

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 78 (1991)
Heft: 5: Katalonien = Catalogne = Catalonia

Artikel: Ein Stück Stadtlandschaft : der neue ICE-Bahnhof in Kassel :
Architekten Andreas Brandt, Rudolph Böttcher
Autor: Schmitz, Martin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-59158>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

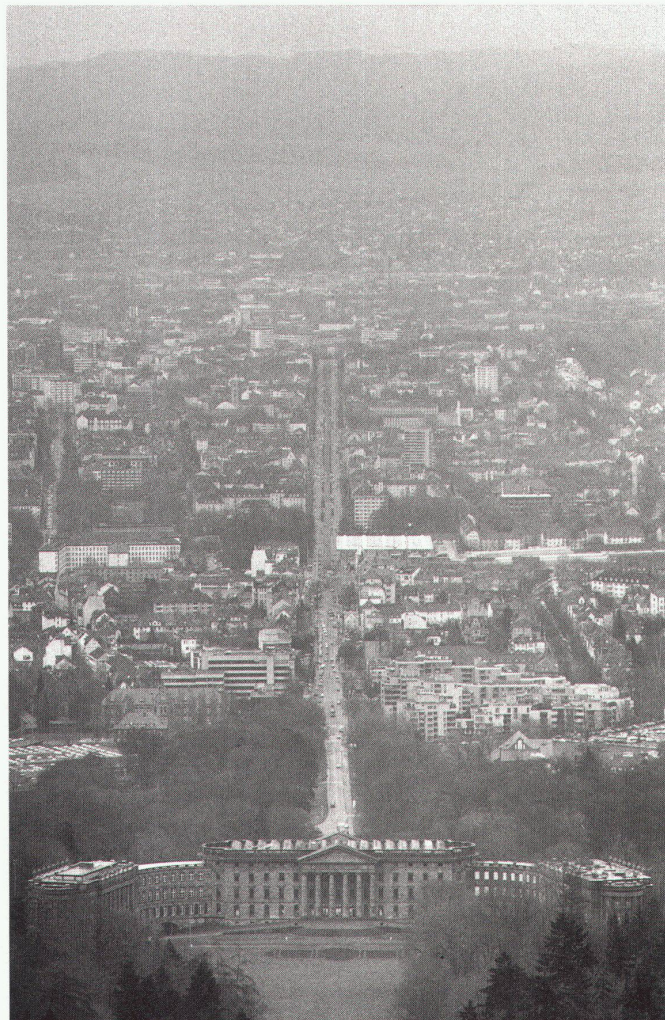
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ein Stück Stadtlandschaft



1

Der neue ICE-Bahnhof in Kassel Architekten (des Bahnhofplatzes): Andreas Brandt, Rudolph Böttcher, Berlin

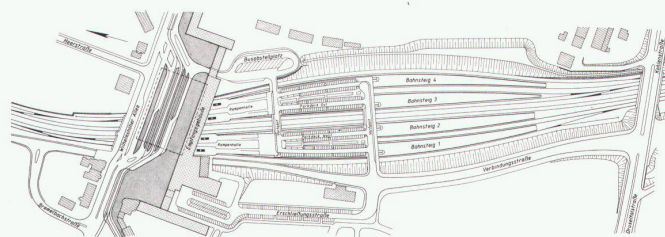
Es lässt sich kaum verbergen: Die Grenzen der totalen Automobilisierung sind erreicht. Auch die schadstoffärmeren Autos werden die Probleme der massenhaften individuellen Fortbewegung nicht lösen. Das weiss jeder, der im Autostau steckenbleibt. Da hilft auch keine Stauforschung der Verkehrsplaner – die totale Automobilisierung erzeugt Probleme, die man nicht lösen kann. In diesem Moment und vor dem Hintergrund der ökologischen Diskussion erwacht die alte Idee der Eisenbahn aus einem langen Dornröschenschlaf. Nach einer Zeit der Streckenstillegungen insbesondere im Nahverkehr, der Fahrplankürzungen und des Personalabbaus steigt die Deutsche Bundesbahn jetzt wieder «oben» ein. Nach japanischem und französischem Vorbild wird im Frühjahr 1991 die erste Schnellbahntrasse zwischen Hannover und Würzburg auf dem Gebiet der Bundesrepublik eröffnet. Den Angaben zufolge wird die Fahrzeit zwischen diesen beiden Städten mit dem neuen Intercity-Experimental von 4 1/2 auf weniger als zwei Stunden schrumpfen. Und obwohl es in Westdeutschland im Gegensatz zu allen anderen europäischen Ländern auf den Autobahnen keine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung gibt, wird die Eisenbahn auf dieser Strecke das Rennen machen.

Die grösste Bahnhofsneuplanung musste in der nordhessischen Metropole Kassel vorgenommen werden. Der alte Kopfbahnhof in City-Nähe ist durch seine Konzeption für den Schnellbahnverkehr untuglich.

Pläne aus den 70er Jahren, die Trasse unterirdisch unter dem Hauptbahnhof zu führen, wurden zugunsten eines kostengünstigeren Standortes – Kassel-Wilhelmshöhe – wieder verworfen. Dort, wo die Gleise zwischen Nord und Süd die Wilhelmshöher Allee kreuzen, wurde zu Beginn der 80er Jahre ein Wettbewerb für den Neubau eines Fernbahnhofs ausgeschrieben. Der erste Preis ging an das Berliner Büro Brandt, Signorini und Assisi. Insgesamt wurden drei Preise und zwei Ankäufe vergeben. Die Auslober des Wettbewerbes schlossen sich der Empfehlung des Preisgerichts an, diese Arbeit zu verwirklichen. Doch kam es anders.

Von Seiten der Stadt wurde die schlechte verkehrstechnische Anbindung bemängelt. Es folgte ein weiterer beschränkter Wettbewerb unter den Preisträgern. Das Rennen machte ein Büro, welches zunächst einen Ankauf erzielt hatte: die Architektengemeinschaft Dietrich, Guggenberger und Waning, Nürnberg/Bochum.

Die markanteste Idee dieses Entwurfes ist die Überbauung der Bahnsteige mit einem Parkdeck für Autos. Ende 1985 begannen die Bauarbeiten. Auch dieser Entwurf wurde jedoch bemängelt. Jetzt waren es die Belange des öffentlichen Nahverkehrs im Bereich des Bahnhofsvorplatzes. Hier brauchte man eine bessere Lösung und beauftragte wiederum den Gewinner des ersten Wettbewerbes mit der Planung. Der Bahnhof, der im Juni 1991 in Kassel eröffnet wird, ist nach langem Hin und Her ein Produkt zweier Architekturbüros. Der letzte Entwurf durch das Berliner Büro aber gibt dem Ort erst das architektonische Symbol einer neuen Eisenbahn. Ungefähr 18



2

10

1 An der Wilhelmshöher Allee, einem vier Kilometer langen Boulevard aus der Zeit des Barock, liegt auch der Bahnhof

2 Lageplan

3 Gesamtansicht

4 5 Grundriss und Längsschnitt

Meter über dem Vorplatz schwebt ein fussballfeldgrosses Dach auf schmalen unregelmässig gestellten Stützen.

Der Architekt Andreas Brandt schreibt dazu: «Das Dach ist als räumliches Tragwerk aus orthogonal angeordneten Fachwerkträgern quasi als Hohlplatte ausgebildet. Die Berechnungsannahmen für die Wind- und Schwingungsbeanspruchung wurden von bis zu 16½ Meter hohen Schleuderbetonsäulen unterstützt, die am Boden in Stahlsockel eingespannt sind. Sie wirken statisch als eingespannte Federn, die in ihrer Summe in der Lage sind, alle horizontalen Beanspruchungen aufzunehmen, vergleichbar mit gewachsenen Baumstämmen im Wind.»

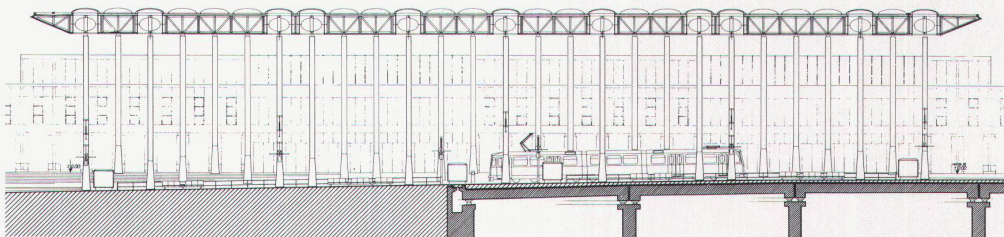
Die Anordnung der Säulen assoziiert Brandt mit dem Ordnungsprinzip der grossen Eichenwälder, die in den vergangenen Jahrhunderten auf den Höhen um Kassel angelegt worden sind.

Der neue Kasseler Bahnhof besteht aus zwei Teilen. Der Bahnreisende verlässt den Waggon unter den Autoparkdecks und betritt einen Bahnsteig von geringer Höhe. Erst im Aussenraum erreicht er die Bahnhofshalle und steht unter dem Dach vor den Taxen, Bussen und Strassenbahnen.

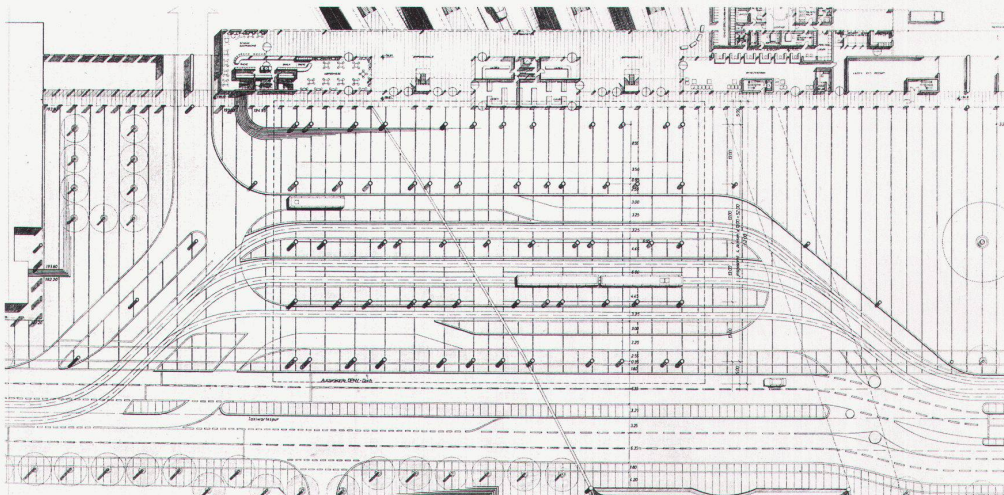
Während viele historische Bahnhofe ihre Fassaden wie Stadttore zeigen und zeigten, wächst der neue Kasseler Bahnhof in seine Umgebung hinein. Das Dach beziehungsweise die Halle ist Teil der Vorplatzgestaltung. Sie ist innen und aussen zugleich. Ebenso der Autofahrer auf der Wilhelmshöher Allee kann die Halle erleben. Sie vermittelt architektonisch zwischen Strasse und Schiene. Schon



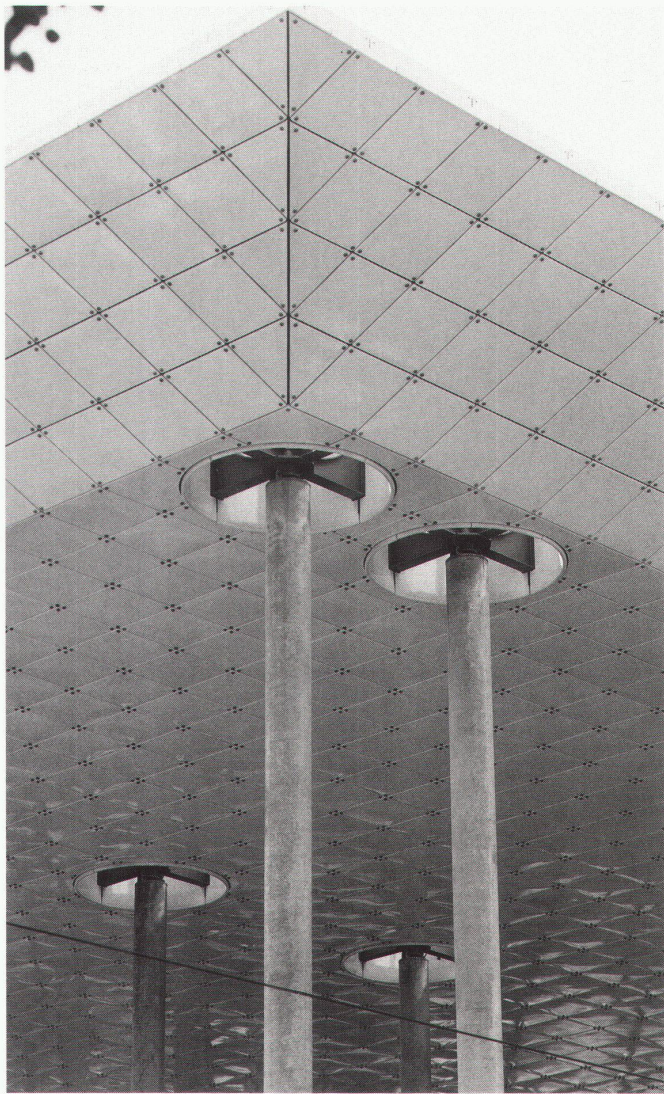
3



4



5



6

vor der Eröffnung ist das Bauwerk zu einem Kasseler Wahrzeichen geworden.

Im übrigen aber scheint der Bahnhof von Autofahrern geplant worden zu sein. Lange Rampen zwischen den Bahnsteigen und der Empfangshalle sind mit einer Steigung von 12 Promille jedem Kofferträger ein Greuel.

Erst eine Behinderteninitiative bewirkte den Einbau von Aufzügen – die leider nicht in der Empfangshalle enden. Sie wurden zwischen Parkdeck und Bahnsteig installiert.

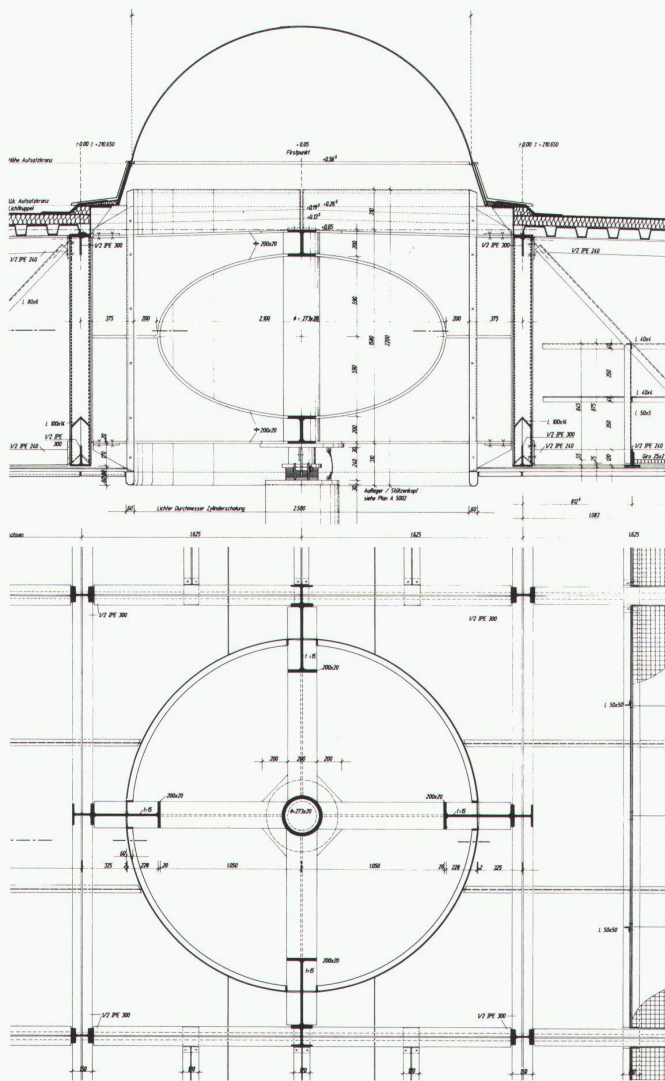
Die gesamte Planung und deren Geschichte machen deutlich, wie schwer sich Architekten mit dem

Neubau eines Bahnhofs tun. Vielleicht hat es diese Bauaufgabe in den letzten Jahren zu selten gegeben. Aber schon der Versuch einer Kasseler Zeitung, der neuen Architektur einen Spitznamen zu geben, zeugt von einer skeptisch-wohlwollenden Aufnahme in der Bevölkerung.

Die Bürgerinitiative eines Kasseler Architekten dagegen, die den Teilabriss des Daches forderte, hatte weniger Erfolg.

Wie auch immer, der Neubau spricht von einer Veränderung der Verkehrskultur. Eine andere Preispolitik der Bahn könnte der nicht schaden.

Martin Schmitz



7

6 7

Die Betonsäulen sind statisch wie eingespannte Federn eingesetzt; ihre Schlankheit ermöglicht eine Elastizität bis zu 10 cm. An den Säulenenden ist ein Oberlicht angebracht. Durch Öffnungen an den Säulenenden entsteht ein punktförmiger Raster aus Lichtkegeln