

Fortschrittsglaube und Realität:

Hauptbahnhof am Abstellgleis

Ludwigshafen ist ein abschreckendes Beispiel von Rainer Engel



Fotos (5): Engel

Einst Wahrzeichen einer neuen Zeit, heute Symbol einer verfehlten Stadtplanung: Der Pylon über dem Ludwigshafener Hauptbahnhof.

➤ „Die Bahn muss zu den Menschen kommen“ – mit diesem Erfolgsrezept hat Dieter Ludwig in Karlsruhe verwaiste Schienen zum Erfolgsschlager gemacht. Die Deutsche Bahn AG und ihre Vorgänger machen es umgekehrt: Sie verlegen und verlegen Bahnhöfe dorthin, wo keine Fahrgäste sind. Ludwigshafen zeigt, wie die Strategie der „großen Bahnhöfe abseits der Zentren“ wirkt.

Der Fortschritt kommt ...

Im Jahr 1969 wurde der neue Ludwigshafener Hauptbahnhof eröffnet. Im Dreieck der drei Bahnlinien, die von Mannheim, Saarbrücken und Mainz in die Stadt führen, entstand eine Bahnhofsanlage nach den damals „neuesten Erkenntnissen der Planung“ mit Parkplätzen, Busbahnhof und Straßenbahntunnel. Das frei gewordene Gelände des alten Kopfbahnhofs wurde neu genutzt.

... und geht wieder ...

Die großen Hoffnungen, dass der Hauptbahnhof einen großen Impuls für die Stadtentwicklung setzen würde, haben sich nicht erfüllt. Seit Jahren halten hier so gut wie keine Fernverkehrszüge mehr,

nur morgens nehmen drei Intercity-Züge noch einige Fernpendler mit. Der Stadtbus kommt und niemand steigt aus. Der Straßenbahntunnel ist gespenstisch leer. Die Parkplätze sind schwach belegt. Das Reisezentrum ist geschlossen. In der weitläufigen Bahnhofshalle machen



Kurz vor 16 Uhr an einem Werktag: der überdimensionierte Eingang des Hauptbahnhofs.



*Linkes Foto:
Das Reisezentrum
ist geschlossen.
Nur die Türgriffe
zeugen von besse-
ren Zeiten.*

*Rechtes Foto:
Gähnende Leere.*

nur ein paar fliegende Händler kleine Geschäfte. Nicht erst seit der Eröffnung des neuen S-Bahn-Haltepunkts „Ludwigshafen Mitte“ liegt der Hauptbahnhof im Abseits.

Was auf den ersten Blick großzügig und nach Metropole aussieht, hat sich nicht bewährt. Weite Wege kennzeichnen das Bahnhofsgelände: beim Umsteigen von Zug zu Zug, beim Erreichen von Bus und Straßenbahn, zu den Seitenausgän-

gen, zu den angrenzenden Geschäfts- und Wohnquartieren, zum gewachsenen Stadtzentrum.

... in die Mitte der Stadt

Die S-Bahn Rhein-Neckar machte es möglich, die Züge wieder „in der Stadt“ halten zu lassen. Wenige Meter von der zentralen Straßenbahn- und Bushaltestelle „Berliner Platz“ halten jetzt auch

alle S-Bahn- und Regionalzüge. Hierher ist auch die Fahrkartenausgabe abgewandert. Hier beginnt die Fußgängerzone, hier haben sich Büros und Dienstleister angesiedelt – auch ohne Bahnstation.

Nichts gelernt?

„Der Hauptbahnhof entstand in einer Zeit, in der Ludwigshafen mit 176.000 Einwohnern den höchsten jemals erreichten Bevöl-

Anzeige

Die derzeitige Rolle der Schiene ist eine tragische: Ein Verkehrsträger besitzt unzählige ökologische, ökonomische und kulturelle Potenziale – und macht nichts daraus.

Deshalb machen wir **SCHIENE**. Denn die meisten Politiker sind der Straßenlobby hörig, Manager ruinieren die Deutsche Bahn für ihre Börsenträume und der Gesellschaft ist dieses Verkehrsmittel zunehmend schlichtweg egal. Der anspruchsvolle Klassiker unter den Eisenbahnzeitschriften, der sich nun bereits seit über zwanzig Jahren zusammen mit seinen Lesern unentwegt für einen vernünftigen Erhalt und Ausbau des Schienenverkehrs sowie für die Bewahrung der Reisekultur auf Schienen einsetzt, hat eine andere Intention: **SCHIENE!**

Nichts für Pufferküsser, Spielzeugeisenbahner und Hobbyknipser, sondern für Menschen, die sich mit intelligenter Leidenschaft für das schönste und vernünftigste Verkehrsmittel einsetzen. Der **SCHIENE**-Anspruch: Werte statt Kosten, redaktionelle Tiefe statt Häppchen-Journalismus, klare und ruhige Gestaltung statt Rummelplatz-Seiten, Deutsch statt alberner Anglizismen. Nähe statt Ferne, Schienenbummeln statt Stau, professionelle Eisenbahn-Photographie statt banaler Postkartenmotive, Lebensqualität statt Überfluss-Stress, Lesehunger statt Werbeblöcke, Alltags-Eisenbahn statt Sonderfahrten-Krampf, klare Worte statt Tarif-Wirrwarr.

SCHIENE ist keine herkömmliche Eisenbahn- oder Hobbyzeitschrift, die die Eisenbahn auf Lokomotiven, Wagen und Modellbahn reduziert, sondern **SCHIENE** betrachtet die Bahn in ihrer Ganzheitlichkeit und im gesellschaftlichen Umfeld. **SCHIENE** sieht in der Eisenbahn primär einen Bestandteil unserer politischen, geistigen und technischen Kultur. **SCHIENE**: Keine Zeitschrift fürs Hobby, sondern für eine Leidenschaft ...

Neugierig? Ihr kostenloses und unverbindliches Probeheft ist schon fast unterwegs: Einfach Postkarte oder Anruf an den Joachim Seyferth Verlag, Anne-Frank-Straße 23, 65197 Wiesbaden, Telefon 0611 464867
Im Netz: www.zeitschrift-schiene.de

SCHIENE  **Die andere Eisenbahnzeitschrift**

kerungsstand hatte. Er wurde im Glauben eines weiter gehenden Wachstums gebaut, das aber nicht eingetreten ist. Der Ludwigshafener Hauptbahnhof ist ein Beispiel für die in den siebziger Jahren übliche Funktionsplanung. Der Verkehr und der Fortschrittsglaube standen im Vordergrund.“ Das schreiben die Autoren der Projektgruppe „VLUXX“ (Vision Ludwigshafen 20XX). „Hauptursache für die heutige städtebauliche Ohnmacht in Ludwigshafen ist der großzügige Umgang mit den Verkehrsinfrastrukturen in den 70er Jahren. Anlass genug, sich im Rahmen dieses Projektes intensiv damit auseinander zu setzen.“ Das Ergebnis dieser Analyse: Es gibt keine Chance, die damals geschlagenen Wunden zu heilen – es werden tiefe Narben bleiben: „Nach einer umfassenden Bestandsanalyse ergab sich für die Projektgruppe VLUXX keine realistische Möglichkeit, die städtebaulichen Barrieren zu überwinden. Somit entstand das Gesamtkonzept, die umzunutzenden Teilflächen im Sinne der angrenzenden Gebiete zu entwickeln.“

Nicht nur Ludwigshafen

Doch eine solche Gesamtschau ist Eisenbahnplanern fremd. Wenn für eine Bahnlinie angeblich ein Durchgangsbahnhof her muss, dann muss sich alles andere danach richten. Wie das ausgeht, zeigen auch andere Beispiele, bei denen ein neuer Bahnhof gebaut wurde:

Der neue Hauptbahnhof in Kempten hat die Nachfrage in den Regionalzügen drastisch reduziert und wirkt zu vielen Tageszeiten verwaist. Hier überlegt man, wie man die Bahn wieder in die Stadt holen kann.

Der neue Hauptbahnhof in Heidelberg ist noch eine wichtige Drehscheibe des Verkehrs, aber die Fernzüge haben sich bereits weitgehend zurückgezogen.

Der neue Hauptbahnhof in Braunschweig hat den Vorteil, eine wichtige Schnittstelle im ICE-Netz zu sein, für den es keine nahe Alternative gibt. Aber die regionalen Bahnlinien befinden sich am Rand der Existenzberechtigung. Aus guten Gründen wird auch in Braunschweig sehr intensiv eine Stadtbahn nach Karlsruher Vorbild bereits konkret geplant.

Der Bau des ICE-Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe war für den Standort des alten

**) Das vollständige Projekt „VLUXX“, eine integrierte städtebauliche Analyse, ist im Internet unter <http://www.vluxx.de> veröffentlicht.*

Hauptbahnhofs ein herber Schlag, der heute an leer stehenden Geschäften und Büros sichtbar wird. Aber die Stadt kann die Folgen aus zwei Gründen einigermaßen bewältigen: Zum einen gab es am Standort des ICE-Bahnhofs seit mehr als einem Jahrhundert nicht nur eine Straßenbahnlinie, sondern einen Regionalbahnhof, sodass sich hier ein eigenes lebendiges Unterzentrum entwickelt hatte. Zum anderen ist es der Stadt mit dem „Kulturbahnhof“ geschafft, in den alten Gebäuden neues Leben zu schaffen. Die Einbindung des alten Hauptbahnhofs in die Stadtbahn nach Karlsruher Vorbild wird diese Entwicklung stützen.

Lernen für Lindau?

Die Beispiele Ludwigshafen und Kassel lehren, dass die Fahrgäste, die in die Stadt wollen, sich nicht nach dem Halt der Fernverkehrszüge richten, sondern danach, wo die Wege kurz und direkt sind. Ludwigshafen lehrt weiter, dass ein neuer Bahnhof nicht sicherstellt, dass die Fernzüge halten. Wenn zu wenige Fahrgäste nach Lindau-Reutin kommen, fährt der Fernzug

auch dort durch. Auch aus dem benachbarten Friedrichshafen kann man lernen, dass die Fahrgäste aus der Region das Leben des Bahnhofs bestimmen: Statt der Expresszüge aus Ulm fahren heute zweimal in der Stunde Regionalzüge zum Hafenbahnhof – mit sichtbarem Erfolg. Ludwigshafen lehrt weiter, dass die „ideale Verknüpfung der Linien“ nicht ausreicht, um den Bahnhof zu beleben. Erst die Kombination des integralen Taktknotens mit einem attraktiven Ziel ist ein Erfolgsrezept. Ein neuer Bahnhof in Lindau-Reutin liegt nicht nur abseits, sondern eignet sich auch nicht für einen Taktknoten. Besser investiert wäre das Geld in neue Haltepunkte für eine bessere Erschließung der Einwohnerpotenziale auf dem Festland. Das lernt man in Karlsruhe. Einzigartig ist in Lindau nur die Trennung der Stadt von ihren Wohn- und Gewerbequartieren durch die Insellage. Diese bringen aber nur den kleineren Teil der Nachfrage für Fernverkehrszüge. Daher würde es ausreichen, an einem der neuen Haltepunkte die Option für längere Bahnsteige offen zu halten, um sie zu bauen, wenn dort wirklich Fernzüge halten sollen.



Die Bahn ist in die Stadt zurückgekehrt: der neue Haltepunkt Ludwigshafen Mitte.

Ludwigshafen: 1 – der Bereich des ehemaligen Kopfbahnhofs, 2 – der Hauptbahnhof von 1969, 3 – der neue Haltepunkt Ludwigshafen Mitte.