



## Würdigung der Jury

Bahnhof des Jahres 2011: Leipzig Hauptbahnhof

### Kopfbahnhof erster Klasse



Der Leipziger Hauptbahnhof ist der erste Kopfbahnhof, den die Allianz pro Schiene zum „Bahnhof des Jahres“ kürt. Dabei ist er nicht irgendein Kopfbahnhof, er ist Europas größter Kopfbahnhof. Egal, wie sich der Reisende dem Leipziger Hauptbahnhof nähert, mit einem Blick ist der Gigant aus hellem Sandstein nicht zu erfassen. Von der Stadt kommend lässt er sich kaum mit dem Fotoapparat einfangen – so massiv

ist er mit seiner 298 Meter langen Fassade. Von den Gleisen kommend, wirkt er wie aus der Zeit gefallen: Eine gigantische Bahnhofshalle, hoch, hell, geräumig, mit unglaublich viel Platz für die Reisenden. Kein Gedränge und Geschiebe in der Halle, von Hektik keine Spur. Die Großzügigkeit verblüfft und beruhigt zugleich. In der heutigen, auf Effizienz getrimmten Zeit wirkt der Eintritt in diese Bahnhofshalle wie eine spirituelle Erfahrung. Bahnfahrer Martin Fricke aus dem niedersächsischen Cremlingen greift gar zum ganz großen Kirchenvergleich: „Wenn man in Leipzig aus dem Zug steigt und die Haupthalle erreicht, ist es ähnlich als betrete man den Kölner Dom“, schreibt er per E-Mail an die Allianz pro Schiene-Jury, um sein Votum für den Leipziger Hauptbahnhof als Bahnhof des Jahres abzugeben.

Nun ist Größe und Erhabenheit ja nicht unbedingt einhergehend mit Kundenfreundlichkeit. Der Leipziger Hauptbahnhof hat aber etliche Attribute, die nachweislich kundenfreundlich sind. Für Bahnreisende ist der Kopfbahnhof übersichtlich. Die Gleise liegen nebeneinander, alles ist einsehbar und vom Querbahnsteig zentral erreichbar. Auch ist der Kopfbahnhof barrierefrei, alle Gleise liegen auf einer Ebene, was besonders Reisende mit Gepäck, Kinderwagen, Fahrrädern oder Rollstühlen freut. Außerdem ist der Leipziger Kopfbahnhof durch die Unterführung in der Mitte der Bahnsteighalle für Eilige beim Umsteigen ein Bahnhof der kurzen Wege.





Der Leipziger Hauptbahnhof ist aber nicht nur ein architektonisches Meisterwerk und ein umsteige-freundlicher Großstadtbahnhof mit den bundesweit besten Pünktlichkeitswerten (test, Ausgabe 2/08), er ist auch eine äußerst gelungene Mischung aus renovierter alter Bausubstanz und neu errichteter Einkaufs- und Gastronomie-Meile. Diese Geschäfte und Lokale sind einladend unterhalb der Bahnhofsebene angesiedelt, was viele Einsender dazu beflügelte, Leipzig für den Titel „Bahnhof des Jahres“ zu nominieren. Bahnreisende „empfinden einen längeren Aufenthalt nicht als Ärgernis, sondern als einen ausgesprochen angenehmen Teil der Bahnreise“, schrieb Bahnhof des Jahres-Einsender Jörn Pacht aus Braunschweig stellvertretend für viele andere.



Seit einigen Jahren singen immer mehr Bahnkunden das große Lob des Leipziger Hauptbahnhofs, wie es der Einsender Timo Feldmann aus Tuttlingen knapp und kompakt in vier Worte packt: „Großer Bahnhof – großartige Gefühle“. Das war nicht immer so. Beim Umbau des Leipziger Hauptbahnhofs 1996/1997 wurde nicht nur eine zweistöckige Ladenpassage neu gebaut, sondern von den 26 Gleisen sollten auch noch drei

verschwinden – für ein Auto-Parkhaus in der Bahnhofshalle. Doch damit wäre Leipzig unter die Gleiszahl des Konkurrenten aus Frankfurt am Main geschrumpft. Prompt erhob sich eine „Welle des Volkszorns“ (Oberbürgermeister Hinrich Lehmann-Grube) mit dem Ergebnis, dass die Leipziger ihr Gleis 24 als Museumsgleis behalten durften. Mit der Eröffnung des modernisierten Bahnhofs beruhigten sich die Gemüter aber schnell wieder, und heute will keiner mehr zu den Zweiflern gehört haben. Seit Jahren liegt der Leipziger Hauptbahnhof bei repräsentativen Kundenzufriedenheitsumfragen bundesweit unangefochten auf Platz 1.

Vorne weg war der Leipziger Hauptbahnhof auch in ganz anderen Dingen, in Finanzierungsfragen. Als erster deutscher Bahnhof ist er mit Hilfe von privatem Kapital umgestaltet und im November 1997 wiedereröffnet worden. Von den erforderlichen mehr als 500 Millionen Mark für den Gesamtumbau des Empfangsgebäudes brachten Privatinvestoren über einen geschlossenen Immobilienfonds mehr als 400 Millionen auf.

Als „Kathedrale des Fortschritts“ galt der Leipziger Hauptbahnhof nach seiner Eröffnung 1915, und dieser Rolle wird er auch nach seinem Umbau wieder gerecht.

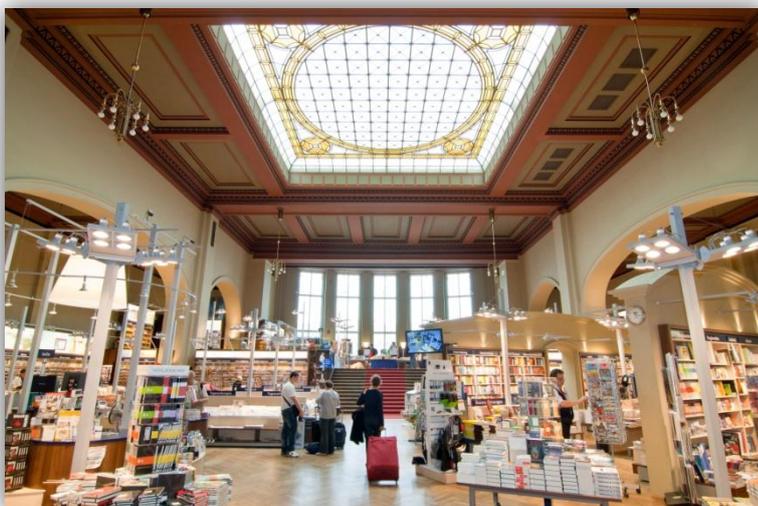


Vieles von dem alten Glanz ist geblieben oder wurde im Geiste der Erbauer weiterentwickelt. Die Architekten William Lossow und Max Hans Kühne gestalteten den Leipziger Hauptbahnhof in der Weimarer Republik unter dem Motto „Luft und Licht“. Ein Motto, das bis heute lebt. Verglaste, halbrunde Decken, eine durchlüftete hohe Halle, freier Blick von der Bahnhofsebene auf die Ladenzeilen in den beiden Untergeschossen und zwei gläserne Fahrstühle mit Panoramablick lassen den Bahnhof von innen hell, transparent und lebendig erscheinen. Passanten stehen im Leipziger Hauptbahnhof, genau wie im Berliner Hauptbahnhof, an der Glas-Brüstung und schauen minutenlang dem Treiben unter ihnen zu.



Der große Vorteil von Leipzig: Shoppende und Bahnreisende kommen sich durch die klare Trennung von Einkaufen und Reisen räumlich nicht in die Quere. Die wenigen Geschäfte, die es auf der Ebene der Verkehrsstation gibt, sind optimal angeordnet, wie etwa die Imbissstände am Anfang eines jeden Bahnsteiges.

Dennoch führen die Ladenpassagen kein vom Bahnhof losgelöstes Eigenleben. Die Beschilderung vom Einkaufszentrum zu den weiterführenden Verkehrsmitteln ist in sich stimmig, das Bahnhofsgebäude bleibt optisch immer präsent. Sitzgelegenheiten, Blumenschmuck und schönes Ambiente gibt es in allen Etagen reichlich. Was die Aufenthaltsqualität und das Gebäude anbelangt, spielt der Leipziger Bahnhof mit dem Berliner Hauptbahnhof in einer Liga.



Besonderen Eindruck hat der ehemalige preußische Wartesaal im Erdgeschoss auf die Jury gemacht. Vor wenigen Jahren residierte dort noch die DB-Lounge, nun füllt eine große Buchhandlung samt angeschlossenen Café mit Ledersesseln den freien Raum aufs Allerschönste. Gäbe es einen Preis für „Deutschlands schönste Bahnhofsbuchhandlung“, der Sieger stünde fest.



Auch den besten Malaga-Eisbecher nördlich von Turin haben wir im ersten Untergeschoss des Leipziger Hauptbahnhofes gegessen. Kurzum: Dem Reisenden wird in Leipzig in jeder Hinsicht ein absolutes Spitzenniveau geboten: Ein moderner, zugänglicher Kopfbahnhof, der die Verkehrsbedürfnisse der Reisenden mustergültig erfüllt. Eine harmonisch integrierte Einkaufswelt, die von der Ausstrahlung her genauso gut zum altehrwürdigen Bahnhofsgebäude passt wie die Glaskuppel auf das Berliner Reichstagsgebäude.

Der Bahnhofsvorplatz in Leipzig ist mit seinen vielen Straßenbahnen, Bussen, Taxis, Autos, Fahrrädern und Fußgängern deutlich wuseliger als die Bahnhofsebene im Gebäude. Aber auch hier funktioniert alles, werden Stilelemente des Bahnhofs übernommen, wie etwa die durchsichtigen Sitzblöcke an den Straßenbahnhaltestellen.

Aus Sicht der Allianz pro Schiene-Jury ist der Leipziger Hauptbahnhof eine hochmoderne Verkehrsstation in einem imposanten Gebäude, das neben Bahnreisenden viele Menschen wegen des Ambientes und der Einkaufsmöglichkeiten anlockt. Ein Besuchermagnet und Wohlfühlbahnhof.

Unser Großstadt-Bahnhof des Jahres 2011.

Pressekonferenz der Allianz pro Schiene e.V.  
zur Siegerkür „Bahnhof des Jahres“  
29. August 2011

[www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)  
[www.bahnhof-des-jahres.de](http://www.bahnhof-des-jahres.de)