

Aus dem Inhalt

City talk

- Bahnhof inkognito 2
Eric Steiner zum Westbahnhof 4

City architecture

- Die neue BahnhofCity Wien West 5
Bahnhöfe –
Kathedralen des Verkehrs 7

City planning

- Jahrhundertprojekt
Hauptbahnhof 12

City life

- Urbane Mobilität 14
Überleben im Urban Jungle 16

City international

- Paris – schön, aber teuer 19
Architekturstars in Paris 20
Im Schatten von La Défense 21
Pariser Designer-Nachwuchs 22

City events

24

liebe leserinnen und leser!



Archiv

Wir machen großen Bahnhof. Auf mehr als zehn Seiten geht es in dieser Ausgabe um Bahnhöfe. Während sich Architekt Eric Steiner, der den zur Bahnhofcity mutierten Westbahnhof geplant hat, im Interview mit Barbara Jahn fragt, wohin die Entwicklung der Bahnhöfe geht, hat Ilse Huber die Antwort darauf gefunden: Das reine Verkehrsgebäude Bahnhof hat ausgedient, der Hybridbahnhof von heute muss Hotels, Shopping Malls und Büros bieten und drängt die Reiseinformationen an den Rand. Beim zukünftigen neuen Hauptbahnhof wird das nicht anders werden, wie Manuela Prusa recherchiert hat, und auch der Bahnhof Wien-Mitte bekommt einen stolzen Überbau mit Mischnutzung. Aber bei diesem Projekt ist man ja schon froh, dass es überhaupt realisiert wird, nachdem beinahe zehn Jahre lang

darin herumgeplant und gestritten wurde. Auf einen Architektur-Rundgang zu historischen und zeitgenössischen Bahnhöfen lädt unsere Architekturoperin Iris Meder ein und sie stellt sich die Frage, was eigentlich aus den klassischen Bahnhofsrestaurants geworden ist.

Paris – die Stadt der Liebe? Nicht nur. Paris ist auch eine Stadt, deren Bewohner unter den stark steigenden Mietpreisen leiden und die sie zur Abwanderung in die Vorstädte zwingt, wo sozialer Wohnbau kaum ein Thema ist. Die Banlieues sollen nun von ihrem schlechten Image loskommen und städtebaulich aufgewertet sowie infrastrukturell an das Stadtzentrum angeschlossen werden, wie Irene Mayer-Kilani und Ilse Huber berichten.

Dass die französische Hauptstadt über eine spannende Designszene verfügt, hat Barbara Jahn auf ihrem Streifzug entdeckt. Apropos

Barbara Jahn: Wir sind stolz, mit ihr die Gewinnerin eines von der italienischen Keramikindustrie verliehenen Journalistenpreises in unserem Team zu haben. Was beweist, dass city – das magazin für urbane gestaltung für Qualität bürgt!

Viel Freude beim Lesen wünscht Ihnen

Roland Kanfer



bahnhof inkognito

DA STEHEN SIE NUN zuhauf, die ehemaligen ‚Paläste der Industrie‘ als Zeichen des einst aufstrebenden Eisenbahnwesens. Heute, 150 Jahre nach dem Durchbruch des Schienenverkehrs, sind weniger dessen Gleisanlagen interessant als vielmehr die Standorte seiner Stationen. | ilse huber

Längst hat der individuelle Personenkraftverkehr den Zug als Reisemittel überholt und auch bei den Gütern verlagert sich das Transportaufkommen vermehrt auf den LKW. Obwohl Österreich europaweit die meisten Güterterminals betreibt, wurden aufgrund roter Zahlen einige Standorte geschlossen und die Container werden wieder auf Sattelschlepper gehoben. Das ist nicht einmal ein nationales Phänomen, die Europäische Union hat schon vor Jahren das Ziel gekippt, Schienenwege vorrangig auszubauen. Die Erhaltung des Netzes, die Wartung der Bahnkörper, Erneuerung der Waggonen und Lokomotiven ist

aufwendig, ebenso die Energieversorgung. Dort, wo lukrative Aussichten locken, sind die Bahnhöfe.

Plätze der Investitionen

Seit den 1990er rücken die Bahnhofsstandorte europaweit in den Fokus vieler Interessen, nicht zuletzt deshalb, um den Immobilienbesitz der Bahn zu verwerten. Wenn schon der Bahnbetrieb kaum Gewinne abwirft, dann sollen doch die Bahnhofsgebiete Geld in die Kassen spülen. Die Städte erfreuen sich reger Zuwanderung, da sind die zentral gelegenen Bahnhofsareale gerade mal recht für ‚multifunktionale Nutzungen‘. Speziell die Kategorie

„Kopfbahnhof“ hat ausgedient. Große Umplanungen wie der Berliner Lehrter Bahnhof, der Stuttgarter Hauptbahnhof, der ehemalige Wiener Südbahnhof – nun Hauptbahnhof – sind bzw. werden Durchgangsbahnhöfe: Die Züge sollen rasch und ohne Verschubaufwand weiterfahren. Daraus resultiert ein Paradigmenwechsel. Der Bahnhof mutiert vom städtischen Wahrzeichen zum Transitort. Aus einst massiven, unübersehbaren, eindeutig erkennbaren Orientierungspunkten in der Stadt werden diffizil lesbare Baukörper. Denn oft verschwinden die Geleise, das Herz des Bahnbetriebs, aus dem Stadtbild, sie werden nach unten verlegt

oder überbaut. Der Bahnhof erfüllt zwar nach wie vor seinen Zweck, er ist aber, wenn man sich die jüngsten Beispiele ansieht, im innerstädtischen Gefüge nicht primär als solches zu erkennen.

Städtisches Aushängeschild oder Hybrid?

Das reine Verkehrsgebäude Bahnhof hat ausgedient. Man nutzt nur seinen Namen, seinen Bekanntheitsgrad, aber in Wirklichkeit forciert man andere Funktionen: Hybridbahnhof nennt man das jetzt. Das heißt Hotels, Shopping Malls, Büros unterminieren den Ort, schieben die An- und Abreiseaktivitäten in den Hinter-

grund, so dass die Reiseinformationen an den Rand gedrängt werden. Große Uhren, überkopfgroße Anzeigetafeln, Kassenschalter – alles Schall und Rauch von gestern. Beim Hauptbahnhof Berlin, den Meinhard von Gerkan gemeinsam mit Volkwin Marg geplant hat, entstanden in einem Zug Büro- und Gewerbegebiete, die die Gunst der Lage nützen. Einen Schritt weiter geht das nach wie vor umstrittene Projekt Stuttgart 21. Da wurden die denkmalgeschützten Seitenteile abgerissen, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts vom Architekten Paul Bongatz geplant wurden und dessen Bau als Teil der Moderne gilt, nur der Turm blieb erhalten. Die Bahneinrichtungen wandern unter die Erde, das 110 Hektar große Areal wird großräumig umgestaltet.

Das hat weitreichende Folgen für die Stadt und die Menschen. In dem Projekt prallen die Erwartungshaltungen an den Ort der Zukunft offen aufeinander. Wie schon Wolfgang Kos, Direktor des Wien Museums, in seiner Einleitung zum Katalog der Ausstellung „Großer Bahnhof“ schreibt, wozu „der Bahnhof zwei Sphären angehört, der des Transportsystems Eisenbahn und der des städtischen Organismus“, fährt hier die sprichwörtliche Eisenbahn drüber. Die Stuttgarter identifizieren sich mit dem alten Hauptbahnhof, wollten weder Teile des anschließenden Parks gerodet haben, noch die Bonatztrakte vernichtet sehen und schon gar nicht 4,6 Milliarden Euro dafür bezahlen. Eine Schlichtungsperiode und einen Ministerpräsidentenwechsel später soll am 27. November 2011 das Volk abstimmen.

Der Bahnhof – Ort permanenter Veränderung
Anders erging es dem Bahnhof Liège-Guillemins in Belgien. Hier wurde extra für den Hochgeschwindigkeitszug TGV eine völlig neue Station errichtet, die im Jahr 2009 eingeweiht wurde. Der spanische Architekt Santiago Calat-

rava drückt dem Ort seine Note auf, mit der die Stadt Lüttich erst zurecht kommen muss. Denn das markante geschwungene Dach schwebt förmlich über den Geleisen – auf Außenfassaden wurde verzichtet. Die Anbindung des Baukörpers an das regionale Umfeld, also wie man urbanistisch damit umgeht, ist noch ungeklärt. Dafür fährt man hochgeschwind von hier nach Paris, Brüssel, Amsterdam.

Vorhof zum Flugsteig

Hochgeschwindigkeitszüge sind ein Versuch dem Flugverkehr, dem anderen Konkurrenten neben der Straße, Paroli zu bieten. Dass dabei das aeronautische Design bei der Bahn Einzug hält, passiert fast en passant. Leitsysteme, Raumkonzepte werden fast ansatzlos übernommen. Ob Köln oder Wien Schwechat, die Zug-Haltestellen am Flughafen sind der Vorhof zum Gate. Umgekehrt protzt der CAT (City Airport Train) in Wien Landstraße - pardon Bahnhof Wien Mitte - mit einem Terminal auf Geleisen. Wie das Buhlen um die Aufmerksamkeit die privat geführte WESTbahn lösen wird, bleibt abzuwarten. Ab 13. Dezember startet sie am Westbahnhof ihre Karriere.

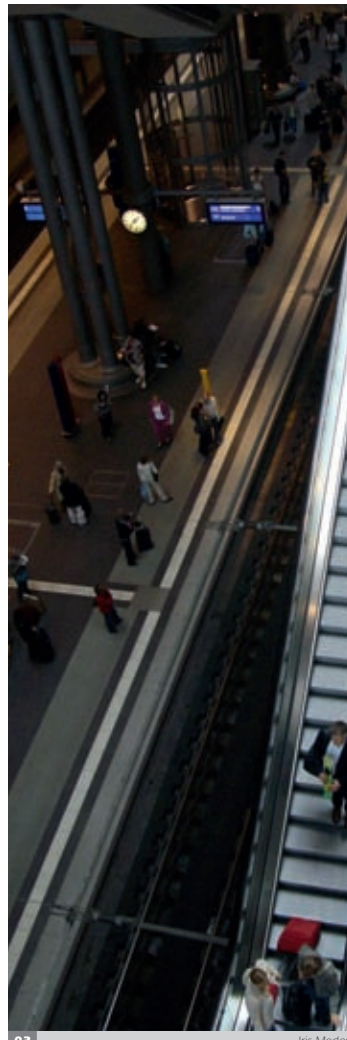
Mehr als ein Bahnhof – ein Grund zur Freude?

Noch werden am Westbahnhof internationale Züge abgefertigt, noch ist er eine Drehscheibe zwischen Ost und West, aber sobald der Wiener Hauptbahnhof in Betrieb geht, ist das vorbei. Auf die post-internationale Zeit haben sich die neuen Gebäudetypen neben dem denkmalgeschützten Bahnhofsbau aus den 1950er Jahren, geplant von den Architekten Robert Hartinger, Sepp Wöhhart und Franz Xaver Schlarbaum, schon eingerichtet: Sie überragen das dezente Haus um Stockwerke und spiegeln es nicht einmal in seinen Lochfassaden.

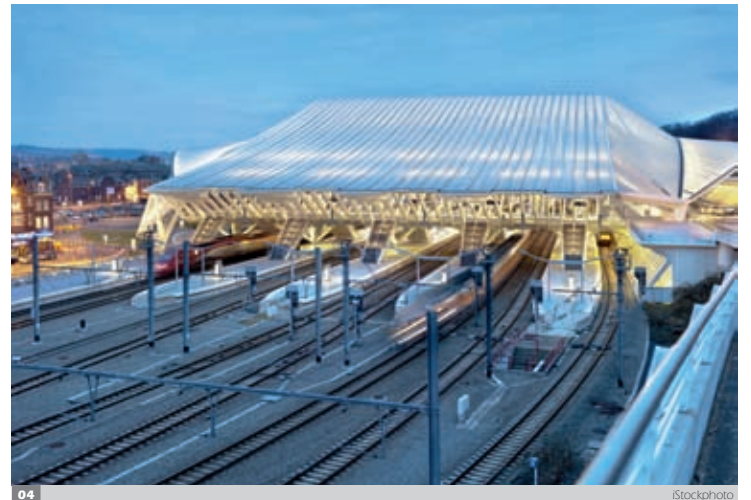
Die Perioden mit den alten Bahnhöfen respektvoll umzugehen, waren nie sehr ausgeprägt. Die



02 Iris Meder



03 Iris Meder



04 iStockphoto



05 iStockphoto

- 01 Symbol für die post-internationale Zeit: die BahnhofCity Wien West überragt den alten Westbahnhof
- 02 Geleise, das Herz des Bahnbetriebs, verschwinden aus dem Stadtbild, sie werden nach unten verlegt oder überbaut
- 03 Beim geplanten Neubau Stuttgart 21 prallen die Erwartungshaltungen an den Ort der Zukunft offen aufeinander
- 04 Bahnhof Liège-Guillemins: Die Anbindung des Baukörpers (Architekt: Santiago Calatrava) an das Umfeld ist noch ungeklärt
- 05 Bahnhöfe (im Bild: Lehrter Bahnhof Berlin) mutieren vom städtischen Wahrzeichen zum Transitort

Zeichen der Zeit und seiner Gesellschaften manifestieren sich nach wie vor sehr deutlich an den Bahnhöfen. Allein beim entstehenden Wiener Hauptbahnhof wird das Areal zum vierten Mal

innerhalb von 160 Jahren völlig neu strukturiert. „Mehr als ein Bahnhof“ soll es werden, verspricht der ÖBB Werbefolder. Ein Grund zur Freude?

Wirtschaftspark Breitensee

**Neue Gewerbe- und Büroflächen
1140 Wien, Goldschlagstraße 172
Flächen: 250 m² bis 5.000 m²**

Büroflächen

Mag. Stefan Egelkraut
T: 01/512 77 77 - 350
F: 01/512 77 78
s.egelkraut@otto.at
www.otto.at

Gewerbeflächen

Mag. Karin Struber
T: 01/512 77 77 - 325
F: 01/512 77 78
k.struber@otto.at
www.otto.at