

## Der längste Bahnsteig Deutschlands ist bald Geschichte – und dann?

### Generationsübergreifende Begegnungen am Bahnhof Gößnitz

Was hat der Bahnhof Gößnitz zu bieten – außer, dass er den längsten Bahnsteig Deutschlands gehabt haben wird? Denn dieses Alleinstellungsmerkmal wird verschwinden (was alle begrüßen werden, die innerhalb weniger Minuten von dem einen Ende zu dem Zug am andere Ende laufen mussten). Bemerkenswert war es schon: statt neben- hielten die Züge hintereinander, um links und rechts des einzigen Bahnsteigs Platz für viele Rangiergleise zu haben; ein Güterverkehrsknoten war Gößnitz schon immer. Das bleibt, auf der östlichen Seite wurde weiterhin die Autoverladeranlage für die regionale Fahrzeugindustrie ebenfalls neugebaut bzw. saniert. Umgestiegen (im Personenverkehr) wird weiterhin auf vier Gleisen, dann „wie üblich“ auf zwei nebeneinanderliegende Bahnsteige verteilt. Doch wofür, außer zum Umsteigen, braucht's den Bahnhof?

Mit dieser Frage beschäftigt sich das Forschungsprojekt ISDN schon länger, denn Kleinstadtbahnhöfe werden zu wichtigen Transitorten zwischen Metropole und dem ländlichen Raum. Wenn die Metropolen in ihrer Alltagsmobilität mehr und mehr auf SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und Mikromobilität (z.B. Leihräder und –roller) setzen, demgegenüber das eigene – elektrifizierte – Auto oder Fahrrad im ländlichen Raum im ländlichen Raum unverzichtbar bleibt, dann wird es jene Orte geben, an denen gewechselt wird, wenn aus welchen Gründen auch immer Menschen sich zwischen Metropole und ländlichem Raum hin und her bewegen.

Das Umsteigen in Gößnitz wird also nicht mehr nur aus dem zügigen Laufen von dem einen Zug zu dem anderen bestehen, sondern der Bahnhof benötigt wie viele andere ein unmittelbares Umfeld, das den Bahnhof zu einem Mobility Hub werden lässt: einem einladenden Ort mit der Möglichkeit, zwischen verschiedenen Mobilitätsformen bequem zu wechseln.

Insofern trifft es sich ganz gut, dass mit dem zurzeit stattfindenden Umbau des Bahnhofs (im Rahmen der Ausbaumaßnahme Leipzig – Hof – Karlsruhe) ein zweiter, westlicher Zugang zur Walter-Rabold-Straße entsteht. Die vom aktiven Bahnverkehr nicht mehr genutzten Flächen rund um den in diesem Sommer entstehenden Treppenaufgang eignen sich, die Flächenbedarfe für Park & Ride an einer Straße anzulegen, die ohnehin als Zubringer ins nahe Gewerbegebiet dient. Auch Buslinien sind hier denkbar.

Damit eröffnen sich Möglichkeiten für die Neugestaltung der Ostseite, jener Seite, die zur Stadt und zum Fluss zeigt. Hierfür wurde sich der Methode der Charette bedient, die das ISDN-Projekt im Rahmen seiner Reallaborphase am 11. Mai 2023 durchführte. Wir hatten zwar keinen Karren dabei (frz. Charette), mit dem wir gemeinsam eine Vision des Bahnhofsumfelds gemeinsam hätten malen können, aber mit einem Stehpult und einem Banner konnten wir mit dem Baustellenschild am Treppenaufgang zum Bahnsteig gut konkurrieren (und Informationen in Flyerform an die Vorbeikommenden weitergeben). Das Besondere dieser Charette war zudem, dass sie mit Bürger:innen *und* Student:innen stattfand: In jener Woche waren Studierende der Uni Kassel im Rahmen der forschenden Lehre zu Gast in Schmölln (auch dieser Bahnhof wird von den Studierenden unter die Lupe genommen) und so konnten wir en passant einen generationsübergreifenden Dialog beim Umherlaufen ermöglichen.

Eine Charette dient dazu, im Gespräch miteinander vor Ort die Dinge, wie sie sind, in Augenschein zu nehmen und aus dieser Anschauung der Realität die grundsätzlich vorhandenen planerischen Ideen zu verbessern (oder gar zu vervollkommen). Und Ideen braucht das Bahnhofsumfeld an der Ostseite viele:

- Das alte Bahnhofsgebäude ist längst abgerissen und wäre in seiner Dimension auch gar nicht mehr für Mobilitätsangelegenheiten notwendig, erst recht im Zeitalter des Deutschlandtickets („Flatrate“ für den Nahverkehr ohne Notwendigkeit mehrfachen Ticketkaufs) und der Tatsache, dass viele Umsteigevorgänge in Zukunft wohl zwischen Bahnsteigen (S-Bahn) und dem Westausgang an der Walter-Rabold-Straße (E-Auto, E-Fahrrad) stattfinden werden.
- Der Weg zur Pleiße ist direkt hinterm Ausgang, nur schwer zu finden, ermöglicht aber einen direkten Zugang zu dem Fluss (dessen hier anliegende Hochwasserschutzwiesen auch der Naherholung dienen könnten). Über den Fluss kommt man direkt zur historischen Wohnbausubstanz des Städtchens und einen möglichen alternativen Fußweg via August-Bebel-Straße in die Stadtmitte.
- Direkt am Bahnhof sind die Villa Jehn und der dazugehörige Garten, ein historisches Kleinod der Industriegeschichte (Jehn war Fabrikant) und heute ein noch etwas im Dornröschenschlaf liegender

baukulturell wachzuküssender Ort (und vielleicht auch ein Garten, der als „Sommerwarteraum“ dienen könnte)

- Parallel zu den Bahnschienen verlaufen auf wenigen Metern zwei Erschließungsstraßen parallel, wenn auch in unterschiedlichen Höhen (ca. 1-3m). Durch die Verlagerung von Park&Ride-Verkehren auf die Walter-Rabold-Straße böte sich zumindest eine Neuordnung der Erschließung insofern an, als dass es aktuell sehr schwer fällt, sich zu Fuß Richtung Stadt zu orientieren (der zentrale Freiheitsplatz liegt etwa 10 Gehminuten entfernt). Vielleicht kommt man auf der Ostseite mit weniger Versiegelung aus.

Diese Analyse der Herausforderungen konnte bei der Begehung von den Mitgehenden bei der Charette geteilt werden, auch wenn es einen Moment schwer fiel, sich eine Straße auch mal wegzudenken. Dass kürzlich erst Parkplätze durch die Stadt geschaffen wurden, überzeugte auch skeptische Spaziergehende, dass bei einer Bahnhofsumfeldgestaltung die Verkehrsarten nicht gegeneinander ausgespielt werden. Jeder Verkehrsart ihren Platz zu gönnen, bedeutet aber auch, zu teilen und aufeinander Rücksicht zu nehmen (Das gelang mindestens einmal während der Charette schon sehr gut, als die Spaziergruppe einem ausparkenden Auto Platz machte).

Ebenfalls diskutiert wurde, ob wieder Gebäude am Bahnhof entstehen sollen und welche Nutzungen hier dann möglich werden könnten. Eine Gepäckannahme (der Termin begann mit dem Gedicht „Die sieben Sachen“ von Samuil Marschak, das viele noch in der Interpretation von Manfred Krug aus den 1960er-Jahren kennen) und viel Gebäudefläche für Ticketschalter wie im 20. Jahrhundert werden es nicht mehr sein, ebenso wird es sicherlich nicht wieder eine Bahnhofsgaststätte im Stil dieser Jahrzehnte geben. Nichtsdestoweniger ergeben gastronomische Angebote Sinn (Der wissenschaftliche Projektleiter, Arvid Krüger, erzählte die Anekdote aus seinen Erfahrungen im Forschenden Lernen und damit verbundenen Reisen durch Thüringen, dass er immer schaut, wo genau an einem Bahnhof er welche Art von Kaffee bekommen hat und dass manchmal auffiel, dass es eher Pavillons oder Containerbauten am nahen Busbahnhof und nur selten das alte Bahnhofsgebäude war, wo es zumindest schlechten Filterkaffee gab). Eine Charette bietet den Rahmen für die Einbeziehung solch anekdotischen Wissens und unmittelbarer Alltagserfahrungen. So stellt sich durchaus die Frage, ob an das lange Bahnsteigdach des alten Bahnsteigs auch in einer ganz neuen Form erinnert werden kann (da dieser Bahnsteig verschwinden wird, gilt dies auch für's Dach): entsprechend hoch aufgestellte Photovoltaikanlagen, die dann ein Dach bilden können, sowohl auf beiden Bahnsteigen als auch auf einem neuen P+R-Parkplatz. Hier kann eine qualitätvolle Gestaltung zeitgenössische funktionale Anforderungen (Strom) mit der Erinnerung an ein baukulturelles Erbe des vergangenen Jahrhunderts verbinden.

Einig war man sich, dass Gößnitz als Bahnhof etwas Besonderes bleiben wird, nicht nur aufgrund seiner Funktion als Knoten zwischen der S-Bahn nach Leipzig und Halle einerseits (vorhanden, Verdichtung auf ca. ½-h-Takt geplant) und der sogenannten Mitte-Deutschland-Verbindung mit Zügen Richtung Jena-Weimar-Erfurt (vorhanden) und Chemnitz (geplant) andererseits und der sichtbar manifesten Güterverkehrsfunktion (Autoverladegleise). Denn Bahnhofsumfeldgestaltung in Gößnitz wird immer eine Aufgabe primär der Freiraumgestaltung sein. Demgegenüber geht es bei den meisten Kleinstadtbahnhöfen um eine städtebauliche Einbindung (freilich diese auch mit einem qualitätvollen öffentlichen Raum). Dass es im Fall Gößnitz um die Neugestaltung der Verbindung vom Bahnhof über den Fluss zur Stadt geht, macht diesen Fall zu etwas Besonderem.