

Mit welchem Stilbegriff auch immer man nun die Bauten des fast seit fünfzig Jahren tätigen Doyen der deutschen Architektur belegen mag, Francesco Dal Cos Bezeichnung des Werkes von Oswald Mathias Ungers als „rigoros modern“ dürfte allerdings am wenigsten zutreffen. Dem widersprechen Gegenargumente, die im Buch selbst zu finden sind: So schreibt der Architekturhistoriker unmittelbar darauf, daß sich die Architektur von Ungers „trotz aller Einfachheit nicht dem Primat von Zweck und Funktion unterwerfen“ läßt und daß „die Strenge im Bauen des deutschen Architekten ihre Wurzeln im sehnsuchtsvollen Nostalgiegedanken hat“. Ungers hatte aber schon 1960 seine Fundamentalkritik gegen Le Corbusier und eine falsch verstandene Spätmoderne geäußert. Auch spricht er selbst im vorliegenden Band von den beiden architektonischen Irrtümern des 20. Jahrhunderts: daß nämlich einerseits die Form der Funktion folgen sollte und daß andererseits Architektur nur die „Dekoration der Hütte“ sei. Vielmehr war für Ungers seit jeher die „schöpferische Kraft ohne geistige Auseinandersetzung mit der Tradition“ undenkbar. Das zeigt sich ebenso bei den in diesem opulenten Buch dokumentierten Bauten wie in der vorangehenden Aphorismensammlung Ungers' zu seiner Architektur. Diese versucht stets, kulturelle Traditionen und die Geschichte des Ortes in einer strikten Reduktion auf Archetypen einzubeziehen. Das ist auch der Mittelweg, den Ungers für sich entdeckte und wohl weiter verfolgen wird. Er verläuft zwischen den kaum noch brauchbaren, weil diskreditierten und zu Kampfbegriffen verkommenen Stil- und Epochenamen von Moderne und Postmoderne. Jedenfalls illustriert das Buch (er-)schlagend, daß Ungers nicht dem derzeitigen modernistischen Revival hinterherbaut – einer Mode, die heute so oft mit Moderne verwechselt wird.

ERNST SEIDL

*Kunsthistorisches Institut
Universität Tübingen*

Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert, Hrsg.: Bund Deutscher Architekten BDA, Deutsche Bahn AG, Förderverein Deutsches Architekturzentrum DAZ, in Zusammenarbeit mit Meinhard von Gerkan [Ausst.-Kat. Berlin, ehemaliger Dresdner Bahnhof, 22. März – 19. Mai 1997]; Braunschweig/Wiesbaden: Vieweg & Sohn 1996; 315 S., zahlr. Abb.; ISBN 3-528-08139-2; DM 98,- [Paperbackausgabe: 2. Aufl. Berlin 1997; DM 58,-]

Für das 19. und frühe 20. Jahrhundert war der Bahnhof eine der wichtigsten und anspruchsvollsten Bauaufgaben. In den kühnen Eisenkonstruktionen der Bahnsteighallen und den überschwenglichen historistischen Empfangsgebäuden der „Kathedralen der Mobilität“ wurde der Siegeszug der Eisenbahn öffentlichkeitswirksam in Szene gesetzt. Verschwenderische Großzügigkeit in der Raumgebung, Glanz und Glamour in der Ausstattung kennzeichneten die Großstadtbahnhöfe in ihrer Blütezeit. Bereits in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts machte sich ein Wandel in der Behandlung der Bauaufgabe bemerkbar. An Stelle großer Gesten trat allmählich eine

nüchternere, funktionalistischere Gesinnung. Der rasante Niedergang des Bautyps wurde allerdings erst mit dem Aufkommen von Automobil und Flugzeug als Massenverkehrsmittel nach dem Zweiten Weltkrieg besiegelt. In Deutschland waren die Bahnhöfe zudem ein bevorzugtes Ziel von Bombardements der Alliierten gewesen; bei ihrem Wiederaufbau scherte man sich oftmals wenig um die historische Bausubstanz. Die alten Prachtbauten wurden vielerorts – und dies bis in die siebziger Jahre hinein – durch banale Zweckbauten ersetzt. Den erhaltenen historischen Bahnhöfen blieben meist der langsame Verfall und eine fortschreitende Verschandelung durch standardisierte, grobschlächlige – vermeintlich funktionale – Einbauten nicht erspart. Zum architektonischen Niedergang gesellte sich der gesellschaftliche: Aus den einstigen Tempeln wurden zwielichtige Orte mit einem obskuren *Genius loci*, für den sich der Begriff „Bahnhofsmilieu“ eingebürgert hat.

Nach dem Willen der um ein neues Image ringenden Deutsche Bahn AG soll dies alles nun anders werden. Es *wird* anders – daran kann angesichts des fortgeschrittenen Stadiums zahlloser aufwendiger Bahnhofsumbau- und Neubauprojekte, vor allem aber aufgrund betriebswirtschaftlicher Zwänge, denen sich die privatisierte Deutsche Bahn AG ausgesetzt sieht, kein Zweifel bestehen. Ob die bevorstehenden Veränderungen in die von den Ausstellungsinitiatoren proklamierte „Renaissance der Bahnhöfe“ münden, oder unter dem Vorzeichen entfesselter Kommerzialisierung die letzte Phase ihres Untergangs einläuten, wie einige Architekturkritiker befürchten, bleibt allerdings vorerst unentschieden.

Die umfassende Schau, die nach einer ersten Präsentation in Venedig nach Berlin und in weitere deutsche Städte wanderte, lieferte eine Grundlage für die unentbehrliche breite Diskussion der anstehenden Projekte – eine Debatte, die die Kunstgeschichte nicht zur Gänze Interessengruppen und Feuilletonredaktionen überlassen sollte. Der erste Teil der Ausstellung rief mit reichhaltigem, gut arrangiertem Bildmaterial die Blütezeit der Bahnhöfe in Erinnerung, der zweite veranschaulichte deren Verfall. Besondere Aufmerksamkeit zog erwartungsgemäß der dritte Teil auf sich, der mit Hilfe von beeindruckenden Modellen und Computersimulationen die anbrechende Renaissance verkündete. Die schon an sich bewundernswerten Exponate und ihre wirkungsvolle Inszenierung machten es dem Betrachter wahrlich schwer, sich der Faszination der Vision einer schönen neuen Bahnhofswelt zu entziehen.

Genau hierin besteht allerdings zugleich die Gefahr einer stark suggestiven Präsentation, die – von Interessengruppen initiiert – in erster Linie Überzeugungsarbeit leisten und eventuelle Vorbehalte gegen die Projekte ausräumen sollte. Die verführerische Kraft von Architekturmodell und Computersimulation ist allgemein bekannt und vielfach erprobt. Als Modell vermittelt selbst der 1991 fertiggestellte Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe – in großen Teilen eine geradezu kühne Synthese von ästhetischer Zumutung und Disfunktionalität – den Eindruck einer anspruchsvollen und benutzerfreundlichen Architektur. Der 1997 beendete Umbau der grandiosen Querbahnsteighalle des Leipziger Hauptbahnhofs, der eine empfindliche Störung der ursprünglichen Raumwirkung mit sich brachte, verhiß in der Computersimula-

tion eine Denkmalverträglichkeit durch vorgetäuschte Leichtigkeit und Transparenz der Einbauten. Angesichts solcher Diskrepanzen zwischen der Wirkung von Architekturdarstellung und gebauter Architektur erscheinen die im Zentrum der Ausstellung stehenden, vom Hamburger Architekturbüro von Gerkan, Marg und Partner (gmp) entwickelten „Projekte 21“, die eine Umwandlung der Kopfbahnhöfe Stuttgart, Frankfurt am Main und München in Durchgangsbahnhöfe durch Stadtunterfahrung und Tieflege der Bahnsteige in offenen Schneisen vorsehen, um so problematischer. Im Unterschied zu Kassel und Leipzig steht der künstlerische Rang dieser Entwürfe außer Frage – fragwürdig erscheint jedoch ihr Ethos im Umgang mit historischer Bausubstanz. So droht in Stuttgart dem Empfangsgebäude von Paul Bonatz eine Degradierung zu einem überdimensionierten Seitenflügel, da die Gleise nunmehr quer zur alten Trasse verlaufen sollen. Das Frankfurter Projekt sieht eine Tieflege der Bahnsteige von nicht weniger als 20 Metern und eine Auflagerung der historischen Hallenkonstruktion auf eine viaduktartige Tragstruktur vor, wodurch sich die Scheitelhöhe der Hallen annähernd verdoppelt.

Bei allen Vorbehalten gegen die manipulative Tendenz der Ausstellung ist ihren Organisatoren hoch anzurechnen, daß in den dazugehörigen materialreichen Katalog nicht ausschließlich Selbstdarstellungen der Deutsche Bahn AG und der an ihren Projekten beteiligten Architekten Eingang fanden. Vielmehr wurden auch verschiedene, größtenteils unabhängige Fachleute herangezogen, die sowohl die Thematik der historischen Bahnhöfe als auch die neuen Projekte von verschiedenen Seiten beleuchten.

Der Selbstdarstellung ist der erste Teil des Bandes vorbehalten. Auf einen langen, einführenden Essay von MEINHARD VON GERKAN, dem Entwerfer des im Bau befindlichen neuen Lehrter Bahnhofs in Berlin und Hauptakteur der „Projekte 21“, folgen Kurzdarstellungen neuer Bauten und Projekte. Von Gerkans Essay bringt eine eigenwillige, aber durchaus fundierte Interpretation der Entwicklung von der Blütezeit der Bahnhöfe über den Verfall bis zu den Bemühungen um ihre Renaissance, die hier natürlich im Mittelpunkt stehen. Besonders scharfsichtig und eindringlich sind jedoch seine Ausführungen zur Profanierung und Banalisierung der Bauten in den letzten Jahrzehnten. Bei allem Bemühen um Bedachtsamkeit und denkmalpflegerisches Problembewußtsein bleibt von Gerkans Machertemperament verständlicherweise unverkennbar, vor allem dann, wenn er auf seine „Projekte 21“ zu sprechen kommt, denn: „Was sollte man denn wohl von einem Architekten halten, der nicht leuchtende Augen bekäme angesichts der faszinierenden Aufgaben, die sich direkt oder indirekt mit den 21er Projekten verbinden?“ (S. 59). So oszilliert sein Text zwischen der berechtigten Verbitterung eines anspruchsvollen Gestalters angesichts bisheriger Entwicklungen und den leuchtenden Augen eines Zukunftsgläubigen.

Solche Ambivalenz läßt sich den darauffolgenden Projektdarstellungen indes nicht bescheinigen. In diesem Abschnitt, dem eigentlichen Kernstück des Katalogs, findet der Leser vor allem vorzügliches Bildmaterial zu den über dreißig qualitativ recht unterschiedlichen Projekten. Die schriftlichen Erläuterungen haben durchweg den Charakter von Werbetexten. Ihre mit stereotypen, sinnverdunkelnden Phrasen

aus dem Architekten- und Designerjargon durchsetzte Sprache ist vielfach ein Ärgernis. Im Anschluß an die Bauprojekte werden Elemente des neuen Bahndesigns vorgestellt, die zur Zeit in den Bahnhöfen installiert werden. Die Lösungen – seien es die Inneneinrichtungen der neuen Reisezentren, die Elementsysteme „ReisePause“ (für Wartesäle), „ReiseFrische“ (für Toiletten) und nicht zuletzt von Gerkans elegant geschwungene Bahnsteigdächer – repräsentieren ein hohes gestalterisches Niveau. Da es sich bei ihnen um standardisierte Elemente handelt, die der Deutsche Bahn AG eine neue Corporate Identity verschaffen sollen, droht allerdings auch hier die Gefahr der Banalisierung – durch Repetition.

Der zweite Teil des Katalogs enthält den wissenschaftlichen Ertrag der Ausstellung. Die sechzehn Beiträge liefern ein interdisziplinäres Panorama von Stellungnahmen zu den verschiedensten Aspekten des Bahnhofsbaus in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Das Spektrum reicht von Architekturgeschichte, Urbanistik und Denkmalpflege über Kulturgeschichte, Technikgeschichte, Ökonomie und Ökologie bis hin zum Modelleisenbahnwesen. Vor allem die „Projekte 21“ stoßen hier vielfach auf Kritik, die sich in künstlerischen, denkmalpflegerischen und urbanistischen Bedenken (z. B. in den Beiträgen von AXEL FÖHL, DIETER HOFFMANN-AXTHELM und STEFAN W. KRIEG), aber auch in handfesten ökologischen und ökonomischen Einwänden (z. B. bei HEINER MONHEIM) artikuliert. Besonders die in Leipzig bereits vollzogene und in vielen Städten bevorstehende radikale Vermarktung der Bahnhofsbauareale – „Einkaufszentrum mit Gleisanschluß“ ist hierzu ein modisches, die sachliche Debatte keineswegs förderndes Schlagwort – ruft immer wieder einen wohl etwas überzogenen Kulturpessimismus auf den Plan. So stellt der zweite Teil des Katalogs in seiner Gesamtheit gewissermaßen eine kritische Antwort auf die vorangehenden glatten, selbstgefälligen Werbetexte dar. Freilich ist zu bedauern, daß sich ausgerechnet DIETER BARTETZKO, einer der geistreichsten und zugleich scharfzüngigsten Architekturkritiker Deutschlands, der in den Projekten der Deutsche Bahn AG nichts weniger als eine „Renaissance der Bahnhöfe“ sieht, auf das im Kontext der Ausstellung eher neutrale Terrain des Bahnhofsbaus im Dritten Reich zurückgezogen hat.

Den interessantesten und in der Tat brisanten Stoff liefern indes nicht die teilweise hervorragenden Artikel zur Geschichte des Bahnhofsbaus, die sich bereits seit ein paar Jahrzehnten eines steigenden Interesses seitens der Kunstgeschichte erfreut, sondern die Beiträge zu den laufenden Entwicklungen, über die der Katalog erstmals umfassend informiert. Die neuen Projekte werden das Gesicht der historischen Bahnhöfe nachhaltig verändern. Und es wäre ein Jammer, wenn dies ohne Anteilnahme der Öffentlichkeit und ohne kritisches Engagement der Fachwelt geschähe.

ARNOLD BARTETZKY

Geisteswissenschaftliches Zentrum Geschichte und Kultur Ostmitteleuropas (GWZO)

Leipzig