

DER BAHNHOF DER ZUKUNFT

Der Bahnhof der Zukunft, was ist das? Die Zukunft im Bahnhof oder der Bahnhof in der Zukunft? Eines jedenfalls steht fest: der Bahnhof hat eine interessante Zukunft. Dafür ist aber wichtig, daß der Bahnhof innerhalb des Systems Eisenbahn den Stellenwert zurückgewinnen muß, den er zu Beginn des Eisenbahnzeitalters hatte. Nur so kann er den Erwartungen unserer Kunden gerecht werden.

Bahnhöfe gehörten damals in fast allen Städten zu den einflußreichsten städtebaulichen Entwicklungsfaktoren des 19. Jahrhunderts. Sie hatten auf die individuellen und gesellschaftlichen Beziehungen Auswirkungen und übertrafen auch größtmäßig meist die anderen Bauten der Städte. Der Bahnhof prägte nicht nur die Umgebung, sondern sein Erscheinungsbild vermittelte auch den ersten bleibenden Eindruck, den der ankommende Reisende vom Bahnhof-Ort und der Stadt empfing.

Betrachtet man die großen Bahnhöfe wie in Frankfurt am Main und Leipzig, so wird die Verschmelzung und Integration von Funktion, Raum, städtebaulichem Ergebnis und Wirkung einzigartig deutlich.

Der Bahnhof, Stätte des Abschieds und Empfangs, Umschlagplatz für Waren und Güter, wurde zum Mittelpunkt vor allen anderen Institutionen der Stadt. Tag und Nacht mit Leben erfüllt, bot er jederzeit Zuflucht und Unterkunft, war ein Treffpunkt und interessanter Schauplatz für die Sehnsucht nach der Ferne. Kein öffentliches Gebäude gewann zu dieser Zeit eine solche Stellung im täglichen Leben wie der vertraute, manchmal verwünschte, oft auch eilig passierte, als »Durchgangsstation« ganz unbeachtet gelassene Bahnhof. Städtebaulich betrachtet waren Bahnhöfe damit immer auch Inseln, oft eigenständige Funktionsorganismen, wo neben dem Reisen selbst der Aufenthalt – das Verweilen und Warten – mit großartigstem Ambiente ausgestattet wurde. Auch damals versuchte man, den Wartenden am Bahnhof zu halten, somit gab es immer schon eine Konkurrenzsituation zu den umfangreichen Angeboten des umgreifenden Stadtgefüges.

Als 1893 die sog. Eisenbahnzeit die Ortszeit ablöste und die Kirchturm- und Rathausuhren, die bislang dem Sonnenlauf gehorcht hatten, umgestellt wurden auf die Zeitanzeige der Bahnhofsuhr, da wurde deutlich, was die Stunde geschlagen hatte. In der Epoche des »Eisenbahnzeitalter« bedeutete das Wort Eisenbahn mehr als die Bezeichnung eines Transportmittels. Es war Träger vielfältiger Assoziationen, die alle darin übereinstimmten, daß die Bahn etwas Neues, etwas Umwälzendes, etwas von eminenter Bedeutung für die Entwicklung der Menschheit sei.

Dann – nach dem Zweiten Weltkrieg – begann der Jet-set auf den Flughäfen abzuheben und in die prunkvollen

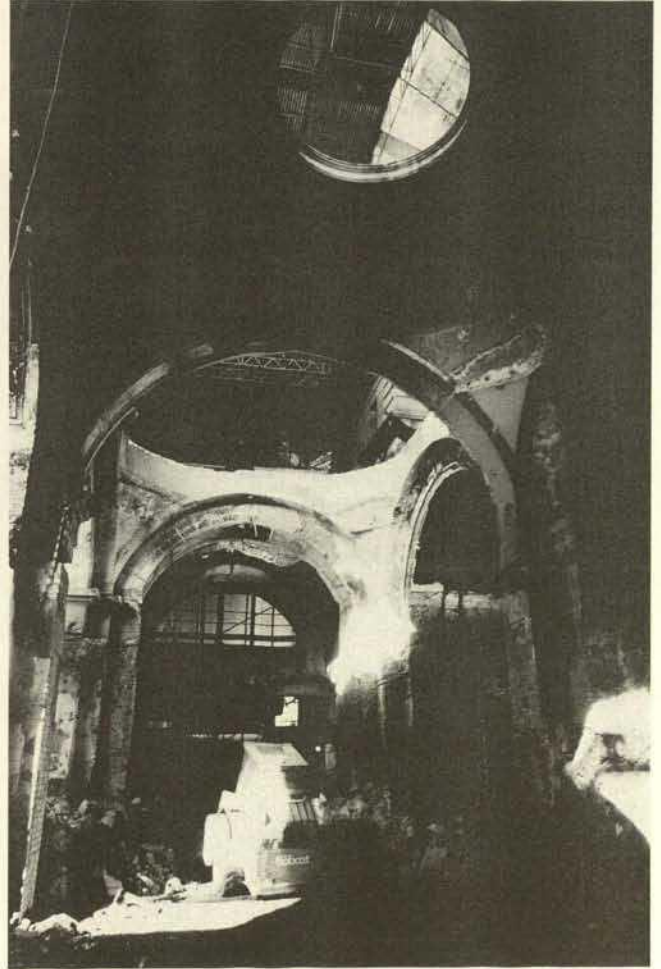


Abb. 2. Frankfurt am Main, Hauptbahnhof während der Umbauarbeiten, künftiges Reisezentrum

Abb. 3. Frankfurt am Main, Hauptbahnhof nach den Umbauarbeiten, oben DB Lounge, Entwurf Prof. Haussmann 1995, unten Reisezentrum, Entwurf Studio M. de Lucchi 1995; Eröffnung Sommer 1997



◁ Abb. 1. Frankfurt am Main, Hauptbahnhof während der Umbauarbeiten

Bahnhof-Entrées schlich sich das Großstadt-Elend. Die Verkehrspolitik der Wirtschaftswunderjahre degradierte die Eisenbahn zum Transportmittel für arme Bevölkerungsschichten, die sich kein Auto leisten konnten. Viele Bahnhofsviertel sanken zu Rauschgift- und Rotlichtbezirken ab. Darüber hinaus wurde die oft noch erhaltene Denkmalsubstanz der Bahnhöfe in den fünfziger und sechziger Jahren entweder rücksichtslos abgerissen oder in gesichtslose Zweckbauten umgewandelt.

Aber: die Eisenbahn ist zurück, mit dem ICE in zwei Stunden von Hannover nach Würzburg, mit dem AVE in zweieinviertel Stunden von Madrid nach Sevilla, mit dem TGV in drei Stunden von Paris nach London. Die immer stärker-

Was ist ein Bahnhof heute? Wie sieht er aus? Nicht futuristisch, aber für das nächste Jahrhundert oder Jahrtausend? Ein maßgefertigtes Futteral, eine paßgenaue Hülle? Oder – wie am Anfang der Bahngeschichte vor über 150 Jahren – ein Symbol der Macht, Reichtum, die Faszination des Fortschritts? Wie kann der Bahnhof Impuls und Zeitgeist von Stadtentwicklung zum Ausdruck bringen? Ist er bloß ein Standplatz für den ICE? Nein: Die endlos rotierenden Züge brauchen gerade heute überwältigende Auffangstationen für die oft rasend verwirrten Gefühle unserer hektischen Zeit. Bahnhöfe sind Kommunikationszentren, in denen sich die Menschen wohlfühlen sollen, in denen sie sich aufhalten und treffen.



Abb. 4. Deutsche Bahn, neues Bahnsteigdach in Marktredwitz, Entwurf von Gerkan, Marg & Partner, 1996

re Überlastung der Autobahnen und die Konkurrenzfähigkeit zum Inlandflug wirken sich zwangsläufig positiv auf die Auslastung des Schienenverkehrs aus.

Durch dieses Comeback der Eisenbahn werden auch die Bahnhöfe in ihrer Bedeutung wieder aufgewertet. Meist in bester City-Lage gelegen, tragen diese Orte ja maßgeblich zum Erscheinungsbild einer Stadt bei. Als Schnittstelle von mehreren Verkehrssystemen und der damit verbundenen Anzahl von Nutzern haben die Bahnhöfe wieder eine entscheidende wirtschaftliche Bedeutung. Der Hauptbahnhof wird wieder zum Stadttor und zu einem exponierten Ort des öffentlichen Lebens. Der Mythos des Bahnhofs ist lebendig. Der Bahnhof ist heute nicht nur eine technische Einrichtung, sondern ein kultureller und sozialer Bestandteil der Stadt.

Dieser Veränderungsprozeß stellt eine große Herausforderung dar. So wurde bei der Deutschen Bahn AG die eigenständige Gesellschaft DB Station 2 Service geschaffen. Deren Aufgabe ist es, anders als die isolierten Dienstleistungs- und Konsumzentren der großen Flughäfen, die fernab der Citys zu wahren Ersatzstädten heranwachsen, Bahnhöfe und ihre Geschäftszonen zu integralen Bestandteilen der Städte und ihrer öffentlichen Räume zu machen. Der Bahnhof muß in Zukunft einladend wirken und darf nicht um jeden Preis gemieden werden. Er soll die Chance erhalten, wieder lebendiger Teil des Stadtgefüges zu werden, eingebunden in die soziokulturelle und wirtschaftliche Infrastruktur. Daneben will die Deutsche Bahn AG ein moderner, wettbewerbsstarker und profitabler Verkehrsdienstleister werden, sie muß mehr und mehr Kunden gewinnen. Dienstleistung, Gastronomie, Einzelhandel, Hotel und

Kommunikation werden in den Bahnhof einziehen. Auch die Optimierung der originären kundenorientierten Bahnhofsfunktionen hat begonnen. Einige Bausteine hieraus seien beispielhaft nachstehend aufgeführt.

Bahnsteigdach

Die Ansprüche unserer Kunden sind gestiegen, mehr Licht, mehr gestalterische Qualität, mehr Aufenthaltsqualität für unsere Kunden sind gefordert. Die Bahnsteige erhalten auf die gesamte Zuglänge neue Bahnsteigdächer und eine neue Bahnsteigausstattung (Abb. 4). Beispiele, die zeigen,

(wie Wickelräume, Duschen, Verkauf von Hygieneartikeln etc.) wichtig.

Reisezentrum

Die Deutsche Bahn muß ein moderner, wettbewerbsstarker und profitabler Verkehrsdienstleister werden. Sie muß sich nicht nur gegen andere Verkehrssysteme – das Auto und das Flugzeug – durchsetzen, sondern auch gegen andere Bahnen, die ihre Leistungen in Deutschland anbieten dürfen und das sicher auch verstärkt tun werden. Die Erneuerung der Bahn auf tausenden von Strecken und Bahnhöfen und ihren technischen und organisatorischen



Abb. 5. Deutsche Bahn, WC-Center in Oberhausen, Entwurf Prof. Gerischer

was möglich ist, mit gleichen Geldbeträgen wie in der Vergangenheit neue Qualität auf den Bahnsteig zu bringen. 40 Dächer werden derzeit gebaut, 75 sind in der Planung, weitere werden folgen.

Toiletten

Bei dem Zustand vieler Bahnhofstoiletten in Deutschland sind auch hier große Anstrengungen auf diesem Gebiet erforderlich (Abb. 5). Auf die Größe der Bahnhöfe zugeschnitten gibt es bisher zwei verschiedene Konzepte:

- Betreiberkonzept mit Dritten (z.B. Bahnhof Berlin Zoo),
- Gestaltungskonzept (z.B. in Kassel Kulturbahnhof und Bahnhof Westerland).

Bei allen Konzepten ist eine zeitgemäße Ausstattung und Gestaltung, peinliche Sauberkeit und Serviceleistungen

Systemen ist ein Riesenprojekt sicher eines der anspruchsvollsten und aufwendigsten unserer Zeit. Das Design ist nur eine Aufgabe unter vielen (Abb. 3), aber vom Design hängt es mit ab, wie gut das Produkt konkret ist. Alle Einbauten müssen ihre Qualitäten auf den ersten Blick überzeugend deutlich machen. Und mehr noch: Die Deutsche Bahn soll dabei eine unverwechselbare Identität bekommen.

Die Deutsche Bahn hat gemeinsam mit Michele de Lucchi aus Mailand die neue Generation Reisezentrum erarbeitet. Hell, offen, transparent, geordnet und ganz dem Kunden zugewandt. Formen, die auch in vielen Jahren nicht unzeitgemäß wirken, technische Qualität aufweisen und nicht zuletzt eine Eigenständigkeit im Design besitzen. In Aschaffenburg wurde das erste neue Reisezentrum als Pilot fertiggestellt, 1998 werden weitere DB-Lounges folgen.

Der Bahnhof von heute und morgen braucht Orte, wo man sich aufhalten kann, wo warten und sich ausruhen angenehm ist. In einem Baukastensystem wurden verschiedene Nutzungsbereiche, wie z. B. Kinderbereich, Relaxtunnel, Arbeitsbereich, Konferenzbereich, Barbereich, entwickelt. Helligkeit und Farbe prägen dieses neue Konzept. Die erste DB-Lounge wurde im Herbst 1997 im Hauptbahnhof Frankfurt am Main eröffnet.

Bei dem Zusammenwirken von neuen Elementen mit historisch wertvollen Bestandsgebäuden drängen sich eine Reihe von Fragen auf: Alle diese neuen Bausteine in ein historisches Bahnhofsgebäude, geht das überhaupt? Ist ein behutsamer Eingriff in die historische Bausubstanz möglich? Schaffen wir es, einen Dialog zwischen alt und neu herzustellen und dabei verantwortungsbewußt mit den einzigartigen Ressourcen umzugehen?

Eines ist bei allem Respekt vor der Denkmalpflege erforderlich. Es muß investiert werden, die bauliche Grundsubstanz muß saniert werden,

- Hallendächer, Bahnsteige und Wartebereiche müssen in Dimension und Ausstattung auf ICE-Niveau gebracht werden,
- neue Beleuchtungsqualitäten müssen geschaffen werden,
- dunkle Ecken und Winkel zurückgebaut werden,
- neue Wegeleitsysteme und attraktive Zu- und Abgängen erstellt werden,
- Aufzüge, Rolltreppen und Laufbänder eingebaut werden,
- umweltgerechte Ver- und Entsorgungskonzepte müssen erarbeitet werden,
- neueste Medien- und Informationstechnik installiert und eine
- reibungslose Verknüpfung mit dem Personennah- und Individualverkehr geschaffen werden.
- Anspruchsvolle Lounges mit multimedialen Konferenzräumen sind genauso vorzusehen wie
- Business-Center und Angebote im Erholungs-, Unterhaltungs- und Kulturbereich, die in die Verkehrsstation implantiert werden müssen.

Geht das alles, ohne die Identität Bahnhof zu verlieren? Kann man den alten Bahnhöfen Leben einhauchen, ohne sie zu zerstören? Die nachfolgenden Beispiele sollen zeigen, daß diese Aufgabe lösbar ist.

Mannheim Hauptbahnhof

Der Umbau des Mannheimer Hauptbahnhofs setzt voraus, das Baudenkmal in seiner Funktion als Bahnhof weiter zu nutzen. Das Gebäude soll ein Symbol für den öffentlichen Verkehr von und nach Mannheim bleiben und damit seiner städtebaulichen Bedeutung weiterhin gerecht werden. Die neuen Voraussetzungen fordern jedoch bedeutende bauliche Eingriffe, die neugeschaffenen Raumfolgen im Unter-

geschoß auch eine angemessene Architektur. Ziel ist es, räumliche Zusammenhänge mit einer eigenen architektonischen Identität zu schaffen, welche alle funktionellen Anforderungen zu erfüllen vermögen.

In der Zukunftsvision 'Mannheim 21' soll nach einem städtebaulichen Gutachten der Bahnhof mit einer oberirdischen Fußgänger Verbindung bis zum Stadtteil Lindenhof angeschlossen werden. Mit diesem Brückenschlag soll die derzeitige Abtrennung des Stadtteils durch die Gleisanlagen gemildert werden und gleichzeitig eine kundenfreundlichere Verbindung der Bahnsteige erreicht werden. Eine gläserne Überdachung des Verkehrskörpers soll eindrucksvoll den Stellenwert des Mannheimer Bahnhofs im Netz der Deutschen Bahn AG darstellen. Im Zuge dieser Maßnahme soll auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofs auf nicht mehr benötigten Gleisanlagen eine parallel entstehende Bebauung den neu entstandenen Brückenkopf begleiten, die u. a. folgende Nutzungsmöglichkeiten vorsieht: Parkhaus, Hotel, Büro- und Kongreßzentrum, Cinema, Freizeit- und Kultureinrichtungen und Wohnen.

Auch das Empfangsgebäude selbst wird von Grund auf saniert. In enger Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege werden die Gebäudeteile nach den Kundenerfordernissen modernisiert. Die Haupthalle erhält die Glaskuppel wieder, die während der verschiedenen Umbau- und Wiederaufbaumaßnahmen der letzten Jahrzehnte 'verlorengegangen' ist.

Frankfurt am Main Hauptbahnhof Reisezentrum

Im Mai 1883 wurde mit dem Bau des Frankfurter 'Zentral-Bahnhofs' durch den Straßburger Architekten Hermann Eggert begonnen. Die feierliche Eröffnung im August 1888 ermöglichte die Stilllegung der Vorgängerbahnhöfe in der Weststadt. Er war mit seiner 206 m breiten Fassade aus Heilbronner Sandstein und den drei Gleishallen bis zur Eröffnung des Leipziger Hauptbahnhofs im Jahre 1915 Europas größter Bahnhof. Doch schon 1912 mußten wegen der bereits damals entstandenen Kapazitätsengpässe die Gleiszahl von 18 auf - übrigens heute noch bestehende - 24 Gleise erhöht werden. Dazu wurde auf der Nord- und Südseite je eine zusätzliche Perronhalle angebaut, die wegen des Ersten Weltkrieges erst im Jahr 1924 fertiggestellt wurden.

Während des Zweiten Weltkrieges erlitt der Frankfurter Hauptbahnhof erhebliche Beschädigungen. Etwa 10 Jahre später wurden die Kriegsschäden in der damals üblichen Weise durch einfachste funktional ausreichende Bauweisen beseitigt. Damit wurden sämtliche Dekorationen aus der Bauzeit, wie Stuck, Fensterarchitrave, Dachskulpturen etc. entfernt, zugebaut oder verschalt. Sogar die Naturstein-Vestibülfassade der Schalterhalle zu den Gleishallen wurden abgebrochen. Durch die beiden neuen Projekte der

Deutschen Bahn AG, die den Neubau des Reisezentrums im Jahr 1995 (Abb. 3) und den Markt im Bahnhof im Jahr 1997 vorsahen, konnten während der Entkernungsarbeiten verschiedene historische Bauteile wieder freigelegt werden. Hinter abgehängten Zwischendecken, Vormauerungen und Putzverkleidungen wurde ein Teil der historischen Kuppeln sowie Teile der früheren Stuckprofilierung und der Stuckgesimse entdeckt (Abb. 2). Zum Vorschein kamen auch Reste der historischen Deckengemälde.

Die Stuckgesimse und -verzierungen sowie die Kuppeln werden restauriert und wiederhergestellt. Die Reste der Deckengemälde wurden vom Restaurator freigelegt und gesichert. Die nach dem Krieg errichteten Vorbauten vor der historischen Fassade werden zurückgebaut und eine umfangreiche Sanierung der Natursteinfassade vorgenommen. Durch diese Denkmalschutzmaßnahmen erfährt der Frankfurter Hauptbahnhof eine umfangreiche Erneuerung der Nachkriegsversäumnisse, eine wesentliche Aufwertung seines äußeren Erscheinungsbildes und dadurch eine deutliche Verbesserung der Attraktivität für die Öffentlichkeit.

Nürnberger Hauptbahnhof Reisezentrum

Die räumliche Struktur des Nürnberger Hauptbahnhofs mit seiner Ost- und Westhalle sowie der Längs- und Haupthalle hat die beiden Weltkriege überlebt. 1977 begann der Wiederaufbau der Mittelhalle und einer neuen Kuppel, die allerdings nur ein schwacher Abglanz der eindrucksvollen »Mütze« ist, die einst das Empfangsgebäude bedeckte. Die imposante Bogenstruktur auf der Zwischenebene ist heute noch hinter äußerst unattraktiven Verschalungsplatten verborgen. Das Ambiente befindet sich nach mehreren Umstrukturierungsmaßnahmen in einem schlechten, keinesfalls ansprechenden Zustand. Viele nachträgliche Ein- und Anbauten lassen eine klare Linie vermissen und vermitteln einen düsteren Eindruck im Innern der meist schmucken Halle.

Das neu entwickelte architektonische Konzept sieht vor, eine bauliche Einheit im gesamten Bahnhof zu erzielen, bei der alle neuen Teile in moderner, transparenter Form in die bestehende Substanz integriert werden. Das neue Glasdach über der Querhalle trägt zu der gewünschten neuen Atmosphäre entscheidend bei. Die Wiederöffnung der imposanten Bogenstruktur im Zwischengeschoß und die vorgesehene Nutzung durch kleine Geschäfte trägt erheblich zu einem gänzlich neuen Auftreten des Nürnberger Hauptbahnhofs bei. Die Wiederherstellung der ursprünglichen Gebäudestruktur und -gestaltung in Verbindung mit einer modernsten Ansprüchen gerecht werdenden Architektur macht die zukünftige Stärke des Bahnhofs aus.