



Michael Dörflinger

101 Dinge die man über Bahnhöfe wissen muss



GeraMond

Michael Dörflinger

101 Dinge
die man über
Bahnhöfe
wissen muss



Inhalt

Vorwort

- 1** Definition der Bahnhöfe 1 | Nach der Lage im Netz
- 2** Definition der Bahnhöfe 2 | Die verschiedenen Bahnhofformen
- 3** Definition der Bahnhöfe 3 | Unterscheidung nach Aufgaben
- 4** Bahnhofsarchitektur | Vom Historismus zur Moderne
- 5** Die Bahnsteighalle | Trockenen Fußes zum Zug
- 6** Der Wartesaal | Auch hier gab es mehrere Klassen
- 7** Bahnhofsrestaurants | Gourmetküche und Fastfood
- 8** Bahnhof und Kommerz | Geschäftspassagen der großen Bahnhöfe
- 9** Aushängeschild und Ballast | Das Ende der Empfangsgebäude?
- 10** Die Bahnhofsmission | 125 Jahre Hilfe für die Menschen
- 11** Ticketverkauf | Schalter - Automat - Online
- 12** Die Bahnsteigkarten | Heute sind sie fast vergessen
- 13** Brücke zu den Gleisen | Über die Züge zum richtigen Gleis
- 14** Auf dem Bahnsteig | Sicherheit bei hohem Passagieraufkommen
- 15** Der Bahnhofsvorplatz | Umstiegspunkt und Aufenthalt
- 16** Die Zukunftsbahnhöfe | Ein besonderes Projekt der Deutschen Bahn
- 17** Bahnhofsgleise | Ein Weichenparadies
- 18** Stellwerke | Für einen reibungslosen Verkehr
- 19** Die Dampflok am Bahnhof | Wasser, Kohle und Sand nachfassen
- 20** Die Güterabfertigung | Warenlieferung per Zug
- 21** Güter- und Rangierbahnhöfe | Riesige Umschlagplätze auf freiem Feld
- 22** Der Rangierbahnhof Maschen | ... gleich bei der Autobahn
- 23** Rangierbahnhof Limmattal | Der größte Schweizer Rangierbahnhof
- 24** Putz- und Flickstunde | Betriebs- und Ausbesserungswerke
- 25** Der älteste deutsche Bahnhof | Augsburger Eisenbahndenkmäler
- 26** Der älteste Grenzbahnhof | Erste deutsche Auslandsverbindung
- 27** Auf dem Zugspitzplatt | Deutschlands höchster Bahnhof
- 28** Europas höchster Bahnhof | Auf dem Schweizer Jungfrauoch
- 29** Der höchste Bahnhof der Welt | Dieser Rekord geht nach China
- 30** Peking Westbahnhof | Ein neuer Bahnhof mit viel Potenzial
- 31** Der Bahnhof Peking | Der Bahnhof im Zentrum der Stadt
- 32** Der Bahnhof in Schanghai | Asiens flächengrößter Bahnhof

- 33** Bahnhof Shinjuku in Tokio | Der betriebsamste Bahnhof der Welt
- 34** Victoria Terminus Mumbai | Sogar UNESCO-Weltkulturerbe
- 35** U-Bahnhöfe als Kunstwerk | Palastarchitektur in St. Petersburg
- 36** Wie in einem Schloss | Die Moskauer U-Bahnhöfe
- 37** Moskauer Bahnhöfe | Von der Hauptstadt in die Provinzen
- 38** Der tiefste Bahnhof der Welt | U-Bahn-Station Arsenalna in Kiew
- 39** Stockholm | Eine der größten Kunstgalerien der Welt
- 40** Baujuwel in Amsterdam | Bahnhof im Stil der Neorenaissance
- 41** Der neue Bahnhof von Lüttich | Die »Kathedrale der modernen Zeit«
- 42** Antwerpens Kunstwerk | Die Centraal Station ist ein Palast
- 43** Auf den Nordseeinseln | Bahnhöfe der besonderen Art
- 44** Der Hauptbahnhof von Kiel | Immer wieder Umbauarbeiten
- 45** Bremens Hauptbahnhof | Märchenbau und Augenschmaus
- 46** Hamburg Hauptbahnhof | Der betriebsamste Bahnhof Deutschlands
- 47** Berlin Ostbahnhof | Er hatte schon viele Namen
- 48** Berlin Bahnhof Zoo | Ein Film machte ihn berühmt
- 49** Der Hauptstadtbahnhof | Berlins neues Aushängeschild
- 50** Der Kölner Hauptbahnhof | Zwischen Dom und Hohenzollernbrücke
- 51** Frankfurt am Main | Deutschlands Nummer zwei
- 52** Leipzigs Verkehrspalast | Der größte Kopfbahnhof Europas
- 53** Dresdens Tor zur Welt | Unter Norman Fosters Dach
- 54** Kassel-Wilhelmshöhe | Ein neuer Bahnhof für den ICE
- 55** Wien Hauptbahnhof | Ein anderer Neubau setzt Akzente
- 56** Nürnberg Hauptbahnhof | An der Wiege der deutschen Eisenbahn
- 57** München Hauptbahnhof | Der Bahnhof mit zwei Flügeln
- 58** Stuttgart 21 | Ein Großprojekt der Deutschen Bahn
- 59** Insel-Bahnhof Lindau | Einzigartige Lage im Bodensee
- 60** Rekorde | Wichtigste Fernbahnhöfe in Deutschland
- 61** Ein Berg, zwei Bahnen | Konkurrenz auf der Rigi
- 62** Luzern | Nur das Portal blieb vom alten Bahnhof
- 63** Der Zürcher Hauptbahnhof | Der größte Bahnhof der Schweiz
- 64** Die Gornergratbahn | Die Bergstation mit Blick aufs Matterhorn
- 65** Die Metro Alpin von Saas-Fee | Der höchste U-Bahnhof der Welt
- 66** Innsbruck Hauptbahnhof | Ein Bahnhof mit langer Geschichte
- 67** Jugendstilbahnhöfe in Wien | Glanzvolle Architektur der Stadtbahn
- 68** Paris Gare du Nord | Europas betriebsamster Bahnhof
- 69** Paris Gare de l'Est | Das Tor in den Osten
- 70** 1895: Gare Montparnasse | Der kurioseste Eisenbahnunfall
- 71** Châtelet – Les Halles | Der größte U-Bahnhof der Welt?
- 72** Gare do Oriente, Lissabon | Spektakuläre Dachkonstruktion
- 73** Barcelona | Bahnhöfe mit Tradition und Neubauten

- 74** Der Bahnhof von Brescello | Don Camillos kleine Welt
- 75** Die ältesten U-Bahnhöfe | London war der Pionier
- 76** Sicher gegen deutsche Bomben | U-Bahnhöfe als Bunker
- 77** Aus Zwei mach Eins | Victoria Station
- 78** St Pancras International | Der berühmte Londoner Bahnhof
- 79** Waterloo Station | Londons wichtigster Bahnhof
- 80** Melbourne Southern Cross | Bahnhof mit Dunstabzug
- 81** Chicago Union Station | Architektur und Film
- 82** Die meisten U-Bahnhöfe | Immer noch trotz New York den Chinesen
- 83** Pennsylvania Station | Tunnelbahnhof in Manhattan
- 84** Washington Union Station | Hauptstadtbahnhof der USA
- 85** Der größte Bahnhof der Welt | Die Grand Central Station in New York
- 86** U-Bahnhof Bekleidungshaus | Broadway Beach Pneumatic Transit
- 87** Der Bahnhof als Museum | Sehenswerte Ziele an der Strecke
- 88** Bahnhofsgeschichte live | North Yorkshire Moors Railway
- 89** Ferien auf dem Bahnhof | Eisenbahnfans lieben es
- 90** Die Eisenbahnzeit | Auf dem Weg zur einheitlichen Uhrzeit
- 91** Bahnhöfe im Lied | Fernweh und Heimkehr
- 92** Der längste Bahnhofname | Ein Rekord, der Touristen anlockt
- 93** Harry Potters Bahnhof | Das legendäre Gleis 9 $\frac{3}{4}$
- 94** Eisenbahn in der Malerei | Vom Impressionismus zur Moderne
- 95** Schiele, der Eisenbahnersohn | Aufgewachsen in einem Bahnhof
- 96** Der Kulturbahnhof | Kunst und Eisenbahn finden zusammen
- 97** Zuganzeigen und Durchsagen | Entwicklung von analog zu digital
- 98** Das Rauchverbot | Dem Qualmen werden Grenzen gesetzt
- 99** Fahrräder am Bahnhof | Ein schier unlösbares Problem
- 100** Barrierefreie Bahnhöfe | Umbauten für einen Zugang für alle
- 101** Abschiede am Bahnsteig | Romantik, Sehnsucht und Melancholie

Impressum

Vorwort

Viele Eisenbahnfreunde interessieren sich vor allem für Lokomotiven. Doch wie interessant und oft überraschend die Beschäftigung mit Bahnhöfen sein kann, soll dieser kleine Band der 101er-Reihe zeigen.

Am Anfang stehen die verschiedenen Typen von Bahnhöfen und wie sie charakterisiert sind. Die oft als Kathedralen des Verkehrs bezeichneten Hauptbahnhöfe sind ebenso präsent wie die kleinen auf dem Land. Die verschiedenen Bestandteile des Bahnhofs und ihre Aufgaben werden gezeigt. Es folgen Porträts wichtiger Bahnhöfe aus aller Welt, eine Reise zu den größten, höchsten oder schönsten Bahnhöfen, die sich lohnt.

Bahnhöfe haben Geschichte und sie haben ihre Geschichten. Einige davon werden auf den folgenden Seiten erzählt. Übrigens werden hier nicht nur die Bahnhöfe der »klassischen« Eisenbahn berücksichtigt, sondern auch U-Bahn-Stationen, denn die gehören ebenfalls zu den 101 Dingen, die man über Bahnhöfe wissen sollte.

Am Ende ist ein Buch mit vielen Facetten herausgekommen, bei dessen Lektüre ich allen Lesern viel Freude wünsche!

Augsburg im Sommer 2022

Michael Dörflinger

Ich möchte das Buch meiner Mutter und meinem Onkel Charly widmen, die uns innerhalb eines Jahres für immer

verlassen haben und die ich nie vergessen werde.

1 Definition der Bahnhöfe 1

Nach der Lage im Netz

Für die meisten Menschen ist ein Bahnhof das, worunter der Eisenbahner das Empfangsgebäude versteht. Dazu kommen vielleicht noch die Bahnsteige – fertig. Doch wenn man den Begriff »Bahnhof« sauber definiert, dann gibt es eine Reihe von Kriterien, mit denen wir uns in den ersten Kapiteln dieses Bandes beschäftigen wollen. Zu Beginn betrachten wir die verschiedenen Arten von Bahnhöfen im Hinblick auf ihre Lage im Schienennetz. Dabei ist es durchaus auch möglich, dass auf einen Bahnhof mehrere Aspekte zutreffen.



Bahnhöfe an einer Bahnstrecke

Der älteste Bahnhof nach der Lage im Netz ist der **Endbahnhof**. An diesem Bahnhof starten und enden Züge. Bis zum Endbahnhof auf der anderen Seite der Strecke findet man die **Zwischenbahnhöfe**, die oft auch nur Haltepunkte sind (siehe Kasten). Mit der Verdichtung des Schienennetzes war man natürlich darauf bedacht, zwischen verschiedenen Strecken Verbindungen zu schaffen. So entstand der **Anschlussbahnhof**. Hier trifft in der Regel eine Nebenstrecke auf eine Hauptstrecke und die Fahrgäste können umsteigen. Normalerweise gibt es keinen Zugübergang. Im Unterschied dazu ist es bei einem

Trennungsbahnhof so, dass sich dort Züge in verschiedene Richtungen verzweigen, es aber so ist, dass Züge von einer Strecke in die andere übergehen. Dabei ist der Unterschied zum Anschlussbahnhof manchmal nicht klar gefasst.



Blick auf die ausgedehnte Bahnanlage des neuen Wiener Hauptbahnhofs, der 2014 eröffnet wurde. Der Knotenbahnhof, an dem sich Züge aus allen Richtungen treffen, wurde als moderner Durchgangsbahnhof konzipiert und bietet heute rund 30.000 Menschen einen Arbeitsplatz – bei den ÖBB oder in den etwa 90 Lokalen und Geschäften. Bild: ÖBB/Immobilienmanagement GmbH



Ein Zwischenbahnhof wird nur von einem Zug einer einzigen Bahnstrecke bedient. Das ist die einfachste Form eines Bahnhofs nach der Lage im Schienennetz. Bild: Pavel Bortel/[Fotolia.de](https://www.fotolia.de)

Eine andere Art ist der **Berührungsbahnhof**. Hier treffen zwei oder mehrere Strecken aufeinander, ohne dass sich deren Gleise kreuzen. Der Fahrgast kann hier nur umsteigen. Das ist zum Beispiel die Regel, wenn sich Strecken unterschiedlicher Spurweiten treffen. Wenn sich die beiden Strecken jedoch berühren und ein Übergang von einer Strecke auf die andere möglich wird, spricht man von einem **Kreuzungsbahnhof**.

Der bedeutendste Bahnhof hinsichtlich seiner Lage im Streckennetz ist der **Knotenbahnhof**. Hier treffen mehrere Strecken aufeinander und es sind auch Übergänge möglich. Es kann aber auch sein, dass sich eine Strecke mit den anderen nur berührt. Der Hauptbahnhof einer Stadt ist meistens auch ein Knotenbahnhof.

Wussten Sie schon?

Von Haltepunkt und nicht von einem Bahnhof spricht man streng genommen, wenn ein kleiner Ort eine Bahnstation besitzt, die nur eingleisig ist oder zwei parallele Gleise hat. Im allgemeinen Sprachgebrauch – und in diesem Buch – machen allerdings die wenigsten diese Unterscheidung. Und »Bahnhof« klingt ja auch wirklich besser.

2 Definition der Bahnhöfe 2

Die verschiedenen Bahnhofformen

Neben der Definition aus dem ersten Kapitel nach der Lage im Netz definiert man Bahnhöfe auch nach der Form, also der Architektur und dem Grundriss der Gleisanlagen. Dabei unterscheidet man zwei grundlegende Konzepte: **Durchgangsbahnhof** und **Kopfbahnhof**. Der letztere ist der klassische Endbahnhof und älteste Form eines Bahnhofs, in dem die Gleise an Prellböcken enden. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt in die gleiche Richtung. Bei der Verwendung von Dampfloks mit Schlepptender war es dann nötig, eine andere Lok ans andere Ende des Zuges zu kuppeln, denn beim Neustart wird ein Fahrtrichtungswechsel vorgenommen. Mit Tenderloks, Steuerwagen wie etwa beim InterCity oder mit Wendezügen hatte man es später geschafft, diesen Aufwand zu vermeiden.

Anders beim Durchgangsbahnhof. Hier fährt der Zug in die gleiche Richtung weiter. Dieser Betriebsablauf spart Zeit und ermöglicht es, kürzere Aufenthaltszeiten im Bahnhof zu erreichen. Ist bei einem Durchgangsbahnhof der Endhalt erreicht, erfüllt ein Gleis dieselbe Funktion wie das eines Kopfbahnhofs. Es kann aber auch bei Durchgangsbahnhöfen stumpfe Gleise geben, die in einem Prellbock enden. Überhaupt können sich die Formen je nach betrieblicher Situation durchaus mischen.



Der Hauptbahnhof von Halle an der Saale ist als Inselbahnhof angelegt. Diese alte Ansicht wurde um 1900 fotografisch festgehalten. Bild: Sammlung Michael Dörflinger



Eine einfache Form des Durchgangsbahnhofs ist Eislefelder Talmühle. Hinsichtlich der Lage im Netz ist er ein Trennungsbahnhof (Harzquerbahn und Selketalbahn).
Bild: Jens Rasch



Empfangsgebäude zwischen den Gleisen

Neben diesen beiden Formen sind weitere zu nennen, die sich durch ihre besondere Architektur auszeichnen. An erster Stelle sei hier der **Inselbahnhof** genannt. Damit sind nicht etwa Bahnhöfe gemeint, die sich auf Inseln befinden (siehe [Kapitel 43](#)). Vielmehr werden jene Bahnhöfe so genannt, bei denen sich das Empfangsgebäude zwischen den Gleisen von mindestens zwei Strecken befindet. Vor und hinter dem Bahnhof müssen die Gleise

allerdings miteinander verbunden sein, denn sonst spricht man von einem **Keilbahnhof**. Inselbahnhöfe entstehen oft dadurch, dass der Platz für einen Ausbau der Anlagen auf der einen Seite des Geländes nicht zur Verfügung steht und man deshalb auf der anderen Seite des Empfangsgebäudes bauen muss. Da der Weg zum Empfangsgebäude immer einen Tunnel unter dem Gleis oder eine Brücke erfordert, ist der bauliche Aufwand entsprechend groß und der Zugang mitunter erschwert. So wurden immer wieder Inselbahnhöfe umgebaut. Ein bekanntes Beispiel für den Inselbahnhof ist der Hauptbahnhof von Halle an der Saale, der 1890 eröffnet wurde und bei dem diese Bauform auch daran lag, dass verschiedene Bahngesellschaften unter einen Hut gebracht werden mussten.



Der Hamburger Hauptbahnhof ist ein Reiterbahnhof. Das Empfangsgebäude steht quer über den Gleisen. Hier ein Blick auf die Nordfassade des Baus. Bild: [kameraauge/Fotolia.de](https://www.fotolia.de/123456789/kameraauge/)



Empfangsgebäude über den Gleisen

Eine weitere Sonderform ist der **Reiterbahnhof**. Er ist dadurch gekennzeichnet, dass sich das Empfangsgebäude quer über den Gleisen befindet. Die Passagiere erreichen ihre Bahnsteige, indem sie sich auf Treppen oder mit Aufzügen ein Stockwerk tiefer begeben. Das prominenteste Beispiel für diese Form ist sicher der Hamburger Hauptbahnhof.

Das Gegenteil des Reiterbahnhofs ist der **Tunnelbahnhof**, bei dem sich die Bahnanlagen unter der Erde befinden. Diese Form findet man vor allem bei S- und U-Bahnen, doch gibt es auch Beispiele bei der »großen« Eisenbahn. Allerdings handelt es sich dabei meist um Mischformen.

Die letzte Sonderform, von der hier gesprochen werden soll, ist der **Turmbahnhof**. Bei ihm handelt es sich um ein Bauwerk, bei dem mindestens zwei Gleise übereinander liegen und wo der Fahrgast über Rolltreppen, Treppen oder Aufzüge das andere Niveau erreicht. Wenn dieser Bahnhof auch einen S- oder U-Bahn-Anschluss besitzt, dann befindet sich ein Teil des Turmbahnhofs unter der Erde, ähnlich einem Tunnelbahnhof. Ein Übergang der Gleise wird in der Regel über eigens gebaute Verbindungsgleise möglich. Das bekannteste Beispiel für einen Turmbahnhof ist der 2006 eröffnete Hauptbahnhof der deutschen Hauptstadt Berlin. Er ist zugleich der größte Turmbahnhof Europas. Überhaupt ist Berlin eine Stadt mit recht vielen Turmbahnhöfen. Das liegt daran, dass auf diese Weise eine platz sparende Verbindung von S-, U- und Eisenbahn geschaffen werden kann. Ebenfalls beliebt ist der

Turmbahnhof in Japan, wo sich mehrere Bahnlinien an einem Ort begegnen.



Viele Mischformen

Wie man schon bei einigen der gegebenen Beispiele gesehen hat, existieren viele Bahnhöfe, bei denen sich die verschiedenen Formen mischen. So wird einmal mehr deutlich, dass Definitionen nur beschreibende Erklärungen sind, mit denen der Mensch versucht, Struktur in ein Phänomen zu bringen. Dennoch ist eine Definition hilfreich, denn dank ihr bekommt man ein genaueres Bild vor dem inneren Auge.

Zuletzt sei noch eine Form des Bahnhofs erwähnt, der wir in [Kapitel 57](#) noch einmal begegnen werden: Der **Flügelbahnhof**. Das ist ein betrieblich abgetrennter, aber sich auf dem Areal des Hauptbahnhofs oder in unmittelbarer Nähe befindlicher Bahnhof. Manchmal ist er historisch bedingt, wenn verschiedene Bahngesellschaften ihre eigenen Bahnhöfe direkt nebeneinander eingerichtet haben.



Der Berliner Hauptbahnhof wurde in den 2000er-Jahren als Turmbahnhof angelegt. Die Gleise befinden sich auf verschiedenen Ebenen. Bild: Hannelore Dörflinger

3 Definition der Bahnhöfe 3

Unterscheidung nach Aufgaben

Wenn man die Bahnhöfe nach ihren Aufgaben definiert, dann unterscheidet man drei Gruppen: Bahnhöfe mit Verkehrsaufgaben, Bahnhöfe ohne Verkehrsaufgaben und solche mit Sonderaufgaben. Zur ersten Gruppe gehören die **Personenbahnhöfe**, die bei den meisten Menschen als der Bahnhof schlechthin gelten. Außerdem gehören dazu die **Güterbahnhöfe** und solche, die beide Aufgaben gleichzeitig erfüllen.

Bahnhöfe, die keine Verkehrsaufgaben erfüllen, werden nur zur korrekten Abwicklung des Eisenbahnbetriebs gebraucht. Das sind etwa **Kreuzungsbahnhöfe** – bei eingleisigen Strecken wenn mehrere Züge verkehren unabdingbar-, **Überholungsbahnhöfe** oder Betriebsbahnhöfe, zu denen **Rangierbahnhöfe** oder **Abstellbahnhöfe** zählen.

Zur letzten Gruppe zählen alle anderen Bahnhöfe, die besondere Aufgaben zu erfüllen haben. Hier gibt es spezielle Formen, etwa den **Grenz-** und den **Transitbahnhof** beim Verkehr über Landesgrenzen hinweg, **Übergabebahnhöfe**, wo Züge einer anderen Bahngesellschaft übergeben werden, oder eine Sonderform des Grenzbahnhofs: den **Gemeinschaftsbahnhof**. Bei ihm betreiben die Bahngesellschaften der beiden benachbarten Länder den Bahnhof zusammen. Ein sehr schönes Beispiel dafür ist der Bahnhof Bayerisch Eisenstein/Železná Ruda-Alžbětín an der deutschtschechischen Grenze. Beim Grenzübergang oder bei Übergängen zu anderen

Gesellschaften können **Systemwechselbahnhöfe** nötig werden. Ein solcher ist etwa der Bahnhof Brenner, wo die unterschiedlichen Stromsysteme von Österreich und Italien einen Lokwechsel erforderlich machen. Manchmal gibt es an einem Bahnhof verschiedene Spurweiten. Beim Übergang in eine andere Spurweite wird auf dem **Spurwechselbahnhof** ein Systemhalt notwendig. Der **Fährbahnhof** ist dazu da, den Übergang eines Zuges auf eine Fähre zu gewährleisten. Hingegen gehört ein Hafenbahnhof zu der Gruppe der Güterbahnhöfe, denn hier werden Güter umgeschlagen. Museumsbahnhöfe werden in [Kapitel 87](#) genauer besprochen.



Bei kleineren Bahnhöfen findet man die Güterabfertigung häufig unmittelbar neben dem Empfangsgebäude. Früher waren die Züge oft kombiniert. Bild: Tyler Olson/[Fotolia.de](#)



Der Rangierbahnhof Maschen ist der größte seiner Art in Europa. Er wurde 1977 eröffnet und bis 2014 modernisiert. Bild: volkerr/[Fotolia.de](https://www.fotolia.de)

Wussten Sie schon?

Im Zweiten Weltkrieg wurde auf freiem Feld ein Scheinbahnhof errichtet, der den alliierten Bombern den Stuttgarter Hauptbahnhof vortäuschen sollte und sie dazu brachte, ihre tödliche Last hier abzuwerfen.

4 Bahnhofsarchitektur

Vom Historismus zur Moderne

Bahnhöfe wurden nicht nur als Start- und Endpunkt einer Bahnlinie verstanden. Die Empfangsgebäude wurden immer mehr zum Aushängeschild der Gemeinde oder Stadt. Und sie sind auch ein Ort, wo es etwas zu Essen oder zu Kaufen gibt. Die Architektur der »Kathedralen des Verkehrs« hat sich im Laufe der Jahre stark verändert. Die folgenden Seiten bieten einen kurzen Überblick über die Entwicklung der Bahnhofsbaukunst.



Vom Holzbau zum Eisenbahnpalast

Die ersten Bahnhöfe waren meist aus Holz gefertigt und waren nichts anderes als Provisorien. Doch schon früh hatten die Bahngesellschaften den Ehrgeiz, repräsentative Bauten zu errichten, die den Menschen zeigen sollten, dass die Eisenbahn ein Erfolgsmodell ist. Für die Städte wurden die Empfangsgebäude zu Wahrzeichen, denn die Reisenden setzten hier zum ersten Mal einen Fuß auf den Boden. Sehr schnell wichen die Holzgebäude solchen aus Stein, die meist großzügig gehalten waren und nicht nur Wartesäle für die verschiedenen Klassen boten, sondern auch die Möglichkeit boten, Speisen einzunehmen – und natürlich Fahrkarten zu kaufen. Auf dem Land wurden die Bahnstationen in der Regel im Stil der Region errichtet. In

den Städten hingegen entstanden meist Gebäude im Stil des Spätklassizismus, dem in diesen Jahren dominierenden Baustil.



Der Bahnhof der pommerschen Kleinstadt Kalisz Pomorski (früher Kallies) aus dem späten 19. Jahrhundert war bis 1945 deutsch. Bild: Maciej Wienszczak/[Fotolia.de](https://www.fotolia.de)



Der erste Bahnhof von Zürich um 1847 war ein schlichter Bau im klassizistischen Stil. Er musste 1871 einem prächtigen Neubau weichen. Bild: Johann Baptist Isenring



Geschichte und Gegenwart verbunden

Nach 1870 wurde der Historismus in Europa prägend. Die Architekten schöpften aus den verschiedenen Epochen der Geschichte und schufen Bauwerke aus dem Geist vergangener Zeiten mit modernen Techniken und Materialien neu. Dabei ging es nicht nur darum, etwas alt Wirkendes zu errichten, es steckten geschichtlich begründete Motive dahinter. So wurden viele Kirchen nach dem Vorbild der »klassischen« Kirchenstile Romanik und Gotik neu gebaut. Bürgerliche oder Gebäude mit kaufmännischem Bezug wurden gern im Stil der Neorenaissance errichtet – einer Zeit, die mit den durch

den Handel groß gewordenen italienischen Städten verbunden ist.

Bei den Empfangsgebäuden findet man in dieser Zeit viele verschiedene Stile, die immer wieder auf alte Baustile zurückgreifen. Eines aber haben sie gemeinsam, gleich ob sich der Architekt an die Gotik, die Renaissance, den Barock oder exotische Baustile anlehnte: Die Fassade in Richtung der Stadt war besonders prächtig gehalten, man arbeitete mit vielen Verzierungen, die Innenausstattung war aufwendig gestaltet. Sehr oft findet man einen oder mehrere Türme, die nicht nur sehr repräsentativ wirken, sondern dem Reisenden zeigten, wo er in der fremden Stadt zum Bahnhof findet. Es ist kein Wunder, dass viele Gebäude dieser Epoche wie Schlösser wirkten.



Der neue Bahnhof von La Rochelle beeindruckt durch seinen 45 Meter hohen Turm. Er wurde 1909 begonnen und 1922 eingeweiht. Bild: kameraauge/[Fotolia.de](https://www.fotolia.de)



Der Bahnhof Haydarpascha wurde als Ausgangspunkt der Bagdadbahn 1908 von deutschen Firmen gebaut. 2010 wurde er Opfer eines Brands und renoviert. Bild: Sinasi Müldür

Eine neue Phase begann in Deutschland, als in vielen Städten die kleineren Bahnhöfe verschiedener Betreiber nicht mehr ausreichten und man daran ging, neue Zentralbahnhöfe zu errichten, die an die Stelle mehrerer kleinerer Stationen traten. So wurden etwa beim neuen Leipziger Centralbahnhof von 1915 Thüringer, Magdeburger und Dresdner Bahnhof zusammengefasst. Diese ausgedehnten Anlagen wurden mit weitläufigen und mächtigen Empfangsgebäuden ausgestattet.

Mit dem Aufkommen des Jugendstils trat ein verspieltes Element in die Bahnhofsarchitektur ein, Blumenmuster, dekorative Flächen und ein Hauch von Luftigkeit und Leichtigkeit schufen anstelle der Ehrfurcht gebietenden mächtigen Gebäuden freundliche, lebensfrohe Bauwerke.

Man denkt dabei sofort an die Stationen der Wiener Stadtbahn oder die Bahnhöfe von Darmstadt (sowieso einer Hochburg des Jugendstils) oder Oldenburg. Doch solche exquisite Lebensfreude war im Ersten Weltkrieg schnell untergegangen. Die Nachkriegsbauten waren der neuen Sachlichkeit und der Architektur des Bauhaus verpflichtet. Beispielhaft dafür war der Hauptbahnhof von Stuttgart des Architekten Paul Bonatz von 1926 mit seinen eckigen, klaren und einfachen Formen.



Im Stil der flämischen Renaissance wurde 1906 der Bahnhof der neuseeländischen Stadt Dunedin gebaut. Auch er besitzt einen eindrucksvollen Turm. Bild: Flying-Tiger/[Fotolia.de](https://www.fotolia.de)



Das neue Empfangsgebäude des Linzer Hauptbahnhofs wurde 2004 eröffnet. Die beiden Löwen standen bereits vor dem schmucklosen Nachkriegsbau von 1949.

Bild: ÖBB



Nutzbauten und neuer Glanz

Durch den Bombenkrieg auf die Städte wurden in ganz Europa viele Bahnhöfe stark in Mitleidenschaft gezogen. Viele Empfangsgebäude wurden zerstört. Manche Bahnhöfe, wie etwa der Anhalter Bahnhof in Berlin, wurden nie mehr neu aufgebaut. Andere wiederum wurden notdürftig geflickt und die Provisorien wurden möglichst schnell und preiswert aus dem Boden gestampft. In diesen Jahren legte man auf die Optik nicht so viel Wert. Dennoch gelangen einige Bauwerke, deren rauer Charme von

Stahlbeton und Glas die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg prägten. Doch meistens waren es nur einfache Zweckbauten. Der Aufbruchgeist der Eisenbahn war vorbei. Mit dem Aufkommen des Autoverkehrs verlor die Eisenbahn an Ansehen. Für sie waren die Jahre nach dem Wirtschaftswunder Jahre des Abstiegs. Bahnhofsgebäude wie in Essen oder München erfüllten ihre Aufgaben, ohne im geringsten mit ihren Vorgängerbauten konkurrieren zu können.

Doch dann begann die Zeit der Hochgeschwindigkeitszüge. Mit ihren neuen Premiumprodukten wollten die Bahngesellschaften ein neues Lebensgefühl transportieren, das sich auch in den großen Fernbahnhöfen niederschlagen sollte. In den 1990er- und 2000er-Jahren wurden und werden nicht nur viele Bahnhöfe modernisiert, sondern es wurden auch viele neu angelegt. Die bekanntesten Beispiele dafür sind im deutschsprachigen Raum sicher der Berliner Hauptbahnhof oder der neue Hauptbahnhof von Wien. Doch auch in anderen Städten, wie Linz, Luzern, Rotterdam, Kassel-Wilhelmshöhe oder einigen spanischen Städten – ganz zu schweigen von China – wurden neue Bahnhöfe gebaut.

Die Bahnhöfe in den großen Städten erfüllen heute viel stärker als vor einigen Jahren die Aufgabe als Zentrum für Konsum und Dienstleistung. So muss das Empfangsgebäude viel Platz und Verkaufsfläche bieten. Die kreative Architektur spielt wieder eine wichtige Rolle. Es dominieren Beton und vor allem Glas. Ungewöhnliche Formen sollen die Gebäude unverwechselbar machen. In Zukunft werden die Bahnhöfe der kommerziellen Zentren eine weiter wichtige Rolle spielen. Die Vielzahl der Pendler und Geschäftsreisenden ist auch eine zahlungskräftige Klientel, die am Bahnhof vor der Heimfahrt Geld lässt, sich einen Imbiss kauft, zum Friseur oder Supermarkt geht oder

sich ein Geschenk und hoffentlich auch ein Buch über Bahnhöfe kauft.



Rotterdam Centraal Station bekam 2014 ein neues Bahnhofsgebäude. Material- und Formenwelt zeigen, was im 21. Jahrhundert möglich ist. Bild: Emilie Collard