

Eisenbahn als stadtprägendes Element

Es gibt Straßendörfer und Hafenstädte. Bei beiden erkennt jeder sogleich die Verflechtung von Ursache und Wirkung: Die Gunst geographischer Situation förderte den Verkehr zu Wasser wie zu Land, und ihm folgte dauerhafte Besiedlung. Für Straßenränder, Flußufer und Seeküste reicht diese Entwicklung Jahrtausende zurück. Viel später erst erscheint die Eisenbahn und dann nur als schnellerer Ersatz älterer Transportsysteme – ähnlich wie als jüngstes das Flugzeug. Daraus herleiten läßt sich die Erkenntnis „Bahntrassierung fördert Urbanisierung“. Eigentlich auf englische Verhältnisse beschränkt, meint dazu John R. Kettel (1969 in seinem auf Europa ebenso anwendbaren, leider ohne Nachfolge gebliebenen Werk „The Impact of Railways on Victorian Cities“): „Mehr als jeder andere Einzelfaktor wirkte die Eisenbahn auf die Stadt; sie war verantwortlich für die dichte Bebauung, sie prägte den Charakter der Innenstadt ebenso wie den der öden Außenbezirke und der Vorstädte; sie bestimmte Tempo und Ausmaß des Wachstums, und sie stellte wahrscheinlich den wichtigsten Faktor auf dem städtischen Immobilienmarkt des 19. Jahrhunderts dar.“¹

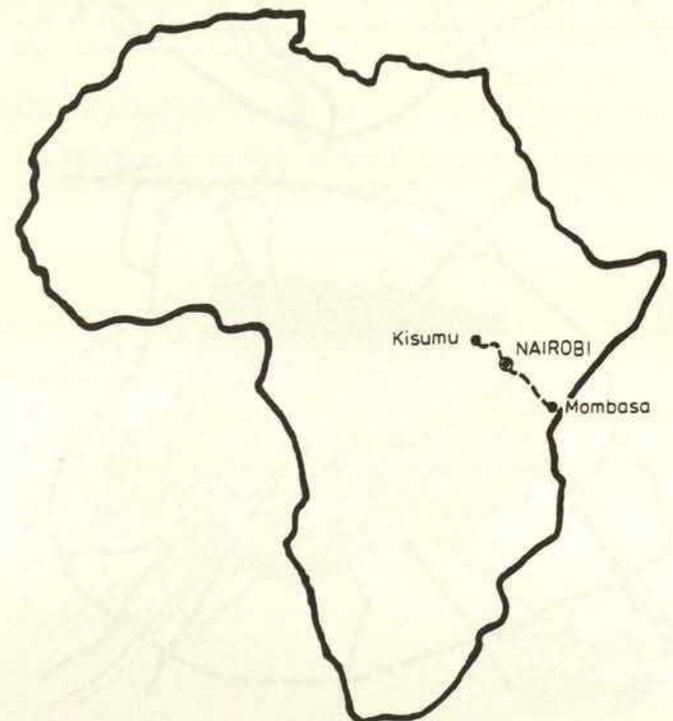
Mit zwei Beispielen will ich zunächst über Europa ausgreifen auf Kontinente, die verkehrsmäßig erst in der späten Neuzeit von ihren Rändern her erschlossen wurden – nämlich Afrika und Amerika: Hier, insbesondere für die USA ist die Entwicklung allgemein bekannt – den ehemals jugendlicheren Bibliophilen zumindest durch Karl Mays „Schatz im Silbersee“ und den älter gewordenen Cineasten durch Sergio Leones „Spiel mir das Lied vom Tod“. 1853 begann als private Initiative die Prospektion für das Kernstück einer transkontinentalen Eisenbahntrasse, mittels derer die 3000 Kilometer voneinander entfernten Küsten an Atlantik und Pazifik verbunden werden sollten (Abb. 34). Spektakulärer Höhepunkt war das Zusammentreffen der über Omaha von Chicago westwärts vorgedrungenen „Union Pacific“ mit der von San Francisco über Sacramento ostwärts strebenden „Central Pacific Railway“ bei Promontory Point im Staat Utah am 10. Mai 1869 und das dabei vollzogene Einschlagen eines letzten Schwellennagels aus Gold (die Direktoren der beiden privaten Bahngesellschaften trafen bei ihrem symbolischen Hammerschlag nur Holz; Profis versenkten den Nagel, der noch am selben Abend heimlich wieder gezogen wurde). Seitdem bestand ein erstes transkontinentales Transportsystem innerhalb Amerikas, weit besser als Straßen oder Flüsse und dem Seeweg um Kap Hoorn bzw. durch den Panama-Kanal ebenfalls überlegen. Während des Bahnbaus hatten sich entlang dem Schienenstrang mobile Zelt- und Hüttenstädte aus Kneipen, Spielhöhlen und Bordells entwickelt, die sich landein fortpflanzten wie Metastasen eines Geschwürs. Wo sich endlos zuvor Prärien gedehnt hatten, drangen Siedlungen vor. Provisorien wandelten sich in permanente Städte – wie jenes Promontory, das einst verrufene Julesburg oder auch Omaha in Nebraska, gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts, als hier die „Union Pacific Railway“ startete, eine Siedlung schmutziger Blockhäuser, heute eine Großstadt von 400 000 Einwohnern.

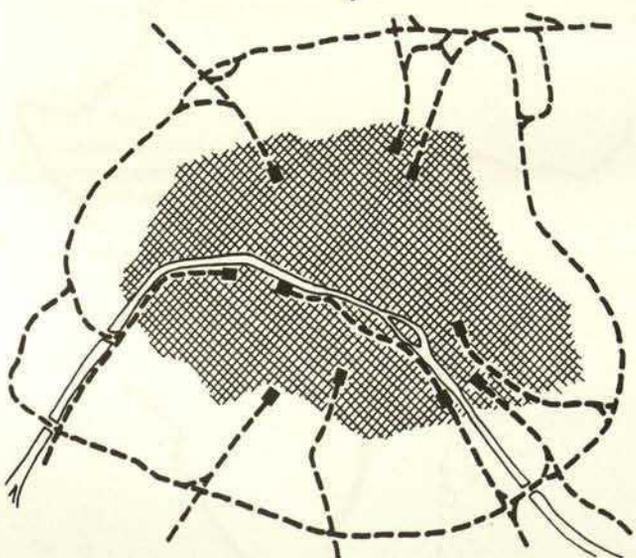
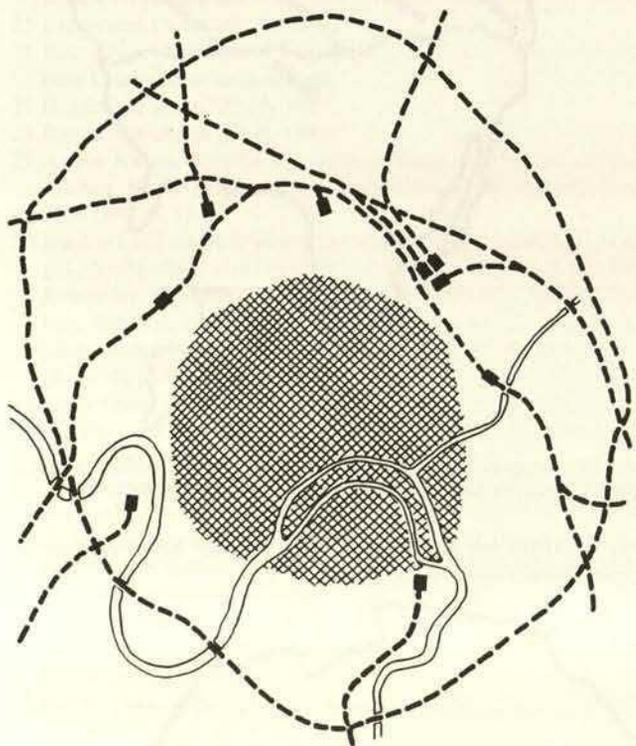
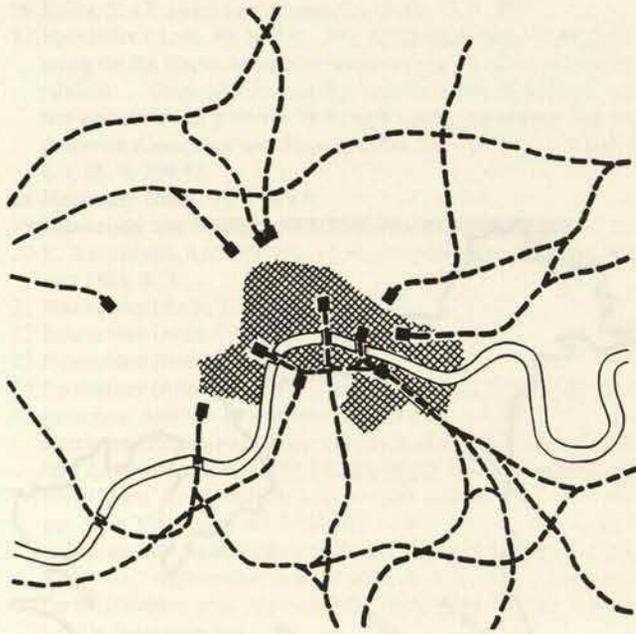
Mit dem Zahlendreher von 1869 zu 1896 verbindet sich der Wechsel des Schauplatzes: statt Amerika nun Afrika. In diesem



Abb. 34. Nordamerika mit transkontinentaler Eisenbahn: „Central Pacific-Railway“ und „Union Pacific-Railway“ (1853-1869).

Abb. 35. Afrika mit der englischen Kolonialbahn Mombasa-Kisumu („Ugandabahn“; 1896-1901).





Jahr begann England in der ostafrikanischen Küstenstadt Mombasa mit dem Bau einer staatlichen Kolonialbahn, die – strategisch wichtig und in Konkurrenz zu Projekten des deutschen Kaiserreichs im heutigen Tanzania – landein über 1000 Kilometer durch menschenleere Wildnis vorbei am Kilimandscharo und durch das Rift-Valley 1901 Kisumu am Viktoria-See (heute Uganda) erreichen sollte. Gleich zu Beginn wurde im zentralen Hochland ein Basislager für Bahnarbeiter angelegt – ca. 600 Meter ü.M. inmitten einer Ebene, der die nomadisierenden Masai den Namen „Nairobi“ (= Klarwasser) gegeben hatten (Abb. 35). Bis heute hat sich daraus die inzwischen 1,5 Millionen Einwohner zählende Hauptstadt eines selbständigen Staates entwickelt mit einer angesichts der rahmenden Savanne überraschenden Skyline aus Wolkenkratzern und einer vom Hauptbahnhof geradlinig ins Zentrum führenden Hauptstraße, die selbstbewußt nach Kenias Staatschef Moi-Avenue heißt.

Städte aus dem Nichts für neu erschlossene Kontinente entstanden allein durch den Katalysator „Eisenbahn“; geschichtslose Ort zuvor, kaum ausgezeichnet durch besondere Lage. Deutlich wird das v.a. bei Nairobi, dessen Anfänge buchstäblich im Morast versanken.

Auf diese Beispiele zu „Stadtgründung durch Eisenbahn“ soll der für das traditionell dicht besiedelte Europa häufigere Wechselbezug „Stadtgestaltung durch Eisenbahn“ folgen.

1852 setzte unter Baron Haussmann in Paris die größte städtebauliche Systematisierung auf unserem Kontinent ein, die militärisch bedingt zukünftig den Ruf der französischen Hauptstadt als Metropole schlechthin auch optisch sichtbar begründete – was danach kam, ob in Wien oder Berlin, ist später und weniger grandios. Für Paris bedeutete dieses zwei Jahrzehnte füllende Unternehmen – außer beklagtem Verlust an historischer Bausubstanz – die Integration der Bahn in die Stadt, eine sich in Stadtkontur wie in Stadtstruktur manifestierende Reaktion auf ein neues Verkehrssystem: Nach Entwurf von Duquesnoy war seit 1847 die Gare de l’Est (Abb. 37) für die von Osten in die Hauptstadt geführten Züge errichtet worden (1852 vollendet). Jenseits des – bis 1931 formal verdoppelten – Empfangsgebäudes setzt sich der Schienenstrang gleichachsig und geradlinig als neuer großer „Boulevard Strasbourg“ bis hin zum Ufer der Seine fort – gemeinsames Werk von Bahningenieur und Stadtplaner. Nicht so konsequent als Point de vue einer großen Achse wirkt Hittorfs benachbarte Gare du Nord (1862-65). Die sich von draußen zwischen gefallen Bastionskränzen und neuen Ringstraßen an die Städte schiebenden Kopfbahnhöfe prägen seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Europas Metropolen. Paris und London präsentieren sich unter diesem Aspekt auf Planskizzen – ganz ähnlich wie Moskau und Wien oder Berlin – als monozentrische Stadtorganismen, deren weiteres Wachstum über jene Bahnhöfe hinaus neue Vorstädte entstehen ließ (Abb. 36).

Eine Paris vergleichbare, wenn auch provinziellere Situation bot Frankfurt mit seinen ehemaligen Westbahnhöfen; seit 1838 entstanden sie an der Peripherie der dicht bebauten Stadt. Jahrzehntelange Diskussion führte erst 1872 zu ihrer würdigen Anbindung mittels neuer Straßen und somit zu einer städtebaulich bedeutsamen Systematisierung, die wie Fäden eines Spinnen-

Abb. 36. Historische Stadtkerne im Kranz ihrer Bahnanlagen: London (oben), Moskau (Mitte), Paris (unten; Pläne genordet, Maßstäbe unterschiedlich) (nach M. Kubinsky).

netzes schließlich sogar über den Fluß griff (Abb. 38). Zunächst geknickt trassiert wurde auf den axial bezogenen Taunusbahnhof hin die „Kaiserstraße“ entwickelt. Im Verkaufsprospekt spekulierender Immobiliengesellschaften sah das gar edel aus; denn 30 Meter breite Straßen mit gereihten Geschäftshäusern noblen Zuschnitts hatte es bis dato in Frankfurt nicht gegeben. Zum zentralen Fünffingerplatz addierten sich bis 1875 der Abzweig zum Fluß (= Friedensstraße), die über den Main führende Brücke (= Untermainbrücke), deren geradlinige Fortsetzung drüben in Sachsenhausen (= Schweizer Straße) und eine Platzfolge aus Etoile bzw. Halbmond (= Schweizer bzw. Diesterwegplatz), hinter dem als Platzwand der Vorgängerbau jenes Südbahnhofs auftrug, in dem wir 1990 getagt haben.

Wenn auch in geringeren Dimensionen als bei Paris, half die Eisenbahn, europäische Städte aus ihrer Enge zu befreien. Dennoch will ich diese allzu fortschrittsorientierte Wertung relativieren. Von Vorstädten war die Rede. Sie lagen hinter jenen oft schloßartig gegen die Zentren hin gestalteten Empfangsgebäuden großstädtischer Kopfbahnhöfe. An ihnen endeten bündelweise Bahngleise. Früher Gleisbau niveaugleich mit flankierenden oder kreuzenden Straßen hatte noch das Nebeneinander beider Verkehrssysteme ermöglicht. Die Steigerung von Sicherheit und Geschwindigkeit im Bahnbetrieb mußte zur Trennung von hüben und drüben führen. Zugunsten der bilateralen Verbindung entfernter Städte sind benachbarte Stadtquartiere getrennt worden. Fast haushohe Bahndämme legten sich zwischen Straßen und Gebäude, selten durchbrochen als Durchlaß überbrückter Hauptstraßen. Das Wohnen hinter dem Bahnhof verkam oft genug zum Wohnen im Hinterhof (Abb. 39), und beiderseits der Schienen dehnte sich Industriegelände.

Doch so wie die Bahn indirekt Förderer von Elendsvierteln war, diente sie dem Wachstum des anderen Extrems – nämlich nobler Geschäftsviertel, die den Bedarf von Bewohnern und Besuchern gleichermaßen zu befriedigen vermochten. Erneut wird dabei Frankfurt a.M. zum Beispiel, wo 1888 – nach Verzicht auf die in ihrer Funktion kaum koordinierbaren Westbahnhöfe – 600 Meter weiter draußen der Hauptbahnhof eröffnet worden war. Das sich dazwischen dehnde und aufgabenlos gewordene

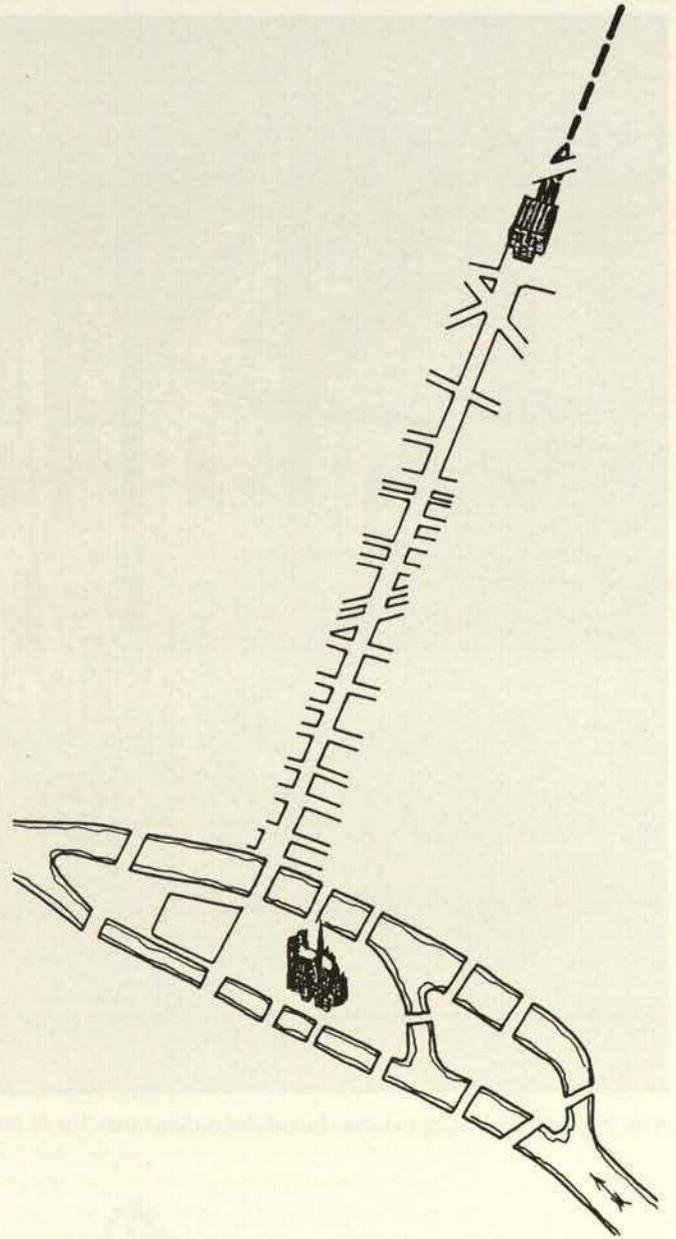


Abb. 37. Paris, Stadtgrundriß, Ausschnitt: „Gare de l'Est“, Fortsetzung des Schienenstrangs im „Boulevard Strasbourg“.

Abb. 38 a. Frankfurt am Main, Stadtgrundriß, Ausschnitt: Straßensystem zwischen den Westbahnhöfen und dem Südbahnhof (um 1880).

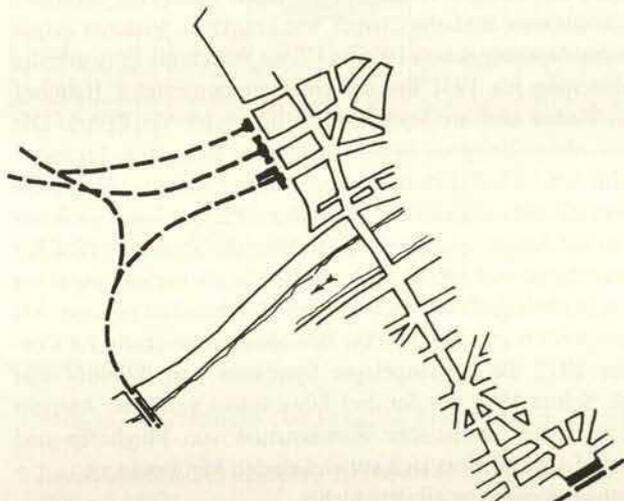
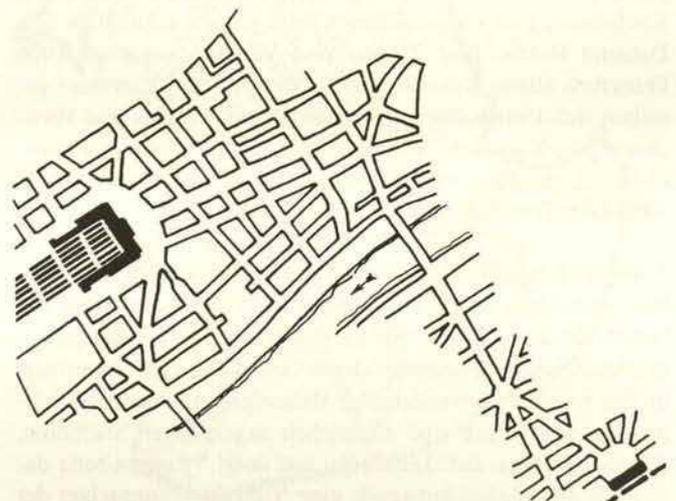


Abb. 38 b. Frankfurt am Main, Stadtgrundriß, Ausschnitt: Stadtquartier auf dem Areal der Westbahnhöfe (um 1910).



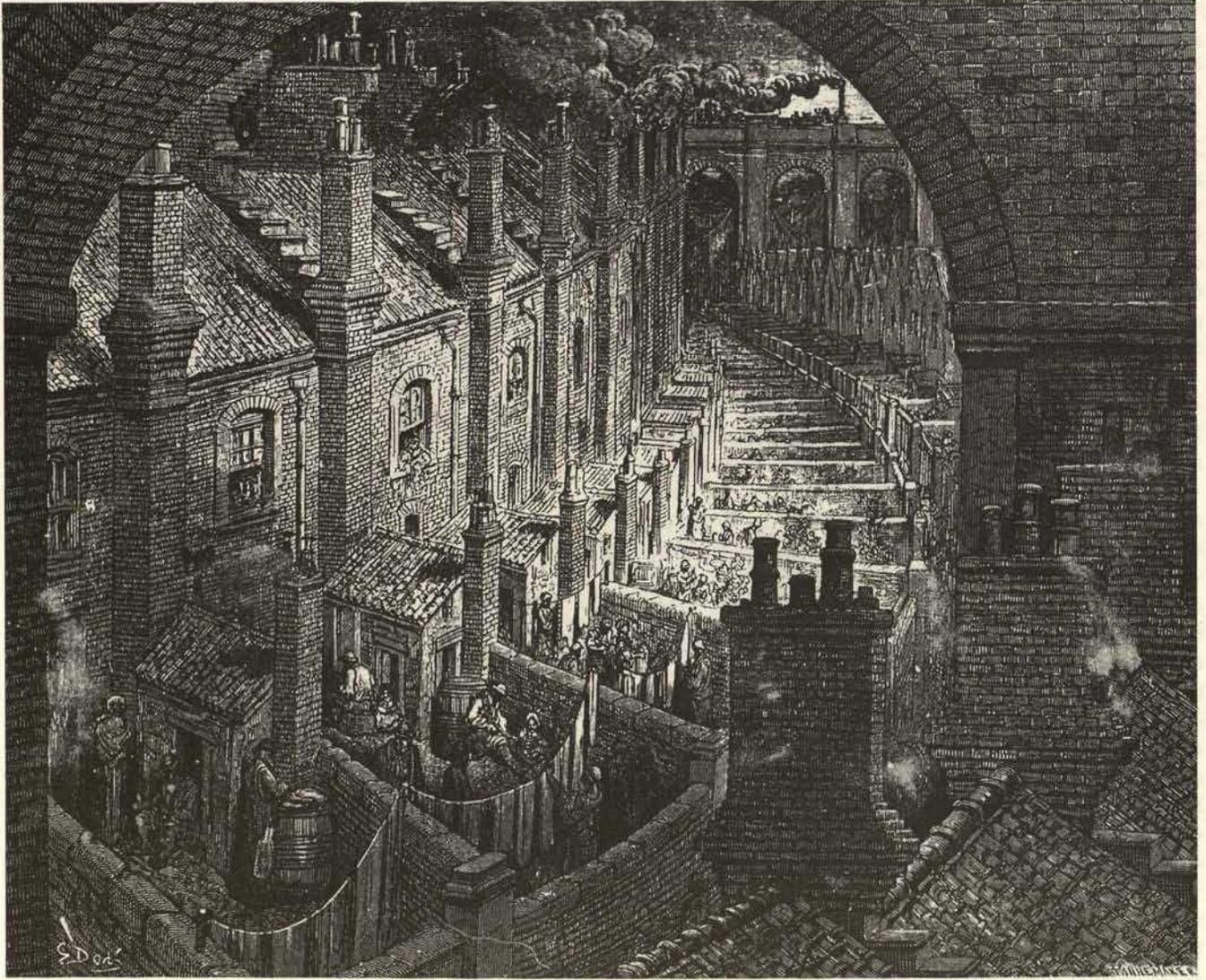


Abb. 39. London, Vorstadt zwischen Eisenbahnbrücken (Stich von G. Doré, 1872).

Gleisfeld bot sich frei und ideal zur Anlage eines Geschäftsviertels. Auf regelmäßigem Straßenraster rasch geplant, ist es während des Vierteljahrhunderts bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs realisiert worden. So wie an jenem Boulevard Strasbourg erstmals für Paris die neue Baugattung Kaufhaus mit dem bereits 1852 eröffneten „Bon Marché“, heimisch zu werden begann, erhielt die axiale Kaiserstraße in schneller Folge fünf Kaufhäuser, und im gesamten Viertel kamen schließlich drei Dutzend Hotels, fünf Theater und Varietés, sogar ab 1906 Frankfurts älteste Kinos hinzu. Zu Konsum und Kommerz gesellten sich Unterhaltung und Amüsement. Banken und Versicherungen, Konsulate und Kanzleien ergänzten diese Funktionsmischung, die – mit dem Rückgriff auf die Metropole Paris – in bester Tradition steht.

Was sich städtebaulich als Aufgabe anbot, war die unmittelbare Anbindung von Bahn an Stadt, d. h. die Ausbildung von Bahnhofsplätzen: Noch 1907 hat Stübgen in der Neuauflage seines Städtebaukompendiums² deren Gestaltung gleichberechtigt in den Kontext konventioneller Bauaufgaben gestellt: „Strahlenförmige Anlagen sind namentlich angezeigt an Stadttoren, Bahnhofsplätzen, Brückenköpfen und dergl.“ Europa hatte davon um die Jahrhundertwende eine Vielzahl – ungeachtet der

Stationsart, ob bei Kopf- oder Durchgangsbahnhöfen (Abb. 40). Für das seit der Antike mehrphasig bis ins 19. Jahrhundert gewachsene Turin bedeutete die zum einstigen Stadttor „Porta Nuova“ geführte Eisenbahn lediglich Anregung zu formal gleicher Fortsetzung mit nachrömischen *insulae*; der Bahnhof von Alessandro Mazzucchetti kam 1866 dazu. Das monozentrische Mailand bot mit dem späten Projekt seiner „Stazione Centrale“ gleichfalls eine ähnliche Chance wie Frankfurt. Visionär zeigte sich ihre Nutzung schon 1906 in Ulisse Stacchinis Entwurf; die Realisierung bis 1931 brachte einen monumentalen Bahnhof nebst Piazza und ins Stadtzentrum führender Via Pisani. Die Reihe solcher Beispiele ließe sich mühelos fortsetzen. Ergänzen möchte ich sie lediglich durch drei Utopien bedeutender Architekten, die aufs Gigantische hienzielten: Für ein noch größeres Berlin hat Albert Speer 1941 quer durch die Stadt eine fünf Kilometer lange und 300 Meter breite Straße als Verbindung eines neuen Südbahnhofs mit einem neuen Nordbahnhof geplant. Als utopisches Projekt für 300 000 Bewohner entwickelte Le Corbusier 1922 die großangelegte Symbiose von Bahnhof und Stadt. Schon 1914 bot der drei Jahre später gefallene Antonio Sant’Elia die futuristische Kombination von Flughafen und Bahnhof als Ziel einer sich entwickelnden Metropole an.

Gebaut wurde von all dem nichts.

Eigentlich außerhalb des Themas liegt der Aspekt „*Stadtbild ohne Eisenbahn*“: Im Gegensatz zu Rom und Neapel, aber auch zu Florenz oder Pisa, vermochte manch eine Stadt Anregungen der Eisenbahn zur eigenen Weiterentwicklung zu vernachlässigen – Kommunen aus Antike und Mittelalter, gewachsen an wichtigen Straßen, ob in der Ebene wie die Römerstadt Lucca (Abb. 41) oder auf dem Berg wie das gotische Siena (Abb. 42). Bereits zu Beginn der Neuzeit waren sie wirtschaftlich überrundet und politisch bedeutungslos geworden – eben durch Pisa und Florenz. Doch auch zu ihnen kam die Eisenbahn. Für Gleise hat sich der Bastionskranz um Lucca nicht geöffnet, und die mauerbewehrten Hügel von Siena blieben ohne Bahnhof unter sich. Bei beiden liegen Schienen und Stationen vor dem dicht bebauten Stadtareal, städtebaulich hat man sie ignoriert statt integriert – den Stadtplaner mag's irritieren, den Bildungsreisenden freut's.

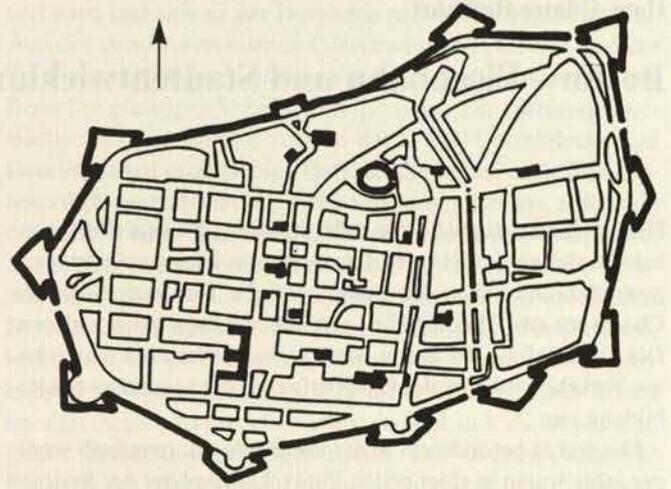


Abb. 41. Lucca, Stadtgrundriß mit dem außerhalb der Stadtbefestigung gelegenen Bahnhof.

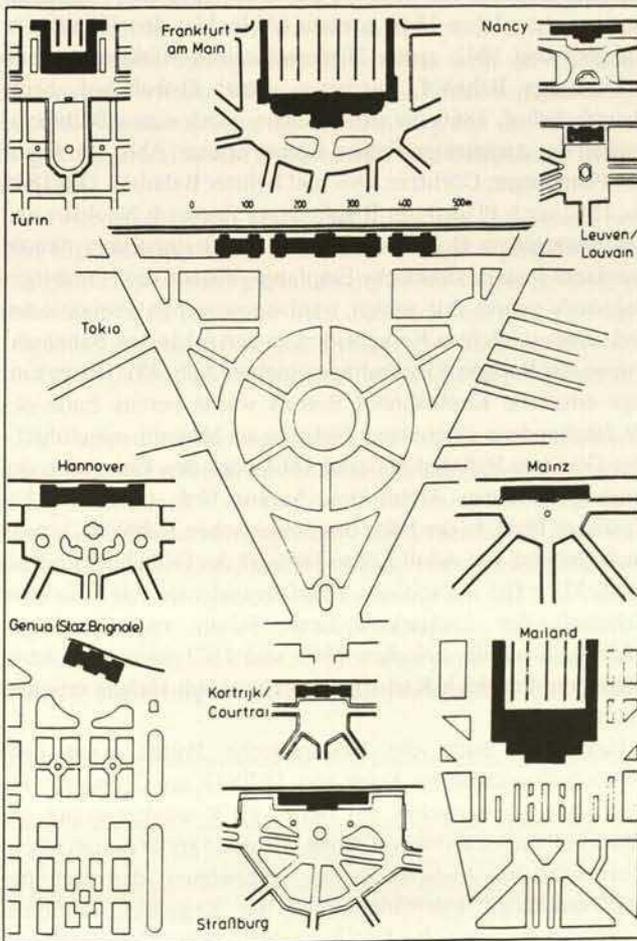


Abb. 40. Bahnhofsplätze des Historismus: Turin, Frankfurt am Main, Nancy, Löwen, Tokio, Hannover, Mainz, Genua (Stazione Brignole), Kortrijk/Courtrai, Mailand, Straßburg.

Anmerkungen

- 1 Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, München 1977.
- 2 Joseph Stübben, *Der Städtebau*, in: *Handbuch der Architektur IV/9*, Stuttgart 1907.

Abb. 42. Siena, Stadtgrundriß mit der außerhalb der mauerbewehrten Hügel geführten Eisenbahntrasse.

