

Reclaim your Station!

Vom ungeliebten Schwellenraum zur Herzkammer der urbanen

Das Phänomen der Rückseite

Wer mit der Bahn reist, kennt diesen Moment des Ankommens, der selten neutral ist. Bahnhöfe sind die großen Portale der Moderne, und fast überall auf der Welt folgen sie einer merkwürdigen, fast schizophrenen Zweiteilung:

Da ist *die stolze Vorderseite* – bürgerlich gerahmt, repräsentativ gefasst, mit Brunnen, Boulevard und geordneter Weite. Und da ist *die zugige Rückseite*. Jene diffuse Schnittstelle, an der die Stadt ihre Versorgungsadern offenlegt, wo der Asphalt unbarmherzig regiert, wo Parkscheinautomaten, provisorische Bussteige, Zäune und dunkle Ecken das Bild bestimmen.

Orte, die niemanden willkommen heißen. Ein klassischer Schwellenraum, den die Soziologie treffend als „Nicht-Ort“ beschreibt: Ein Terrain des reinen Transits, geschaffen für den Durchlauf, nicht für den Aufenthalt. Hier hält man nicht inne; hier beschleunigt man den Schritt, schlägt den Kragen hoch und hofft, dass der Anschlusszug pünktlich einfährt.

Das Paradoxon daran ist frappierend: Ausgerechnet jene Zonen, die infrastrukturell zu den wichtigsten Knotenpunkten unserer Gesellschaft gehören – Scharniere, an denen täglich Zehntausende ankommen, umsteigen oder stranden –, werden städtebaulich am stiefmütterlichsten behandelt. Und weil sie vernachlässigt werden, laden sie sich auf. Mit Stigmata, mit Vorbehalten, mit einem tief sitzenden Gefühl der Unsicherheit.



Der Reflex der Angst: Warum Glattbügeln scheitert

Wie reagiert Stadtplanung für gewöhnlich auf solche Reibungsflächen?

Meist mit den vertrauten Reflexen der Angst: Mehr Kameras, hellere Flutlichter, Zäune und schließlich der Versuch, das Areal mit dem großen Bagger radikal glattzuziehen. Man plant Büro- und Hotelkomplexe mit verspiegelten Glasfassaden, klinisch rein und ab 18 Uhr vollkommen tot. Die gewachsenen Milieus und die Reibung, die das Leben dort bisher ausgemacht haben, werden einfach an den nächsten Stadtrand verdrängt.

Doch Monokulturen heilen keine Stadt. Im Gegenteil: Sie zerstören ihre soziale Resilienz. **Eine Stadt ist kein steriles Labor, sondern ein fragiles Gewebe aus Unterschieden.** Wenn wir beginnen, jede unbequeme Kante wegzusanieren, nehmen wir dem urbanen Leben seine Seele.

Reibung ist kein Planungsfehler. In einer offenen Gesellschaft ist Reibung das eigentliche Lebenselixier der Demokratie. Demokratie braucht Orte, an denen man dem Fremden begegnet, ohne es konsumieren oder sofort bewerten zu müssen. Wo Menschen aufeinandertreffen, die sich in ihren digitalen Filterblasen und wohlgeformten Komfortzonen längst nicht mehr über den Weg laufen.

Wenn wir Bahnhofsumfelder zu reinen Sicherheitskorridoren degradieren, berauben wir unsere Städte genau dieser überlebenswichtigen Resonanzräume.

Sinnlichkeit und Haltung: Die Landschaft als Versprechen

Wir brauchen deshalb eine radikale Umkehrung des Blicks: *Reclaim your Station!* Holt euch den Bahnhof zurück – nicht als Festung, sondern als gebaute Gastfreundschaft.

Das beginnt mit einer anderen Form von Raum: Wer Asphalt aufbricht und ihn durch kraftvolle, dichte Landschaftsräume ersetzt, verändert sofort die Physik des Ortes. Eine kluge Freiraumplanung schluckt den Lärm der Schienen, filtert die Luft und spendet Schatten. Aber sie tut noch etwas viel Grundlegenderes: Sie sendet ein klares gesellschaftliches Versprechen aus. Ein Park, eine topografisch gestaltete grüne Spange, stellt keine Bedingungen. Sie fragt nicht nach Ticket, Herkunft oder Geldbeutel. Ihre Botschaft an jeden, der aus dem Zug steigt, lautet schlicht: *Du darfst hier sein.*

Dazu gehört ein konsequenter Blick auf das Erdgeschoss. Die Sockelzonen rund um einen Bahnhof dürfen keine toten Wandflächen sein. Sie müssen sich öffnen wie Markthallen: mit Werkstätten, lokalen Küchen, Initiativen, Nachbarschaftsräumen und Orten des Handwerks. Ein durchlässiger, lebendiger Sockel schafft natürliche Sicherheit – nicht durch Kontrolltechnik, sondern durch die Anwesenheit von Menschen, durch Licht, Neugier und alltägliche Aufmerksamkeit.

Software schlägt Hardware: Die Kraft des Dazwischen

Stadtentwicklung leidet an einer chronischen Trägheit. Zwischen dem ersten Masterplan und dem Durchschneiden des roten Bandes vergehen oft zehn oder

fünfzehn Jahre. Wenn ein Ort in dieser Zeitspanne brachliegt, brennen sich Ängste und Vernachlässigung nur noch tiefer ins kollektive Gedächtnis ein.

Die wichtigste planerische Waffe ist deshalb das Dazwischen: **Software schlägt Hardware.**

Wir müssen aufhören, Orte erst dann für lebendig zu erklären, wenn der Beton abgebunden hat. Die Verwandlung muss an Tag eins beginnen – im Provisorischen, im Unfertigen, im Experiment.

- **Orte des Testens:** Urbane Reallabore, in denen Nachbarschaften klimagerechtes Gärtnern, Reparieren und zirkuläres Bauen im Kleinen ausprobieren.
- **Märkte des Austauschs:** Fluktuierende Marktplätze, die die kulturelle und kulinarische Vielfalt der anliegenden Quartiere sichtbar machen, statt sie auszublenden.
- **Bürgerbühnen und Diskursflächen:** Orte, an denen Stadtgesellschaft und Politik sich auf Augenhöhe begegnen – nicht im Ratssaal hinter verschlossenen Türen, sondern mitten im Fluss des Pendleralltags.
- **Mikro-Bibliotheken und Klanginseln:** Räume für Bildung, Kunst und akustisches Innehalten, die den Transitraum für wenige Minuten aushebeln.

Diese Zwischennutzungen sind keine billige Deko. Sie sind der Härtestest für das, was später dauerhaft bleiben soll. Sie schaffen emotionale Verbundenheit und bringen den Ort schon zum Klingen, während die Baukräne noch in weiter Ferne sind.

Das Maß aller Dinge: „First life, then spaces, then buildings“

Der dänische Architekt und Stadtforscher Jan Gehl hat die Reihenfolge guten Städtebaus in einem einzigen Satz zusammengefasst:

„First life, then spaces, then buildings.“

Über Jahrzehnte haben wir unsere Mobilitätsknoten genau verkehrt herum gedacht. Wir haben Gleise verlegt, Gebäudeblöcke hochgezogen, dazwischen Beton gegossen und uns anschließend gewundert, warum an diesen Orten niemand verweilen möchte, warum dort Kälte und Isolation entstehen.

Ein Bahnhofsumfeld zurückzufordern bedeutet, diese Prioritäten wieder vom Kopf auf die Füße zu stellen. Es verlangt den Mut, den leeren Raum zwischen den Häusern als das eigentliche Herzstück der Stadt zu begreifen. Es verlangt Sinnlichkeit in der Materialität und Haltung im Konzept.

Wenn es uns gelingt, aus den vernachlässigten Rückseiten unserer Bahnhöfe Orte des Stolzes, der Begegnung und des gelebten Miteinanders zu machen, sanieren wir nicht nur Infrastruktur. Wir bauen an dem Fundament, das eine offene, demokratische Gesellschaft überhaupt erst zusammenhält.

