

kathedralen des verkehrs

BAHNHÖFE HABEN ALS BRENNPUNKTE öffentlichen Lebens einen Status ähnlich dem großer Hotels: Schicksale kreuzen einander, flüchtige Begegnungen lassen Lebensgeschichten aufblitzen, Wege treffen und trennen sich. | iris meder

Leo Tolstois „Anna Karenina“ war einer der ersten Romane, in denen der Schauplatz Bahnhof eine entscheidende Rolle spielt. An den Gleisen beginnt die Liebesgeschichte der Titelheldin mit Graf Wronskij, ebendort endet sie auch. 1927 ließ der Wiener Komponist Ernst Krenek die Schlusszene seiner Jazz-Oper „Jonny spielt auf“ auf einem Bahnhof spielen, 1953 siedelte der italienische Regisseur Vittorio de Sica seinen Film „Roma, Stazione Termini“ auf dem gleichnamigen Bahnhof an. Die monumentale Architektur der „Kathedralen des Verkehrs“ eignet sich perfekt als Bühne für zwischenmenschliche Begegnungen. Hat jemals jemand versucht, große Literatur an der Schnellbahnstation Matzleinsdorfer Platz oder im Bahnhof Wien-Simmering spielen zu lassen? Hätte Agatha Christie „Mord im IC betriebliche-altersvorsorge.at“ geschrieben?

Historismus und Monumentalität

Der älteste erhaltene Kopfbahnhof der Welt, der Bayerische Bahnhof in Leipzig, datiert aus den Jahren 1842-52. Nach Kriegsschäden und einem Dornröschenschlaf in DDR-Zeiten wird der zu seiner Zeit wegweisende Bau

heute als Restaurant und auch wieder als S-Bahn-Station genutzt. Wie häufig bei den Bahngesellschaften des 19. Jahrhunderts trägt er den Namen der Ziele seiner Schienenwege, ähnlich etwa dem 1845-47 gebauten Hamburger Bahnhof in Berlin, der heute ein Museum aufnimmt. Ein besonders prachtvoller historistischer Bau im Stil der Tudorgotik ist der gut zehn Jahre später entstandene Hauptbahnhof von Breslau, dem auch der alte Wiener Nordbahnhof ähnelte. Der Bahnhof, der derzeit massiv umgebaut wird, gibt sich selbstbewusst und weltgewandt – das Bahnreisen war damals eine so noble Sache wie hundert Jahre später das Fliegen. Die 200 Meter lange Halle mit Glasdach war die größte ihrer Art in Europa. Ein gesonderter Eingang mit eigenen Räumlichkeiten für Angehörige des Hofes war bis zum Ersten Weltkrieg in größeren Stationen selbstverständlich.

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts bildete sich der Großstadtbahnhof als eigener Bautypus heraus. Wichtig war wegen des Rauches der Dampflokomotiven eine seitliche Abschirmung von Halle und Gleisanlagen gegen die Umgebung. Aus diesem Grund hatten die Hallen eine große Höhe, was zusätzlich zu ihrer Monumentali-

tät beitrug. Oft wurden die Gleisanlagen gegenüber der Halle um eine Etage erhöht und über Freitreppen erschlossen. Für große Volumina bewährte sich der Rückgriff auf die römische Antike, vor allem auf die Bauform der Basilika.

Faszination Eisenbahn

Die Gleishallen waren meist leichte Gusseisenkonstruktionen – solche Bahnhöfe aus der Mitte des 19. Jahrhunderts sind heute noch beeindruckend, etwa die großen Pariser Kopfbahnhöfe Gare de l'Est, Gare du Nord und der Gare St. Lazare, den Claude Monet in mehreren Gemälden verewigte. Paris hatte schließlich sechs Kopfbahnhöfe: Neben dem Gare d'Austerlitz und dem Gare de Lyon wurde für die Weltausstellung 1900 der Gare d'Orsay gebaut, der seit 1986 die Impressionisten-Sammlung des Louvre aufnimmt – passenderweise auch Monets Bahnhofsbilder.

Auch in dem Land, in dem William Turner mit seinem epochalen Gemälde „Regen, Dampf und Geschwindigkeit“ bereits 1844 einen Markstein für die künstlerische Umsetzung der Faszination Eisenbahn setzte, haben sich zahlreiche historische Bahnhöfe erhalten. Zur Londoner Weltausstellung 1851 wurden Victoria Station und

King's Cross gebaut – dort hat man mittlerweile sogar das fiktive Gleis 9 ¾ installiert, von dem Harry Potter mit dem Hogwarts Express ins Internat fährt.

Außerdem ist die mächtige neogotische Burg des ab 1865 nach Plänen des Architekten George Gilbert Scott mit dem Ingenieur William Henry Barlow gebauten Bahnhofs St. Pancras erwähnenswert. Die Halle mit einer stützenfreien Spannweite von 74 m war zu ihrer Zeit die weltgrößte Eisenkonstruktion. Seit seiner Renovierung ist St. Pancras der glanzvolle Londoner Endpunkt der Eurostar-Züge. Überflüssig wurde hierdurch die elegante, gekrümmte Glaskonstruktion, die der Architekt Nicholas Grimshaw 1994 für den Eurostar neben die historische Waterloo Station gebaut hatte.

Englische Bahntechnologie exportierte man auch in die Länder des Commonwealth, wovon noch heute der sichtlich von St. Pancras inspirierte, in pompösem Eklektizismus erstrahlende einstige Victoria Terminus, heute Chhatrapati Shivaji Terminus, in Mumbai zeugt. Als nach dem Krimkrieg eine Zugverbindung von Westeuropa in die Türkei geschaffen wurde, entstand in Istanbul 1888-90 der Bahnhof Sirkeci, die würdige Endstation des Orient Express.

Technisch progressiv, architektonisch konservativ

Auch auf dem Kontinent wurden Schlag auf Schlag ältere Bahnhöfe durch mächtige neue Anlagen ersetzt. Besonders schöne Glas-Eisen-Überdachungen haben sich in Budapest mit dem 1882 gebauten Ostbahnhof (Keleti pályaudvar) und vor allem dem 1873-77 vom Büro Gustave Eiffel geplanten

01 Moderne Bahnhöfe (im Bild der Lehrter Bahnhof, Berlin) erstrecken sich über mehrere ober- und unterirdische Geschosse.



++ city PEOPLE +++ city PEOPLE +++ city PEOPLE +++ city PEOPLE +++

Albert Wimmer: Wenn wir über Wien sprechen, schweifen die Gedanken von der urbanen Metropole, vom historischen Erbe hin zu den Weinbergen und Schutzhäusern. Die Stadt ist geprägt von der Auseinandersetzung mit unterschiedlichsten Kulturen und hat sich einem gesellschaftlich höchst ausgewogenen System verpflichtet. Wenn wir über die Zukunft von Wien sprechen, ist das, was Wien ausmacht und was hier einem so gerne Zuhause fühlen lässt, kompromisslos zu formulieren, zu kommunizieren und zu entwickeln. Nicht Konzepte anderer Städte – diese mögen bereits überaltert sein – sind zu übernehmen, sondern selbstbewusst sind eigene Ideen, die auf Pfeilern wie Bildung, Kunst und Kultur, Forschung, Innovation und dem Verständnis von sozialer Ge-

rechtigkeit ruhen, umzusetzen. Von Wien verlange ich überzeugend die großartigen eigenen Leistungen darzustellen. Dies bedeutet auch hervorragende Bauten mit Mut zu Neuem zu realisieren und das nicht Bebaute – den öffentlichen Raum – für alle auf höchstem Niveau zu gestalten. Wien trifft Zukunft.

Albert Wimmer, Architekt aus Wien, plant derzeit unter anderem den neuen Wiener Hauptbahnhof, das Krankenhaus Wien Nord oder den Wohnpark Heller.

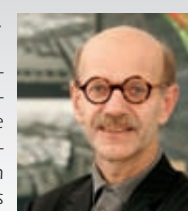


Foto: Hubert Dierke



02

iStockphoto

Westbahnhof (Nyugati pályaudvar) erhalten. In Madrid entstand 1888-92 der Kopfbahnhof Atocha. Hundert Jahre später wurde er nach Plänen des Architekten Rafael Moneo teilweise unter die Erde verlegt. Die riesige Gusseisen-Glas-Halle gestaltete man zum tropischen Gewächshaus mit Gastronomie und Geschäften um. 2004 wurde der Pendlerbahnhof – wie auch 1980 der von Bologna – Schauplatz terroristischer Anschläge, bei denen 191 Menschen starben.

Die Faszination des Bahnreisens hielt auch im 20. Jahrhundert an. Im bayerischen Murnau verewigte Wassily Kandinsky die Aussicht aus seinem Atelierfenster vorzugsweise just in dem Moment, als der Zug vorbeifuhr. Im Gegensatz zur Malerei hielt die architektonische Moderne im technisch immer progressiven Bahnhofsbaus eher spät Einzug. Die Jahre 1890-1914 kennzeichnete eine Phase der Megalomanie. Hier beeindruckt z. B. der 1895-99 gebaute pompöse Antwerpen-Centraal – der sich gegen den nach Anzahl der Gleise größten Bahnhof der Welt (67 auf zwei Stockwerken), New Yorks 1913 eröffnete Grand Central Station, allerdings nachgerade bescheiden ausnimmt. Ein letzter Dinosaurier der Riesenbahnhöfe ist die von

Ulisse Stacchini 1913-31 gebaute Stazione Centrale von Mailand, ein gigantisches Reise-Mausoleum aus weißem Marmor. Bahnhöfe waren und blieben eine Bauaufgabe für Superlative. In Leipzig bauten die Architekten



03

iStockphoto

Lossow & Kühne 1915 die vielleicht eleganteste, jedenfalls aber größte Bahnhofshalle der Welt – deren Wirkung stark eingeschränkt ist, seit sie für ein mehrstöckiges Shopping Center ausgehöhlt wurde. Der 1901-09 von Heinrich Fanta entworfene Jugendstilbau des Prager Hauptbahnhofes wurde 1970 im Rahmen der Anbindung an die U-Bahn um ein Tiefgeschloß mit neuer Aufnahmehalle erweitert, die, jüngst restauriert, bereits wieder ein geschätztes Zeugnis der Pop-Ära ist.

Zunehmend schreiben Bahnhöfe nicht nur Technik-, sondern auch Architekturgeschichte. Etwa

der 1910-19 nach Entwürfen des Architekten Eliel Saarinen realisierte Kopfbahnhof von Helsinki, der, vielfach publiziert, weltweit einflussreich war. Saarinen emigrierte später in die USA und wurde dort ein Vorreiter des Art-Déco-Stils, für den neben Bauten wie der heute museal genutzten Cincinnati Union Station auch die berühmten Eisenbahn-Plakate des Grafikers Cassandre für den „Nord Express“ und den „Etoile du Nord“ stehen.

Der Krieg macht Bahnhöfe zu Schicksalsorten

Als letzter großer Bau der Moderne, bevor die Traditionalisten im faschistischen Italien die Oberhand gewannen, gilt der 1932-34 realisierte Bahnhof S. Maria Novella in Florenz mit seinem kaskadenartigen Glasdach. Der in Vittorio de Sicas Film verewigte Bahnhof Roma Termini, so ge-

unter auch die großen Wiener Fernbahnhöfe, zum Opfer. Den Wiederaufbau übertrug man beamteten Bahn-Architekten wie Robert Hartinger, der bis 1951 den heute denkmalgeschützten Westbahnhof neu baute, und Heinrich Hrdlicka, dem der Neubau des leicht beschädigten, 1956 abgebrochenen und in der Folge mit dem Ostbahnhof in einem gemeinsamen Gebäude mit zwei Gleisebenen zusammengefassten neoklassizistischen Südbahnhofes oblag. 2009 ereilte Hrdlickas Bau das gleiche Schicksal wie seinem Vorgänger – er wurde nach der Entscheidung für einen Neubau abgebrochen.

Der Bahnhof als umsatzförderndes Anhängsel

Eine gewisse Renaissance des Bautyps Bahnhof brachte die Entwicklung neuer Hochgeschwindigkeitszüge wie des französischen TGV. Hier entwarf der spanische Architekt Santiago Calatrava u. a. die hellen, organisch geschwungenen Stationen von Lyon sowie – jüngst eröffnet – Lüttich. In Berlin nutzte man die wiedergewonnene Einheit der Stadt, um ihr anstelle des zerstörten Lehrter Bahnhofs einen neuen gläsernen Hauptbahnhof auf mehreren teils ober-, teils unterirdischen Ebenen einzupflanzen. Eigenmächtige Änderungen an den Bahnsteigdächern führten zu einer erfolgreichen Urheberrechtsklage des Architekten Meinhard von Gerkan gegen die Deutsche Bahn.

Heute sollen sich Bahnhöfe finanziell rentieren. Ihre Infrastruktur wird daher oft eher als umsatzförderndes Anhängsel an Shopping- und Bürozentren gesehen. Auch vor diesem Hintergrund sind gegenwärtige Planungen wie das vorrangig auf Immobilienverwertung ausgerichtete gigantische Projekt der unterirdischen Gleisführung des Stuttgarter Hauptbahnhofes zu sehen, für das bereits ein Teil des nach Plänen von Paul Bonatz 1914-27 gebauten, denkmalgeschützten Bahnhofs abgerissen wurde. Mit Frei Otto, dem Pionier leichter Tragwerkskonstruktionen, hat sich mittlerweile einer der beiden Neubauplaner vom Projekt distanziert, während der Architekt Christoph Ingenhoven es nach wie vor vertritt. Unterdessen ist bereits die Landesregierung über das Monsterprojekt gestürzt, allwöchentlich demonstrieren Tausende für den Erhalt des Bonatz-Baus. Bahnhöfe haben, so scheint es, wohl nach wie vor viel Identifikationspotenzial. Bereits 1963, als die neoklassizistische New Yorker Pennsylvania Station abgerissen und komplett unter die Erde verlegt wurde, bemerkte die Kritik, man schleiche sich hier in die Stadt wie eine Ratte – früher dagegen sei man mit dem Zug hineingefahren wie ein Gott.

02 Bahnhof Liège-Guillemins (Architekt: Santiago Calatrava)

03 Die Jahre 1890-1914 kennzeichnete eine Phase der Megalomanie, wie der 1895-99 gebaute Bahnhof Antwerpen-Centraal.

04 In Madrid entstand 1888-92 der Kopfbahnhof Atocha. Hundert Jahre später wurde er nach Plänen des Architekten Rafael Moneo teilweise unter die Erde verlegt.



04

Iris Meder