

## GUTACHTEN FÜR DIE DENKMALPFLEGE: DAS BEISPIEL S-BAHN-AUSBAU FRANKFURT-DARMSTADT

**D**er Ausbau der Nahverkehrsnetze in den Ballungsräumen verläuft weniger spektakulär als der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecken und der großen, in einer breiteren Öffentlichkeit diskutierten Bahnhofsumbauten und der Projekte für das 21. Jahrhundert. Gleichwohl werden durch diese oft sehr langfristig betriebenen Streckenausbauten viele Denkmale gefährdet oder vernichtet, wie am nachfolgenden Beispiel erläutert werden kann.

Der Streckenabschnitt zwischen Frankfurt und Darmstadt ist Teil der historischen Main-Neckar-Bahn, er gehört zur ältesten Eisenbahnstrecke des damaligen Großherzogtums Hessen-Darmstadt und ist die zweitälteste Strecke auf dem Gebiet des heutigen Bundeslandes Hessen. Die Main-Neckar-Bahn war nach damaligem Verständnis eine zwischenstaatliche Verbindung der freien Reichsstadt Frankfurt mit der Residenzstadt Darmstadt und den badischen Städten Mannheim und Heidelberg. Überregional war und ist sie ein wichtiges Nord-Süd-Verbindungsglied zwischen Hamburg und Basel und wurde als solches auch schon bei den ersten Planungen von Eisenbahnkomitees ab 1836 angesehen. Nachdem private Bauinitiativen an Kapitalmangel scheiterten, nahmen die drei beteiligten Partner Frankfurt, Hessen-Darmstadt und Baden auf Grundlage eines Staatsvertrages den Bau 1842 selbst in die Hand. Zwischen Frankfurt und Langen erfolgte die Betriebsaufnahme am 16. Juli 1846, am 1. August 1846 konnte die Gesamtstrecke eröffnet werden.

Die Trasse der Bahnlinie verläuft weitgehend geradlinig durch das Rheintal, zwischen Frankfurt und Darmstadt wurde zunächst lediglich in Langen ein Stationsgebäude und in Arheilgen eine Haltestelle eingerichtet. Leitender Ingenieur war der spätere Hessische Geheimrat Friedrich Lichthammer, der auch als Architekt des Darmstädter Main-Neckar-Bahnhofes nachgewiesen ist. Es kann angenommen werden, daß er auch für die Architektur der anderen Bahnhofsgebäude verantwortlich zeichnete. Das rasch wachsende Verkehrsbedürfnis erforderte laufende Ausbauten der Bahnstrecke und der Anlagen und so erhielten jeweils 1852 Neu-Isenburg, 1873 Egelsbach, 1876 das heutige Buchschlag-Sprendlingen, 1887 Wixhausen und 1888 Erzhausen Haltestellen, die nach und nach mit Empfangsgebäuden, Güterschuppen, Rampen usw. ausgestattet wurden. Die Main-Neckar-Bahn entwickelte sich zu einer der meistbefahrenen und höchstbelasteten Strecken in Deutschland – schon 1860 wurde ein zweites Gleis erbaut und zwischen Frankfurt und Buchschlag 1905 ein drittes für die Nebenbahn nach Ober-Roden. Für den hier zu betrachtenden S-Bahn-Ausbau sind ein viertes bzw. fünftes Gleis erforderlich.

In Frankfurt und Darmstadt sind keine Bauten der Main-Neckar-Bahn erhalten geblieben. Das älteste Empfangsgebäude steht in Langen. Es entspricht in seiner äußeren Form noch dem Ursprungsbau von 1846, ist aber vielen Veränderungen unterworfen gewesen. Wahrscheinlich 1852 ent-

stand das Empfangsgebäude in Neu-Isenburg, auch dieses ist erheblich durch Anbauten verändert. Einer späteren Bauepoche gehören die Gebäude in Buchschlag-Sprendlingen, Egelsbach, Wixhausen und Darmstadt-Arheilgen an, sie entstanden zwischen 1881 und 1894. Sie sind von ähnlicher Größe und Bauausführung, wurden in der architektonischen Ausstattung aber der Bedeutung der Stationen angepaßt. Aufwendiger gestaltet sind die sehr ähnlichen Gebäude von Buchschlag-Sprendlingen und Egelsbach, bei letzterem war ein besonderer Eingang mit einem dahinter liegenden, mit einer Holzkassettendecke ausgestatteten Wartezimmer vorhanden, das der großherzoglichen Familie bei Reisen zu ihrem naheliegenden Schloß Wolfsgarten diente. Alle genannten Bauten gehören der Stilepoche des Klassizismus an, gekennzeichnet durch unverputztes, behauenes Sandsteinmauerwerk, Rundbogenfenster mit Sandsteinrahmungen, Rosetten, Friese und Ecklisenen. In Langen und Neu-Isenburg sind die Gebäude später verputzt worden. In Erzhausen entstand ab 1904 ein Empfangsgebäude in andersartiger Architektur, die dem Heimatschutzstil zugeordnet werden kann. Besonders hingewiesen werden muß auf die Bahnsteigüberdachungen in Buchschlag und Langen. Es handelt sich hierbei um die ehemaligen Dächer des alten Bahnhofs der Hessischen-Ludwigs-Eisenbahn in Darmstadt. Nach der Verlegung des Bahnhofs im Jahre 1912 setzte die Bahnverwaltung die Dächer um, ihr ursprüngliches Baujahr liegt zwischen 1870 und 1884. Einfache Güterschuppen in Holzkonstruktion existierten in Langen und Egelsbach, der erste stammt möglicherweise aus dem Jahr 1847. Stellwerksgebäude aus der Frühzeit der mechanischen Zugsicherung vor dem Ersten Weltkrieg sind nicht mehr vorhanden, ebensowenig wie bedeutende historische Ingenieurbauwerke. Das aus der Bauzeit stammende Bahnwärterhaus nördlich von Langen wurde zu Beginn der Ausbaurbeiten abgerissen.

Die beschriebenen Bauten sind für sich betrachtet sicher keine außergewöhnlich bedeutenden Denkmale, sie sind aber wichtig für die Ortsgeschichte, dokumentieren als letzte Zeugen der frühen Main-Neckar-Bahn den damals hohen Einsatz für die Erschließung dieses Verkehrsraumes und belegen durch die sorgfältige und teils aufwendige Ausstattung die Bedeutung dieses Verkehrsmittels. In der Denkmaltopographie des Landkreises Offenbach von 1987 sind demnach folgerichtig die Empfangsgebäude in Buchschlag-Sprendlingen und Egelsbach und die Bahnsteigdächer in Buchschlag und in Langen als Denkmale ausgewiesen. Die Gebäude in Wixhausen und Arheilgen sind in der Denkmaltopographie der Stadt Darmstadt aufgeführt.

In Kenntnis der anstehenden S-Bahn-Planung wurden die Einzeldenkmale in einem Gutachten im Jahr 1987 noch einmal ausführlich untersucht und bewertet. Dabei konnte auf Vorarbeiten zurückgegriffen werden, die das Hessische Landesamt für Denkmalpflege angeregt und gemeinsam mit dem Seminar Industriearchäologie der Technischen Hochschule Darmstadt durchgeführt hatte. In diesen sehr ausführlichen studentischen Seminararbeiten waren die Gebäude und Anlagen baugeschichtlich untersucht worden und der Nachweis für die Umsetzung der Bahnsteigdächer aus Darmstadt geführt worden.

Vor diesem Hintergrund konnte zu Beginn des Jahres 1988 ein Vorgespräch mit den Planern der Deutschen Bun-

desbahn vereinbart werden. In Erinnerung bleibt hiervon, daß den planenden Ingenieuren die Existenz von Denkmälern im Bahnbereich wohl erst kurz vor diesem Termin bewußt geworden war. Die im Laufe des Jahres 1988 vorgelegten Unterlagen für die Planfeststellung zwischen Buchschlag und Langen und die Vorplanungen in den anderen Bereichen gingen von einem Abriß der Empfangsgebäude in Egelsbach und Arheilgen und der Bahnsteigdächer in Langen und Buchschlag aus. Anscheinend nachträglich ausgearbeitete Pläne für die Trassenführung in Egelsbach wiesen in 12 (!) Varianten nach, daß sinnvolle technische Lösungen nur «bei Entfall» des Gebäudes möglich wären.

Denkmalpflege und Gutachter hatten die Chance, im Planfeststellungsverfahren hierzu noch einmal Stellung zu nehmen. Bekanntlich ist die Bahn hier selbst Genehmigungsbehörde, muß aber die Träger öffentlicher Belange anhören und eventuelle Ablehnungen begründen. Da der Denkmalwert unbestritten war, wurde im Gutachten der Schwerpunkt auf die Entwicklung alternativer, technisch begründbarer Lösungen gelegt, um dem oft gehörten Vorwurf «technisch nicht möglich» von vorneherein zu begegnen. Unter Anwendung der technischen Parameter für den S-Bahn-Ausbau konnte nachgewiesen werden, daß mit modifizierten Gleis-Planungen durchaus Erhaltungsmöglichkeiten für die abrißgefährdeten Denkmale bestanden.

Die Diskussion konzentrierte sich dann hauptsächlich auf das schwierigste Objekt Egelsbach: hier sorgte einer der Vorschläge aus dem Gutachten der Denkmalpflege mit einem unorthodoxen Lösungsansatz für einige Diskussion im politischen Bereich, da damit auch neue positive Ansätze für das Ortsbild und die Erschließung des Bahnhofsbereiches verbunden waren. Letztlich wurde auch diese Lösung seitens der Bahn mit dem Argument hoher, natürlich schwer überprüfbarer Mehrkosten, die die Gemeinde zu tragen hätte, niedergeschlagen. Die S-Bahn-Strecke Frankfurt-Darmstadt ist 1997 eröffnet worden, die Bauarbeiten waren aber Anfang 1998 immer noch nicht abgeschlossen. Trotzdem ist es sicher interessant, Planung und tatsächliche Ausführung im Zustand von 1988 und April 1997 zu vergleichen, insbesondere natürlich im Hinblick auf den Umgang mit den Denkmälern.

Am Empfangsgebäude in Neu-Isenburg wurden augenscheinlich keine Veränderungen vorgenommen, das Gebäude von 1852 ist aber in der Vergangenheit so oft umgebaut worden, daß ihm kein Denkmalwert zuzurechnen ist. Auch das Empfangsgebäude von Buchschlag-Sprendlingen ist im Zuge des S-Bahn-Ausbaus nicht verändert worden, der zunächst geplante und im Planfeststellungsverfahren auch durchgesetzte Abriß der vom Darmstädter Ludwigsbahnhof umgesetzten Bahnsteigdächer ist hier jedoch nicht ausgeführt worden. Zwei der Dächer sind demontiert und etwas seitlich versetzt auf den neuen S-Bahnsteigen wieder aufgestellt worden – daß dies technisch möglich ist, wurde seitens der Bahningenieure am Anfang des Verfahrens heftig bestritten! Allerdings wurde eines der Dächer, wohl versehentlich, um 180 Grad gedreht. In Langen ist das Empfangsgebäude von 1846 im Zuge der städtebaulich großzügigen Umgestaltung des Bahnhofsplatzes erneut renoviert worden und dem Ursprungszustand wieder näher gebracht worden. Auch hier wurden die Bahnsteigdächer demontiert

und versetzt. Der Güterschuppen von 1847 ist verlorengegangen.

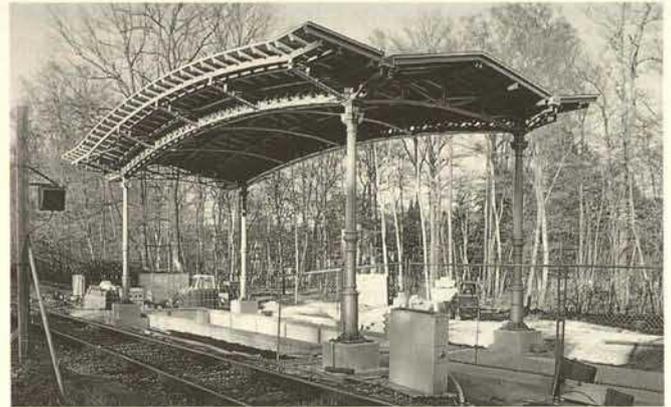
Das stark umstrittene Empfangsgebäude in Egelsbach ist ebenso wie der Güterschuppen abgerissen worden, lediglich Teile des Fürstenzimmers sind demontiert und erhalten. Der ganze Bahnhofsbereich ist verlegt und großräumig umgestaltet worden, die triste Mischung aus Lärmschutzwänden, neuen Bahnsteigdächern des gestalterisch mißlungenen »Einheitstyps Essen« und der brutalistischen Gestaltung von Treppen, Unterführungen und übrigen Anlagen erscheint wenig werbewirksam für ein neu eingeführtes Verkehrsmittel. Verglichen mit dem gestalterischen Aufwand, der für die neuen Bahnhofsprjekte gefordert und möglicherweise auch verwirklicht wird, handelt es sich hier im Ergebnis wohl noch um das späte Produkt der alten hoheitlichen Planungs-, Gestaltungs- und Durchsetzungspolitik der in dieser Form nicht mehr existierenden Deutschen Bundesbahn.

Das zu einer anderen Bau- und Architekturepoche gehörende Gebäude in Erzhausen soll von der Gemeinde übernommen werden, Renovierungs- und Instandsetzungsarbeiten sind noch nicht erfolgt. Ähnlich die Situation in Darmstadt-Wixhausen, wo das sehr renovierungsbedürftige Gebäude von 1887 weiterer Verwendung harrt. Die einfachen hölzernen Bahnsteigdächer unbekanntes Alters sind durch die schon genannten Einheitsdächer ersetzt worden, ein Vergleich der alten Holzkonstruktion mit den neuen Stahldächern läßt deren schlechte Gestaltung erneut deutlich werden. Wie in Egelsbach wurde in Darmstadt-Arheilgen die Bahnhofsanlage an eine andere Stelle verlegt und das alte Empfangsgebäude ohne direkte Notwendigkeit frühzeitig abgerissen.

Zieht man ein Resümee aus der nun über zehn Jahre währenden Geschichte dieses S-Bahn-Ausbaus aus denkmalpflegerischer Sicht, so muß man den Verlust besonders des Gebäudes in Egelsbach bedauern. Wider Erwarten konnten von den historischen Bahnsteigdächern des ehemaligen Darmstädter Ludwigsbahnhofes mehr erhalten werden, als ursprünglich geplant und als technisch machbar akzeptiert worden war – vielleicht eine Folge des inhaltenden Widerstandes der Denkmalpflege, aber auch einer Bewußtwerdung für den Wert der vorgefundenen historischen Anlagen seitens der planenden Ingenieure.

Die Diskussionen um die Erhaltung von Denkmalen an dieser Strecke haben aber auch einen aus denkmalpflegerischer Sicht positiven Einfluß auf die weiteren S-Bahn-Planungen im Rhein-Main-Gebiet gehabt, denn bei den nachfolgenden Ausbauten der nord- und südmainischen Strecken wurden die Belange der Denkmalpflege schon frühzeitig mit in die Planungen einbezogen und wichtige Denkmale weitestgehend erhalten.

Es bleibt schließlich die Hoffnung, daß mit der geänderten Unternehmensstruktur der jetzigen Deutschen Bahn AG und ihrer ausdrücklichen Kundenorientierung, die sich ja insbesondere auch in der Aufwertung der Bahnhöfe ausdrücken soll, eine Umdenken stattfindet, das das große gebaute historische Erbe der Eisenbahnen auch als Wert und attraktives Angebot begreift. In anderen europäischen Ländern ist dies vielfach schon erkannt und genutzt worden. Die ersten Erklärungen und Maßnahmen zur Revitalisierung auch der kleineren Bahnhöfe der Deutschen Bahn scheinen sich an diesen positiven Beispielen zu orientieren.



*Bahnsteigüberdachung in Buchschlag-Sprendlingen, Zustand 1986 und nach Wiederaufbau 1997*

*▽ Bahnsteigüberdachung in Langen, Zustand nach Wiederaufbau 1997*

*▽▽ Empfangsgebäude Egelsbach, Zustand 1987, abgerissen 1996*

