

## DIE KÜHLE KÖNIGIN

Zum Tod der amerikanischen Sängerin Whitney Houston

Feuilleton, Seite 30

## VOKALE HOCHSEILARTISTIK

Gioachino Rossinis «Otello» im Zürcher Opernhaus

Feuilleton, Seite 30

## NATION UND THORA

Abraham B. Jehoschua über die Identität des Staates Israel

Feuilleton, Seite 31

## CAMPUS

Der «Observer in Residence» der Hochschule der Künste

Seite 37



Baukünstlerisches Schlüsselwerk der Gierek-Zeit – der Bahnhof Warszawa Centralna von Arseniusz Romanowicz und Piotr Szymaniak, 1975.

JAKUB CERTOWICZ

# Auferstehung einer Architektur-Ikone

Der lange Zeit ungeliebte Zentralbahnhof von Warschau ist erfolgreich saniert worden

Warschau boomt. Gebaut wird ohne viel Rücksicht auf den Bestand. Doch nun konnte ein Prestigeobjekt der Ära Gierek, der 1975 eröffnete Bahnhof Warszawa Centralna, restauriert werden. Die abgeschlossene Sanierung holt seine Qualitäten wieder ans Licht. Gesichert ist die Zukunft des Gebäudes aber nicht.

Werner Huber

«Breschnew stieg offensichtlich angeheitert aus dem Zug, was uns die Möglichkeit gab, von ihm geküsst zu werden», notierte ein Mitglied des Politbüros der Volksrepublik Polen am 7. Dezember 1975 in sein Tagebuch. Breschnew, der die Bahn dem Flugzeug vorzog, reiste mit einer Delegation der KPdSU an den VII. Parteitag der Polnischen Vereinigten Arbeiterpartei (PVAP). Der neue Bahnhof Warszawa Centralna war zwei Tage zuvor in Betrieb gegangen, und Breschnew war der erste Ehrengast, der hier empfangen wurde. Edward Gierek, der erste Sekretär der PVAP, hatte bei seinem Amtsantritt 1971 die beschleunigte Modernisierung des Landes auf seine Fahnen geschrieben; gute Beziehungen zum Westen öffneten die Türen für die benötigten Kredite. Der Neubau des Zentralbahnhofs war eines von Giereks Schlüsselprojekten. Es musste pünktlich zum Parteitag bereitstehen. Für den Bau standen deshalb statt der 72 veranschlagten nur 39 Monate zur Verfügung.

## Der modernste Bahnhof Europas

Die polnische Führung war stolz auf den «modernsten Bahnhof Europas». Tatsächlich brauchte Warszawa Centralna den Vergleich mit anderen Bahnhofsbauten jener Zeit nicht zu scheuen – etwa mit dem im Mai 1974 eröffneten Bahnhof Bern. Hier wie dort ist von der Bahn nichts zu sehen; sie liegt unter der Erde. Vier Perrons mit acht Gleisen genühten, denn die Züge halten im Zentralbahnhof nur kurz; als Ausgangs- und Endpunkt sind der Ost- und der Westbahnhof ausgebildet, und der Warschauer Regionalverkehr hat eine separate Station gleich nebenan. Im Untergrund ist der Bahnhof eine perfekt funktionierende Verkehrsmaschine. Anders jedoch als im Berner Bahnhof, wo die Perronanlagen reine Ingenieurbauwerke sind, prägt im Warschauer Zentralbahnhof die

Handschrift der Architekten Arseniusz Romanowicz und Piotr Szymaniak auch die unterirdischen Teile. In einem Zwischengeschoss über den Perrons verbindet ein Geflecht von Fussgängerpassagen die Bahn mit der Stadt. Diese Passagen sind zwar äusserst niedrig, doch grosse Öffnungen gewähren den Blick von oben in die Perronhalle, was Raum und Orientierung schafft.

Das Wahrzeichen von Warszawa Centralna ist das als Solitär in die weiträumige Stadtlandschaft gestellte Aufnahmegebäude. Über der gläsernen Halle, die den Anfangs- und Endpunkt einer Reise inszeniert, liegt ein beidseitig auskragendes Dach, das die Präsenz des Bahnhofs im Stadtbild markiert. Welcher Unterschied zu dem als Bürogebäude getarnten Bahnhof Bern, dessen Funktion sich nur mit der Aufschrift «Bahnhof – Gare – Station – Stazion» erschliessen konnte.

Die Eröffnung des Bahnhofs Warszawa Centralna markierte das Ende einer jahrzehntelangen Planungs- und Baugeschichte. Das Eisenbahnzeitalter hatte im Königreich Polen 1845 mit der Eröffnung des ersten Abschnitts der Strecke von Warschau bis zur österreichischen Grenze begonnen. Ausgangspunkt war Warschau Wiener Bahnhof, ein Kopfbahnhof an der Kreuzung Ulica Marszałkowska / Aleje Jerozolimskie, ein paar hundert Meter westlich des heutigen Zentralbahnhofs. Ganz in der Nähe verortet heute der Kilometer-null-Stein die polnische Hauptstadt in Europa: «Moskwa 1122 km», «Berno 1126 km». Die Eisenbahn ist jedoch aus dem Stadtbild verschwunden, einzig in der nahen Fussgängerunterführung macht sie sich mit einem leisen Rumpeln unter den Füssen bemerkbar.

Die Tieflegung der Bahn, die Verbindung des Wiener Bahnhofs mit dem Ostbahnhof und der Bau eines neuen Hauptbahnhofs waren ein wichtiges Infrastrukturprojekt des 1918 unabhängig gewordenen polnischen Staates. 1933 befuhr der erste Zug die neue Durchmesserlinie «Linia Średnicowa». Der neue Hauptbahnhof, ein Werk der Architekten Czesław Przybylski und Andrzej Pszenicki, kam etwas weiter westlich des ersten Bahnhofs zu stehen. Kurz vor der Fertigstellung brannte der Neubau im Sommer 1939 teilweise aus; lädiert erfüllte er während der Besetzung durch Nazi-Deutschland seinen Zweck. Bei Kriegsende 1945 war auch er nur noch ein Trümmerhaufen.

Unmittelbar nach dem Krieg bestimmte das Büro für den Wiederaufbau der Hauptstadt (BOS) ein Areal noch weiter im Westen als Standort für den Zentralbahnhof. Die Architekten Romano-

wicz und Szymaniak gewannen den Wettbewerb, mussten ihren Entwurf in der Folge aber ständig neuen Gegebenheiten anpassen: Zunächst wurde der Standort ein Stück nach Osten verschoben (wo der Zentralbahnhof heute steht), dann bestimmte die Doktrin des sozialistischen Realismus die polnische Architektur. Nun entwarfen die Architekten eben ein monumentales, säulenumstandenes Gebäude mit vier markanten Ecktürmen. Nachdem Ende der fünfziger Jahre der sozialistische Realismus in der Architektur ausgedient hatte, arbeiteten die Architekten erneut mit modernen Formen. Sie entwarfen Bahnhofvarianten mit expressiv gefalteten und geschwungenen Dächern. Die Bahnreisenden mussten sich indes mit Provisorien begnügen; zunächst erhielten die Stationen des Vorortverkehrs neue, ebenfalls von Romanowicz und Szymaniak projektierte Gebäude. Der Bauentscheid für den Zentralbahnhof fiel 1972.

Die wegen des Parteitags auf 39 Monate verkürzte Bauzeit führte zu Bauschäden, und bald waren erste Sanierungsarbeiten nötig. Zudem liess der vernachlässigte Unterhalt während der krisengeschüttelten achtziger Jahre den Zentralbahnhof schnell altern. Zugesetzt haben ihm aber vor allem die Folgen des politischen und wirtschaftlichen Wandels nach 1989. Bald nisteten sich improvisierte Verkaufsstände in den eng und düster gewordenen Gängen ein, Fast-Food-Stände besetzten die grosse Halle, ein Wildwuchs an Plakaten überzog Wände und Glasflächen. Warszawa Centralna wurde zu einem Hort von Obdachlosen und Alkoholikern; der Bahngeruch mischte sich mit den Ausdünstungen der Menschen, mit Uringestank und Bratfettschwaden. In den Katakomben von Warszawa Centralna und dem benachbarten Bahnhof der S-Bahn hatte der sozialistische Geist die Volksrepublik überdauert. Die Polnischen Staatsbahnen (PKP) investierten nichts mehr in das Gebäude. Sie wollten es durch einen Neubau ersetzen: ein Einkaufszentrum mit Gleisanschluss im Untergeschoss. Dagegen regte sich kaum Widerstand, denn zu den unhaltbaren Zuständen gesellte sich die generelle Ablehnung der Architektur der sozialistischen Zeit in weiten Teilen der Bevölkerung. Um die verschütteten architektonischen Qualitäten des Gebäudes zu erkennen, brauchte es einiges architektonisches Vorstellungsvermögen.

Dass der Bahnhof noch steht und erst noch in neuem Glanz erstrahlt, ist nicht einem Bewusstseinswandel der PKP zu verdanken, sondern der Fussball-Europameisterschaft von diesem Jahr.

Ein Neubau hätte sich bis zu diesem Grossereignis nicht realisieren lassen. Also beschloss die Bahn, Warszawa Centralna zu verschönern. Mit einer «Estetyzacja» sollte der Bahnhof die nächsten Jahre überbrücken, denn die Neubaupläne wurden nicht aufgehoben, sondern aufgeschoben.

## Eine architektonische Perle

Mit der Sanierung wurde das Designbüro «Towarzystwo Projektowe» (Projektgesellschaft) von Jerzy Porębski und Grzegorz Niwiński beauftragt. Das städtische Informationssystem und andere Projekte im öffentlichen Raum waren erstklassige Referenzen, der Zentralbahnhof ist nun ein Höhepunkt in ihrem Werk. Dabei haben sie der Versuchung widerstanden, den Bahnhof durch ihre Handschrift zu prägen, vielmehr liessen sie sich vom Werk Romanowicz und Szymaniaks leiten. Die Befreiung der Hallen und Passagen von allen Einbauten, die Reinigung der Granit- und Marmoroberflächen, die neuen Decken und die helle Beleuchtung gaben dem Bauwerk seine Kraft zurück. Die neuen Zutaten wie Billettautomaten oder Wegweiser, aber auch die Läden in den unterirdischen Passagen ordnen sich der ursprünglichen Gestaltung unter. Einzig die Glaspavillons und eine lange Bank in der grossen Halle brechen diese Ordnung und setzen sich klar vom Gebäude ab.

In der Öffentlichkeit stiess die Sanierung des Bahnhofs auf grosse Resonanz. Die Medien berichteten ausführlich, und mit jeder neueröffneten Passage und jedem sanierten Abschnitt der Halle veränderte sich die Wahrnehmung in der Bevölkerung. Allein den PKP scheint nicht bewusst zu sein, welch architektonische Perle sie mit dem Zentralbahnhof in ihrem Portefeuille haben. Kaum waren die Arbeiten im Dezember abgeschlossen, liessen sie das ganze Gebäude mit riesigen Werbeplänen einer schwedischen Kleiderkette einpacken. Dagegen wehrten sich Jerzy Porębski und Grzegorz Niwiński in einem offenen Brief, worauf der Verantwortliche bei den PKP die Planer aufs Heftigste attackierte – und damit einen Sturm der Entrüstung auslöste. Ein paar Tage später trat der Bahnmanager von seinem Posten zurück, die Werbetafeln wurden bald entfernt. Gesichert ist die Zukunft von Warszawa Centralna damit noch nicht, wie die Geschäftsleitungsvorsitzende der PKP jüngst in der Zeitschrift «Architektura» abwiegelte: Die Zukunft des Bahnhofgebäudes hänge auch von den Gesprächen mit der Stadt ab.