

Welterbe und Straßenbahn



Würzburg 2009: »Parkplatz Welterbe« oder »Balthasar's Blechhaufen«, wie die Süddeutsche Zeitung am 25. Juni 2009 trefflich das Dilemma um die Würzburger Residenz beschrieben hat. Künftig will Würzburg mit seinem »schönsten Pfarrhof Europas« (Napoleon) respektvoller umgehen T. NAUMANN

Würzburg kann auf eine reiche und stolze Tradition in der Gestaltung des öffentlichen Raums zurück blicken, die leider mit der Zerstörung der Stadt am 16. März 1945 unterbrochen wurde. An diesem Tag ist nicht nur die Stadt untergegangen, die einst »ein in den Norden verirrtes Florenz« genannt wurde, sondern mit ihr das Bewusstsein für die Qualität öffentlicher Räume. Fortan wurde Asphalt zum »Maß aller Dinge« und die Stadt wurde komplett dem Autoverkehr überlassen. Die Stadt steht aber in der Tradition berühmter Baumeister wie Balthasar Neumann – nun wird diese Kultur bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes wiederbelebt und die Straßenbahn setzt sich dabei an die Spitze der Bewegung.

»Die Würzburger Residenz wird als das einheitlichste und außergewöhnlichste aller Barockschlösser betrachtet« – mit diesem Satz wird

ihre Würdigung durch die UNESCO eingeleitet. Im Gefolge der Massenmotorisierung wurde dieses Kleinod immer stärker vom Autoverkehr bedrängt. Westlich von einer Hauptverkehrsstraße tangiert, wird das Ensemble nördlich von einer zweiten direkt durchquert. Der 1720 gebrochene Sandstein der Residenz hat in den ersten 240 Jahren weniger Schaden gelitten als in den 25 folgenden. Mitte der 1980er-Jahre musste die zerstörte Nordfassade, umfassend restauriert werden. Zitat aus dem damaligen Schadensbefund: »Einflüsse einer stark befahrenen Straße«.

Würzburgs Residenz – verparkt und zugeteert

Ein Gutteil ihrer Einnahmen aus dem Tourismus verdankt die Stadt der Residenz. An was sich die Würzburger in Jahrzehnten gewöhnt haben, das

fällt Gästen von auswärts durchwegs negativ auf: Verparkt, zugeteert und schlecht erreichbar präsentiert sich einer der bedeutendsten Glanzpunkte abendländischer Baugeschichte. Würzburg muss diese missliche Situation verbessern, denn die UNESCO verlangt, um die geschützten Kerne Pufferzonen einzurichten, die schädliche Einflüsse vom Welterbe fernhalten. Im Klartext heißt das: Autoverkehr verlegen und reduzieren.

Welterbe und Straßenbahn harmonieren vielerorts reibungslos. Die Zentren von Krakau, Graz, Bern, Prag oder Budapest stehen z.B. unter dem Schutz der UNESCO und werden mit Straßenbahnen erschlossen. Zunehmend berühren auch neue Schienenwege Welterbezonen. Potsdam konnte erstmals den Nachweis führen, dass eine neue Straßenbahn dem Welterbe nicht schaden muss. In Porto wurde die Rückkehr der Straßenbahn bereits als Bestandteil der Schutzfunktion des Welterbes begriffen – dadurch unterstrichen, dass historische Straßenbahnen diesen Bereich zusätzlich zur modernen Stadtbahn bedienen. In Bordeaux war die erst mit der Straßenbahn erreichbare Reduzierung des Autoverkehrs Grundlage für die Verleihung des Welterbetitels. Schienen werden aktuell auch auf Edinburghs berühmter Princes Street inmitten des Welterbes verlegt. Und was sahen die Teilnehmer an der Jahrestagung 2009 des Welterbe-Komitees in Sevilla vor wenigen Wochen? Eine neue Straßenbahn im Welterbebereich!

Musterbeispiel Straßburg

Was leisten Straßenbahnen im Rahmen solcher Schutzkonzepte? Die Grande Ile, der Kern des Straßburger Zentrums, steht seit 1988 auf der Welterbeliste. Die Konzeption, dieses großartige Flächendenkmal besser zu schützen, sah vor allem ein neues Verkehrskonzept vor, das sich auf zwei Säulen stützte: Bau eines völlig neuen Straßenbahnnetzes und Anlage weitläufiger Fußgängerbereiche. Heute wird die Grande Ile vor allem mit diesen Straßenbahnen erschlossen, es gibt keinen Durchgangsverkehr auf der Straße und keine Busse mehr. Die Besucherfrequenz hat sich um gut zwei Drittel erhöht, der Einzelhandel blüht und früherer Leerstand ist praktisch vollständig vermietet, seitdem dort die Straßenbahn fährt. Das Welterbe präsentiert sich so gut geschützt wie zu keiner Zeit vorher.

Das Welterbezentrum unter seinem Direktor Prof. Francesco Bandarin ist bestens im Bilde, welchen Nutzen ein Straßenbahnbetrieb für ein Welterbe und dessen Zukunftssicherung erwirken kann. Entscheidend ist, ob die Ausführung der Infrastruktur im Einklang mit dem Welterbe und dem unabdingbaren Respekt vor einer solchen Situation steht. Da ist es gut, zu wissen, dass wir heute alle technischen und gestalterischen Möglichkeiten haben, die uns erlauben, Gleisanlagen und Stromversorgung so zu gestalten, dass kein Schaden entsteht.

THOMAS NAUMANN



Nur mit der neuen Straßenbahn wird eine würdevolle Aufwertung des Welterbes gelingen. Hier eine Visualisierung der Balthasar-Neumann-Promenade, an die sich – am Bildrand links – unmittelbar der Residenzplatz (exakt im Blickwinkel des Bildes oben) anschließt STUDIE: wv