

Máté Tamáska

Orte der Mobilität

Eine architektursoziologische Skizze zum Wandel von
»Eisenbahnlandschaften« im 19./20. Jahrhundert¹

13 Abbildungen und 1 Tabelle

Dieser Beitrag untersucht die Revolution der Mobilität des sich beschleunigenden 19. und 20. Jahrhunderts und schaut auf die dabei entstehenden Orte in Stadt und Land. Ausgangsthese ist hierbei, dass die vergangenen 150 Jahre durch einen sich beschleunigenden Prozess der Mobilität gekennzeichnet sind (*Held* 2010, S. 23). Diese Mobilität erschuf ihre eigenen Orte, allen voran Bahnhöfe und Haltestellen, aber auch im weiteren Sinne ganze Stadtgebiete und Teile von Dörfern. Die Geschichte der Eisenbahn bildet die Grundlage dieser Studie, denn mit ihr begann im 19. Jahrhundert die industrielle Moderne (*Schivelbusch* 2008). Die Eisenbahn begleitete in Mitteleuropa das gesamte 20. Jahrhundert und scheint auch Teil des 21. Jahrhunderts zu werden (*Frisnyák* 2013, *Köllő* 2000). Für ein fundiertes Verständnis von Mobilität müssen zudem auch die tiefgreifenden Veränderungen eingeschlossen werden, die durch die individuelle Motorisierung und später den Luftverkehr ausgelöst wurden (*Hudson* 1972, *Sachs* 1987). Hier stehen jedoch eingangs die frühen Formen und Ausgestaltungen der Orte der Mobilität im Mittelpunkt, da sie als gravierende Erneuerungen in Architektur und Landschaftsgestaltung zu verstehen sind. Sie bilden gleichsam die Folie für spätere Entwicklungen. Sie werden mit soziologischen und sozialgeschichtlichen Mitteln interpretiert, denn diese Orte der Mobilität waren nicht nur im äußeren Erscheinungsbild neu, vielmehr entstanden in diesem Prozess auch neue Formen der Begegnung, der klassenbasierten Segregation, der Raumordnung und Raumplanung sowie gesellschaftlicher Organisationsprinzipien (*Geisthövel u. Knoch* 2016, S. 15).

Vor weiteren Ausführungen ist zu beantworten, was die Wendung »Orte der Mobilität« überhaupt bedeutet. Deren Inhalt lässt sich am besten beschreiben, wenn wir den Begriff der »Verkehrsräume« gegenüberstellen. Der Unterschied

1 Dem Beitrag liegt der Vortrag zugrunde, der auf der 44. Tagung des Arbeitskreises für historische Kulturlandschaftsforschung in Mitteleuropa ARKUM e.V. (Wien, 20.–23. September 2017) gehalten wurde und im Rahmen des Forschungsstipendiums des Bolai-Programms der ungarischen Akademie der Wissenschaften 2018–2021. »*Térformák-Társadalomformák*« (Raumformen – Gesellschaftsformen) verfasst.

zwischen beiden ist auf den ausgeprägten sozialwissenschaftlichen Charakter des ersteren zurückzuführen. Während »Verkehrsräume« hauptsächlich auf technische Aspekte rekurriert, wie z.B. Architekturpläne, Sicherheitseinrichtungen, Gebäudentypen, meinen »Orte der Mobilität« die soziale Einbettung all dieser Faktoren. Denken wir nur als Beispiel an die technische Zeichnung eines beliebigen mitteleuropäischen Bahnhofs, seine sorgfältige Raumaufteilung, das System der Empfangsgleise und die Trennung der Ankunfts- und Abfahrtsseite. Neben diesem technokratischen System gibt es jedoch auch emotionale und gesellschaftliche Konnotationen zum Bahnhof. Er ist ein symbolischer, mit Sinn aufgeladener Raum, der u.a. Fernweh, Vergänglichkeit und Übergang im Leben von Stadt und Dorf verkörpert (Kovács 2010). Wir können daher den mit gesellschaftlichem Sinn aufgeladenen Raum als Ort bezeichnen. Mit Béla Hamvas's Gedanken sprechend, besitzt »der Raum eine Anzahl, der Ort ein Gesicht« (Hamvas 1988, S. 54). Die Orte der Mobilität beschreiben daher nachdrücklich weiche soziale Fakten mit unscharfen Grenzen. Während sich hingegen die Verkehrsflächen eines Bahnhofs auf der Karte genau bestimmen lassen, kann derselbe Bahnhof als Ort mit einer Vielzahl von gesellschaftlichen Phänomenen verbunden sein.

Zudem muss vorab eine methodologische Frage geklärt werden. Die Studie konzentriert sich hauptsächlich auf architektonische bzw. gebaute Objekte, jedoch nicht mit einem architekturhistorischen Anspruch. Der Ansatz ist in erster Linie ein architektursoziologischer und geht von der Grundtheorie aus, dass die gebaute Umwelt nicht nur Hintergrund sozialgeschichtlicher Phänomene ist, sondern selbst aktiver Gestalter der Ereignisse (Delitz 2009; Fischer u. Delitz 2009). In soziologischer Hinsicht ist es von entscheidender Bedeutung, ob eine Stadt über einen Durchgangs- oder Kopfbahnhof, oder gar über mehrere kleinere Bahnhöfe verfügt. Denn all dies hängt eng mit der räumlichen Verteilung, sozialen und ethnischen Gliederung der städtischen Bevölkerung zusammen. Um nur ein Beispiel zu nennen: Der Nordbahnhof in Wien, der u.a. die Züge aus Galizien empfing, trug wesentlich dazu bei, dass zu Beginn des 20. Jahrhunderts in der angrenzenden Umgebung ein jüdisches Viertel entstand (Kos 2006, S. 272). Innerhalb des architektursoziologischen Ansatzes folgt die Studie der sozialen Morphologie. Nach der auf Emile Durkheim zurückzuführenden morphologischen Schule ist die gebaute Umgebung Abdruck sozialer Beziehungen, Werte und Orientierungen (Schroer 2009, S. 21). Betrachten wir historische Prozesse, so beeinflussen langfristig solche Formen (soziale Fakten) den weiteren Verlauf der Geschichte, die ihre Zeit und die gesellschaftliche Situation, die sie erschaffen haben, überleben (Hajnal 1939); in der Geographie sprechen wir von Persistenzen, die nach Thieme nicht nur menschliche Artefakte, sondern auch die Nachwirkungen von Verhaltensweisen, Werthierarchien und Einstellungen einschließen (Thieme 1984, S. 260).

Nach diesen kurzen begrifflichen Klärungen befasst sich der Beitrag zunächst mit den Mobilitätsorten der Eisenbahn, mit dem Problem von Bahnhöfen, Haltestellen und im Folgenden mit der Transformation der weiträumigen Umgebung, mit der Eisenbahnlandschaft. Die hervorgehobene Rolle der Eisenbahn begründet sich damit, dass sie an der Revolution der Mobilität von den Anfängen der

Industriegesellschaft bis heute einen wesentlichen Anteil einnimmt. Das letzte Kapitel skizziert ein theoretisches Modell, bei dem die Eisenbahn nur einer der Akteure des Mobilitätsuniversums ist. Ausgehend von der Grundthese der Beschleunigungsgesellschaft diskutiert dieses Modell die Wechselwirkungen, die zwischen verschiedenen industrialisierten Mobilitätstechniken wie Postkutschen, Schiffen, Eisenbahnen, Kraftfahrzeugen und Flugzeugen aufgezeigt werden können. Im Fokus stehen hierbei hauptsächlich Schauplätze in Ungarn und im Karpatenbecken, da die Phänomene dieser Region im »internationalen Mobilitätsdiskurs« weniger bekannt sind. Gelegentlich wird aber auch darüber hinausgegriffen.

Von den Tempeln der Moderne bis zum Einkaufszentrum

Die Vorläufer der Eisenbahn finden wir im Postwesen, in der von Winden betriebenen Bergbaubahn, bzw. dem militärischen Eisenbahnwesen. Als direkter Vorgänger kann jedoch die von Pferden gezogene Bahn gesehen werden, deren Grundkonstruktion abgesehen von der Dampfenergie im Wesentlichen dieselbe ist wie die der frühen Eisenbahn. Für den Verkehr wurde ein von den regulären Verkehrswegen getrennter Schienenstrang gebaut, den ein Empfangsgebäude mit der Stadt verband. Da im Vergleich zu den Dampfmaschinen die Pferdebahn außerordentlich günstig war, sahen viele darin eine langfristige und wettbewerbsfähige Alternative für den Verkehr (*Reisinger 2007, S. 16*).

Im Königreich Ungarn wurde zwischen 1838–1846 (*Holló 2004*) die erste Pferdebahn gebaut. Sie verband die Städte Bratislava und Trnava. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude in Bratislava mit seinem repräsentativen Uhrenturm steht bis heute und erinnert in seiner Form an ein ländliches Gehöft, bzw. an die im selben Stil erbauten Empire-Rathäuser (Komárom, Pest, Szeged, *Ritook 2003*). Die Messung der Zeit war eine entscheidende Frage der Macht zwischen den lokalen und nationalen Eliten, welche die Bahn erstmals landesweit miteinander verband (Abb. 1). Davor verfügten die Städte über ihre eigene Zeit, versinnbildlicht und konkret angezeigt von dem Uhrenturm (*Kuczsi 2011*). Die Verbreitung der »universellen Eisenbahnzeit«, die die gegenseitige Beziehung, die Gleichzeitigkeit zwischen den Orten verkörpert, wird eine der tiefgreifenden Folgen der sozialen Auswirkungen, Regionen zu Staaten formenden Bahn (*Schivelbusch 2008, S. 41*). Diese Veränderung zeigte bereits der Uhrenturm des Bratislavaer Bahnhofs auf. Der Uhrenturm ist aber nicht der einzige Ausdruck von Macht. Die Übernahme des Grundrisses des ländlichen Gehöfts verwies auf die damals noch eindeutig vorherrschende traditionelle Ständeordnung, an der Spitze mit der Nobilität (*Hansági 2008*). Der Grundriss folgt der Tradition des auch in Ungarn beliebten »Cour d'honneur«. Doch die ungarischen Schlösser waren – im Gegensatz zu ihren französischen Vorbildern – im Allgemeinen in die entgegengesetzte Richtung ausgerichtet, so dass der »Ehrenhof« nicht zur Siedlung, sondern in den Garten blickte (*Rados 1931, S. 14*). Funktional entsprach dieser umgekehrt ausgerichtete Ehrenhof vollkommen dem Bahnhof, nur war der Säulengang des Innenhofs nicht auf einen Garten, sondern auf die Schienen gerichtet.

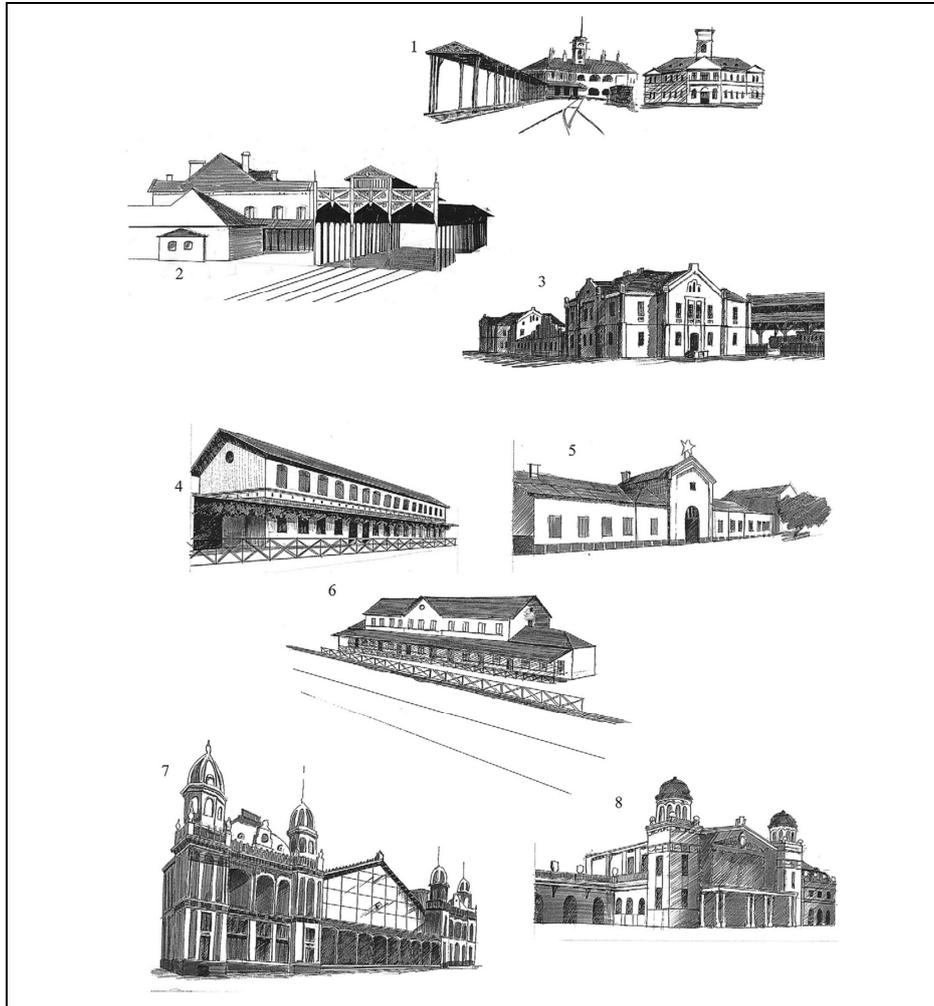


Abb. 1: *Bahnhöfe im Zeitalter der Eisenbahnreise. (1) Das Pferdebahngebäude von Bratislava (1838) – (2) Bahnhofshalle in Püspökladány (1858) – (3) Alter Bahnhof in Debrecen (1857) – (4) Standardisiertes Bahnhofsgebäude in Aszód (1867) – (5) Vom Güter- zum Personalbahnhof umgestaltetes Gebäude, Budapest Bahnhof Józsefváros (1867) – (6) Standardisiertes Bahnhofsgebäude in Tata (1884) – (7) Westbahnhof Budapest im internationalen Stil von Alexandre Gustave Eiffel (1874) – (8) Neuer Bahnhof in Békéscsaba im regionalen Stil von Béla Goszleth (1933)*

Fig. 1: *Stations in the railway age. (1) The horse-drawn railway station building in Bratislava (1838) – (2) Station hall in Püspökladány (1858) – (3) Debrecen's old railway station (1857) – (4) Standard station building in Aszód (1867) – (5) Station building converted from a goods station to a passenger station, Budapest Józsefváros station (1867) – (6) Standard station building in Tata (1884) – (7) Western Station Budapest, built by Gustave Eiffel in international style (1874) – (8) New station in Békéscsaba built by Béla Goszleth in regional style (1933).*

Zeichnungen/Drawings: Evelin Hajdú und Livia Katalin Papp (2019)

Die hölzerne Pagode, welche die Plattformen schützen sollte, erinnerte in ihrem Stil an die Promenaden zeitgenössischer Bäder und Parks. Wie gezeigt, imitierte diese frühe Form des Bahnhofs in beinahe jedem Element traditionelle architektonische Formen und brachte neue Lösungen nur in dem vom Eisenbahnbetrieb geforderten Maße hervor. Diese Dualität der Bahnhöfe, zwischen Tradition und Erfüllung technischer Anforderungen, blieb während des gesamten 19. Jahrhunderts bestimmend und für die meisten großen Bahnhöfe charakteristisch (*Meyer 1907, S. 146*).

Verglichen mit den der Tradition verhafteten Stationen der Bratislavaer Pferdebahn, erschienen die Bahnhöfe des ersten Dampfzuges in Ungarn (Vác, Pest, Szolnok) formal in einer typisierten Bauweise (wiederum Abb. 1). Es war der Architekt *Paul Wilhelm Eduard Sprenger*, der diese für die frühe Phase der Eisenbahn charakteristisch vereinfachte, kostengünstige und funktionalistische Bauweise entwickelte und sein Wissen, seine Erfahrung aus Wien nach Ungarn brachte. *Sprenger* wurde aufgrund seines bürokratischen Habitus und konservativen, klassischen Geschmacks von seinen Zeitgenossen der *Metternich* der Architektur genannt (*Kubinszky 1983, S. 21*). Seine Entwürfe folgten im Westen (England) bereits etablierten Bauweisen und erschufen dabei jedoch neue Formen, welche die ungarische Eisenbahn später langfristig beeinflusste. *Sprengers* Gebäude wirken in erster Linie durch ihre Masse. Zeichen des Klassizismus sind zwar zu entdecken, aber äußerst zurückhaltend. Diese ausgesprochen provinzielle architektonische Auffassung entsprach der damaligen Entwicklungsphase der Bahn. Ihre wirtschaftliche Bedeutung in jener Zeit lag noch hauptsächlich im Güterverkehr. Dementsprechend spiegelten die Bahnhofsgebäude das rationale Verständnis der großen ländlichen Gutshöfe, in deren Mittelpunkt die wirtschaftlichen Gebäude standen, wider. Beinahe ausnahmslos standen die Bahnhofsgebäude relativ weit entfernt von der Stadt, in unbebauten Gebieten, und waren den Möglichkeiten entsprechend oft an die mit erheblich logistischen Kapazitäten versehenen Flussufer angeschlossen. In den ersten Jahrzehnten ergänzte somit die Eisenbahn den Flussverkehr und versuchte seine Defizite im Festland auszugleichen (*Geistbeck, S. 1986*). So waren die Bahnhöfe in der Regel gleichzeitig Umschlagbahnhöfe mit großen Logistikflächen.

Doch der sich rasch entwickelnde und für die Bahn alsbald maßgebende Personenverkehr evozierte eine klare Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr und so entstanden zwei Bahnhofstypen. Die Güterbahnhöfe an den Rändern der Stadt stellten wichtigen Knotenpunkt der Industrialisierung dar, während die Personenbahnhöfe zu prestigeträchtigen, architektonischen Bauten avancierten, die den sozialen Status der Eisenbahn verkörperten. Beide Typen folgten der allgemeinen Praxis der bürgerlichen Raumordnung, bei der die betrieblichen Produktionsstätten strikt von den wichtigen sozialen Orten, die die Bühne des bürgerlichen Lebens darstellten, getrennt wurden (*Moravanszky 1988*).

Diese Trennung von Bühne und Betrieb wiederholte sich in der internen Aufteilung der Personalbahnhöfe. Nach Außen in Richtung Stadt blickte in der Regel ein massives Gebäude im Stil des Historismus, nach Innen Richtung Gleise stand eine große Eisenglashalle, der eigentliche Betriebsbereich. Doch diese Dualität

verkörperte nicht nur ein bürgerliches Bedürfnis, sondern stellte auch eine architektonische Notwendigkeit dar. Denn der entstehende Raum der Eisenglashallen erzeugte im Vergleich zum städtischen Raum ein grundlegend anderes Erlebnis. Die Hallen benötigten eine Art von »Schleuse«, damit sie in das Stadtbild eingefügt werden können (Schivelbusch 208, S. 190). Die klassischen Bahnhöfe des 19. Jahrhunderts mussten neben all dem aber auch der strikten Trennung der damaligen Klassengesellschaft entsprechen. Im herkömmlichen Gefüge der Städte regelten mehr oder weniger klare Normen die Bewegung, zeitliche Verteilung und Trennung sozialer Gruppen. So führte in ihren Gebäuden der Mobilität die Eisenbahn die Normen der »Außengesellschaft« fort, in der Trennung von klassenspezifischen Warteräumen, Warteschlangen, Cafés und Restaurants (Kubinsky 1969).

In den 1860er und 1870er Jahren wurde der Bau von Bahnhöfen und Bahnstationen zur wichtigsten architektonischen Aufgabe der Ära. Nicht so sehr wegen des Empfangsgebäudes – obwohl hier zumeist eine auffällige Fassade dominierte –, sondern vielmehr aufgrund der die Gleise bedeckenden Eisenglashalle (wiederum Abb. 1). Diese Metall-Glas-Hallen der großen Bahnhöfe finden zwar im Technologiepalast des Crystal Palace in London ihren Ursprung (Meyer 1907, S. 53), doch in ihrer räumlichen Erfahrung zitieren sie wesentlich frühere Zeiten: die gotische Hallenkirche. Zwar war die Raumordnung in beiden Gebäudetypen ähnlich, ihre Konnotationen unterschieden sich jedoch wesentlich. Während die Monumentalität des architektonischen Raums der gotischen Hallenkirchen den Unterschied zwischen dem hilflosen Menschen und dem allmächtigen Gott symbolisierte, waren die Hallen der Bahnhöfe das Wunder des Maschinenzeitalters (Thomsen 2010, S. 17). Den Bahnhofhallen waren charakteristisch der ungeteilte Innenraum, die schlanken Überbrückungen und die durchscheinende Glasigkeit (Sedlmayer 1961, S. 42). All diese preisen die moderne, technische Zivilisation. Eine spezielle Raumerfahrung boten solche Bahnhöfe, in welchen auch die Außenwände aus Eis und Glas gebaut wurden, wie z.B. der Westbahnhof in Budapest oder der Masarykovo nádraží in Prag. Die hier einfahrenden Züge scheinen optisch beinahe mit dem Straßenverkehr zu verschmelzen. Das ist ein Gedanke, der später wichtiges Zeichen der Moderne wird und in den Jahrzehnten des Wiederaufbaus nach 1945 eine aktualisierte, moderne Form der Bahnhöfe darstellt.

Die Handhabung des natürlichen Lichts ist allerdings das wichtigste Merkmal der Glashallen (Abb. 2). Und gerade diese Tatsache, also das Spiel mit dem Licht macht wesentliche Parallelen mit der Gotik deutlich, in der der künstlerische Umgang mit dem Licht einen Höhepunkt der Architekturgeschichte erreichte. Die Bahnhöfe waren eine Neuinterpretierung dieser Tradition. In den Glashallen der Bahnhöfe durchbrach das Sonnenlicht das Halbdunkel von Rauch und Dampf und wurde doch gleichzeitig von diesen verschluckt. Am Ende des 19. Jahrhunderts übten diese Hallen mit ihren Lichtspielen einen bedeutenden Einfluss auf die Kunst des Impressionismus aus und bot den Künstlern nicht nur ein Thema, sondern auch einen neuen Modus der Darstellung (Moos 2003, S. 52).

Wenn man bedenkt, welche wichtige Rolle die Eisenbahnarchitektur in spätem 19. Jahrhundert und in den ersten Jahrzehnten spielte, ist es kaum zu verstehen,



Abb. 2: Lichtspiel in der Bahnhofshalle im Westbahnhof von Budapest

Fig. 2: Play of light in the station hall at the Western Station of Budapest

Quelle/Source: Fortepan 29695, Orig. Kölcsény Ferenc Dunakeszi Városi Könyvtár – Petanovits fényképek (1937)

wie plötzlich die Blütezeit der Bahnhofsarchitektur nach dem Ersten Weltkrieg endete. Dies ist umso mehr erstaunlich, da die Blütezeit der Eisenbahn noch andauerte. Das 20. Jahrhundert griff aber meist die bereits bestehenden Strukturen aus dem 19. Jahrhundert auf. Im Zweiten Weltkrieg war die Eisenbahn mit ihren Bahnhöfen besonderer Zielpunkt der Bombardierungen und dies verdeutlicht nur ihre wirtschaftliche Bedeutung. In den Städten Deutschlands (und Österreichs) waren die Schäden an der Infrastruktur der Bahn selbst im Rahmen der allgemeinen Zerstörungen bemerkenswert hoch. So überlebte z.B. in Wien nahezu keiner der größeren Kopfbahnhöfe den Krieg und stehengebliebene Reste sind abgerissen worden (Kos 2006, S. 144).

Die bis in die 1950er Jahre andauernden Neubauten knüpften bezeichnenderweise an dem modern-funktionalistischen Stil der 1930er Jahre an. Die neuen Bahnhöfe sind nun keine Tempel mehr (wie in 19. Jahrhundert), sondern zweckvolle Gerüste der Mobilität. Die Halle, welche zuvor die Gleise überdeckte, ist nicht mehr erforderlich. Nun befinden sich über den Bahnsteigen schlanke Betonüberdachungen. Diese Form geht auf das Modell der »Industriestadt« von T. Garnier zu Beginn des 20. Jahrhunderts zurück und wurde zuallererst in der

Entwicklung von Tankstellen benutzt (*Garnier* 1918). Doch auch wenn die neu erbauten Bahnhöfe modernen, funktionalistischen Formen folgten, bewahrten sie in ihrer Planung mehr oder weniger das Erbe des 19. Jahrhunderts. Die neuen Bahnhöfe wurden in der Regel an der gleichen Stelle – an der ihre Vorgänger standen – neu erbaut. Sie folgten oftmals dem vorherigen Grundriss und dem Volumen, dabei die zentrale Empfangshalle hervorhebend und von den betrieblichen Flügeln mit seinen Wartesälen und Restaurants abgrenzend. Die Empfangshalle mit ihrem immer noch über mehrere Stockwerke reichenden hohen Innenraum, mit den mit Fresken und Mosaiken verzierten Wänden und allen voran mit den sich zur Stadt hin öffnenden Glaswänden, bewahrte und verkündete das Pathos der alten Eisenbahn. Die Nutzung der Empfangshalle veränderte sich jedoch wesentlich. Sie übernahm nun teilweise die Rolle der Warteräume und sie wurde zu einem Ort, an dem eine »klassenlose« Menschenmenge sich bewegte. Auch das Licht erhielt eine neue Bedeutung im Vergleich zum 19. Jahrhundert. Ab den 1930er Jahren sorgten die Dieselmotoren und dann ab den 1950er Jahren immer mehr die Elektrolokomotiven dafür, dass man auch die Gleishalle sauber halten konnte. Die Qualitätsunterschiede zwischen der Empfangshalle des Gebäudes und der die Gleise überdeckenden Halle verblassten allmählich und das ganze Bahnhofareal strahlte von Licht und Sauberkeit (Abb. 3). Dieses Licht und Sauberkeit symbolisierten auch einen Neubeginn, denn so versuchte die Eisenbahn die belastenden negativen Untertöne von Krieg und totalitären Systemen loszuwerden, in denen die Bahn Millionen von Menschen zu den Todeshöhlen, wie Lagern und an die Fronten transportierte (*Gerkan* 1997, S. 37). So wurde der zeitgemäße Bahnhofsneubau wie ein modernes Labor »hygienisch« und »zielstrebig« und verkündete in all seinen Elementen die Bequemlichkeit, Sicherheit und Rationalität der Mobilität. Beispiele dafür sind der Wiederaufbau des Grazer Bahnhofs (*Bouvier* 2007, S. 126), bei dem die Straße und der Platz beinahe nun verschmelzen. Der Reisende ist gleichzeitig sowohl Teil des Mobilitätsuniversums als auch des Stadtraums und nachts erhält die Wechselwirkung zwischen Straße und Bahnhof eine weitere neue Dimension: Das Licht der ausgeleuchteten Empfangshalle strahlt auf den angrenzenden Platz (siehe weitere Beispiele wie Wiener Westbahnhof, Innsbrucker Hbf., Debrecen, Abb. 4).

Die Zerstörung des Eisenbahnnetzes war auch außerhalb des deutschen Sprachraumes bedeutend, doch der Wiederaufbau folgte in den östlichen Staaten allerdings etwas anderen Mustern. In Ungarn so z.B. in Győr, Hatvan, Debrecen, Székesfehérvár, aber auch in Budapest im Falle des Südbahnhofs entschied man sich für den Abriss der Ruinen und den Neubau der Bahnhöfe, der im Geiste der modernen Architektur erfolgte. Ein großer Unterschied jedoch zum deutschen Sprachraum bestand darin, dass die moderne Architektur in Ungarn nach 1945 nicht zurückkehren musste, da sie in den 1940er Jahren kontinuierlich präsent war. Allerdings folgte die ungarische Moderne weniger den Formen der deutschen Schule von »Bauhaus« als vielmehr dem italienischen Rationalismus. Diesem Stil, der ebenso Schmelztiegel seiner historischen Vorbilder ist, war es mit zu verdanken, dass der sozialistische Realismus in Ungarn überwiegend nicht die sozjetischen Muster nachahmte. Der italienische Rationalismus war nämlich durch-



Abb. 3: Wiederaufbau im Osten: In Hatvan im Stil der italienischen Zwischenkriegszeit: Licht, Sauberkeit und Disziplin

Fig. 3: Renewal in the East in Hatvan in the modern historicising style of the Italian interwar period: light, cleanliness and discipline

Quelle/Source: Fortepan 91662, Orig. UVATERV (1956)



Abb. 4: Rückkehr zur Moderne am Beispiel des Bahnhofs von Debrecen mit Beleuchtung der Strassenfront

Fig. 4: The return of modernity: Debrecen station. Artificial light illuminates the street outside

Quelle/Source: Fortepan 27016, Orig. UVATERV (1961)



Abb. 5: Wiederaufbau im Westen: der Bahnhof von Innsbruck

Fig. 5: Renewal in the West, Innsbruck station

Quelle/Source: Sammlung Risch-Lau, Vorarlberger Landesbibliothek circa 1960.
Creative Commons <https://pid.volare.vorarlberg.at/o:32728>

aus monumental, er war sogar historisch verankert und hatte mithin alle Eigenschaften, die man seitens der Machthaber von einem Gebäude in den 1950er Jahren erwartete (Ordasi 2015).

Wenn wir die Bahnhöfe von Graz, Innsbruck mit von Győr oder Székesfehérvár vergleichen, lassen sich zwei Dinge feststellen (Fátay 2011, S. 41; Vörös 2014, S. 14). Zum einen die Übereinstimmung in der Grundidee, d.h. die Betonung der Empfangshalle, die große Glasfläche. Dem Gegenüber erscheint auf dem Gebäude von Székesfehérvár und Győr die Wirkung des sozialistischen Realismus sichtbar im Tympanon und der entlang der Nebenflügel verlaufenden Kolonnade (Abb. 5–6). Diese Elemente – insbesondere die Kolonnade – wirken eher willkürlich, wie eine im Nachhinein angebrachte Fassadenapplikation, die offensichtlich die Wünsche der Machthaber erfüllen wollte.

Aber nicht nur durch die Ära des sozialistischen Realismus der 1950er Jahre unterschied sich die östliche von der westlichen Seite des Eisernen Vorhangs. In Westeuropa begann der rasante Anstieg des Kraftwagens bereits Ende der 1950er Jahre. Dieser Prozess drängte sukzessive die Eisenbahn in den Hintergrund, und dies ging mit einer Degradierung des architektonischen Erbes des Bahnhofs einher (Gerkan 1996, S. 39). Nur hundert Jahre nach ihrer Geburt wurde in den 1960er und 1970er Jahren die Existenz von Bahnhöfen in Frage gestellt. Die zeitgenössische Stadt- und Regionalplanung löst nicht nur die Güterbahnhöfe auf, die allmählich ihre Funktion verloren, sondern kämpfte auch gegen die großen Personalbahnhöfe, da sie als überdimensioniertes, aufdringliches, anachronistisches und den modernen Zielsetzungen widersprüchliches Erbe angesehen wurden. Insofern fiel das Schicksal der Bahnhöfe mit den von ihnen geprägten umliegenden Wohngebieten und Fabrikgebäuden zusammen. Der Bahnhofsbaubau der 1960er und



Abb. 6: Wiederaufbau im Osten: der Bahnhof von Székesfehérvár

Fig. 6: Renewal in the East, Székesfehérvár station

Quelle/Source: Fortepan 79738, Orig. UVATERV (1956)

1970er Jahre bemühte sich im Wesentlichen nicht mehr um eine sehenswerte Wirkung im Stadtbild. Es entstanden Lösungen, die kaum noch auf die eigentliche Verkehrsfunktion verwiesen und stattdessen mit Bürogebäuden und Kaufhäusern kombiniert waren, bei denen sich der Mobilitätsstandort im engsten Sinne auf den Zugang zu den Zügen beschränkte (Moos 2003, S. 60).

Es lohnt sich, um die Veränderungen aufzuzeigen, den Braunschweiger Hauptbahnhof (Lages u. Trapp 1960) mit dem Wiener Franz Joseph Bahnhof (Kos 2006, S. 145) zu vergleichen. Beide sind nach dem Abriss der Kriegsruine neu erbaut worden, dem Muster des alten Gebäudes folgend, jedoch jeweils in der Gestaltung sehr unterschiedlich. Das Braunschweiger Gebäude wurde zwar im Geiste des Wiederaufbaus – in der Sprache seiner Zeit – errichtet, allerdings mit einer Empfangshalle, die das historische Erbe der Eisenbahn betont. Das Volumen des Bürogebäudes über der Empfangshalle, bzw. die Transformation des Bahnhofvorplatzes in einen Parkplatz lässt jedoch bereits die Veränderungen erkennen, die einige Jahre später am Wiener Franz Joseph Bahnhof deutlich werden. Wenn man diese Bahnhöfe mit dem Erbe des 19. Jahrhunderts vergleicht, sind sie wie die ehemaligen Kirchen oder sogar Basiliken der Mobilität zu unterirdischen mit Neonlichtern ausgeleuchteten Katakomben geworden. Diese Art der Abwertung der Mobilitätsorte zeigt präzise den fundamentalen Prestigeverlust der Bahn, ihren Rückgang als Fortbewegungsmittel der Massen sowie die Veränderung des Charakters ihrer architektonischen Funktion. Der ideale neue Bahnhof erinnert nun eher an die Atmosphäre der als modern geltenden städtischen U-Bahnhöfe. Die Architektur des Bahnhofs transformiert sich von einem ehemals bestimmenden und formgebenden zu anderen zeitgenössischen Modellen folgenden Bauwerken.

In den östlichen Staaten verlief dieser Übergang wesentlich langsamer. Die Planwirtschaft drosselte das Tempo der Motorisierung und so blieb die Eisenbahn bis in die 1980er Jahre – zwar in abnehmendem Maße – doch ein wichtiger Akteur im Mobilitätsuniversum.² Die Eisenbahn definierte sich in den sozialistischen Gesellschaften zusammen mit der Wohnung als eine grundlegende soziale Dienstleistung und stellte somit ein Element des relativen Wohlstands dar (*Frisches* 2017). Die Nebenstrecken sind (zumindest bis zu den 1980er Jahren) nicht stillgelegt worden und die neuen Bahnhöfe galten als wichtige architektonische Schöpfungen. Nach dem Trend des sozialistischen Realismus der 1950er Jahre kehrte der Geist der modernen Architektur an der Wende zu den 1960er Jahren hin zurück. Der Bau des Debrecener Bahnhofs z.B. begann 1956 und 1961 wurde er übergeben (*Keller u. Kovács* 2018). Im Sinne des Wiederaufbaus der Nachkriegszeit betont seine Empfangshalle mit ihrer Stahlbetonkonstruktion die bedeutende Rolle des Eisenbahnverkehrs. Diese aktualisierte zeitgemäße Formsprache der architektonischen Lösungen (so die Schalenstruktur selbst) und der künstlerische Anspruch (z.B. die Fresken und die edle Materialnutzung) kreieren das stolze Erbe der städtischen Hauptbahnhöfe des 19. Jahrhunderts neu. Das gleiche Bestreben ist in den Plänen der 1960er Jahre der Plattenseeumgebung festzustellen, in denen der See – die Ferienregion »des ungarischen Meers« – gleich einer Kette umspannt werden sollte (*Wettstein* 2016). Somit war die entstehende Massenkultur der Freizeit gänzlich an die Eisenbahninfrastruktur angeschlossen. Die neuen Wartesaale der Bahnhofsgebäude versuchten mit Sockel aus heimischem Material und mit großen Glasflächen die legendären Bahnhofsgebäude der ehemaligen Déli Vasút (Südbahn) in moderner Form zu zitieren. Der im Krieg zerstörte Budapester Südbahnhof, der Kopfbahnhof der Strecken der Ferienverbindungen zum Plattensee, ist Mitte der 1970er Jahre an gleicher Stelle neu erbaut worden (*Preisich* 1998, S. 207).

Der eindrucksvolle Wartesaal mit Blick auf die Budaer Burg und dem Vérmező erstreckt sich über der tiefergelegenen Fußgängerzone und verwirklicht so eine großzügige Raumhandhabung, die den klassischen Modernisierungsgeist, in dem die Eisenbahn noch die zentrale Position der Mobilität einnahm, zum Ausdruck bringt. Es ist wichtig zu betonen, dass es sich bei diesen »östlichen« Bahnhöfen nicht um hybride Räume handelt, d.h., es bestand noch kein Zusammenhang zwischen Konsum und Reisen, entgegen dem Zeitgeist von Westeuropa (und Amerika). Auch wenn gleichzeitig diese späten Bahnhöfe innerhalb der Architektursprache ihres Zeitalters beeindruckten, waren sie tatsächlich nur eine Phasenverschiebung zwischen West und Ost. In den 1980er Jahren erreichte denn auch in den sozialistischen Ländern die Eisenbahn den Punkt ihrer allgemeinen Verschlechterung und den Rückgang ihres sozialen Prestiges (Abb. 7).

2 Es ist hier nicht genügend Platz um auch diesen Aspekt zu behandeln, aber der Massenverkehr im Sozialismus entwickelte eine allgemeine architektonische Sprache, die nicht nur bei Eisenbahnhöfen eine gezielte Modernität suggerierte, aber auch bei in großer Zahl gebauten Busbahnhöfen.

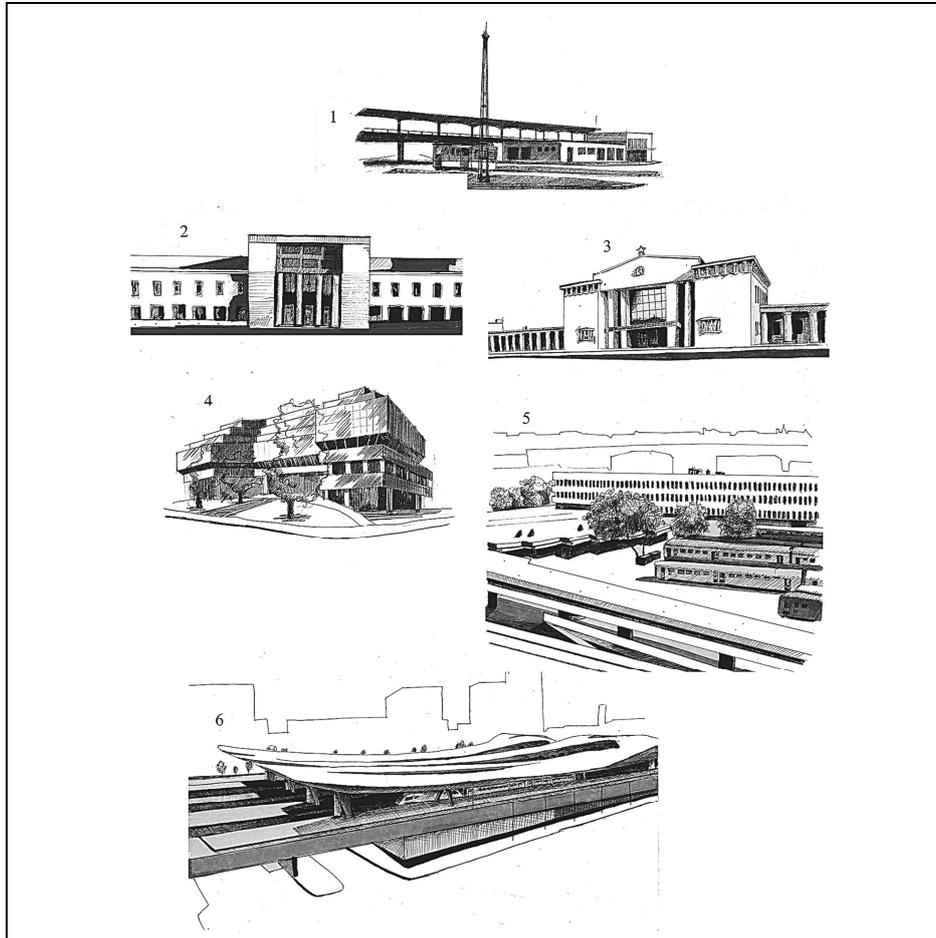


Abb. 7: Entwicklungen nach der Blütezeit des Eisenbahnzeitalters: (1) Sachlichkeit und Funktionalität, Kőbánya-Alsó Budapest, nach den Plänen von Jenő Kamarássy (1944) – (2) Der Wiederaufbau des Bahnhofs von Győr nach italienischen Vorbildern der Zwischenkriegszeit, nach den Plänen von János Dianóczy und József Éhn (1953) – (3) Sozialistischer Realismus in historischem Neu-Stil des Klassizismus in Székesfehérvár, von László Kelemen (1951) – (4) Bahnhof als Bürohaus in Wien, Franz Joseph Bahnhof (1978) und (5) in Budapest, Südbahnhof (1970) – (6) Wien Hauptbahnhof als Teil eines mobilen Universums und neuer Stadtentwicklung (2014)

Fig. 7: Evolution after the heyday of the railway age: (1) Pragmatism and convenience at Kőbánya-Alsó, Budapest, designed by Jenő Kamarássy (1944) – (2) The rebuilding of Győr station, designed by János Dianóczy and József Éhn (1953) recalls the Italian model of the interwar years – (3) Socialist realism in a new historical Classical style at Székesfehérvár, designed by László Kelemen (1951) – (4) Station used as an office building in Vienna, Franz Joseph Station (1978) and (5) in Budapest, South station (1970) – (6) Main station at Vienna as part of the Mobility Universe and re-development of the city (2014)

Visualisierung/Visualisation: Evelin Hajdú und Livia Katalin Papp (2019)

In diesem Jahrzehnt begann jedoch bereits im Westen die nächste Revolution der Mobilität, die der Hochgeschwindigkeitszüge und der neuen Zeit des vorstädtischen Nahverkehrs. Die Ära dieser nun bereits vierzigjährigen Phase, die auch »*Renaissance der Eisenbahn*« genannt wird, führte paradoxerweise zum Wesensverlust gerade jener mit der Bahn verknüpften Mobilitätsorte (Gerkan 1997). Die klassischen Bahnhöfe erweckten Erinnerungen und Nostalgie an eine vergangene Zeit der Modernisierung (Moos 2003, S. 62). Der Bahnbetrieb wollte aber eine andere, dynamische Identität suggerieren. Folglich suchten die Bahnhöfe des ausgehenden 20. und des beginnenden 21. Jahrhunderts viel eher nach Mustern, die dem Zeitgeist entsprachen: Flughäfen und Einkaufszentren. Das neue Design der Bahn fokussiert im Allgemeinen auf die Geschwindigkeit, deshalb sind stromlinienförmige Formen und große Gesten in den Vordergrund gerückt. Sie betonen jedoch nicht die Bahn selbst, sondern generell den Verkehr, oft als bescheidene Nachahmung der großen Flughäfen. Die Eisenbahnarchitektur der letzten Jahrzehnte versuchte erneut zu zeigen, dass sie bemerkenswerte architektonische Bauwerke erschaffen kann. Im übertragenen Sinn ist dies auch als eine Botschaft zu lesen, dass im Bahnbetrieb noch genügend finanzielles Potenzial vorhanden sei. Das Paradoxe an der Situation ist jedoch, dass die Renaissance der Bahn und ihrer Architektur durch den Verkauf von städtischen Eisenbahnobjekten finanziert worden ist, bzw. bis heute finanziert wird (siehe z.B. Wien Nord-West, Vlay u. Steeruwitz 2015). Doch das heißt auch, dass hinter dieser Renaissance die gleichzeitige Abwertung der Eisenbahn(stadt)landschaft steht. Die Identität der Bahnhöfe selbst ist auch bedroht und nicht nur wegen der Nachahmung der Flughäfen. Die neuen Bauten sind durch den Vormarsch der Einkaufszentren-Stile beeinflusst. Dieser Prozess begann bereits in den 1970er Jahren und wurde zu einem Paradigma der 1990er Jahre: Der Bahnhof als Mobilitätsort an sich wird »*lebensunfähig*« gesehen und muss daher mit lukrativen kommerziellen Einrichtungen angefüllt, bzw. zunehmend ersetzt werden (Reisinger 2013, S. 320). Manchmal sind diese beiden Funktionen räumlich etwas getrennt voneinander, meistens dann, wenn sich das Einkaufszentrum neben, unter, über dem alten Bahnhof befindet (wie z.B. Prag Hlavní Nádraží, Hauptbahnhof Leipzig, Westbahnhof Budapest). Die effektivsten Lösungen sind jedoch jene, wenn das Einkaufszentrum und die Mobilität vollständig ineinander aufgehen. Denn hier wird die Tatsache des Reisens in der gesamten Raumplanung eher als zusätzliche Konsummöglichkeit addiert (wie z.B. Berliner oder Wiener Hauptbahnhof). So werden mit der Übernahme dieser Formen der Flughäfen und Einkaufszentren in Wirklichkeit völlig universelle, in der Regel als automatisierte und uniformierte »*Nicht-Orte*« geschaffen (Augé 1994). Die Situation auf dem Land ist insofern anders, als dass die kleineren Bahnhöfe der heutigen Konsumindustrie nicht genügend Raum und Konsumintensität bieten können, während sie durch Rationalisierung (z.B. Fahrscheinautomaten) ihre wesentliche Funktion verlieren.

Parallel zu diesem Funktionsverlust, der nicht nur die ländlichen Bahnhöfe betrifft, begann sich auch ein Musealisierungsprozess zu entwickeln. Die Gebäude der alten Bahnhöfe werden zu einem festen Bestandteil der lokalen Identität und als Zeugen ihrer Epoche der klassischen Industrialisierung mit Erinnerungen auf-

geladen. Damit erhalten sie ebenso wie ehemalige Fabrikgebäude, Häfen, Lagerhallen neue, typisch kulturelle und museale Funktionen (*Fleiß* 2014). In Zentraleuropa hat dieser Musealisierungsprozess der Bahnhöfe gerade erst begonnen. So wurde z.B. zu Beginn der 2000er Jahre die vollständige Schließung des Westbahnhofs in Budapest diskutiert. Die neue Funktion der Empfangshalle blieb jedoch unklar. Doch ein kleinerer Budapester Bahnhof erlebte bereits seinen Umbau: der Bahnhof von Józsefváros ist ein Museum zum Gedenken an die im Holocaust ermordeten Kinder geworden (*Mizsei* 2015).

Die Eisenbahnlandschaft

Die Mobilitätsorte der Bahn beschränken sich aber bei weitem nicht auf das Bahnhofsgebäude, sondern können als eine spezifisch neue, der Bahn entsprechende städtische, vorstädtische und rurale Landschaft interpretiert werden. Im zweiten Teil des vorliegenden Beitrags werden diese landschaftsbildenden Einflüsse der Eisenbahn untersucht. Die Landschaft erscheint hier wohlgermerkt als eine künstliche, zweite Landschaft, die sich auf die unmittelbare Umgebung der städtischen und ländlichen Bahnhöfe beschränkt, die wiederum in einer dynamischen Beziehung zu dem sie umgebenden Gebiet steht. Die ehemals außerhalb der Siedlungen entfernt im freien Gelände stehenden Bahnhofsgebäude wurden mit der Zeit von neu entstehenden Stadtvierteln, Boulevards und Fabrikgebäuden umwachsen, bzw. auf dem Land von kleineren Gehöften und Betriebseinheiten.

So lagen in den Anfängen der Eisenbahn ihre Stationen zumeist in unbebauten Gebieten. Denn als eine neuartige, radikal von den damals üblichen Produktionsmethoden abweichende und daneben auch noch als feuergefährdet geltende Betriebsstätte, genehmigten städtische und ländliche Behörden den Ausbau des Schienenverkehrs nicht in der Nähe der Wohngebiete (*Oetzel* 2017, S. 5). Als weiterer wichtiger Aspekt galt die Vernetzung von Transportmöglichkeiten, d.h., dass in jener Zeit die Bahnhöfe oftmals nahe der Flussufer lagen, meisten sogar direkt an die Häfen angrenzend. Der »Donau«-Bahnhof in Komárom ist hierfür bis heute ein typisches Beispiel. Die Eisenbahnlinie wurde von Wien aus gebaut, damit das Getreide so schnell wie möglich in die Hauptstadt des damaligen Reiches gelangen konnte. Da der Donauabschnitt bei Komárom jedoch unreguliert war, somit für große Dampfschiffe nur schwer zugänglich, ist in Komárom ein Umschlagbahnhof errichtet worden. Später wurden eben jener Bahnhof und der Hafen zu einem der stärksten Wachstumshemmer der Stadt, denn sie lagen wie ein schwer durchdringbares Industriegebiet eingekeilt zwischen der Altstadt auf der einen Flussseite und den sich auf der anderen Seite liegenden dynamisch entwickelnden südlichen Stadtteilen (*Tamáská* 2016, S. 113). Auch andernorts entstanden ähnliche Fabrikareale, die sich aus einem gemeinsamen Eisenbahn- und Hafenstandort entwickelten, wie z.B. südliche Teile von Budapest (Dél-Pest), Győr oder Szolnok. Allen gemein ist, dass sie zu Beginn des 20. Jahrhunderts einst am Stadtrand liegend von den sich stetig wachsenden Wohnvierteln einverleibt wur-

den. Daher erschien es später so, als ob der Bahnhof und seine angrenzenden Fabrikviertel sich in das Stadtgefüge hineingeschnitten hätten, doch tatsächlich verlief der Prozess umgekehrt: Die Eisenbahn erschuf eine Industrielandschaft, die von städtischen Wohngebieten umwachsen wurde.

Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufgrund des ansteigenden Personenverkehrs evozierte die Eisenbahn jedoch nicht nur die Entstehung von Industriezonen, sondern auch von Wohngebieten. Zunächst wurde die neue Hauptstraße gebaut, die den Bahnhof mit der Eisenbahnlinie verband, die sich damit in den Stadtraum hinein verlängerte (Schivelbusch 2008, S. 201). Diese signifikanten kilometerlangen Straßen wurden im 19. Jahrhundert die neuen Hauptstraßen, auf denen bezeichnenderweise auch eine Bahnschiene (Straßenbahn) verlief (Abb. 8).

Die entlang dieser Boulevards neu entstehenden eklektischen Wohngebäude, mit ihren typischen dem architektonischen Zeitgeist entsprechenden Fassaden, bildeten einen wesentlichen Bestandteil der Mobilitätsorte der Bahn. Am Ende dieser neuen Boulevards, direkt vor dem Bahnhofgebäude entstand ein großer Platz mit beeindruckenden Bauten – typischerweise Hotels und Cafés. (Held 2010, S. 45). Die so um den Bahnhof herum entstehenden üblichen Dienstleistungen, Hotels, Cafés und Restaurants waren nichts anderes als eine Auslagerung der im Bahnhofgebäude befindlichen Mobilität in den Stadtraum hinein. Somit übernahm der neue Platz zum Teil die Funktionen des städtischen Hauptplatzes als Treffpunkt und zentraler Ort der gesellschaftlichen Öffentlichkeit. Andererseits verfügte er aber auch als allgemeingültiges Schema der Mobilität über einen universellen Charakter und erschuf hiermit für die Reisenden in praktisch allen modernen Städten eine vertraute Umgebung. Daneben wurde vor dem Haupteingang des Bahnhofgebäudes ein gepflegter Park angelegt, der »grüne Salon« des Bürgertums, der Garten der Wartesäle.

Die Verbindung der Seiteneingänge zur Stadt hin gestaltete sich allerdings jedoch anders. Hier entstanden zumeist »problematische« Viertel, die von Unterweltbanden kontrolliert wurden, die auf Betrug und Raub der aus der Provinz ankommenden Reisenden spezialisiert waren. Auf der »Schlepperseite«, wo die



Abb. 8: Budapest Ostbahnhof Baross tér: Beispiel für die Verlängerung der Bahntrasse mit einer Straßenbahnlinie in die Stadtlandschaft

Fig. 8: Budapest East Station Baross Square: example of extending a railway line with a tramway line in the urban landscape

Quelle/Source: Fortepan 94396 (1940)

Wagone vorbereitet, repariert und gereinigt wurden, entstanden typische Arbeiterviertel. Licht und Schatten, sowie eine starke Segregation bildeten die wichtigsten architektursoziologischen Merkmale der städtischen Gebiete um den Bahnhof herum.

Das Verhältnis und die Beziehung zwischen diesen neu wachsenden Vierteln und der traditionellen Stadt avancierten zu einem der Hauptmerkmale des Stadtbilds des 19. und 20. Jahrhunderts (Abb. 9). In den großen Industriestädten kolonisierten die Plätze und Boulevards vor den Bahnhöfen langsam das Stadtland und veränderten damit auch Maßstab und Atmosphäre der alten Stadtteile. In Budapest z.B. »durchbrach« nach der Jahrhundertwende der am Ostbahnhof beginnende Boulevard (heute Rákóczi Straße), die ehemalige Grenze des mittelalterlichen Pests und veränderte damit die Bebauungsstruktur der Stadt (Tomsics 2015). Der Bahnhofplatz, der Boulevard und die »Stadt« formten nun architektonisch und auch in ihrem Milieu eine organische Einheit und ersterer konnte somit wahrlich ein Tor zur Stadt werden, dessen architektonische Gestaltung diese Funktion betonte. Derart stellt die Hauptfassade des Budapester Ostbahnhofs ein monumentales Bogentor dar, an dessen Schwelle sich die Mobilität innerhalb der Stadt mit der Mobilität zwischen den Orten begegnet (Kubinszky 1983, S. 59).

Jedoch in kleineren Städten – insbesondere in Dörfern – sonderte sich im Raum die Umgebung des der Mobilität dienenden Bahnhofs und die Wohnsiedlungen deutlich voneinander ab. Ein Beispiel hierfür ist das ehemalige Teschen (heute in Český Těšín/Tschechien und Cieszyn/Polen, in Städte geteilt), was ein Standort des Bahnvorstandes Kassa (heute Košice) – Oderberg war (Jánoš *et al.* 1971) und dementsprechend die Entwicklung eines großstädtischen Raums bewirkte. Die Altstadt befand sich hingegen auf der anderen Seite des Flusses. So konnte ihr noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts ursprüngliches Stadtbild weitgehend erhalten bleiben. Als Ergebnis dieses Prozesses entstand eine duale Stadtstruktur. Die Stadt der Mobilität, das moderne Teschen mit seinem Bahnhofplatz und dem Boulevard, diese »großstädtische« Erscheinung ging jedoch beim Eintreten durch das einstige alte Stadttor in dem Geflecht der mittelalterlichen Straßen verloren.³

So erschuf die Eisenbahn in erster Linie den Bahnhof und den Weg dorthin, doch das Erscheinungsbild der kleineren Städte konnte sie nicht vollständig überschreiben. Da in den provinziellen Kleinstädten die Bahn die Beziehung zur »Hauptstadt« (oder einem anderen regionalen Zentrum) verkörperte, bemühte sich die bürgerliche Gesellschaftsschicht dies in jeder Hinsicht zu betonen. Ein solch privilegierter und großstädtischer Ort konnte das Bahnhofsrestaurant sein, doch noch markanter die Villenallee, die die Bahnhofstraße säumend die bürgerlichen Werte im Stadtbild versinnbildlichte. Auch Dörfer, in denen keine ausrei-

3 Die sich auf die Stadtstruktur von Teschen beziehenden Daten entstammen aus der Forschung »Die Geschichte der ungarischen Eisenbahnkolonie und die kulturhistorische Bedeutung Teschens 1866–1918«, die der Autor im Rahmen des Kuno Klebelsberg Stipendiums (2018) durchgeführt hat.

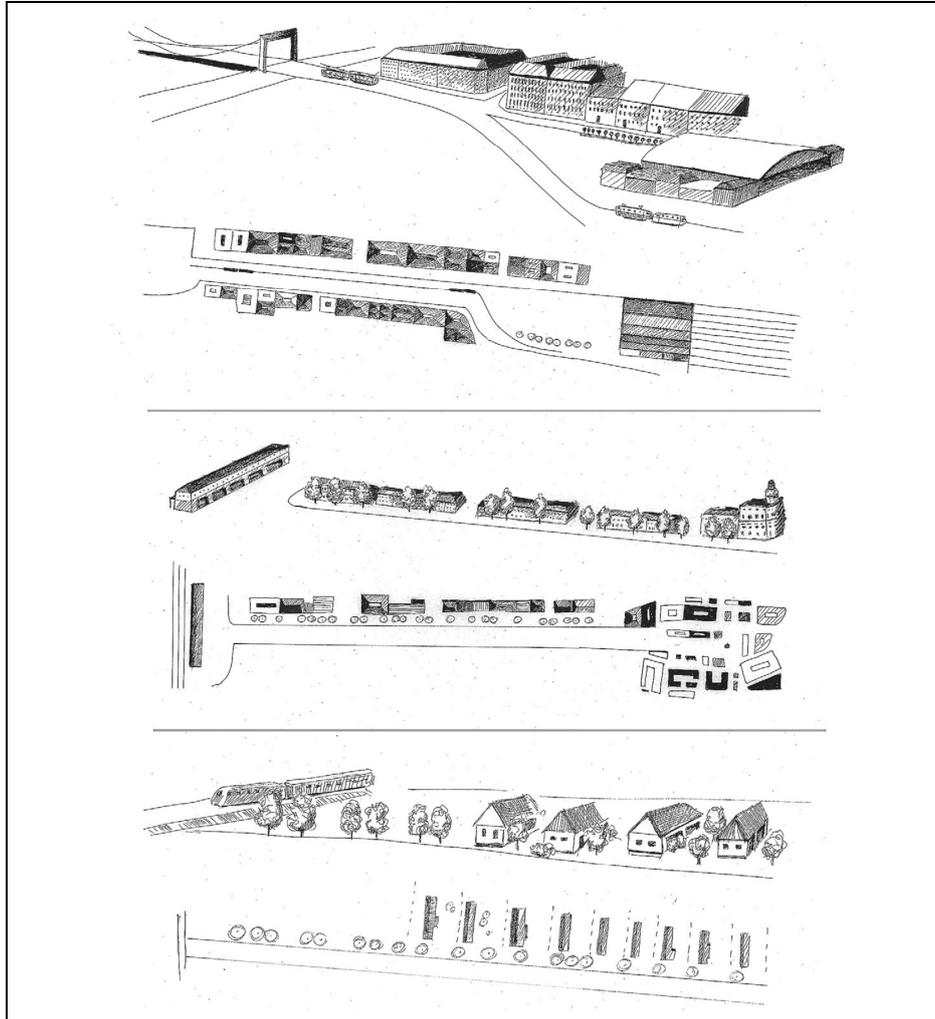


Abb. 9: Idealtypische Verbindungsschemata zwischen Siedlung und Bahn im 19. Jahrhundert. Oben die komplett industrialisierte Großstadt (Beispiel Budapest); in der Mitte industrialisierte Vorstadt und historischer Kern (Beispiel Teschen, nach 1920 Český Těšín in Tschechien); unten: Dorf mit Haltestelle

Fig. 9: Idealised communication scheme linking settlement and railway in the 19th century. Top: fully industrialised major town (Budapest). Centre: industrialised suburb with historical town centre (example Teschen, after 1920 Český Těšín in Czech Republic). Bottom: village with station

Visualisierung/Visualisation: Evelin Hajdú und Livia Katalin Papp (2019)

chend breite bürgerliche Schicht lebte, die eine Villenallee hätte errichten können, kultivierten ebenfalls die Zufahrtsstraße entsprechend, zumeist mit an Promenaden erinnernden Baumalleen (Kubinszky 1983, S. 19).



Abb. 10: Eisenbahn schafft Siedlung. Der Bahnhof »Dombóvár« wurde auf unbebautem Land gegründet und entwickelte sich zu einer Kleinstadt

Fig. 10: Settlement created by the railway. Dombóvár station was built on reclaimed land and the site developed to a small town

Quelle/Source: Fortepan 15560, Orig. Erky-Nagy Tibor (1936)

Das bereits erwähnte Teschen ist auch Beispiel dafür, welche bedeutende Unterschiede zwischen der Rolle einer Ortschaft innerhalb des Eisenbahnnetzes und ihrer tatsächlichen Urbanisierung bestanden. Die Größe der Bahnhöfe bestimmten nicht die Ortschaften selbst, sondern sie definierte sich vielmehr durch die Bedeutung und Stellung des Bahnhofs für den Bahnverkehr (Molnár 2015, S. 126). In manchen Fällen fehlte die Siedlung fast vollständig, so dass der Bahnhof mehr oder weniger selbst eine mit mangelhafter Funktion, nur auf Logistik spezialisierte Siedlung wurde. Doch die wachsende Dominanz der Mobilität zeigte sich gleichzeitig darin, dass diese Bahnhöfe mit der Zeit sich zu Zentren der Mikroregion entwickelten, dabei weitere Funktionen anzogen und in vielen Fällen die historischen Gegebenheiten überschrieben, wie z.B. in Ungarn Pusztaszabolcs oder Dombóvár (Abb. 10).

In diesem Zusammenhang sind lokale Eisen- und Feldbahnen der ruralen Welt und ihr die Landschaft umgestaltender Einfluss erwähnenswert. Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts hatte der Schienenverkehr praktisch die Rolle der Straßen übernommen und die für den Markt produzierenden landwirtschaftlichen Betriebe begannen sich neben der Eisenbahnschiene anzusiedeln. Die Höfe, die sich entlang der Strecke wie Perlen aneinanderreihen, verdichteten sich rund um das Bahnhofsgebäude. Dies ist besonders in der Großen Tiefebene Ungarns anzutreffen, denn hier bildeten hunderttausende von verstreuten Höfen die Masse der Siedlungsstruktur. So begann wie selbstverständlich der Ausbau landwirtschaftlicher Zentren, Kerne der zukünftigen Dörfer. In der ungarischen Tiefebene (Alföld) war besonders die Schmalspurbahn von Bedeutung und so kann die Bildung einer Reihe von »Gehöften«, die sich um die Stationen herum verdichteten, auch als Schaffung einer linearen Siedlungsstruktur verstanden werden (Molnár 2015,

S. 158). Für die neben der Eisenbahnlinie lebenden Bauern kreierte die Feldbahn Orte der regelmäßigen Begegnung und trug so zur Entwicklung einer Identität entlang der Linie bei. Auf der anderen Seite der Donau befanden sich anstelle von zerstreuten Gehöften tausende von großen Grundbesitzungen (das sogenannte Mezőföld). Ihre Siedlungsform waren die sogenannten Gutshöfe, eine lockere Ansammlung räumlich getrennter, großer Meiereien in der Landschaft. Beim Bau der Eisenbahnlinie passte sich die Trasse an die Interessen der Gutshöfe an, die ihre Ernten mit der Eisenbahn in die Städte transportieren. So entstanden jene Bahnhöfe, die Kilometer von bewohnten Dörfern entfernt inmitten landwirtschaftlicher Parzellen liegen (Tamáska 2013, S. 26). An dieser Stelle ist es wichtig die Beziehung zwischen der Bahn und den verschiedenen Formen der zerstreuten Siedlungen eigens hervorzuheben, da dies die verbreitete These differenziert, dass die Bahn den lokalen Raum auflöste, mechanisierte und uniformierte (Schivelbusch 2008, S. 41). Es muss hier viel eher von einer wechselseitig sich bedingenden Interaktion gesprochen werden. Der Charakter der Landschaft beeinflusste die Form der Eisenbahn, die nach ihrer Errichtung wiederum auf die Struktur der sie aufnehmenden Landschaft einwirkte, dabei in den meisten Fällen die vorhandenen Eigenarten verstärkend konturierend.

Interessant ist auch die Verbindung, die sich zwischen der architektonischen Form der Bahnhöfe und der regionalen Volksarchitektur entwickelte (Abb. 11). Hier sei nur die Frage aufgeworfen, inwieweit die Entwurfspläne der Bahnhofsbauten die Entwicklung der ruralen Haustypen beeinflussten, bzw. wie die lokale Tradition das Bild der Bahnhöfe mitgestalteten. Die Südbahn z.B. bevorzugte rohe Ziegeloberflächen. Dieser »industrielle« Charakter als Trend der Modernisierung findet sich jedoch auch in der Architektur der umliegenden Dörfer in ihren rohen Ziegelwandflächen wieder. Und es war dieselbe Südbahn, die am Ufer des Plattensees besondere Bauentwürfe entwickelte damit die Bedeutung des lokalen Tourismus stärkte (Wettstein 2017, S. 141). Manche Gebäude waren mit einem für die Region (Transdanubien) typisch volkstümlichen Bogengang versehen (z.B. in Balatonmáriafürdő), der später das Hauptmotiv der in den 1940er Jahren für diese Region entworfenen Volkwohnhauses bilden sollte (Tamáska 2013, S. 49). Die Eisenbahn schien somit sich zunächst vom Charakter des Raums inspirieren zu lassen, um diesen dann zu »typisieren« und dann durch Architekten erneut ins rurale Bild einzugliedern. Ein ähnliches Zusammenspiel ist bei der Eisenbahngesellschaft »Tiszavidéki Vasúttársaság« zu beobachten. Diese Gesellschaft wirkte auf der Tiefebene (Alföld), dessen Landschaft durch den Fluss »Tisza« geprägt wurde. Seit Jahrhunderten wurde auf der Theiß hochwertiges Holz in die Tiefebene verschifft. Eine Tradition, die die Eisenbahnarchitektur weiterführte, indem sie über ihren Stationen reich verzierte Holzhallen errichten ließ, einer der schönsten stand in Püspökladány (Kubinszky 1983, S. 31).⁴

4 Der Vollständigkeit halber sei hier angemerkt, dass es anfänglich auch solche Holzhallen an der Südbahn gab, doch anders als in der Landschaft des Theißgebiets, wo die reichlich verzierten Holzhallen in harmonischem Einklang mit dem romantischen Stil der Empfangshalle waren, hatte die Südbahn weniger Verzierungen (Kubinszky 1983, S. 24).

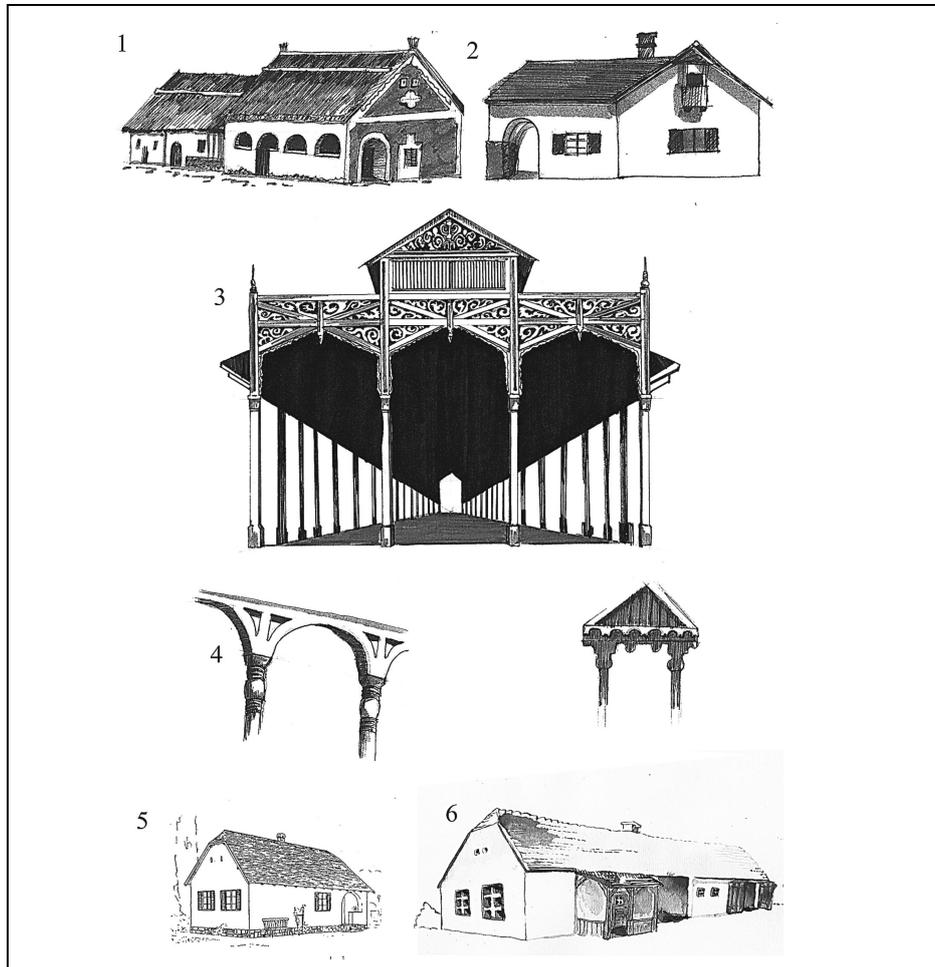


Abb. 11: Eisenbahn schafft regionale Architektur. (1) Volksarchitektur in der Region »Transdanubien« in der Nähe des Plattensees (2) Ortspezifische Bahnhaltestelle mit Rundbogen am Plattensee (3) Ehemalige Bahnhofshalle Püspökladány aus Holz mit reicher Schnitzwerkdekoration (4) Schnitzwerke an Bauernhäusern in der Region »Tisza« (5) Soziale Wohnhäuser aus den vierziger Jahren des 20. Jahrhunderts nach regionalen Typen mit Rundbogen (für die Region »Transdanubien«) und (6) mit Holzzubauten (für die Region »Alföld«)

Fig. 11: Regional architecture promoted by the railway. (1) Vernacular architecture in the Transdanubian region at Lake Balaton (2) Local station with bend around Lake Balaton (3) Former timber hall at Püspökladány station with high-quality carved decoration (4) Woodcarving on farmhouses in the Tisza region (5) Social housing of the 1940s based on regional types, with crescent (in the Transdanubian region) and (6) with timber buildings (in the Alföld region)

Visualisierung/Visualisation: Evelin Hajdú und Livia Katalin Papp (2019), Nr. 5. Soziales Wohnhaus für die Region Dunántúl von Antal Dezső (1941), Nr. 6. Soziales Wohnhaus für das Dorf »Nagyút«, Abbildungen aus dem Buch: *Tamáská* 2013, S. 45, 50

Die Verwendung von Holz zeigt sich auch in der Volksarchitektur, in der Veranda (die Arkaden), die seit den 1900er Jahren mit Holzschnitzereien verziert wurde. Die Beziehung zwischen der Eisenbahnarchitektur und architektonisches Genius loci der gegebenen Region setzte sich auch im 20. Jahrhundert durch. So bestimmten etwa den Grundcharakter der lokalen Bautradition des bereits erwähnten Mezőfölds die klassizistischen Herrenhäuser des frühen 19. Jahrhunderts. Als in den 1950er Jahren neben der alten Stadt Pentele der Bau der größten sozialistischen neuen Stadt Ungarns von Dunaujváros (damals Sztálinváros) begann, entstand der Bahnhof im historisierenden Stil des sozialistischen Realismus, dabei jedoch die klassizistische Art der Herrenhäuser imitierend (wie auch kleinere neue Stationen, wie z.B. Rácalmás). Doch im Hinblick auf die gesamte Stadtstruktur ist Dunaujváros aber auch ein Beispiel dafür, dass die Eisenbahn in der Urbanisierung bereits in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts nicht mehr führend war. Die neue Stadt ist weit vom Bahnhof entfernt gebaut worden und von einer Einbeziehung der Schienen in der Stadtlandschaft kam nicht zur Rede (Kuslits 2013).

Wenn wir nun die Beziehung zwischen Eisenbahn und Landschaft in ihrer historischen Dynamik betrachten, können grundsätzlich drei Perioden unterschieden werden. In der ersten ist die Bahn Hauptakteur der Landschaftsgestaltung, indem sie die vorhandene Gegebenheit der Landschaft absorbierte und industrialisierte. In dieser Zeit bewirkte die Eisenbahn revolutionäre Veränderungen. Diese Phase endete mit dem Ersten Weltkrieg und die Revolution der Mobilität setzte sich von nun an in der Luftfahrt und in der Verbreitung der Personenkraftwagen und Lastwagen fort. Die Eisenbahn blieb allerdings für ein weiteres halbes Jahrhundert unbestreitbarer Bestandteil der Industriegesellschaften. Doch ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts begann die städtebauliche und regionale Planungspraxis die Eisenbahn fast mit der gleichen Vehemenz aus der Landschaft zu annullieren, wie sie damals selbst diese eroberte. Indes waren die regionalen Unterschiede erheblich. In Amerika verlief das Verschwinden der Eisenbahn dramatisch und tiefgreifend, in Westeuropa ist der Prozess eher moderat, während in Mitteleuropa eher von einem langsamen Niedergang zu sprechen ist. Die Eisenbahnlandschaft zog sich in erster Linie dort zurück, wo sie einst am stärksten war, im Güterverkehr. So wurde ehemals z.B. die Pester Seite Budapests entlang der Donau sowohl im Norden als auch im Süden von großflächigen Güterbahnhöfen begrenzt. In den 1960er Jahren wuchs die Stadt aber bereits weit über diese Bahnhöfe hinaus. Nach der Schließung des nördlichen Güterbahnhofs in den frühen 1980er Jahren wurde an seiner Stelle die Vizafogó lakótelep (eine Plattenbausiedlung) errichtet (Abb. 12; Kerekes et al. 2017, S. 151).

Doch das Territorium des ehemaligen Güterbahnhofs ist bis heute gut in der Stadtstruktur erkennbar, da die einheitliche Gebäudestruktur der neuen Plattenbausiedlung in dem überwiegend älteren Stadtteil die ehemalige Form des Bahnhofs nachbildet. Wie auch dieses Beispiel zeigt, behandelte die Urbanistik in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die städtischen Betriebsareale der Bahn zunehmend als »interne Reservegebiete«. Die Lagerung, Montage und Reparatur der Eisenbahnzüge wurden so weit wie möglich ausgelagert, damit in den so ihrer



Abb. 12: Stillgelegter Güterbahnhof Vizafogó in der Stadtlandschaft von Budapest vor dem Abriss. Im Hintergrund eine Plattenbausiedlung

Fig. 12: Abandoned goods station at Vizafogó in the urban landscape of Budapest before demolition. A prefabricated housing in the background

Quelle/Source: Fortepan 41188, Orig. Angyalföldi Helytörténeti Gyűjtemény (1975)

Funktion enthobenen Gebieten interne Immobilienentwicklungsprojekte beginnen konnten. Der Begriff der Eisenbahnlandschaft wird in diesem Rahmen bedeutungslos und beschränkt sich auf einen engen, oft unterirdisch liegenden Verkehrskorridor. In Mitteleuropa ist dieser Prozess in Wien sowohl an der Rekonstruktion des Nordbahnhofs als auch an dem neu erbauten Südbahnhof am deutlichsten aufzuzeigen. Statt einer vollständigen Rekonstruktion des im Krieg beschädigten Nordbahnhofs wurde hier bereits in den 1950er Jahren ein Bahnhof mit Durchgangsverkehr errichtet (Metz-Vavrovsky 2010, S. 128). Die Nutzung der entleerten Gebiete begann jedoch erst nach einem halben Jahrhundert in den Anfängen der 2000er Jahre. Anstelle der ehemaligen Eisenbahnlandschaft befindet sich jetzt nur noch ein Schienenpaar, das zwischen den neu gebauten Häusern entlangläuft. Eine noch größere Immobilienentwicklung findet in der Umgebung des seit einem guten Jahrzehnt erbauten Hauptbahnhofs (ehemals Südbahnhof) statt.

Doch ob die Transformation das gesamte Spektrum des Erbes der Eisenbahnlandschaft erfassen wird, oder anders gesagt, ob die Immobilienspekulation außer Metropolen auch Kleinstädte sogar die Dörfer erreichen wird, ist heute noch fraglich. Die Agglomeration ist allerdings bereits erreicht worden. Der Bahnhof von Vác z.B., der zum Ballungsraum Budapest gehört, zeigte in den 2000er Jahren noch ein historisches Bild, das mit mehr als hundert Nebengebäuden (darunter auch eine Fachwerkverkaufshalle von 1895) ein gesamtes Industriegebiet be-

diente, zwar seit 1990 mit einer relativ geringen Auslastung. Während seines Umbaus wurden die Nebengebäude abgerissen und an deren Stelle ausgedehnte P+R Parkplätze geschaffen (Rainer 2013). Der Fall von Vác ist typisch auch für die anderen Bahnrekonstruktionen der Agglomeration. Neben P+R Einrichtungen allerdings können die kleinen Städte und Dörfer bisher mit den durch das Schrumpfen der Eisenbahnbetriebsflächen neu entstehenden Gebieten noch nichts anfangen.

Die gegenwärtige Politik der ungarischen Verkehrszulassungsbehörde definiert die Eisenbahn als Teil der Verkehrswelt, die »Leerstellen« zwischen dem Kraftfahrzeug- und Luftverkehr abdeckt, bzw. teilweise den Nahverkehr entsprechend entlastet. So löst sich die Bahn zunehmend in diesem Umfeld, das gegenwärtig die Urbanistik als »fließenden Raum« bezeichnet, auf und die Eisenbahnlandschaft verliert damit ihr noch aus dem 19. Jahrhundert geerbtes eigentümliches Erscheinungsbild (Castells 2004). In diesen fließenden Räumen ordnen sich alle weiteren Funktionen städtischer Standort diesem Informationsfluss und seiner Bewegung unter. Als Folge entsteht eine neue architektonische Sprache der Mobilität, deren supermoderne Gebäude auf jenen den Geschwindigkeitswettbewerb gewonnen Gebieten erbaut werden, den Flughäfen und entlang den Autobahnen. Die Eisenbahn mit ihrem Erbe aus dem 19. Jahrhundert erweckt in dieser neuen Welt eher Nostalgie. Doch gleichzeitig ist in den letzten zwanzig bis dreißig Jahren eine neue Eisenbahninfrastruktur entstanden, die sich als konkurrenzfähiges Mitglied der neuen Mobilitätpalette und nicht als ein klassisches zurückgebliebenes Relikt definiert. Diese neue Struktur mit ihren geradlinigen, autobahnähnlichen Trassen, Tunneln und Brücken, die Berge und Meere überqueren, mit Stationen, die an Flughäfen erinnern, sind mindestens so weit von ihrem Erbe des 19. Jahrhunderts entfernt wie einst die ersten Dampflokomotiven die Pferdebahnen hinter sich ließen.

Auf dem Weg zu einem theoretischen Modell

Im letzten Kapitel wird der Bahnhof und sein Umfeld nicht als isolierter Ort der Mobilität, sondern als Station einer historischen Entwicklung vorgestellt. Der Fokus wird somit auf die Prozesse vor, parallel und nach der Eisenbahn gelenkt. Aus entsprechender Distanz sehen wir eine sich ständig beschleunigende Tendenz der Mobilität von der Postkutsche bis hin zu den Flughäfen. Diese Beschleunigung überschrieb stets auf ein Neues den Inhalt und die Konnotationen der Mobilitätsorte.

Vor allem muss gesehen werden, dass die Eisenbahn in Mitteleuropa als Alternative und nicht als Pionier erschien. Die Bahn »eroberte« hier also nicht, wie sie dies beispielsweise im fast unbewohnten Amerika oder im Fernen Osten Russlands tat, sondern ihr Auftauchen gestaltete die bestehenden Verbindungen um, kanonisierte oder beschleunigte diese (Schivelbusch 2008, S. 101). Das direkte Vorbild der Eisenbahn war das Dampfschiff, und noch mehr der Postwagen, der auf bestimmten Routen, auf ausgebauten Straßenlinien fuhr. So ersetzte die

Eisenbahn den Postwagen. Die Landschaft zeigt gerade diesen Prozess: Die Bahnlinien z.B. in der ungarischen Tiefebene wurden oft anstelle der alten auf den Dämmen liegenden Landstraßen geführt; in bergigen Gegenden war dies schwieriger, weil die Eisenbahn die steilen Anstiege nicht schaffte. Die Eisenbahn ist das Erbe des Postwagens, wie die Schuhfabriken der ehemaligen Schuhmacherzunft. Der alte Postwagen erzeugte nur wenige Eingriffe in der Landschaft und urbanem Raum. In Buda erinnert z.B. nur der Straßename (Gyorskocsi utca) daran, wo sich der wichtigste Mobilitätsstandort der Stadt bis ins 19. Jahrhundert befand. Die Stationen des Postwagens in den Städten hatten keine besondere architektonische Erscheinung und sie gliederten sich vornehmlich an ein Gasthaus oder einen geräumigeren Hof an, um die Pferde und Wagen entsprechend bewegen zu können. Verglichen mit der Marktfunktion von Städten, die beeindruckende Räume in der historischen Stadt erschaffen haben, wirken die Orte der Mobilität vor der Eisenbahn bescheiden. Die ländlichen Stationen der Postwagen waren nicht größer und prestigevoller als die zu jener Zeit typische Gutshofsarchitektur.

Demgegenüber trat die Eisenbahn selbst in den größten Städten als unabhängige siedlungsbildende Kraft auf, die eigenständige Landschaften erschuf. Ihre klassische Infrastruktur war jedoch nicht nur eine eigenständige sich in Netze strukturierende siedlungsbildende Kraft, sondern sie zersplitterte gleichzeitig die Landschaft in kleine Teile. Dämme und Boulevards markierten die Grenzen der Stadt und ihrer Viertel, in einige Richtungen waren sie sogar Wegweiser des weiteren Wachstums. Auf dem Land hatte die Eisenbahn eine ähnliche Auswirkung, jedoch aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens weniger intensiv. Auch die Häufigkeit der ländlichen Bummelzüge behinderte nicht wesentlich die landwirtschaftliche Produktion der von ihnen durchgetrennten Weideflächen. Neben ihrer Verkehrsfunktion erhielten die Bahndämme eine wichtige Rolle im Schutz gegen das Hochwasser, infolgedessen die Bahn in den ländlichen Regionen auch eine Grenzfunktion innehatte.

Bei den noch von Pferden gezogenen Postwagen (und Bahnwaggons) lohnt es sich, auf einen wichtigen – und später wiederkehrenden – Widerspruch hinzuweisen. Die Bahn löste im Wesentlichen die Funktion der Pferde ab, während gleichzeitig die Anzahl der Nutztiere stark anstieg (Raulff 2015). Hinter diesem scheinbaren Paradox stand die zunehmende Transportkapazität der Eisenbahn, die jedoch nicht alle Räume abdecken konnte. Deshalb war auf dem Land, aber auch in größeren Städten (doch hier eroberte den Raum mit der Zeit die Straßenbahn) ein Zubringerverkehr notwendig, dessen Funktion bis zur Ausbreitung der Explosionsmotoren mit Pferden ausgeführt wurde. Das Transportieren mit Pferden der für den Markt produzierenden bäuerlichen Betriebe dauerte nach dem Zweiten Weltkrieg noch Jahrzehnte an, da die Produktion von Pferdefutter gegenüber dem Benzin, das eine externe Energiequelle war, preislich wettbewerbsfähig sein konnte. Diese Vielfalt der Transportmöglichkeiten ist also nicht nur ein aktuelles Phänomen, sondern war auch in der klassischen Epoche der industriellen Revolution präsent. Dies allerdings differenziert das Bild zum Teil, demnach die Eisenbahn nicht von einem Tag auf den anderen die Mobilitätsorte vollständig technisierte. Stattdessen ist es eher so, dass sie einen klaren Gegensatz zu den noch

massenhaft erfahrbaren Erlebnissen der alten Welt erschuf und damit zur Verschärfung der Gegensatzpaare urban – provinziell, neu – alt, bürgerlich – volkstümlich beitrug. Denn wenn der Reisende nämlich auf einem Provinzbahnhof in eine Droschke stieg, war dies, als würde er in die Zeit zurückreisen, vergangene Jahrhunderte besuchen und deren Mobilität erleben. In agrarorientierten ungarischen Städten wie z.B. Nyíregyháza oder Baja fuhren noch bis Ende der 1950er Jahre Droschken (bis zur gewaltsamen Organisation der landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften, Nagy 2001, S. 17).

Im 20. Jahrhundert tauchen dann neben dem Bahnverkehr zwei weitere Transportmittel, eigentliche Konkurrenten, auf: das Kraftfahrzeug und das Flugzeug. Das Auto war eine Rückkehr in Richtung individuelle Mobilität, jedoch bereits mit der Erfahrung der Organisation der Eisenbahn und die wachsende Geschwindigkeit des Autos konnte mit den gleichen Mechanismen wie die der Bahnschiene gesichert werden: mit automatisierten Signalsystemen und durch Schließen der Fahrbahn. Die Überwachung der Straßen wurde durch eine Reihe von Wärterhäusern sichergestellt, genau wie früher bei der Eisenbahn. Der Wärter überprüfte Straßenmängel, reparierte kleinere und stellte sicher, dass die Landwirte ihre Tiere nicht auf die Straße trieben (Canzler et al 2018). In den Städten wurde der Verkehr an großen Kreuzungen ständig polizeilich gesteuert. Die Automatisierung dieser Aufgabe findet erst nach dem Zweiten Weltkrieg durch die massenhafte Ausbreitung von Straßenampeln statt (Dávid 2012). Das Auto war daher in vielerlei Hinsicht Erbe der Eisenbahn, aber unterschied sich auch von diesem, vor allem darin, dass es keine Bahnhöfe brauchte, so dass dieser als architektonische Element, welches die Rolle einer Art Schleuse zwischen der Siedlung und ihrer Mobilität darstellte, verschwand. Der Verkehr wurde andauernd, fortlaufend und fließend. Wohingegen der Bahnhof den Verkehr bündelte, was auch gleichzeitig bedeutete, dass zwischen den Knotenpunkten große brachliegende Areale und Einsprengsel entstanden. Das Kraftfahrzeug eroberte all diese Gebiete und von nun an begann die Expansion der Städte sich nicht mehr linear zu entwickeln, sondern gleichmäßig in alle Richtungen verteilt. Das Auto und seine Straßen, vor allem die Schnellstraßen, durchtrennten wesentlich dichter die Stadt, bzw. die Landschaft als die traditionelle Bahn.

Seit dem letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts versucht die Eisenbahn ihre noch verbliebene Bedeutung zu stärken, indem sie das Modell der Schnellstraße übernahm. Die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken sind durch Zäune abgetrennt von der Landschaft, Kurven und Steigungen werden entsprechend minimiert (Eicher 2007, S. 475). Im Vergleich zu diesen Hochgeschwindigkeitstrassen erscheinen die herkömmlichen Bahnstrecken ein harmonisches Landschaftselement zu sein, das den Gebirgszügen und den natürlichen Routen der Wasserläufe folgt und selbst dort, wo es abweicht, z.B. in einer Schneise, einem Viadukt kommt die Wirkung des Kontrasts zwischen Landschaft und Technik zur Geltung, zumindest solange sich die Landschaft nicht in einen völlig technischen Raum transformiert. Die landwirtschaftliche Automatisierung des 20. Jahrhunderts, die Suburbanisierung, alsbald die fließenden Räume, die sich entlang der Mobilitätskanäle formierende Landschaft zwischen den Städten gleichen nicht mehr die

künstliche Umgebung der Verkehrstechnologien aus. Dieser vollständig technisch ausgerichtete Raum verliert seine Verbindung nicht nur zur Landschaft, sondern auch zur Persönlichkeit des Menschen. Die auf automatisierte Beschilderungen reagierenden Autofahrer, die durch Lautsprecheransagen und Monitorhinweise gelenkte Masse, das mechanisierte Fast Food Essen und seine Ketten werden jene Orte, die von *Marc Augé*, (1994) als »Nicht-Orte« bezeichnet werden. Die in diesen Mobilitätsraum eintretende Person verliert ihre Individualität und dient einem größeren, von ihm unabhängig funktionierenden System, das ihn sogar möglicherweise sanktioniert. Im Vergleich hierzu sind die Mechanismen der Eisenbahnreisen aus dem 19. Jahrhundert in technischer Hinsicht rudimentär und erscheinen daher eher als romantisch. Die Tatsache, dass in den frühen Phasen der Eisenbahn keine Maschinen, sondern nach strengen Vorschriften handelnde Menschen den Betrieb leiteten, anthropologisieren die Erinnerung an die Eisenbahnlandschaft. Gleichwie zum Ende des 19. Jahrhunderts die romantische Nachfrage nach Pferden in Sport und Freizeit anstieg, so spielen heute die Nebenstrecken der Eisenbahnlinien, allen voran die kleinen Waldbahnen eine ähnliche Rolle (Abb. 13).

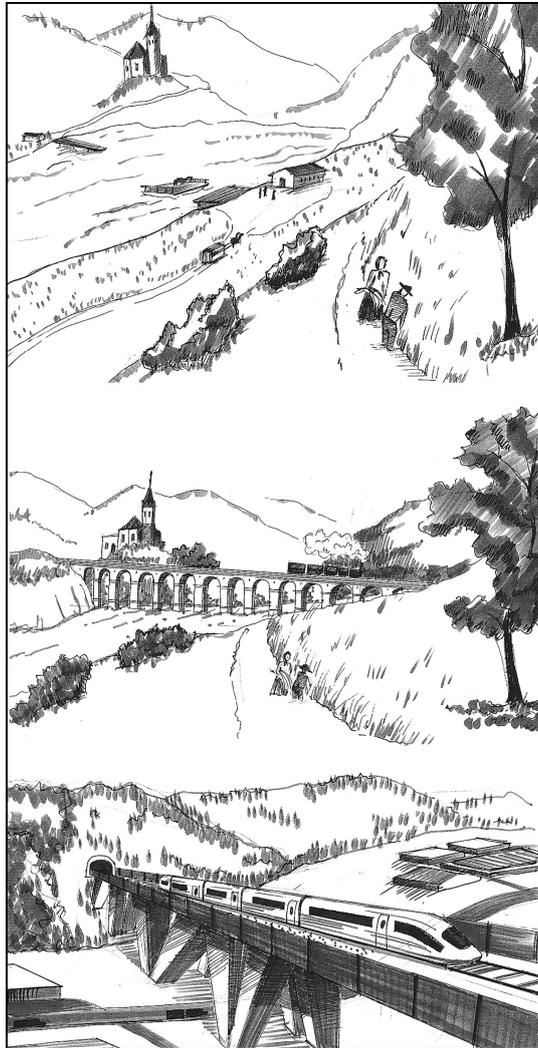


Abb. 13: Wandlung der Landschaft von der traditionellen Reise in einer Eisenbahnlandschaft bis zum »Space of Flow«, zu einer Landschaft mit Hochgeschwindigkeitszügen

Fig. 13: Transformation in the landscape from a traditional journey in a classic railway landscape to the 'space of flow' in a landscape integrating high-speed trains

Visualisierung/Visualisation: Evelin Hajdú und Livia Katalin Papp (2019)

Im Wettstreit zwischen der Bahn und dem Kraftfahrzeug trat in den 1920er Jahren das Flugzeug hinzu, dabei ähnelte es in einem wesentlichen Aspekt dem Eisenbahnbetrieb: Der Passagier wurde auf die Start- und Zielstation reduziert (Hudson 1972; Göller Holtmann 2008). Die Raumbildung der Eisenbahn schrumpfte zu extremen Punkten zusammen, die jedoch in den ersten Jahrzehnten noch relativ nahe beieinanderlagen. Bis in die 1960er Jahre des 20. Jahrhunderts wurden noch Flüge in 200 bis 300 Kilometer entfernte Städte gestartet, so z.B. gab es einen regelmäßigen Flugverkehr zwischen Budapest und Debrecen (Csanádi et al 1974). Die ersten Flughäfen bildeten sich nach ähnlichen Prinzipien wie ehemals die Bahnhöfe, zerstreute Anlagen, basierend auf den finanziellen Möglichkeiten eines privaten Unternehmens, entstanden charakteristisch am Stadtrand mit einfachen, barackenartigen Hangars und Empfangsgebäuden. Die Konzentrierung der Luftfahrtbetriebe und ihre teilweise oder vollständige Verstaatlichung ging jedoch schnell voran. Die Erfahrung der Eisenbahn hatte bereits bewiesen, dass die Kontrolle der Logistik für jede Staatsmacht eine Schlüsselfrage war. In Budapest eröffnete der erste zentrale Flughafen in Budaörs und sein Gebäude bemühte sich, architektonisch ebenso die Modernität des neuen Transportmittels zu unterstreichen. Die stromlinienförmigen, abgerundeten Formen, die ins Freie hin geöffneten Terrassen, Glas und Stahl verkündeten die neue Dimension der Mobilität (Szegő u. Haba 2003, S. 100). Was in den 1940er Jahren noch neu war, wurde in nur einem Jahrzehnt zum Standard.

Nach dem Zweiten Weltkrieg versinnbildlichte die Architektur von Flughäfen, Bahnhöfen, bzw. Busbahnhöfen die gleichen Standards der Moderne. Das Universum der Mobilität erfand zu dieser Zeit die architektonische Formsprache, die statt der »überholten«, ortsgebundenen, massiven Architektur, ein der Beweglichkeit dienendes, leichtes, rationales Lebensgefühl vermittelte. Ab den 1970er Jahren wird die Mobilität bereits Teil der industriellen Produktion der Konsumgesellschaft. Die ehemalige zielorientierte Bewegung wurde durch die industrielle Produktion von Mobilität, den Massentourismus abgelöst. Es waren nicht mehr die sozialen Bedürfnisse an sich selbst, sondern dass in die Infrastruktur investierte Kapital, das die Bewegung generierte. Im ursprünglichen Sinne der Infrastruktur wollte diese eine verbindende Rolle zwischen den sozialen Orten, also im Wesentlichen den Ortschaften, spielen. Heute ist jedoch klar, dass die Infrastruktur sich von den sie hervorgebrachten Zentren losgelöst hatte. Die thematischen Parks (Wohnparks, Industrieparks, Freizeitparks, Einkaufsparks usw.), die entlang der Städte verbindenden Autobahnen entstehenden, sind immer mehr miteinander und nicht mehr mit den Stadtzentren verbunden (Sieverts 1977). Dieser Prozess verstärkt sich dadurch, dass die einstigen starken Orte, also die historischen Innenstädte, selbst sich von der Gesamtheit des städtischen Lebens separieren und zu einem die Tourismusindustrie produzierenden Betrieb werden (Mayer 2016). Am deutlichsten ist dieser Prozess bei Großstädten mit Flughäfen anzutreffen, aber auch als »Muster« ohne wirklichen Inhalt bei Kleinstädten, bei denen der Kern ihrer historischen Siedlung entsprechend den touristischen Bedürfnissen umgestaltet wird.

Tab. 1: »Orte der Mobilität« im Wandel vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart

Table 1: 'Places of mobility': transformation from the 19th century to the present day

Idee und Umsetzung/idea and realisation: Máté Tamáska 2019

Geschwindigkeit	Epoche	Reise	Verkehrsmittel	Landschaft	Stadtlandschaft	Architektur	Orientierung	Energie	Umwelt
10 Km/h	bis zum 19. Jh.	Gefahr / Abenteuer	Kutsche Pferd Schiff	Eingebettet	keine spezifische Barriere	Gaststätte	Natürlich	Kohle	Bakteriologie (Zugtiere)
40–50 km/h	1840–1880	Privileg	Dampfmaschine	in der Landschaft	Schienen – Barriere	Station	Zeitplan	Kohle	Luftverschmutzung
70–80 km/h	1880–1960	Masse	Automobil, D-Zug	Technisch modifizierte Landschaft	Straßenverkehr Verkehrsorte	Bahnhof / Hafen	Zeitplan-Karte	Kohle und Diesel	Luftverschmutzung – Landbebauung
200 km/h und mehr	von 1960 bis heute	Pendeln/ Konsum	Schnellzug Flug	Linear (über die Landschaft)	Nicht-Orte: Reisen-Industrie	Airport, Busbahnhof, Bahnhof-City	Individuell Symbolisch – info-technisch	Elektrizität	Globale Risiken

Letzterer Gedanke macht auf die allgemeinen an die Mobilität anknüpfenden gesellschaftlichen Entwicklungen (Stadtplanung, usw.) aufmerksam. Sie können hier in diesem Rahmen nicht weiter vertieft werden, aber ihre Erwähnung ist unvermeidlich. Wesentlich in diesen Prozessen ist das Energiemanagement, denn Mobilität ist energieintensiv. Art und Geschwindigkeit der Mobilität wie auch damit das Landschaftsbild hängen daher eng mit der Energieerzeugung zusammen (Kleefeld u. Schenk 2017). Die wichtigste Energiequelle vor der Eisenbahn war das Pferd, bzw. andere Zug- und Nutztiere. Da die Futtermittelproduktion an die Agrarlandschaft gekoppelt war, lebten die Städte in enger Symbiose mit der Provinz (Pries u. Schenk 2013). Das Wachstum der Stadt wurde durch die Tatsache eingeschränkt, dass nur die Landwirtschaft die Energie bereitstellen konnte, die für Mobilität und damit indirekt für die Bewohnung des Raums benötigt wurde. Die Revolution der Eisenbahn ist nicht nur durch die Transportmittel selbst beeinflusst worden, sondern auch durch die Eigenart der Kohle als Energieträger. Denn die Kohle als transportable Energiequelle trennte die Stadt von der landwirtschaftlichen Produktion. Verglichen hiermit bewirkte das Erdöl eine weitere Veränderung, denn während die Eisenbahn in Symbiose mit dem Kohlebergbau lebte, ja sie zum Teil von den großen Bergbaugesellschaften mit erschaffen wor-

den ist, ist Erdöl eine allgemeine Energiequelle, die von überall aus der Welt (über Tanker, doch hauptsächlich über Pipelines) bezogen werden kann. Während die durchschnittliche Entfernung zwischen Energieerzeugung und Nutzung im Fall der Eisenbahn einige hundert Kilometer betrug, so stieg dies im Fall des Erdöls auf tausende Kilometer an.

In vielen Fällen führte die räumliche Distanzierung von Energieerzeugung und -nutzung an Mobilitätsorten zu einer größeren Sauberkeit, wie z.B. Diesel- und vor allem Elektroschienenfahrzeuge zweifellos vorteilhafter für das Stadtklima waren als Dampfzugmaschinen. Dies macht auch auf einen weiteren Aspekt der Mobilitätsdynamik aufmerksam, die Umweltgeschichte (*Knoll u. Winiwarter 2007*). Die sich abwechselnden Mobilitätsrevolutionen handelten nicht nur um die Beschleunigung, sondern auch um die mögliche Verringerung der negativen Auswirkungen der Mobilität. Bei der Zurückdrängung der Zugtiere als Fortbewegungsmittel spielten auch medizinische und gesundheitliche Überlegungen eine Rolle, denn der Restkot der Tiere erhöhte die Gefahr bakterieller Infektionen. Später sollte das Kraftfahrzeug die vom Kohlenstaub belastete Stadtluft reinigen und heute wird der gleiche Effekt von Elektro- und Hybridautos erneut erwartet. Alle diese Änderungen tragen wesentlich zur Sauberkeit der tatsächlichen Orte der Mobilität bei und dies wird durch die heutigen glitzernden Innenräume nur noch weiter unterstrichen. Doch sie verschleiern auch zunehmend das Beziehungssystem, das zwischen der wachsenden Mobilität und der Ausbeutung der globalen Landschaft besteht.

Zusammenfassung

Der vorliegende Beitrag beschäftigt sich mit den »Orten der Mobilität« in der Zeit der Industrialisierung. Der Ort wird als ein Raum mit gesellschaftlichen Konnotationen verstanden und aus der Sicht der Architektursoziologie interpretiert. Im Mittelpunkt stehen die Geschichte der Bahn und ihre Infrastruktur, die seit Mitte des 19. Jahrhunderts die Raumstrukturen prägte. Die dafür ausgewählten Beispiele konzentrieren sich auf Ungarn, aber auch Beispiele aus Deutschland und Österreich werden angeführt. Im ersten Abschnitt geht es um die Bahnhofsarchitektur. Sie griff zu Beginn auf die Machtsymbole des späten Klassizismus und der Romantik zurück. Ab den 1860er Jahren entstand eine eigene, die Macht der Mobilität vermittelnde, architektonische Sprache der Bahnhofsarchitektur. Eine besondere Aufmerksamkeit wird der Etappe des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg in den Ost- und Westblock-Ländern gewidmet. Im sozialistischen Ungarn bspw. erlebte die Bahnhofsarchitektur in den 1960er Jahren eine Renaissance. Im westlichen Teil Europas hingegen befand sie sich im Rückgang.

Des Weiteren wird die Entwicklung der Eisenbahnlandschaften thematisiert. Hier geht es nicht allein um das gut bekannte Phänomen der Industrialisierung der Zeit und des Raumes, sondern um Fragen, wie die Eisenbahn in einzelnen Regionen Identitäten neu erschuf, wie z.B. die legendäre Süd-Bahn (*Déli vasút*) am Plattensee.

Im abschließenden Teil werden die Orte der Eisenbahnmobilität in der Gegenwart betrachtet. Es findet ein beschleunigter Prozess statt, in dem ständig neue Transportmittel und Energieformen erarbeitet werden, die neue Problemfelder in der Urbanistik und in der Landschaftsplanung generieren. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts haben die »Orte der Mobilität« die Städte, Vororte und Landschaften überlagert. Der ständig fließende Verkehr überschreibt die traditionellen Orte der Städte und Dörfer und schafft eine neue Realität der Landschaft, in der Mobilität eine größere Rolle spielt als je zuvor.

Summary

Sites of mobility

An architectural social design about the change of “*Railway landscapes*” in the 19th and 20th century

This article deals with “*places of mobility*” in the age of industrialization. Here, the word “*place*” is taken to mean a space with social connotations and is interpreted in terms of the sociology of architecture. The study focuses on the history of the railways and their infrastructure, which have shaped the landscape from the mid-19th century onwards. The examples chosen are mainly from Hungary but instances from Germany and Austria are also cited. A first section concerns the architecture of station buildings. At first, this architecture harked back to the symbols of power of the Classical Revival and Romantic periods. But from the 1860^s onwards, the architecture of station buildings developed its own language, which was designed to convey the power of mobility. Particular attention is paid to the phase of reconstruction after the Second World War, as conducted in the countries of Eastern and Western Europe. For example, socialist Hungary saw a renaissance in railway station architecture in the 1960^s, whereas Western Europe saw a decline.

In addition, the question of the evolution of the railway landscapes is addressed. Here it is not only the well-known phenomenon of the industrialization of space and time that is being considered, but also questions relating to the way the railways created new regional identities, such as the legendary Southern Railway (*Déli vasút*) on Lake Balaton.

A final part is dedicated to present-day places of railway mobility. A process of acceleration took place, which exploited a succession of new means of transport and forms of energy and created new problems in urban and landscape planning. From the mid-twentieth century onwards, such ‘places of mobility’ have submerger towns, suburbs and landscapes. The constantly moving traffic is taking over the traditional landscape of towns and villages and creates a new reality, in which the role played by mobility is greater than ever.

Literatur

- Augé, Marc (1994):* Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. – Frankfurt a.M.
- Bouvier, Friedrich (2007):* Baudenkmäler der Südbahn im Großraum Graz. – In: Bouvier, Friedrich u. Reisinger, Nikolaus [Hrsg.]: Stadt und Eisenbahn – Graz und die Südbahn. – Graz, S. 117–133.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas; Ruhrort, Lisa u. Scherf, Christian (2018):* Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen. – Bielefeld.
- Castells, Manuel (2004):* An introduction to the information age. – In: Webster, Frank et al.: The information society reader. London and New York, S. 138–49.
- Csanádi, Norbert; Nagyvárad, Sándor u. Winkler, László (1974):* A magyar repülés története. – Budapest.
- Dávid, Ilona (2012):* Budapest személyautó közlekedése a két világháború között [Der Personenkraftwagenverkehr zwischen dem ersten und zweiten Weltkrieg in Budapest]. – In: Tanulmányok Budapest múltjából 36, S. 253–292.
- Delitz, Heike (2009):* Architektursoziologie. Einsichten. Themen der Soziologie. – Bielefeld.
- Eicher, Harald (2007):* Die europäische Dimension der neuen Südbahn. – In: Bouvier, Friedrich u. Reisinger Nikolaus: Stadt und Eisenbahn. Graz und die Südbahn. Graz, S. 461–495.
- Fátay, Tamás (2011):* Städtebau und Stadtplanung von Győr zwischen 1945 bis 1986 [Győr városépítés és városrendezés 1945 és 1986 között]. – Győr.
- Frisnyák Zsuzsa (2017):* Közlekedéspolitika a szocializmusban: Tények és tévedések [Verkehrspolitik im Sozialismus: Fakten und Irrtümer]. – In: Hamarné Szabó Mária [szerk.]: Közlekedésfejlesztés Magyarországon). Budapest, S. 22–25.
- Fischer, Joachim u. Delitz, Heike [Hrsg.] (2009):* Die Architektur der Gesellschaft. Theorien für die Architektursoziologie. – Bielefeld.
- Frisnyák, Zsuzsa (2013):* A vasút hatása a magyarországi városokra [Der Einfluss der Eisenbahn auf ungarische Städte]. – In: Korall 14, S. 52, 5–20.
- Fleiß, Daniela (2014):* Alte Industrieanlagen, neue Nutzungen. Vom sinnvollen Umgang mit den Überresten industrieller Vergangenheit. – In: Diagonal: Volume 35, Issue 1, S. 175–200.
- Garnier, Tony (1918):* Une cité industrielle. Étude pour la construction des villes. Massin. – Paris.
- Gerkan, Meinhard (1997):* Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus. – Braunschweig u. Wiesbaden.
- Geistbeck, Michael (1986):* Weltverkehr. Die Entwicklung von Schifffahrt, Eisenbahn, Post und Telegraphie bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. – Leipzig.
- Geisthövel, Alexa u. Knoch, Habbo, [Hrsg.] (2016):* Orte der Moderne – Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. – Frankfurt u. New York.
- Göller, Andreas u. Holtmann, Annegret [Hrsg.] (2008):* Ein Jahrhundert Luftfahrtgeschichte zwischen Tradition, Forschung und Landschaftspflege. – Darmstadt.
- Hajnal, István (1939):* Geschichte und Soziologie (Történelem és szociológia). – In: Jahrhunderte (Századok) 1939, S. 1, 3, 1–32, 137–166.
- Hansági, Ágnes (2018):* Kultúra, táj, kultúrtáj. A falu és a »földész« a 19. századi elbeszélésekben Kisfaludy Károlytól Jókai Mórig [Kultur, Landschaft, Kulturlandschaft. Das Dorf und der »földész« in den Erzählungen des 19. Jahrhunderts von Károly Kisfaludy bis Mór Jokai]. – In: Korpa, Tamás et al [szerk.]: A magyar falu poetikái. – Budapest, S. 9–76.

- Hamvas, Béla (1988):* Az öt génusz [Die fünf Genies]. – Szombathely.
- Held, Hubert (2010):* Zur Theoriebildung der Verkehrsrevolution. – In: Artl, Gerhard H. u. Gürtlich, Hubert Zenz [Hrsg.]: Allerhöchste Eisenbahn: 170 Jahre Nordbahn Wien-Brünn. – Wien, S. 23–36.
- Holló, Csaba et al (2004):* A Visegrádi országok technikai műemlékei II [Die technischen Denkmäler der Visegrader Länder, II]. – Budapest.
- Hudson, Kenneth (1972):* Air travel – a social history. – Bath, Somerset.
- Jánoš, František; Frühwirt, Josef u. Grof, Leopold (1971):* 100 let Košicko-bohumínské dráhy (1871–1971) [100 Jahre Eisenbahn Kaschau-Oderberg]. – Ostrava.
- Kerekes, György et al. (2017):* Budapest főváros XIII. kerület településképi arculati kézikönyv. – Budapest [Handbuch des Stadtbildes des XII. Bezirks der Budapester Hauptstadt] https://www.budapest13.hu/wp-content/uploads/2017/10/telepulesi-arculati-kezikonyv_2017.10.31.pdf (04.01.2019).
- Keller, Ferenc u. Kovács, Péter (2018):* Debrecen modern építészete 1945–75 [Moderne Architektur in Debrecen 1945–75]. – Debrecen.
- Kleefeld, Klaus-Dieter u. Schenk, Winfried (2017):* »Energiewenden« und ihr Niederschlag in der Kulturlandschaft. – In: LVR-Industriemuseum [Hrsg.]: Energiewenden – Wendezeiten. Münster (Katalog zur Ausstellung Energiewenden – Wendezeiten im LVR-Industriemuseum Zinkfabrik Altenberg), S. 132–138.
- Knoll, Martin u. Winiwarter, Verena (2007):* Umweltgeschichte. Eine Einführung. – Wien, Köln u. Weimar.
- Kovács, Krisztina (2010):* Vasút és irodalom – A vonat rituális tere a modern magyar irodalomban [Bahn und Literatur – Der rituelle Raum der Bahn in der modernen ungarischen Literatur]. – In: Műhely 33, S. 1–2, 155–161.
- Kos, Wolfgang [Hrsg.] (2006):* Großer Bahnhof. – Wien.
- Köllő, Gábor (2000):* Nagysebességű vasutak. – In: Műszaki Szemle 3, S. 11–12, 21–34 [Hochgeschwindigkeitsbahnen].
- Kubinszky, Mihály (1969):* Bahnhöfe Europas: ihre Geschichte, Kunst und Technik. – Stuttgart.
- Kubinszky, Mihály (1986):* Régi magyar vasútállomások [Alte ungarische Bahnhöfe]. – Budapest.
- Kuczi, Tibor (2011):* Munkásprés – a munka kikényszerítésének története az ipari forradalomtól napjainkig [Arbeiterpresse – Die Geschichte der Zwangsarbeit von der industriellen Revolution bis heute]. – Budapest.
- Kuslits, Tibor (2013):* Szocreál építészet Magyarországon. Dunaujváros építéstörténetének különös tanulságai [Architektur des sozialistischen Realismus in Ungarn. Besondere Lehren der Architekturgeschichte von Dunaujváros]. – Győr.
- Lages, Günter u. Trapp, Albert (1960):* Die Braunschweiger Wirtschaft und der neue Bahnhof. – Braunschweig.
- Meier, Hans-Rudolf [Hrsg.] (2016):* Denkmalpflege als Zukunftsprinzip! – Monothematisches Heft *Forum Stadt* 43 (2).
- Meyer, Alfred Gotthold (1907):* Eisenbauten, ihre Geschichte und Ästhetik. – Esslingen.
- Metz, Ernst u. Vavrovsky, Georg-Michael (2010):* Die wechselvolle Geschichte der Nordbahn in Österreich seit dem Jahr 1945. – In: Artl, Gerhard H. u. Gürtlich, Hubert Zenz [Hrsg.]: Allerhöchste Eisenbahn: 170 Jahre Nordbahn Wien-Brünn. Wien, S. 119–142.
- Mizsei, Anett (2014):* Sorsok háza [Schicksalshäuser]. – <http://epiteszforum.hu/sorsok-haza> (04.01.2019).
- Moravanszky, Akos (1988):* Die Architektur der Donaumonarchie. – Berlin.
- Molnár, Gergely (2015):* A vasút hatása a közlekedésre, árumozgásra. Útvonal, életmód és társadalom. Kecskemét (1850–1980) [Der Einfluss der Eisenbahn auf den Verkehr,

- den Warentransport. Routen, Lebensweisen und Gesellschaft]. – Disszertáció Budapest.
- Moos, Stanislaus (2003)*: Bahn, Zeit, Architektur: Notizen zu einer Typologie des Hybriden. – In: Burri, Monika; Elsasser, Kilian T. u. Gugerli, David [Hrsg.]: Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970. Zürich, S. 47–69.
- Nagy, András (2001)*: Körséta a városban. – In: Ifj. Nagy András [szerk.]: Nagy András emlékezete. Egy kisváros, Baja főépítészének munkássága. Baja, S. 17–48.
- Pries, Martin u. Schenk, Winfried (2013)*: Rohstoffgewinnung und Stadtentwicklung. – Bonn (Siedlungsforschung, Bd. 30).
- Rados, Jenő (1931)*: Magyar kastélyok [Ungarische Schlösser]. – Budapest.
- Rainer, Péter (2013)*: Bontásra ítélték a váci vasútállomás több épületét [Die zum Abriss verurteilten weiteren Gebäude des Vácer Bahnhofs].
<http://epiteszforum.hu/bontasra-iteltek-a-vaci-vasutallomas-tobb-epuletet> (15.01.2019).
- Raulff, Ulrich (2015)*: Das letzte Jahrhundert der Pferde. Geschichte einer Trennung. – München.
- Reisinger, Nikolaus (2007)*: Die Eisenbahn – als Faszinosum – im Spannungsfeld prototypischer und archetypischer Erfahrungswelten. – In: Bouvier, Friedrich u. Reisinger, Nikolaus [Hrsg.]: Stadt und Eisenbahn; Graz und die Südbahn. Graz (Historisches Jahrbuch der Stadt Graz, 37).
- Reisinger, Nikolaus (2013)*: Vom Stationsplatz zur Shopping Mall. – In: Lukas Morscher, Lukas; Scheutz, Martin u. Schuster, Walter [Hrsg.]: Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart. Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge. Innsbruck.
- Morscher, Lukas; Scheutz, Martin u. Schuster, Walter [Hrsg.] (2013)*: Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart. Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge. – Innsbruck, S. 313–329.
- Ritoók, Pál (2003)*: Klasszicizmus, historizmus [Klassizismus, Historismus]. – Budapest.
- Ordasi, Zsuzsanna (2015)*: L'eredità classica nella cultura italiana e ungherese del Novecento dalle. – In: Sárközy Péter [ed.]: Avanguardie al Postmoderno Colonne antiche nell'architettura moderna ungherese del »realismo socialista. Roma, S. 24–212.
- Oetzel, Günther (2017)*: 2. Stadt und Bahnhof im 19. Jahrhundert. – In: Oetzel, G.: Das pulsierende Herz der Stadt: Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhoffrage. Karlsruhe. <https://books.openedition.org/ksp/3868> (04.01.2019).
- Preisich, Gábor (1998)*: Budapest városépítésének története. – Budapest [Die Geschichte der städtebaulichen Architektur von Budapest].
- Sachs, Wolfgang (1987)*: Die auto-mobile Gesellschaft. Vom Aufstieg und Niedergang einer Utopie. – In: Gewerkschaftlichen Monatshefte 10, S. 577–589.
- Sedlmayr, Hans (1961)*: Verlust der Mitte. – Salzburg.
- Sieverts, Thomas (1997)*: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. – Braunschweig.
- Schivelbusch, Wolfgang (2008)*: A vasúti utazás története – A tér és az idő iparosodása a 19. Században [Orig. Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, 1977]. – Budapest.
- Schroer, Markus (2009)*: Die »Architektur der Gesellschaft« aus Sicht der sozialen Morphologie. – In: Fischer, Joachim u. Delitz, Heike [Hrsg.]: Die Architektur der Gesellschaft. Theorien für die Architektursoziologie. Bielefeld, S. 19–48.
- Szegő, György u. Haba Péter (2003)*: 111 év-111 híres ház – 150 magyar építész – 150 magyar építész. – Budapest.
- Tamáska, Máté (2016)*: Falvak az uradalmak helyén [Dörfer an der Stelle der Gutshöfe]. – Budapest.

- Tamáská, Máté (2016):* Komárom Duna-partjának várostörténete a kezdetektől 1945-ig [Die Stadtgeschichte des Donau-Ufers von Komárom von den Anfängen bis 1945]. – In: *Bauen–Architekturwissenschaft (Építés–Építészettudomány)* 44 (1), S. 107–128.
- Thieme, Günther (1984):* Disparitäten der Lebensbedingungen – Persistenz oder raumzeitlicher Wandel? Untersuchungen am Beispiel Süddeutschlands 1895 und 1980. – In: *Erdkunde* 38, S. 258–276.
- Thomsen, Christian W. (2010):* Kathedralen der Moderne? Bahnhofsarchitektur – gestern, heute und morgen. – In: Herzog, Markwart u. Leis, Mario [Hrsg.]: *Der Bahnhof: Basilika der Mobilität – Erlebniswelt der Moderne*. Stuttgart, S. 17–60.
- Tomsics, Emőke (2015):* Budapest Atlantisza – A pesti Belváros átalakulása a 19. század végén [Das Atlantis von Budapest – Die Transformation der Pester Innenstadt am Ende des 19. Jahrhunderts]. – Budapest.
- Vlay, Bernd u. Streeruwitz, Lina (2015):* Frei Mitte Vielseitiger Rand. Handbuch zum städtebaulichen Leitbild Nordbahnhof. – Wien.
- Vörös, Tibor (2014):* Vasúti építészet (15. rész): Építészeti stílusok és irányzatok a vasúti építészetben [Architektur der Bahn, Teil 15: Architektonische Stile und Richtungen in der Architektur der Eisenbahn]. – In: *Sínek világa* 2014/4. szám, online: <http://www.sinekvilaga.hu>.
- Wettstein, Domonkos (2016):* Deformations of the vacationscape: The mechanism of changing effects on the Balaton landscape after 1968. – In: *Architektura and Urbanismus* 50, S. 38–55.
- Wettstein, Domonkos (2017):* Regionális törekvések a Balaton-parti üdülőterületek építéstörténetében a két világháború között [Regionale Bestrebungen in der Architekturgeschichte der Feriengebiete des Plattenseeuferers in der Zwischenkriegszeit]. – In: *Építés–Építészettudomány* 45, S. 1–2, 139–171.

