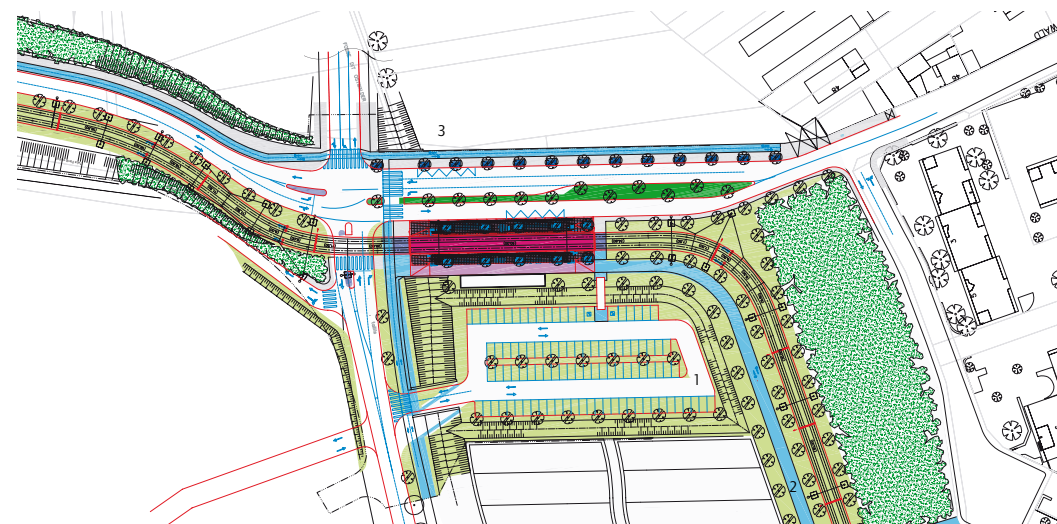


Die Verlängerung der Straßenbahnlinie B nach Südwesten endet in Lingolsheim, acht Kilometer südlich von Straßburg. Mit knapp 17.000 Einwohnern ist Lingolsheim die viertgrößte der 27 Gemeinden der Agglomeration Straßburg: Die Bevölkerung hat sich in den letzten dreißig Jahren verdoppelt.



Zusammen mit der intensiven Begrünung des Areals definiert die Straßenbahn-Haltestelle ein neues „Entrée“ zur Stadt. Die Straßengeometrie wird so verändert, dass sich der Verkehr Richtung Innenstadt in mehrere Verkehrsadern aufteilt und der Verkehrsfluss verlangsamt wird. Eine Ampelschaltung und Fußgängerüberwege machen die Kreuzung zudem fußgängerfreundlicher.

Landschaftsplanung: Atelier Peter, Straßburg



Die Lagerhallen werden für einen „park and ride“-Parkplatz mit 100 Stellplätzen abgerissen (1). Fahrradweg (2) und Bushaltestelle (3) sind in die Planung der Haltestelle integriert. Die Haltestelle soll ebenfalls bis Ende dieses Jahres fertig gestellt sein.

Fotos und Grafiken Seite 34 und 35: Atelier Peter, Straßburg