

■ Bauten

Auf der Strecke geblieben?

aus SIGNAL 07/1997 (Dezember 1997), Seite 7-9 (Artikel-Nr: 10003626)

Deutscher Bahnkunden-Verband

Landesverband Brandenburg

Für die historischen Empfangsgebäude zwischen Berlin und Hamburg fehlen Konzepte

Die Bahnlinie Berlin - Hamburg wurde mit Milliardenaufwand modernisiert. Die überwiegend aus den Anfangsjahren stammenden charakteristischen Empfangsgebäude verloren jedoch ihre Funktion. Was soll aus den eineinhalb Jahrhunderte alten Bauwerken nun werden? Die Bahn empfindet sie vor allem als Last und handelt entsprechend lustlos.

Für aufmerksame Bahnreisende begegnet auf der Fahrt von Berlin nach Hamburg einer Vielzahl von historischen Empfangsgebäuden, die sich deutlich vom vorherrschenden regionalen Baustil abheben und durch ihre einheitliche Architektur ein unverwechselbares Erkennungsmerkmal der Eisenbahnstrecke zwischen Berlin und Hamburg sind.

Im Jahre 1846 wurde die direkte Eisenbahnverbindung Berlin - Hamburg eröffnet. Der Streckenbau unter Baurat Friedrich Neuhaus erfolgte mit einfachen Mitteln und dauerte nur zwei Jahre. Aber die mit Inbetriebnahme der Strecke fertiggestellten Empfangsgebäude beeindruckten bis heute aufgrund ihrer Schönheit und Größe. Denn hier galt das Motto vieler Eisenbahngesellschaften der damaligen Zeit: "Überall sparsam, aber nirgends ärmlich".

In schlichtem Klassizismus und hell verputzt stehen die Gebäude in einem deutlichen Gegensatz zum regionalen Ziegelstil. Sie heben sich außerdem vom gewöhnlichen Baustil vieler Bahnhofsbauten durch die flachen oder nur leicht geneigten Dächer ab. "Rechteckige Grundrisse, zurückhaltende Gliederung der Fassaden, symmetrischer Aufzug, verputzte Ziegelbauweise (...) lassen ihn [Friedrich Neuhaus] als einen aufmerksamen Schüler oder Zeitgenossen von Schinkel, Persius, Stüler und Strack erscheinen."

Friedrich Neuhaus war zum technischen Direktor der Berlin-Hamburger Bahn bestellt worden. Er hatte die führenden Eisenbahnländer England und Belgien besucht und bereits beim Bau der Berlin-Stettiner Eisenbahn zwischen 1840 und 1843 Erfahrung gesammelt. Der Qualität seiner Bauten auf der Berlin-Hamburger Bahn ist es offenbar zu verdanken, daß diese nicht später durch Neubauten ersetzt, sondern durch Anbauten im selben Stil ergänzt wurden.

Deutschlandweit selten ist, daß an einer Eisenbahnstrecke noch so viele Bahnhofsbauten aus dem Eröffnungsjahr der Strecke zu finden sind. Die Bahnverbindung Berlin - Hamburg wird bis heute durch diese Gebäude geprägt.

Identitätsstiftende Gebäude ohne Zukunft?

Der besonderen Bedeutung dieser Gebäude waren sich die Denkmalschutzbehörden



Alt und neu prallen aufeinander. Am Bahnhof in Glöwen wird deutlich, daß der Bahnhof als Gesamtensemble betrachtet werden muß. Während am alten Empfangsgebäude der Putz abblättert, wirkt der neue Tunnelzugang wie aus einem Baumarkt-Katalog. (Foto: Frank Böhnke)



5.000 m² Nutzfläche mit Gleisanschluss zu vermieten. Sie suchen ein schönes geräumiges Büro? Oder einen Tanzsaal? Kein Problem. Im Bahnhof Wittenberge bekommen Sie alles! Für das Empfangsgebäude der Prignitzstadt werden schon bald neue Nutzer gesucht. Denn 1999 sollen die Gleise der Magdeburger Seite zugunsten eines Vorplatzes verschwinden und gemeinsam mit den Berliner Gleisen an der Ostseite vereinigt werden. Die neuen Bahnsteige samt Tunnel liegen dann nördlicher als heute, weshalb die Bahn dort ein neues Empfangsgebäude bauen will. (Foto: Frank Böhnke)



Historisch getreu hergerichtet präsentiert sich der Bahnhof Bad Wilsnack - allerdings ohne Funktion für die Bahnkunden. Hier könnte das touristische Potential der Kurstadt am Standort Bahnhof ausgeschöpft werden. (Foto: Frank Böhnke)

recht früh bewußt. Bereits 1980 wurde der Bahnhof Wittenberge unter Denkmalschutz gestellt. Mittlerweile stehen im Land Brandenburg auch die Gebäude von Finkenkrug, Paulinenaue, Zemitz, Glöwen, Bad Wilsnack und Neustadt (Dosse) unter Denkmalschutz. Folgen sollen die Bahnhöfe von Friesack und Karstädt.

In der Vergangenheit wurden einige Bahnhöfe bereits ansprechend saniert. Der Ausbau der Eisenbahnverbindung Berlin - Hamburg ist Teil der "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit". Offenbar konnte in den Anfangsjahren dieses Programmes noch recht frei mit den Mitteln umgegangen werden, so daß aus diesen Geldern einige Fassadensanierungen realisiert wurden, so in Glöwen und Bad Wilsnack. Mittlerweile dürfen die Finanzmittel fast nur noch für den Fahrwegausbau genutzt werden.

Der Streckenausbau veränderte das Gesicht der Bahnanlagen erheblich. Zahlreiche Nebengebäude wurden bzw. werden abgerissen. Die Nutzung der Empfangsgebäude für Fahrdienstzwecke entfällt mit der durchgreifenden Modernisierung der Signaltechnik. In Zukunft soll die gesamte Strecke Berlin - Hamburg durch ein Stellwerk in Hagenow Land ferngesteuert werden. Verbunden mit der Aufgabe von Dienstleistungen für die Bahnreisenden (Fahrkartenschalter, Gepäckaufgabe, Information, Bahnhofsgaststätten der Mitropa) im Zuge des Personalabbaus bei der DB AG sind zahlreiche Bahnhöfe bereits zu menschenleeren "Geisterbahnhöfen" geworden.

Wittenberge: Droht der Verfall?

Das dreigeschossige, voluminöse Empfangsgebäude des Bahnhofes Wittenberge ist ein wahres Schmuckstück der Bahnhofsarchitektur. Die Fassade ist restauriert. Demgegenüber wurden innen bisher keine Modernisierungen vorgenommen. Im Untergeschoß befinden sich noch die Fahrkartenausgabe, ein kleines Imbiß-Restaurant und die Wartehalle. Nach betrieblichen Rationalisierungen der DB AG (Aufgabe der Gepäckabfertigung und Information, Vereinfachung der Zugabfertigung) und nach Schließung der Mitropa-Gaststätte mit ihrem repräsentativen Speisesaal ist das Erdgeschoß durch weitgehenden Leerstand geprägt. Dabei erscheinen die Räume zwar sauber und gepflegt, sie sind jedoch kaum den aktuellen Erfordernissen entsprechend gestaltet. In den Obergeschossen unterhält die DB - noch - zahlreiche Büros ihrer Verwaltungsstellen.

In Wittenberge beginnt die DB AG 1998 mit umfangreichen Bauarbeiten, die das Gesicht der Bahnanlagen vollkommen verändern werden. So sollen die Gleise der "Magdeburger Seite", die bislang das Empfangsgebäude von der Stadt trennen, verschwinden. So gibt es dann die Chance, das Gebäude in die Stadt einzubinden. Aufgrund der Vorgabe, daß Züge auf der Strecke Berlin - Hamburg den Bahnhof mit 160 km/h durchfahren können sollen, muß die Einfahrkurve aus Richtung Berlin gestreckt werden, so daß eine Verlagerung der Bahnsteige erforderlich wird. Das ist fatal für die Zukunft des Empfangsgebäudes: Werden die Bahnsteige heute noch direkt vom Empfangsgebäude erreicht, so soll der Zugang nach Abschluß der Bauarbeiten rund 40 m nördlich des ehrwürdigen Gebäudes liegen. Leider plant die DB AG deshalb die vollständige Aufgabe des Empfangsgebäudes, das ihrer Ansicht nach künftig zu weit entfernt von den Reisendenströmen liegt.

Stattdessen soll in Wittenberge ein neues Empfangsgebäude gebaut werden. Gut für

die Bahnkunden: Endlich wird es dann in Wittenberge eine vernünftige Verknüpfung mit dem Busverkehr geben können, und die freiwerdenden Flächen der "Magdeburger Seite" bieten Platz für einen angemessenen Bahnhofsvorplatz. Schlecht für das alte Empfangsgebäude: Es bleibt die Frage, wie verhindert werden kann, daß ein wichtiges Zeugnis historischer Bahnhofsbaukunst verkommt.

Bad Wilsnack: Zwei nutzlose Empfangsgebäude

Gleich zwei Empfangsgebäude hat die kleine, in der Nähe des Naturparks Elbtalauen gelegene Kurstadt Bad Wilsnack: neben dem alten, renovierten Gebäude auch ein "nagelneues". Doch beide sind für den Bahnkunden ohne Nutzen. Wie kam es dazu?

Im Rahmen des Streckenausbaus wurde eine neue Unterführung errichtet, in deren Zugangsbauwerk ein Fahrkartenschalter und ein Dienstraum für das Bahnpersonal integriert wurden. Der Schalter war jedoch sehr schnell wieder geschlossen - natürlich ohne abzuwarten, wie sich die Reisendenzahlen beim nun stark verbesserten Angebot (Stundentakt, Direktverbindung nach Berlin-Charlottenburg) entwickeln würden. Damit ergibt sich in Bad Wilsnack die paradoxe Situation, daß Fahrkartenschalter und Diensträume jeweils in einem renovierten und einem neu errichteten Gebäude vorhanden sind, aber beide nicht mehr genutzt werden.

Neustadt (Dosse): Unsichere Zukunft

Unsicher ist auch die Zukunft des Empfangsgebäudes in Neustadt (Dosse). Noch befinden sich im Inneren des Gebäudes eine Wartehalle mit Fahrkartenschalter und eine Gaststätte, die den Ortsfremden jedoch selten zum Verweilen einlädt. Wie so häufig wird hier der Bahnkunde vor der Nutzung der Toiletten gewarnt, die allenfalls gegen die "Entrichtung eines Entgelts" zu nutzen sind.

Auch in Neustadt (Dosse) stehen umfangreiche Bauarbeiten an den Gleisanlagen an. Auch hier wird von der DB AG der Neubau des Bahnsteigtunnels mit einem zum Empfangsgebäude leicht versetzt liegenden Eingang als Vorwand zur kompletten Aufgabe des Gebäudes benutzt. Möglicherweise wird ein "multifunktionaler Dienstleistungspavillon" (PlusPunkt) dann die Funktionen des Bahnhofsgebäudes übernehmen. Ob es dann noch Personal am Bahnhof geben wird, scheint mehr als fraglich.

Paulinenaue: Der Verfall hat begonnen

Am monumentalen Empfangsgebäude des Bahnhofes Paulinenaue werden nur noch die notwendigsten Instandsetzungsarbeiten durchgeführt. Trotz der geringen Bedeutung der Gemeinde Paulinenaue ist das Gebäude wesentlich größer als in Neustadt (Dosse) und Bad Wilsnack. Jetzt nicht mehr durch Personal besetzt ist schnell passiert, was in solchen Fällen üblich ist: Die noch zugänglichen Innenräume befinden sich in einem desolaten Zustand und Dreck, Schmierereien, verbarrikadierte Fenster, eingeschlagene Scheiben sowie abblättrender Putz prägen das Bild. Zwar will die DB AG den Gesamteindruck durch Malerarbeiten etc. verändern. Bereits jetzt ist allerdings abzusehen, daß etwaige Verschönerungen nur von kurzer Dauer sind.

Alternativen zur "Geisterbahn" mit verfallenden Bahnhofsgebäuden

Derzeit zeichnet sich in allen betrachteten Fällen ab, daß am Rande einer hochmodernen Eisenbahnstrecke attraktive historische Empfangsgebäude entweder zukünftig von Dritten ohne Bezug zum Bahnverkehr genutzt werden oder die Gebäude verfallen.

Gesucht sind daher Lösungen einer innovativen Trägerschaft, bei der die DB AG als Betreiber des Eisenbahnverkehrs, das Land als Träger des Regionalverkehrs auf der Schiene und die Kommunen sowie weitere Partner eine Nutzung der Empfangsgebäude anstreben, die an dem Bedarf der Bahnkunden orientiert ist. Für Wittenberge, Bad Wilsnack und Neustadt (Dosse) sind solche Lösungen denkbar, die auch die touristischen Potentiale der Regionen berücksichtigen sollten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003626>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten