

HAUPTBAHNHOF LEIPZIG – DAS PLANUNGSKONZEPT

Streifzug durch Geschichte und Zukunft des Leipziger Bahnhofs

Im 19. Jahrhundert entstanden die Bahnhöfe am Rande der Städte. Die Vorgänger des Leipziger Hauptbahnhofs, der Magdeburger Bahnhof (1842), der Berliner Bahnhof (1856) und der Thüringer Bahnhof (1856-57), lagen sozusagen auf der grünen Wiese. Im Zuge der Industrialisierung und einer daraus folgenden Explosion der Städte, ihrer Einwohnerzahlen und ihres Verkehrs wucherten die Städte über ihre bisherigen Zentren hinaus. Neu- und Vorstädte legten sich wie Krägen um die Stadtkerne und die Bahnhöfe wurden vielfach zum Teil der Stadtmitte. Leipzig, das 1840 49 076 Einwohner zählte, war 1900 bereits auf ca. 350 000 Einwohner gewachsen und 1910 so bevölkert wie heute. Auch die Zahl der Bahnreisenden wuchs innerhalb kürzester Zeit: 1872 zählte man auf den alten städtischen Bahnhöfen Leipzigs 1 481 000 Personen, 1899 waren es bereits 6 288 000 Passagiere.

Diese Entwicklung führte europaweit in allen größeren Städten des 19. Jahrhunderts zum Bau von Großbahnhöfen, einem Bautyp, der in den meisten Fällen dem basilikalen Kirchenbau entlehnt wurde. Wer mit dem Auto oder dem Flugzeug in einer Stadt ankommt, landet heute in ihrem Hinterhof. Das Inszenieren der Ankunft mit der Bahn in der Stadt dagegen und der Bewegung durch sie hindurch ist eine der wenigen verbliebenen großen architektonischen und städtebaulichen Herausforderungen, denn die Bahnhöfe sind den Foyers einer Stadt vergleichbar.

Dieser Umstand war den Verantwortlichen in Leipzig bewusst, als 1902 ein »Personenbahnhof als Kopfstation« beschlossen wurde, in den alle preußischen und sächsischen Linien eingebracht werden sollten. Am 1. Februar 1913 verließ die letzte Lokomotive den alten Dresdner Bahnhof in Leipzig. Vorausgegangen war 1906 ein Wettbewerb zur »Erlangung von Entwürfen für Empfangsgebäude« mit der Rekordbeteiligung von 76 Arbeiten. Zwei erste Preise gingen an die Entwürfe unter den Kennworten »Wahrheit, Klarheit, Licht und Luft« des Architekten Jürgen Kröger und »Licht und Luft« der Baumeister William Lossow und Max Hans Kühne.

Die beiden Letztgenannten erhielten den Auftrag zur Überarbeitung ihres Entwurfes und dann auch für den Bau. Es entspricht der heutigen Anlage, ein Empfangsgebäude mit ca. 300 m Länge, geprägt von zwei Zwillingbauwerken als westliche und östliche Eingangshallen, die weit in den Bahnhofvorplatz hineinreichen, sowie dem leicht gerundeten Mittelbauwerk mit den Wartesälen. Die Querbahnsteighalle mit einer Länge von 260 m und einem gläsernen Deckengewölbe verbindet die Eingangshallen mit den Bahnsteigen. Sechs Rundbögen aus Stahl und Glas, gut 200 m lang, wölben sich über die 26 Gleise und tauchen die Bahnsteige in helles Licht.

Sein Innenleben glich einer Maschine: Von der Dampfwascherei über modernste Toiletten- und Waschanlagen, Großküchen, Rohrpost-, Telefon- und Telegrammeinrich-

tungen war alles auf dem letzten Stand der Technik und funktionierte reibungslos im Dienste am Kunden. Das Publikum, das sich in den eleganten, weiträumigen Wartesälen und im Restaurant in der Kunst des Wartens übte und die Vorfreude auf das Reisen zelebrierte, konnte sicher sein, daß hinter den Kulissen das Gepäck durch die kilometerlangen, unterirdischen Eingeweide reibungslos den Weg zu seinem Zug nahm. Die Faszination dieses letzten Großbahnhofs des 19. Jahrhunderts liegt in folgenden Fakten begründet:

- Der Bau des Hauptbahnhofs war eine organisatorische Glanzleistung, denn er wurde im zweiten Kriegsjahr, d.h. schon 1915, eingeweiht. Ihn trotz der Kriegswirren in so kurzer Zeit fertigzustellen, war ein Akt des Widerstandes gegen Resignation. Der Stuttgarter Hauptbahnhof von Paul Bonatz, der 1911 begonnen wurde, konnte beispielsweise erst 1928 eingeweiht werden.
- Die schiere Dimension des Bahnhofs war einzigartig in Europa. Die üppige Ausdehnung, die ihn bei allem brodelnden Verkehr nie voll wirken ließ, selbst nicht zu DDR-Messezeiten, wenn er täglich 600 000 Menschen bewältigte, weckt noch heute eine fast bestürzende Bewunderung.
- Der Dimension des Leipziger Hauptbahnhofs steht seine optimale Organisation, seine unübertroffene Übersichtlichkeit und funktionale Klarheit in nichts nach. Der Bahnhof ist ein Bauwerk wie aus einem Guß.

Am 7. Juli 1944 kam der »Tod im Morgengrauen«. Bei einem Luftangriff wurde der Hauptbahnhof bombardiert und zerstört. Der Wiederaufbau begann unmittelbar nach dem Kriege. Die großartige Eisenkonstruktion der Längsbahnsteighallen wurde entgegen den Plänen einiger Verantwortlicher nicht abgerissen. Der Bau der Querbahnsteighalle wurde 1956 in Angriff genommen und war schon 1958 in wesentlichen Teilen wiederhergestellt.

Ein Bahnhof ist Stadeingang und selbst ein Stück Stadt. Stirbt der Bahnhof, stirbt auch die Stadt. Die Wiederbesinnung auf den Leipziger Hauptbahnhof bedeutet insofern die Wiederentdeckung der Stadt selbst und des ungeheuren Potentials, das Leipzig heißt. Am 1. März 1994 lobte die Frankfurter Bahnhof Management und Entwicklungsgesellschaft mbH, die BME, die Kombination eines einstufigen Realisierungswettbewerbes mit einem städtebaulichen Ideenwettbewerb aus. Hentrich-Petschnigg & Partner (HPP) gewann den Wettbewerb und Leipzig wurde nun zu einem Pilotprojekt mit dem Ziel, ein »Dienstleistungszentrum im Empfangsgebäude« einzurichten. Bahnhofsarchitektur und -gestaltung müssen sich heute am Design hochwertiger Fußgängerzonen und exklusiver Passagen messen. Neue Bahnhöfe präsentieren sich deshalb in überzeugendem Design und in guter Architektur. In ihrer klaren Gliederung, Helligkeit und übersichtlichen Gestaltung erinnern manche an große Flughäfen, auf denen sich auch ungeüb-

te Reisende und Fremde zurechtfinden und Nichtreisende sich beim Einkaufen wohlfühlen.

Leipzig erhält nun eine Revitalisierung seines kunstvollen Bahnhofs. «Der Bahnhof muß wieder zur ersten Adresse der Stadt werden, zu einem Zentrum für Mobilität, Information, Kommunikation und Erlebnis», formulierte Martin Lepper.

Das hatte folgende Auswirkungen auf die Wettbewerbsarbeit, die kurz erläutert werden soll. Das Bindeglied zwischen Bahnhof und Altstadt stellt der Bahnhofvorplatz dar und das Konzept sieht die Attraktivitätssteigerung des Platzes vor. In diesem Sinne wird der Grüngürtel großzügig weitergeführt und der Fußgängertunnel mit der unterirdischen Anbindung an den Bahnhof geschaffen.

Die Denkmalpflege hat zu Recht Bedenken geäußert, daß der phantastische Raum der Querbahnsteighalle durch unsensible Einbauten und Eingriffe gestört werden könnte. Das muß nicht sein, solange Bauherr und Architekt rücksichtsvoll vorgehen. Der beste Denkmalschutz scheint mir nicht das Einfrieren eines bestimmten Bauwerks, eines bestimmten zeitlichen Zustandes, so gut er auch sein mag, sondern, und das gilt besonders für Bahnhofsbauten, der beste Denkmalschutz wird durch die zeitgemäße Nutzung eines Denkmals langfristig am sinnvollsten gewährleistet. Konkret bedeutet das die Einrichtung einer Ladenstraße in der unteren Ebene durch Unterbauten der Gleisebene und Öffnen des Querbahnsteigs in Form einer Linse, was Sichtverbindung zur Ladenstraße bietet. Großzügige Treppen- und Rolltreppenanlagen sowie Aufzüge verbinden die einzelnen Ebenen. Transparente Glastürme mit Aussichtsplattformen verbinden die Satelliten in der Längsbahnsteighalle – Pausenräume für den Bahnhofreisenden.

Bei der Überarbeitung des Wettbewerbs im Vorentwurf und dann im Entwurf wurde eine weitere Ebene eingefügt, dafür aber die Unterbauung unter der Gleisebene aus wirtschaftlichen Gründen zurückgenommen. Immerhin ist die Bahnsteighalle allein schon 260 m lang und besitzt nun drei unterirdische Ebenen. Die Linse im Querbahnsteig soll auf das 3 S-Programm der Bahn (Sicherheit, Sauberkeit, Service) anspielen, daher eine gestaffelte Anordnung der Linse mit Einbringen von Sichtverbindungen in alle Ebenen des Dienstleistungszentrums und eine Ausleuchtung mit künstlichem und natürlichem Licht. Alle Ebenen des Dienstleistungszentrums sind für Fußgänger gut erreichbar. Die unterste Ebene (die weiße Fläche zeigt die Verkehrsfläche) ist über die Westhalle angebunden an den Fußgängertunnel und somit an die Innenstadt von Leipzig. Der Linseneinschnitt zeigt die Sichtverbindungen in alle Ebenen.

Die Eingangsebene hat Zugänge über die Ost- und Westhalle sowie durch den Bahnhofvorplatz ostseitig und den Bahnhofvorplatz westseitig. Das Reisezentrum liegt in zentraler Lage im Mittelpunkt des Empfangsgebäudes. Über die West- und Osthalle gibt es einen direkten Zugang über die Freitreppen zum Querbahnsteig bzw. Öffnung und Neuordnung der Zugänge rechts und links der Freitreppe in das Dienstleistungszentrum und über die Verbindungen innerhalb der Linse zu dem Querbahnsteig bzw. zur unteren Ebene. Die Querbahnsteigebene erhält keine Einbauten, bis auf die Verbindungen zu den Satelliten über den Gleisanlagen. Die Obergeschoßflächen werden Büronutzungen zugeführt. Aufzugs- und Treppenverbindungen aus der Linse heraus verbinden die Brücken mit den Satelliten über den Bahnsteigen. Die Ellipse soll zur Reisepause einladen,

das Quadrat ein Café aufnehmen. Die Obergeschoßnutzung sieht eine Anordnung der Büroflächen an den Außenflächen bzw. vorhandenen Innenhöfen vor, was eine gute natürliche Belichtung und Belüftung ergibt. Besonderer Wert wird auf die innenarchitektonische Gestaltung gelegt. Das erfordert ein sorgfältiges Ausarbeiten der architektonisch prägnanten Linse, die als Verbindungsöffnung fungiert zu der vom Querbahnsteig bis zum Dienstleistungszentrum führenden Sicht- und Lichtverbindung. Die Materialwahl mußte differenziert abgestimmt werden auf die vorhandenen Materialien. Die Verkehrsflächen des Querbahnsteigs sind daher farbmäßig abgesetzt von den Brückenverbindungen, um dadurch die Linse optisch als Ganzes wirken zu lassen.

Einige Ausbaudetails sind erwähnenswert, wie z.B. der Hauptzugangsbereich zum Bahnhof, zum Reisezentrum und zum Dienstleistungszentrum durch die Ost- und Westhalle. Der Zugang erfolgt über Freitreppen auf dem Querbahnsteig, bzw. rechts und links der Treppe wurden Zugänge zum Dienstleistungszentrum der Hauptgeschäftsebene geschaffen.

Eine Klimaverbesserung der Querbahnsteighalle konnte durch den transparenten Abschluß der Sechsbogen-Binder erreicht werden und durch eine abgespannte Glaskonstruktion. Beabsichtigt war, dem Querbahnsteig den Charakter einer Galerie zu geben, man denke an die berühmten Passagen aus dem 19. Jahrhundert, z.B. in Mailand.

Der Presse haben Sie vielleicht die kontroverse Diskussion um das Einfügen eines Parkdecks im Bereich der Gleise 25 und 26 entnommen. Bei dem Bahnhof handelt es sich eben um eine Herzenssache der Leipziger. In zwei Workshops, zu dem alle Interessenträger und Gruppen eingeladen waren, wurde eine gemeinsame Lösung gefunden, die sich heute als die Palettenlösung darstellt. Modellhafte Darstellungen bis hin zum eins zu eins Modell führten zu diesem viel diskutierten Ergebnis. Oberbürgermeister Lehmann-Grube hat anlässlich der Grundsteinlegung nochmals darauf hingewiesen, daß alle Beteiligten in dieser Diskussion einen Lernprozeß durchgemacht haben, nämlich den, mit der Herzenssache der Leipziger sensibel umzugehen. Dem können wir als Architekten nur folgen.

Die Grundsteinlegung für das Dienstleistungszentrum und die Umbaumaßnahmen erfolgte am 29. April 1996. Auf der Baustelle sind die Tätigkeiten in vollem Gange. Daß der Gedanke des natürlichen Lichtes in den unteren Ebenen zum Tragen kommt, beweisen bereits die Baustellenfotos.

Leipziger Hauptbahnhof, Querballe vor dem Umbau

