



Ein Zukunftsmodell? Leutkircher Bürger retten ihren Bahnhof

140 Jahre, nachdem Leutkirch an das Eisenbahnnetz angeschlossen wurde, haben am Bahnhof erneut große Feierlichkeiten stattgefunden: Der Leutkircher Bürgerbahnhof ist eingeweiht worden. Was zunächst wie die Idee einer Gruppe von Träumern klang, wird zum überregionalen Exportmodell: Der Bürgerbahnhof – Bürger kaufen, sanieren und beleben ihren Bahnhof.

Susann Seyfert

Den denkmalpflegerischen Wert einer Kirche oder eines Schlosses, ja selbst eines stattlichen Bürgerhauses stellt heutzutage kaum jemand in Frage. Anders sieht es bei Gebäuden aus, deren Nutzung stark eingeschränkt oder ganz aufgegeben wurde, wie beispielsweise alte Industrieanlagen, historische Gasthöfe oder eben Bahnhöfe. Dabei sind es meist diese Objekte, welche die Entwicklung eines Ortes, seine heutige Gestalt und Identität prägen. Umso erfreulicher ist es, dass mit der Eröffnung des Bürgerbahnhofs (Abb. 1) eine Instandsetzung ihren Abschluss gefunden hat, die dem Leutkircher Bahnhof eine dauerhafte Erhaltungschance gab. Der Bürgerbahnhof macht eindrucksvoll deutlich, wie heutige Nutzungsansprüche mit dem historischen Bestand in Einklang gebracht werden können. Voraussetzung dafür waren Bauherren, die das Gebäude mitsamt seiner Ausstattung schätzten und die notwendige Sanierung des Bahnhofs vor drei Jahren wieder in das Bewusstsein einer breiten Öffentlichkeit rückten. Mit der Idee des Bürgerbahnhofs wurde nicht nur eine beispielhafte Finanzierungsmöglichkeit aufgezeigt, sondern vor allem ein unglaubliches Engagement in der Leutkircher Bevölkerung initiiert.

1 Der Bahnhof
im April 2012.

Der Bahnhof

Die Anbindung Leutkirchs an die Allgäubahn erfolgte in mehreren Abschnitten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, 1872 wurde die Strecke Kißlegg–Leutkirch fertiggestellt, 1873 folgte der Abschnitt nach Isny und 1888 die Verlängerung nach Memmingen. Somit wurde Leutkirch Gabelstation. Westlich der Stadt gelegen, führten die beiden Gleisstränge nordwestlich und südlich an der Stadt vorbei und bestimmten dadurch wesentlich die Stadtentwicklung Leutkirchs im 19. und 20. Jahrhundert. Die seinerzeit neu angelegte Post- und Bahnhofstraße wurden auf den Bahnhof ausgerichtet und unterstrichen so die Bedeutung eines Bahnanschlusses für die damalige Zeit. Neben Wohnhäusern entstanden in diesem Gebiet vor allem öffentliche Gebäude wie Postamt, Amtsgericht und Finanzamt. Ebenso siedelte sich vermehrt Gewerbe entlang der Linie an, trug doch ein Bahnanschluss nicht unwesentlich zu einem einfacheren und effizienteren Betriebsablauf bei. Parallel zum letzten Streckenabschnitt entstand 1889 das neue, heute noch vorhandene Bahnhofsgebäude. Es steht als so genannter Inselbahnhof



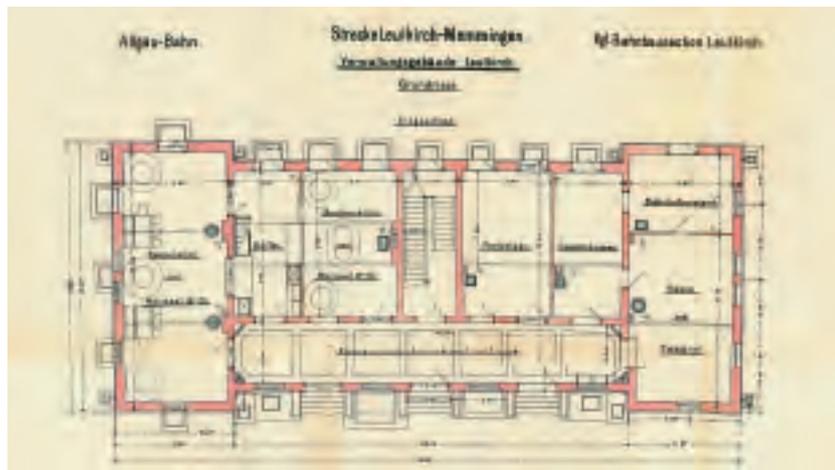
zwischen den Gleissträngen und wendet seine Schmalseiten den Gleisen nach Isny und Memmingen zu. Als städtebaulicher Orientierungspunkt ist die Schauseite des Gebäudes auf die Kernstadt ausgerichtet. Doch ein Empfangsgebäude kann nicht nur ansprechende Visitenkarte eines Ortes sein. Vielmehr muss das Gebäude den Anforderungen an ganz bestimmte Funktionsabläufe gerecht werden. Neben der Fahrkarten- und Gepäckabfertigung waren Wartesäle verschiedener Klassen, Diensträume und Dienstwohnungen unterzubringen. Im Leutkircher Bahnhof konnten sich die Wartenden darüber hinaus in der Bahnhofsrestauration stärken.

Das Gebäude wurde als Mischkonstruktion – im Erdgeschoss Mauerwerk, ab dem Obergeschoss Fachwerk – erstellt. Der langgestreckte Mittelteil wird links und rechts von zwei vorspringenden Seitenflügeln flankiert. Das Erdgeschoss erhält durch seine hohen Öffnungen, die jeweils mit einem gemauerten Rundbogen abschließen, eine zusätzliche Betonung. Ab dem Obergeschoss sind die Fassaden mit Holzschindeln verkleidet, die Fenster schließen gerade ab und reagieren im Dachgeschoss mit ihren unterschiedlichen Größen auf die Dachform. Seit der ersten Umgestaltung 1914 betont der Mittelrisalit, hinter dem sich das neue Treppenhaus verbarg, die zentrale Achse des Gebäudes; seitlich schloss sich ein eingeschossiger Anbau an.

Ursprünglich lagen im Mittelbau hinter der Vorhalle die Wartesäle verschiedener Klassen, links schloss sich die Bahnhofsrestauration an, rechts die Betriebsräume mit Fahrkartenverkauf und Gepäckaufbewahrung (Abb. 2). In den Obergeschossen befanden sich die Wohnungen der Wirtsfamilie und des Bahnhofsvorstehers.

Der Denkmalwert

Zum Kulturdenkmal „Bahnhof Leutkirch“ gehören neben dem Empfangsgebäude auch die Nebengebäude, Grünanlagen und Plätze. Zusammen bilden sie eine Sachgesamtheit, die aus wissenschaftlichen, heimatgeschichtlichen und künstlerischen Gründen unter Denkmalschutz steht. Bereits 1980 wurde das Empfangsgebäude auf Initiative der Stadt auf seine Denkmaleigenschaft geprüft und als Kulturdenkmal erkannt. Es ist charakteristisch für den Typus des Bahnhofsgebäudes der Allgäu-Bahn, der entsprechend der Bedeutung der jeweiligen Station modifiziert gestaltet wurde. Aufgrund seines verkehrstechnischen Ranges, seiner Größe, der differenzierten architektonischen Gestaltung des Baukörpers sowie eines nahezu unveränderten Bestands kommt dem Leutkircher Empfangsgebäude eine besondere Stellung zu. Durch die zeitgleich parallel zu den beiden Gleissträngen entstandenen Nebengebäude, den Vor-



2 Historischer Grundriss des Erdgeschosses vor Anbau des Treppenhauses.

platz sowie die anschließende Grünfläche entfaltet der Bahnhof seine volle städtebauliche Wirkung. Das von Anfang an vorhandene Rondell – ein Motiv der Gartenbaukunst – fasst optisch Empfangs- und Nebengebäude zusammen und ermöglicht eine Art Kreisverkehr. Es dürfte zu den ältesten im südwestdeutschen Raum gehören.

Ogleich die Nebengebäude schlichter ausgeführt worden sind, nehmen sie durch ihre äußere Gestaltung deutlich Bezug auf das Hauptgebäude. Bemerkenswert ist auch der Umgang mit der Fläche im Gleiskeil. Trotz kleinerer Veränderungen hat sich die Grünanlage mit Brunnen bis heute erhalten (Abb. 3).

Die Denkmaleigenschaft gründet daher nicht nur auf der künstlerischen Gestaltung der Einzelbauten, sondern vor allem auch auf der städtebaulich-künstlerischen Bewältigung einer Bahnhofspannung an der ungewöhnlichen Stelle einer Streckengabelung.

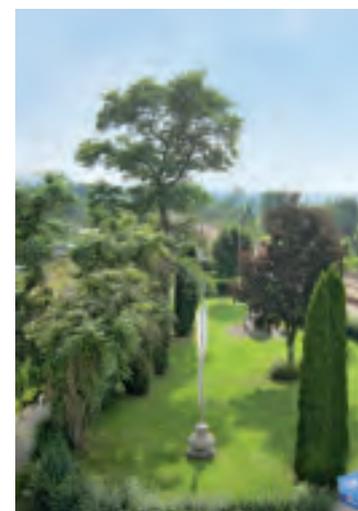
An seiner Erhaltung besteht aufgrund seines exemplarischen und dokumentarischen Wertes ein öffentliches Interesse.

Der Kampf um den Bahnhof beginnt

Auf das Ringen um den Erhalt des Bahnhofs soll hier nur kurz eingegangen werden. In den 1960er Jahren wurden erstmals Abbruch- und Neubauplanungen der Deutschen Bahn publik. Die Bestürzung über den veröffentlichten Entwurf für den Ersatzbau war so groß, dass sich die Stadt nun selbst intensiv um den Erhalt des Bahnhofs bemühte. Der Druck stieg mit Stilllegung einzelner Strecken. Ein erster Erfolg konnte mit dem Abwenden des Abbruchs und der Außeninstandsetzung Anfang der 1980er Jahre verbucht werden. 1998 ging der Bahnhof in das Eigentum der Stadt über.

Ab 2001 konkretisierten sich Planungen, aus dem Bahnhof einen Kulturbahnhof mit Anbau zu machen. Endgültig zufriedenstellend schien diese Lösung nicht, war sie doch mit umfangreichen Eingriffen in die Sachgesamtheit „Bahnhof Leutkirch“

3 Die Grünanlage im Gleiskeil heute.



verbunden. Weitere Planungen wie die Einrichtung als Caritas-Zentrum wurden nicht umgesetzt. Doch der Bahnhof stand nicht leer. Immer wieder gab es Zwischennutzungen zum Beispiel als Redaktionsräume für eine Schülerzeitung oder als Ausstellungsraum für die Künstlergruppe „Schrankenlos“. Die letzten Jahre wurde er von einer Kunstschule genutzt und bespielt, was sicherlich wesentlich dazu beitrug, dass der Bahnhof nicht vollständig in Vergessenheit geriet.

Das Konzept Bürgerbahnhof

Vor drei Jahren kam die entscheidende Wende. Das bevorstehende Ende der Förderperiode für das städtebauliche Sanierungsgebiet und damit der Verlust entscheidender Fördermittel mobilisierte die Gruppe, die heute den Vorstand der Genossenschaft „Leutkircher Bürgerbahnhof“ bildet. Bereits während der ersten Gespräche mit den zuständigen Behörden wurde eine Idee präsentiert, die zu einfach klang, als dass sie realisierbar wäre oder einen großen Kreis an Interessenten anlocken könnte. Geplant war die Gründung einer Genossenschaft, in die man sich über Anteile – jeder im Wert von 1000 Euro – einkaufen konnte. Die Genossenschaft wird Sanierungsträger. Die verkauften Anteile bilden die notwendigen Eigenmittel im Finanzierungsplan.

Doch der Mut wurde belohnt. Innerhalb kurzer Zeit wurden alle 1000 Anteile verkauft, 2012 gab es sogar eine zweite Auflage mit weiteren 111 Anteilen, die ebenfalls in kürzester Zeit verkauft waren. In Ergänzung zu Eigenkapital und Sanierungsmitteln wurde ein Antrag auf Denkmalfördermittel des Landes gestellt, der 2011 bewilligt werden konnte. Parallel förderte die Denkmalstiftung Baden-Württemberg das Projekt.

Neben der Rettung des Kulturdenkmals stand noch ein weiteres Ziel im Mittelpunkt. Unter den Schlagwörtern „Investieren Sie in die Attraktivität von Leutkirch! Bewahren und gestalten Sie mit uns ein Stück Heimat! Übernehmen Sie Verantwortung für Ihre Stadt!“ wurde der Bahnhof zum Identifikationsobjekt der Bürgerschaft. Abgesehen davon, dass sie über die verkauften Anteile Miteigentümer wurden, engagierten sich lokale Firmen

bei der Umsetzung der Maßnahmen, spendeten viele Bürgerinnen und Bürger ihre Freizeit und arbeiteten ehrenamtlich im Rahmen des Projektes mit und sorgten damit für eine rechtzeitige Fertigstellung.

Die intensive Beteiligung der Bürger sicherte nicht nur die Finanzierung; vielmehr ist durch die Mitwirkung ein nachhaltiges Bewusstsein für den Wert des Objektes in der Stadt geschaffen worden.

Denkmalpflegerische Zielsetzung

Durch Leerstand oder Geldmangel eröffnen sich im Leben eines Kulturdenkmals manchmal auch Chancen. Obwohl die Gefahr des fortschreitenden Verfalls gegeben ist, bleibt oftmals gerade wegen des fehlenden Nutzungsdrucks wertvolle Ausstattung erhalten, oder es werden ohne Zeit- und Investorendruck sinnvolle und vor allem nachhaltige Nutzungskonzepte entwickelt. Aus welchen Gründen auch immer die vorher genannten Ideen nicht zur Umsetzung kamen, waren sie letztendlich nicht vergeblich. Im Zuge der Planungen setzten sich die Interessierten immer wieder ernsthaft mit dem Erhalt des Bestandes auseinander. Die Landesdenkmalpflege steuerte zwei Gutachten über die Möglichkeiten des Erhalts der Fenster und der energetischen Sanierung bei, die im Zuge der Planungen 2009 aufgegriffen und weiterentwickelt werden konnten.

In enger und konstruktiver Zusammenarbeit mit den Denkmalbehörden wurde das Sanierungskonzept entwickelt und (vor allem schnell) auf den Weg gebracht. Es ist ein weitverbreitetes Missverständnis, dass bei einem Kulturdenkmal lediglich das Erscheinungsbild geschützt ist. Neben dem Erscheinungsbild sind sehr wohl auch die innere Struktur eines Gebäudes (Grundriss) und die Substanz geschützt. Im Fall des Bahnhofs sind gerade die letztgenannten beiden Bereiche sehr gut überliefert. Dem wurde seitens des Planungsteams Rechnung getragen. Im Obergeschoss bot sich aufgrund der Raumstruktur eine geschäftliche Nutzung an. Mehrere Büros werden über einen langen Mittelridor erschlossen (Abb. 4). Teeküche und Sanitäranlagen werden gemeinsam genutzt. Die Grundrissstruktur blieb unangetastet. Das Erd-

4 Erschließungsflur für die einzelnen Büros im Obergeschoss mit den historischen Trennelementen. Dahinter die neuen Brandschutzelemente.

5 und 6 Wie früher dient der ehemalige Wartesaal III. Klasse wieder zur Bewirtung der Gäste. Über die wandhohen Durchbrüche wurden die übrigen Wartesäle in die Gastronomienutzung mit einbezogen.





geschoss wird vollständig von der Gastronomie genutzt. Eine interne Verbindung der ehemaligen Wartesäle wurde über hohe Durchbrüche an den Zwischenwänden geschaffen (Abb. 5; 6).

Trotz einer dem Kulturdenkmal angemessenen Nutzung können bei Sanierungsmaßnahmen Anforderungen an ein Gebäude gestellt werden, auf die planerisch und baulich reagiert werden muss. Im Falle des Bahnhofs war es die Dachgeschossnutzung als Ausstellungsraum, die einen zweiten baulichen Rettungsweg notwendig machte. Er entstand vom Gebäude abgerückt an der Südostecke zwischen Bahnhof und Gleisanlage als freistehendes Treppenhaus. Die Anbindung an das Dachgeschoss erfolgte über einen Steg.

In einer ersten Konzeption waren in dem Bereich Wohnungen geplant, die größere Eingriffe unter anderem durch Unterteilung und Leitungsführung mit sich gebracht hätten. Mit der Einrichtung eines Ausstellungs- und Tagungsraumes konnten viele bauliche Veränderungen vermieden werden. Besonderes Augenmerk bei der Sanierung lag auf der Erhaltung des umfangreichen hölzernen Ausstattungsbestandes, der ein Gebäude unverwechselbar und individuell macht. Neben einem sehr gut erhaltenen historischen Fensterbestand waren es vor allem Lamberien, Treppen, Türen und Dielenböden, die aufgearbeitet und restauriert wurden (Abb. 7; 8). Konzeptionell und beratend wirkte dabei ein in der Denkmalpflege sehr erfahrenes Schreiner-Team mit. Die Umsetzung erfolgte über zwei örtliche Schreiner-/Tischlerbetriebe. Auch für die Denkmalpflege ist es wichtig, dass der Funke der Begeisterung für den historischen Bestand und für traditionelle Handwerkstechniken immer wieder in das regionale Handwerk überspringt. Nur wenn der historische Bestand als positive Herausforderung begriffen wird und nicht als Hinderungsgrund, kann es eine Zukunft für Kulturdenkmale geben. Die kreativen Lösungen, die handwerkliche und gestalterische Qualität der Instandsetzung ist dem Anspruch der beteiligten Architekten und vor allem dem Erfahrungsschatz und der fruchtbaren Zusammenarbeit aller Handwerker zu verdanken.

Fazit

Das außerordentlich große Engagement aller Beteiligten war bei diesem Projekt etwas ganz Besonderes. Mit ihrer andauernden Motivation und den oftmals ehrenamtlichen Arbeitseinsätzen für ihren Bahnhof haben sie wesentlich zum Erfolg der Reaktivierung des Kulturdenkmals beigetragen.

Nachdem der bald 40 Jahre andauernde Kampf um den Erhalt des Bahnhofs schon beinahe als verloren galt, konnte mit der jetzigen Sanierung das Gebäude vor einschneidenden Um- und Anbauten und damit vor der Zerstörung seines Denkmalwerts bewahrt bleiben.

120 Jahre nach seiner Eröffnung wird der Leutkircher Bahnhof wieder zum Ausgangspunkt von etwas Außergewöhnlichem: Ein Modell geht auf Reisen in ganz Deutschland. Die Gemeinde Sulzfeld im Kraichgau hat ihr Projekt „Bürgerbahnhof“ bereits auf den Weg gebracht. Es gibt weitere Interessenten in Neustadt-Dosse, Wedel und Murnau. Und so wie einst die Eisenbahn Menschen überall schneller als je zuvor verband, so scheint mit dem „Bürgerbahnhof Leutkirch“ ein beispielhaftes und beispielgebendes Finanzierungsmodell gefunden, das engagierten Bürgern die Möglichkeit eröffnet, Verantwortung zu übernehmen, historische Gebäude zu bewahren und damit ein Stück regionale Identität den nachfolgenden Generationen zu überliefern.

Praktischer Hinweis

Das Erdgeschoss ist zu den Öffnungszeiten der Gastronomie zugänglich, die Grünanlage im Gleisfeld rund um die Uhr. Für das Dachgeschoss sind wechselnde Ausstellungen geplant. Weitere Informationen: www.leutkircher-buergerbahnhof.de

Susann Seyfert
Regierungspräsidium Tübingen
Referat 26 – Denkmalpflege

7 und 8 Büronutzung im Obergeschoss. Die historischen Fenster wurden mit zwei neuen Fensterflügeln zu Kastenfenstern erweitert.