

SERIE ZUM JUBILÄUM

50 Jahre Stadtrevue

Die bunten 90er

Im Oktober werden wir unseren 50. Geburtstag feiern. Kein anderes Stadtmagazin hat so lange durchgehalten, kein anderes unabhängiges Medium hat so kontinuierlich Kölner Geschichte, Kölner Politik und Kölner Kultur begleitet, analysiert, kommentiert.

Wir haben daher eine Serie begonnen, in der wir für jedes Jahrzehnt unsere Chronik erzählen und einen für diese Jahre charakteristischen Text dokumentieren.

Die 1990er werden immer beliebter. Es ist das Jahrzehnt von Eins Live und VIVA, Köln wird zur Medienhauptstadt ausgerufen. Musikhauptstadt sind wir schon: Techno und überhaupt elektronische Musik aus Köln werden zu weltweit gefeierten Marken, der angeblich beste Club Deutschlands ist jetzt in Köln – das Studio 672 – (Berlin meint man noch getrost ignorieren zu können), das Summerjam am Fühlinger See startet durch, die Popkomm ist das wichtigste Musikbranchen-Ereignis hierzulande, und seit 1999 hat Köln mit Gentleman auch einen Reggae-Superstar. Gute Laune am Rhein – und mittendrin die *Stadtrevue*.

Wir werden bunter, die Fotos größer und die Layouts aufwändiger, Lifestyle-Themen nehmen zu, Kulturthemen waren noch nie so wichtig für das Heft wie jetzt. Viele Anlässe also zur Pop-Nostalgie? Bitte nicht. Denn tatsächlich war das Jahrzehnt trister, politisch regressiver und neoliberal aggressiver als die kulturindustrielle (Selbst-)Vermarktung uns suggerieren wollte. Der Golfkrieg von 1991, die nicht enden wollende rassistische und neonazistische Gewalt in Deutschland, die Apokalypse der jugoslawischen Bürgerkriege, die Aufarbeitung der Tiefe und »Volkstümlichkeit« der NS-Verbrechen, die in den 1990ern erst richtig einsetzt, der Umbau des städtischen Raums im Privatisierungsrausch, was schon damals auf Kosten von Mietern und Obdachlosen ging – das sind »große« und »kleine« Katastrophen, internationale und sehr kölsche Ereignisse, vergangenheitspolitische und auf eine dunkle Zukunft hindeutende Themen, die sich in den Jahrgängen der *Stadtrevue* niederschlagen.

Rückblickend erweist es sich als Fehler, das Gerede von der Medienindustrie, der Dienstleistungsgesellschaft und der Pop-Metropole überhaupt ernst genommen zu haben. Die Stadtgesellschaft jedenfalls ließ sich davon benebeln, während ihre Stadt immer unbewohnbarer wurde.

Davon zeugt auch unser Reprint: Jürgen Salm, langjähriger Redakteur der *Stadtrevue*, stellt die Pläne zur Sanierung der Deutschen Bahnhöfe vor. Man kann schon diesem Text entnehmen, dass die groß angekündigte Sanierung in einem Desaster enden wird. Der im Text bereits erwähnte Umbau des Stuttgarter Bahnhofs wird frühestens 2031 abgeschlossen sein. Die damit verbundenen Immobiliengeschäfte haben da schon lange fette Rendite abgeworfen. Und darum ging es doch.



Unser Dokument stammt aus der Ausgabe April 1997

ENDSTATION

Die Deutsche Bahn AG lädt ein zum Einstieg in die kollektive Nostalgie: »Renaissance der Bahnhöfe« lautet das Motto, unter dem Altem zu neuem Glanz verholfen werden soll. Zum Schwelgen besteht jedoch wenig Anlaß. Jürgen Salm rät zur Vorsicht an der Bahnsteigkante.

Es geht um nichts Geringeres als um den Einstieg in das 3. Jahrtausend. Und doch soll alles wieder so werden wie im letzten Jahrhundert, als die Bahnhöfe den Aufbruch in die Welt verhiessen und als die Abschiedsküsse noch schmeckten nach Schwefel und Ruß.

»Es geht nicht nur um Bahnhöfe, mehr noch geht es um Stadtentwicklung«, verkündete ganz unbescheiden der Bahnchef Heinz Dürr im

Es geht um nichts Geringeres als um den Einstieg in das 3. Jahrtausend. Und doch soll alles wieder so werden wie im letzten Jahrhundert, als die Bahnhöfe den Aufbruch in die Welt verhiessen und als die Abschiedsküsse noch schmeckten nach Schwefel und Ruß.

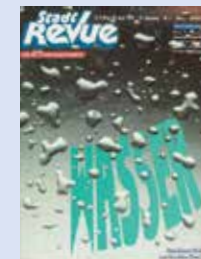
»Es geht nicht nur um Bahnhöfe, mehr noch geht es um Stadtentwicklung«, verkündete ganz unbescheiden der Bahnchef Heinz Dürr im Juni vergangenen Jahres. Die Planung neuer Bahnhöfe nannte er »Architekturentwürfe, die im Spannungsfeld zwischen dem rastlosen Geschwindigkeitspathos der zwanziger Jahre und der wiederentdeckten Urbanität der Gegenwart stehen. Man könnte sie auch als »stabile Transitorien« bezeichnen und im Bautypus des Bahnhofs vielleicht den Nukleus und das Modell für die Stadtplätze des 21. Jahrhunderts sehen.«

Was Heinz Dürr damals mit derart rauschenden Formulierungen präsentierte, ist nicht gerade wenig: 25 Bahnhöfe sollen umgebaut und riesige Flächen Gleisanlagen freige-

→ Fortsetzung
nächste Doppelseite



Chronik der 90er



April 1990

Die *Stadtrevue* veröffentlicht das Gedächtnisprotokoll eines jungen Mannes, der auf der Polizeiwache Waidmarkt misshandelt worden ist. Wir bekommen häufiger Berichte dieser Art zugeschickt, selbst Amnesty International nimmt sich dem Thema Polizeigewalt in Köln an.



März 1991

Der Golfkrieg schockiert die Stadtgesellschaft und beschäftigt auch uns so sehr, dass wir während des Krieges wöchentliche »Stadtrevue-Sonderinfos« herausgeben. Ein neues Zeitalter bricht an.



Mai 1991

Diese Souveränität war noch möglich: Wir lehnen den Abdruck einer Vierfarb-Anzeige wegen Sexismus ab. Trotzdem finden sich weiter Anzeigen mit sexistischen Anspielungen in unseren Ausgaben, Stoff für jahrelange Kontroversen mit unseren Leserinnen und Lesern.



Oktober 1992

Stadtrevue bleibt überregional: Die Pogromstimmung in (ost-) Deutschland treibt uns um. Jürgen Salm analysiert das Zusammenspiel von kalkulierender Politik, hetzender Presse und Mob.



Juli 1993

Abtreibungsverbot, De-facto-Abschaffung des Asylrechts, Brandanschlag von Solingen: Das ist die vorläufige Bilanz der geistig-moralischen Wende, für die Helmut Kohl einst antrat.



April 1994

Navid Kermani schreibt unsere Titelgeschichte über »Mekka + Mokka« der Islam als Kultur, als Religion und als Feindbild: »Was hierzulande mit dem Schlagwort »Fundamentalismus« markiert wird, ist keineswegs die irrationale Antwort einer mittelalterlichen Gesellschaft auf die Errungenschaft der Moderne.«

September 1995

Köln modernisiert sich: Für Obdachlose, Junkies und Prostituierte soll kein Platz im »Stadtbild« (Kanzler Merz) bleiben, auch die Perspektive von Frauen kommt in der Stadtplanung kaum vor. Und die Innenstadtveedel? Werden luxussaniert. Nach Jahren, in denen wir viele überregionales Titel hatten, rückt Köln wieder in den Fokus. Lieblingsgegner: Dumont-Presse und sozialdemokratische Stadtverwaltung. Sie machen es uns leicht.

Chronik der 90er

→ macht werden. Die Deutsche Bahn AG als Bauherr, Grundstücksmakler und Stadtplaner, das ist wirklich neu. Neu sind auch die Dimensionen: Bei den anvisierten Projekten geht es nicht um Millionen-, sondern um Milliardenbeträge. Die Bahn will sich schick machen und meint es damit ernst.

Die größten Brocken sind Stuttgart, Frankfurt und München, wo die bisherigen Kopfbahnhöfe durch Durchgangsbahnhöfe ersetzt werden sollen. Gleisanlagen und Bahnsteige werden unter die Erde gelegt, um eine Etage darüber um so radikaler zu Werke zu gehen. Stuttgart wird den Anfang machen: Der Sackbahnhof mit derzeit sechzehn Bahnsteigen wird auf acht Bahnsteige verschlankt. Auf einem Areal so groß wie zehn Fußballfelder werden dann die Gleise verschwinden und stattdessen ein neuer Stadtteil entstehen: Wohnungen für 11.000 Menschen und Betriebe mit 24.000 Arbeitsplätzen – behauptet die Bahn. Geschätzte Kosten des Projekts: Vier Milliarden Mark. Knapp die Hälfte des Geldes will die Bahn durch den Verkauf der Grundstücke wieder reinholen.

Neben den Projekten in Stuttgart, Frankfurt und München (in der Bahn-Sprache heißen sie »Projekte 21«) gehören auch einige Bahnhofsnubauten (z.B. Erfurt) und Umbauten (Köln, Dresden, Leipzig, Hannover, Nürnberg, Münster und Berlin-Alexanderplatz) zum Programm. Auf der Architektur-Biennale in Venedig im vergangenen Jahr durfte die »Renaissance der Bahnhöfe« bereits in einer aufwendigen Ausstellung bestaunt werden. Federführend war der Hamburger Architekt Meinhard von Gerkon, der auch an den Entwürfen der Projekte in Stuttgart, Frankfurt und München und des Lehrter Bahnhofs in Berlin beteiligt ist.

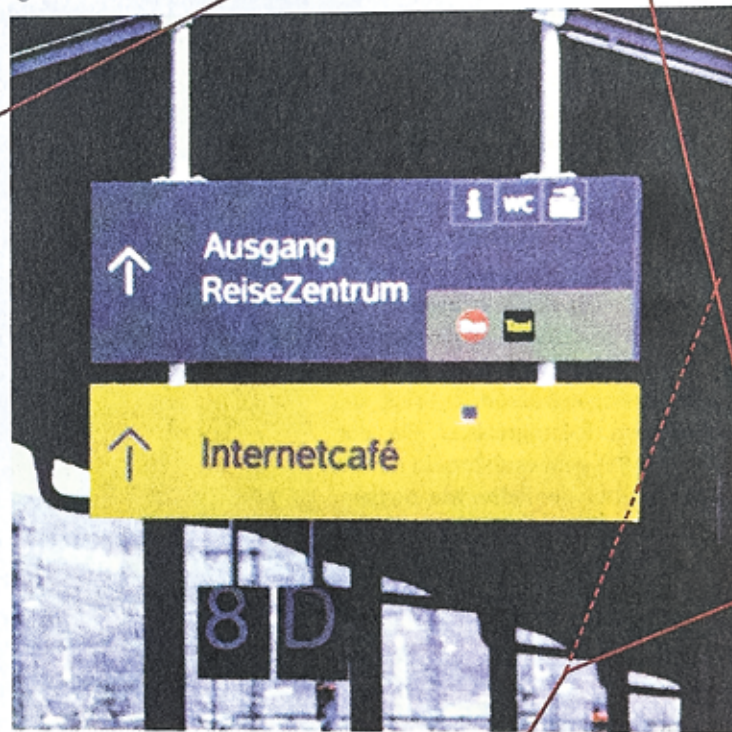
»Das Milieu der Bahnhöfe, ihre urbane Integration und ihre räumlich-ästhetische Anmutung prägen das Image des Schienenverkehrs möglicherweise nachhaltiger als die Fortschritte in den Triebwerken der Züge«, schreibt von Gerkon im Katalog. »Aber leider ist in den Bahnhöfen das Defizit zwischen dem gesellschaftlichen Anspruch des Schienenverkehrs und seiner sozialen Realität am größten. Solange Bahnhöfe Zentren der Rotlichtviertel, Brennpunkte der Drogenszene und Treffpunkte sozialer Außenseiter bleiben, solange werden diese Erscheinungen eine hohe psychologische Barriere gegenüber dem Bahnverkehr darstellen und dessen soziale Akzeptanz belasten.«

Wir sollen uns in den Bahnhöfen wieder wohlfühlen können – wobei mit diesem »wir« Leute gemeint sind, die sich nicht zuletzt über Lifestyle definieren – alle anderen sollen draußen bleiben. Bei Meinhard von Gerkon liest sich das so: »Da das Ziel verfolgt wird, dem Bahnverkehr wieder eine hohe gesellschaftliche Wertschätzung zuzumessen, ist es unerlässlich, das Milieu der Bahnhöfe grundsätzlich zu ändern und ihnen einen guten Teil dessen zurückzugeben, was sie in ihrer Bedeutung als öffentliche Räume vor 100 Jahren innehatten.« In anderen Wor-

ten: Bei der Fahrt in das 21. Jahrhundert geht es vorzugsweise um Reisen von den Bahnsteigabschnitten A und B.

Und so verwundert es auch nicht, daß gigantische Summen in Neugestaltung der Bahnhöfe investiert, gleichzeitig aber Bahnstrecken stillgelegt werden (ob das nun ein Viertel des gesamten Schienennetzes betrifft, wie der Spiegel meldete, oder ob es doch um ein paar Kilometer weniger geht, sei einmal dahingestellt). Seit ihrer Privatisierung ist die Bahn eben ein Unternehmen, bei dem es zunächst einmal nicht um Bahnfahren, sondern um Geldverdienen geht.

Genau darin liegt die Chance, meinen die Chef-Strategen der Bahn und Meinhard von Gerkon, für die Innenstädte und für die Bahn: »Die Bahn ist in Deutschland wohl einer der größten Eigentümer innerstädtischer Liegenschaften in teilweise hervorragenden Lagen«, schreibt von Gerkon. »Durch die Veränderung der Bahntechnik und gewandelte Nutzungsanforderungen sind große Teile dieser Grundstücksflächen für den eigentlichen Bahnbetrieb überflüssig geworden. Sie liegen teilweise schon seit Jahrzehnten als ungenutzte Brachen wie Fremdkörper im Stadtorganismus und behindern städtebauliche Entwicklungen, obwohl sie einen hohen Ertragswert hätten, wenn man sie neuen Nutzungen zuführte.«



Bahnhof 2000: Wegeleit- und Informationssystem aus: Renaissance der Bahnhöfe

Von Gerkon hat ganz recht: Dadurch, daß die Bahn AG Gleisanlagen nun als Immobilien zu betrachten hat, kommt eine neue Dynamik ins Spiel. »Die staatlichen Bahngesellschaften in West und Ost haben diese immensen Schätze ihres »Tafelsilbers« unter Verschluss verrotten lassen – nicht aus Überzeugung, sondern weil es keinen Antriebs und keine Motivation gab, mit diesem Pfund zu wuchern.« Fragt sich allerdings, welcherart Dynamik da entfaltet wird. Denn ob nun ein weiteres Stadtviertel mit Büroräumen und Luxuswohnungen wirklich das ist, was einer Stadt wie Stuttgart bisher gefehlt hat, darf bezweifelt werden. Außerdem stellt sich die Frage, ob die Rechnung überhaupt stimmt: Denn wo sollen all die Investoren herkommen, zumal die Bahn ja auch in Frankfurt und München Tausende von Hektar freigeräumte Gleisanlagen auf den Immobilienmarkt bringen will? Gibt es nicht ohnehin ein Überangebot bei gewerblichen Räumen?

In Stuttgart werden es die Steuerzahler sein, die das Risiko zu tragen haben. In einer Rahmenvereinbarung hat sich die Stadt Stuttgart nämlich garantiert, daß nach Maßgabe der Bahn Zug um Zug rund 2,2 Milliarden Mark an Grundstückserlösen erzielt werden. »Eine Niederlage der Stadtplaner« lautete das vernichtende Urteil der Frankfurter Allge-

meinen: Die Struktur des neu zu bauenden Areals sei durch die ökonomischen Rahmenbedingungen auf bedenkliche Weise präjudiziert. Denn die hohen Grundstückspreise machten es der finanzschwachen Kommune schwer, »gerade dort eine strategisch wichtige Bodenvorratpolitik zu betreiben, wo die ersten städtebaulichen Maßstäbe gesetzt werden müssen – nämlich im teuren Nahbereich des Bahnhofs.« Ja, es geht nicht nur um Bahnhöfe, sondern auch um Stadtentwicklung. Aber die wiederum wird bestimmt vom Interesse der Bahn AG, Kasse zu machen. Das zeigt zumindest das Stuttgarter Beispiel, wo bislang nicht die Kommune der Bahn, sondern die Bahn der Kommune das Geschehen diktiert. Die FAZ – der privatwirtschaftlichen Initiative gegenüber sonst nicht gerade feindlich eingestellt – bezeichnet die Zusagen der Stadt an die Bahn schlicht als »Selbstknebelung«.

Wer übrigens glaubt, der Umbau von Kopf- in Durchgangsbahnhöfe sei im wesentlichen verkehrstechnisch geboten, der irrt. Moderne Züge wie der ICE zeichnen sich unter anderem dadurch aus, daß sie gleichermaßen vorwärts wie rückwärts fahren (weshalb der neue ICE-Bahnhof am Stuttgarter Flughafen auch als Kopfbahnhof konzipiert ist). Da auch IC-Züge mittlerweile mit Steuerwagen verkehren, entfällt bei fast allen Zügen ein zeitaufwendiger Lokwechsel. Die Aufenthaltsdauer der Züge wird heutzutage fast ausschließlich von der Zahl der ein- oder aussteigenden Passagiere bestimmt, nicht von betrieblichen Erfordernissen. Bei den »Projekten 21« geht es also nicht um die Beschleunigung der Reise, wie die Bahn gerne verkündet, sondern zuvörderst um schnöde Immobiliengeschäfte. Außerdem geht es um das avisierte neue Gesicht der Bahn: damit die Upper Middleclass wieder auf die Schiene gelockt wird.

Aber so genau will es offenbar niemand wissen. Allzu gern wird denen Glauben geschenkt, die mit Vokabeln wie »Renaissance« und »öffentlicher Raum« nostalgische Gefühle bedienen. Das gilt auch für die neuen Bahnhöfe: Die Mischung aus Airport-Ambiente und Einkaufspassage, die das Flair bestimmen wird, hat mit Öffentlichkeit ebenso viel zu tun wie das U-Bahn-Fernsehen »Infoscreen« mit Information. Denn Spannungen und Gegensätze sollen ja aus den Bahnhöfen erklärtermaßen verbannt werden – damit die dem Flugverkehr abspenstig gemachten Geschäftsleute möglichst streßfrei den nächsten ICE besteigen können.

Aber vielleicht kommt ja alles eine Nummer kleiner als erwartet. Im Katalog »Renaissance der Bahnhöfe« heißt es in einem Aufsatz über »Die neue Bahn – eine komplexe Gestaltungsaufgabe«: »Die Deutsche Bahn AG ist der festen Überzeugung, mit dieser Strategie den entscheidenden Schritt in das 3. Jahrtausend zu machen. Erste Reaktionen auf schon durchgeführte Maßnahmen, wie zum Beispiel das Reisezentrum in Aschaffenburg, sind sehr positiv.«

Blicken wir also mutig der Zukunft entgegen – schauen wir nach Aschaffenburg!



Juli 1996

Die Lösung: Wie lassen sich Lokales und Internationales verbinden? Mi dem CSD! Köln ist »Frisco am Rhein«, meint: die (neue) Hauptstadt der Schwulen und Lesben. Go West!



Februar 1997

Die Leute trinken immer weniger Kölsch? Wussten wir schon vor 30 Jahren und rufen die Kölschkrise aus.



September 1997

Oberstadtdirektor Lothar Ruschmeier (1945–2012) ist der personifizierte Klüngel, mitverantwortlich für den Bau der KölnArena und der Müllverbrennungsanlage, um die sich große Korruptionsskandale ranken. Dass wir ihm deswegen »Lügen« unterstellen, lässt er nicht auf sich setzen und erstattet Strafanzeige.



Januar 1998

Was es bedeutete, ausschließlich auf Papier zu arbeiten: Der Kleinanzeigenteil aus dem Dezemberheft wird aufgrund einer Panne im Arbeitsablauf noch mal abgedruckt. Das Kollektiv wird aus dem Weihnachtsurlaub zurückbeordert, um per Hand (!) die aktuellen, eilig nachgedruckten Kleinanzeigenseiten dem für die Abonnenten bestimmten Januarheft beizulegen. Heft für Heft. Und die müssen dann noch verschickt werden. Ein Schmerz! Ein Leid! Ein Frust!



April 1998

Köln baut fleißig, und wir schauen skeptisch auf die Projekte: Wo kommt denn dafür das Geld her? Und wer verdient daran? Dass die Bauten eventuell nie fertig werden – auf die Idee kommen wir damals nicht.



Juni 1999

Die EU- und G8-Regierungschefs treffen sich in Köln – Doppelgipfel! Ist Köln jetzt Weltstadt? Auf jeden Fall Polizeistadt. Den Protesten der neuen Antiglobalisierungsbewegung wird mit harter Repression begegnet.



→ In der August-Ausgabe folgt Teil 4:
»50 Jahre Stadtrevue – die 2000er Jahre«

