# Landbahnhöfe

## Ressourcen nachhaltiger Landschaftsentwicklung

**Riesig** dürfte die Zahl der Bahnreisenden sein, die landauf, landab unterm Anblick all der vielen zugenagelten und dem Verfall gnadenlos preisgegebenen Bahnhöfe leiden. Die Bundesstiftung Baukultur beklagt, dass von 5664 Bahnhöfen in Deutschland nur noch sehr wenige Gebäude in Eigenregie haben, dabei waren die doch einmal „Visitenkarten für Städte und Gemeinden, Kathedralen des Fortschritts, Meilensteine der Stadtentwicklung und selbstbewusste Statements kleinerer Orte für die Verbundenheit mit der Welt." Entsprechend groß ist die Fangemeinde, die sich für die Schicksale der einst so solide ausstaffierten Bauwerke interessiert und begierig auf jede Nachricht von Rettungsinitiativen und kreativen Neunutzungen wartet.

Dieser Erwartung wird das vorliegende Buch leider kaum gerecht. Es ist Resultat einer Dissertation an der Bauhaus-Universität Weimar, deren Autorin sich ansonsten mit „Rurbanismus" beschäftigt, also der wachsenden Verquickung von städtischen und ländlichen Existenzweisen. Auch sie hadert mit der Trostlosigkeit der ausrangierten Bahnhöfe, beginnt ihre Suche nach Auswegen aus der Misere aber erst einmal mit Strukturanalyse. Das macht sie mit Akribie und Belesenheit, holt sich Anregungen etwa bei Henri Lefebvre (Theorie der Raumproduktion), Ellinor Ostrom (zum Thema Allmende) oder Lucius Burckhardt (Bauwerke als Zeichen und Bedeutung), um nur drei der Bekannteren zu nennen. Leider führen solche Lektüren dann zu wenig mitreißenden Sätzen: „Indem die materiellen und sozio-kulturellen Potenziale der Gebäude und ihrer infrastrukturellen Anbindungen als Zusammengehörendes Beachtung finden, kann das System aus Landbahnhöfen und Schieneninfrastruktur eine wichtige Ressource für die konzeptionelle und entwerferische Weiterentwicklung strukturschwacher Regionen darstellen, die darauf abzielt, Möglichkeitsräume sichtbar und vorstellbar zu machen, aus denen nachhaltige Raumentwicklungen hervorgehen können." Ratschläge, wie dem Übel praktisch abzuhelfen wäre, sollten irgendwie anders klingen.

Als konkreter Anwendungsfall für die Untersuchungen wurde die „Pfefferminzbahn" gewählt, ein von Weimar leicht erreichbarer, ansonsten weithin unbekannter Schienenstrang quer durchs Thüringer Becken. Der war als Transportweg immer massiv vom Wohl und Wehe der lokalen Agrarproduktion abhängig, weshalb die dazugehörigen Haltestellen nicht einfach zwecks Einsparung stillgelegt wurden, sondern als Gesamtstrecke von der Bedarfsliste verschwanden – ein ökonomisch bedingter Unterschied zu den tausenden Bahnhofsleichen an weiterhin normal frequentierten Zugstrecken, der in der Analyse allerdings keine Erwähnung findet.

Schwerer als solche Unschärfe wiegt jedoch eine Entscheidung gleich zu Beginn der Untersuchung: Analysiert und kommentiert wird hier alles ohne jeden Blick über den nationalen Tellerrand hinaus. Dabei folgt die Verrottung deutscher Bahnhofskultur ja keinem Naturgesetz, nicht einmal unverrückbar ökonomischen Zwängen, was eben ein Blick in unsere sämtlichen Nachbarländer erweisen würde. Dort ist Bahnverkehr nach wie vor Teil öffentlicher Daseinsvorsorge und daher purem Renditekalkül entzogen – was sich deutlich günstig auf die gesamte Verkehrsstruktur in diesen Ländern auswirkt.

Nun kommt Gesellschaft in dem Buch durchaus vor – aber nur als Schadensbegrenzung. Kluge Kommunen, tapfere Vereine oder private Enthusiasten nehmen sich immer häufiger der liegengelassenen Immobilien an und versuchen, diese per Umnutzung zu reaktivieren, als „Ressourcen rurbaner Netzraumproduktion". Doch nirgends ein Hinweis, dass der marode Zustand der Landbahnhöfe ganz wesentlich neoliberaler Entstaatlichung geschuldet ist: Während Politik, Regionalverbände und große Planungsinstitute verzweifelt die volatilen Beziehungen zwischen Metropolen und Peripherien neu auszutarieren suchen, fabriziert die Deutsche Bahn mit ihrer Streckenpolitik eigene raumplanerische Hierarchien, in denen unterschieden wird zwischen Räumen, die es wert sind, mit Mobilität versorgt zu werden, und solchen, die es nicht mehr wert sind. Was das für die abgehängten Landstriche bedeutet, zumal angesichts drohender sozialer Spaltungstendenzen, füllt die Nachrichtenspalten ja nicht erst seit kurzem. Dagegen können akademische Systemanalysen und Netzwerkschemata wenig ausrichten. In direkter Umkehrung von Margaret Thatchers berüchtigtem Dogma gilt hier die einfache Feststellung: „It's the society, stupid!" **Wolfgang Kil**

| **Landbahnhöfe** |
|---|
| Ressourcen nachhaltiger Landschaftsentwicklung |
| Von Maria Frölich-Kulik |
| 275 Seiten, 36,99 Euro |
| transcript Verlag, Bielefeld 2021 |
| ISBN 978-3-8376-5156-0 |

# The Land in Between

## Ursula Schulz-Dornburg – Fotografien von 1980 bis 2012

**Die** Fotografien von Ursula Schulz-Dornburg changieren zwischen Landschafts- und Architekturfotografien und wirken durchgängig wie aus einer anderen Zeit. Der ruhige, zurückgenommene Bildaufbau trägt ebenso zum dokumentarischen Charakter bei wie die Schwarz-Weiß-Ästhetik und die Verwendung einer analogen Mittelformatkamera. Schulz-Dornburg bereist seit den frühen 1980er Jahren Transitorte, Grenzlandschaften, Kulturstätten und Relikte vergangener Kulturen in Europa, Asien und dem Nahen Osten. Ihre mit zarten Graunuancen spielenden Fotografien sind betörend schön und zeigen vordergründig wenig. Der gesamte Inhalt und Kontext der Fotos erschließt sich eigentlich erst in der Betrachtung der Serien, in denen sie ihre Fotografien aufbaut. Da es sich häufig um vergessene Orte und Orte des Verschwindens handelt, ist der Inhalt oft die Abwesenheit und keine vordergründige Präsenz. Wesentliche Merkmale sind zudem die primär in Bildmitte liegenden weiten Horizonte, sowie Distanz und vom Kontext gelöste Freistellungen des Dokumentierten.

Die Serie „Transitorte, Armenien 1997–2011" zeigt die unglaubliche Vielfalt der in der Sowjetunion erbauten Bushaltestellen in völliger Ödnis. Dies ist keine Street Photography, sondern geht auf die Neue Sachlichkeit zurück und hat einen distanziert vergleichenden Blick, wie ihn Karl Blossfeldt auf Blüten warf, die durch seine Fotos wie aus Stein gemeißelte Architekturdetails wirkten. Im Buch, das als Katalog zur Ausstellung in der Frankfurter Schirn aufgelegt wurde, reihen sich die im Verfall begriffenen Bushaltestellen kommentarlos aneinander und sind eine von 13 Serien. In 12 Kapiteln gefasst, ergibt sich neben dem Dokumentarischen auch noch eine geografische Dimension. Das in offen genähter Bindung gestaltete Buch zeigt schon im Rücken die einzelnen Kapitel, da jeweils ein schweres graues Tonpapier den Auftakt zur nächsten Serie bildet. Auf der Vorderseite zeigt eine kleine abstrahierte Landkarte die jeweiligen Orte der Fotografien, auf der Rückseite sind Passagen aus Gesprächen abgedruckt, die Schulz-Dornburg mit dem Kunsthistoriker Julian Heynen geführt hat. Texte zu den Fotografien und Reisen von Ursula Schulz-Dornburg sind als Zwischenkapitel eingestreut.

Ursula Schulz-Dornburg gelingt gewissermaßen der Widerspruch, (einst) reale Orte fast surreal erscheinen zu lassen und somit einen imaginären Reiseführer zu schwer bzw. gar nicht mehr zu bereisenden Regionen unsere Welt vorzulegen. **Frank F. Drewes**

| **The Land in Between** |
|---|
| Ursula Schulz-Dornburg – Fotografien von 1980 bis 2012 |
| Herausgegeben von Martin Engler |
| 300 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, 39,90 Euro (Museumsausgabe) |
| MACK, London 2018 |
| ISBN 978-3-941399-80-8 |

# Warten und Ankommen

## Bushaltestellen in Mecklenburg-Vorpommern

**Der** Titel ist so mehrdeutig wie das ganze Projekt: Jens Hoffmanns fotografisches Ausloten der Gestaltungstiefe von Bushaltestellen in Mecklenburg-Vorpommern zeigt selbstverständlich Orte, wo Menschen auf den Bus warten und aus einem solchen aussteigen. Aber natürlich sind diese Orte immer auch Gelegenheiten, die größeren Zusammenhänge, Sinnfragen gar, zu berühren. In einer vielerorts von Bevölkerungsrückgang, Arbeitslosigkeit und Perspektivsuche geprägten Region wie dem deutschen Nordosten werfen sie unweigerlich die Frage auf, wer überhaupt hierher kommt und unter welchen Bedingungen, vor allem aber: unter welchen Umständen die Menschen tatsächlich Ankommen im Leben. Die Antwort bleibt der Fotoband schuldig, das liegt in der Natur der Sache. Aber die Fragen wirft er auf, und mitunter schimmern in den Bildern auch Antworten auf, die in den letzten 30 Jahren Politiker, Stadtplaner, Unternehmer zu geben gehofft haben. Denn es sind nicht durchweg Bilder von Verlassenheit, Einsamkeit und Verfall, die Hoffmann seit 2017 für diese Serie zusammengetragen hat; in einem guten Teil der Aufnahmen schlägt das Neue in aller Härte und Unerbittlichkeit durch, gelegentlich gar so etwas wie die Erfüllung des Versprechens auf ein Leben, wie es in prosperierenden Regionen Deutschlands üblich ist.

Nicht zuletzt, und das macht die Serie für Architekten so interessant, ist Hoffmann ein wahrer Katalog des Bautypus Bushaltestelle gelungen, der den vermeintlichen Standard eines seriell produzierten Wartehäuschens bei weitem übersteigt: dank der Vielfalt der Beispiele auch aus der Historie, der verwendeten Materialien, der Ausstattung. Sogar ein Werk der prominenten Architektur findet sich darunter, ein spaciger Schalenbau von Ulrich Müther auf Rügen. In einer Zeit noch immer andauernder Corona-Beschränkungen kann das Buch den Leser durchaus versöhnen mit dem Warten auf den Bus zur nächsten Station der Lebensreise. **ub**

| **Warten und Ankommen** |
|---|
| Bushaltestellen in Mecklenburg-Vorpommern |
| Von Jens Hoffmann |
| 240 Seiten mit 232 Abbildungen, 79,95 Euro |
| Steffen Verlag, Berlin 2021 |
| ISBN 978-3-95799-109-6 |