

Die anhaltenden Verspätungen im Fernverkehr der Deutschen Bahn sind längst mehr als ein betrieblicher Mangel – sie entwickeln sich zu einem strukturellen Problem mit spürbaren Auswirkungen auf den Alltag hunderttausender Reisender. Besonders sichtbar wird das auf den Bahnsteigen großer und mittelgroßer Bahnhöfe, wo sich immer häufiger deutlich mehr Menschen aufhalten, als ursprünglich vorgesehen.

Denn die Infrastruktur ist darauf nicht vorbereitet, schließlich sind Bahnhöfe traditionell auf planmäßige Aufenthalte ausgelegt: kurze Wartezeiten, kalkulierbare Zugfolgen, begrenzte Verweildauer. Wenn sich Verspätungen jedoch auf 30, 60 oder gar 90 Minuten zuspitzen, verwandeln sich Bahnsteige in provisorische Aufenthaltsräume ohne die dafür notwendige Ausstattung. Sitzplätze sind vielerorts Mangelware, geschützte Wartebereiche wurden in den vergangenen Jahren zurückgebaut oder ganz entfernt. Beheizte Warteräume, einst selbstverständlicher Bestandteil größerer Bahnhöfe, stehen häufig nur noch privilegierten Reisenden zur Verfügung. Diese Zustände sind sozial ungerecht. Sie betreffen vor allem ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Familien mit Kindern – und auch potenzielle Neukunden der Deutschen Bahn.

Wer gezwungen ist, über längere Zeit zu stehen, ungeschützt vor Kälte, Hitze oder Regen, erlebt Mobilität nicht als nachhaltige Alternative, sondern als Zumutung. Besonders gute Beispiele dafür finden sich an den stark frequentierten Knotenpunkten wie Frankfurt (Main), Köln oder Berlin. Gerade dort, wo Verspätungen im Fernverkehr Kettenreaktionen auslösen, sind Bahnsteige oft überfüllt. Ähnliches gilt für Umsteigebahnhöfe wie Hannover, Mannheim oder Erfurt. In kleineren Bahnhöfen verschärft sich diese Situation, da dort Wartehallen außerhalb der Ladenöffnungszeiten geschlossen sind.

Wer ernsthaft möchte, dass die Bahn das Rückgrat des Verkehrs wird, muss akzeptieren, dass Verspätungen die Realität sind und Bahnhöfe entsprechend ausstatten. Andernfalls droht der weitere Verlust von Vertrauen, Akzeptanz und letztlich auch von Fahrgästen.

Komfortables Warten



Boris Schade-Bünnow

verlangt an Bahnhöfen nach besserer Aufenthaltsqualität für alle

Gezähmte Natur

Text Kaye Geipel



Rollschuhläufer im Brüsseler Park während des Zweiten Weltkriegs, ca. 1943
Foto: Otto Kropf © SOMA

Das flämische Architekturinstitut zeigt in „Tamed Nature“ die Grünraumplanung Antwerpens im Spannungsfeld der Geschichte

Die jüngste Parkanlage Antwerpens wirkt wie ein gezähmter Eingriff von fast brutaler Konsequenz. In der südlichen Fortsetzung der Altstadt entstand ein knapp 900 Meter langer und 110 Meter schmaler Grüngürtel als flämischer „Central Park“. Der „Park Dok Zuid“ ist eingefügt in ein Quartier, das noch in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts von Docks, Kränen und Hafenschiffen und – nach der Schließung der Docks – von endlosen Parkplätzen geprägt war. So außergewöhnlich wie die Form ist die Radikalität seiner Transformation. Ein Gelände, das über Jahrzehnte industriell genutzt und dann verfüllt wurde, wird nun öffentlicher Raum – die Parkplätze wurden in den Untergrund geschnitten.

Antwerpen hat immer wieder gezeigt, dass es Grünflächen als strategisches Instrument begreift. Berühmt wurde der „Park Spoor Noord“, 2009 auf einem ehemaligen Eisenbahngelände entstanden (Bauwelt 26.2011). Damals schufen Bernardo Secchi und Paola Viganò einen „Park für die täglichen Praktiken der Nachbarschaft“ – einen sozialen Ausgleichsraum in schwieriger Umgebung. Der neue Park entlang der ehemaligen Docks hingegen wirkt fast obszön in seiner Opulenz: 36 Millionen Euro Baukosten, obwohl die als Fußgängerzone neu gestalteten Uferanlagen längs der Schelde direkt nebenan liegen. War dies der Anlass, um am flämischen Architekturinstitut VAI über die städtische Grünraumpolitik nachzudenken?



Während viele Städte ihre morphologische Entwicklung akribisch dokumentiert haben, bleibt die Geschichte der Parks und Grünräume meist eine Randnotiz. Hier setzt das VAI mit seinem Ausstellungsprojekt an. „Tamed Nature“, kuratiert von Bart Tritsmans, Hülya Ertas und Dennis Pohl, rekonstruiert erstmals 150 Jahre Antwerpener Grünraumplanung. Es zeigt sie als Abfolge von Konflikten, Verdrängungen, Aushandlungen, aber auch als politisch instrumentierter Schauspielplatz urbaner Wohltaten.

In der Mitte des sehenswerten Rundgangs stehen großformatige Fotografien von Dieter van Caneghem. Sie dokumentieren das spärlich beleuchtete, halbverfallene Areal des geplanten Diamond Quartiers, gegen das die Nachbarschaft bis heute protestiert. Tritsmans erzählt die Geschichte dahinter: Der private Grundstückseigentümer duldet keine Darstellung des inzwischen entstandenen üppigen Grüns – deswegen die Aufnahmen bei Nacht. „Grüne Räume sind nie neutral“, sagt Tritsmans. „Sie sind Auslöser von Spannungen.“ Diesen Spannungen folgt die Ausstellung über ihre gesamte zeitliche Spannweite.

Eine gemalte Panoramalandschaft der bekannten „Hypsos“-Karte für die Ghenter Weltausstellung von 1913 zeigt Antwerpen in idealisierter Distanz – eine Stadt, die sich über einen Teppich aus Gärten und Alleen definiert und ihren Prospekt strategisch kultiviert. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstehen hier nach Pariser Vorbild die ersten Squares: streng geregelt, symmetrisch, ein Versuch, Urbanität mit bürgerlicher Ordnung zu verbinden. Besonders eindrucksvoll in der Abteilung 40er Jahre ist die Gegenüberstellung offizieller NS-Fotografien aus der Zeit der Besatzung mit privaten Aufnahmen. Während die Propagandabilder von Otto Knopf eine heitere, rollschuhfahrende Öffentlichkeit vorspielen, dokumentieren private Fotos – heimlich, durch die Präsenz eines Kindes im Bild legitimiert – die räumliche Kontrolle, umgesetzt durch Zäune und dem Verbot für die jüdische Bevölkerung, die Parks zu nutzen: der öffentliche Raum als manipulierbares Instrument politischer Inszenierung und Unterdrückung.

Tritsmans' Lieblingszeit sind die 60er und 70er Jahre. In Antwerpen formieren sich damals Akti-

onsgruppen, die die Stadt für sich reklamieren: Straßen werden zu Lebensräumen, Grünflächen zu Orten kollektiver Praxis. Der Aufbruch jener Jahre wirkt bis heute nach – als frühe Vorahnung dessen, was heute unter klimaresilienter Stadtentwicklung von privaten Initiativen umgesetzt wird.

So bleibt „Tamed Nature“ in der Breite der diskutierten Themen nicht in Antwerpen stehen.

Der Klimawandel und die Debatte um Bodenversiegelung haben die Landschaftsplanung ins Zentrum europäischer Transformationsdiskussionen gerückt. Und doch bleibt ihre Sichtbarkeit bis heute gering. Aufmerksamkeit gilt den wenigen, global operierenden Landscaping-Büros oder spektakulären Großprojekten wie dem grünen Ring rund um Madrid. Dass Städte ihr Gleichgewicht zwischen Dichte und kühlem Grün nur finden, wenn sie unzählige kleine Räume schaffen – Pocket Parks, Baulückenbegrußungen, Schatteninseln –, dringt selten in die breite Öffentlichkeit vor. Deshalb lohnt der Blick nach Antwerpen. Die Ausstellung fährt nicht mit großen Konzepten oder architektonischem Pathos auf, sondern erzählt von den mühseligen, oft widersprüchlichen Prozessen, mit denen Grünräume in die Stadtstruktur eingepasst wurden – und von der gestiegenen Lebensqualität, wo dies gelungen ist.

Tamed Nature

Vlaams Architectuurinstituut VAI
Desguinlei 25, 2018 Antwerpen, Belgien
www.vai.be
Bis 1. Februar

Hypsometrische Karte,
Ansicht des Antwerpener
Hafens, 1913
Abb.: AS.1927.062, Collec-
tion City of Antwerp - MAS
(image: Gilles Alonso)

Architekturdenkmal, Ausstellungshaus, sozialer Treffpunkt



Foto: Robert Hamacher

Dennis Brzek ist der neue Direktor des Mies van der Rohe Hauses in Berlin-Hohenschönhausen

Ich gratuliere zu Ihrer neuen Aufgabe. Was haben Sie zuvor gemacht? Welche Schwerpunkte ziehen mit Ihnen in das Haus ein?

Für mich bilden vor allem Orte, die in besonderer Weise gesellschaftlich bestimmt sind und daher ein sensibles und dialogisches Arbeiten erfordern, den roten Faden meiner beruflichen Stationen. Ich habe zuletzt als Kurator für Gegenwartskunst am Albertinum der Staatlichen Kunstsammlungen Dresden eine große Institution kennengelernt, in der es dennoch wichtig war, einen direkten Draht zum Publikum und zu dessen Themen zu halten. Entscheidend sind Neugier und ein genaues Auge für den Kontext.

Diese Haltung hat sich besonders in meiner Zeit als Kurator bei Fluentum ausgebildet, einer privaten Berliner Institution für Videokunst in einem ehemaligen NS-Militärbau, entworfen von einem Schüler von Wilhelm Kreis – nur drei Jahre nach Mies van der Rohes Haus Lemke. Seit den subtilen Eingriffen durch Sauerbruch Hutton entstehen in diesem bedrückend schweren Gebäude der NS-Luftwaffe Ausstellungen, die sich aus einer künstlerischen Auseinandersetzung mit seiner Geschichte entwickeln.

Sie treten die Nachfolge von Wita Noack an. Sie war über dreißig Jahre Mitbegründerin, Leiterin und nicht wegzudenkender Teil des Mies van der Rohes Hauses. Seit einem halben Jahr ist die Direktion unbesetzt. Was erwartet Sie und was wollen Sie verändern?

Dass das 1933 fertiggestellte Haus Lemke als Mies van der Rohe Haus selbstverständlicher Teil der Kulturlandschaft wurde, war ein enormer