

Rainer Slotta

PROBLEME MIT DENKMALEN DER EISENBAHN

Die Eisenbahn mit ihren Notwendigkeiten und Einrichtungen – und ganz besonders der ‚Bahnhof‘ als »Markenzeichen« dieses Verkehrsmittels im Verständnis des Menschen – haben die Technik, die Stadtentwicklung und die Kulturgeschichte in großem Umfang beeinflusst und geprägt. Die ersten Bahnhöfe lagen im Erscheinungsbild der Städte zunächst am Rande der Kommunen, wuchsen dann aber mit zunehmender Industrialisierung quasi zu Kernen der neuen Stadtquartiere heran. Die glanzvollen Architekturen der Bahnhöfe aus der Gründerzeit sprechen eine beredte Sprache: Sie waren Zentren eines pulsierenden, gesellschaftlichen Miteinanders. Diese Rolle verloren die Bahnhöfe zunehmend im Verlauf des sich immer stärker entwickelnden Individualverkehrs: Attraktivität und Ästhetik des Bahnhofs nahmen rapide ab, Krieg und Zerstörung, aber auch Zu-, Um- und Anbauten verwandelten die Bahnhöfe oftmals zu Lokalitäten minderer Milieuqualität.

Heute stehen die Bahnhöfe wieder im Mittelpunkt des Interesses, denn der Individualverkehr als lange Zeit gewünschte und politisch gewollte Entwicklung einer mobilen Gesellschaft droht durch die Vielzahl der privaten Verkehrsmittel zum Erliegen zu kommen, andere Lösungen sind gefordert.

Wir befinden uns heute in einer alle Lebensbereiche des Menschen tiefgreifend verändernden gesellschaftlichen Situation, die bislang bestehende Gegebenheiten und auch »Werte« in Frage stellt. Ein gesteigertes Umweltbewusstsein in einer immer stärker zusammenwachsenden Welt, die globale Entwicklungen für alle Bewohner nicht nur hochindustrialisierter Regionen wirksam werden lässt, und drängende, auch den Einzelnen bedrückende finanzielle Zwänge gehen mit einem wachsenden, vorgegebenen, internationalen Bedürfnisse genügenden Mobilitäts- und Kommunikationsverlangen einher. »Wettbewerb« heißt eines der Zauber-

worte, aber auch das alte olympische Motto »Höher-Schneller-Weiter« erfreut sich ungebrochener Attraktivität.

Vor diesem Hintergrund – und den Grenzen, an welche der Individual- und der Flugverkehr heute bereits gestoßen sind – muß sich auch die Eisenbahn neuen Problemen zuwenden und veraltetes, unmodernes Equipment auswechseln, sich am Komfortbedürfnis der Kunden orientieren und sich »markt-ausgerichtet« verhalten, denn es müßte möglich sein, dieses Verkehrsmittel als sicheres, pünktliches, bequemes und schnelles Medium dem Kunden nahezubringen. Anders als Flughäfen, die sich weit außerhalb großer Städte befinden und deshalb meist umständlich und auch zeitaufwendig mit Taxe oder Shuttle zu erreichen sind, liegen die Bahnhöfe inmitten der Gemeinwesen und im Zentrum des Geschäftslebens. In diesen Stadtzentren verfügt die Eisenbahn über hochattraktive, im Hinblick auf den Städtebau und die Stadtentwicklung äußerst wichtige und auch in finanzieller Hinsicht außerordentlich rentable Immobilien, die im Hinblick auf eine Rendite genutzt sein wollen. Doch gelingt eine derartige Vermarktung des Verkehrsmittels Eisenbahn nur, wenn die Qualität des Verkehrsmittels akzeptiert wird, und damit beginnen die Probleme, denn in der Regel befinden sich auf diesen Immobilien »Reisezentren« mit historischer Bausubstanz in oft schlechtem baulichem Zustand. Das seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs sattsam bekannte »Bahnhofs-Milieu« muß grundlegend verändert werden, eine für den Benutzer ästhetische und für Investoren finanziell attraktive Atmosphäre muß nach dem Credo der Deutsche Bahn AG geschaffen werden, um der Bahn wieder die Spitzenposition in der persönlichen Mobilität zukommen zu lassen.

Deshalb beginnt die Deutsche Bahn AG etwa seit der Wende damit, das Schienennetz zu erneuern bzw. zu »verschlanken« – was mit Streckenstilllegungen in großem Umfang und dies vor allem in den Neuen Bundesländern verbunden ist, denn dort hat die Deutsche Reichsbahn seit dem Kriege keine oder kaum Bahnlinien stillgelegt. Neue Schnellbahntrassen entstehen oder sind bereits mit entsprechenden Bahnhöfen entstanden, und in den Städten werden die bestehenden Bahnhöfe umgestaltet zu »modernem« – d.h. nach Ansicht der Bahn kundenorientierten – und marktgerechten Dienstleistungszentren. Die vorhandenen Empfangsgebäude werden multifunktional umgestaltet, um Ladenzeilen und Parkräume für Autos erweitert, doch fragt man sich: Sind derartige tiefgreifende Umfunktionierungen von umbautem Raum überhaupt nötig? Entstehen nicht vielmehr – mit Hoffmann-Axthelm – »Hybridgebäude«? Die Strategie der Bahn, die Menschen, die man befördert, gar nicht erst in die Stadt zu entlassen, sondern sie gleichsam gegen Provision durch ein Einkaufszentrum hindurchfiltern zu lassen, so daß sie, insofern Käufer, bereits an Ort und Stelle »abgemolken« werden, nützt einseitig der Bahn – wie weit und wie lange, ist ungewiß. Denn: Wird man nicht sehr schnell dem überall vergleichbaren Mix aus Einkäufen, Büro und Hotel überdrüssig, diesem Maximum an geldbringender und diesem Minimum an sozialer Fläche? Und ob den Städten und der Gesellschaft mit derartigen Dienstleistungszentren genützt wird, ist eine weitere, wichtige Frage. Der Bahnhof wird sich zu einer »Stadt in der Stadt« aufblähen, und was bewirkt dies für die Stadt mit Ihrem Gemeinwesen? Ist beispielsweise das neue Centrum in Oberhausen wirklich ein Segen für die Region des Ruhrgebiets?

Und weiterreichend bestehen bei der Bahn und ihren Unternehmensstrategen Gedanken, die in bester städtebaulicher Lage angeordneten Gleiskörper durch Überbauung für städtebauliche Erweiterungen nutzbar zu machen. Damit entstehen für Architekten, Ingenieure und Städteplaner neue weitreichende Möglichkeiten, welche unsere Städte und unseren Lebensraum entscheidend verändern können. Für die Denkmalpflege tun sich damit neue Problemfelder auf, denen sie kaum gerecht werden kann. Hier denke ich zum einen an ganze stillgelegte Schienenstränge, aber auch an kleinere Bahnhöfe, Stellwerke, Signale und die gesamte, noch aus der Dampf- und Dieselzeit stammende Infrastruktur. Zum anderen denke ich – und da wird es wirklich schwierig – an die großformatigen, in den Stadtzentren liegenden Hauptbahnhöfe der deutschen Großstädte mit ihren am Konsumverhalten des Individuums gemessenen, »veralteten« Immobilien: Auf sie stürzen sich die Stadtplaner, um ihre Ideen und Visionen umzusetzen, und wer in Venedig die Biennale-Ausstellung »Renaissance der Bahnhöfe – Die Stadt im 21. Jahrhundert« mit ihren Modellen und planerischen Umsetzungen von Gedanken führender westlicher Architekten gesehen hat – dem kann nur Angst und Bange werden, denn: Wenn diese Visionen Realität werden, erkennen wir unsere Städte bald nicht mehr wieder. Hier werden – wie beim Zauberlehrling Goethes – Entwicklungen in Gang gesetzt werden, die – wie ich fürchte – von uns nicht mehr zu beherrschen sein werden, denn wir werden uns in diesen, durch politische und finanzielle Interessenslagen veränderten Städten und Bahnhöfen nicht mehr wiederfinden und dies wohl auch nicht können.

Heinz Dürr, der Aufsichtsratsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, der die Erneuerung der deutschen Eisenbahn nach der Wende maßgebend mitbestimmt hat, verfaßte in dem oben erwähnten Katalog zur venezianischen Ausstellung einen Beitrag unter dem Titel »Bahn frei für eine neue Stadt«, in dem er die Vorteile der neuen Bahnaktivitäten für die Stadterneuerung unter dem Titel »Projekte 21« beschreibt. Die Grundidee ist – so Dürr – folgende: »Die oberirdischen Kopfbahnhöfe werden in tiefer gelegte Durchgangsstationen umgebaut, die Gleisanlagen im Stadtraum beseitigt, Betriebsgelände werden, soweit noch gebraucht, an den Stadtrand verlagert. Die neuen Durchgangsbahnhöfe haben den Vorteil, daß umständliche Rangiermanöver entfallen und der Zugverkehr beschleunigt wird. Zugleich können durch die unterirdischen Gleiszuführungen bis zu 90 Prozent der heutigen Bahnflächen den Städten für ihre Entwicklung zur Verfügung gestellt werden«. Damit – wieder Dürr – können private Investoren in Zusammenarbeit mit der Bahn planen und gemischte Stadteile für Wohnen, Leben und Arbeiten schaffen. Ausdrücklich betont Dürr die »Wiederentdeckung der innerstädtischen Flächenpotentiale für die Städte und die »Re-Urbanisierung der Zentren als Wohnorte«. Den Bahnhöfen soll dabei eine »gesteigerte Bedeutung als Stadt- und Reisezentrum zukommen; die Deutsche Bahn AG leistet mit ihrem Flächenmanagement und dem Baupotential einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Städte und ihrer öffentlichen Räume«. Ob diese Vorgaben aber tatsächlich auch in einer für Menschen erlebbaren bzw. überlebbarer Weise in die Tat umgesetzt werden, steht dahin, denn Fragen von eingesetztem Kapital und daraus erzielte Rückflüsse werden sicherlich auch bei derartigen Maßnahmen nicht unberücksichtigt bleiben

– um es einmal vorsichtig auszudrücken. Und ob die frei gewordenen Bahnflächen dann tatsächlich den Bürgern mit Wohnhäusern, Grünflächen oder Parks zur Verfügung gestellt werden, ist wohl auch zu bezweifeln: Vielmehr möchte man an eine Nutzung als rendite-trächtiges Terrain für Banken- und Verwaltungsgebäude potenter Unternehmen glauben, denn welcher Eigentümer verschenkt schon gerne, freiwillig und altruistisch beste stadtzentrumnahe Flächen? »Erstens Lage, zweitens Lage, drittens Lage«, Immobilienmakler und Developer wissen, wovon sie sprechen, wenn es um den Ertrag geht, den man aus Grundstücken in derart günstiger Stadtsituation erzielen kann.

Aber es ist nicht nur die ökonomische Bedeutung der Immobilie »Bahnhof«, die zu einer neuen, wie die Manager der »Neuen Bahn« meinen, zeitgemäßen Bewertung des Bahnhofs zwingt, sondern auch globale, ökologische Gründe werden angeführt. Im Hinblick auf den Energieverbrauch ist die Bahn anderen Verkehrsmitteln, z. B. dem Flugzeug und dem Auto, nachgewiesenermaßen überlegen. Diese Tatsache und die Privatisierung der Bahn haben – so von Gerkan – die Voraussetzung geschaffen, die gesellschaftliche Funktion der Eisenbahn in Deutschland neu zu bestimmen: Das Ziel ist jetzt, den Menschen das Reisen auf der Schiene wieder attraktiv und komfortabel zu machen und zugleich dem ökologischsten aller Verkehrsmittel gesellschaftliches Ansehen zurückzugewinnen. Dieser Weg kann aber nur erfolgreich sein, wenn auch die Bahnhöfe einen hohen Milieuwert und gesellschaftliche Wertschätzung als attraktiver Ort von städtischer Öffentlichkeit wiedererlangen. Deshalb erfahren die Bahnhöfe nicht nur eine bauliche Umgestaltung, sondern eine umfassende gesellschaftliche Neubestimmung. Sie werden zu Prüfsteinen der Glaubwürdigkeit eines zunehmend von ökologischer Verantwortung getragenen Bewußtseins.

Doch mag die Frage erlaubt sein: Ist ein derartiges Manifest wirklich glaubwürdig, oder nicht zum einen nur eine schön verpackte Maxime zur Gewinnsteigerung eines privatisierten, ehemals staatlichen Unternehmens, das ums Überleben kämpft, und zweitens nur eine Schutzbehauptung eines Architekten und Stadtplaners zur Umsetzung seiner weitreichenden Gedanken in einer Zeit, die aus den Fugen geraten ist?

Die bislang erkennbaren Umsetzungen dieser Gedanken von Eisenbahn- und Stadtplanern lassen durchaus derartige Bedenken aufkommen. Die in Venedig gezeigten Modelle für die Neugestaltung ganzer Stadtteile – z. B. für den Frankfurter Hauptbahnhof – lassen für den »normalen Bürger« Schlimmes befürchten, geht doch der Einzelne in der Stadtlandschaft geradezu unter. Die Stadtplanung zeigt vorzugsweise gigantische Bauten eines mediengerechten Modezirkus der Architektur, die das Dauerhafte längst hinter sich gelassen haben. Und der Architekturkritiker Clemens Klemmer hat Recht, wenn er sinngemäß sagt, daß sich, seitdem der Schauspieler Ronald Reagan und die Chemikerin Margaret Thatcher die mediengerechte Darstellung zur politischen Kultur erhoben haben, in Europa ein tiefgreifender Wertewandel vollzogen hat. Das »Image« wird als grundsatz- und zielloses Programm, als Wert an sich angeboten und verkauft. Und damit verwandelt sich die Raumordnung der Vergangenheit in eine kathodenstrahlende Zeitordnung, die in rasender Geschwindigkeit Zeile für Zeile auf den in Zukunft immer flacher werdenden LCD-Bildschirm

schreibt. Nirgendwo besser als in der Architektur kommt dieses »hitch-hike-Imageprinzip« zum Ausdruck. Die Auftraggeber verlangen keine Interpretation mehr, sondern sie wollen ausschließlich nur das sofort erkennbare Original oder – wenn dies zu teuer ist – auch noch die Fälschung. Aber an einer zeitgeschichtlichen oder sogar die gewachsenen Zusammenhänge berücksichtigenden Interpretation mit der vorhandenen Umwelt und der bestehenden Architektur, an einer Auseinandersetzung mit ihr sind sie nicht interessiert. Dafür haben Architekten, weil eine Interpretation in ihren Augen nur noch Geld kostet, keine Zeit mehr. Frankfurt mit seinen Bauten ist für diese Geisteshaltung ein treffendes Beispiel. Und noch weiter: Die Architekten fallen weniger durch ihre Bauten auf, sondern können durch ihr medienwirksames, globales Auftreten ein Image aufbauen, das den potentiellen Auftraggebern von vornherein Publicity und somit öffentliches Ansehen, d. h. Profit, verspricht. Das Ausstellen der Architekturpläne erhebt ihre Arbeiten in den Rang der Kunst und trägt ihnen damit genialischen Schwung ein, den ihre Auftraggeber weder mit- noch aufbringen, den sie aber für die Schneeballmethode benötigen.

Für die öffentlichen und privaten Auftraggeber steht zudem die Schuldfrage als zentraler Handlungsgedanke im Vordergrund, der in Form des Gremiums oder der Jury die Verantwortung anonym werden läßt. Wenn die Pläne dann Realität werden, können die Auftraggeber sicher sein, daß ihr Bau in aller Munde ist, egal wie alltäglich der Auftrag, ob Lagerhalle, Büro-, Wohn- oder Warenhaus auch sein mag, die effektversprechende Verpackung, die in Gestalt einer kunterbunten heterogenen Mischung aus Collage, Utopiefragmenten und Romantik schon verzwirrt ist, sorgt für das entsprechende Aufsehen wie von selbst, getreu der gewinnbringenden Devise, die der Designerarchitekt Philippe Starck für den Städtebau postuliert hat: »Eine Erregung an jeder Straßenecke!«.

Und so verhält es sich auch m. E. mit den Planungen für die Bahnneubauten bzw. den Umbauten der bestehenden Empfangsgebäude zu Dienstleistungszentren der Bahn. Statt erwartete Leistungen wie Pünktlichkeit, schnellere Bedienung beim Kartenverkauf und höheren Komfort, z. B. ausreichende Sitzplätze, sicherzustellen, erschöpfen sich die neuen Maßnahmen oft in marktschreierisch häßlichen, kosmetischen »Verschönerungen« wie den schrecklichen roten oder blauen Fahrplanskulpturen und grünen Äpfeln als Anzeige für Verpflegungsstellen bei höheren Preisen, größeren Verspätungen und schlechterem Service.

Zieht man ein Fazit, dann muß man ein allgemein bestehendes gesellschaftliches Dilemma beklagen, aus dem man sich nicht befreien kann. Die bislang bekannten Werte sind weitgehend zusammengebrochen, seit der »Wende« hat sich eine neue Zeit aufgetan, in welcher der Einzelne oft halt- und beziehungslos »schwimmt«. Die Politik gewährt keine Haltepunkte; die persönliche, von schwindender Finanzkraft geprägte Situation und die Ungewissheit, ja sogar Angst um die Zukunft bestimmen die Gegenwart. Und da klingen die Worte eines führenden Architekten in der Bundesrepublik, wie von Gerkan es ist, schon bemerkenswert, wenn er beklagt, daß wir, und besonders die Deutschen, die auf der historisch höchsten Stufe sozialer Sicherheit und breiter Prosperität stehen, zu Skepsis und Kleinmütigkeit gegenüber Visionen neigen, daß wir vielmehr diese Reser-

viertheit überwinden und die Zukunft der Bahn und des Bahnhofs mit mutigen Planungen bestimmen müßten. Dem kann man so sicherlich zustimmen, allerdings mit der wichtigen, ja entscheidenden Einschränkung, daß die Visionen erfolversprechend, d.h. in ökonomischer und ökologischer Hinsicht »richtig« sein und Rücksicht auf den Menschen und sein Naturell nehmen müssen. Was nützen uns Bahnhöfe und Einrichtungen, in denen sich der Mensch nicht mehr wohlfühlt, die er mental nicht mehr erfassen kann und die er nur gezwungenermaßen betreten will? Wenn er zwischen Pictogrammen herumirrt und sich nicht mehr zurechtfindet? Und verbannt man nicht geradezu ältere Menschen aus diesen sog. Dienstleistungssphären? Sind diese Planungen nicht geradezu Musterbeispiele für eine neue Welt der jungen, dynamischen Weltbürger der Kommunikationsgesellschaft?

Man muß deshalb die vorhandenen Visionen genau auf ihre gesellschaftliche Tauglichkeit überprüfen, will man nicht unter Umständen in Kürze erschreckt feststellen, daß die Realisierung dieser Visionen den Menschen wieder ein gutes Stück vom persönlichen Wohlbefinden entfernt und statt dessen eher zum Orwell'schen Gemeinwesen hingeführt hat.

M. E. setzt die Bahn auf eine falsche »Vision«. Sie sollte vielmehr – und das hat Monheim ganz deutlich und richtig, weil historisch belegt und damit zukunftsweisend ausgearbeitet – eine Qualitätsoffensive in der Fläche starten und die Sünden der Vergangenheit auszubügeln versuchen. Sie sollte das wachsende Verkehrsvolumen zum Anlaß für eine neue Generation eines massiven Bahnausbaus nehmen und einen Modernisierungsschub im gesamten System, d.h. im Rollmaterial, in der Logistik, im Betriebssystem und im Fahrplan durchführen. Verknüpft mit einer Tarif- und Marketingoffensive sollte die Bahn eine dominante Rolle im Verkehrsmarkt einzunehmen versuchen, wie es die Schweiz beispielhaft vorführen kann: Sie holt aus ihrem Bahnnetz eine vielfache Leistung heraus, arbeitet rationeller, effizienter und bindet eine größere Nachfrage als die anderen Bahnen. Sie hat kontinuierlich investiert und modernisiert. In Deutschland unterblieb hingegen eine vergleichbar breite Netz- und Systemmodernisierung, weil Politiker, Administratoren und Lobbyisten sich in ihren Infrastruktur- und Finanzprioritäten stark auf den Autoverkehr fixiert haben. Hierin bestärkte sie der von den Bahnen selber propagierte Grundsatz, »die Bahn taugte als schienengebundenes Verkehrsmittel nicht zur Flächenerschließung, das könnten nur das Auto und der LKW«. Dieser Grundsatz einer Verkehrspolitik ist falsch: Flächenbahn taugt sehr wohl zur Flächenerschließung und schafft darüber hinaus Arbeitsplätze. Diese Argumentationslinie sollte man verfolgen und mit der Feststellung verbinden, daß die europäischen Länder und die EU auch heute noch große Geldmengen für Verkehrsinvestitionen bereitstellen – nur leider meist für Straßen und Parkraum, neuerdings auch für elektronische, straßenbezogene Leitsysteme. Man muß der Politik und den Bürgern bewußt machen, daß es aufgrund der technischen Möglichkeiten der Bahnfahrzeuge-, Schienenbau- und der Logistikindustrie leicht möglich wäre, die Flächenbahn zu schaffen bzw. zu revitalisieren, wenn man sie nur wollte. Die Konzeptfrage für die Flächenbahn ist entscheidend: Der Leistungsauftrag der Flächenbahn muß neu bestimmt und die Bahn zur wichtigsten Stütze in der



Abb. 1. Zentralstellwerk, Frankfurt/M., 1957

Verkehrswende und Umweltpolitik gemacht werden. Wir müssen wieder bereit sein zu lernen: Auch die lange Jahre geschmähte Straßenbahn erlebt z.Z. mancherorts eine Renaissance, weil sie vernünftig ist.

Aber sehr wahrscheinlich ist der Zug für eine Entscheidung in diese Richtung bereits abgefahren. So werden wir uns damit befassen müssen, bestehendes Kulturgut im Zusammenhang mit der Erneuerung und Umorientierung der Bahn zu erhalten, wo immer dies geht, um wenigstens in Teilbereichen ein Stück »mentales Wohlbefinden« für die Zukunft zu bewahren. Die Chancen stehen aber auch dafür – so meine Einschätzung – schlecht, denn Denkmalschutz und Denkmalpflege werden bei derartig grundlegenden verkehrspolitischen Veränderungen in Zeiten, in denen sich zu den finanziellen Zwängen politisches Unvermögen in der Bewältigung arbeitsmarktpolitischer Katastrophen, allgemeine Staatsverdrossenheit und persönliche Perspektivlosigkeit gesellt, wohl zu eher marginalen Fragen degradiert werden. Also: Keine guten Aussichten bei der Lösung von Problemen bei Denkmälern der Eisenbahn?

Literatur

- Heinz Dürr, Bahn frei für eine neue Stadt, in: Ausstellungskatalog »Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert«, Eutin 1996, S. 13-15; Meinhard von Gerkan, Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus, in: ebd., S. 17-63.
Dieter Hoffmann-Axtheim, Stadttunterfahrung. Zu einer modischen Wendung im Verhältnis von Stadt und Bahn, in: ebd., S. 225-231.
Clemens Klemmer, Über die Monotonie der Fast Food-Architektur. Erregung an jeder Straßenecke, in: »Mensch & Büro«, 10, 1996, Heft 4, S. 56-62.
Heiner Monheim, Die Bahn – Stütze einer ökologischen Verkehrsentwicklung, in: Ausstellungskatalog »Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert«, Eutin 1996, S. 293-301.