



### **Erkundung und Konzept**

Die Erkundung des Raumes war unsere Aufgabe, die wir uns am heißen Junitag 2013 gestellt haben. Mit Kameras ausgerüstet und mit Neugier auf die Betrachtung des Areals machten wir uns auf den Weg zum Hauptbahnhof. Die Wahl fiel auf den Hauptbahnhof, da wir uns dort sicher waren, den Großteil der vier Landschaften abdecken zu können. Angekommen, entschlossen wir uns, als erstes den Bereich der Natur näher zu untersuchen. Dazu besichtigten wir einen kleinen Naturabschnitt, der etwas weiter abgelegen vom Hauptbahnhof lag. Er bestand aus einem kleinen Park und einer altertümlichen Treppe, die wiederum hoch an die Straße führte, wo sich das Restaurant „Moskau-Paris“ befindet. Die ersten Fotos wurden geschossen, nachdem

eine Touristengruppe abzog, die ebenfalls an dieser Treppe interessiert war. Als nun das Bildmaterial für diesen Bereich ausgereizt war, begaben wir uns in die Unterwelt, unter die Gleise. Dies war der düstere, nüchterne und monotone Teil unserer Erkundung. Sand, Stahl und Beton waren die Eindrücke, die diese Räume prägen. Hier und da fielen kleine Ausreißer auf. Im gleichen Zug haben wir uns den Wohn- und Siedlungslandschaften zugewandt, den Einflüssen des Hauptbahnhofes auf die Veränderungen des Wohnumfeldes und Quartiers. Nun begaben wir uns in das Herz des Gebäudes und nahmen sein Pulsieren unter die Lupe und in den Fokus der Kamera: Menschen, Konstruktionen, Kunst, Werbung, kurz dasjenige, was uns helfen konnte den Kontrastreichtum des Bahnhofs aufzuzeigen.

Bahnhöfe sind Kristallisationspunkte urbaner und landschaftlicher Entwicklung. Der Berliner Hauptbahnhof ist eines der eindrucklichsten Beispiele in Europa. Unsere Erkundung folgte dabei einem Konzept, das den Raum als Gewebe von vier Landschaften und Geländearten deutet: Häufig geht vergessen, dass der technische Gigant sich nur langsam aus der *Naturlandschaft* empor hebt und sie erobert. Diese führt jedoch ein für viele verstecktes Restleben rund um den Bahnhof herum, jenes einer Brachlandschaft, und in der Unterwelt der Komplexe. So begegnet der aufmerksame Erkunder auch hier den Inseln der Naturlandschaft, die noch Stille, Ruhe, Momente der Zugehörigkeit zum natürlichen Sein spüren lässt.

Dann ist der Berliner Hauptbahnhof die sich entwickelnde *Verkehrslandschaft*. Sie ist zunächst sichtbar als Infrastruktur. Diese verbindet an einem der zentralsten Punkte Europas die Verkehrsachsen zwischen Osten und Westen, Norden und Süden, den Reichstag als Machtzentrum in Sichtweite mit den Regionen und Wirtschaftsräumen Deutschlands und der EU. Doch im Leben der Menschen gesehen ist die Verkehrslandschaft mehr als eine technische Infrastruktur: Sie wandelt alles in ein Da-und-Dort Sein, Menschen in Passagiere und Güter in Transporteinheiten. Die Zeit am Bahnhof entsteht aus Transitionen aus einem Herkunftsort in eine Destination. Menschen erleben sie gleichzeitig – zum Beispiel beim Warten zwischen Abfahrts- und Ankunftszeit, entsprechenden Erwartungen und Bildern, die man auf die Reise mitnimmt.

Der Bahnhof ist in erster Linie eine *Architekturlandschaft*, in der sich die Menschen und Passagiere für eine kurze Zeit zuhause fühlen, in einem besonderen Mittelpunkt der Metropole. Hier spüren die Menschen Gefühle des Da-Seins, auch wenn sie sich schon auf das Dort-Sein in der Destination einstellen oder wenn sie von ihr zurückkehren.

Ein Bahnhof lebt und pulsiert – er zeigt die *Soziallandschaft* in steter Bewegung und Fluktuation. Menschen erfahren hier das Mit-Sein auf besondere Weise, Begegnungen, Reibungen und Erlebnisse des Alltags. Bei feinerem Blick offenbart

sich eine große Vielfalt sozialer Gruppen, von Sprachen und Tätigkeiten. Im Bahnhof spiegelt sich ein Stück weit die ganze Stadt, ihre Dynamik und Besonderheiten – als Stadt in der Stadt.

### Die visuelle Erkundung durch die Natur-, Verkehrs-, Architektur- und Soziallandschaft des Hauptbahnhofs – ehemals Bahnhof Lehrte in vier Bildern

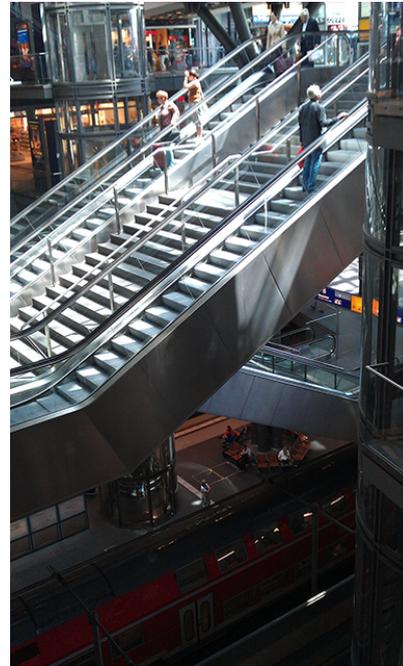


### Kontraste

Das Gelände um den alten Lehrter Bahnhof ist das Beispiel des Übergangs von einem Randbahnhof zu einem Zentralbahnhof. Naturraum wurde Investitionsraum und sank zu Brachland ab. Gewaltige Transformationen aller Landschafts- und Geländetypen sind im Gang. Doch die vier Landschaftsgewebe fügen sich nicht einfach zu einem Ganzen – überall findet man unerwartete Kontraste.

### Naturlandschaft

#### Die Sprache der Treppen



Auf den Bildern sehen wir zwei Treppen. Sie sind identisch, wenn man sie im Hinblick auf ihre Funktionalität betrachtet. Sie beide sind darauf ausgerichtet, Menschen von einer Ebene – diese kann tiefer oder höher liegen – auf die gegenüber liegende Ebene zu bringen. Doch es ist kein zweiter Blick nötig, um die vorherrschenden Unterschiede sofort zu erkennen.

Die Naturtreppe verbindet ein Kleinod, nämlich einen angelegten kleinen Park mit einer auf höherer Ebene liegenden Straße. Allein das Schreiten über die Treppe bringt so den Menschen, der sie benutzt in eine andere Welt. Von der Modernität und der Geschwindigkeit in ein ruhiges und abgelegtes stilles Örtchen, welches wahrscheinlich nur wenigen bekannt ist. Jedoch ist zu erwähnen, dass es ein Zeuge der Zeit ist. Viel Wandel durfte sie wahrscheinlich schon miterleben in den Etappen der Entwicklung des Lehrter Bahnhofs und des Hauptbahnhofs. Es gibt viele Hinweise, die darauf hinweisen, dass diese Treppe nicht erst seit gestern steht. Massive Steine sind das Hauptelement, aus welchem die Treppe besteht. Wurzeln, Blumen und gar ganze Bäume ragen aus ihr hervor und lassen sich nicht von den Steinen in die Schranken weisen. Um sie herum erblickt man ein wildes, ungepflegtes Naturdasein, alles wächst wie es will. Das sind optimale Lebensbedingungen für die ortsansässigen Insekten und Tiere, die sich dieses kleine Stück Natur, inmitten dieser technischen Umgebung zu ihrem Zuhause gemacht haben. Unten im Park angekommen, entsteht jedoch sofort wieder der Eindruck, dass alles sehr gepflegt sei. Die Bäume haben alle ungefähr denselben Abstand, ebenso wie Bänke und Mülleimer

– die Natur- erhält die Züge einer Parklandschaft. Insgesamt entsteht aber das Gefühl, dass die Treppe allein als Relikt des Andauerns und des Seins unantastbar ist. Sie ist ein Unikat, denn solch eine Treppe wird man kaum noch ein Mal in dieser Weise finden.

Im Gegensatz dazu haben wir die Treppe im Bahnhof, welche die Grundebene mit der ersten Etage verbindet, die Ebene des Eingangsbereichs mit den Ticketschaltern und den Konsumtempeln mit dem Transitbereich, in dem sich die Hauptfunktionen des Bahnhofs abspielen. Es geht also vom Konsum hoch in ferne Welten, wenn man über diese Treppe hinauf steigt, oder eben hinab zurück in die Konsumwelt, falls eine Pause ansteht oder man sich die Zeit mit rauschhaftem Kaufen vertreiben möchte.

Die Rolltreppe selbst zählt noch nicht viele Jahre. Sie fährt erst seit 2006, als der neue Hauptbahnhof eröffnet wurde. Wenig bis nichts ist vom alten Lehrter Bahnhof geblieben, der noch aus rauhem Stein, kleinen Mosaiken und Metallstreben an der Seite bestand. Die neue Treppe führt die Menschen auf die nächste Ebene und erfüllt so ihre Grundfunktion. Doch sie kann glücklich sein, dass sie weder Gefühle noch sonstige Emotionen zeigen kann! Denn der eigentliche Grund, warum man Treppen baut, ist, dass man sie besteigt, was bei der neuen Bahnhofstreppe eher selten der Fall ist. Die Ursache dafür ist, dass sich an die echte Treppe, wie Schmarotzerfische, zwei Rolltreppen angesaugt haben. Da der Sprung von der Grund- auf die zweite Ebene relativ hoch ist, ist es normal, dass der Großteil ab einer bestimmten Schwelle von Anstrengung auf das Angebot der Rolltreppe wechselt. So steigen nur wenige die Treppe hoch, um zu ihrem Gleis zu gelangen. Ein weiteres Manko ist, dass diese Treppe charakterlos wirkt und nicht durch Einzigartigkeit geprägt ist. Überall im Bahnhof und auf allen Bahnhöfen der Welt finden sich Duplikate, die genau unter dem selben Problem leiden – alles gleich und ähnlich.

### **Die Rebellion der Organismen**

Der Hauptbahnhof wirkt technisch, futuristisch und ist von hartem Material wie Stahl überzogen. In einem riesigen Ausmaß bedeckt er die Fläche zwischen der Zille-Siedlung, einem Wohngelände, und dem Regierungsviertel, einem Machtgelände, auf der anderen Seite der Spree. Es ist offensichtlich, dass die Natur unter diesem Mega-Projekt leiden musste.



Flächen wurden gerodet, Pflanzen und Tiere mussten umsiedeln oder wurden als Kollateralschäden abgeschrieben. Wenn man den Hauptbahnhof heute von weitem betrachtet, ist wenig geblieben, was auf Natur hinweist – ein großer Klotz aus Stahl und Beton. Der ganze Europaplatz ist von ihm beherrscht. Der ganze Raum? Nein! Es gibt immer noch kleine unbeugsame Brachen, die um ihre Daseinsberechtigung kämpfen. In dem Bereich, der dem eben erwähnten Park am nächsten liegt, sind noch immer viele vereinzelte Freiheitskämpfer zu finden, die sich dem Goliath nicht beugen wollen. Zwischen dem harten Material findet man immer wieder grüne Widerstandskämpfer, die sich in grüner Farbe um die monotonen Einzelteile des Bollwerks ranken, die Gleise werden von Moosen und Sträuchern attackiert und selbst der Sand der von Bauarbeitern aufgeschüttet wurde, bleibt nicht von einer Mutation bewahrt. Die Natur will und wird nicht aufgeben, solange auch noch so kleine Elementarteilchen vorhanden sind, um neues, grünes Leben zu erschaffen. Selbst im Herzen des Bahnhofs, auf der untersten Ebene, dort wo es langsam dunkel wird und nur die Regional- und Fernzüge verkehren, finden sich einige Gänseblümchen, die den Donner grollenden, roten und weißen Teufelsgefährten trotzen.

## Paradoxien



Wir erkunden einen Kampf der Arenen zwischen Hauptbahnhof und Natur. Beide kämpfen um ihr Terrain und keiner will klein bei geben. Es wird infiltriert und verdrängt auf beiden Seiten. Doch an einer Stelle, einer Brache unter einem großen Stahlsegment, welches die Schienen der S-Bahnen trägt, hat sich ein erstaunliches Paradox abgespielt; es wird dem Betrachter wahrscheinlich nicht mehr allzu lange sichtbar bleiben. Der Bahnhof, der Gigant in unserem Arenakampf, wurde verwundet. Ein kleines Leck in einem Bewässerungsrohr führte dazu, dass das Wasser nicht zu vollen Teilen dorthin gelangt, wo es eigentlich benötigt wird, sondern großzügig in die Brache hinunter plätschert und dort einen kleinen See entstehen ließ. Inmitten dieses Biotops aus Wasser, Sand und Stahl entstand so eine durch den Bahnhof selbst geschaffene künstliche Oase, die der Natur die Möglichkeit gibt, sich weiter auszubreiten. Kleine Sträucher und Blümchen haben sich schon den Rand des Teiches erobert und auch einige der Ranken profitieren durchaus von diesem paradoxen Zufall. Die Frage ist nur, ob diese Oase längerfristig Bestand haben kann, sollte der Gigant merken, dass er verletzt ist und seine Wunde schließt und so der Natur den wichtigen Lebenssaft entzieht. Bis zu diesem Zeitpunkt jedoch hilft der Bahnhof der Natur selbst, seine Daseinsberechtigung nicht zu verlieren

**Architekturlandschaft**  
**Expansion in die Fläche**



Der Bau des Berliner Hauptbahnhofs begann 1995. Seiner Eröffnung im Jahre 2006 musste der bis dahin an diesem Ort existente Lehrter Bahnhof weichen. Er wurde geradezu verschlungen von dem Großprojekt des Hauptstadtbahnhofs. Bis zum Fall der Berliner Mauer 1989 war die Gegend um den Lehrter Bahnhof Grenzgebiet zur Hauptstadt der DDR. Große Brachflächen erstreckten sich weitläufig. Eine Mischung aus Niemandsland und Speditionslagerstätten boten keinen sonderlich attraktiven Anblick, nur Jugendliche lebten auf dem Gelände sporadisch ihre Abenteuerlust und ihren Erkundungstrieb aus. Das umliegende Brachland und die zentrale Lage innerhalb Berlins waren starke Argumente zur Errichtung des Bahnhofs an dieser Stelle. Eine Aufwertung des gesamten Areals. Der Bahnhof umfasste bei seiner Erbauung eine Grundfläche von 430m<sup>2</sup>. Das Herzstück bildet eine Fläche von 80m<sup>2</sup>, auf der fünf Verteilerebenen angeordnet sind, mit einem Gesamthöhenunterschied von 25 Metern. Dies war aber nur der Kern des Bahnhofs. Mit den Jahren wurde und wird um den Bahnhof in atemberaubender Geschwindigkeit Raum neu erschlossen und bebaut. Die Gelände auf der Heidestraße gingen von Spediteuren zu Partyveranstaltern, Künstlern und Galeristen über, die wesentlich kürzere Miet- und Pachtverträge bekamen.

An der Heidestraße und Umgebung, vor allem in Richtung Hamburger Bahnhof, entsteht in den kommenden Jahren das weitere Megaprojekt „Europacity“. Auch die Lebensadern des Bahnhofs expandieren. Ständig werden neue Trassen geplant. Zum Beispiel soll bis 2017 eine neue Nord-Süd Verbindung geschaffen werden, ein direkter S-Bahn Zugang nach Wedding. Bis 2019 soll die Erweiterung zum Potsdamer Platz gelegt werden. Scheinbar reichen dem Hauptbahnhof seine vier S-Bahn Linien, zehn Buslinien und zehn Regionalbahnen und 19 Fernverbindungen nicht. 2011 bekam der Hauptbahnhof noch eine U-Bahn Station. Ende 2013 sollen noch drei Tram Linien dem Netz zugefügt werden. Selbst der Umstieg in Passagierschiffe an der Spree ist bereits geplant.

Der Bahnhof wächst und um ihn herum Satellitenstädte, die an der Energie des Organismus Bahnhof partizipieren wollen. Wenn es etwas Stetes gibt am Hauptbahnhof, dann sind es wohl die Baustellen. Ein neues Zentrum erwächst aus der Brache, immer beleuchtet und immer belebt. Der Vergleich zur in der Wüste errichteten Stadt Las Vegas drängt sich auf. Der Berliner Hauptbahnhof bietet seiner gesamten Umgebung die Versorgung mit Konsumenten und Infrastruktur.

Je mehr Symbiosen sich angliedern, um so größer wird der Bahnhof und auch sein eigener Körper wächst und erneuert sich über die Jahre. Bis 2015 müssen Reparaturarbeiten an Beton und Gleisen ausgeführt werden, das Glasdach des Fernverkehrs soll erweitert werden und die Zeit bringt mit Sicherheit noch weitere Pläne zu Tage. Der Hauptbahnhof ist und wird das neue Herz der Stadt. Er verwächst zunehmend und untrennbar mit Berlin.

### **Siedlungs- und Verkehrslandschaft**

Ganz in der Nähe des damaligen Lehrter Bahnhofs, heute Berlins Hauptbahnhof, entstand zwischen 1976 und 1981 eine Wohnanlage. Die nach dem Maler und Grafiker Heinrich Zille benannte Siedlung. In zwei- bis vierstöckigen Häusern wurden 890 Wohnungen für 2400 Bewohner geschaffen. Der Straßenverlauf, vor allem die kleinen Fußgängerwege durch die Siedlung gleichen verschlungenen kleinen Pfaden, die an Serpentinaen erinnern. Diese Bauart entschleunigt und beruhigt den Lebensraum. Die gesamte Siedlung ist verkehrsberuhigt.



Im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus des Berliner Senats wurde die Anlage erbaut. Nur einkommenschwache Bewohner mit Wohnberechtigungsschein erhielten hier eine Wohnung. Dadurch hat sich das Gebiet zum sozialen Brennpunkt entwickelt. In der Zille-Siedlung gibt es viele Grünanlagen, Spielplätze und autofreie Passagen. Durch den nahen Hauptbahnhof, der auch Sonntags Einkaufsmöglichkeiten bietet, ist die gesamte Siedlung gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden, eigentlich liegt sie schon so nah an ihm, dass seine Lebenslinien die Siedlung nahezu beschneiden. Der Bahnhof ist rund um die Uhr geöffnet und das Gebäude scheint ständig in Bewegung. 300 000 Menschen nutzen täglich die 23 gläsernen Panoramaaufzüge und 54 Rolltreppen, die immer wieder phantastische Blicke freigeben. Der Bahnhof ist in keiner Weise ein ruhiger Ort und protzt stolz und geradeaus mit seinem internationalen Status, seine Adresse ist der Europaplatz 1. Für etwa eine Milliarde Euro ist so der größte Bahnhof Europas entstanden. 65 km Rohrleitungen wurden verlegt, 2 km Feuerlöschanlagen sorgen für Sicherheit und der verbaute Beton hätte für 65 km Autobahn gereicht. Der Kontrast zwischen ruhiger Heimat und Rückzugsort mit Bleibekraft zum geballten Fluxpunkt mit Fliehkraft im Herzen der Stadt ist innerhalb von nur 500 Metern hautnah erlebbar.

**Nostalgie und Machtgelände**  
**Paris-Moskau**



Auf dem Land der damaligen preußischen Staatsbahn, unweit der Moltkebrücke und des Reichstages, wurde 1898 jenes Fachwerkhäuschen errichtet, das seit 1987 den Namen Restaurant PARIS-MOSKAU führt. Einst hieß die Lokalität „Kindl Stube“ wurde von Gustav Jahn als Gaststätte mit Wohnräumen im 1. Obergeschoss eingerichtet. Nach dem 1. Weltkrieg übernahm die Familie Tees das Lokal. In den zwanziger Jahren baute die zweite Besitzerfamilie eine Kegelbahn hinter dem Haus an. Diese Kegelbahn wurde noch bis 1985 aktiv betrieben bis sie im Jahre 2010 dem geplanten Bau des Bundesministeriums des Inneren weichen musste.

Der architektonische Kontrast des Berliner Spitzenrestaurants mit seinem hexenhäuslichen Charme könnte zum umgreifenden Glas-Beton Bollwerk der Macht des Bundesministeriums kaum größer sein. Auch der Zweck beider Gebäude, so nah am Kontrastbahnhof, könnte kaum unterschiedlicher sein. Das Bundesministerium des Inneren bestimmt maßgeblich die Innenpolitik. Die Aufgaben des Ministeriums erstrecken sich unter anderem auf die innere Sicherheit, insbesondere der Kriminalitätsbekämpfung, den Grenz- und Zivilschutz und den administrativen Schutz der Verfassung, insbesondere den Schutz vor Extremismus, Terrorismus, Sabotage, Spionage und Sekten, des weiteren über das Pass-, Ausweis- und Meldewesen, den Öffentlichen Dienst und die Organisation der öffentlichen Verwaltung, insbesondere den Bürokratieabbau, der Verwaltungsmodernisierung und Statistik, Informationstechnik und -sicherheit. Dazu fügen sich die Angelegenheiten der Kirchen und Religionsgemeinschaften, Angelegenheiten betreffend Zuwanderung, Integration und nationaler Minderheiten, insbesondere Ausländer, Flüchtlinge, Asylsuchende, Vertriebene und Spätaussiedler sowie die politische Bildung und

Sport. Um das Bahnhofsgelände als mächtigem Mobilitäts-, Wirtschafts- und Konsumkomplex rankt sich in Griffnähe ein hartes, zuweilen heimlich wirkendes Machtgelände. – Im Paris–Moskau hingegen kann man einfach nur ganz vorzüglich Essen, die Außenwelt während des Aufenthalts vergessen und die Seele ein wenig baumeln lassen.

### Soziallandschaft

#### Das Individuum und das Kollektiv



Nur ein kurzer Blick in die Umgebung, in der man sich befindet und man versteht, wie man als Individuum in die Masse eingebunden wird. Es spielt keine Rolle, ob man zuhause oder draußen ist - bereits von Geburt aus an ist der Mensch nolens volens in die Soziallandschaft eingruppiert: in Räume, in denen es Männer und Frauen gibt, die sich wiederum in diverse Gruppen unterteilen. Familie, Freunde mit ähnlichen oder unterschiedlichen Interessen, Arbeiter, Angestellte und andere Gruppen. Betrachtet man die Räume des Bahnhofs als Bewegung und Verteilung der Menschen, so erkennt man in den Bildern ganz bestimmte soziale Gruppen: Zum einen fallen einzelne Personen, die in sich gekehrt sind, zum anderen besondere Gruppierungen auf, wie beispielsweise Schulklassen, Familien oder Touristen, die miteinander kommunizieren, warten oder eilen. Jeder Einzelne wahrt dabei einen eigenen Gesichtsausdruck - Emotionen werden unterschiedlich ausgedrückt. Menschen kommen und gehen - die Soziallandschaft wird hier am Bahnhof als Gewebe von Treffpunkten sichtbar und sie verändert sich aber auch durch den Austausch und verschieden Kommunikationsarten.

### Lebenszeit am Bahnhof



Warten, eilen, flanieren und arbeiten - vier Prozesse, die sich am Bahnhof widerspiegeln. Die Menschen verbringen auf diverse Art und Weise ihre Zeit: Für die Wartenden erscheint die Zeit als lang, für die Eilenden rennt die Zeit davon – sie ist zu kurz. Was aber bedeutet die Lebenszeit für jeden Einzelnen? Die Zeit ist ein Maß, ein Stück Lebenszeit als „Gold“, wertvolles Moment. Selbst wenn der Mensch nichts tut, ist dieses von Bedeutung. Zeit als Mittel für sich selbst, aber auch für die Mitmenschen, denen wir diese „Goldteilchen“ schenken.

Am Bahnhof versuchen die Menschen die Zeit auf Ihre eigene Art und Weise zu nutzen und einzubringen. Für den Betrachter scheinen die Menschen zum einen gelangweilt, für andere erscheint sie emotional als Freude oder Glück. Die Zeit mit der Familie, Freunden unterscheidet sich stark von der Zeit, welche man für die Arbeit nutzt. Der Arbeitsprozess ist gerade an einem Bahnhof ein gewisser Stress, der zum Feierabend kontrastiert, wenn man die Zeit der Familie und Freunden – natürlich aber auch sich selbst – widmen kann.

**Ruhe in der Mobilitätsmaschine**



Der Berliner Hauptbahnhof beschäftigt Heere von Arbeitskräften. Wie verbringen sie ihre Pausen und wie widmen sie sich während der Arbeitszeit sich selbst oder dem Umfeld, besonders dem Austausch mit den Kollegen? Die vier Bilder demonstrieren wie verschiedene Gruppen Ihre Auszeit kreieren:

# Kontrastbahnhof Berlin

## Eine visuelle Erkundung – IB-Hochschule Berlin

Themenbulletin Oktober 2013, cultur prospectiv

- **Taxifahrer:** Ein langer Arbeitstag, viele verschiedene Kunden mit unterschiedlichster Laune; der Taxifahrer verbringt die meiste Zeit in seinem Wagen, hat theoretisch eigentlich nicht viel Pause, wenn nach dem einen Kunden schon der nächste in den Wagen will. Aus diesem Grund bleiben diese stets nah an Ihrem Auto; ihre Bedürfnisse werden meist mit gewissen Kleinigkeiten gestillt.
- **Arbeitspause:** Für viele Arbeiter ist die Pausenzeit beschränkt, somit tendieren viele zu einem schnellen Imbiss, um Ihre Mahlzeiten zu sich zu nehmen. Dort haben Kollegen auch die Möglichkeit, sich über Privates, aber auch über Berufliches auszutauschen und ihren Arbeitsstress kurz beiseite zu legen.
- **Raucherpause:** Auch am Bahnhof sieht man sein vielseitiges Heer von Angestellten, die eine kurze Pause für Rauchende einlegen oder aufgrund des Stresses eine kurze Erholung brauchen, um weiterarbeiten zu können.
- **Auszeit:** Es gibt eine Szene von Restaurants, Orten, wo Menschen aufeinander treffen, die sich etwas Gutes gönnen möchten oder gemütlich mit Kollegen, Freunden und Familie kommunizieren, oder privat für sich die Ruhe entspannt genießen wollen.

### Licht und Schatten



Die Kontraste in den beiden Bildern finden sich in der Unterwelt und im erleuchteten Stockwerk des Bahnhofs: Die einen partizipieren am gehobenen Konsum und blicken auf die neue Glanzarchitektur Berlins, die anderen leben in der Unterwelt und haben keinerlei Möglichkeiten, an der „oberen Welt“ teilzunehmen. Die Soziallandschaft offenbart hier einen enormen Gegensatz und alarmiert den Betrachter, dass hinter dem Wohlstand die Armut lauert und man sich mit dem zufrieden geben sollte, was man hat. Der Verlauf von Licht und Schatten ist krass: vom Hellen zum Dunklen - vom Schein zur versteckten Wahrheit. Das Leben eines Bahnhofs zeigt, dass vordergründig die Mobilität stets in Verbindung mit dem Konsum und Privilegien

steht und doch Menschen hier sehr unterschiedliche Bedürfnisse erfüllen können. Erkundet man die Unterwelt und Rückseiten des Bahnhofareals auf, so findet man die Plätze und Orte, wo Obdachlose es sich durch alte Möbel – Matratzen, Sessel, Teppiche oder Decken – gemütlich machen. Arm und Reich, die wichtigste Zäsur wird sichtbar, welche die Soziallandschaft einer Stadt offenbart und gegen die man wenig unternehmen kann.

### Der Preis der Schönheit



Künstlich oder echt? Jeder Mensch hat seine eigenen Bedürfnisse - ob jung oder alt. Die Gesellschaft neigt dazu, durch verschiedene Werbeangebote die Menschen zum Kauf zu verlocken. Für jeden Einzelnen ist dabei die Schönheit das Maß der Dinge. Perfektion soll ausgestrahlt werden und man möchte sich nicht mit dem Makel zufrieden geben und äussert hohe Ansprüche. Aus diesem Grund hat die Schönheit ihren Preis und die Gesellschaft arbeitet darauf hin, sich dem Glanz und der Schönheit hinzugeben. So ist letztendlich keine Unterscheidung zwischen Künstlichkeit und Echtheit mehr zu erkennen. Der Gang durch die glänzenden Orte eines Bahnhofs lässt diesen Gegensatz spüren und in Bildern festhalten.

## Ordnung und Chaos der Dinge



Abhängig davon, was einem von Geburt aus an beigebracht wird und in welcher Gesellschaft man lebt, tendieren Menschen zum Perfektionismus und sehnen sie sich stets nach Ordnung, Genauigkeit und Klarheit. Trotzdem lebt jedes Individuum in seinem Arbeits- und Denkprozess auch stets in einem Dschungel. Gedanken und Ideen, Handlungen und Aussagen entstehen spontan – ohne zu selektieren und zu ordnen. Der Mensch ist mehr als ein berechnendes auch ein Wesen der Instinkte; die Interessen und Gemeinsamkeiten werden spontan und passend zu wechselnden Situationen gewählt. So ordnet man sich selbst in eine Gruppe ein, in der man sich wohl findet. Gute und scheinbare Freunde, Kollegen oder Geschäftspartner, Fremde, Bekannte oder Verwandte. Diese Ordnungen in der Gesellschaft führen dazu, dass die Anforderungen des Einzelnen unterschiedlich sind und jeder verschiedene Ansichten bezüglich Chaos und Ordnung zum Ausdruck bringt. Auf dem Berliner Kontrastbahnhof findet sich das Chaotische und das streng Geordnete an vielen Orten und in feinen Nuancen.

### **Am Puls Berlins**

Berlin ist eine sich immer wieder neu erfindende Stadt. Der Berliner Hauptbahnhof ist sowohl Teil als auch Katalysator dieses Erneuerungsprozesses. Wie der Phönix stieg er aus der Asche des Lehrter Stadtbahnhofs auf und illuminiert seitdem das Stadtbild Berlins, haucht ihm noch mehr Leben ein. Er illustriert, wie fein das Gewebe der Architektur-, Natur-, Verkehrs- und Soziallandschaften im Hauptbahnhof gestrickt ist und wie darin das Leben der Metropole Berlin pulsiert.

**Autoren:**

Der Bildessay wurde von der Studiengruppe im Sommersemester 2013 erstellt:

Denis Chait

Linh Phoung Nguyen

Vincent Porth

**Leitung:**

Prof. Dr. Hans-Peter Meier-Dallach

**Literatur:**

Georg Simmel (1984), Die Großstädte und das Geistesleben, Essays, Berlin, Wagenbach Verlag, 192 – 204.

Hans-Peter Meier-Dallach (1991), Bahnhöfe – neue urbane Kristallisationspunkte? Hochparterre, 4 (1991), Heft 8-9.

Hans-Peter Meier-Dallach (2012)

- Raum – Kultur – Kommunikation, Modul zu den Vorlesungen IB-Hochschule
- Literaturthesaurus mit verschiedenen allgemeinen und besonderen

Literaturpositionen zur Thematik:

[http://www.culturprospectiv.ch/\\_media/de:literaturthesaurus3.pdf](http://www.culturprospectiv.ch/_media/de:literaturthesaurus3.pdf).

---

**Kontakt:**

Prof. Dr. Hans-Peter Meier-Dallach

cultur prospectiv / World Drives Association

Mühlebachstrasse 35

CH-8008 Zürich

<http://www.culturprospectiv.ch>

[hp@culturprospectiv.ch](mailto:hp@culturprospectiv.ch)

+41 79 744 28 92 (Mobiltelefon)

+41 44 260 69 01 (Büro)