

WAS DER REISENDE NICHT SIEHT – BAHNBETRIEBS- UND AUSBESSERUNGSWERKE

Mit der Hinwendung der Denkmalpflege zu den Zeugen des Zeitalters von Industrialisierung und Technik, in Deutschland ernsthaft erst seit den 1970er Jahren vollzogen, handelte sich die Zunft ein Phänomen beim täglichen Amtsgeschäft ein, dessen Tragweite den wenigsten von Anfang an bewußt war: das Phänomen des »technischen Netzwerks«. Vernetzung war ein »Urtrieb« des technisch-industriellen Zeitalters, der ihm von Anfang an zugrunde lag. Im Bereich des Verkehrs begann dies bei der »canal mania« des 18. Jahrhunderts in England, um sich seit 1830 in die Eisenbahnepoche hinein fortzusetzen, wo es selbstverständlich nicht haltmachte, sondern sich auch beim Wegebau des Individualverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg manifestierte. Netzwerke entstehen auch sehr schnell im Sektor der stadttechnischen Versorgung mit den Materien Gas und Wasser, später mit der Elektrizität, Telegraphie und Telephonie; hydraulische und pneumatische Netze kommen hinzu.

Netzwerke sind Gebilde aus Linien und Knoten, gleich ob es sich um eine städtische Untergrundbahn oder die Gaswirtschaft eines Hüttenwerkes handelt. Einige dieser Knotengebilde traten verhältnismäßig schnell ins Blickfeld der Denkmalpflege, namentlich die Empfangsgebäude des Eisenbahnsystems fanden relativ früh Interesse.¹ Auch größere Eisenbahnbrücken als Belege der »Königsdisziplin« des Ingenieurbaus wurden als Denkmale erkannt und gewürdigt, so zum Beispiel mit der Publikation des Landeskonservators Rheinland von 1973 zur Müngstener Brücke, die unlängst ihren hundertsten Geburtstag feierte.²

Das rheinische Amt versuchte auch den Schritt hin zum Netzwerk als Systemganzes mit der 1976 vorgelegten Publikation zur Wuppertaler Schwebebahn, dieser einmalig gebliebenen reinen Ingenieurkonstruktion im Bereich des schienengebundenen städtischen Nahverkehrs,³ die als eine Folge von Brückenträgern zwischen Stahlstützen mit eingehängten Stationskanzeln zu interpretieren ist.

Raumgreifende Strategien zur Erfassung und Bewertung schienengebundener Verkehrssysteme wurden erst wieder zu Beginn der 1980er Jahre entwickelt. So betrieb das Institut für Bau- und Kunstgeschichte der Universität Hannover zwischen Herbst 1981 und Frühjahr 1983 eine Erfassungsaktion, die auf einen flächendeckenden Charakter hin zumindest angelegt war und als Materialsammlung auch publiziert wurde.⁴ Der auf diesem Material fußende Beitrag zum ersten ICOMOS-Symposium »Eisenbahn und Denkmalpflege« extrahiert daraus allerdings wieder lediglich »frühe Empfangsgebäude im Königreich Hannover«⁵ als Gegenstand baugeschichtlich-typologischer Überlegungen.

Etwas früher als das hannoversche Projekt wurden mit finanzieller Unterstützung des hessischen Landesamtes für Denkmalpflege an der Technischen Hochschule Darmstadt »Die Bauten der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn« als »Kurz-

inventar« untersucht,⁶ weitere hessische Bahnstrecken waren in diese Untersuchung eingeschlossen, so die Taunusbahn und die Bahnlinie Frankfurt-Mannheim. In der Folgezeit vervollständigte das Frankfurter Denkmalamt im Auftrag des hessischen Landesamtes diese Inventare. Ergebnisse und Methoden wurden auf der Sitzung der Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege in Birkenau im November 1989 diskutiert. Eine aus diesen Erfahrungen destillierte Systematik der Bauten und Anlagen des Bahnwesens publizierte Volker Rödel 1993.⁷

Die im vorliegenden Beitrag behandelten Anlagentypen Betriebswerk und Ausbesserungswerk erscheinen in der

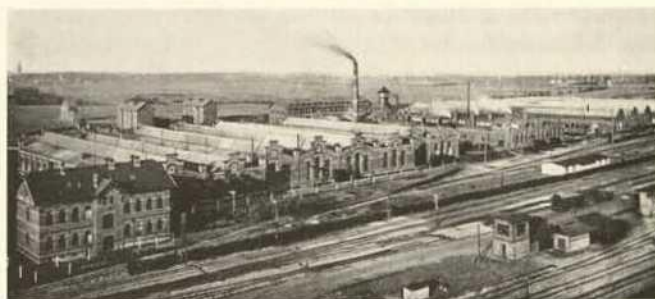


Abb. 1. Krefeld-Oppum, Ausbesserungswerk: 1892 wurde die erste Ausbaustufe des Ausbesserungswerks eröffnet, seit 1898 wurden hier auch Lokomotiven gewartet.

von Rödel einschränkend als »noch unvollständiger Versuch einer« Systematik bezeichneten Übersicht unter der Rubrik »Hochbauten« als »Werkstätten« in der Umgebung kleinmaßstäblicher Bautypen wie »Stellwerke« oder »Wassertürme«.⁸

Wie die Erfahrung mit der Inventarisierung und der Unterschutzstellung von Betriebs- und Ausbesserungswerken (BW und AW) im Rheinland und anderswo zeigt, bedarf diese noch pauschale Definition der Differenzierung und Auffächerung, will man der Komplexität dieser – oft die Ausdehnung großer Fabrikareale erreichenden – Anlagen zureichend erfassen (Abb. 2). Letzteres gilt in Besonderheit für die Betriebs- und Ausbesserungswerke, deren Existenz in den letzten Jahrzehnten einer breiteren Öffentlichkeit allenfalls anlässlich der Diskussion über das Überleben der unmittelbar hinter dem Göttinger Bahnhof gelegenen Lokrichthalle punktuell ins Bewußtsein trat – sie erreichte sogar die Weihe einer Behandlung auf den Tiefdruck-Beilage-Seiten der Frankfurter Allgemeinen Zeitung.⁹ Den hier vorliegenden Typus der Lokrichthalle, ein Element des Gesamtorganismus Ausbesserungswerk, hat Rolf Höhmann 1992 in einer vergleichenden Untersuchung im Auftrag der Denkmalpflege dokumentiert.¹⁰ Zu Recht nennt er diese Anlagengattung ein »wenig untersuchtes Thema« und stellt fest, daß »bisher keine umfassende Geschichte der Ausbesserungswerke und Werkstätten der Eisenbahn« geschrieben worden sei – die Konstatierung eines Defizits, der sich

der Denkmalpfleger nur bedauernd anschließen kann. Der hoffnungsvolle Forscher möge an dieser Stelle auch ganz pauschal vor Publikationen wie den »specials« der verschiedenen Eisenbahnfreunde-Gazetten mit vielversprechenden Titeln wie »Bahnbetriebswerke I und II¹¹ gewarnt werden: für eine bauhistorische und systematisch technikgeschichtliche Dokumentation des jeweiligen Standortes geben sie wenig her, dafür wird das »rollende Gut« liebevoll detailliert bedacht. Glücklicherweise scheint das auch für technisch bedingte Architekturen zu interessierende Personal unter den zu tausenden zählenden Gemeinden der »railway freaks« zuzunehmen, so daß für die Zukunft dem Denkmalpfleger hier wichtige Bundesgenossen erwachsen könnten.

Als Baustein der Wissensvermehrung auf dem Gebiete der denkmalwerten Bahnbetriebsanlagen seien hier einige der Denkmalpflegepraxis der letzten Jahre im Rheinischen Amt für Denkmalpflege entnommene Beispiele vorgestellt:

Definition

Eine noch immer brauchbare Definition des Daseinszweckes von Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerken, hier noch »Betriebs- und Hauptwerkstätten« genannt, gibt Meyers Konversationslexikon von 1903:¹²

»Eisenbahnwerkstätten dienen zu den in gewissen Zeitabständen vorzunehmenden Prüfungen der Betriebsmittel und zur Wiederherstellung dieser sowie der sonstigen mechanischen Einrichtungen, die der Abnutzung und der Zerstörung unterworfen sind. Man unterscheidet Betriebswerkstätten, in denen die oft vorkommenden kleineren Schäden beseitigt werden, und Hauptwerkstätten, in denen alle großen Wiederherstellungsarbeiten, z.T. auch die Neuanfertigung gewisser Gegenstände, wie namentlich der Weichen, vorgenommen werden. Die bedeckten Arbeitsräume der E. werden so groß angenommen, daß etwa 25 Proz. der Lokomotiven, 8 Proz. der Personenwagen, 3 Proz. der Güterwagen in denselben Platz finden, außerdem aber 5 Proz. der sämtlichen Wagen auf den unbedeckten Gleisen der Werkstätten aufgestellt werden können. Einige große Bahnverwaltungen des Auslandes bauen in ihren Werkstätten auch neue Lokomotiven, Tender und Wagen, einige erzeugen sogar Eisen und Stahl und walzen selbst ihre Schienen und Schwellen.«

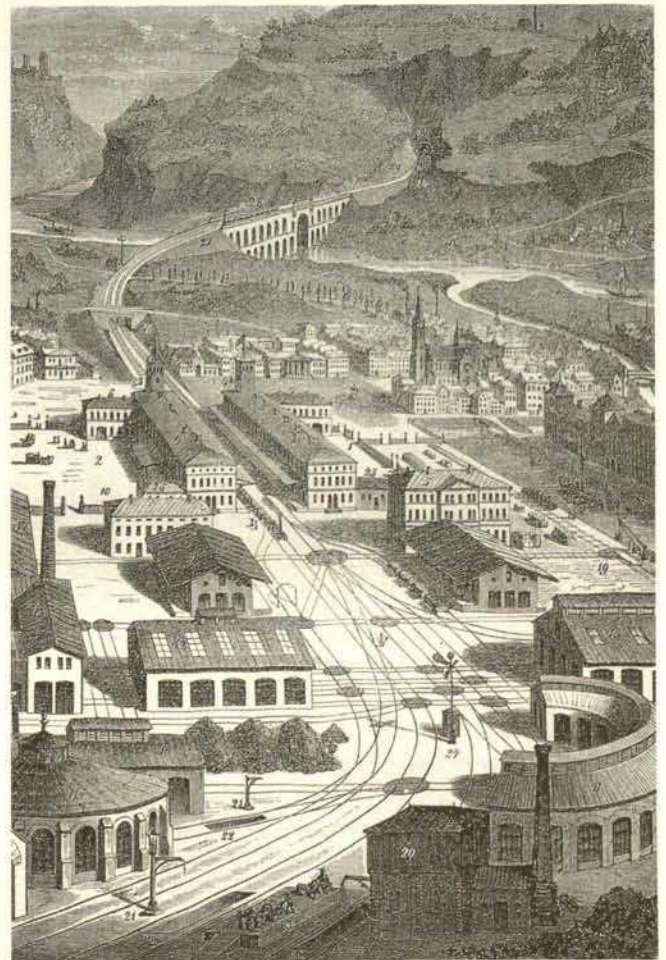
Diese Definition erhellt den betriebstechnisch bedingten Größenunterschied zwischen den beiden Typen des »Ausbesserungswerkes« und des »Betriebswerkes«. Dient das letztere der Wartung und der Behebung »kleinerer Schäden«, so geht es bei ersterem um »große Wiederherstellungsarbeiten, z.T. auch die Neuanfertigung gewisser Gegenstände«. Der Unterschied in der Größenordnung bedingt wiederum einen Unterschied bei der topographischen Situation beider Anlagentypen. Tendierte man dazu, die Betriebswerke schon aus Gründen des laufenden Betriebs unmittelbar ins städtische Weichbild zu integrieren und sie in möglichst großer Bahnhofsnähe zu halten, so war das bei den großproduktionsähnlichen Prozessen in den Ausbesserungswerken nicht möglich. Hier wählte man Standorte »auf der grünen Wiese«, die zwar an die Zugänglichkeit zu den jeweiligen Streckensystemen gebunden waren, aber gleichzeitig künftige Expansionsnotwendigkeiten im Auge zu halten hatten.

Einer denkmalpflegerischen Bewertung dieser Anlagen hinderlich im Wege stehen dabei die in der Regel häufigen Umorganisationen, Überführungen in andere Eigentumsverhältnisse (zunächst Verstaatlichung der Bahn, dann Privatisierung einzelner Anlagen), technischer Ausbau und betriebliche Umordnung, Kriegsschäden aufgrund der strategischen Bedeutung dieser wichtigen Verkehrsnetzknotten und Neunutzungen. Zwar existieren für viele der Werke eine oder mehrere historische Festschriften. Ihnen haftet jedoch teilweise das gleiche Manko an wie den oben erwähnten Publikationen der Eisenbahnfreunde: eine gewisse unsystematische Lust an abstrakter Quantifizierung und liebevolle Befassung mit dem »rollenden Gut« stehen hier einer sauberen Standortchronologie und Entstehungsgeschichte oft hinderlich im Wege. Hierzu zwei Beispiele:

Oberhausen-Hauptbahnhof, Betriebswerk »Oberhausen-Alt«

Den Schutz zweier typischer Elemente eines Betriebswerkes hatte das 1991 erstellte Gutachten des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege zum Ziel: Wasserturm und Ringschuppen bildeten in Oberhausen den Kernbestand eines typischen Betriebswerkes bestehend aus den Elementen Triebwagenhalle I und II, Büro/Magazintrakt, Wasserturm und Trafo/Werkstatt-Trakt (Bezeichnungen der deutschen

Abb. 2. Bereits um 1860 waren die bahntechnischen Anlagen für Verkehrsabwicklung und Wartung hochdifferenziert, wie diese idealtypische Ansicht von 1864 zeigt.



Bundesbahn 1991).¹³ Diese Anlage in unmittelbarer Nähe des Oberhausener Hauptbahnhofes ist typischerweise schwer zugänglich gelegen inmitten umfangreicher Gleisbereiche. Fast alle Teile des um 1900 errichteten Baubestandes wiesen gravierende Veränderungen auf, nicht jedoch die beiden »Chiffre«-Bauten.

Wasserturm

Der hier ungewöhnlicherweise auf Rechteckgrundriß errichtete, fünfgeschossige Wasserturm mit Satteldach weist in den Stockwerken unterhalb des Behälters Wohnraumgrundrisse auf, so daß die – durch oral-history-Befragung (denn Bauakten fehlten) vom Bahnpersonal bestätigte – Version glaubhaft zu machen war, daß neben dem technischen Zweck auch der sozialgeschichtlich bedeutsame Beleg für die betriebsnotwendige Übernachtungsmöglichkeit des Bahnpersonals am Einsatzort bewiesen ist. Dieser bei Technikdenkmälern oft schwer zu greifende Kontext von Wohnen und Leben in vom Techniksystem bedingten Zusammenhängen (fahrplanbedingte Zwänge der Arbeitszeitfestlegung) machten den Oberhausener Wasserturm zu einem technik- wie sozialgeschichtlich wertvollen Bauwerk. Neben der Wohnmöglichkeit stellte die Wasserspeicherung einen unverzichtbaren Bestandteil des betrieblichen Ablaufes in einem Betriebswerk des Dampflokomotivenzeitalters dar. Sie gehörte zu den Kernfunktionen, die in jedem Fall zu gewährleisten waren.

Ringschuppen

Der zweite für denkmalwert erachtete Bestandteil des Betriebswerkes Oberhausen war die weitgehend unveränderte Anlage eines 21-ständigen Ringschuppens als »Mittelpunkt eines jeden Bahnbetriebswerkes«.¹⁴ Die Bewertung dieses Technikbaus ist insofern nicht einfach, als es keinerlei Gesamtüberblick über den Bestand der in der Bundesrepublik erhaltenen, bzw. mehr oder weniger unverändert erhaltenen Anlagen dieser Art gibt. Hier ist die Schweiz, wo es für diesen Bautyp eine flächendeckende Bestandsaufnahme gibt,¹⁵ in der besseren Situation. So muß hierzulande davon ausgegangen werden, daß Ringschuppen in weitgehend unverändertem Zustand und auch ohne intakte Drehscheibe als Baudenkmale anzusehen sind. Im Falle des Oberhausener Betriebswerkes bestehen die denkmalpflegerischen Leitvorstellungen aus der Forderung nach Erhaltung zweier dem Kernbereich einer solchen Anlage zuzurechnenden Elemente als Schlüsselbauten des wasserabhängigen Dampflokomotivenbetriebes.

Mülheim an der Ruhr, Ausbesserungswerk Speldorf

Bedeutsam an dieser 1991 vom Rheinischen Amt für Denkmalpflege begutachteten Anlage ist die Tatsache, daß hier im Nebeneinander drei Generationen von Leitbauwerken des Anlagentyps Ausbesserungswerk erhalten geblieben sind. Es handelt sich um die Lokrichthalle aus der Ersterbauungszeit des Werkes 1874, deren zweifache Erweiterung von 1894 und 1903 (Abb. 3) sowie die 1918 fertiggestellte, 254 Meter lange Lokrichthalle mit Längsständen.

Die für die Bahnerschließung des Ruhrgebietes in der Hochindustrialisierungsphase 1874 zunächst als Filialgründung ihrer »Zentralwerkstätte« in Köln von der Rheinischen Eisenbahn errichtete Anlage umgreift damit wesentliche Entwicklungsstufen deutscher Bahnen: die privatwirtschaftlich organisierte Wachstumsphase der Gründerjahre, die nach der Verstaatlichung einsetzende Konzentrationsbewegung und den kriegswirtschaftlich bedingten, gleichzeitig amerikanische Vorbilder aufnehmenden Sprung in der Größenordnung solcher Anlagen in der Zeit des Ersten Weltkrieges. Die auf engstem Raum versammelten Bauwerke dieser Epochen machen das Ausbesserungswerk Mülheim-Speldorf zu einer Art Lexikon der baulichen und technikhistorischen Entwicklung deutscher Ausbesserungswerke.

Zusammen mit den Ausbesserungswerken in Trier (1911), Lingen (1915-19) und Göttingen (1913) weist Speldorf damit ein hervorragendes und bestens erhaltenes Beispiel der Einführung des amerikanischen Vorbildern verpflichteten Typs der Lokrichthalle mit Längsständen auf. Einmalig ist aber die Tatsache, daß auf dem gleichen Areal die vorhergehende Technologiestufe der Querständigehalle mit längsseitiger Erschließung ebenfalls erhalten geblieben ist. Augenfällig wird damit die Technikentwicklung insofern, als der Typus der Querständigehalle nur mit baulicher Erweiterung (wie hier ablesbar geschehen) auf sich verändernde Größenordnungen im Lokomotivenbereich reagieren konnte, während die Längsstände-Anordnung der Mülheimer Halle von 1918 flexibel und ohne Zubauten an die wachsenden Längen der Lokomotiven angepaßt werden konnte. Die heutige Nutzung der 1918-Halle, deren Sprossenteilung der weiten Fensterflächen mittels Feldbahnschienen bewerkstelligt wurde (vermutlich eine kriegsmängelbedingte Lösung), durch die städtischen Verkehrsbetriebe sichert darüber hinaus dem Bauwerk ein hochgradig unverändertes Fortbestehen.

Verstärkt wird der Rang der Mülheimer Anlage noch durch die unveränderte Erhaltung der der ersten Lokrichthalle von 1874 vorgebauten »Alten Dreherei« gleichen Datums, ein 27 zu 70 Meter messender, dreischiffiger Bau, in dem zwei Reihen von je 22 oktogonalen Gußeisenstützen ein vielteiliges hölzernes Raumtragwerk emporstreben lassen.

Die weitere Verkehrsentwicklung, die u. a. eine Beschäftigtenzahl von über 2000 Belegschaftsmitgliedern (1942) mit sich brachte, wird im Rahmen des denkmalwerten Baubestandes repräsentiert von der 1912 geplanten, 1914 bis 1918 ausgeführten Kraftzentrale des Ausbesserungswerkes, das den besten Bauten Alfred Fischers für die Montanindustrie des Ruhrgebietes aus dieser Zeit an die Seite zu stellen ist (was im übrigen auch für den gleichen Bau im Ausbesserungswerk Jülich, der weiter unten behandelt wird, zutrifft).¹⁶

Die Bedeutung des denkmalwerten Teils des Ausbesserungswerkes Mülheim-Speldorf liegt somit in der Spannweite der industriearchitektonischen und technikhistorischen Entwicklung, die den Zeitraum von 1874 bis 1918 umgreift und für den Typus der Lokrichthalle drei Entwicklungsstufen in einer einzigen Anlage verkörpert. Mit der dreischiffigen Dreherei von 1874 ist darüber hinaus einer der bedeutenderen industriellen Hallenkonstruktionen in Gußeisen-Holz-Bauweise erhalten geblieben.



Abb. 3. Die neue Fließtechnik nach amerikanischem Vorbild repräsentiert die 1918 fertiggestellte Lokrichthalle mit Längsständen im Ausbesserungswerk Mülheim-Speldorf.

Krefeld-Oppum, Ausbesserungswerk Oppum

Diente das Ausbesserungswerk Mülheim-Speldorf der Pflege des Lokomotiven- und Güterwagenbestandes der Rheinischen Eisenbahn im Hinblick auf die Massengüter-Verkehrsentwicklung des Ruhrgebietes nach Süden hin, ging es bei der Neuanlage des Krefeld-Oppumer Ausbesserungswerkes um die Güter- und Personenwagen, die seit 1856 von der gleichen Gesellschaft unmittelbar am Krefelder Hauptbahnhof gewartet und repariert worden waren. Nach der 1880 erfolgten Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn plante der preußische Eisenbahnfiskus die Neuanlage der »Werkstätten-Inspektion Oppum« auf 28 ha im Südwesten der Stadt, deren erste Ausbaustufe 1892 eröffnet wurde. Ab 1898 wurde in Krefeld-Oppum auch die vom Krefelder Hauptbahnhof übernommene Lokomotivenwerkstätte (bis 1925 betrieben) eröffnet. Nach dem Zweiten Weltkrieg lag das Ausbesserungswerk mit etwa 1000 Mitarbeitern neben Frankfurt, Neumünster und Stuttgart bei der Reisezugwagen-Ausbesserung auf dem Spitzenplatz innerhalb des Bundesbahnbereichs. Charakteristikum von Oppum war seit 1894 die Errichtung zahlreicher Dienst- und Werkswohnhäuser, die bis in die späten 30er Jahre dieses Jahrhunderts einen Höhepunkt erreichte, aber nicht zu geschlossenen Siedlungsbildern, wie beispielsweise beim Ausbesserungswerk Duisburg-Wedau, führte. Im Gegensatz zu Mülheim-Speldorf, wo die Generationenabfolge der Lokrichthallen als dominanter Bautypus das Erscheinungsbild der Anlage bestimmt, wird das Ausbesserungswerk in Krefeld-Oppum mehr von den ausgedehnten, parataktisch Giebelfronten reihenden Großflächen der Wagen- und Lokomotivrichthallen charakterisiert (Abb. 1).

Dieser Eindruck ist dem Betrachter auch heute noch deswegen unbeeinträchtigt möglich, weil sich Veränderungen

ziemlich ausschließlich nur an den Längsfronten der Hallenareale ergeben haben, wo sich die Technik der Querschließung durch Schiebebühnen mehrfach gewandelt hat. Der Unverändertheit der Giebelfronten ist auch nach Kriegszerstörungen durch sorgfältige Reparaturen Rechnung getragen worden.

Unverändert wahrnehmbar bleibt auch die Gesamtorganisation der Bauteile des Ausbesserungswerkes gemäß der strikten Ausrichtung aller Hauptbauten auf die Figur der abschließenden Gleisharfe.

Somit ist der Denkmalcharakter des Krefeld-Oppumer Ausbesserungswerkes primär – und im Gegensatz zu der andersgearteten Mülheim-Speldorf Anlage – darin zu sehen, daß der gegebene Zweck der Unternehmung, nämlich der großmaßstäbliche Durchsatz wartungs- und reparaturbedürftigen Gutes (Personenwagen, bis 1925 auch Lokomotiven) den charakteristischen Typus der mittels Schiebebühnen erschlossenen, eingeschossigen Flächenhallen schuf, dem nach außen hin die parataktische Reihung der Giebelfronten vor den in Einzeldächer aufgelösten Dachflächen mit großzügiger Verglasung entspricht. Der zentralen Versorgungseinrichtung des Kraftwerkes in Mülheim korrespondiert in Oppum deutlich wahrnehmbar der auf Stahlgerüst aufgesetzte, kugelförmige Wasserhochbehälter als Ingenieurkonstruktion der zweiten Erweiterungsepoche.

Jülich, Eisenbahnausbesserungswerk

Wieder eine ganz andere Variante der Anlage eines großen Ausbesserungswerkes stellt der ab 1912 geplante, 1914 bis 1918 realisierte Komplex in Jülich dar. Von den beiden bisher behandelten Anlagen unterscheidet sich dieser zunächst durch seine Größenordnung – er galt zur Erbau-

ungszeit als »einer der größten der preußischen Eisenbahnverwaltung« (Spitzenbelegschaft 3300 Mann), dann aber durch die Tatsache, daß das Ausbesserungswerk, in kurzer Zeit errichtet, durch spätere Zubauten kaum mehr eine Veränderung erfahren hat.

Die Stadt Jülich, nördlich Aachens gelegen, hatte erst 1873 eine Bahnverbindung erhalten. In der Folge wuchs aber der Personen- und Güterverkehr in dem um Jülich gelegenen, linksrheinischen Stein- und Braunkohlerevier so beträchtlich, daß die Errichtung einer »Hauptwerkstatt für Lokomotiven, sowie vierachsige Personen- und Güterwagen« nötig wurde. Stadt und Forstfiskus sagten kostenlosen Grund und Boden zu und so ging Jülich siegreich aus dem Standortwettbewerb gegen Düren und Euskirchen hervor.

des Dampfbetriebes still. Bundeswehr und die damalige »Kernforschungsanlage Jülich« übernahmen das ehemalige Ausbesserungswerk.¹⁸

Der architektonisch gesondert behandelte Eingangsbereich formt mit seinem Zugang von Nordosten und dem anschließenden Cour d'honneur-artigen Vorplatz die mittig gelegte Querachse der Gesamtanlage. Dem offenen Portikus an der Durchfahrtsseite des Pförtnerhauses entspricht eine geschlossene Anlage gleicher Größe am Feuerwehrgebäude. Damit entsteht ein außerordentlich repräsentativer Werksauftakt. Verwaltungs- und Kasinogebäude flankieren links und rechts die beiden »Propyläen«-Bauten. Besonders reich gegliedert und von Vertikalakzenten wie Schornstein und Wasserturm belebt, schließen sich die Funktionsbauten dem Verwaltungsgebäude nach Südosten an und formen ei-

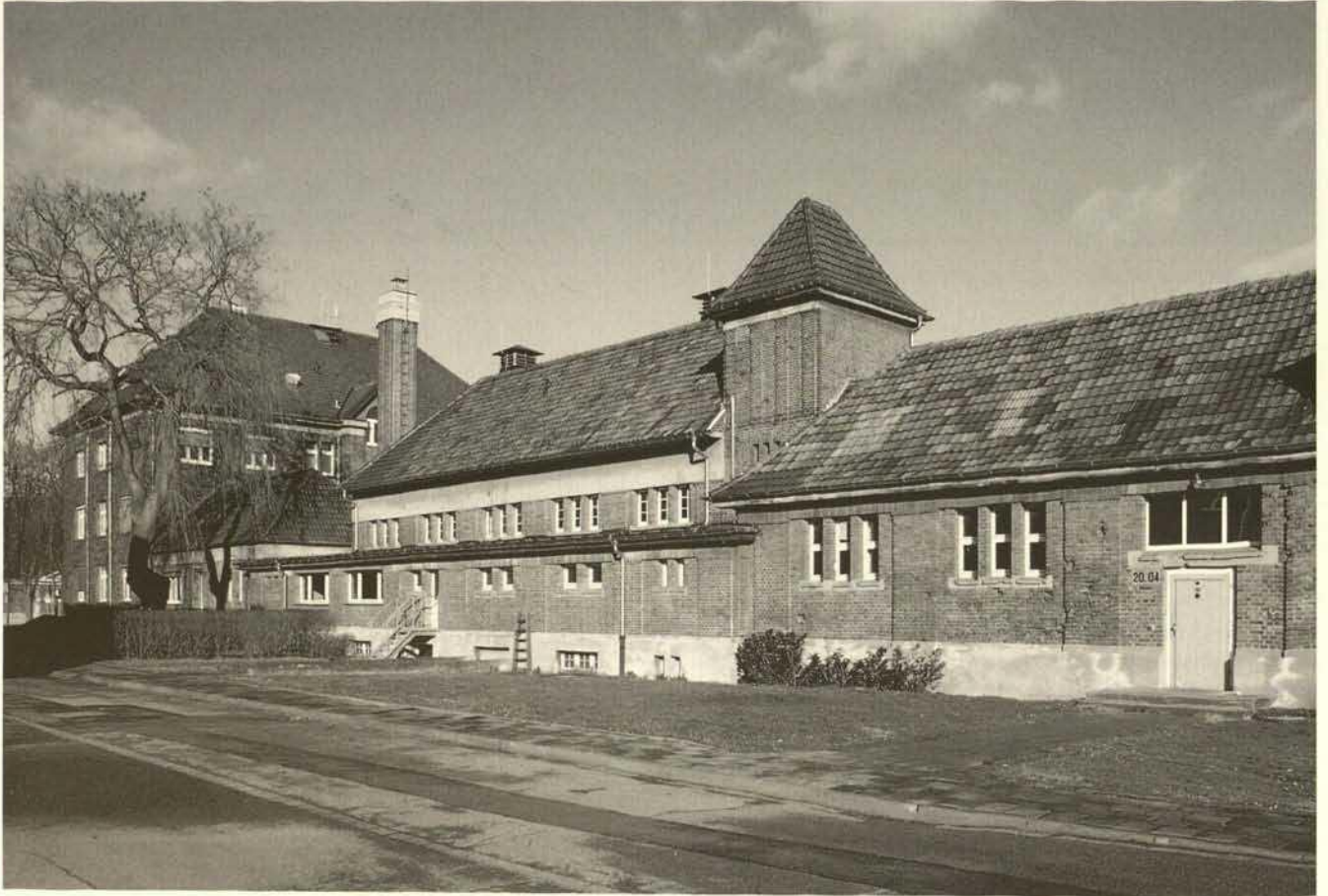


Abb. 4. Das Verwaltungsgebäude des Ausbesserungswerkes Jülich (1914-1918) ist Teil einer streng achsial gegliederten, repräsentativen Straßenfront der Gesamtanlage.

Regierungsbaumeister Hartwig (Maschinenteknik) und Panzlaff (Bautechnik) von der Staatsbahnverwaltung begannen 1913 mit der Planung. Die für das Erscheinungsbild als besonders wichtig erachteten Eingangsbauten bekamen in Gestalt des Regierungs- und Baurats Biecker einen eigenen Architekten. Die eigentliche Bautätigkeit für ein Areal von 100 000 qm Gebäudeflächen begann 1916, am 1. August 1918 wurde 60 500 qm bebaute auf 283 000 qm Verkehrsfläche eingeweiht. Allein die Lokrichthalle umfaßte 13 400, die Wagenhalle sogar 20 050 qm Fläche.¹⁷ Nach Schäden im Zweiten Weltkrieg stellte man die Anlage bis 1952, jetzt ausschließlich für Lokreparatur und Wartung, wieder her, 1964 setzte die Bundesbahn das Werk wegen Aufgabe

ne lebhaft gegliederte Straßenfront (Abb. 4). Bedeutendster und weithin sichtbarer Einzelbau ist die weiter südöstlich gelegene Lokrichthalle, deren zwei 194 Meter lange Hauptschiffe sich in den Doppelgiebeln der Schmalseiten in der konstruktiven Eigenart der Stahlfachwerkträger klar abzeichnen.¹⁹

Von herausragender gestalterischer Qualität sind viele Nebenbauten wie Schmiede, Kesselhaus oder Trafostation. Besonders der backsteinummantelte Schmiedebau mit den in fünf Feldern zusammengefaßten, schmalhohen Fenstergruppen der Giebelfront und der von rhythmisch gliedernden Schmiedeeisen belebten Längsseite zählt in seiner nach dem Krieg sorgsam erneuerten Form zu den besten

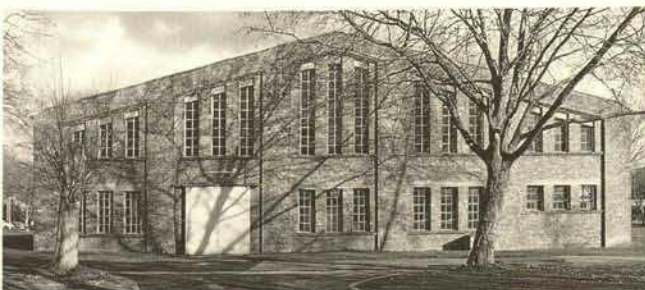
Funktionsbauten des Rheinlandes (Abb. 5).²⁰ Die gesamte Anlage ist eine funktionale Komposition von Architekturteilen, deren Baugestalt und gegenseitige Zuordnung eines der imposantesten Beispiele für die Bewältigung des bautechnischen Zweckes »Ausbesserungswerk« in der Bundesrepublik darstellt. In Vielfältigkeit und Größenordnung einem bedeutenden Produktionsbetrieb vergleichbar, zeigt die Jülicher Anlage in beeindruckender Weise, wie dem Zweck »Wartung und Reparatur« eines Eisenbahn-Lokomotiv- und Wagenbestandes in großmaßstäblicher Weise (5000 Lokomotivwartungen zwischen 1918 und 1931, 15 000 bis 1955) anlagentechnisch und architektonisch vor dem Ersten Weltkrieg Rechnung getragen wurde.²¹

Fazit

Anhand der vier aufgeführten Beispiele läßt sich belegen, welche Bedeutungsaspekte bahnbetriebstechnische Anlagen wie Ausbesserungswerke, aber auch Betriebswerke, wie auch weitere einschlägige Bauten besitzen. Der landläufigen Wahrnehmung meist entzogen, muß ihre Existenz und Qualität stärker ins allgemeine Bewußtsein dringen, um notwendige Schutzfunktionen daraus entwickeln zu können. Aufgrund ihrer Größenordnung und der technischen Rationalisierungs- und Umorganisationsmaßnahmen sind sie mindestens ebenso, im Grunde aber noch weit mehr in ihrem Bestand gefährdet als Empfangsgebäude, deren Publikumsfrequenz hier und da etwas mehr Schutz vor Veränderungen bieten mag. Neunutzungen solcher Anlagentypen sind möglich und, wie die Beispiele Mülheim/Ruhr und Jülich zeigen, auch bestandsfreundlich möglich, kommen aber teilweise auch bereits wieder an ihr Ende. Göttingen könnte ein Beispiel für eine neue Generation von Umnutzungen werden.

Wichtig ist aber, daß flächendeckend die einschlägigen Anlagen dieser Art in Deutschland im Hinblick auf ihren architektur-, technik- und städtebaugeschichtlichen Wert untersucht und Unterschutzstellungsmaßnahmen eingeleitet werden. Gelingt dies nicht, wäre das komplexe, betriebstechnisch hochdifferenzierte Gesamtsystem Eisenbahn lediglich und außer Gleichgewicht in dem ein oder anderen Empfangsgebäude und in einigen Viadukt- oder Tunnelanlagen verkürzt und unvollständig erhalten. Gerade die erhaltenen Ausbesserungs- und Betriebswerke – hier an Beispielen aus dem Rheinland stellvertretend herausgegriffen – spiegeln eine über 120jährige Entwicklung von Betriebstechnik, Bautechnik und architektonischer Gestaltung im Maßstab der Hochindustrialisierungsphase wider.

Abb. 5. Ähnlich wie ein großer eisenverarbeitender Betrieb verfügt auch das jülicher Ausbesserungswerk über eine ausgedehnte Schmiedehalle von 1918.



Die Denkmalpflege hat keine andere Wahl, als den inhärenten Entwicklungslinien der jeweiligen Epochen folgend, deren charakteristische Gesetzmäßigkeiten sichtbar zu machen. Für das technische, das Industriezeitalter gehört die Netzförmigkeit technischer Phänomene des Verkehrs und der Versorgung gewiß zu den Kernzonen historischer Bedeutung. Neben den Empfangsgebäuden und Trassenzügen bilden Ausbesserungs- und Betriebswerke mit anderen Technikbauten des Bahnbetriebs eminent wichtige Knoten im Netzwerk dieses klassischen Systems des Industriezeitalters.

Anmerkungen

- 1 W. Stefan Krieg, Bahnhöfe und Denkmalpflege, in: Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert, Ausstellungskatalog Braunschweig 1996, S. 232-241.
- 2 Ernst Werner, Die Eisenbahnbrücke über die Wupper bei Müngsten 1893-1897 (Arbeitshefte des Landeskonservators Rheinland 5), Köln 1973 (1975²).
- 3 Hans-Fried Schierk und Norbert Schmidt, Die Schwebebahn in Wuppertal (Arbeitshefte des Landeskonservators Rheinland 19) Köln 1976.
- 4 Sabine Baumgart und Jürgen Knatz, Bauwerke der Eisenbahn in Niedersachsen. Bestandsaufnahme. Katalog des gesammelten Materials, Teil 1, als Manuskript vervielfältigt im Selbstverlag, Hannover 1983.
- 5 Harold Hammer-Schenk, Frühe Empfangsgebäude im Königreich Hannover, in: Eisenbahn und Denkmalpflege. Erstes Symposium (Hefte des Deutschen Nationalkomitees von ICOMOS, Bd. 4) München (1992), S. 35-49.
- 6 Rolf Höhmann, Die Bauten der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn. Kurzinventar für das Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Darmstadt 1982.
- 7 Volker Rödel, Ein (noch unvollständiger) Versuch einer systematischen Darstellung des Eisenbahnwesens, in: Eisenbahn und Denkmalpflege. Zweites Symposium (Hefte des Deutschen Nationalkomitees von ICOMOS, Bd. 9) München 1993, S. 93-96.
- 8 Vgl. Anm. 7, S. 96.
- 9 Monika Zimmermann, »Frankfurter Allgemeine Zeitung« vom 27. November 1984.
- 10 Hans-Peter Flach und Rolf Höhmann, Lokomotiv-Richthallen der Eisenbahn-Ausbesserungswerke, Gutachten, Darmstadt 1992.
- 11 Eisenbahnkurier. Modell und Vorbild, in: »EK special« 19/24, 1990, bzw. 1992.
- 12 Artikel »Eisenbahnwerkstätten«, in: Meyers Großes Konversationslexikon, 6. Aufl. 1903, Bd. 5, S. 552.
- 13 Vgl. die Funktionsaufzählung eines Betriebswerkes in: »Eisenbahnkurier« 19, IV Quartal 1990, S. 16: A-Verwaltung, B-Lokomotivbetriebsdienst, C-Lokomotivunterhaltung und -ausbesserung, D-Wagenbetriebsdienst mit Unterhaltung und Ausbesserung, E-Maschinelle Anlagen, F-Betriebsstofflager.
- 14 »Eisenbahnkurier« 19, vgl. Anm. 13, S. 133.
- 15 Hans-Peter Bärtschi, Das Streckendenkmal. Die Inventarisierung von 24 SBB-Strecken für das Bundesamt für Kultur, Bern/Schweiz, in: Eisenbahn und Denkmalpflege II, (vgl. Anm. 7), S. 92.
- 16 Vgl. hierzu: Axel Föhl, Ein Land – kulturgeschichtlich westlich. Rheinische Technikbauten im Umkreis der Werkbund-Ausstellung Köln 1914, in: Der westdeutsche Impuls. Kunst und Umweltgestaltung im Industriegebiet. Die deutsche Werkbundausstellung Köln 1914, Katalog, Köln 1984, S. 197-204.
- 17 Erinnerungsblatt zur Eröffnung der Eisenbahnhauptwerkstätte in Jülich, 1. August 1918, Reprint Jülich 1976.
- 18 Johannes Persicke, Das Bundesbahn-Ausbesserungswerk Jülich, in: Heimatkalender des Kreises Jülich 1956, S. 17-25.
- 19 Vgl. Anm. 10, hier Standort Jülich.
- 20 Vgl. Anm. 16.
- 21 Axel Föhl, Ehemaliges Eisenbahn-Ausbesserungswerk Jülich, Gutachten zum Denkmalwert, Rheinisches Amt für Denkmalpflege, 18. April 1995, S. 9 f.