

Denkmalporträt



*Empfangsgebäude des
Bahnhofs Konstanz (links)*

Empfangsgebäude des Bahnhofs Konstanz Endpunkt der Badischen Hauptbahn

Die Rheintalbahn von Mannheim nach Basel und weiter entlang des Hochrheins über Schaffhausen zum Bodensee war die wichtigste Strecke der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn. Beginnend 1838 im Norden, erreichte sie 1855 Basel, 1863 Konstanz. Die Bahnhöfe – damals Stationsplätze genannt – waren nach ihrer Bedeutung in Hauptstationen, Zwischenstationen und Haltepunkte unterteilt. Für die Planung sämtlicher Hochbauten war von 1843 bis zu seinem Tod 1855 Friedrich Eisenlohr verantwortlich, Professor an der Bauschule des Karlsruher Polytechnikums.

Der Eisenbahnbau war nicht allein ein technisches Unternehmen. Mit dem Projekt stellte sich der Staat als Bauherr in der Öffentlichkeit dar. Vor allem in der Architektur der Hauptstationen kam dies deutlich zum Ausdruck. Von den großen, von Eisenlohr mit besonderer Sorgfalt geplanten Bahnhofsbauten in Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg und Freiburg ist nur das Offenburger Empfangsgebäude erhalten geblieben. Dessen heutige Gestalt ist allerdings in hohem Maße durch den seinerseits qualitätvollen Umbau von 1906–11 geprägt.

Glücklicherweise ist ein großer Bahnhofsbaus der Badischen Hauptbahn weitgehend unverändert erhalten: das Empfangsgebäude des Bahnhofs Konstanz, Endpunkt der Strecke am Bodensee. Der Bahnhof wurde erst nach Eisenlohrs Tod unter Leitung seines Schülers Heinrich Leonhard (1818–78) errichtet. Als junger Architekt hatte er unter Heinrich Hübsch an der Außenrestaurierung des Konstanzer Münsters (ab 1846) mitgewirkt, später war er als Bezirks-Bauinspektor in Konstanz für die Hochbauten der Eisenbahn von Schaffhausen bis Konstanz verantwortlich. 1868 wurde ihm die Leitung des badischen staatlichen Hochbauwesens übertragen.

Der Konstanzer Bahnhof wurde am 15. Juni 1863 eröffnet. Die architektonische Verwandtschaft mit den von Eisenlohr geplanten Empfangsgebäuden der Hauptstationen – vor allem dem Karlsruher Bahnhof – ist nicht zu übersehen. Ein eingeschossiger Mittelbau in Form einer Arkadenhalle wird von blockhaften zweigeschossigen Baukörpern mit flachem Walmdach flankiert. Die Vorhalle gewährte Zutritt zu den Wartesälen verschiedener Klassen, dem „Billetbureau“ und der Gepäckabgabe, in den seitlichen Gebäuden

Holzdecke in der Arkadenhalle.



waren Büroräume und Betriebswohnungen untergebracht.

Besonders markant ist der schlanke Uhrturm, der das Empfangsgebäude in der Mittelachse überragt (die damals neu angelegte Bahnhofstraße führt aus der Altstadt auf den Turm zu). Anders als seine norditalienischen Vorbilder verjüngt er sich nach oben, wodurch die perspektivische Wirkung gesteigert wird. Seine Basis ist als Haupteingang ausgebildet und tritt leicht vor die Arkadenfront vor. Im Unterschied zu den Eisenlohr'schen Bahnhöfen sind die Arkaden der Vorhalle spitzbogig, nicht rund- oder flachbogig. Auch die gliedernden Elemente wie Strebepfeiler und Trauf-

gesimse sind in gotisierenden Formen ausgeführt. Das Innere der lang gestreckten hohen Arkadenhalle, die mit einer kassetierten Holzdecke abschließt, vermittelt anschaulich den großzügigen Raumeindruck, den Eisenlohr und Leonhard bei ihren Empfangsgebäuden erzielen wollten – und der heute nur noch in Konstanz erlebt werden kann.

Dr. Erik Roth

*Regierungspräsidium Freiburg
Referat 25 – Denkmalpflege*