



Avantgarde gestern und heute Bahnhofsbauten der 1950er Jahre in Baden-Württemberg

Zu ihrer Erbauungszeit galten die soeben errichteten Bahnhöfe in Ulm, Heidelberg, Pforzheim und Heilbronn als Inbegriff der Nachkriegsmoderne und des Fortschritts. Heute stehen sie mit Ausnahme Ulms bereits unter Denkmalschutz. Angesichts des immerwährenden Modernisierungsdrucks der Deutschen Bundesbahn, später Deutschen Bahn AG, versucht die Staatliche Denkmalpflege, diese Bauten für die Zukunft zu bewahren.

Roland Feitenhansl

Ulm – moderner Rückgriff

Für den 1954 fertiggestellten Hauptbahnhof in Ulm kam eine Ausweisung als Kulturdenkmal nicht mehr in Frage. Als einer der ersten größeren Bahnhofsbauten nach dem Zweiten Weltkrieg hat er aufgrund vielfacher Umbauten einen erheblichen Teil seiner bauzeitlichen Substanz verloren. Dennoch stellt er einen wichtigen Zwischenschritt im modernen Bahnhofsbaus der Bundesrepublik dar. Die einstmalige freie Reichsstadt Ulm sah den ersten planmäßigen Zug der „Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn“ am 29. Juni 1850. Seit der Eröffnung der Strecke nach München 1854 diente er als württembergisch-bayerische Wechselstation. Am 17. Dezember 1944 wurde er bei einem britischen Luftangriff völlig zerstört, und ab 1949 erfolgte der Wiederaufbau an alter Stelle. Verantwortlicher Planer für den Neubau war der spätere Bundesbahndirektor Eugen Eger (1887–

1 Der wiederaufgebaute Ulmer Bahnhof im Einweihungsjahr 1954.



1953), der sich schon 1925 beim Bau von Eisenbahner-Wohnhäusern und Bahnhofsdienstgebäuden einen Namen gemacht hatte. Nach seiner Promotion in Stuttgart zum Dr. Ing. 1932 wurde er von den Nationalsozialisten wegen „politischer Unzuverlässigkeit“ häufig versetzt und musste unterqualifizierte Tätigkeiten verrichten. Im April 1945 gelang ihm die Rettung der Planunterlagen des Ulmer Bahnhofs, die für den Wiederaufbau bedeutsam wurden.

Am 7. November 1950 konnte nach 18-monatiger Bauzeit der südliche Flügel mit dem Bundesbahnhof als erster Bauabschnitt des neuen Hauptbahnhofs eröffnet werden. 1951 folgte mit dem „Stellwerk Mitte“ das erste Gleisbildstellwerk Württembergs, und 1954 wurde der gesamte Neubau als einer der ersten in der Bundesrepublik nach dem Zweiten Weltkrieg eingeweiht. Der erste Vorsitzende des Verkehrsvereins Ulm/Neu-Ulm, Carl Ebner, nannte das neue Bahnhofsgebäude Ulms „bisher größtes Eisenbahnglück“ und brachte damit auch die Meinung vieler Ulmer Bürger zum Ausdruck, die den Anblick eines solch modernen Gebäudes offensichtlich nicht gewohnt waren.

Dabei reicht der Entwurf im Grunde bis in die 1930er Jahre zurück. Eine zentrale, schmale Empfangshalle und zwei gleich hohe Seitentrakte unter einem gemeinsamen Dach wurden schon 1933 in Tuttlingen von Karl Hagenmeyer und Franz Bachner sowie 1934 in Düsseldorf verwirklicht. Der gesamte Baukörper war ursprünglich durchgehend dreieinhalbgeschossig angelegt und die Öffnungen im Erdgeschoss fasste ein durchgehender Sturz zusammen.

1972 erfolgte die Aufstockung des Südflügels mit dem Bundesbahnhof. Der Nordflügel wurde im anschließenden Jahr erweitert. Weitere größere Umbauarbeiten folgten 1974 in der Empfangshalle. 1991 wurde das Bundesbahnhofhotel komplett



2 Tuttlingen, 1933
erbaut. „Prototyp“ für
Bahnhöfe der frühen
Nachkriegszeit.



3 Ulm Hbf mit neuem
Intercity-Hotel (links)
und Glasvordach.

abgerissen und nach nur einem Jahr Bauzeit durch das neue Intercity-Hotel ersetzt. Der Haupteingang der Empfangshalle erhielt 1993 sein durchhängendes Glasvordach.

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Neu- und Ausbaustrecke Stuttgart – Augsburg“ soll in wenigen Jahren das Bahnhofsgebäude vollständig abgerissen und als moderner „City-Bahnhof“ mit Anbindung an das jenseits der Gleisanlagen gelegene Dichterviertel neu gebaut werden.

Heidelberg – von Grund auf neu

Der Hauptbahnhof in Heidelberg ist der einzige der hier beschriebenen Bahnhöfe, der an völlig neuer Stelle errichtet wurde, und der einzige, der im Denkmalbuch des Regierungspräsidiums Karlsruhe als „Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung“ nach §12 Denkmalschutzgesetz geführt wird.

Bereits im Jahre 1840 wurde in Heidelberg ein Kopfbahnhof für die erste badische Eisenbahnlinie nach Mannheim errichtet. Er lag unmittelbar am Rand der Altstadt und war nach Ausbauten 1846 und 1862 bereits Ende des 19. Jahrhunderts zu einem Hindernis für die wachsende Stadt geworden. Da ein neuerlicher Bahnhofsausbau unmöglich war, entstanden bereits damals Pläne für einen neuen Bahnhof an einem anderen Standort.

Doch der Erste Weltkrieg vereitelte zunächst alle Pläne. Nur den Güter- und Rangierbahnhof verlegte man bis 1914 an den heutigen Standort. Ende der 1930er Jahre wurde auch das Projekt Personenbahnhof wieder angegangen, doch nun kam der Zweite Weltkrieg dazwischen. Erst danach konnte ein dritter, nun endgültiger Anlauf genommen werden.

Zuständig für den Neubau war Helmuth Conradi (1903–1973), Direktor der Bundesbahndirektion Stuttgart, in deren Zuständigkeit Heidelberg auf-

4 Heidelberg, Empfangsgebäude von 1955 mit abgewinkelter Empfangshalle.



5 Heidelberg, Querbahnsteighalle.

6 Heidelberg, Sgraffito in der Empfangshalle.

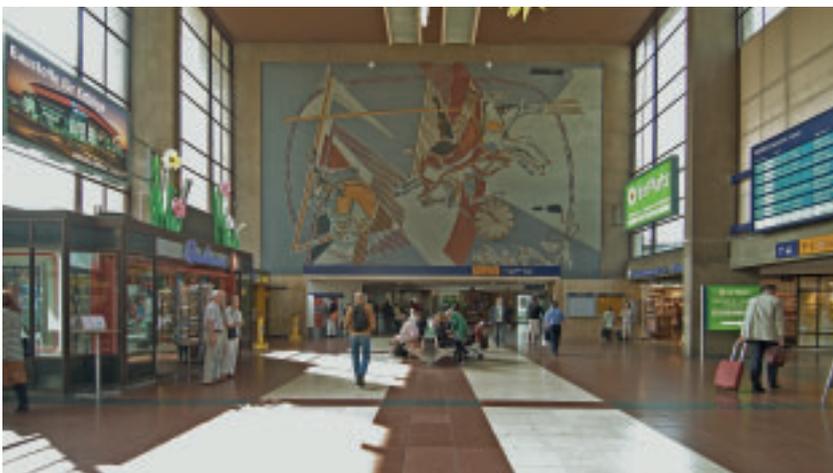
grund der Zonenaufteilung vorübergehend fiel. Conradi hatte 1923 bis 1926 bei Paul Schmitthenner und Paul Bonatz Architektur studiert. Gerade Schmitthenner mit seiner neoklassizistischen, monumentalen Architekturauffassung der „Stuttgarter Schule“ sollte Conradi nachhaltig beeinflussen. Seit 1948 war er Dezernent für Hochbau beim Wiederaufbau des Hauptbahnhofs Stuttgart, in Abstimmung mit dem einstigen Erbauer Bonatz. Noch während der Entstehung des Heidelberger Bahnhofs baute er die für seine Verhältnisse modernen Wohnhochhäuser der Eisenbahnsiedlungsgesellschaft in Stuttgart (1954–1956). Beim

Heidelberger Bahnhof kam es vermutlich aufgrund der wechselnden Zugehörigkeit zu verschiedenen Bundesbahndirektionen zur Mitarbeit des Karlsruher Hochbaudezernenten Heinz Dutschmann – eine ansonsten bei der Bundesbahn unübliche direktionsübergreifende Zusammenarbeit.

Am 5. Mai 1955 erfolgte die Einweihung durch den damaligen Bundespräsidenten Theodor Heuss, der 1943 bis 1945 selbst in Heidelberg gelebt hatte. Durch die neue Lage an der städtischen Peripherie musste die Bahnstation eine städtebaulich noch unstrukturierte Umgebung formen und gleichzeitig den Bahnhof mit der Stadt verbinden. Dies gelang durch die Abwinkelung und Ausrichtung der Empfangshalle auf die Kurfürstenanlage als neu geschaffene Verbindung zur Stadt. Neben dieser städtebaulichen Leistung war auch die Architektur des Empfangsgebäudes, das alle wichtigen Betriebsfunktionen vereinigte, ausgesprochen hochwertig.

So erhielten die vollverglaste Querbahnsteighalle über den tiefer liegenden Gleisen und die Bahnsteigüberdachungen des neuen Durchgangsbahnhofs geschwungene Dächer aus Schalenbeton, die eine überaus elegante Wirkung erzielten. Auch die großflächig verglaste Empfangshalle entsprach den Idealen der Architektur der 1950er Jahre von Transparenz, Leichtigkeit und Weiträumigkeit. Doch im Gegensatz zu dieser Modernität stand die vertikale Gliederung der Empfangshallenfassade mit vergleichsweise kräftigen, klassizistisch wirkenden Dachstützen aus Beton. Solche Vertikalelemente basieren letztlich auf einem so genannten „Reduktionsklassizismus“ der Jahre vor 1914, der klassische Formen noch einmal vergrößernd vereinfachte.

Die große Empfangshalle wird noch heute von einem Sgraffito über dem Durchgang zur Bahnsteighalle von Karl Joseph Huber zum Thema Bewegung beherrscht („Helios mit dem Sonnenwagen“). Damals, bei der Einweihung, wurde die lichtdurchflutete Halle als „Glaskasten der Unnahbarkeit“ bekrittelt. Dieser Eindruck könnte auch



auf die ursprüngliche Leere der beiden großen Hallen bezogen gewesen sein, welche Conradi freilich bewusst als zeittypisches Gestaltungsmittel eingesetzt hatte.

Der dreigeschossige Gaststätten- und Verwaltungstrakt griff in seiner Fassadengliederung die Seitenflügel der Bahnhofsbauten in Tuttlingen (1933) und Ulm (1954) auf. Damit ist neben der genannten Stützenstellung an der Empfangshalle ein weiteres, eher konservatives Architekturelement enthalten.

Ein wichtiger betrieblicher Bestandteil des Bahnhofs ist das damals hochmoderne Gleisbildstellwerk am bahnseitigen Gebäudetrakt. Es ist unverändert erhalten geblieben, obwohl es 2006, als die Betriebszentrale Südwest der Deutschen Bahn AG von Karlsruhe aus die Steuerung von Weichen und Signalen übernahm, seine ursprüngliche Funktion komplett verlor.

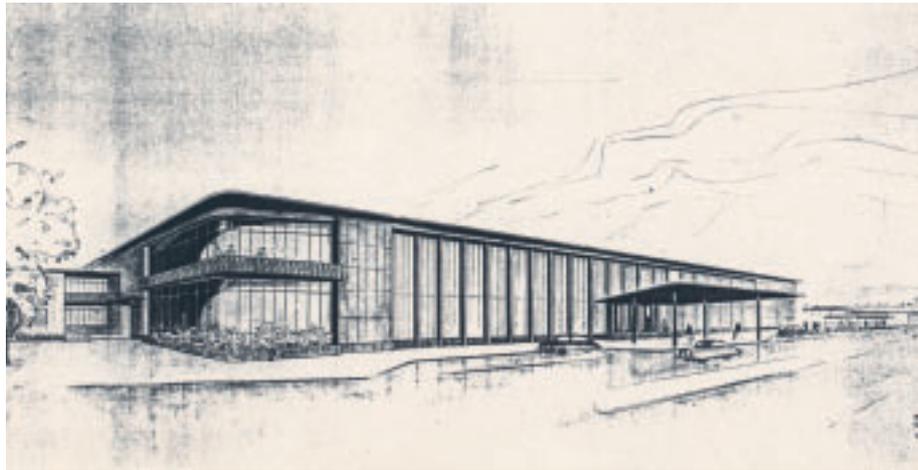
So verheißungsvoll der städtebauliche Auftakt mit der Anbindung an die Altstadt war, so ernüchternd war die tatsächliche Entwicklung. Anstatt der erhofften Geschäfte, Cafés und Restaurants siedelten sich vor allem Banken, Verwaltungen und Großmärkte an der bis zu 70 m breiten Kurfürstenanlage an, welche durch das hohe Verkehrsaufkommen für Fußgänger unattraktiv und aufgrund der mittig verlegten Straßenbahntrasse auch noch in zwei Hälften geteilt wurde.

Der südlich des Personenbahnhofs gelegene Rangierbahnhof aus dem Jahr 1914 wurde 1997 zugunsten des Mannheimer Rangierbahnhofs stillgelegt. Als Verbindung zu dem dort neu geplanten Stadtteil „Bahnstadt“ wird die Bahnsteigbrücke verlängert werden und der Hauptbahnhof damit einen zweiten Zugang bekommen. Diese Maßnahme wird wohl nicht ohne Substanzverlust an der Stirnseite der Brücke auskommen.

Pforzheim – Schmuckstück der Goldstadt

Der Bahnhof Pforzheim an der badisch-württembergischen Strecke von Durlach nach Mühlacker wurde am 3. Juli 1861 durch die Badische Staatsbahn eröffnet. Aber erst zwei Jahre später konnte mit der Eröffnung des letzten Streckenabschnitts bis ins württembergische Mühlacker die ganze Strecke befahren werden. Nach dem Übergang der badischen und der württembergischen Staatsbahn auf die Deutsche Reichsbahn 1920 gehörte auch die Region Pforzheim zur Reichsbahndirektion Stuttgart.

Bei dem verheerenden Luftangriff auf Pforzheim am 23. Februar 1945 wurde auch der Bahnhof zerstört. Sobald es die Verhältnisse in der schwer zerstörten Stadt wieder zuließen, konnte an einen Neubau des Bahnhofs gedacht werden. Die ersten Pläne stammten von Bundesbahndirektor Emil

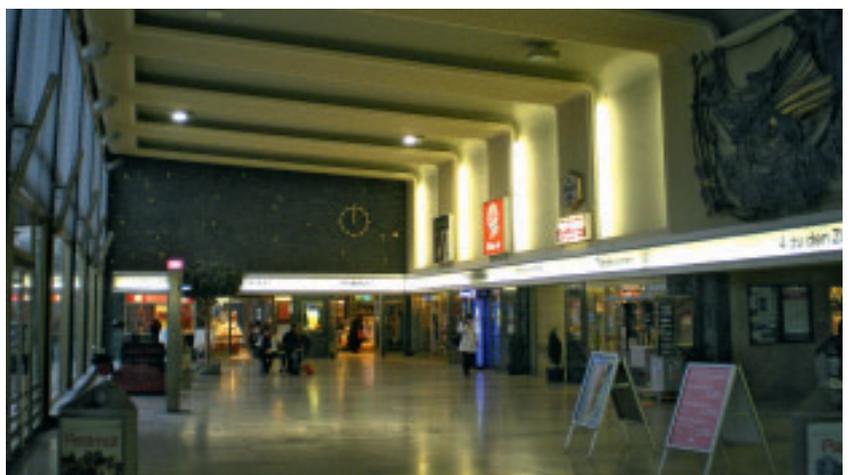


Schuh aus dem Jahr 1954. Schuh war seit 1934 Architekt bei der Deutschen Reichsbahn. 1952 wurde er Nachfolger des Hochbaudezernenten Eugen Eger in der Bundesbahndirektion Stuttgart. Sein nicht verwirklichter Plan für Pforzheim sah keine schmale, eingezwängte Halle mehr vor wie in Ulm, sondern eine zweigeschossige Breitenhalle als bestimmenden Baukörper mit fast durchgehender Glasfront, die parallel zur Gleisachse verlief. Diese Halle sollte von einer langen Reihe kräftiger, gebäudehoher Betonstützen unterteilt werden. Damit lag wie in Heidelberg noch ein Element traditioneller Gestaltungsweise in der Art

7 Pforzheim, Entwurf Emil Schuh mit abgerundeten Kanten und moderner Breitenhalle, 1954 (nicht ausgeführt).

8 Pforzheim, Außenansicht.

9 Pforzheim, heutige Beleuchtungssituation mit Deckenstrahlern, indirekter Beleuchtung und Schriftband.



eines reduzierten Klassizismus vor. Sie stand im Kontrast zur abgerundeten, verglasten Ecke des Restaurants mit horizontaler Akzentuierung durch den Balkon. Ein trapezförmiges, an den Ecken abgerundetes Flugdach am Haupteingang auf vier dünnen Stützen schien hier gleichsam zu schweben.

Das 1958 ausgeführte Empfangsgebäude in Pforzheim ist diesem Vorentwurf verpflichtet. Verantwortlich war Helmuth Conradi, der schon in Heidelberg sein Können demonstriert hatte. Es lebt von der Spannung zwischen der jetzt durchgehenden Glasfläche der Empfangshalle und den ungliederten Mauerflächen, die gänzlich ohne Sockel aus dem Boden emporragen und ebenfalls Ausdruck einer konservativen, monumentalen Architekturauffassung sind. Den Restaurantbereich auf der Westseite zog Conradi ebenso wie den östlichen Flügel mit der Buswarte im Gegensatz zum Vorentwurf deutlich hinter die Flucht der Hallenfassade zurück, wie es auch bei anderen Bahnhöfen in jener Zeit üblich wurde.

Zu der allgemeinen Modernität als Symbol für den Wiederaufbau passte die damals sehr zeitgemäße Optik mit goldeloxiertem Aluminium für Tür- und Fensterprofile gerade zum Bahnhof dieser Stadt, die durch ihre Schmuck- und Uhrenindustrie als „Goldstadt“ international bekannt geworden war. Ebenso eindrucksvoll wie die Fassade geriet das Innere der Empfangshalle mit den bei Nacht hinterleuchteten Deckenstreifen, die sich an der Längswand nach unten fortsetzen, dem durchgehenden Beschriftungsband und dem abstrahierenden Kunstwerk „Goldstadt an der Schwarzwaldpforte“ von Josef Karl Huber über dem Durchgang zu den Zügen. Neben all diesen Faktoren trugen auch die verschiedenen hochwertigen Natursteinmaterialien (dunkler „Belgisch Granit“, Muschelkalk, Jura), das elegante Flugdach, die Bahnsteigdächer

10 Heilbronn, Außenansicht unmittelbar nach der Fertigstellung, 1958. An den ersten, dreigeschossigen Bauabschnitt schließt sich die moderne Breitenhalle an.



und die Vorplatzpflasterung 1989 zur Einstufung als Kulturdenkmal bei.

Seitdem konnte bei den anstehenden größeren Umbauten das ursprüngliche Erscheinungsbild im Wesentlichen erhalten werden. Für neue Wandoberflächen und Tür- und Fensterrahmen wurde zum Teil Material verwendet, das an anderer Stelle ausgebaut wurde. Dadurch sind jedoch Geschichtsspuren und Veränderungen nur schwer ablesbar. Die lichtdurchflutete Halle wird bei zu starker Sonneneinstrahlung mittlerweile durch Aluminiumjalousien geschützt. Bei Nacht ersetzen wartungsfreundliche Deckenstrahler teilweise die frühere, indirekte Hallenbeleuchtung der Deckenstreifen, während das Beschriftungsband weiterhin mit den eleganten optischen Mitteln von 1958 den Reisenden den Weg weist.

Heilbronn – dreifach geplant

Der erste Bahnhof von 1848 wurde 1874 durch einen erheblich größeren Neubau an anderer Stelle ersetzt, der im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Hier steht heute der wiederaufgebaute Bahnhof von 1958.

Dessen Anfang machte 1950 ein dreigeschossiger Bürotrakt am östlichen Ende des zukünftigen Bahnhofs. In der westlichen Verlängerung plante die Eisenbahndirektion Stuttgart 1950 ein dreigeschossiges, symmetrisches Empfangsgebäude mit viergeschossigem Bahnhofshotel als abschließendem Querflügel. Für die Planung war Eugen Eger zuständig, der gleichzeitig den Neubau des Ulmer Bahnhofs durchführte. Entsprechend ähnelten sich die Entwürfe mit jeweils einer schmalen Tiefenhalle und zwei gleich hohen Seitentrakten unter einem gemeinsamen Dach. Allerdings wurde in Ulm das Hotel in einem Flügel des Empfangsgebäudes untergebracht, während hierfür in Heilbronn ein eigener Baukörper vorgesehen war.

Der Plan verschwand jedoch aus Kostengründen in der Schublade. 1955 veröffentlichte die Presse einen Entwurf des neuen Dezernenten Emil Schuh, der zur Verwirklichung bestimmt wurde und auch im Wesentlichen dem später ausgeführten Bau entsprach. Wie nicht anders zu erwarten, ähnelte dieser Entwurf in vielen Zügen seiner eigenen, zeitgleichen Planung für Pforzheim. Durch einen abermaligen Personalwechsel übernahm bereits im Jahr darauf Hellmut Kasel die Planung. Schließlich genehmigte die Hauptverwaltung der Bundesbahn in Frankfurt am 5. Mai 1956 die von Kasel nur wenig geänderten Entwürfe, womit er als offizieller Schöpfer des neuen Heilbronner Bahnhofs gilt. Der gebürtige Sachse Hellmut Edgar Kasel (1906–1986) kam nach seiner Verbeamtung in Augsburg nach dem Zweiten Weltkrieg über Regensburg (1950) nach Württemberg, wo er am Neubau des

Ulmer Bahnhofs unter Eugen Eger beteiligt war. Im Januar 1956 folgte er Emil Schuh in der Bundesbahndirektion Stuttgart, wo er in engen Kontakt zu Helmuth Conradi kam, den Erbauer der Bahnhöfe in Heidelberg und Pforzheim. Es bestanden somit günstige Voraussetzungen zur gegenseitigen Inspiration.

Die verschiedenen Entwürfe für den Heilbronner Bahnhof dokumentieren beispielhaft einen entscheidenden Wandel der wesentlichen Entwurfsprinzipien für Bundesbahn-Empfangsgebäude dieser Größenordnung, der durch die lange Planungsphase zu erklären ist. So entstand wie schon in Pforzheim ein moderner, zweigeschossiger Baukörper mit quer angeordneter Empfangshalle, die aus der Flucht des Gesamtbaus vorsprang (Breitenhalle). Aus dem bis dahin zusammengefassten Mitteltrakt mit Empfangshalle und Seitenflügeln wurden klar voneinander unterschiedene Bauteile. Allerdings wurde diese Staffelung auf der linken Seite mit dem Restaurant gleich wieder relativiert durch den in einer Flucht durchlaufenden Stahlbetonrahmen. Der früher fertiggestellte dreigeschossige Bürotrakt ist hingegen ein Relikt für das nun überwundene Entwurfsprinzip. In Göppingen wiederholte Kasel 1964 die vorstehende Querhalle, dagegen erhielten dort alle Bauteile eine einheitliche Höhe von zwei Stockwerken.

Die Eröffnung des Heilbronner Empfangsgebäudes erfolgte am 12. Juni 1958. Besonderer Blickfang im Innern war die große Wandplastik aus Schmiedeeisen mit Silikatfarbe von Peter Jakob Schober. „Reisen mit der Bahn – Heilbronn und die Welt“ ist wie der „Helios“-Wagen in Heidelberg ein typisches Werk der 1950er Jahre zwischen Gegenständlichkeit und Abstraktion, bei dem die Themen „Bundesbahn“ (Signale), „Heilbronn“ (Kilianskirche, Weintrauben, Hafen) und „Welt“ (Sonne, Gitarre) noch direkt ablesbar sind.



Ab Mitte der 1970er Jahre begann eine Reihe von Baumaßnahmen, die das ursprüngliche Erscheinungsbild nach und nach veränderten, darunter der Neubau des Reisezentrums mit dem Fahrkartenverkauf in der bisherigen Gepäckannahme und der Neubau des Kiosks in den ehemaligen Schalterräumen. Im Außenbereich wurde 2001 die geschwungene Terrasse vor dem Restaurant entfernt, um Platz für die neue, über den Bahnhofsvorplatz geführte Stadtbahn aus Karlsruhe und ihr hohes Haltestellendach zu schaffen.

Dennoch konnten die Belange des Denkmalschutzes so weit als möglich berücksichtigt werden, und der aufmerksame Betrachter kann dieses „bis ins Detail original überlieferte, qualitätvolle und in dieser Art inzwischen äußerst selten gewordene Dokument großstädtischer Bahnhofarchitektur der 1950er Jahre“, wie es im Begründungstext zur Denkmaleigenschaft heißt, studieren.

Fazit

Die Beispiele Ulm, Heidelberg, Pforzheim und Heilbronn zeigen die Problematik der im Sinne der Denkmalpflege möglichst authentischen Erhaltung von größeren Verkehrsbauten, die sich ständig wandelnden Anforderungen gegenübersehen. Dies gilt insbesondere für jüngere Bauten, die nicht auf Anhieb im Fokus der Denkmalpflege standen. Die Bereitschaft zur größtmöglichen Substanzerhaltung ist mittlerweile überall feststellbar. Allerdings sollte eine Translozierung von Bauteilen innerhalb des Gebäudes wie in Pforzheim die Ausnahme bleiben. Der stark veränderte Bahnhof in Ulm ist zwar kein Kulturdenkmal, er nimmt aber in der Entwicklung dieser Bauaufgabe in Baden-Württemberg eine wichtige Stellung ein und kann wie die anderen Beispiele nur im entsprechenden Kontext richtig gewürdigt werden, zumal es auch direkte persönliche Verbindungen der Entwerfer gab.

Literatur

- Martin Schack: Neue Bahnhöfe. Empfangsgebäude der Deutschen Bundesbahn 1948 bis 1973, Berlin 2004.
- Roland Feitenhansl: Der Bahnhof Heilbronn – seine Empfangsgebäude von 1848, 1874 und 1958, Hövelhof 2003. (= Diss. Karlsruhe 2002).
- Jan Gympel: Schrittmacher des Fortschritts – Opfer des Fortschritts? Bauten und Anlagen des Verkehrs, Bonn 1999. (Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 60).

Dr. Roland Feitenhansl
Regierungspräsidium Karlsruhe
Referat 26 – Denkmalpflege

Glossar

Gleisbildstellwerk

Synonym für elektronische Stellwerke. Die Bedienelemente finden sich hier „bildhaft“ auf einem Stelltisch, einer Stelltafel oder auch auf Monitoren, die alle das Gleisbild schematisch darstellen.

Sgraffito oder Scraffito

(Kratz-)Putzmethode, die zu den Stucktechniken zählt und in der Renaissance ihren Ursprung hat. Dabei werden Putzschichten übereinandergeworfen und in den noch frischen Putz Muster geschnitten, geritzt oder eben gekratzt. Eine Technik, die sich auch ideal zur Herausarbeitung großer Reliefs in repräsentativen Hallen eignet.

Flugdach

Schwerelos wirkendes Vordach an Gebäudeeingängen, das in die Lüfte abzuheben scheint. Erkennungsmerkmal vieler Verwaltungsbau- und Bahnhofsgebäude der 1950er Jahre.

Goldeloxierung

Das Eloxal-Verfahren ist eine chemische Methode der Oberflächenbehandlung von Metallen. Die edelsten Produkte dabei: goldeloxierte Bleche.

11 Heilbronn, Blick durch die Empfangshalle, an der gegenüberliegenden Stirnseite das Kunstwerk von Schober.