



Blickpunkt

DER OFFENBACHER HAUPTBAHNHOF INFRASTRUKTURBAUTEN ZWISCHEN ERHALT UND ANPASSUNG

Katharina Marschall, Hannah Völker

Der Ausbau des Schienennetzes, verbesserte Mobilität, Reisekomfort, Verkehrssicherheit – vor dem Hintergrund der Mobilitätswende sind diese Themen derzeit hochaktuell. Sie bedeuten Wandel und Fortschritt und führen zu Fragestellungen, die schon Ende des 19. Jahrhunderts die Diskussionen um den Offenbacher Hauptbahnhof begleiteten. Nur zwei Jahrzehnte nach seiner Fertigstellung war dieser den sich verändernden Anforderungen nicht mehr gewachsen. Umfangreiche Umbaumaßnahmen waren die Folge. Heute sind die Anforderungen an Infrastrukturbauten wieder andere. Erneut stehen die Weichen auf Umbau, aber: denkmalgerecht (Abb. 1)!

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war Offenbach am Main eine kleine Stadt, die um 1840 circa 10.000 Einwohner zählte. Dennoch wurde die Stadt relativ früh mit einer Lokalbahn an Frankfurt am Main angebunden. Die Berliner Straße entspricht dem ehemaligen Streckenverlauf (und der heutigen S-Bahn-Strecke), der auf Höhe der Domstraße auf das Bahnhofsgebäude zu führte (Abb. 2). Ab Mitte des 19. Jahrhunderts etablierte sich Offenbach erfolgreich als Industriestadt und bot zahlreiche Arbeitsplätze. Daraufhin wuchs die Stadt in kurzer Zeit deutlich über ihre Grenzen; die Bevölkerungszahlen hatten sich mehr als verdoppelt und der einsetzende Berufsverkehr erforderte eine moderne Infrastruktur. In der Folge wurde Offenbach 1873 an das linksmainische Teilstück der überregionalen Bebraer Bahn von Frankfurt nach Hanau angebunden. Die Bahntrasse wurde an den südlichen Stadtrand verlegt und da die Bebauung der Kaiserstraße nur bis zur Geleitstraße reichte, lag der neu errichtete, repräsentative Bahnhof im Stil der Neorenaissance bauzeitlich inmitten von Feldern (Abb. 3). Die abseitige Lage des Neubaus wurde zunächst stark kritisiert. Die rasante Entwicklung und der damit einhergehende Bauboom in den folgenden Jahren ließen die städtische Bebauung jedoch rasch an die Bahnstrecke heran und südlich darüber hinauswachsen. Der neue Streckenverlauf teilte Offenbach fortan in zwei Stadtteile und bildet bis heute eine Dominante im Stadtgrundriss.

Abb. 1: Expressionismus in Offenbach

Das Eingangsportal des Hauptbahnhofs unter hessischem Löwen, preußischem Adler und Offenbacher Eichbaum

Foto: Ch. Krienke, LfDH



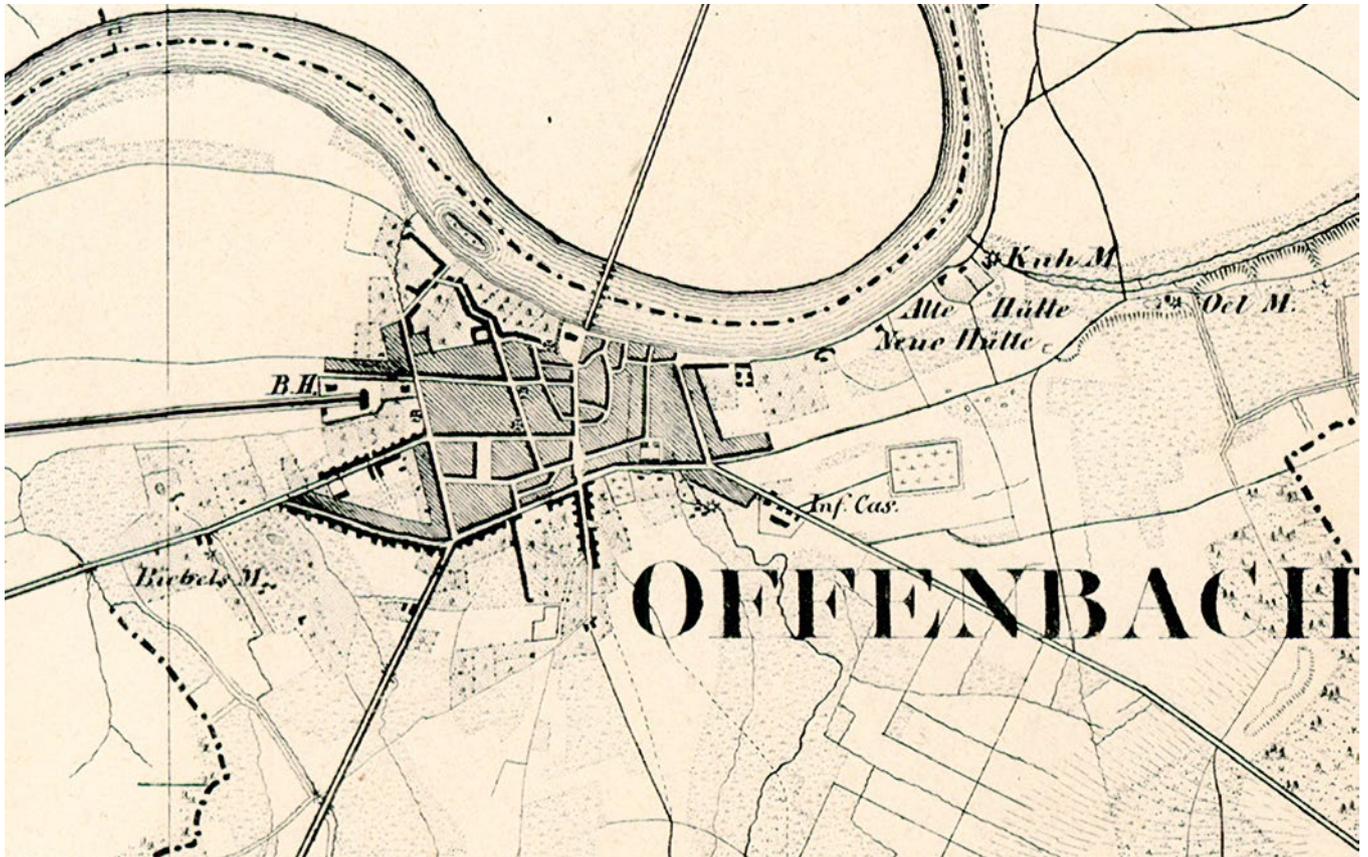


Abb. 2:
Offenbach am Main,
um 1850

Ausschnitt der Karte vom Großherzogthume Hessen, Darmstadt 1823–50

Karte: *Hist. topografische Karten* (Open Data). Georeferenzierung und Bereitstellung: HIL

Abb. 3:
Alter Hauptbahnhof,
um 1880

Der erste Offenbacher Bahnhofsbau kurz nach der Fertigstellung inmitten von Feldern

Foto: *StadtA OF M 79a Nr. 28a*

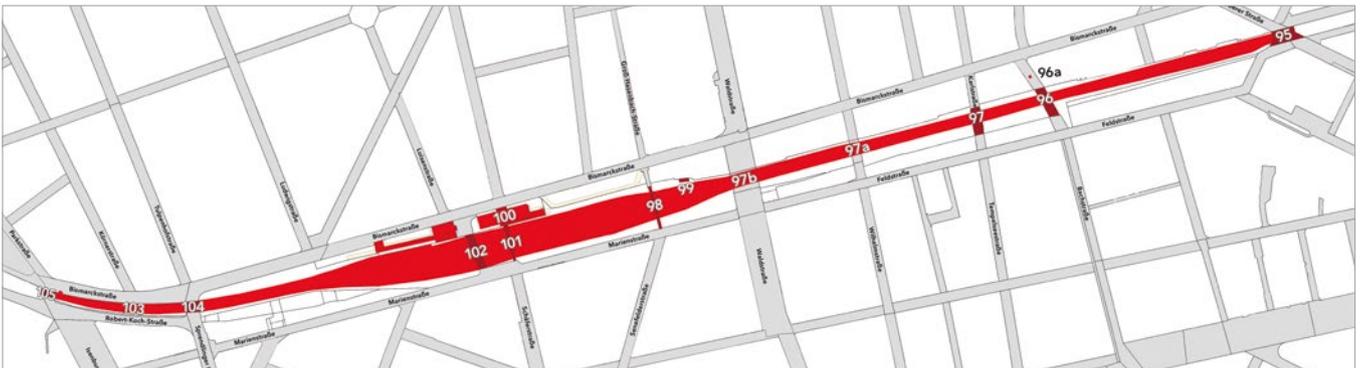
DER HAUPTBAHNHOF ALS »VERKEHRSHINDERNIS«

Die innerstädtische Teilung durch die Bahnstrecke und das verstärkte Verkehrsaufkommen führten bald zu starken Verkehrsbehinderungen: Nur je vier ebenerdige Straßen- und Fußübergänge kreuzten die Bahnschienen. Bereits in den 1890er-Jahren wurden die Gleisanlagen und die beengten Verhältnisse des Empfangsgebäudes bemängelt. Daher wurden Statistiken erstellt, in denen Zahl und Dauer der Schrankenschließungen sowie das Verkehrsaufkommen erfasst wurden. In einer Denkschrift von 1902 heißt es: »Infolge des sehr lebhaften Eisenbahnverkehrs bilden die vier Strassenübergänge schon seit einer Reihe von Jahren ein allseitig anerkanntes grosses Verkehrshindernis zwischen den beiden Stadtteilen und den Bahnhofsanlagen, sowie eine stete Gefahrenquelle für den Eisenbahn- wie für den Strassenverkehr« (HHStAW, 480, 2266). Im Jahresbericht der großherzoglichen Handelskammer von 1907 wird weiterhin bemängelt, dass die Schranken täglich mehr als vier Stunden geschlossen seien. Allerdings waren

nicht nur die langen Wartezeiten ein Ärgernis, Zeitungsartikel berichteten regelmäßig von tödlichen Unfällen auf dem Streckenabschnitt: »[...] da täglich mehr wie 200 Züge die Straßen der Stadt durchkreuzen, ist Gesundheit und Leben von hunderten Offenbacher Bewohnern täglich aufs höchste gefährdet. [...] Ein neuerlicher schrecklicher Unfall [ereignete sich] an einem Bahnübergang, der wieder Menschenleben forderte [...]« (HHStAW, 480, 2267).

VERBESSERUNG DER OFFENBACHER BAHNHOFVERHÄLTNISSE

Nachdem die Stadtverwaltung seit den 1890er-Jahren bei der Königlich-Preussischen Eisenbahn-Verwaltung regelmäßig die Dringlichkeit einer zeitnahen Behebung der »untragbaren Zustände« angemahnt hatte, folgten lang anhaltende Diskussionen über mögliche Lösungsvarianten, deren Umsetzung und Finanzierung. Erste Entwurfsplanungen gab es 1898, die im Planungsprozess mehrfach diskutiert wurden. Die Funktionstrennung von Personen- und Güterverkehr und somit eine Verlegung des Güterbahnhofs wurde 1902 verhältnis-



mäßig schnell beschlossen und umgesetzt. Für den Personenbahnhof gab es Überlegungen, diesen nach Süden zu verlegen. Alternativ wurden eine Höherlegung des gesamten Schienenkörpers und ein Neubau des Empfangsgebäudes diskutiert. Problematisch und zeitaufwendig war dabei nicht nur die Planung der umfangreichen Baumaßnahmen, sondern auch die Abstimmung zwischen der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung und der Stadtverwaltung sowie der Landesregierung: »Am skandalösesten wohl wird die verkehrsreiche hessische Fabrikstadt Offenbach von der preußischen Eisenbahnverwaltung behandelt. [...] Die empörende Behandlung Hessens durch Preußen sollte jedenfalls den Bundesstaaten, die noch der expansiven Eisenbahnpolitik Preußens zum Opfer fallen können, zur Warnung dienen« (ebd.). Die Bebraer Bahn war anfangs ein kurhessisches Projekt und wurde 1866 nach der Annexion durch das Königreich Preußen von der Königlich-Preußischen Staatseisenbahn weitergeführt. Offenbach gehörte zu dieser Zeit zum Großherzogtum Hessen, welches 1868 einen Staatsvertrag mit

dem Königreich Preußen bezüglich der Bebraer Bahn abschloss. Preußen verpflichtete sich, den Ausbau der Strecke über Offenbach bis nach Frankfurt fortzuführen. Das Großherzogtum stellte im Gegenzug den Baugrund zur Verfügung. Die Zuständigkeit für die baulichen Anlagen lag demnach bei der preußischen Eisenbahnverwaltung, vertreten durch die preußische Eisenbahndirektion in Frankfurt.

DER BAHNDAMM

Erst 1911 wurde in einer vertraglichen Vereinbarung zwischen der Frankfurter Regionaldirektion und der Stadt Offenbach die Beibehaltung des Standortes sowie die Höherlegung des Schienenkörpers beschlossen. Die Bauarbeiten begannen 1914 im Bereich des neuen Güterbahnhofs. Durch den Ersten Weltkrieg verzögerte sich die Fertigstellung bis 1925. Parallel dazu fanden Diskussionen bezüglich Anordnung und Ausmaß der Übergänge statt. Einige Unterführungen wurden, obwohl von der Eisenbahndirektion als unnötig bewertet, auf nachdrücklichen Wunsch der Stadtverwaltung umgesetzt und daher von der Stadt gesondert

Abb. 4:
Hauptbahnhof und Bahndamm

Der Gesamtzusammenhang ist bis heute deutlich im Stadtbild ablesbar

Grafik: P. Roth, LfDH

- 95 Eisenbahnbrücke
- 96 Wegdurchlass
- 96a Trafohaus
- 97 Eisenbahnbrücke
- 97a Eisenbahnbrücke
- 97b Eisenbahnbrücke
- 98 Dammdurchlass
- 99 Stellwerk
- 100 Hauptbahnhof
- 101 Wegdurchlass
- 102 Eisenbahnbrücke
- 103 Viadukt
- 104 Eisenbahnbrücke
- 105 Eisenbahnbrücke

finanziert. Der Schienenkörper musste etwa 3,5 Meter über das Straßenniveau angehoben werden. Neben drei weiteren Unterführungen für Fußgänger gehörten kleine Nebengebäude (Trafohaus, Stellwerk) ebenfalls zu der Baumaßnahme (Abb. 4). Die verschiedenen Konstruktionsweisen der Übergänge verdeutlichen die lang andauernde Bauzeit und spätere Reparaturmaßnahmen. Bemerkenswert ist vor diesem Hintergrund die konsequent umgesetzte Gestaltung des Bahndamms aus einheitlicher Materialwahl (Stampfbeton), der Variation von Bogenformen und durchgehenden Gesimsen, die bis heute in großen Teilen erhalten ist. Charakteristisch für alle zugehörigen Bestandteile des Bahndamms ist zudem eine dezente, fein ausgearbeitete Scharrierung, die als Zierfäse die Architekturoberflächen rahmt und auch in der Personenunterführung des Hauptbahnhofs zu finden ist. Unschwer lässt sich der besondere Gestaltungs- und differenzierte Nutzungsanspruch an den jeweils vergleichbaren und doch leicht variierenden Eisenbahnbrücken ablesen, deren Querschnitte, Sockel beziehungsweise Sockelprofile und Lichtöffnungen individuell ausgeformt sind.

DAS EMPFANGSGEBÄUDE

Trotz der fortschreitenden Bauarbeiten am Bahndamm blieb die Frage bezüglich des

Empfangsgebäudes weiterhin unklar. Noch bis 1921 wurde an einem Neubau festgehalten. Erst 1923 scheint die Entscheidung aus Kostengründen auf die Umbauvariante gefallen zu sein, welche bis 1927 fertiggestellt wurde. An dem Ursprungsbau wurden die beengten Verhältnisse und der bis 1920 immer schlechter gewordene, »ekelhaft schmutzige« (HHStAW, 480, 2265), bauliche Zustand des Gebäudes kritisiert. Da lange Zeit ein Neubau zur Diskussion stand, wurde nicht mehr in Reparaturen und Instandhaltung investiert, zudem waren regelmäßige Einbrüche und Vandalismus ein großes Problem. Nachdem schließlich die Entscheidung für den Umbau getroffen war, wurde der Architekt Professor Hugo Eberhard mit dem Entwurf, der Anfertigung von Bau- und Werkzeichnung sowie der künstlerischen Leitung der Bauaufgaben betraut. Bauleitung und Ausführung wurden den beiden Architekten der Eisenbahnverwaltung Ernst de la Sauce und Franz Schenck übertragen.

Die Umbaumaßnahmen hatten vorrangig Auswirkung auf die Innen- und Außengestaltung, während die ursprüngliche Gebäudestruktur von 1873 weitgehend erhalten blieb: Mittig dominiert der dreigeschossige, vorspringende Hauptbau, der beidseitig über niedrigere, zurückspringende Verbindungsbauten mit zwei Pavillonbauten verbunden ist. Im Zuge des

Abb. 5:
Hauptbahnhof
Offenbach
Historische Ansicht
Foto: StadtA OF M,
Postkartensammlung



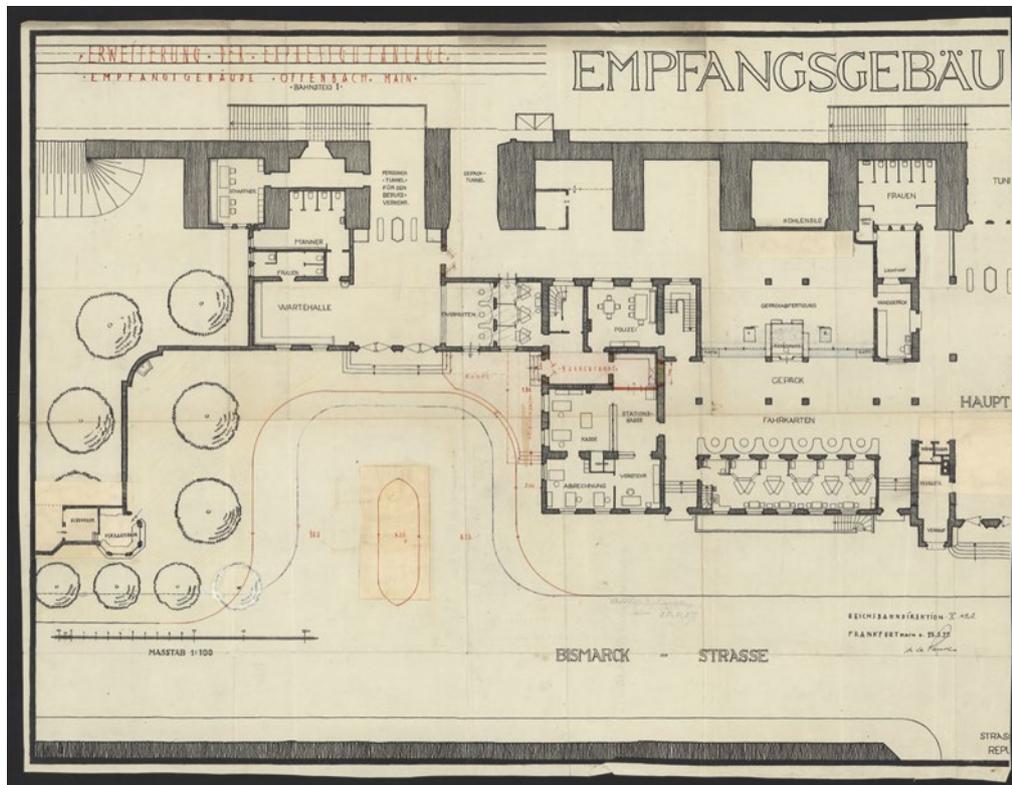


Abb. 6:
Grundriss des östlichen Teils des Empfangsgebäudes
Erhaltene ehemalige Eingangssituation zu Gepäck- und zusätzlichem Personentunnel. Die beiden verschlossenen Seiteneingänge zur Fahrkartenhalle sind kaum zu erahnen. Grafik: HHStAW, Bestand 480, Nr. 2269

Umbaus wurden Richtung Bismarckstraße eingeschossige Anbauten in der Flucht des Hauptbaus über die gesamte Gebäudelänge ergänzt (Abb. 5). Bemerkenswert ist die Gliederung der erdgeschossigen Bauvolumen in Wartesäle und Versorgungseinrichtungen im westlichen Flügel und den bahnspezifischen Einrichtungen (Schalterhalle, Gepäckabfertigung etc.) im östlichen Flügel. An der Zufahrt zur Eisenbahnunterführung Luisenstraße endet der westliche Flügel in einem halbrunden Freibereich, der als Außenraum Teil der dortigen Gastronomie war. In den beiden Obergeschossen, wurden Büros, Diensträume und -wohnungen eingerichtet.

Mit der Höherlegung des Bahndamms änderte sich auch der Anschluss der Eingangshalle zu den Gleisen. In Verlängerung der zentralen Achse der Kaiserstraße wurde ein Personentunnel mit beidseitig angeordneten Treppenaufgängen zur Erschließung der drei Bahnsteige angelegt. Gleichzeitig diente der Tunnel als Fußgängerunterführung und wichtiges städtebauliches Verbindungsglied zwischen dem nördlichen Stadtzentrum und den südlichen Quartieren. Parallel zu dieser Unterführung wurde weiter östlich ein zweiter Tunnel angelegt, der zweigeteilt als Gepäck und zusätz-

licher Personentunnel fungierte. Neben der Nutzung zur Expressgut- und Gepäckabfertigung mit Aufzügen zu den Gleisen diente der Personentunnel mit Treppenaufgängen zur Entlastung bei erhöhtem Passagieraufkommen im Berufsverkehr (Abb. 6). Mit aufwendig profilierten Sandsteingewänden verziert, ist der östliche Seiteneingang noch heute gut von außen zu erkennen. Vorgelagert befanden sich eine Vorfahrt und ein kleiner Wartesaal. Ein dritter Tunnel befindet sich westlich des Hauptpersonentunnels und entstammt dem Kontext der Hauptpost, die 1929/30 fast zeitgleich mit dem Umbau des Hauptbahnhofes neu errichtet wurde. Die bauzeitlichen Aufzugaufbauten des ehemaligen Posttunnels sind auf den Bahnsteigen erhalten.

Die Erneuerung der Fassaden und Innenräume des Hauptbahnhofes richtete sich nach den Stilformen des Expressionismus und des deutschen Art déco (Abb. 7). Durch einfache Mittel, aber prägnant gesetzte Akzente erhielt das vormals historistische Gebäude einen völlig neuen, zeittypisch modernen Ausdruck. Insbesondere die Hauptfassade, die als point de vue der Kaiserstraße erschien, wurde mit einem markanten Treppengiebel und aufwendig gestalteten Sandsteinelementen dekoriert (Abb. 1).

Abb. 7:
Zierfries in
expressionistischer
Formensprache
Türlaibung des
repräsentativen
Eingangsportals mit
floral-geometrischen
Reliefornamenten
Foto: Ch. Krienke, LfDH



Die figürlichen Schmuckelemente, die sich unter den charakteristischen kristallin-zackigen Fensterüberdachungen finden, entstammen den Frankfurter Bildhauern Rudolf und Bruno Schäfer. Besonders markant wirkte im Stadtbild zudem der kräftig grün durchgefärbte Fassadenputz, der heute von mehreren Anstrichen überdeckt wird. Im Inneren der Empfangshalle waren die Wandflächen ehemals mit Malereien nach Entwürfen des Münchener Professors Richard Throll bemalt. Ob diese unter der aktuellen Raumfassung noch vorhanden sind, ist ungewiss.

Der heutige Raumeindruck wird maßgeblich von der bauzeitlichen keramischen Wandverkleidung aus schwarzen und grünen Kacheln bestimmt, die nicht nur in der Halle, sondern auch in den ehemals öffentlichen Bereichen des Ost- und Westflügels erhalten sind.

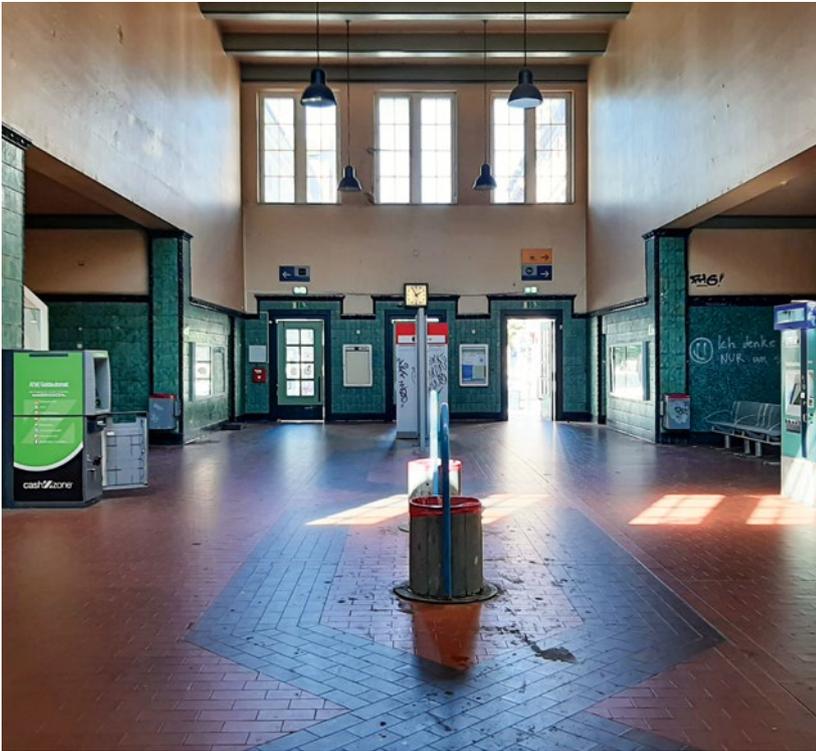
AKTUELLE NUTZUNGSANFORDERUNGEN

Aus geschichtlichen, technischen, städtebaulichen und künstlerischen Gründen wurde der Offenbacher Hauptbahnhof mitsamt seiner Bahnsteiganlagen und dem höhergelegten Bahndamm als Kulturdenkmal erkannt. Nicht allein die Baugeschichte und stilistische Formensprache des Empfangsgebäudes, die im bundesweiten Vergleich einzigartig an-

mutet, sondern auch die Materialverwendung und ingenieurmäßige Ausführung des Bahndamms waren hierfür ausschlaggebend. Was in den 1920er-Jahren dem neuesten Stand der Technik entsprach, steht ein Jahrhundert später auf dem Prüfstand. Erschwerend kommt hinzu, dass von der einstigen infrastrukturellen Bedeutung des Hauptbahnhofs wenig geblieben ist. Mit zunehmendem Individualverkehr sowie der Abtrennung vom Fernverkehrsnetz ging die Nutzung sukzessive zurück. Entscheidend war darüber hinaus der Bau des Offenbacher City-Tunnels in den 1990er-Jahren, der den Hauptbahnhof umgeht. Dass ein solcher Bedeutungsverlust nicht folgenlos bleibt, liegt auf der Hand. Deutlich spiegelt er sich am Empfangsgebäude wider: Die straßenseitigen Nebeneingänge wurden verschlossen, ebenso der östliche Seiteneingang zu den Gleisen, das Reisezentrum, Wartesäle, Restauration, Kiosk und Sanitäranlagen. Im Jahr 2014 zog der letzte Ladenmieter aus. Sowohl West- als auch Ostflügel sind inzwischen baulich von der Eingangshalle abgetrennt (Abb. 8).

Und doch weisen die noch zahlreich vorhandenen Gestaltungsdetails – sowohl an der Fassade als auch im Inneren – trotz gewisser Vernachlässigung einen überraschend guten Erhaltungszustand und enormes Entwicklungspotenzial auf. Hier beginnt die denkmalpflegerische Gratwanderung.

Mit Blick auf das Empfangsgebäude liegt die Problemstellung auf der Hand: Wie lässt sich eine denkmalpflegerische Leitlinie für ein substanzschonendes und zukunftssicheres Sanieren entwickeln, wenn ein Nutzungskonzept fehlt? Wie kann vermieden werden, dass unter Verlust historischer Bausubstanz neue Tatsachen geschaffen werden, die sich womöglich bei Vorlage eines Gesamtkonzepts als Irrweg erweisen? Wo eigentlich eine durchdachte Grundlage für langfristige Perspektiven sorgen sollte, machen konkrete Nutzungsanforderungen und Investitionsstau aktuell kurzfristige bauliche Maßnahmen erforderlich, mit deren Umsetzung derzeit fünf verschiedene Planungsteams der Deutschen Bahn betraut sind. Angesichts dieser Gemengelage gilt es, für den Denkmalwert des Bestands zu sensibilisieren und zu fragen: Welche Voraussetzungen bieten die vorhandenen Strukturen und inwiefern können sie nachhaltig nutzungs- und denkmalgerecht ertüchtigt werden?



ERHÖHUNG DES BAHNSTEIGNIVEAUS UND BARRIEREFREIHEIT

Im Rahmen einer denkmalpflegerischen Untersuchung, die durch das Büro für Industriearchäologie Dipl.-Ing. Rolf Höhmann (Darmstadt) erstellt wurde, konnten die noch vorhandenen bauzeitlichen Ausstattungselemente des Empfangsgebäudes erstmals dokumentiert werden. Daraus geht hervor, dass der Bauzustand von 1927 besonders authentisch in der Personenunterführung erhalten ist. Die Wandflächen des Tunnelbaus, der aus der Empfangshalle kommend durch eine bauzeitliche vierteilige Türanlage betreten wird, besitzen eine dezente, aber wirkungsvolle Gliederung in Form von Putzscharrierungen. Mittig an den Deckenfeldern markieren Zierrosetten die Positionen der einstigen Beleuchtung. Die Gleisaufgänge sind noch original mit bauzeitlichen Natursteinstufen und seitlichen Fahrradritten ausgestattet. Auch die bauzeitlichen hölzernen Handläufe mit geschmiedeten oder gegossenen Konsolhalterungen in expressionistischem Duktus sind, außer an den Treppenaufgängen zu den Gleisen 3–4, noch erhalten (Abb. 9).

Hinsichtlich des notwendigen barrierefreien Ausbaus könnte die substanzschonende Nutzung bestehender Strukturen bedeuten, die

vorhandenen Aufzugsschächte des ehemaligen Gepäcktunnels zu revitalisieren, also den östlichen Nebeneingang wieder in Betrieb zu nehmen und auch den angrenzenden Vorplatz in die Planung zu integrieren. In Ermangelung einer ganzheitlichen Planung sowie konkreter Aussichten zum Thema Mobilitätswende und einer damit womöglich einhergehenden Bedeutungssteigerung des Offenbacher Hauptbahnhofes scheidet diese Vorzugsvariante der Denkmalpflege in der Praxis. Der Anpassungsdruck ist groß, der Blick begrenzt auf die unmittelbare Bedarfserfüllung. Damit bedeutet die überfällige barrierefreie Erschließung nun einen nicht unerheblichen, irreversiblen Eingriff im Bereich der Eingangssituation Bismarckstraße und der Personenunterführung. Von der Bismarckstraße her bietet sich die neuerliche Öffnung eines früheren Seiteneingangs im östlichen Verbindungsbau als verträglich scheinende Option an. Die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige hingegen macht bei Wahrung der Raumwirkung mit dem Einbau von Aufzugseinbauten in den Treppenfluchten den Verlust der Hälfte der historischen Aufgänge unumgänglich.

Auch die erforderliche Erhöhung des Bahnsteigniveaus führt zu beträchtlichen Eingriffen. Die Bahnsteigoberfläche muss in Gänze

Abb.8: Eingangshalle

Grüne und schwarze bauzeitliche Fliesen der Empfangshalle und der flankierenden Gebäudeflügel. Später geschlossene Durchgänge wurden mit kleinteiligem, farblich angepasstem Glasmosaik ergänzt. Foto: H. Völker, LfDH

Abb.9: Aufgang zu den Gleisen

Hölzerner Handlauf auf expressionistisch ausgeformten Metallkonsolen, Natursteinstufen, Fahrradschiene und scharrierte Wandoberflächen sind gut erhalten. Foto: Ch. Krienke, LfDH

neu angelegt werden, was auch die bauzeitlichen Aufbauten, die erhaltenswerte Dachkonstruktion aus genieteten Stahlträgern und die Treppenanlagen betrifft. Auch der Umgang mit Aufbauten wie dem kleinen oktogonalen Backsteinbau mit Trinkbrunnen auf Bahnsteig 1–2, dessen Inschrift auf die ehemalige Funktion als »Nachlöseschalter« hinweist, ist in diesem Zusammenhang zu klären.

BRÜCKEN- UND GLEISBETTSANIERUNGEN AM BAHNDAMM

Neben der Erhöhung des Bahnsteigniveaus und der barrierefreien Erschließung des Empfangsgebäudes betreffen die anstehenden Baumaßnahmen auch die Stampfbetonbrücken des Bahndamms, die statisch nachzuweisen sind. Die Gleisbrücken über der Personenunterführung bestehen etwa aus Stampfbetonsegmentbögen mit am Scheitel eingelegten Doppel-T-Trägern. Zustand und Standfestigkeit dieser Mischkonstruktion können nicht zerstörungsfrei untersucht werden, doch sind Sondierungen durch Tragwerksplaner in der Denkmalpflege unabdingbar. Inwie-

weit eine Ertüchtigung notwendig ist, werden die Ergebnisse zeigen müssen. Als ein optimistisch stimmender Erfolg darf bereits der Erhalt der Eisenbahnüberführung Sprendlinger Landstraße gelten (Abb. 10). Hier konnte der seitens des Planungsteams anfangs vorgeschlagene Ersatzneubau durch Injektionsfüllungen an der Brückenuntersicht verhindert werden.

Auch die Gleisbettsanierung, die partiell erforderlich ist, wirft neue Fragen auf. Durch die Bearbeitung der Oberflächen entfällt der Bestandsschutz und die Anwendung der inzwischen geltenden Rettungswegrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamts wird notwendig. Für die Eisenbahnbrücken Karlstraße, Luisenstraße, Sprendlinger Landstraße und das dort anschließende Viadukt bedeutet dies jeweils das Abtragen der Brüstung und das Ergänzen eines vorkragenden Randwegs. Welche Ausnahmeregelungen oder Kompromisslösungen hier angewendet werden können, ist noch unklar. Jedenfalls ist in diesem Zusammenhang auch die geplante Lärmschutzsanierung zu berücksichtigen, die transparente Wände im Verlauf des innerstädtischen Bahndamms vorsieht.



AUSBLICK – GESAMTKONZEPT WÜNSCHENSWERT

Ganz ohne Übertreibung lässt sich feststellen, dass Offenbach mit dem Hauptbahnhof und dem Bahndamm über ein außergewöhnliches kunst- und technischhistorisch bedeutendes Hochbauensemble verfügt. Die Baugeschichte reicht bald 150 Jahre zurück, hat einen grundlegenden Umbau und mehrfache Veränderungen zu verzeichnen, doch blieb die Grundstruktur stets gewahrt. Mit den anstehenden Maßnahmen stellt sich nun erneut die Frage, wie der Bahnhof seinen heutigen Anforderungen entsprechen kann. Wie weit kann sich das Denkmal bewegen, wie sehr muss es sich verändern und anpassen, um weiterhin nutzbar zu sein? Hier gilt es, gemeinsame Lösungen zu entwickeln, um das Bauensemble als bedeutendes Kulturdenkmal der Stadt zu erhalten und zugleich als funktionierende Verkehrsstation wiederzubeleben. Gerade mit Blick auf das Empfangsgebäude, dessen großzügige Raumstrukturen großes Potenzial bergen, bedarf es entsprechender Nutzungskonzepte. Seitens der Stadt Offenbach, die ernsthafte

Kaufabsichten bekundet hat, wurden erste Schritte bereits unternommen. Für das Empfangsgebäude liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Für die Neuordnung der Außenraumgestaltung wurde ein Wettbewerb ausgelobt. Als (noch) Eigentümerin ist allerdings die Deutsche Bahn am Zug.

ARCHIVALIEN

Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden (HHStAW), 480, 2265, Betreffend: Missstände in den Wartesälen und in der Wohnung des Bahnhofswirtes, 05.01.1920.

HHStAW, 480, 2266, Denkschrift zum Entwurf für den Umbau des Personenbahnhofs und den Neubau des Güterbahnhofs zu Offenbach a. M.

HHStAW, 480, 2267, Zeitungsausschnitt aus der ‚Volkswacht‘ vom 28.07.1910.



Abb. 10:

Historische Brücke

Die Eisenbahnüberführung Sprendlinger Landstraße wurde als eine der denkmalgeschützten Überführungen des Bahndamms substanzschonend ertüchtigt.
Foto: H. Völker, LfDH