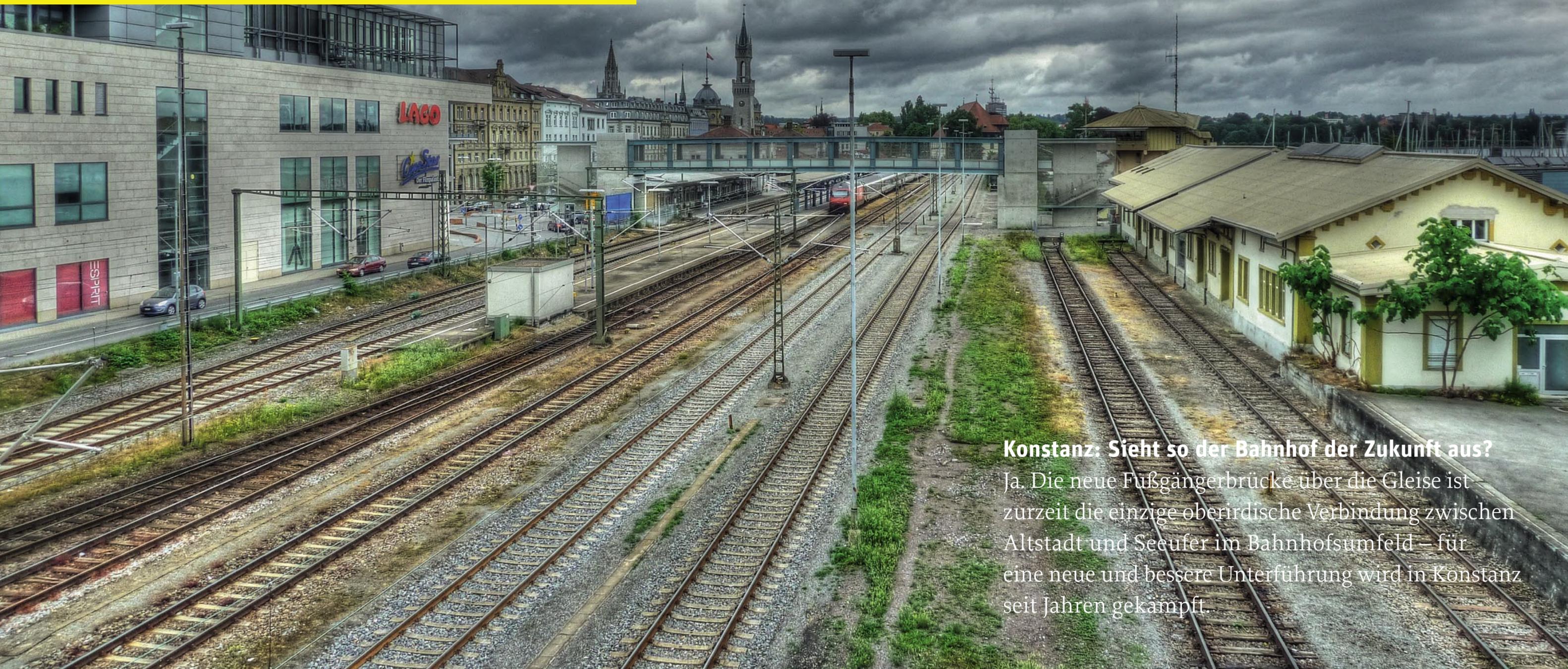


Ende einer Renaissance – deutsche Bahnhöfe und ihre Vorplätze

Kritik: Kaye Geipel

Der Konvent der Stiftung Baukultur wird am 17. und 18. Juni in Hamburg über Verkehr und Stadt diskutieren. Die Realität sieht trübe aus. Wir haben in sechs Städten Stichproben gemacht und ein planerisches Hickhack entdeckt, bei dem die öffentlichen Interessen gegenüber der Profitgier der DB den Kürzeren ziehen.



In Konstanz sind Bahnhofsgebäude und Einkaufszentrum noch nicht in einem Gebäude vereint – dennoch dominiert die Mall das Bahnhofsumfeld. Links, hinter dem Steg versteckt, der inzwischen sanierte Bahnhof von 1863, rechts am Rand der Bodensee.

Visualisierung auf der Basis eines Fotos: Autor unbekannt

Konstanz: Sieht so der Bahnhof der Zukunft aus?

Ja. Die neue Fußgängerbrücke über die Gleise ist zurzeit die einzige oberirdische Verbindung zwischen Altstadt und Seeufer im Bahnhofsumfeld – für eine neue und bessere Unterführung wird in Konstanz seit Jahren gekämpft.

Essen: Sieht so der Bahnhof der Zukunft aus?

Ja. Die zentimetergenaue Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes versucht mit allen möglichen Mitteln zu retten und zu heilen, was an öffentlichem Raum bereits verloren gegangen ist.

Inzwischen umgesetzter Plan für die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds in Essen. Den von der Stadt ausgelobten Wettbewerb gewann 2008 das Büro wbp Landschaftsarchitekten aus Bochum.

Plan: wbp Landschaftsarchitekten GmbH

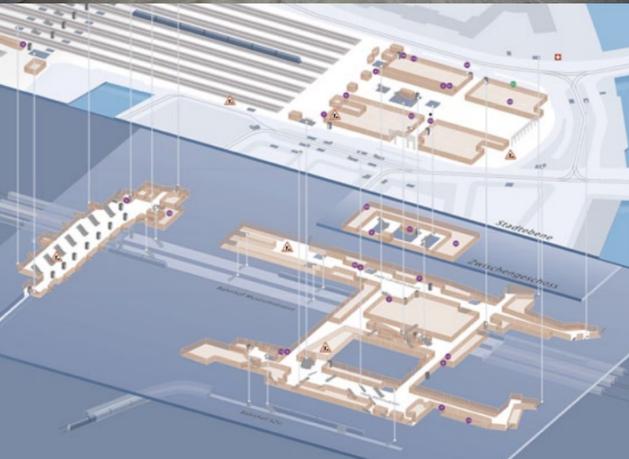


Flächen

55.000 m², davon 17.000 m² Gewerbeflächen

Wettbewerb

1996, Realisierung: 2007–14

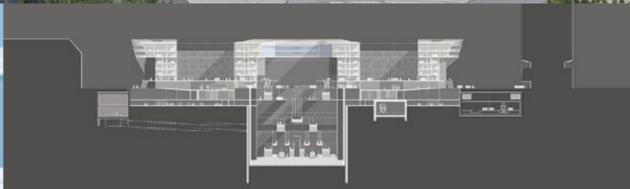


Flächen

aktueller Planungsstand noch nicht ausgewiesen

Wettbewerb

2006, Realisierung zurzeit in Planung

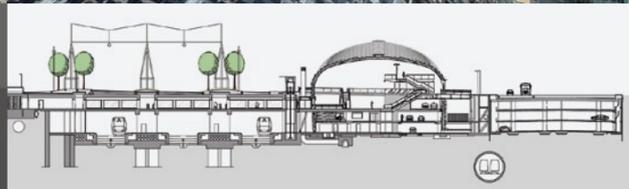


Flächen

30.000 m², keine Gewerbeflächen

Wettbewerb

2000 und 2002, Realisierung: 2002–12



Flächen

10.800 m², davon 5700 m² Gewerbeflächen

Wettbewerb

kein Wettbewerb, Realisierung: 2006–09



Flächen

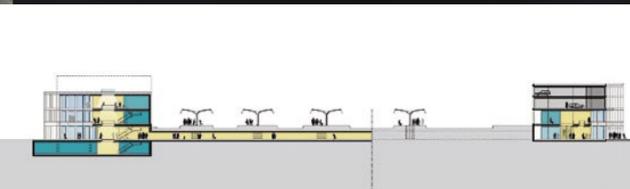
43.000 m²

Wettbewerb

2008, Projekt HPP, nicht weiterverfolgt



Die Bahn konnte keinen Systemschnitt des Bahnhofs zur Verfügung stellen



um die Verkehrsanbindung und den öffentlichen Raum kümmern darf. Die Erklärungen für diesen Zustand sind für das Auge des Reisenden allerdings nicht sichtbar. Niemand sieht, weshalb die öffentliche Hand längst keinerlei Planungshoheit mehr hat über das, was einst das Tor zu Stadt war. Nachgerade rührende Versuche, an einer unhaltbaren Situation noch etwas zu verbessern, gibt es immer noch: ein Wettbewerb für die Straßenbahnhaltestelle (Heft 33.2011) gehört dazu.

Alles, was der Bahnhof von gmp von seiner Grundkonzeption her im Außenraum städtebaulich richtig gemacht hat – die vergleichsweise schlanke „Taille“ des Riesenbauwerks, die leichte Durchquerbarkeit von Süd nach Nord, die großen Freitreppen nach allen Seiten –, liegt brach und bleibt nutzlos, weil die Terrains nur nach einer ökonomischen Verwertbarkeit entwickelt und ohne städtebauliche Verantwortung geplant sind: Dass eine derart dummdreiste Architektur wie das Hotel Meininger quasi in die Armbeuge der ICE-Ausfahrt gepresst werden konnte, ist vermutlich in keiner anderen Hauptstadt möglich. Meinhard von Gerkan hat die Zustände bereits vor zwei Jahren in der Bauwelt heftig kritisiert (Heft 20.2010). Doch wie gesagt: Nichts hat sich seit 2006 gebessert.

16 Jahre ist es her, da war in Deutschland von einer „Renaissance der Bahnhöfe“ die Rede. Der Bonner Stadtplaner Thomas Sieverts verwies damals auf die Rolle und die Verantwortung der Bahn, die schon einmal, im 19. Jahrhundert, von einem „Breaker“ zu einem „Maker“ von Stadt geworden war. Gerkans opulente Ausstellung „Renaissance der Bahnhöfe“ wurde 1996 stolz auf der Architekturbiennale in Venedig präsentiert. Deutschland gab sich als Treiber neuer europäischer Bahnhofskonzepte, neben Berlin ging es um Stuttgart 21, Frankfurt 21, Ulm 21, München 21, es ging um den bereits weit fortgeschrittenen Umbau des Leipziger Hauptbahnhofs, um Norman Fosters Sanierung in Dresden und vieles mehr. Nichts ist heute von der architektonischen Aufbruchsstimmung übrig. Selbst die aktuelle Mobilitätsdebatte, in der die Bahnhöfe zu Drehscheiben der langsamen und der schnellen Mobilität wer-

den, mit Elektrotankstellen und Fahrrad-Highways, hat keine Denkanstöße mehr gebracht. Neue Lösungen aus Deutschland in puncto „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof“? Fehlangeige. Das liegt nicht nur an den verhärteten Positionen im Streit um Stuttgart 21, die den euphorischen Begriff der 90er Jahre-Konzepte von Grund auf diskreditiert haben. Quer durch die Republik verändert und saniert die Bahn heute Bahnhöfe. Das Ergebnis sind technische Installationen, pseudomodernistische Vordächer und jede Menge Verkaufsmodule aus dem Baukasten der „DB Station & Service“ Planer. Es fehlt eine Vision, wie Bahnhöfe künftig funktionieren können, wie sie zu Zeiten von Heinz Dürr entwickelt wurde. Eher ist es umgekehrt. Auf ihre Rolle als Akteur in der Stadt angesprochen, verhält sich die Bahn als Wagenburg, die über ihre Ziele keine Auskunft geben will.

Downgrading der Bahnhofsarchitektur

Die Realität der aktuellen deutschen Bahnhofsarchitektur folgt der Routine der verschiedenen Planungsgesellschaften der Bahn. Üblich ist ein „Downgraden“ ursprünglicher Ideen und ein endlos langer Planungsprozess, an dessen Ende die Bevölkerung ob der PR-Verlautbarungen nicht mehr wissen kann, was sie an zentraler Stelle der Stadt schließlich bekommen wird.

Beispiel Münster: Der Bahnhof war 2009 wegen eines zynischen Kommentars der Bahn zum Tode eines 79-jährigen Reisenden auf den steilen Bahnhofstreppen bundesweit ins Gerede gekommen. 1958 war der Bahnhof vom damaligen Chefarchitekten der Deutschen Bundesbahn Theodor Dierksmeier gebaut worden, eine Sanierung ist längst überfällig. Seit den 90er Jahren wird daran geplant. Das Büro HPP war in mehreren Stufen an der Umplanung und dem Neubau der Bahnhofsgebäude beteiligt, es gab Investorenwettbewerbe. Zwischenzeitlicher Planungsstand war die Bearbeitung der beiden „Bahnhofsufer“, eine Verknüpfung der durch den Bahnhof getrennten Stadtseiten, die städtebaulich äußerst sinnvoll ist. Die Bahn, die den Neubau aus dem Verkauf der Einzelhandels-

flächen zu finanzieren sucht, wollte viel zu viel von diesen Flächen, die Stadt hat dies aus Rücksicht auf die Innenstadt nicht akzeptiert. Der letzte Entwurf von HPP, zusammen mit dem Investor TIMON und der LBBW, stammt aus dem Jahr 2008, dann wurde das Projekt mangels Wirtschaftlichkeit eingestellt. Die Bahn hat mit ihrer eigenen Bauabteilung weiter daran gearbeitet. Der verantwortliche Planer von HPP Werner Sübai, der einst auch den Leipziger Bahnhof mitgeplant hat, sagt im Rückblick: „Nur wenn der Bahnhof sich auch für die vitalen Funktionen der Stadt interessiert, wird das ein Erfolg. Ansonsten entsteht nichts weiter als eine funktionale Schachtel.“ Gemäß den Visualisierungen der DB-Bauabteilung bekommt Münster 2015 jetzt eine Schachtel von kaum zu überbietender Dürftigkeit. Sie wird das historische Empfangsgebäude von Dierksmeier ersetzen. 32 Millionen Euro sind dafür veranschlagt, 8 Millionen übernimmt der Bund, 5 Millionen die Stadt. Zwischenzeitlich war die Idee diskutiert worden, ob man nicht den historischen Bau sanieren könnte, doch eine kostenaufwendige denkmaltroue Sanierung im Sinne der 50er Jahre hat im Verwertungszirkus der Bahn keine Chance. Auch von der Aufwertung der „Rückseite“ des Bahnhofs ist nur noch in einer Absichtserklärung die Rede.

Beispiel Essen: Den aktuellen „State of the art“ der Bundesbahn-Architektur kann man heute in Essen besichtigen. Der dortige Bahnhof wurde für 57 Millionen Euro saniert und vor zwei Jahren, zum Beginn des europäischen Kulturhauptstadt-Jahres, fertiggestellt. Ein bis zum letzten Quadratmeter vollgepfropftes Gebäude mit einer Magistrale – sprich Einkaufsachse – ist entstanden, das bei Nacht in kräftige Farben getaucht wird. Wo städtebauliches und architektonisches Denken fehlt, kommt die Farbpalette des Visualisierungsmoduls zu Hilfe. Es leuchtet blau und rot in Essen. Offensichtlich geniert sich die Bahn bis heute, ihr Produkt zu veröffentlichen – ein aussagekräftiger Schnitt des Bahnhofs konnte uns nicht zur Verfügung gestellt werden. Eines ist der Stadt allerdings gelungen: Sie hat 2008 einen landschaftsplanerischen Wettbewerb für die Bahnhofsvorbereiche ausgeschrieben, den das Bochumer

16 Jahre ist es her, da war von einer „Renaissance der Bahnhöfe“ die Rede. Nichts ist geblieben von der Aufbruchsstimmung

Zwei riesige Glasfassaden, monumentalen Bildschirmen gleich, bilden im Norden und Süden des Berliner Hauptbahnhofs die Tore zur Stadt. Vor zwei Wochen, am Pfingstwochenende, kamen Zehntausende Touristen zum Karneval der Kulturen nach Berlin. Und es ging ihnen wie allen Reisenden zuvor: Sie passierten die gläsernen Portale des Bahnhofs und landeten in der Wüste. Ein Umfeld des „Kommerz-Provinzialismus“ empfängt hier die Besucher, ein Ort, an dem die Busse weit hinten am Horizont in die „sibirische Steppe“ abzufahren scheinen. Das Ganze ist, wohl gemerkt, kein Provisorium. Seit 2006 sieht es hier so aus, und es hat sich in sechs Jahren nichts verändert. Der Zustand ist nicht nur Ausdruck der ökonomischen Realität, sondern auch des Machtverhältnisses zwischen dem Großkonzern Bahn und der Stadt Berlin. Man kann sich fragen, ob das irgend jemand wirklich gewollt hat. Die Politiker mit Sicherheit nicht. Die Bahn? Die denkt nicht in Handlungsräumen oder in Begriffen wie „Urbanität“. Fakt ist: Die Grenze zwischen öffentlichen und privatwirtschaftlichen Interessen ist deutlich sichtbar. Was unter der kommerziellen Glocke der Bahn liegt, wird gepflegt, kontrolliert und klimatisiert – und die verbleibenden Restflächen obliegen der Stadt, die sich, im Konflikt mit der Bahn und ihren Immobiliengesellschaften,

Planung Zürich HBF (Bahnhof Löwenstraße)
Dürig AG, Zürich

Planung HBF München
Auer + Weber, München

Planung Porta Susa, Turin
Masterplan Gregotti Associati International srl, Mailand, Ausführung AREP, Paris

Planung HBF Essen
DB Station & Service AG, ab Leistungsphase 3: Planungsgemeinschaft Franz + Felgenträger/Mailänder Consult

Planung HBF Münster
HPP, Düsseldorf, bis 2008

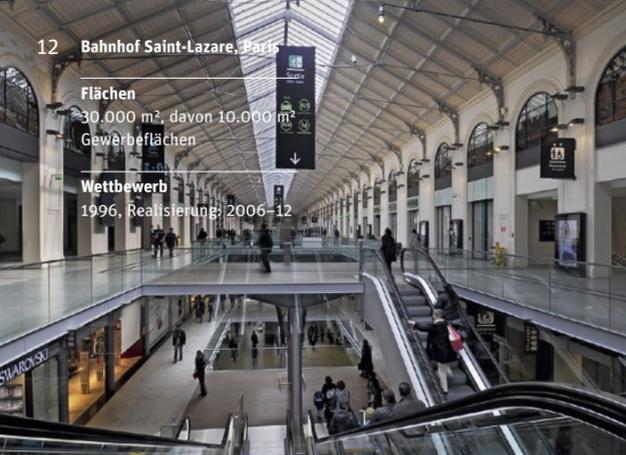
Bilder und Schnitte: 1 | Dürig Ag/SBB; 2 | Auer + Weber; 3 | Cima srl/AREP; 4 | DB Station & Service AG; 5 | HPP

Flächen

30.000 m², davon 10.000 m²
Gewerbeflächen

Wettbewerb

1996, Realisierung: 2006–12



Flächen

20.000 m², davon 7000 m²
Gewerbeflächen

Wettbewerb

2003, Realisierung: 2007–13



Flächen

80.000 m², davon 2000 m²
Gewerbeflächen

Wettbewerb

1997, Realisierung: 2007–
2012



Flächen

10.000 m², davon 7000 m²
Gewerbeflächen

Wettbewerb

1995, Realisierung: 2006–10

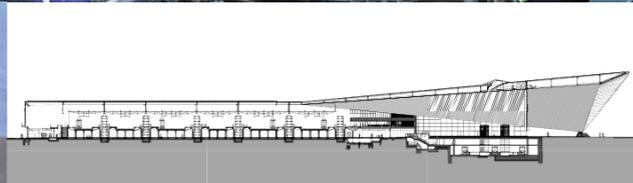


Flächen

Gesamtfläche unbekannt, im
Bahnhofsgebäude 20.000 m²
Gewerbeflächen

Wettbewerb

2003, Realisierung: 2006–15



Planung Paris Saint-Lazare

AREP, Paris und DGLA, Paris

Planung Rotterdam Centraal

Team CS (Benethem Crowell Architekten, Amsterdam, Meyer en Van Schooten Architekten, Amsterdam, zusammen mit West 8, Rotterdam)

Planung London King's Cross

John McAslan + Partners, London

Planung Malmö Centralstation

Metro Arkitekter, Malmö

Planung HBF Wien

Architektenteam Hotz/Hoffmann/Wimmer, Wien

Bilder und Schnitte: 1 | M. Lee Vigneau/AREP; 2 | Jannes Linders/Team CS; 3 | Hufton + Crow/John McAslan + Partners; 4 | Metro Arkitekter; 5 | Architektenteam Hotz/Hoffmann/Wimmer

Büro wbp gewonnen hat. Doch auch eine ambitionierte Landschaftsplanung kann die beiden Bahnhofsvorplätze nur noch in homöopathischen Dosen korrigieren, nicht aber gestalten: Die Architekten versuchen nicht mehr, als die beiden Entrées der Stadt zu ordnen. Vor allem im Süden, wo die die knifflige Überquerung der Stadtautobahn A40 zu bewältigen war, ist das viel. Die verantwortliche Planerin Rebekka Junge von wbp schränkt ihre Rolle allerdings ein: „Die Idee, dass das ‚Ankommen‘ in einer Stadt städtebaulich noch eine Rolle spielt, ist vielleicht eine altmodische Idee. Wir haben vor allem aufgeräumt und für eine Übersichtlichkeit für die Reisenden gesorgt.“ Weil solche Planungen den eigentlichen Nutzungsentscheidungen lediglich nachgeschaltet sind, kann von einem ganzheitlichen Konzept nicht die Rede sein.

Downgrading bei der Stadtplanung

Beispiel Konstanz: In welche Zwickmühle eine Stadt bei der Umplanung des Bahnhofsareals kommen kann, zeigt auch der Grenzbahnhof Konstanz. Die benachbarte Schweiz modernisiert seit Jahren in großem Tempo ihr Netz und ihre Stationen, auf der deutschen Seite dominiert Nichtstun. Der nach dem Vorbild des florentinischen Palazzo Vecchio gebaute Konstanzer Bahnhof von 1863 wurde jahrzehntelang so vernachlässigt, dass die Bewohner vom Schmutzbahnhof sprachen. Lautstarker Protest der Konstanzer Wutbürger brachte die Bahn zum Einlenken. Der Bahnhof wurde 2010 saniert, „servicefreundlicher“ gemacht und um die üblichen Verkaufsmodule ergänzt. Das größte Problem in Konstanz aber ist städtebaulicher Art und betrifft die Gleisunterführung, die Altstadt und Hafen verbindet. Der Bodensee ist das wichtigste städtebauliche Kapital der Stadt, und die Verbindung zum Wasser ist für Bewohner und Touristen gleichermaßen die zentrale Lebensader. Die Bahn, hier mit ihrer „DB Netz AG“ tätig, wollte aber bisher nur das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus der Schweiz durch Aufzüge an die bisherige Unterführung anbinden. Ein wenige Meter breiter und 60 Meter langer Schlauch, sicherheitstechnisch ein Witz. Auch hier gibt es ein Zustän-

digkeits-Wirrwarr auf Seiten der Bahn, in dem jeweils andere Bereiche für die Planung verantwortlich sind und niemand eine „städtebauliche Gesamtplanung“ des Bahnhofs im Blick hat. – Inzwischen hat sich die Hartnäckigkeit der Konstanzer ausgezahlt. Die Chancen für eine gemeinsam finanzierte „große Unterführung“ sind in jüngster Zeit gestiegen.

Was machen solche Prozesse deutlich? Sie zeigen eine Stückwerk-Planung, in der die Anforderungen der Stadtplanung ohne wirtschaftlichen Hebel erst frei im Raum schweben und dann in Last-Minute-Szenarios versanden. Das Bewusstsein dafür, wie wichtig die Ankunftsräume rund um die Bahnhöfe heute sind, geht im Hickhack der Zuständigkeitskämpfe verloren. Natürlich gibt es Ausnahmen: Augsburg zum Beispiel hat sich vor Jahren schon entschieden, den Innenstadtbau unter das Motto „Mobilitätsdrehscheibe“ zu stellen, um den Bahnhof und seinen Vorplatz als Teil dieses Programms entwickeln zu können.

Große Pläne, reduziert

Von den drei besonders ehrgeizigen Großvorhaben der 90er Jahre, Kopfbahnhöfe zu Durchgangsbahnhöfen umzubauen – Stuttgart 21, Frankfurt 21 und München 21 – ist nur Stuttgart übrig geblieben. Frankfurt am Main ist ganz gestoppt und in München wird es einen Bahnhofsumbau, aber keinen Durchgangsbahnhof mehr geben, sieht man von der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke ab. Was Stuttgart 21 betrifft, scheint heute fast jedes Detail der Planung des Tiefbahnhofs bekannt, von der Taktung der Züge über die Anschlussgenauigkeit und die Gleisbreite bis hin zur Grundwasserabsenkung. Aber zu den städtebaulichen Anschlussfragen des neuen Bahnhofs gibt es nach wie vor nur vage Aussagen. Als eine „Krypta der Mobilität“ hatte die NZZ einst den Stuttgarter Entwurf von Christoph Ingenhoven bezeichnet. Der Begriff charakterisiert sehr gut das Auseinanderklaffen zwischen der exquisiten architektonischen Planung im Inneren und der völlig vernachlässigten städtebaulichen Verbindung nach Außen. Dutzende von

eindrucksvollen Visualisierungen zeigen, wie die Lichtpilze die unterirdischen Bahnsteigen beleuchtet werden; aber über die Verknüpfung mit der Innenstadt liegen so gut wie keine Angaben vor. Wie werden die Bereiche um den Bahnhofsvorplatz und Richtung Königsstraße künftig aussehen? Zurzeit kommt man aus der Halle und steht vor einer sechsspürigen Straße. Welche Qualitäten wird der wichtige Vorplatz zum Park und zum künftigen neuen Stadtquartier haben? Ein nachgeschobener Landschaftsplanungswettbewerb wird es wohl auch hier richten müssen.

Die gehetzten Nutzer

Was an diesen Beispiele so ärgerlich ist, ist die zynische Ausblendung der Nutzer. In jahrelanger Planung werden deren Interessen auf den kleinsten Nenner heruntergerechnet. Gehen Sie auf den Vorplatz eines beliebigen Bahnhofs und suchen Sie nach dem simpelsten Gegenstand eines Platzes – nach einer Bank. Sie werden diese Bank nicht finden. Sie darf gar nicht vorkommen, denn sie ist hinderlich in der Vermarktung. Die heutige Prämisse der Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen lässt sich in einem Satz zusammenfassen: „Bewegung erwünscht, Aufenthalt – soweit nicht kommerziell verwertbar – unerwünscht“. Das Leben zwischen den Bauten, schrieb der dänische Architekt und Sozialforscher Jan Gehl bereits 1971, sei eigentlich wichtiger als die Architektur und die Gestaltung der Stadträume selbst. Die Forderung von Jan Gehl bezog sich auf eine aktive Realisierung von Öffentlichkeit. In Bezug auf deutsche Bahnhofsvorplätze klingt das heute wie eine geradezu revolutionäre Forderung. Dort, wo Bahnhöfe und ihre Vorplätze modernisiert werden, geht es weder um die Architektur noch um die städtischen Räume und schon gar nicht darum, Orte des „Verweilens“ zu schaffen – aus Furcht vor „falschen Nutzern“, die nichts konsumieren. Dass es anders möglich ist, zeigen unsere Nachbarn. In Straßburg ist 2007 ein neuer Bahnhof entstanden, der nicht nur in der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel vorbildlich ist, sondern auch in der Vorplatzgestaltung. Innovative Bahnhofsprojekte werden in Eu-

Es geht weder um Architektur noch um Städtebau und schon gar nicht darum, Ortes des „Verweilens“ zu schaffen

ropa anderswo realisiert, in Turin, in Arnheim, in London und in der Schweiz. Selbst dort, wo man Zweifel an der Größe des Umbaus haben kann, wie bei der monumentalen Neuplanung des Wiener Hauptbahnhofs, wird ein solcher Bau immerhin als integraler Motor und „Inkubator“ der Stadtstruktur gesehen und nicht als ihr selbstbezogener Widerpart.

Wie drängend das Problem ist, zeigt eine schriftliche Handreichung, ein sogenannter „Werkzeugkasten“, den das Bauministerium demnächst unter dem Stichwort einer Verbesserung der Baukultur an die Planungsabteilungen der Kommunen verteilen wird. Er offenbart das Dilemma zwischen Bahn und Kommunen.¹ Damit diese sich besser gegen den übermächtigen Akteur Bahn behaupten können, will das Bauministerium künftig beim Netzwerken mithelfen. Zitat aus dem Entwurf der Broschüre: „Da sich bei der Entwicklung entbehrlicher Bahnflächen und der Umgestaltung von Empfangsgebäuden von Bahnhöfen immer wieder gezeigt hat, dass die Kommunen den technischen und rechtlichen Argumentationen der Bahngesellschaften oft ratlos gegenüberstanden, wurde vom Land NRW... ein Zusammenschluss von Kommunen initiiert, die sich gemeinsam Grundlagen für die Durchsetzung ihrer Interessen gegenüber der Bahn erarbeiten.“ Solche neuen Netzwerke² mögen ein Hoffnungsschimmer und eine Hilfe für die betroffenen Kommunen sein – ein Konzept, wie wir uns in Deutschland die Zukunft die Anbindung der kleinen und großen Bahnhöfe vorstellen, liefern sie noch nicht. ■

.de Auf Bauwelt.de | Bildstrecke: Berliner Wüste vs. Rotterdamer Marktplatz – europäische Bahnhöfe und ihre Vorplätze

1 „Kommunale Kompetenz Baukultur. Werkzeugkasten der Qualitätssicherung“, herausgegeben vom BMVBS. Die Endfassung erscheint in der zweiten Hälfte 2012.
2 Das hier angesprochene „Bahnflächenforum NRW“ handelt zwar im Auftrag der DB AG, aber qua Rahmenvertrag auch im Interesse der Öffentlichkeit. Ergebnisse finden sich unter ▶ www.beg-nrw.de