

Offenburg – Freiburg

Die Bauten der Badischen Staatseisenbahn und der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn

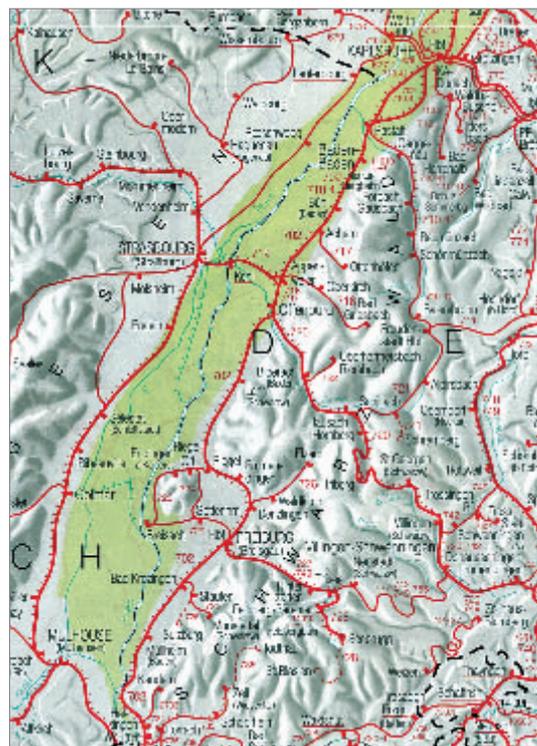
Die Eisenbahn von Mannheim nach Basel, die erste und wichtigste Strecke der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, entstand in mehreren Abschnitten zwischen 1838 und 1855. Für den Entwurf und die Ausführung der Hochbauten war Friedrich Eisenlohr verantwortlich, der neben Heinrich Hübsch bedeutendste badische Architekt dieser Zeit. Heute gehört die Rheintalbahn zu den meist befahrenen Fernstrecken der Bahn. Um ihre Kapazität zu erhöhen, wird sie zwischen Karlsruhe und Basel – wiederum in Abschnitten – auf vier Gleise erweitert. Der nördliche Abschnitt ist weitgehend fertig gestellt, der südliche ist in Planung. Im Abschnitt zwischen Offenburg und Freiburg sind mehrere Kulturdenkmale gefährdet, darunter eines der letzten großen von Eisenlohr geplanten Empfangsgebäude.

Erik Roth

Die Anfänge der badischen Eisenbahn

Bereits 1833 hatte der Mannheimer Kommerzienrat Ludwig Newhouse dem Großherzog und den beiden Kammern des badischen Landtags seinen „Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden von Mannheim bis Basel und an den Bodensee“ unterbreitet; der Bau der Strecke sollte durch eine vom Staat privi-

legierte, im Betrieb autonome Aktiengesellschaft erfolgen. Nach der erfolgreichen Fahrt der Nürnberg–Fürther Eisenbahn am 7.12.1835 ergriff die Regierung selbst die Initiative. Großherzog Leopold setzte im Januar 1836 ein Eisenbahn-Comité ein, dem Fachleute unterschiedlicher Disziplinen – Ingenieure und Architekten, Verwaltungsbeamte, Juristen und Finanzexperten – angehörten. Bereits im April lag das Gutachten zum Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel vor, das neben Berechnungen der voraussichtlichen Bau- und Betriebskosten Aussagen zur Streckenführung sowie zu den erforderlichen baulichen und technischen Einrichtungen enthielt. Angesichts der Bedeutung, die man dem Projekt für die Wirtschaft des Landes, für Handel und Produktion beimaß, setzte sich Staatsrat Nebenius in einem weiteren Gutachten für einen Bau auf Staatskosten ein – mit Erfolg. Im März 1838 wurden auf einem eigens einberufenen Landtag die Gesetzesvorlagen zum Bau der Staatseisenbahn verabschiedet. Auch der Ankauf von Grund und Boden wurde gesetzlich geregelt. Die Bahn sollte dem Rheintal, dem wichtigsten Verkehrsweg des Landes, folgen und in einer möglichst geraden Linie die größeren Städte – Mannheim, Heidelberg, Rastatt, Karlsruhe, Offenburg und Freiburg – miteinander verbinden. Diese lagen meist an Ausgängen der Schwarzwaldtäler, wo sich die Straßen über den Schwarzwald mit der Bergstraße von Frankfurt nach Basel kreuzten. (Baden-)Baden und Lahr waren zu weit



1 Die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel. Ausschnitt aus der Übersichtskarte für den Personenverkehr. Kartengrundlage: Verkleinerter Ausschnitt aus der Übersichtskarte für den Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn, M. 1:1.200.000. Mit Genehmigung der DB Netz AG, NID1 (K) vom 31.7.2002.



Haupt-Dienstgebäude des Offenburger Bahnhofs.

entfernt, um mit angeschlossen zu werden. In kleineren Orten bis zu einer Entfernung von 9 km beidseits der Bahn, in größeren bis zu einer Entfernung von 15,5 km lebten 1849 fast 600 000 Menschen, nahezu 44% der Bevölkerung des Großherzogtums.

Die Streckenführung entlang des Hochgestades, zwischen dem Rheinlauf und den Höhen des Schwarzwalds, war besonders günstig, da hier keine großen Steigungen zu überwinden waren. Die Flüsse und Bäche vom Schwarzwald zum Rhein machten allerdings zahlreiche Brücken und Übergangsbauten notwendig. Erst südlich von Müllheim bildete der Isteiner Klotz ein ernsthaftes natürliches Hindernis. Da die Bahnstrecke westlich der Städte und Ortschaften vorbeiführte, wurden die Stationsgebäude auf der östlichen Bahnseite errichtet.

Nachdem der erste Abschnitt zwischen Mannheim und Heidelberg am 12. September 1840 in Betrieb genommen war, schritt der Bau kontinuierlich voran. Im April 1843 wurde die Strecke bis Karlsruhe, im Juni 1844 bis Offenburg, im August 1845 bis Freiburg eröffnet. Zwei Seitenbahnen verbanden die Hauptstrecke mit (Baden-)Baden und Kehl. Südlich von Freiburg verzögerte sich der Baufortschritt. Am Isteiner Klotz musste die Trasse in den Felsen gesprengt werden; drei Tunnelbauten waren nötig. Efringen wurde erst im November 1848 erreicht, Haltingen im Januar 1851. Nach längeren Verhandlungen mit der

Schweiz konnte die Bahn bis Basel fortgeführt werden (Eröffnung am 20. Februar 1855).

Im Norden schloss bereits 1846 die Main-Neckar-Bahn nach Frankfurt an, im Osten 1853 die Linie Bruchsal-Bretten nach Württemberg, im Westen war 1861 mit der Eröffnung der Rheinbrücke bei Kehl die Verbindung nach Straßburg und zur französischen Ostbahn hergestellt. Im Süden wurde die badische Hauptbahn von Basel aus über Waldshut (1856) bis nach Konstanz (1863) weitergeführt.

Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der Badischen Staatseisenbahn

Nach den Vorschlägen des Eisenbahn-Comités sollte die Großherzogliche Baudirektion Entwurf und Kostenvoranschläge sämtlicher Eisenbahndienstgebäude übernehmen und ein Mitglied der Baudirektion als „Respizienten“ (Referenten) für das Hochbauwesen der Staatseisenbahn abordnen. Heinrich Hübsch, Leiter des Badischen Staatsbauwesens, übertrug Friedrich Eisenlohr diese Aufgabe.

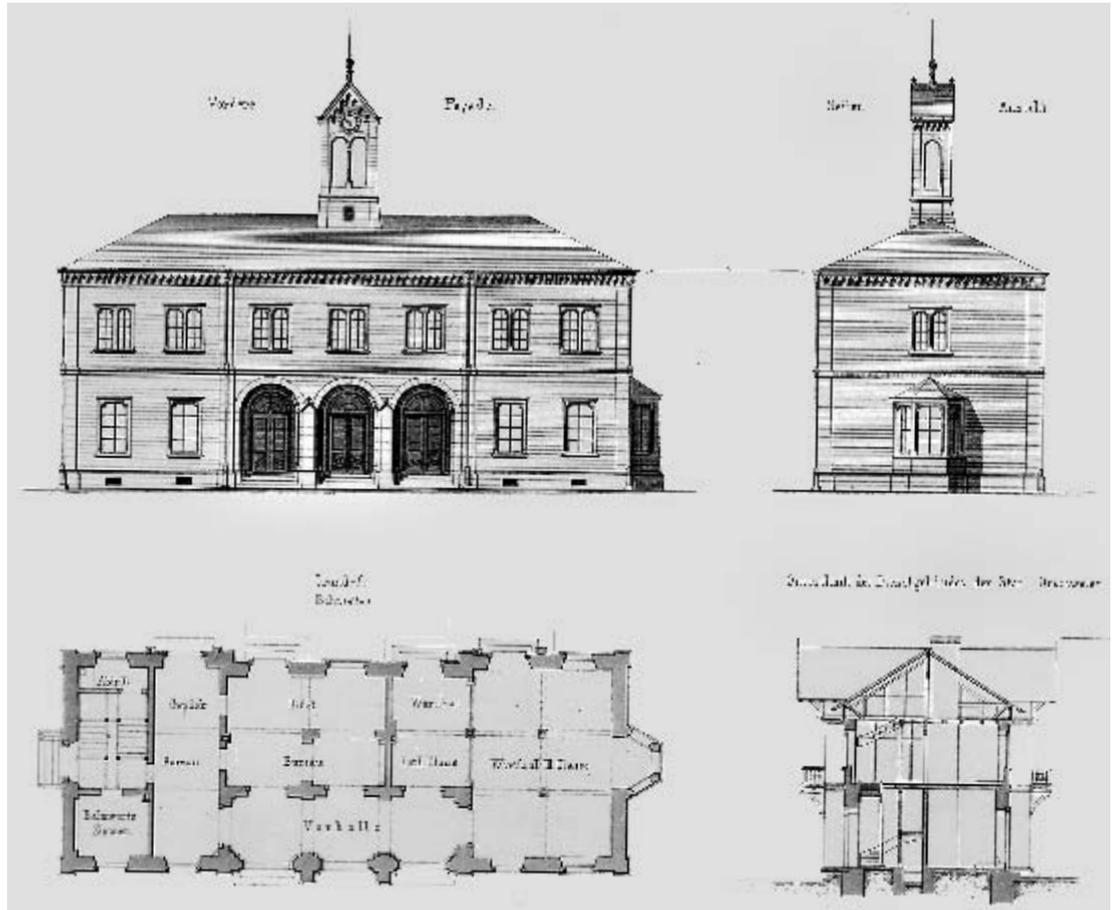
Eisenlohr, 1805 in Lörrach geboren, war neben Hübsch einer der bedeutendsten Schüler Friedrich Weinbrenners. Seit 1832 lehrte er – zusammen mit Hübsch – an der Bauschule des Karlsruher Polytechnikums, 1839 wurde er zum Professor, 1853 zum Vorstand der Bauschule ernannt. Als Architekt und Lehrer hatte er neben Hübsch

2 Haupt-Dienstgebäude des Offenburger Bahnhofs. Eingangsfassade. Aus: „Ausführliche Nachweisung über den Eisenbahnbau im Großherzogtum Baden ...“, 1844 (Tafel 41).



3 Bahnhof Offenburg, Empfangsgebäude mit den inzwischen geschlossenen Arkaden der ehemaligen Vorhalle.

4 Dienstgebäude der Station Dinglingen. Eingangsfassade und Grundriss des Erdgeschosses. Aus: „Ausführliche Nachweisung über den Eisenbahnbau im Großherzogthum Baden ...“, 1853 (Tafel 22).



den größten Einfluss auf die in Baden heranwachsende Architektengeneration. Als Leiter des Hochbauwesens der badischen Eisenbahn prägte er bis zu seinem frühen Tod 1855 deren Erscheinungsbild.

Durch seine Lehrtätigkeit stark eingespannt hatte Eisenlohr nur wenig Zeit für die Planung und Überwachung der Bauarbeiten. So wurde jeder Bezirksinspektion für Straßen-, Wasser- und Eisenbahnbau ein Architekt beigegeben, der die Beaufsichtigung der Hochbauten im Bezirk übernahm. Es waren ehemalige Schüler Eisenlohrs, die mit der Entwurfs- und Detailarbeit ihres Lehrers vertraut waren.

Beim Bau der Badischen Staatseisenbahn handelte es sich einerseits um ein technisches Unter-

nehmen, mit dem ein wirtschaftlicher Erfolg angestrebt wurde. Daher sollten die Kosten minimiert werden. Mit dem Projekt stellte sich aber auch der Staat als Bauherr in der Öffentlichkeit dar. Vor allem die Hochbauten sollten – in vertretbarem Umfang – seiner Repräsentation dienen. Eisenlohr versuchte, beide Anforderungen in Einklang zu bringen. In einem Bericht an das Ministerium des Innern schrieb er 1843:

„Dass ein solider und dauerhafter Bau an sich noch kein Luxusbau sei, dass eine auf Kosten der Dauerhaftigkeit erzielte Sparsamkeit nicht zu derjenigen weisen Ökonomie gehöre, die bei jedem Bauwesen beachtet werden soll, welches keine vorübergehende, sondern eine dauernde Bestimmung hat, ist wohl allgemein anerkannt. Es ist

5 Bahnhof Lahr, ehem. Empfangsgebäude der Zwischenstation Dinglingen. Das symmetrisch konzipierte Gebäude wurde nach Norden um eine Achse erweitert.



aber ebenso unbestreitbar, daß bei der Beurteilung öffentlicher Bauten die Anforderungen einer vorangeschrittenen Zeit, der Stand der Wissenschaft und Kunst, Kultur und Gesittung und schließlich der Ort, wo gebaut wird, in Betracht gezogen werden müssen; daher denn auch folgende Bauausführung empfohlen wurde: Der Baustil soll einfach und bescheiden, aber solid, anständig und des Gegenstandes würdig, überall sparsam, aber nirgends ärmlich sein ...“

Der Bau der Bahnhöfe erforderte einen hohen Kapitalaufwand. Anfangs gab es noch keine verlässlichen Voraussagen über den Umfang des Eisenbahnverkehrs und damit auch keine gesicherten Grundlagen, um den Flächen- bzw. Raumbedarf für die Bahnanlagen zu berechnen. Bei den Bauten für den Personenverkehr orientierte man sich an der Einwohnerzahl einer Stadt und ihrer näheren Umgebung.

Die Anforderungen, die sich durch das neue Verkehrsmittel ergaben, konnten nicht mit den bisher üblichen Bautypen bewältigt werden. Beim Entwurf der Empfangsgebäude mussten spezifische Funktionsabläufe berücksichtigt werden: Die Reisenden wollten vor Antritt der Bahnfahrt ihre Fahrkarte lösen und ihr Gepäck aufgeben. Vom Wartesaal aus sollten sie auf direktem Weg die Bahnhalle bzw. den Bahnsteig erreichen, um in den Zug einzusteigen. Daneben mussten Diensträume für die Post und Dienstwohnungen für die Bahnbeamten vorgesehen werden. Schließlich sollte das Empfangsgebäude als städtebaulicher Ziel- und Orientierungspunkt gestaltet sein und der Stadt eine ansprechende Schauseite zuwenden.

Eisenlohr gehörte zu der Architektengeneration, die für die neu hinzukommenden Bauaufgaben auch eine neue Formsprache entwickelte. Die Architektur der Karlsruher Bauschule – von Hübsch und Eisenlohr geprägt – wird oft mit dem Begriff „Rundbogenstil“ charakterisiert. Typisch dafür ist die Vorliebe für rundbogige Wand- bzw. Arkadenöffnungen. Bei den Bauten für die Badische Staatseisenbahn setzte Eisenlohr dieses Motiv nur bei den Empfangsgebäuden der bedeutenderen Bahnhöfe ein. In seinen Entwürfen entwickelte er einen breiten Formenkanon, der es ihm ermöglichte, die Hierarchie der einzelnen Bahnhöfe entlang der Strecke und der einzelnen Gebäude innerhalb eines Bahnhofs mit architektonischen Mitteln differenziert darzustellen.

Die repräsentativen in Stein ausgeführten Empfangsgebäude stehen mit ihren blockhaften Baukörpern, flachen Walmdächern und symmetrischer Fassadengliederung in der Tradition spätklassizistischen Bauens. Entgegen dieser Tradition lässt Eisenlohr die Fassaden bevorzugt in unverputztem Werkstein (roter bzw. gelber Sandstein) oder Backsteinmauerwerk ausführen. Neben klas-

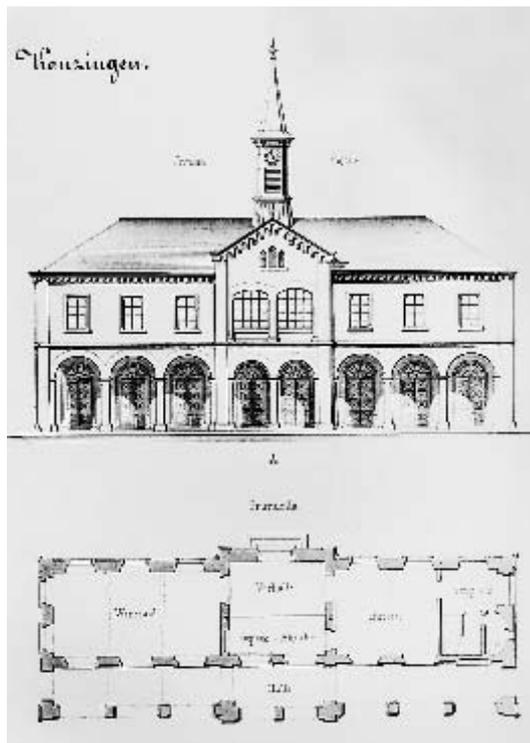


6 Wohnbauten für Bahnbedienstete auf dem Gelände der ehemaligen Station Dinglingen.

sizistischer Ornamentik setzt er mittelalterliche Zierformen ein.

Kleinere Stationsgebäude und Bahnwärterhäuser plant Eisenlohr als Mischkonstruktion in Mauerwerk und Fachwerk, Unterstände für Bahnwärter auch als reine Holzkonstruktionen. Dabei nimmt er Elemente des Schweizerhaus-Stils mit den charakteristischen Laubsägearbeiten in der Giebelzier auf.

Er strebe „überall sichtbares Material und unverhüllte wirkliche Konstruktion und darauf sich gründende Formenbildung, also keine Scheinform, sondern Wahrheit“ an, schreibt Eisenlohr



7 Dienstgebäude der Station Kenzingen. Bahnseitige Fassade und Grundriss des Erdgeschosses. Aus: „Ausführliche Nachweisung ...“, 1853 (Tafel 24).



8 Bahnhof Kenzingen. Die offene Bogenhalle übernimmt die Funktion einer Bahnsteigüberdachung.

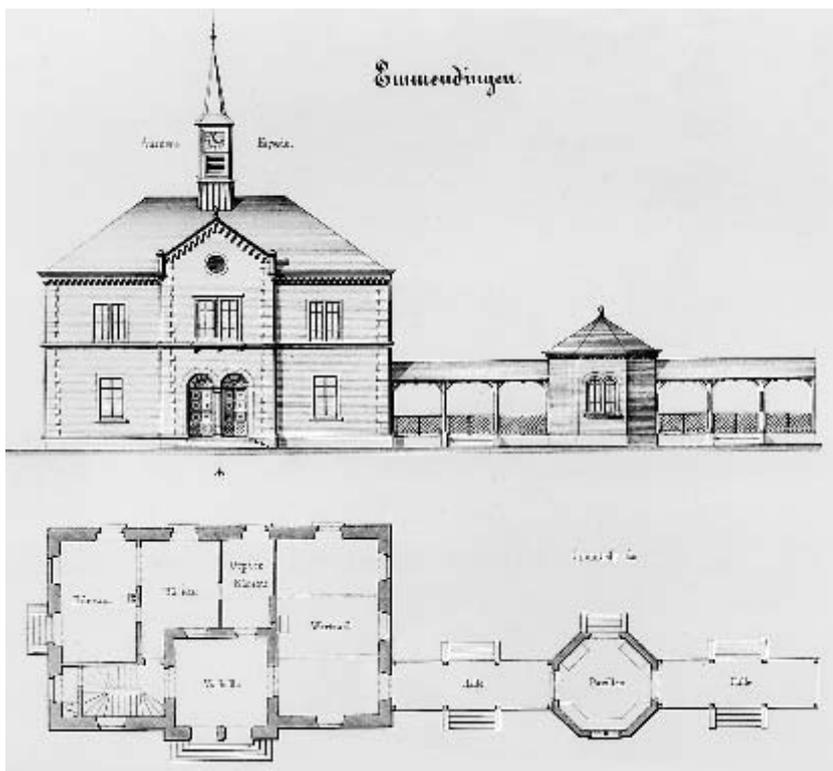
in seinem Bericht von 1843 an das Ministerium des Innern. „Bauverzierungen“ setzt er gezielt ein, um die konstruktiven Elemente hervorzuheben. Wie sein Freund und Kollege Heinrich Hübsch legt er besonderen Wert auf die Ausbildung der Einzelform. Dies zeigt sich deutlich an der sorgfältigen Detaillierung der Tür- und Fenstergewände, der Gurt- und Kranzgesimse und der Holzteile. Auch die Inneneinrichtung der Gebäude bis hin zu Bänken, Stühlen und Lampen werden vom Architekten mit großer Sorgfalt entworfen. Leider sind die Bauakten aus der Entstehungszeit der Bahn verloren gegangen. Die Pläne und eine Beschreibung der Baumaßnahme wurden aber in den beiden Bänden der „Ausführliche(n) Nachweisung über den Eisenbahnbau im Großherzogthum Baden“ von 1844 und 1853, jeweils „mit einem besondern, aus 60 (bzw. 45) lithographierten Blättern bestehenden Hefte“ veröffentlicht.

Hauptstation Offenburg

9 Dienstgebäude der Station Emmendingen. Eingangsfassade und Grundriss des Erdgeschosses. Aus: „Ausführliche Nachweisung ...“, 1853 (Tafel 24).

10 Bahnhof Emmendingen. Aufnahme von 1989; das Gebäude wird z. Zt. instand gesetzt.

Die „Stationsplätze“ wurden nach ihrer Bedeutung in Hauptstationen, Zwischenstationen und Haltepunkte unterteilt. Zwischen den Hauptstationen Offenburg und Freiburg gab es drei Zwischenstationen – Dinglingen (bei Lahr), Kenzingen und Emmendingen –, eine kleinere Station in Orschweier und sechs Haltepunkte: Niederschopfheim, Friesenheim, Kippenheim, Herbolzheim, Riegel und (Langen-)Denzlingen. Die Empfangsgebäude der Hauptstationen zeichneten sich durch differenzierte, auf die jeweilige



Situation des Bahnhofs abgestimmte Grundrisslösungen aus. Meist bestanden sie aus mehreren Baukörpern. Von den großen Bahnhofsbauten in Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg und Basel ist nur das Offenburger Empfangsgebäude – durch Um- und Anbauten verändert – erhalten geblieben.

Die Anlage (Abb. 2) folgte der Konzeption des Karlsruher Bahnhofs: Ein lang gestreckter eingeschossiger Mittelbau mit Arkaden wird von zweigeschossigen Baukörpern flankiert. Ein Turmaufbau mit der weithin sichtbaren Bahnhofsuhr betonte die Mittelachse. Im Mittelbau, hinter der gewölbten Vorhalle, lagen Wartesäle verschiedener Klassen, das „Billetbureau“ und die Gepäckabgabe, in den seitlichen Gebäuden Büroräume und Betriebswohnungen.

In der Folgezeit, vor allem 1910–12, wurde der Offenburger Bahnhof erheblich erweitert. In die Arkaden der Vorhalle wurden Fenster und Brüstungen eingefügt, die vorgelagerte Freitreppe entfernt. Die ursprüngliche Anlage ist aber noch heute erkennbar (Abb. 3). Die blockhaften zwei-



geschossigen Baukörper mit flach geneigtem Walmdach sind horizontal durch Sockel, Gurt- und Kranzgesims gegliedert, vertikal durch Ecklisenen gefasst. Die Fenster, im Erdgeschoss segmentbogig, liegen in profilierten Gewänden. Die gliedernden Elemente sind in rotem Sandstein bzw. in Backstein ausgeführt und heben sich von den verputzten Flächen ab. Der großzügige Arkadentrakt aus rotem Sandstein – 17 flache Bögen auf gefasten Pfeilern – schließt mit einem Konsolgesims und einer Balustrade ab. Die beiden äußeren Felder sind breiter und treten in die Flucht der angrenzenden zweigeschossigen Baukörper vor. Hier lagen ursprünglich die direkten Durchgänge zum Bahnsteig „für die abgehenden Reisenden“.

Wie in Offenburg suchte Eisenlohr bei allen Empfangsgebäuden die „Formenbildung“ durch den Einsatz unterschiedlicher Materialien zu unterstreichen. Allein schon aus Kostengründen griff er – soweit möglich – auf Baustoffe aus der näheren Umgebung zurück. „Eine natürliche Folge hievon war, dass das Äußere der Gebäude durch diese passende Zusammenstellung der disponi-

blen Materialien einen Schein von Luxus trägt, während es nur eine Folge zweckmäßiger Anwendung der Mittel ist“, schreibt er 1844 zu den Karlsruher Bahnhofsbauten. Wiederholte Rückfragen und heftige Diskussionen im Landtag zeigen aber, dass die Ausführung von vielen als zu kostspielig empfunden wurde.

Zwischenstationen: Dinglingen, Kenzingen, Emmendingen

Gerade im Abschnitt zwischen Offenburg und Freiburg finden wir die meisten Empfangsgebäude aus der Entstehungszeit der Strecke heute noch im Bestand vor. Die Entwürfe gehen auf Friedrich Eisenlohr zurück. Der Vergleich mit den Plänen und der Beschreibung in der „Ausführliche(n) Nachweisung ...“ von 1853 gibt Aufschluss über spätere Veränderungen; er zeigt aber auch deutlich, wie weit diese Bauten – nach über 150-jähriger Nutzung – noch in ihrer ursprünglichen Form und Substanz erhalten geblieben sind.

Bei den Empfangsgebäuden der Zwischenstationen sind alle Funktionen in einem zweigeschossigen Baukörper zusammengefasst: Von der mittig gelegenen Vor- bzw. Eingangshalle aus werden der Wartesaal (bei größeren Stationen zwei Wartesäle verschiedener Klassen), das „Billetausgabe-“ und das „Gepäck-Büro“ erschlossen. Eine zweiläufige Treppe – seitlich angeordnet – führt zur Dienstwohnung im Obergeschoss.

Diese Bauten zeichnen sich durch ihre klare Form aus. Sie sind symmetrisch in drei Abschnitte unterteilt, der Mittelteil ist durch Arkaden bzw. durch einen übergiebelten Risalit hervorgehoben. Horizontal werden die Baukörper durch flache Stockwerksgurte gegliedert, vertikal durch Lisenen oder Eckquaderung eingefasst. Die Fenster in profilierten Werksteingewänden sind regelmäßig angeordnet, im Obergeschoss meist gekoppelt. Die Gebäude schließen mit einem flachen Walmdach ab, das ursprünglich von einem schlanken Uhrturm bekrönt war.

Unter den Zwischenstationen nahm der Bahnhof von Dinglingen eine Sonderstellung ein. Er lag ca. 2,5 km von Lahr entfernt. Die aufstrebende Handels- und Fabrikstadt – mit ca. 6700 Einwohnern deutlich größer als Offenburg mit 4000 – hatte keinen Anschluss an die Strecke erhalten. Stattdessen wurde in Dinglingen ein größerer „Stationsplatz“ angelegt. Heute liegt hier der Bahnhof von Lahr mit einem neuen Empfangsgebäude. Am nördlichen Ende des Bahnsteigs finden wir aber auch Eisenlohrs repräsentatives Stationsgebäude von 1846 vor (Abb. 4 und 5).

Der mittlere Abschnitt des lang gestreckten, mit einem flachen Walmdach abschließenden Bau-

körpers ist durch Lisenen begrenzt und durch die Arkaden der Vorhalle hervorgehoben, eine Lösung, die Eisenlohr – mit sieben statt drei Bogenstellungen – auch für die Hauptstation Freiburg wählte. Ein größerer Uhrturm und die in gotisierenden Formen verzierten Tür- und Fenstergewände zeichneten Dinglingen gegenüber den übrigen Zwischenstationen aus. Ein Zahnfries aus schräg gestellten Backsteinen, darüber ein schmales Werksteinprofil als Gurtgesims und ein aufwändiges Konsolgesims aus Backsteinen unter der Traufe betonen die Horizontale (Auftaktbild).

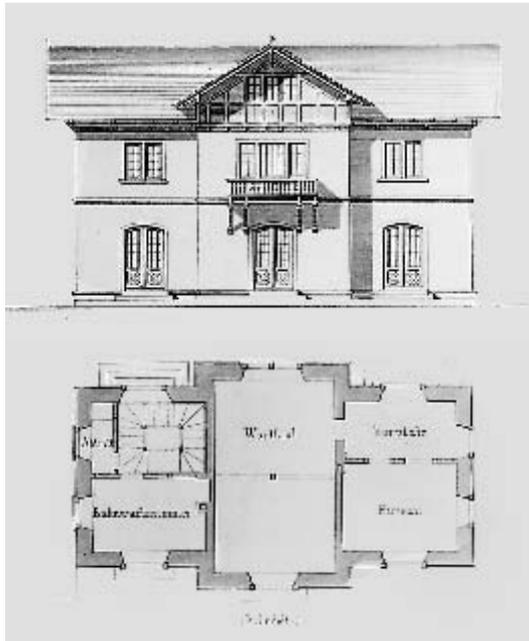
Die Beschreibung in der „Ausführliche(n) Nachweisung ...“ macht deutlich, wie gut Eisenlohr die vor Ort verfügbaren Materialien zu nutzen wusste: „Zur Ausführung der sichtbaren Mauerung an diesem Gebäude wurde ein gelblicher, kalkhaltiger Sandstein verwendet, welcher ganz in der Nähe des Dorfes Dinglingen mit wenig Kosten in einem Bergvorsprung erhalten werden konnte, den man zur Gewinnung von Füllmasse abgegraben hatte. Dieser Stein ist sehr leicht schichtweise zu bearbeiten und besitzt dabei große Dauerhaftigkeit. Die Ecken, Fenstergestelle und andere vorspringende Theile sind aus rothen Sandsteinen hergestellt, welche in ausgezeichnete Güte in der Gegend von Lahr vorkommen.“ Wollte man mit dieser ausführlichen Erläuterung nicht nur den Bau des Bahnhofs dokumentieren, sondern auch Vorwürfen wegen der hohen Baukosten begegnen?

In der Folgezeit wurden die Bögen der Vorhalle – wie in Offenburg – geschlossen; das Gebäude wurde nach Norden in den gleichen Formen um eine Achse erweitert. Trotz der Veränderungen ist



11 Bahnhof Denzlingen, Empfangsgebäude von 1864. Die Eingangssituation lässt die großzügige Konzeption der Vorhalle erkennen.

12 Dienstgebäude
der Station Orschweier.
Fassade und Grundriss
des Erdgeschosses.
Aus: „Ausführliche Nach-
weisung ...“, 1853
(Tafel 22).



13 Bahnhof Orschweier.
Bei dem kleinen Sta-
tionsgebäude wurden
Drempel und Giebel
in Fachwerk ausgeführt.



die ursprüngliche Konzeption des Empfangsgebäudes deutlich ablesbar. Die sorgfältige Detaillierung und die qualitätvolle Ausführung dokumentieren die hohe Bedeutung, die Eisenlohr den Bauten der Staatseisenbahn beimaß.

Dieselbe Haltung erkennen wir an den Wohnbauten für Bahnbedienstete, die wenig später am nördlichen Ende des Dinglinger Bahnhofsgeländes errichtet wurden. Die beiden zweigeschossigen Gebäude, giebelständig zur Bahn, erinnern an Häuser in anspruchsvollen Werksiedlungen. Ein dritter Baukörper, traufständig anschließend, 1½-geschossig, mit flach geneigtem Satteldach und dem Eingang an der Giebelseite (Abb. 6) entspricht den größeren Bahnwärterhäusern, für die Eisenlohr mehrere Entwürfe fertigte. Die Ausbildung der Tür- und Fenstergewände stellt den Bezug zum Empfangsgebäude her. Die Giebelfelder sind durch „Bauverzierungen“ hervorgehoben. Eine besondere Funktion kam der Zwischenstation Kenzingen zu: Für die Strecke zwischen Köndringen und Freiburg mit einer Steigung zwischen 0,40 und 0,53 % waren stärkere Maschinen erforderlich als für den nördlichen Abschnitt. In Kenzingen wechselte man die Lokomotiven. Die dazu erforderlichen Betriebsgebäude – das „Maschinenhaus“ (Lokschuppen) und eine „Wasserstation“ – sind nicht mehr erhalten.

14 Bahnhof Friesenheim.
Das Empfangsgebäude
wurde nachträglich er-
richtet, es entspricht aber
in Raumdisposition und
Baugestaltung den ersten
Stationsgebäuden.

Das Empfangsgebäude und ein Teil des Güterschuppens sind aber noch vorhanden.

Ein übergiebelter Risalit betont die Mitte des Empfangsgebäudes. Im Vorentwurf hatte Eisenlohr einen massiven turmartigen Mittelteil vorgesehen, der über den First des flachen Walmdachs hinausragte, wohl eine Reminiszenz an die damals bereits abgebrochenen Kenzinger Stadttore (auf einer Entwurfszeichnung ist der Bahnhof vor der Silhouette der Altstadt mit der Pfarrkirche und einem Stadttor dargestellt). Aus Kostengründen musste darauf verzichtet werden. Das Gebäude erhielt nur einen schlanken Dachreiter als Uhr-turm (Abb. 7).

Auffallend ist, dass die Arkaden nicht stadtseitig, sondern bahnseitig angeordnet sind. Die offene Bogenhalle übernimmt die Funktion einer Bahnsteigüberdachung. Auch die breiten segmentbögigen Fenster im Obergeschoss des Mittelrisalits – im Vorentwurf war eine Loggia vorgesehen – sind eine Besonderheit des Kenzinger Empfangsgebäudes. Das Mauerwerk war schon anfangs verputzt; Lisenen, Tür- und Fenstergewände sowie die Pfeiler und Bögen der Arkaden sind in rotem Sandstein ausgeführt. 1905 wurde das Gebäude umgebaut und erweitert. Bahnseitig ist das ursprüngliche Erscheinungsbild weitgehend erhalten geblieben (Abb. 8).

Emmendingen sollte wie Kenzingen ein Empfangsgebäude mit massivem Turmaufbau erhalten. Auch hier wurde darauf verzichtet. Ein Mittelrisalit mit abschließendem Giebel bestimmt die Eingangsfassade. Die Vorhalle öffnete sich mit zwei Bogenstellungen zur Stadt. Die Fassaden sind aus rotem Sandstein mit Eckquaderung aus gelbem Sandstein ausgeführt. Trotz bescheidener Ausmaße entfaltete das Gebäude durch Proportionen und Materialwahl eine repräsentative Wirkung (Abb. 9). Schon bald erwies es sich als zu beengt. Zunächst stellte man einen achteckigen Pavillon als zweiten Wartesaal auf. Später wurde das Hauptgebäude in gleicher Formensprache nach Norden erweitert (Abb. 10).

1864 erhielt auch Denzlingen ein Empfangsgebäude nach dem Bautyp der Zwischenstationen, mit Arkaden zur Stadt und einem übergiebelten





Mittelrisalit zur Bahnseite (Abb. 11). Die Eingangssituation mit drei Bogenstellungen lässt hier die großzügige Konzeption der Vorhalle erkennen.

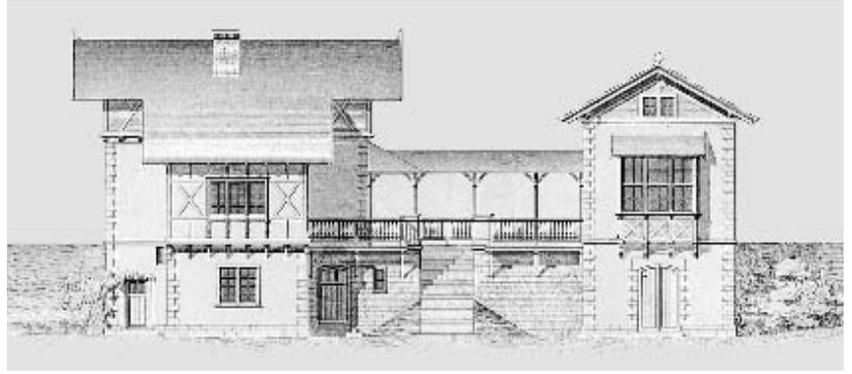
Kleinere Stationen und Haltepunkte: Orschweier, Friesenheim, Denzlingen

An einzelnen Haltepunkten finden wir Dienstgebäude vor, die den Empfangsgebäuden der Zwischenstationen vergleichbar sind. Der große Warteraum ist mittig angeordnet, seitlich schließen die Diensträume an. Auf eine Vor- bzw. Eingangshalle wird verzichtet; der Reisende betritt und verlässt den Bahnhof durch den Warteraum. Dieser tritt in der Fassade als Risalit vor, seine Giebel zeichnen sich vor dem flachen Satteldach ab (Abb. 12).

Wir finden diesen Bautyp in unterschiedlicher Ausführung vor: In Renchen, nördlich von Offenburg, ruht auf einem massiven Erdgeschoss ein Obergeschoss aus Fachwerk. In Orschweier, zwischen Dinglingen und Kenzingen, sind beide Geschosse aus rotem Sandstein mit Eckquaderung aus gelbem Sandstein ausgeführt, die Giebfelder des Hauptbaukörpers und der Risalite in Fachwerk mit verzierten Balkenköpfen (Abb. 13). Das Stationsgebäude in Friesenheim (Abb. 14), zwischen Offenburg und Dinglingen, wurde nachträglich in ähnlicher Ausführung mit rotem und gelbem Sandstein errichtet, mit durchgehend gemauerten Risaliten und einem flachen Walm-dach. Jedes dieser Gebäude erhielt damit eine eigene Ausprägung.

An den Haltepunkten Riegel und Denzlingen wurden deutlich kleinere Dienstgebäude gebaut, den größeren Bahnwärterhäusern ähnlich. Das Gebäude in Riegel wurde schon vor längerer Zeit abgebrochen. Die erste „Station zu Denzlingen“ ist noch heute erhalten, obwohl schon 1863/64 weiter nördlich ein größeres Empfangsgebäude errichtet wurde (vgl. o.).

Die verschiedenen Funktionen waren hier auf zwei Baukörper verteilt, die durch eine überdachte Terrasse (heute geschlossen) miteinander verbunden waren (Abb. 15). Eine gemauerte



Außentreppe führte auf die Terrasse und damit auf das Niveau der Hauptgeschosse bzw. des hoch gelegenen Bahnsteigs. Das südliche, 2½-geschossige Gebäude, traufständig zur Bahnstrecke, entsprach einem Bahnwärterhaus für verheiratete Bahnwärter. Im Sockelgeschoss waren Küche, Magazin- und Vorratsräume untergebracht, im Hauptgeschoss die Diensträume und der Wohnbereich der Familie, im Dachgeschoss die Schlafräume. Im zweiten Gebäude, einem zweigeschossigen giebelständigen Baukörper, lagen über den Nebenräumen zwei Wartesäle. Die hohen Sockelgeschosse beider Bauten und die Terrasse sind aus Sandstein, die Hauptgeschosse aus Backstein gemauert. Das traufständige Wohn-/Dienstgebäude erhielt ein Drempelgeschoss aus Fachwerk und einen vorspringenden Bauteil (Wohnraum der Familie über der Küche) mit Fachwerk-Obergeschoss unter abgeschlepptem Dach. Das giebelständige Gebäude sollte vor der Stirnwand des Wartesaals 1. und 2. Klasse einen Fachwerk-Erker erhalten, entsprechend dem Fachwerk des Nachbarhauses. Ob er ausgeführt wurde und heute abgängig ist, oder ob aus Kostengründen darauf verzichtet wurde, ist nicht bekannt. Auf eine sorgfältige Detaillierung wurde auch bei diesen kleinen Gebäuden Wert gelegt: Gebäudeecken, Fenster und Türgehänge der Hauptgeschosse sind aus Sandstein, die überstehenden Balkenköpfe wurden profiliert (Abb. 16).

Eisenlohrs Empfangsgebäude: ein gefährdetes Kulturgut

Die Stationsgebäude zwischen Offenburg und Freiburg sind ein einzigartiges Dokument des ersten Eisenbahnbaus im Großherzogtum Baden. Alle Kategorien von Stationen – eine Hauptstation, eine große und zwei kleinere Zwischenstationen sowie mehrere Haltepunkte – sind hier mit unterschiedlichen Bautypen im Bestand vertreten. Trotz späterer Veränderungen – vor allem im Innern – lassen sie deutlich die hohe Qualität der Hochbauten erkennen, die maßgeblich auf Friedrich Eisenlohr als den verantwortlichen Architekt-

15 Ehemaliges Stationsgebäude in Denzlingen. Der südliche Baukörper (links) entspricht einem „Bahnwartshaus“ für verheiratete Bahnwärter.

16 Stationsgebäude in Denzlingen. Eingangsfassade. Aus: F. Eisenlohr, Sammlung von Hochbauten der Großh. Badischen Eisenbahn, Bd. 2, 1866 (Tafel 6).

ten zurückgeht. Die sorgfältige Ausführung auch der kleineren Gebäude belegt die Bedeutung, die der Staatseisenbahn beigemessen wurde. Die besondere architektur-, verkehrs- und landesgeschichtliche Bedeutung dieser Bauten begründet ihren dokumentarischen und exemplarischen Wert und das hohe öffentliche Interesse an ihrer Erhaltung.

Die Informationen zu den hier vorgestellten Gebäuden fließen in die Umweltverträglichkeitsstudie zum Planfeststellungsverfahren für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn ein. Hinzu kommen Angaben zu weiteren Baudenkmalen im Bereich der Trasse, so z. B. zu später errichteten Bahnhöfen und Bahnwärterhäusern, aber auch zu den archäologischen Kulturdenkmalen wie den Resten römischer Siedlungen zwischen Friesenheim, Lahr und Kippenheim.

Kulturdenkmale werden im Rahmen der Kultur- und sonstigen Sachgüter behandelt. Sie sind Schutzgüter von hoher bzw. sehr hoher Empfindlichkeit. Da ihr historischer Zeugniswert an die historische Substanz gebunden ist, führt jeder Eingriff zur Minderung ihres dokumentarischen Wertes, ggf. zum Verlust der Denkmaleigenschaft. Jeder Abbruch bedeutet einen endgültigen Verlust.

In der Umweltverträglichkeitsstudie werden – auf der Grundlage des aktuellen Planungsstandes – die voraussichtlichen Auswirkungen des Projektes auf die einzelnen Schutzgüter ermittelt: Bau- bzw. anlagenbedingte Wirkungen (Abbruch von Baudenkmalen, Überbauung von Bodendenkmalen), aber auch betriebsbedingte (Erschütterungen). Der Wert des Kulturguts und die Intensität des Eingriffs sind die wesentlichen Faktoren bei der Bewertung der Konfliktstärke. Aufbauend auf dieser Bewertung werden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

In der Planung für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn sind die neuen Gleise westlich der bestehenden vorgesehen. Damit sollen Eingriffe in die vorhandenen Anlagen vermieden werden: Die Bahnhöfe liegen meist – wie auch die Orte – östlich der Strecke. Zwei Bahnhöfe, Friesenheim und Herbolzheim, wurden aber in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts jenseits der Bahnlinie angelegt. Bei beiden sind das Empfangsgebäude und die separate Güterhalle erhalten. Die Planung sieht den Abbruch dieser Kulturdenkmale vor.

Darüber hinaus sind im Bereich des Bahnhofs die Bauten der ehem. Station Dinglingen gefährdet:

Eisenlohrs repräsentatives Empfangsgebäude und die anspruchsvoll gestalteten Wohnbauten für Bahnbedienstete. Sie liegen stadtsüdlich, östlich der Bahnlinie und sind nicht unmittelbar durch den Ausbau der Strecke betroffen. Von Seiten der Bahn gibt es aber Überlegungen, hier einen weiteren Bahnsteig bzw. ein Abstellgleis anzulegen. Angesichts der hohen Bedeutung, die diesen Bauten zukommt, hätte dies einen gravierenden Verlust zur Folge.

Von Seiten der Denkmalpflege wird die Forderung erhoben, Eingriffe in den historischen Bestand soweit wie möglich auszuschließen bzw. auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Ziel muss es sein, beim notwendigen Ausbau der Rheintalbahn die bedeutenden Zeugnisse ihrer Entstehung und frühen Entwicklung für die Öffentlichkeit zu erhalten.

Literatur:

Ausführliche Nachweisung über den Eisenbahnbau im Großherzogthum Baden nach dem Stand am 1. Januar 1844 mit 22 Beilagen und einem besondern, aus 60 lithographierten Blättern bestehenden Hefte. Bearbeitet und herausgegeben von den Beamten der Großh. Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues. Karlsruhe 1844.

Ausführliche Nachweisung über den Eisenbahnbau im Großherzogthum Baden nach dem Stand am 1. Januar 1853 mit 28 Beilagen und einem besondern, aus 45 lithographierten Blättern bestehenden Hefte. Bearbeitet und mit Genehmigung Großherzoglichen Ministeriums des Innern herausgegeben von den Beamten der Großh. Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues. Karlsruhe 1853.

F. Eisenlohr, Sammlung von Hochbauten der Großh. Badischen Eisenbahn. Bd. 1: Bahnhöfe; Bd. 2: Stationen & Bahnwärterhäuser. Karlsruhe [1865, 1866]. Hans-Joachim Clewing, Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der Badischen Staatseisenbahn. Dissertation Karlsruhe 1968.

Wolfgang von Hippel u. a., Eisenbahn-Fieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter. Hrsg. Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim u. a. Ubstadt-Weiher 1990.

Dr.-Ing. Erik Roth
LDA · Bau- und Kunstdenkmalpflege
Sternwaldstraße 14
79102 Freiburg/Breisgau