

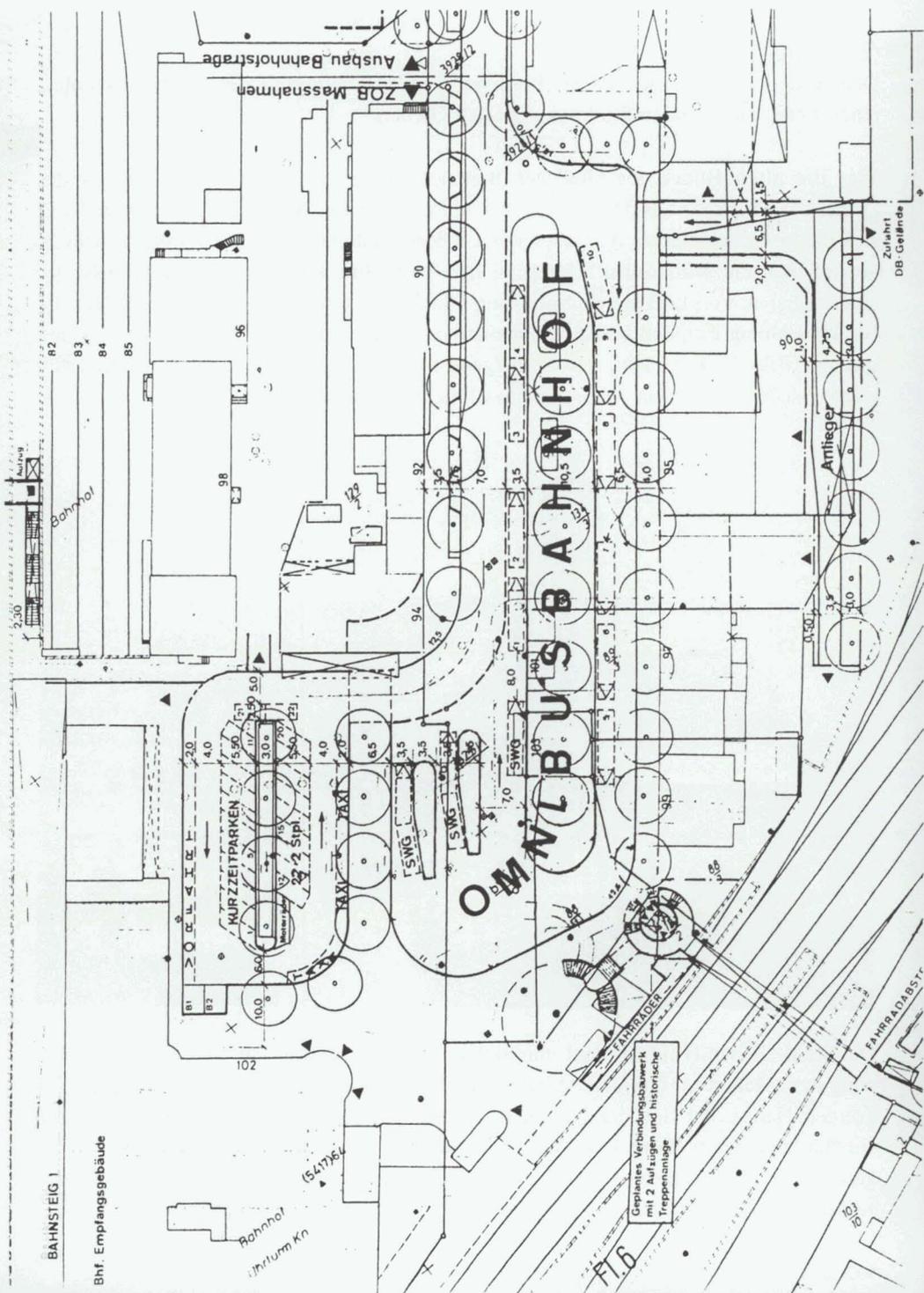
Der Bahnhofsvorplatz Gießen Norbert Fischer-Schlemm

Dem mit der Bahn anreisenden Besucher Giessens vermittelt der Bahnhofsvorplatz einen wenig einladenden Eindruck der Stadt Gießen.

Wer die alten Bilder des Giessener Bahnhofsvorplatzes vor den Zerstörungen des zweiten Weltkrieges aus den Vorträgen von Professor Dr. Erwin Knauß kennt und wer sich die historischen Raumvorgaben des Giessener Bahnhofsvorplatzes dreidimensional vorstellen kann, wird selbst schnell zu der Erkenntnis kommen, daß Omnibusse im unmittelbaren Vorplatzbereich einen neuen und dort fremden Maßstab setzen, der die Blickbeziehung Empfangshalle, Treppenanlage, Café unmöglich macht und den Raum sprengt (Bild 1). Ein Platz, der vorwiegend für Droschken und Fußgänger entworfen wurde, ist der Dimension von Omnibussen nicht gewachsen.



Die Stadt Gießen (Bild 2) plant unmittelbar vor dem Empfangsgebäude eine Ausdehnung der Flächen für Omnibusse. Der Platz hierfür wird durch die Beseitigung des begrünter Hangs, der den derzeitigen Raum des Bahnhofsvorplatzes in Richtung Universität begrenzt, und durch die Verlegung der dort eingebetteten alten Sandsteintreppe geschaffen. Die städtebauliche Struktur des Bereichs vor dem Giessener Bahnhof wird zerfallen, eine letzte Chance, Gießen städtebaulich aufzuwerten, wird vertan.



Geplantes Verbindungsbauteil
mit 2 Aufzügen und historische
Treppenanlage

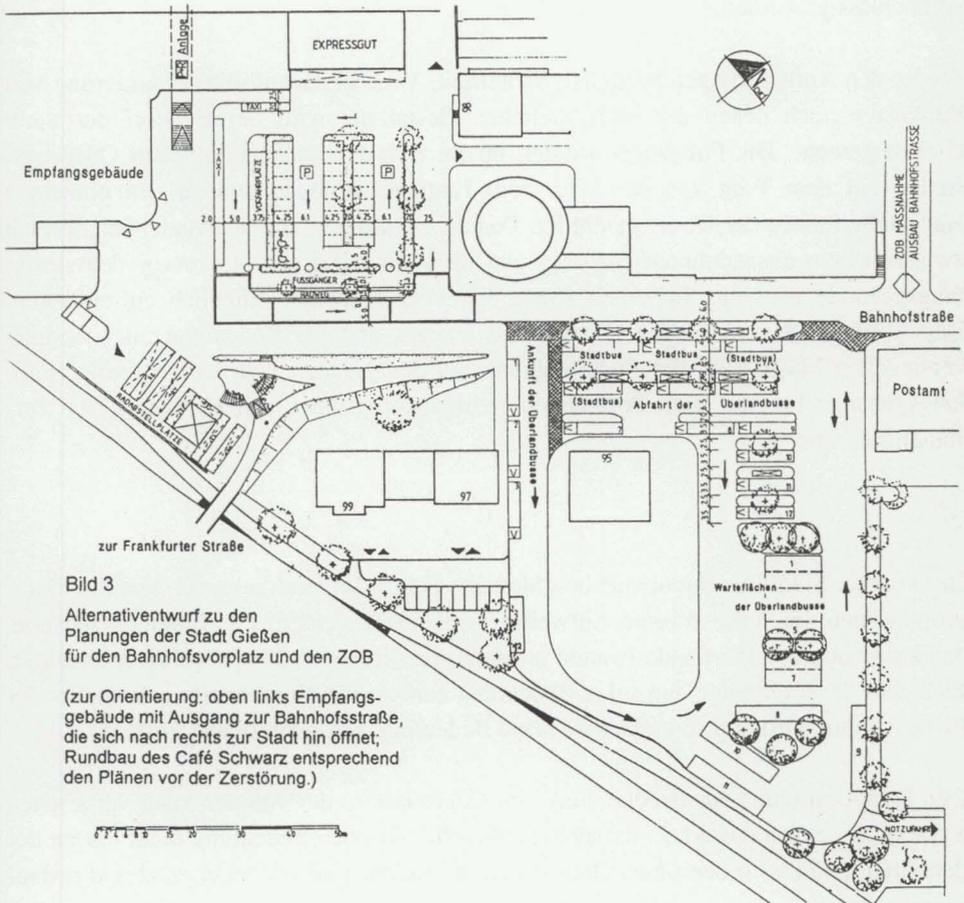


Bild 3

Alternativentwurf zu den Planungen der Stadt Gießen für den Bahnhofsvorplatz und den ZOB

(zur Orientierung: oben links Empfangsgebäude mit Ausgang zur Bahnhofstraße, die sich nach rechts zur Stadt hin öffnet; Rundbau des Café Schwarz entsprechend den Plänen vor der Zerstörung.)

Aufgabe der Verantwortlichen der Stadt Gießen müßte es sein, den Bahnhofsvorplatz den Proportionen der historischen Vorgaben entsprechend wieder zu schaffen und den Weg vom Bahnhof zur Innenstadt dem historischen Duktus entsprechend als Stadtstraße so interessant wie möglich zu gestalten. Hierbei dürfen die Gesichtspunkte Sicherheit vor allem für die Fußgänger und Radfahrer, Verkehrsablauf beispielsweise für die öffentlichen Verkehrsmittel und sorgfältiger Umgang mit Steuergeldern nicht vernachlässigt werden.

Weder den Anforderungen bezüglich Sicherheit, Verkehrsablauf und Minimierung von Baukosten noch denen der städtebaulichen Gestaltung wird der Entwurf der Stadt Gießen gerecht: Die Fußgänger werden im Bereich der unübersichtlichen Querungsstellen auf dem Weg von der Stadt zum Empfangsgebäude und zu den einzelnen Haltestelleninseln der Busse gefährdet. Das zu erwartende Durcheinander im Bereich zwischen dem ausgedehnten Bussteig und dem alten Postamt sowie vor dem Empfangsgebäude wird die Sicherheit sowie den Verkehrsablauf erheblich einschränken. Das Abtragen des vorhandenen begrünten Hanges und die Befestigung der riesigen versiegelten Flächen für die Busumfahrten und den gigantischen Bussteig vom Empfangsgebäude bis zur alten Post lassen wenig ökologisches und ökonomisches Verständnis erahnen.

II

Der von der Stadt im Vorentwurf beschlossene Plan zeigt eindrucksvoll, wie die Platzproportionen durch die enorme Aufweitung mißachtet werden. Das Bahnhofsgebäude, das kurz nach der Jahrhundertwende entstand, ist niedrig und breit gelagert angelegt. Es bedarf der Raumeige, um seine Bedeutung zum Ausdruck zu bringen. Je größer der Platz vor ihm wird, um so mehr wird seine Bedeutung zur lächerlichen Pose.

Der Treppenaufgang zur Brücke muß - im Gegensatz zu der von der Stadt vorgesehen Verlegung - entsprechend seiner städtebaulich-historischen Bedeutung nicht nur an der derzeitigen Stelle im begrünten Hang erhalten sondern weitgehend ergänzt und restauriert werden.

Bild 3 zeigt einen Alternativvorschlag zum Umbau des Gießener Bahnhofsvorplatzes, der nach dem Grundgedanken und unter Leitung des Verfassers an der Fachhochschule Gießen-Friedberg entstand.

Im Gegensatz zu den Planungen der Stadt Gießen erhält der Gießener Bahnhofsvorplatz in diesem Vorschlag seine historische Dimension wieder und läßt dem Empfangsgebäude seine städtebauliche Bedeutung. Der vorhandene begrünte Hang mit der darin eingebetteten historische Treppenanlage bleibt nicht nur erhalten sondern wird

durch zusätzliche Pflanzungen noch aufgewertet. So betont der Treppenaufgang zur Fußgängerbrücke ebenso wie der dargestellte Café-Rundbau in seiner Eckposition den Raum des Bahnhofsvorplatzes. Die Blickbeziehungen werden wiederhergestellt.

Entsprechend den durch das Empfangsgebäude vorgegebenen Dimensionen ist der dem Bahnhofsgebäude unmittelbar vorgelagerte Platz großzügig für die Belange der Fußgänger, Radfahrer und Taxi sowie Personenkraftwagen zur Andienung aufgeteilt. Die Fußgänger erhalten breite Gehsteige auf beiden Seiten der Bahnhofstraße und im Bahnhofsvorfeld eine zusammenhängende ungestörte Bewegungsfläche.

Der motorisierte Andienungsverkehr erreicht seine Ziele im Bahnhofsbereich über aufgepflasterte Mischflächen, die die Fußgängerströme rechtwinklig queren. Die dadurch möglichen optimalen Sichtverhältnisse in Verbindung mit den niedrigen Fahrgeschwindigkeiten auf den "verkehrsberuhigten Flächen" garantieren einen hohen Sicherheitsgrad.

Im Blickfeld des Bahnkunden, der das Bahnhofsgebäude verläßt, öffnet sich der Zentrale Omnibusbahnhof auf der Fläche zwischen altem Postamt und begrünem Hang. Neben verkehrstechnischen Grundsätzen wurden auch hier gestalterische Gesichtspunkte beachtet: Großkronige Bäume trennen den "Verkehrsraum Bahnhofstraße" vom "Raum" für den öffentlichen Personennahverkehr. Sowohl die Bussteige für den Überlandverkehr (getrennt für nach Ankunft und Abfahrt) als auch die Halteplätze der Stadtbusse sind übersichtlich angeordnet und die Ziele der Busse vom Empfangsgebäude aus leicht zu erkennen. Die Warteplätze der Busse liegen in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Bussteigen und gewähren konfliktfreie Zu- und Abfahrten. Bäume begleiten die Fußwege und trennen zur Bahnhofstraße ab.

III

Alle Verkehrsanlagen sind auf eine Mindestmaß versiegelter Flächen, auf eine optimale Durchgrünung und auf minimale Kosten ausgerichtet. Die umfangreichen Baumpflanzungen und der hohe Anteil offener Flächen dienen nicht nur der Raumgestaltung, der Geschwindigkeitsdämpfung der Kraftfahrzeuge durch optische Einengung und der Klimaverbesserung sondern beeinflussen auch positiv den Wasserhaushalt und entlasten die örtliche Kläranlage.

Das Interesse der Gießener Kommunalpolitiker an den Planungen "Bahnhofsvorplatz Gießen" war bisher gering: Gespräche, die der Verfasser mit Abgeordneten führte, die

den Planungen der Stadt zugestimmt haben, zeigten Unkenntnis und fehlendes Vorstellungsvermögen von Planung und deren Umsetzung. So ist es auch verständlich, daß vom Angebot des Verfassers, sich an Ort und Stelle die Auswirkungen der städtischen Planungen erläutern zu lassen, nur sehr eingeschränkt Gebrauch gemacht wurde.

Es wäre gut, aus den Erfahrungen der Stadt Wetzlar zu lernen: Die Wetzlarer Politiker - und Bürger - zeigten ebenfalls wenig Interesse für ihren Bahnhofsbereich. So konnte die Bundesbahn "ungestört" das schöne alte Empfangsgebäude abreißen und durch einen "modernen" Bau ersetzen. Heute bedauert man in Wetzlar zutiefst diese Gleichgültigkeit.

Solange noch nicht der erste Spatenstich zur Verwirklichung der städtischen Planungen für den Gießener Bahnhofsvorplatz gemacht ist, bleibt noch ein Fünkchen Hoffnung auf Erhalt des leider in Gießen so mageren Bestands an historischen Bauten und Plätze dieser Zeit.