



Restaurierte Bahnsteighalle im Kölner Hauptbahnhof: Die Kathedralen des Verkehrs sind zum Aussterben verurteilt

## Abschied von der Hochzeitstorte

Die Deutsche Bundesbahn baut ihre Bahnhöfe um: fußgängerfreundlich, autogerecht. An den Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Intercity Expresß entste-

hen neuartige Schnellbahnhöfe. Hauptbahnhöfe werden zu „Shopping-Centers mit Gleisanschluß“. „Nostalgie-träume“ wollen die Bahner sich nicht länger leisten.

Dem Emsländer Rindvieh ist das Schwebende Ungetüm seit Jahren vertraut: Nahezu lautlos schießt das schnittige Vehikel mit Tempo 350 in fünf Metern Höhe über niedersächsisches Weideland – Deutschlands Magnetbahn „Transrapid“ auf ihrer 21 Kilometer langen Versuchsstrecke zwischen Dörpen und Lathen nahe der holländischen Grenze.

Bis zum nächsten Sommer will die Bonner Regierung entscheiden, wann und wo in der Bundesrepublik eine erste Trasse für die neue Hochbahn aufgeständert werden soll: ob zwischen Hamburg und Hannover, Essen und Mannheim oder Augsburg und München.

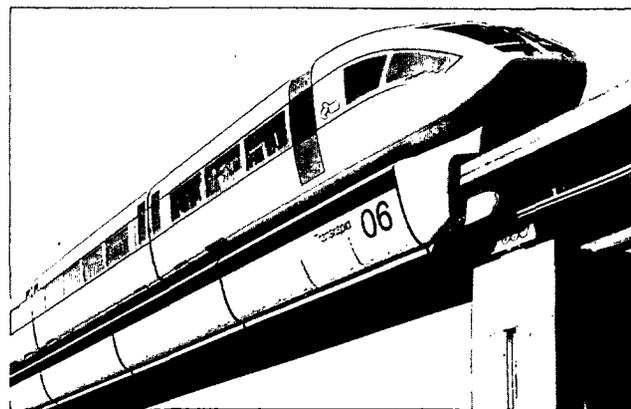
Wo (und ob) auch immer – für die Stationsbauten gibt es schon einen ganzen Entwurfskatalog. In der Ausstellung „Bahnhöfe der Zukunft“, die am Sonnabend letzter Woche im Frankfurter Architekturmuseum eröffnet wurde, führt der Kasseler Architekt Miguel Sánchez, 33, ein komplettes Typensortiment vor.

Das futuristische Zeichenwerk ähnelt mehr einem Prospekt für Raketenbasen und Raumstationen als einer Konzeption für urbane Bauwerke; es zeigt Kapseln, Kanister, Pipelines aus Stahl und Glas:

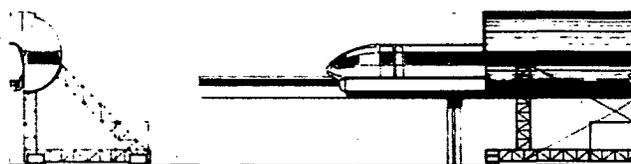
klimatisierte Röhren zum Ein- und Aussteigen in den magnetbetriebenen Schwebezug.

Die Zukunft der Magnetbahn – und damit ihrer Bahnhöfe – ist noch ungewiß. Als bald Wirklichkeit wird hingegen die größte Anstrengung der Deutschen Bundesbahn (DB), mit der die Eisenbahner ein Stück weit aus ihrem Defizit fahren wollen (Jahresverlust 1986: 3,33 Milliarden Mark).

Ab Frühjahr 1991 präsentiert sich die Bundesbahn auf ausgesuchten Strecken als Rennbahn, Werbeslogan: „Halb so schnell wie ein Flugzeug, doppelt so schnell wie das Auto.“ Mit 250 Sachen wird dann der „Intercity Expresß“ über die ersten neuen Rennstrecken zwischen Hannover und Würzburg (327 Kilometer), zwischen Mannheim und Stuttgart (100 Kilometer) zischen. Spätestens Ende der neunziger Jahre soll der „Zug der Zukunft“ auf 1500 weiteren Streckenkilometern



Magnetbahn „Transrapid“, historischer Dampfzug,



mindestens 200 km/h fahren (bei Probefahrten erreichte er bereits 345 km/h).

17 Milliarden Mark läßt die DB sich die Auffrischung ihres Verkehrssystems kosten, die Hochbaureferent Günter Bergbrede mit den Schlagworten beschreibt: „Schnelle Strecken, schnelle Fahrzeuge, schnelle Bahnhöfe.“

Um die Strecken schnell zu machen, wurden neue Trassen gelegt, mit 76 Tunnelbauwerken (Gesamtlänge 153 Kilometer) und 384 Brücken (Gesamtlänge 32 Kilometer). Der längste Tunnel mißt fast elf Kilometer; die größten Brücken ragen bis zu 100 Meter hoch und überspannen 1000 Meter.

Die windschlüpfigen, weißgrauen Rennwagen wurden, wie Flugkörper, im

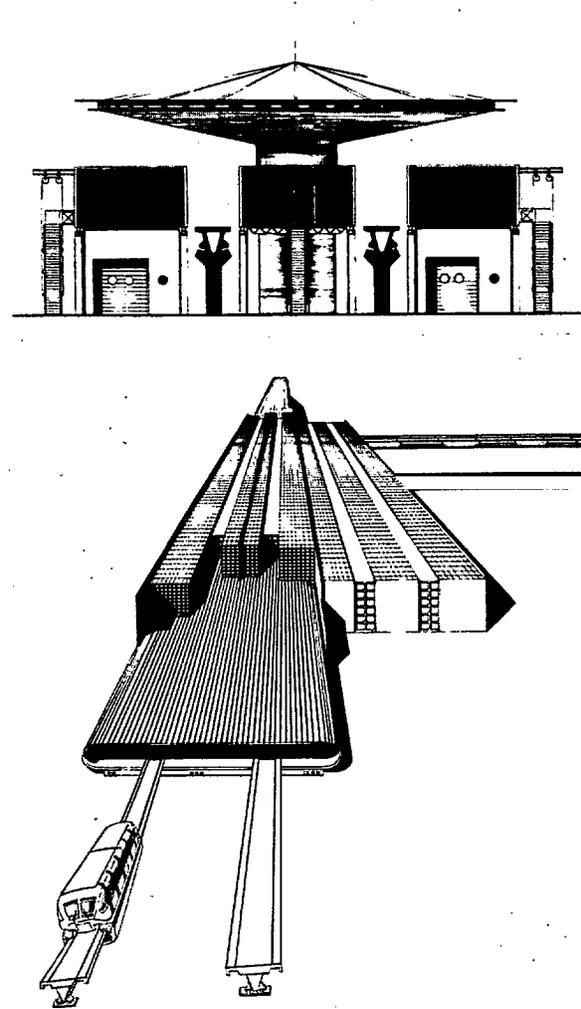
Computer entworfen und auch in der Innenausstattung nach dem Vorbild von Großraum-Jets gestylt: mit verstellbaren Schalensitzen in Fahrtrichtung, verschließbarer Gepäckablage darüber, Anschlüssen für Kopfhörer in der Lehne. 50 Züge, für insgesamt zwei Milliarden Mark, sind schon bestellt.

Neuerungen sind auch für die Bahnhöfe geplant: Die Stationsbauten sollen sich durch kurze Wege und kundenfreundliche Einrichtungen wie Rolltreppen und Rampen sowie ein breites Serviceangebot empfehlen. Vor allem haben die Bahner ihr verklemmtes Verhältnis zum Automobil überwunden und sich dazu durchgerungen, den Pkw-Benutzer „nicht als Konkurrenten, sondern als

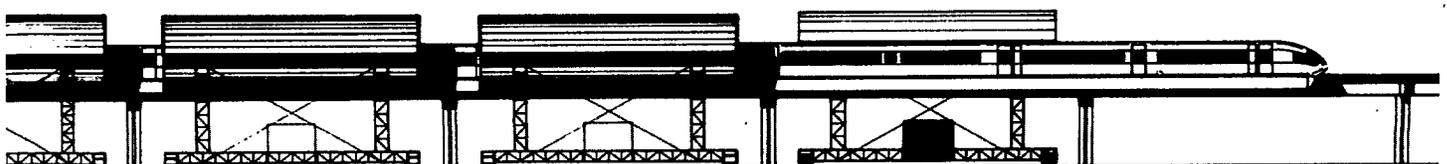
Partner zu sehen“ – die Bahnhöfe werden „autogerecht“: Jeder zweite Fernreisende, so ergaben Zählungen, fährt im Kraftfahrzeug vor.

Geradezu sensationell aber mutet die Tatsache an, daß in der Zeit des weltweiten Bahnhofssterbens die Bundesrepublik einige Neubauten bekommt, natürlich an den Rennstrecken. Die Entwürfe für diese Bahnhöfe kamen nicht aus den berühmten Amtsstuben der DB, sondern – wie einst in der heroischen Zeit der Eisenbahn – von freien Architekten, die zum Teil in Wettbewerben ermittelt wurden.

So entsteht in Kassel ein Expres-Bahnhof nach den Vorschlägen gleich zweier Architektenteams. Die Gemein-



Entwurfszeichnungen für Magnetbahnhöfe: Mit Tempo 350 aus der Ära der Dampfrösser in ein Zeitalter der mobilen Container





Atrium mit Postamt und Reisezentrum



Internationaler Presse-Shop



Lüftungsanlage

**Neugestalteter Münchner Hauptbahnhof:** Verkehrsanlagen verwandeln sich in Umsatzmaschinen

schaft Dietrich/Guggenberger/Waning (Bochum und Nürnberg) hat eine neuartige Verkehrsanlage entworfen – mit Parkplätzen über den Gleisen. Das Büro Brandt & Böttcher (West-Berlin) hat den sogenannten Schautrakt gezeichnet, den Empfangsbereich mit einem fußballfeldgroßen Vordach.

Die Karlsruher Architekten Schmitt + Kasimir bauten zwei kleinere Stationen, in Hockenheim und Vaihingen/Enz. Und für eine Haltestelle in Neulußheim hat der Kölner Architekt Gottfried Böhm die Gleise mit einer 108 Meter langen Fußgängerbrücke aus Glas und gefärbtem Beton überspannt, deren stählernes Tonnendach eine Reminiszenz an die Dächer alter Eisenbahnwaggons ist.

Das ist aber auch so ziemlich alles, was bei den Neubauten noch an die Ära der rollenden Dampfmaschine erinnert. „Bahnhof ist nicht mehr Bahnhof“, faßt der Architekt Herbert Schmitt seine Überlegungen zusammen: Die Bahn ist elektrifiziert, es gibt keinen Qualm mehr, hohe Hallen sind also entbehrlich. Das einzige, was noch zählt, sind Parkmöglichkeiten und wettergeschützter

Zuganschluß. Schmitts Kollege Dieter Dietrich nennt den Neubau in Kassel eine „Verkehrsmaschine“.

Damit beginnt in der Geschichte der Bahnhofsarchitektur, die 1830 mit dem Urbahnhof, der Crown Street Station in Liverpool, anfang, unverhofft ein neues Kapitel – zu einer Zeit, da der Bautyp Bahnhof weithin abgeschrieben ist.

Unwiderruflich vorbei ist die Zeit der großen Konstruktionen und der spektakulären Empfangsgebäude. Die Riesenvestibüle der großen Städte, die, halb Fabrik und halb Palast, einst als „Vulkane des Lebens“, „Tempel der Technik“, „Kathedralen des Fortschritts“ besungen wurden, gleichen heute zum Austerben verurteilten Sauriern – weder technisch noch als Symbole länger gerechtfertigt in ihrer Großartigkeit.

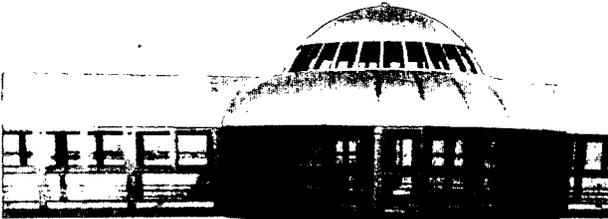
Als vor 150 Jahren das Zeitalter der „Dampftrösler“ anbrach, wurde der Glaube an die Eisenbahn fast zur Religion, das Reisen geriet zum Ritual – mitsamt dem „Großen Bahnhof“, den die Mächtigen für sich veranstalteten. Der Bahnhof beherrschte die Stadt fortan wie früher nur Dom, Markt und

Rathaus. Und von Mal zu Mal geriet er kühner und pompöser.

Dabei hatte der Bahnhof des 19. Jahrhunderts stets zwei, eigentlich unvereinbare Gesichter: zum einen die klar konstruierten Gleishallen aus Glas und Eisen und zum anderen die bis ins Groteske gesteigerten, theatralisch getürmten Empfangsgebäude.

Beide spiegelten das 19. Jahrhundert. Es waren die Impulse der industriellen Revolution, der Fortschrittsglaube, die Blüte der Glas- und Eisenarchitektur, die Ära der Glaspaläste und kühnen Konstruktionen, die die Ingenieure – weit über die technischen und hygienischen Notwendigkeiten hinaus – wie in einem Rekordrausch zur Errichtung immer großartigerer Strukturen trieben.

Und es war zugleich der konservative Geist der Zeit, der alles beherrschende, schamlos schwelgende Historismus in der Baukunst, der die Architekten zum Anhäufen imposanter Steinmassen animierte, antik, barock, klassizistisch und gelegentlich auch gemischt. Bahnhöfe waren immer eine doppelte Inszenierung, aus Zukunft und Vergangenheit,



**Neue Haltestelle Neußheim (Fußgängerbrücke)**  
„Einladend und kundenfreundlich“

ein, wie das Fachblatt „Bauwelt“ es nannte, „Nebeneinander von Ingenieurkunst und Hochzeitsstorte“.

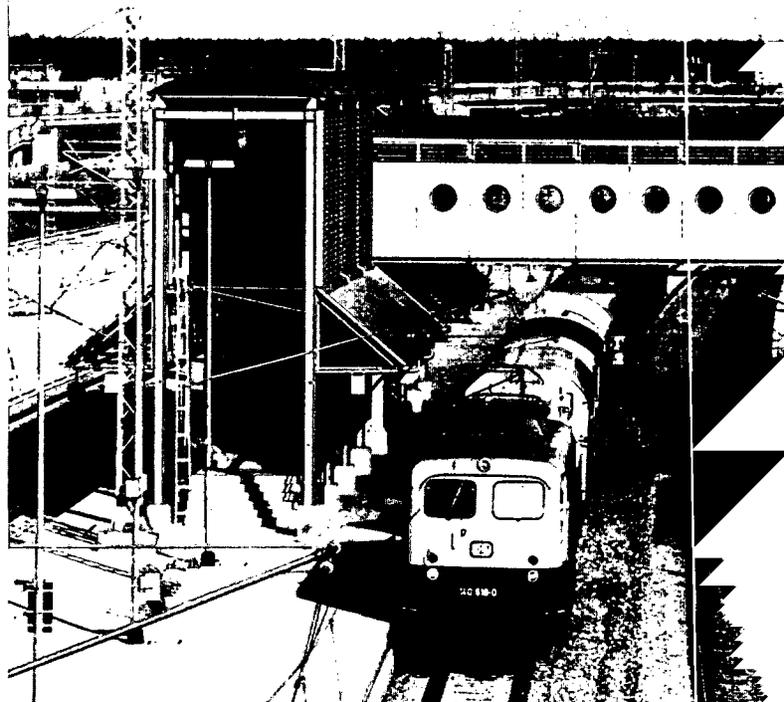
In Deutschland brach die große Bauzeit nach der Reichsgründung im Jahre 1871 aus: Berlin bekam gleich fünf neue Kolosse, ihnen folgten die Hauptbahnhöfe in Hannover, Frankfurt, Bremen, Dresden, Köln und Leipzig – einer immer größer und imposanter als der andere.

Nur wenige blieben nach dem Krieg erhalten: wie Kölns Hauptbahnhof, dessen riesiges Mittelschiff in den letzten Jahren gründlich restauriert wurde – oder der große Frankfurter, der zu seinem 100. Geburtstag im nächsten Jahr aufgemöbelt werden soll.

ne Territorien hat der verarmte, heruntergekommene Großunternehmer behalten.

Was er damit angerichtet hat, gehört ins Horrorregister des Nachkriegsstädtebaus: Bahnhöfe von erschreckender Armlichkeit, Verzicht auf eine eigenständige Eisenbahn-Architektur. Es gab nur noch nüchterne Geschäftskisten. Oder Denkmäler. Und immer weniger Fahrgäste. Und jede Menge Schelte, vor allem vom Denkmalschutz.

3400 von den rund 4000 Personbahnhöfen der Bundesbahn stammen aus dem ersten Jahrhundert der Eisenbahngeschichte, sind also 50 bis 150 Jahre alt. Die meisten sind morsch, wenn nicht gar abbruchreif.



**Neubau-Station Hockenheim (mit Fußgängerbrücke):** „Bahnhöfe sind

Andere liegen teils ausgebessert, teils kramig und kaputt im Zentrum großer Städte, zum Verdruss der Bewohner und der Reisenden – so die Hauptbahnhöfe in Hamburg und München. Sie illustrieren am deutlichsten die derzeitige mißliche Lage.

Der einstmal mächtige und reiche Bahnbetrieb hat sein Verkehrsmonopol längst verloren; drei Milliarden Mark jährlich sind allein an Zinsen für die Schuldenlast von mehr als 40 Milliarden aufzubringen. Doch die Planungshoheit für sei-

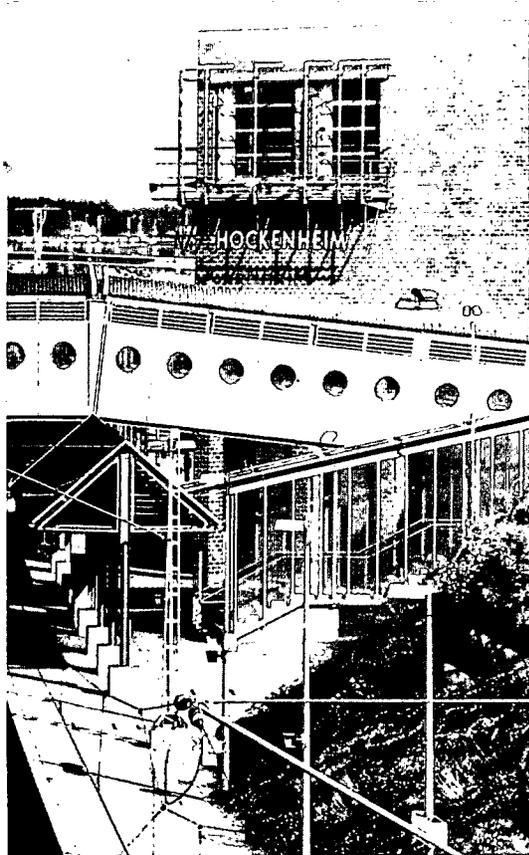
Bei etwa 1000 meist kleineren Gebäuden funktioniert fast gar nichts mehr: Reisende sind rar, die Gaststätten machen dicht, die Einliegerwohnungen sind nicht „familiengerecht“. Sie sind aber auch als Altbauten keineswegs so attraktiv wie etwa die Bahnhöfe in Rolandseck oder Baden-Baden, die sich leicht umfunktionieren und veräußern ließen.

So krebste die Bundesbahn bis vor kurzem ratlos zwischen 19. und 21. Jahrhundert. „Romantische Nostalgieträume“ könne die Bahn sich nicht leisten, bekannte Hochbaureferent Bergbrede unlängst in bemerkenswerter Offenheit in einem Vortrag. Bahnhöfe seien Zweckbauten und keine Museen. Die Maxime ist klar: Rendite durch Service. Statt „Verkehrskathedralen vergangener Zeiten“, so die DB, brauche die Bahn heute ein „kundenfreundliches, zweckmäßiges wie einladendes Kaufhaus für ihre Produkte“.

So werden Schalterhallen durch Reisezentren (oder Automaten) und Wartesäle durch IC-Restaurants (oder Fast-Food-Boxen) ersetzt, Tunneltrakte und Empfangshallen mit einem „Branchenmix“ bestückt.

Die Flächen dafür – oder auch den Luftraum darüber – vergibt die Bahn am liebsten in Erbpacht an Privatunternehmer. Fast immer fahren beide Seiten gut dabei.

Die Bahn ist noch immer einer der Großgrundbesitzer der Bundesrepublik. Ihr gehören Liegenschaften in doppelter Größe des Bodensees: mehr als 1000 Quadratkilometer. Der überwiegende Teil davon zählt zwar zum Streckennetz und zu den Betriebseinrichtungen. Doch



Zweckbauten und keine Museen"

Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 30 Quadratkilometern stehen zur Disposition. Zumeist sind es exzellente Immobilien, die das defizitäre Großunternehmen durch Vermietung, Verpachtung und die Bestellung von Erbbaurechten zu vermarkten sucht.

Filetstücke sind die großstädtischen Bahnhofsgelände. Sie bieten alles, was Geschäftszentren attraktiv macht: zentrale Lage, gute Verkehrsanbindung, massenhaft Laufkundschaft – und verlängerte Öffnungszeiten.

Durch die Bahnhöfe von München und Hamburg, Frankfurt, Köln und Düsseldorf gehen Tag für Tag jeweils 200 000 bis 300 000 Menschen – Reisende, Pendler, Besucher. Das macht sie zu erstklassigen Umsatzmaschinen.

Als die DB endlich erkannt hatte, mit welchem Pfund sich da wuchern läßt, ging sie daran, die heruntergekommenen und verdreckten Hallen und Labyrinth in einigermaßen ansprechende Citypassagen zu verwandeln. Schmuddelkinos und Billigbasare wurden gegen Feinkostläden und gut sortierte Pressekioske eingetauscht.

Mittlerweile machen auf Bahnhöfen rund 3500 Service-Betriebe einen Umsatz von annähernd zwei Milliarden Mark im Jahr. Für die DB fallen dabei jeweils rund 200 Millionen ab.

Daß die Bahner aus anfänglichem Murks gelernt haben, zeigt ein Vergleich der Bahnhöfe in Hamburg-Altona und Düsseldorf.

In Altona riß die DB eine hoffnungslos veraltete, ziemlich lächerliche Backsteinburg aus dem Jahre 1898 ab. Statt dessen sollte, noch während der sieb-

ziger Jahre, einer der ersten Bahnhöfe der „neuen Generation“ entstehen – „kundenfreundlich“, „nutzergerecht“. Doch das Projekt ging schrecklich daneben. Der gesamte Komplex wurde einer betonstarrenden Kaufhof-Filiale untergeordnet. Der Bahnhof blieb dabei weitgehend auf der Strecke.

Das Konglomerat ist nicht nur ungewöhnlich häßlich. Es mutet dem Reisenden auch Unzumutbares zu.

Der Bahnhof hat keinen erkennbaren Haupteingang; die Fahrgäste schleichen sich auf Nebenwegen ein. Die Überdachungen brechen nach halber Bahnsteigdistanz ab und sind sowieso viel zu fipsig; die Reisenden dürfen ihr Gepäck durch den Regen schleppen. Der Taxistand und seine Zufahrt müssen von einem Planer im Zustand geistiger Umnachtung entworfen worden sein. Und wenn mal ein Autozug entladen wird, rollen die Pkw pestend über den Querbahnsteig, kreuz und quer durch die Fußgängerströme.

Ein Jahrzehnt und eine Latte roter Zahlen später, bei der Neugestaltung des Düsseldorfer Hauptbahnhofs, bewies die Bundesbahn immerhin, daß sie lernfähig ist. Gerühmt wird auch diese Verkehrsanlage als „Shopping-Center mit Gleisanschluß“, aber sie funktioniert wenigstens.

In Düsseldorf treffen, in drei Ebenen, 17 Gleise für den Fernverkehr, vier S-Bahn-Linien und vier U-Bahn-Röhren zusammen. Dazwischen liegt, 215 Meter lang und 18 Meter breit, eine Ladenpassage, die alles bietet, was Reisende und Späteinholer so brauchen.

Die Eingangshalle wird von einer Markthalle und einem Intercity-Hotel flankiert. Ein Parkhochhaus mit 1650 Stellplätzen ist dicht an den Bahnhof gerückt, daneben wurde ein neuer Terminal für Autoreisezüge gebaut.

An Düsseldorf will die DB als Bauherr künftig gemessen werden. Aber zunehmend gedenkt sie diese Rolle an private Investoren abzutreten – eine Strategie, die in München und Hamburg bereits zu Verdruss geführt hat.

Anfänglich imponierte der Mut, mit dem die DB daranging, den maroden Nachkriegsbau des Münchner Hauptbahnhofs zu sanieren. Empfangs- und Schalterhalle sollten ausgeschabt und völlig neu gestaltet werden – „wie aus einem Guß“.

Die DB verpflichtete die Münchner Planungsgemeinschaft Fahr + Partner, die sich mit tadellosen Industriebauten einen guten Namen gemacht hatte; und die Architekten entwarfen eine Konstruktion, wie sie die Bundesbahner noch nicht gesehen hatten: ganz aus Glas und Stahl, transparent und filigran – einen lichtdurchfluteten Bahnhof in klarem Design, gefügt wie aus der Stablbauweise.

Der Querbahnsteig bekam eine Galerie, mit Rolltreppen und Fußgängerbrücken. In einem Atrium wurden die



## HEINZ G. KONSALIK ÜBER SEIN NEUES BUCH

”  
**N**eunzehn Nächte und neunzehn Tage waren sie auf dem Meer.

In der zwanzigsten Nacht wußten sie:  
Wir müssen sterben.

Sie waren dreiundvierzig Menschen auf einem flachen, seeuntüchtigen, halb verrotteten hölzernen Flußboot; zwölf Kinder, vierzehn Frauen und siebzehn Männer...



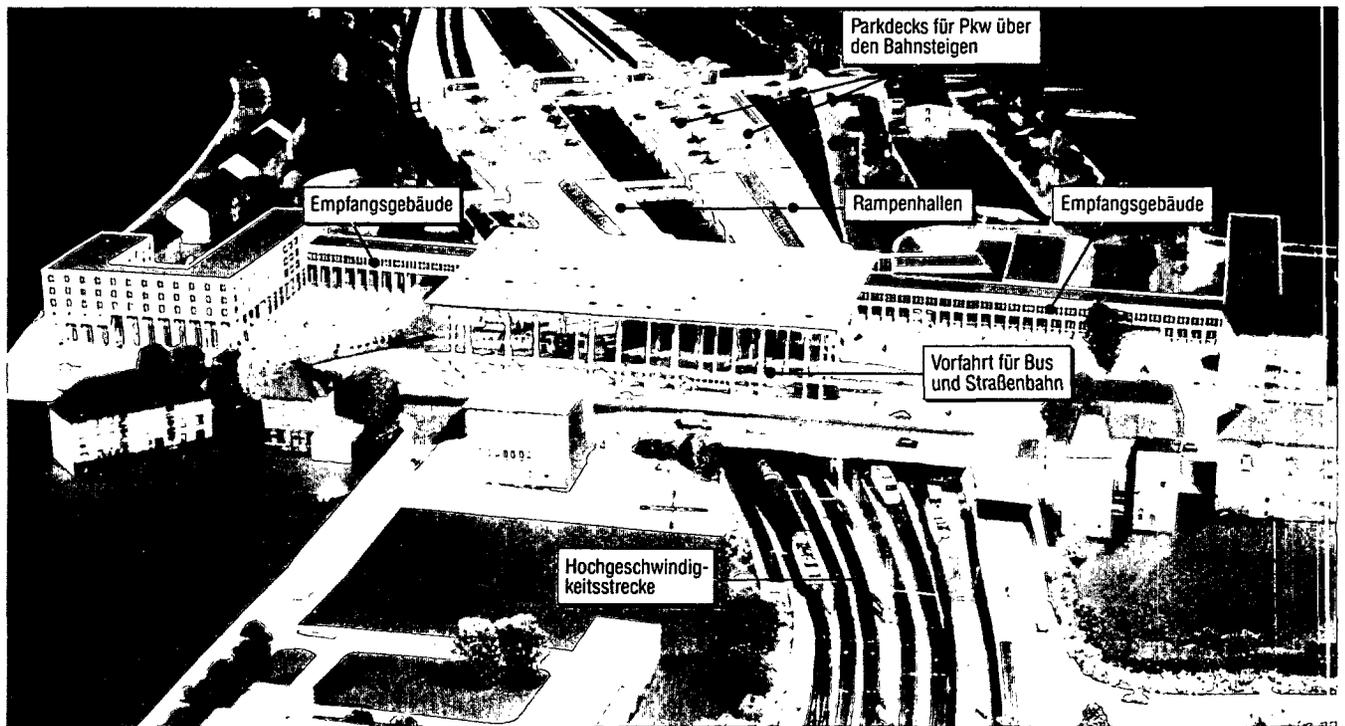
416 Seiten.  
DM 39,80

BLANVALET

Mit dieser Szene beginnt mein neues Buch „Das Goldene Meer“, das ein aktuelles und „heißes“ Thema aufgreift: Das erschütternde Schicksal der Vietnam-Flüchtlinge, die ihre Heimat verlassen, über das von Haien und Piraten wimmelnde Südchinesische Meer fliehen, um ein menschenwürdiges Leben in Freiheit zu erlangen.

Ein deutsches Ärzte-Schiff kreuzt vor dem Mekong-Delta, um diese verzweifelten Menschen vor dem Verdursten, dem Ertrinken und den gnadenlosen Piraten zu retten. Doch nach der Rettung des nackten Lebens beginnt der zweite dramatische Kampf – der Kampf gegen die Behörden in Deutschland. Denn wer will schon diese „boat people“? Wen interessiert das unermeßliche Leid dieser Menschen im fernen Asien?

Ich will in meinem neuen Roman von den Schicksalen dieser Menschen berichten, ich will aufklären ”  
und aufrütteln.



**Neuer Schnellbahnhof Kassel (Modell):** „In maximal einer Minute aus dem Auto in den Zug“

Ticket-Counter und darüber ein Postamt untergebracht. Die Kioske sind freundlich und robust. Das Design wirkt zeitgemäß und der „neuen Bahn“ durchaus angemessen.

Das Werk ist zur Hälfte vollbracht. Und damit ist erst mal Schluß. Denn für die zweite Hälfte, den lukrativen Gaststättenbereich, sucht die DB einen potenten Investor. Und der hätte dann natürlich auch beim Design das Sagen.

Ganz traurig sieht es in Hamburg aus. Da hat die Bundesbahn der Stadt eine Dauerbaustelle beschert, die längst zum städtebaulichen Skandal geworden ist.

Das Prachtstück von einem Hauptbahnhof ist seit zehn Jahren Bau-Invalide. Zuletzt mußte noch die gesamte Wandelhalle abgerissen werden: Brücken, auf denen die Wandelhalle hoch über den Gleisen stand, waren bis zur Einsturzgefahr verrottet.

Die Bahn will den Neubau nicht selbst finanzieren, sondern fahndet auch hier nach einem Investor, der – gegen 99 Jahre Erbbaurecht – alle Kosten trägt. Alle Verhandlungen blieben bislang ohne Erfolg. Da war mal von einem Schwimmbad und einem Hotel, mal von einem Warenhaus oder gar einer Spielbank die Rede – doch entweder fand die DB für ihre Wünsche keinen Investor, oder der Investor fiel bei der DB durch. Die Einflußmöglichkeiten der Stadt sind Null.

Neuerdings favorisiert die DB eine zweigeschossige Ladenpassage. Die 94 Meter lange und 68 Meter breite Plattform dafür soll an einem Tragwerk aufgehängt werden. Doch die Bahn läßt sich Zeit in Hamburg: Sie braucht die Halle „ja eigentlich gar nicht“. Das ist in Kassel anders. Dort baut sie, für ihre

Rennstrecke, ein Paradestück. Und das muß in gut drei Jahren fertig sein.

Auch dieses Projekt ging durch zahlreiche Turbulenzen. Wenn im Frühjahr 1991 der erste „Intercity Expresß“ in Kassel-Wilhelmshöhe hält, hat der neue Schnellbahnhof eine 20jährige Geschichte. Allein die Planfeststellungs- und Raumordnungsverfahren sowie die Streitereien über Standort, Art und Erschließung der Verkehrsmaschine zogen sich über annähernd zehn Jahre hin. 1981 raufte die Stadt und Bahn sich zur Ausschreibung eines Architektenwettbewerbs zusammen.

Die Preisrichter entschieden sich für eine wunderschöne Zeichnung aus dem West-Berliner Büro Brandt & Partner; doch die Architekten mußten ihre Plannungen bald unterbrechen und schließlich ganz einstellen, denn die Kasseler hatten sich inzwischen ein völlig neues Konzept für ihre Straßenbahn- und Autobus-Linien in der Bahnhofsgegend ausgedacht.

Drei Jahre später wurden die Architekten in einen weiteren Wettbewerb geschickt, und diesmal begeisterte das Team von Dietrich, Guggenberger und Waning das Preisgericht – es plädierte für eine „völlig neue Dimension“: „Überbauung der Bahnsteige mit Parkdecks“.

Den DB-Bossen fuhr der Schreck in die Glieder: „Das ist Paris 2000.“ Die Architekten hielten gegen: „Nein. Kassel 91.“ Sie bekamen den Auftrag, und die Bauarbeiten konnten beginnen. Das war Ende 1985.

Nun war wieder Kassel am Zuge. Die Stadt warf ihre Straßenbahnplanung ein weiteres Mal über den Haufen. Folge: Die DB brauchte ein neues Empfangs-

gebäude. Und das lieferten ihr schließlich der ursprüngliche Preisträger Andreas Brandt und sein Partner Rudolf Böttcher.

Kennzeichen des neuen Bahnhofs wird ein mächtiges Vordach sein: 93 Meter lang, 65 Meter breit und 16 Meter hoch, auf 59 unregelmäßig verteilte Stützen gestellt – als Wetterschutz für die Straßenbahn- und Bushaltestellen. Das Empfangsgebäude dahinter wird durch eine 220 Meter lange Wand markiert. Glasgedeckte Rampen verbinden es mit den Bahnsteigen und den Parkdecks für 300 Pkw.

Das sei „einmalig in der Bundesrepublik“, lobt Architekt Dietrich seine autofreundliche Bahnhofsanlage, die von einer „Kiss & Ride“-Vorfahrt (Abschiedsküßchen und ab in die Bahn) bis zur Wendemöglichkeit für Taxis direkt auf den Bahnsteigen reicht: „In maximal einer Minute aus dem Auto in den Zug.“

Wird Kassel der Bahnhof der Zukunft? Vielleicht für die Eisenbahn. Für die Magnetbahn präsentiert Miguel Sánchez in seiner Frankfurter Ausstellung – neben ortsfesten Stationen – eine verblüffende Variante: den „Unbahnhof“, einen Ein- und Ausstiegsplatz auf Rädern.

Für jene Fälle, in denen ein fest montierter Schweb-Bahnhof nicht ins gewachsene Stadtbild paßt, empfiehlt der Kasseler Architekt das „mobile System“: Rollende Container würden, nach Art der Flughafenbusse, die Fahrgäste vom Parkplatz weg zur Magnetbahn karren, die quasi auf freier Strecke hält.

Sánchez: „Dann fährt der Bahnhof eben zum Zug.“