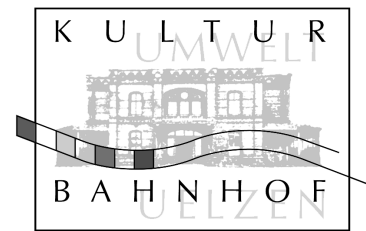


## Ein weltweites Projekt – Wie die EXPO nach Uelzen kam

### Ein Rundgang durch Geschichte und Konzept des EXPO-Projektes Bahnhof 2000 Uelzen



von **Raimund Nowak**<sup>1)</sup>

Zur Geschichte der Weltausstellungen gehören imposante Bauwerke. Der Eiffelturm in Paris, der Crystal Palace in London oder das Atomium in Brüssel erinnern an die Ausrichtung einer Weltausstellung und sind aus dem jeweiligen Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Die erste deutsche EXPO-Stadt Hannover hat, wie auch 1992 ihre Vorgängerin Sevilla, auf ein besonderes bauliches Wahrzeichen verzichtet.

Uelzen hingegen wird wohl allein über ein Architekturprojekt in die Geschichte der Weltausstellungen eingehen. Der im Rahmen der weltweiten EXPO-Projekte entstehende Umwelt- und Kulturbahnhof wird das einzige von Friedensreich Hundertwasser gestaltete Bahnhofsgebäude.

Um in das Programm der Weltausstellung EXPO 2000 aufgenommen zu werden, bedurfte es jedoch mehr, als den im Februar dieses Jahres verstorbenen Künstler für die Gestaltung des Bauwerkes zu gewinnen. So bildet das Hundertwasser- Architekturprojekt auch nur einen Bestandteil des Uelzener EXPO-Beitrages.

## Bahnhof 2000 Uelzen – Neues Leben in alte Bahnhöfe

Der **Bahnhof 2000 Uelzen**, so der offizielle Name des registrierten Weltausstellungs-Projektes, bietet Lösungsvorschläge für Probleme, die viele Kleinstädte mit ihren Bahnhöfen und Bahnhofsquartieren haben:

- die Gebäude weisen einen großen Sanierungsbedarf auf
- für große Gebäudeflächen bestehen keine wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeiten mehr
- die Sanierung des Gebäudes und des Umfeldes kann mit Standardlösungen nicht finanziert werden
- das direkte Bahnhofsumfeld befindet sich in einem stark vernachlässigten Zustand
- die Stadtentwicklung hat den Bahnhof in eine Randlage gedrängt
- im weiteren Umfeld befinden sich große untergenutzte oder brachfallende ehemalige Bahnflächen
- der Bahnhof ist nicht mehr die zentrale Anlaufstelle für die Angelegenheiten des Reisens und des regionalen Tourismus

In Uelzen soll gezeigt werden, wie diese städtebaulich wie verkehrlich unbefriedigende Situation gelöst werden kann. Für die Zukunft von Bahnhöfen der Größenordnung Uelzen, „kleine Fernbahnhöfe“, wie dies im Eisenbahnerdeutsch heißt, hält die Bahn kein Konzept bereit. Die Großstadtbahnhöfe werden zu attraktiven Shopping-Centern umgebaut. An kleinen Haltepunkten platziert die DB Standardmodule. Was aber tun mit Bahnhöfen, die nicht einfach durch eine Art Straßenbahnhaltestelle ersetzt werden können, aber auch nicht zum Konsumtempel entwickelt werden können.

Von den 6.500 deutschen Bahnhöfen befinden sich viele in dieser Kategorie. Oft findet man dort historische Bausubstanz, die jedoch in den Nachkriegsjahren gnadenlos verschandelt wurde. „Selbst intakte alte Bahnhofsgebäude aus der Hochblüte der Bahn wurden mit besserwisserisch zweckargumentierender Ignoranz systematisch verunstaltet, so als gäbe es eine programmatische Zielsetzung, allen Bahnhöfen ihre charakteristische Identität zu rauben und sie dem Schematismus einer ästhetischen Nivellierung auf niedrigstem Niveau zu unterwerfen“. So beschreibt der Stararchitekt Meinhard von Gerkan zutreffend die Situation<sup>2)</sup>.

Der historische, vom Architekten Hubert Stier entworfene wilhelminische Bahnhof in Uelzen existierte seit Jahrzehnten nicht mehr. Innen wie außen wurde angeflickt, zugekleistert und rücksichtslos umgebaut. Mitte der 90er Jahre, zu Beginn des Bahnhofprojektes, befanden sich das Gebäude, die Gleisanlagen und das direkte Umfeld in einem erbärmlichen Zustand. Die Stadt Uelzen hatte in einer Phase großzügiger Landesförderungen noch einen zentralen Omnibusbahnhof und eine große Parkpalette an der Ostseite des Bahnhofs errichtet. Der Rest des Bahnhofs schien dem Verfall Preis gegeben zu sein.

Die Satirikerin Susanne Fischer veröffentlichte zu jener Zeit einen passenden Aufsatz unter dem Titel „Nebel, Geister, Hunger und Durst“<sup>3)</sup>. Dort schildert sie einen unfreiwilligen Aufenthalt im Bahnhof Uelzen. Ortsfremde, die das Empfangsgebäude durch seinen Hauptaussgang verließen, wähten sich schon mal in der ehemaligen DDR. Über dem historischen Pflaster lag eine zerklüftete Teerdecke, die Mieter einer hässlichen Anbauzeile hatten den ungastlichen Ort längst verlassen.

## Neue Strecken - neue Perspektiven

Nicht nur die dreistelligen Gleisbezeichnungen zeugen von einer besseren Vergangenheit, auch der gesamte Bahnhofsbereich ist vergleichsweise großzügig angelegt. Bis 1945 war Uelzen ein Eisenbahnknotenpunkt, in dem sich wichtige Verbindungen kreuzten. Die Strecke Hamburg – Hannover, heute eine der am stärksten frequentierten Strecken Deutschlands, traf hier auf die Ost-West-Verbindung von Berlin nach Bremen. Weil die Berliner sich über Bremen in Richtung New York und Boston aufmachten, hieß diese Verbindung Amerika-Linie.

Mit der Überwindung der deutschen Teilung stand sofort auch die Reaktivierung dieser Eisenbahnstrecke auf der Tagesordnung. Die neuen Streckenoptionen sprachen natürlich auch für ein besonderes Bahnhofprojekt, das die besondere Bedeutung der Eisenbahn für die Region Uelzen hervorheben sollte. Schließlich erwartete Uelzen nicht nur den 1999 erfolgten Lückenschluss der neuen Amerika-Linie. Eine Hochgeschwindigkeitsstrecke von Hamburg über Uelzen nach Berlin galt lange als bessere Alternative zur Transrapidroute, die die Hansestadt über Schwerin mit der neuen Bundeshauptstadt verbinden sollte.

Nachdem die Magnetschwebbahn, übrigens auch ein EXPO-Projekt, sich auf der vorgesehenen Strecke als unwirtschaftlich disqualifiziert hat, hofft die Region natürlich weiterhin auf den Ausbau der Strecke nach Berlin. Mit dem Wiederaufbau der Dömitzer Eisenbahnbrücke wäre auch eine Wiederaufnahme der Linie über Ludwigslust nach Rostock möglich. Gewinnt die Eisenbahn in Europa wieder an Bedeutung, was aus ökologischen Gründen wohl zwingend geboten ist, besitzt Uelzen hervorragende Entwicklungsperspektiven.

## Weltweite Projekte – Die EXPO zieht über das Land

Mit der EXPO 2000 beginnt eine neue Ära der Weltausstellungen. Erstmals wird es Projekte außerhalb des eigentlichen EXPO-Geländes geben. Dieses Programm nannte sich in seiner Entstehungsphase Stadt und Region als Exponat. Die Expo-Macher wollten mit diesem Vorhaben die Akzeptanz der Weltausstellung in der Region Hannover und im weiteren Umland fördern. Schließlich war die Ausrichtung der EXPO 2000 keinesfalls unumstritten. In einer Bürgerbefragung im Juni 1992 sprach sich nur eine knappe Mehrheit von 61,7 % für die Weltausstellung in Hannover aus. Politiker aus anderen Teilen des Landes befürchteten von der Weltausstellung eine Bevorzugung der Landeshauptstadt, die von Braunschweigern, Osnabrückern und Ostfriesen ohnehin mit unverhohlener Skepsis betrachtet wird. Dezentrale Projekte schienen da ein probates Mittel, um viele Kritiker zu besänftigen.

Mit Auslobung des Programms entbrannte in Niedersachsen, und später weit darüber hinaus, der Wettkampf um die EXPO-Projekte außerhalb des Geländes am Kronsberg in Hannover. Viele Städte holten ihre Schubladenprojekte hervor und hofften nun auf einen Geldsegen, der die Realisierung längst aufgegebener Vorhaben doch noch möglich machen sollte. Andere traten auf, als hätten sie einen Rechtsanspruch auf ein EXPO-Projekt. Die Begründungen reichten bis zu dem Hinweis auf schlechtes Abschneiden im Finanzausgleich oder den Verlust eines großen Arbeitgebers. Die EXPO-Jury unter dem Vorsitz von Ernst-Ulrich von Weizsäcker wollte jedoch die Auswahl ausschließlich „an der Qualität der eingereichten Vorschläge“ bewerten. Die geringe direkte finanzielle Unterstützung von 10 % der Investitionssumme sorgte dann jedoch dafür, dass die in der Kommunalszene weit verbreitete Spezies der Zuschussmitnehmer schnell die Lust verlor<sup>4)</sup>.

## Uelzen braucht zwei Anläufe

In der ersten Bewertungsrunde der EXPO-Jury 1995 wurden 45 Projekte ausgewählt. Der Bahnhof 2000 Uelzen war nicht dabei. Auf Anregung der Projektgruppe Bahnhof 2000<sup>5)</sup> hatte die Stadt eine ziemlich dürre Bewerbungsschrift verfasst, die im Wettbewerb mit den oft sehr aufwendig gestalteten Beiträgen anderer Städte und Institutionen nicht Schritt halten konnte. Mit der Absage gab sich die Stadt - der Landkreis stand dem ganzen Vorhaben seinerzeit ohnehin ablehnend gegenüber - zufrieden. Die Projektgruppe jedoch nicht. Sie aktivierte politische Prominenz zur Lobbyarbeit und überarbeitete den ganzen Wettbewerbsvorschlag völlig neu.

Der niedersächsische Ministerpräsident verwandte sich ebenso für das Vorhaben wie der 1. Bürgermeister der Hansestadt Hamburg. Auch die Deutsche Bahn, inzwischen Official Carrier der Weltausstellung, hatte wenig Verständnis für die Ignoranz der EXPO-Jury. Letztlich kam der Uelzener Vorschlag, nun mit den vier Projektteilen :

- Hundertwasser-Architekturprojekt
- Rail & Sun
- Mobilzentrale
- Neues Stadtquartier AchterBahn

in eine nochmalige Bewertungsrunde. Im November 1996 gab die EXPO GmbH bekannt, dass das Projekt **Bahnhof 2000 Uelzen** in den Kreis der dezentralen EXPO-Projekte aufgenommen wurde. Als eines der letzten Projekte erhielt der Bahnhof 2000 seine offizielle Registrierung. Im April 1999 fand die Registrierung im vollbesetzten Veranstaltungsraum des EXPO-Cafés in Hannover statt.

Der damalige Ministerpräsident Gerhard Glogowski eröffnete die Veranstaltung, und der mit der Bauausführung beauftragte schwäbische Architekt Heinz M. Springmann<sup>6)</sup> brachte dem Publikum Hundertwasser näher. Er zeigte Dias, auf denen man sehen konnte, dass der Baumeister in Neuseeland in einem Gebäude wohnte, dessen Räume stark an die Inneneinrichtung wendländischer Wohngemeinschaften erinnerte. Die als „großer Kulturbahnhof“ angekündigte Abendveranstaltung war ein mittlerer Flop, da der Projektgruppe aufgrund kurzfristiger Sponsorenflucht die Mittel für die abendliche kostenfreie Bewirtung fehlten und das Haus Hundertwasser keine Möglichkeit sah, das Bahnmodell schon der Öffentlichkeit vorzustellen.

Der Presse blieb der abendliche Missklang verborgen, da sie nur über die sehr gelungene Nachmittagsveranstaltung berichten wollte. Einen großen Kulturbahnhof, für den sogar Extra-Fahrkarten gedruckt wurden, traute man Uelzen wohl ohnehin nicht zu. Dabei spielte ein hervorragendes Duo aus Weimar, und ein DB-Vorstandsmitglied ließ sogar einen Anschlusstermin sausen, um die Sache noch zu retten. Die Uelzener Politik- und Verwaltungsprominenz war da längst wieder abgereist. Ein Streit über Grußworte, so ist nun mal Kommunalpolitik, hatte vorhandene Gräben noch weiter aufgeworfen.

Als das Hundertwasser-Modell dann einige Monate später präsentationsreif war, wagte sich die Projektgruppe nochmals in das EXPO-Café. Für das Weltausstellungs-Management war der Bahnhof Uelzen nun schon ein echter Werbeträger geworden und der für Kunst zuständige Minister erklärte den Bahnhof kurzerhand zum „schönsten EXPO-Projekt“. Die wiederum spartanische Bewirtung gehörte nun schon zur Corporate Identity der Projektgruppe und wurde klaglos von Journalisten und Ehrengästen hingenommen. Was Kosten für Konzeptentwicklung und Öffentlichkeitsarbeit betraf, war dieses 20 Mio. DM-Vorhaben ohnehin als Low-Budget-Projekt nicht zu unterbieten. Andere Projektträger reiben sich die Augen, wenn sie den geringen Aufwand des Uelzener Vorhabens in diesem Sektor lesen.

## Endlich eine Baustelle

Im November 1999 erschienen dann tatsächlich auch die ersten Bauarbeiter auf der Baustelle. Bis dahin war eine Vielzahl von Konzept- und Finanzierungsclippes zu umschiffen. Sehr wichtig für den Fortgang war die 1997 in Betrieb genommene große Fotovoltaikanlage auf dem Bahnhofsdach. Diese Anlage wurde auf Anregung der Projektgruppe von der Niedersächsischen Energie Agentur und dem Solarforschungsinstitut in Hameln konzipiert und von den Stadtwerken betrieben. Die Projektgruppe warb für dieses Solarprojekt einen hohen Investitionskostenzuschuss ein und wies damit gegenüber der DB AG nach, dass sie nicht nur Ideen, sondern auch schon mal Geld beibringen könne.

Die Idee, auf Bahnhofsdächern Solarstrom zu erzeugen, stieß anfangs auf erhebliche technische Bedenken, die sich alle als unbegründet erwiesen. Die Fotovoltaikanlage war 1998 die effizienteste Anlage in Norddeutschland. Folgt man dem Konzept Rail & Sun, könnte der Einsatz von Solarmodulen zum Standard bei der Sanierung von Bahnhöfen werden. Friedensreich Hundertwasser, „der Kämpfer gegen

den rechten Winkel" (DER SPIEGEL), beschwerte sich später über die eckigen Solarmodule auf dem Bahnhofsdach und orderte für die Bahnsteigdächer neue, abgerundete Modulformen. Diese werden dazu beitragen, dass künftig eine Leistung von 100 KWp erreicht wird. Der Umweltbahnhof ist eben auch ein Solarkraftwerk.

## Die weiteren Projektbestandteile

Der Hamburger Städteplaner Prof. Wolfgang Stabenow entwarf im Rahmen eines Projektes der Fachhochschule Hamburg ein städtebauliches Konzept für die Nutzung der brachfallenden Gleisflächen im Anschluss an das Bahnhofsgelände. In Verbindung mit dem wenig genutzten Jahrmarktsgelände soll ein neues Stadtquartier namens AchterBahn entstehen.

In dem Programm *weltweite Projekte* wurde der Bahnhof 2000 Uelzen in den Bereich 21. Jahrhundert eingruppiert. Dort befinden sich die Stadtentwicklungsprojekte, die noch Jahre zur Umsetzung brauchen. Die Realisierung des neuen Stadtquartiers AchterBahn, einer Mischung aus Wohn- und Gewerbegebiet, bietet große Chancen für die weitere Entwicklung der Stadt Uelzen. Hier kann die Attraktivität der Kernstadt gestärkt und einer Ausfaserung der Stadtentwicklung in Richtung Ortsteile begegnet werden. Eine Aufgabe für die nächsten 10 Jahre, der sich die politisch Verantwortlichen dann auch hoffentlich stellen werden.

Mit der Neugestaltung des Vorplatzes wird nicht nur ein städtebaulicher Schandfleck beseitigt. Neue Fahrradabstellanlagen und die Anbindung an den Stadtbusverkehr sorgen für eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger und höheren Reisekomfort. Eine Fahrradstation mit Reparatur- und Verleihangeboten soll noch eingerichtet werden. Schließlich ist der Uelzener Bahnhof ein stark frequentierter Pendlerbahnhof und guter Ausgangspunkt für Radtouren in Richtung Wendland/Elbe oder in das nähere Uelzener Umland.

Der Bahnhof muss wieder der zentrale Ort des Reisens werden. Der Uelzener Bahnhof wird zudem ein attraktives Kulturprogramm bieten. Begonnen wird hier natürlich mit Hundertwasser. Von Mitte April bis zum Ende der EXPO läuft im Präsentationsraum in Bahnhofsnähe eine große Ausstellung über das gesamte Spektrum des Schaffens Hundertwassers.

Mit der Realisierung des Umwelt- und Kulturbahnhofs wird aus einem im Verfall begriffenen Bahnhofsquartier die Top-Adresse der Region. Ungewöhnliche Kooperationsformen und der Mut, über die engen Stadtgrenzen hinaus zu denken, waren die wichtigsten Voraussetzungen für den Erfolg. Die weitere Entwicklung bleibt spannend.

Stand 1.5.2000

- 1) der Autor ist neben Jacques Voigtländer (Landtagsabgeordneter der SPD) und Klaus Schlademann (CDU-Ratsherr im Uelzener Stadtrat) Sprecher des Trägervereins des EXPO-Projektes. Raimund Nowak ist Kreistagsabgeordneter der GRÜNEN und als Mitarbeiter der Stadtverwaltung Hannover vertraut mit EXPO-Dingen. Die Sprecher üben ihre Tätigkeit ehrenamtlich aus.
- 2) siehe Katalog zur Ausstellung Renaissance der Bahnhöfe - Die Stadt im 21. Jahrhundert. BDA/DB AG
- 3) veröffentlicht in der Silvesterausgabe der Frankfurter Rundschau 1994/95
- 4) das Uelzener Projekt erhielt keine finanzielle Unterstützung durch die EXPO-Gesellschaft. Als erst spät registriertes Vorhaben litt der Bahnhof 2000 unter der zunehmenden Finanzknappheit der EXPO GmbH.
- 5) damals noch eine lose Verbindung der Ratsmitglieder Jacques Voigtländer, Klaus Schlademann und Raimund Nowak, die tatkräftig von einigen örtlichen Unternehmern unterstützt wurden. Zu nennen sind hier besonders der Buchhändler Rainer Schimmel, der Gastronom Heinz Güthling und der ehemalige Werkleiter der Firma Schöller, Martin Weiss. In dieser Aufzählung darf nicht Michael Chales de Beaulieu vergessen werden. Er war Mitarbeiter des Büros von Jacques Voigtländer und wurde dann hauptamtlicher Koordinator des Projektes.
- 6) Heinz M. Springmann arbeitete für verschiedene Hundertwasser-Projekte wie die Schule in Wittenberg (Sachsen-Anhalt) und die Siedlung in Plochingen, Neckar.