



# Gläserne Wartehäuser ragen wie Schiffsbrücken in den See

## Die Ländebauten der Fährehäfen in Meersburg und Konstanz-Staad

*„Mal Denkmal, mal kein Denkmal!“ Unter diesem provokativen Titel berichtete der Konstanzer Südkurier am 11. 6. 2003 darüber, dass das Wartehaus von 1951 auf Meersburger Seite als Kulturdenkmal eingestuft war, nicht aber die nur zwei Jahre später vom gleichen Architekten erstellte Hafенrandbebauung auf Konstanzer Seite. Entscheidend war damals, dass sich die Baulichkeiten in einem sehr unterschiedlichen Zustand überliefert hatten: Das Meersburger Wartehaus präsentierte sich anschaulich als Bau der 1950er Jahre, die Bauten am Konstanzer Hafen waren in den 1970er Jahren zu Betriebsgebäuden umgenutzt und – wie es schien – völlig verändert worden. Es war die Initiative zunächst Einzelner, dann – im Rahmen einer Stadtteildiskussion – der Wunsch der Mehrheit der Bürger von Staad und Allmannsdorf, die vom Abriss bedrohte Konstanzer Hafенrandbebauung zu erhalten. Die Stadtwerke renovierten 2002/03 den repräsentativen Kopfbau für die Ausstellung zum 75-jährigen Bestehen des Fährbetriebs. Dabei zeigte sich, dass der filigrane Originalbau in den 1970er Jahren nur ummantelt und durch Trennwände unterteilt worden war. Daraufhin prüfte das Landesdenkmalamt erneut und stellte die Kulturdenkmaleigenschaft der Konstanzer Ländebauten als Sachgesamtheit fest.*

Petra Wichmann

Zur Vorgeschichte: Konstanz war nach dem Ersten Weltkrieg eine durch hohe Zölle von ihrem traditionellen Thurgauer Hinterland abgeschnittene Stadt in Randlage. Vor diesem Hintergrund setzten sich in vierjähriger heftig, kontrovers und mit diversen Planungsalternativen geführter Diskussion die Befürworter einer Bodenseefähre von Konstanz-Staad nach Meersburg durch. Mit Hilfe des zunehmend wichtigeren Automobilverkehrs sollten für Konstanz das nördliche Bodenseeufer und der Linzgau als neues Hinterland erschlossen und als neue wirtschaftliche Perspektive Automobiltouristen angelockt werden. Dazu mussten mit enormem finanziellem Aufwand im eingemeindeten Fischerdorf Staad und am steilen Ufer westlich der Meersburger Altstadt auf zuvor aus markgräfllichem Besitz erworbenem Rebland neue Häfen gebaut werden. Es galt viele technische Schwierigkeiten zu meistern, ehe die erste europäische Binnenseefähre 1928 ihren Betrieb aufnehmen konnte. (In Staad ist der mit seiner originalen Technik überlieferte Fähranleger der Gründungszeit westlich der jüngeren Anlagen erhalten – ein technikgeschichtliches Kulturdenk-

mal, vgl. Abb. 6). Dieser Fährbetrieb wurde zu einem großen wirtschaftlichen Erfolg.

In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg war der Fuhrpark sehr geschrumpft. Aber bereits 1949 lag die Transportleistung weit über den Vorkriegszahlen, 1952 war das Verkehrsaufkommen viermal größer als in der Vorkriegszeit. Staus, fehlende Parkplätze, mehrstündige Wartezeiten wurden an den Fährehäfen zum Problem. Die beiden Häfen in Konstanz-Staad und Meersburg wurden deswegen bereits 1951–53 vergrößert. In Konstanz hat man das Hafenbecken nach Osten erweitert und in Verlängerung einer neu trassierten Straße für die Fahrzeuge einen mehrspurigen Aufstellplatz eingeebnet. In Meersburg waren die Baumaßnahmen geländebedingt schwieriger und kostspieliger, hier konnte der Aufstellplatz nur durch Zuschütten des bisherigen Hafenbeckens vergrößert werden. Das neue Hafenbecken musste weiter westlich neu ausgebaggert werden. Beide Häfen hatten mit ihrer Fertigstellung jeweils zwei Anlegestellen; vier Fährschiffe bewältigten in dieser Zeit den Transport.

Die Fährehäfen galten als „Drehscheibe Europas“,



1 Der Meersburger Wartepavillon. Foto 2003.

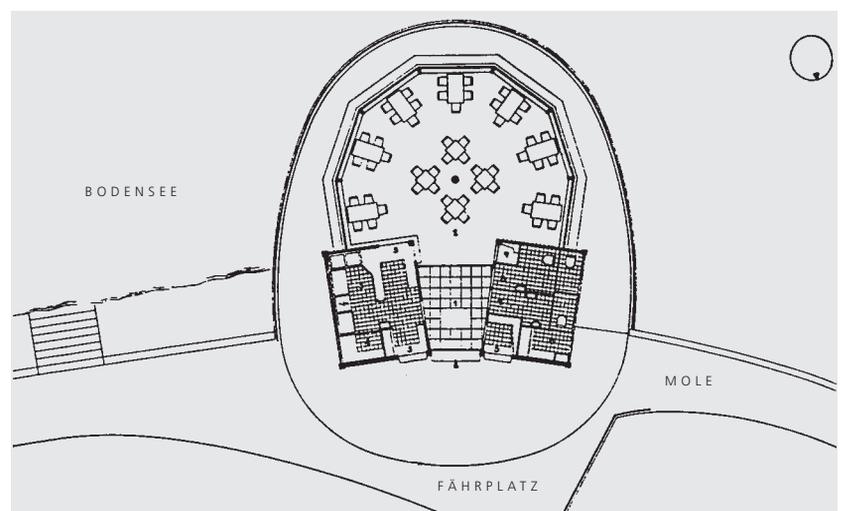
eine großzügige bauliche Ausführung sollte das zum Ausdruck bringen. Bauherr waren auf beiden Seiten des Sees die Stadtwerke Konstanz. Als Architekt beschäftigte sich Hermann Blomeier bereits seit 1947 mit dieser Bauaufgabe. Blomeier hatte nach gründlicher handwerklicher Ausbildung von 1930–32 u. a. bei Mies van der Rohe am Bauhaus in Dessau studiert. Sein erster Auftrag war 1932/33 ein in Zürich-Höngg erstelltes privates Wohnhaus im Bauhausstil. Danach hat er für das renommierte Konstanzer Architekturbüro Ganter im Heimatstil gearbeitet, er wurde später Partner, 1949 alleiniger Leiter des Architekturbüros Ganter und Blomeier. Zwischen 1946 und 1949 engagierte er sich publizistisch als Mitarbeiter, später als Herausgeber von „Bauen und Wohnen“ für die moderne Architektur und ein Wiederanknüpfen Deutschlands an die internationale Architekturentwicklung. Der erste große Auftrag in der Nachkriegszeit, die Fährebauten, machte Blomeier bekannt. Später hat er z. B. mit der evangelischen Melancthon-Kirche und dem Landschulheim in Gaienhofen (1955–73) und mit dem Biologischen Institut in Tübingen (1961–67) große Aufträge realisiert. Er gehört zu den wichtigen, noch zu wenig rezipierten Architekten der Nachkriegszeit im deutschen Südwesten.

Ausgeführt wurde zunächst der Wartepavillon am Meersburger Fährehafen (Abb. 1–3). Es ist interessant, dass das Raumangebot mit Warte- und Gästeraum, Küche und Sanitärbereich in Blomeiers Planung von 1949 noch in einer Holzkonstruktion mit rechteckigem Grundriss untergebracht ist, dass aber der 1951 in Stahlbeton ausgeführte Bau durch gerundete und bewegte Formen und große Transparenz eine ganz andere Qualität gewonnen hat. Der eingeschossige Bau springt über eine Terrasse, deren Grundriss aus

der Eiform entwickelt und vom ovalen Flachdach variiert wird, über die Hafenmauer in den See vor. Der zurückgesetzte Warteraum mit Restauration ist ein mit Fenstern nach drei Himmelsrichtungen zum See geöffnetes Polygon mit mittiger Pilzstütze, das nach Norden zur Straßenseite durch die zwei schräg gestellten, baulich weitgehend geschlossenen Kuben der Nebenräume abgeschirmt wird. Indem er das Warthehaus gleichsam wie die Schiffsbrücke eines Fährschiffs in den See hinausragen ließ, hat Blomeier ein für die Bauaufgabe höchst sinnfälliges Motiv entwickelt, quasi eine „architecture parlante“.

Bei dem größeren Hafen in Konstanz-Staad ging es 1953 darum, mit der Hafenrandbebauung den Fährehafen und Aufstellplatz baulich zu gestalten. Das funktionale Programm mit Café-Restaurant, öffentlichem Warteraum mit Milchbar sowie Läden, Kiosken und Sanitäreinrichtungen stellte für die Wartenden eine gehobene Infrastruktur zur Verfügung (Abb. 4–10). Ergänzt wurde das Bauprogramm an der Ostseite durch

2 Grundriss des Wartepavillons von 1951 am Meersburger Fährehafen. Der Wartepavillon lag damals unmittelbar an der Mole. Oben der Warteraum, links die Küche, mittig der Eingang, rechts Kartenverkauf, Sanitärräume und öffentliches Telefon. Nach Kachel.



3 Der Meersburger Wartepavillon. Das Dach wird im Innenraum von einer Pilzstütze getragen. Foto 2003.



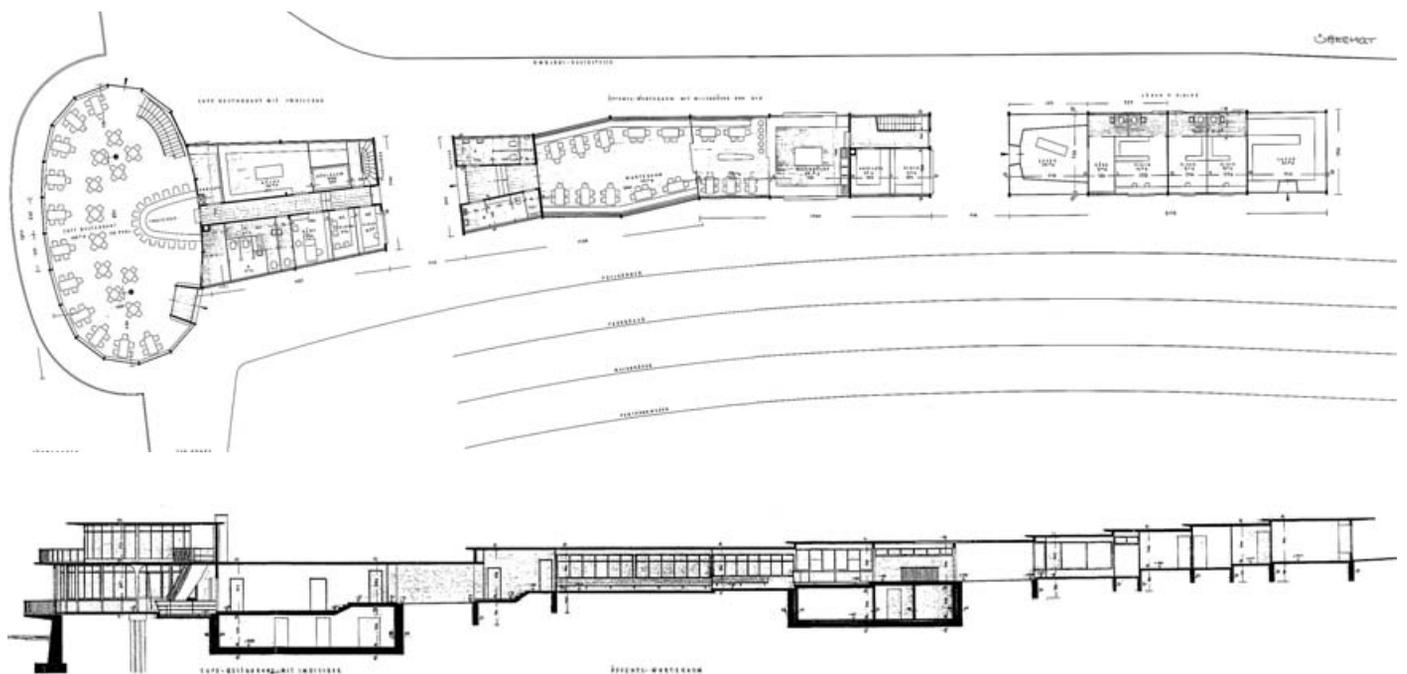
4 Grundriss des EG der Hafenanbauung am Fährhafen von Konstanz-Staad 1953. Im linken Gebäudeteil waren untergebracht Restaurant, Küche und Nebenräume; im mittleren Abschnitt Toiletten, öffentlicher Warteraum, Milchbar, Milchkiosk, Büro und Kiosk; im rechten Abschnitt Kioske und an den Stirnseiten Läden.

5 Im Längsschnitt der Hafenanbauung wird die Bedeutung der Dachformen für diese Architektur besonders deutlich.

ein Betriebsgebäude zwischen den neuen Fähreanlegebrücken mit Schaltzentrale zu deren Bedienung (Abb. 11). Untergebracht waren/sind hier auch das Aufsichtspersonal und die Treibstoffpumpen zum Betanken der Fähren. Auch bei der Gestaltung der Pylone der Ländebrücken war Blomeier immerhin noch beratend tätig. Diese sind noch vorhanden, aber verändert. Ursprünglich gab es an der Platzwestseite, der oberen Einfahrt, noch zwei Autotankstellen, die schon lange entfernt sind.

Städtebaulich hatte die Randbebauung zudem die Aufgabe, das alte Fischerdorf Staad gegen den modernen Verkehrsplatz abzuschirmen. Der Architekt hat deswegen zwischen die Altbebauung und den neuen Vorplatz einen lang gestreckten niederen Baukörper eingefügt, der dem abfallenden Gelände vom Grundriss her in leichter Biegung folgt. Er ist in drei Bauteile gegliedert, zwischen denen Passagen vom Verkehrsplatz zum Hotel Schiff und zum Dorf Staad offen gehalten sind. Der Grundriss, der sich mittig in Form eines gestauchten Sechsecks verbreitert und in einem elliptischen Kopfbau schließt, erinnert mit den Einschnürungen und dem bewegten Umriss an ein Insekt. Augenfälligstes Gliederungselement sind aber die weit überkragenden Flachdächer. Vier kleinere, etwa quadratische und drei große, längsrechteckige bzw. sich zum Kopfbau hin trapezförmig verbreiternde Dachflächen treppen – dem sich abfallenden Gelände folgend – zum Kopfbau hin ab.

Der Kopfbau für das Café-Restaurant überragt diese eingeschossigen Kioskbauten und schiebt sich als zweigeschossige Querellipse in das Hafenbecken vor. Mit seiner zarten, dreifach zurückgestuften Horizontalgliederung durch Erd- und Obergeschossterrassen mit ihren Geländern sowie durch das Obergeschossdach ist er gestalterisch der aufwändigste Teil. Seine vertikale Lastabtragung ist mit zwei Pilzsäulen im Erdgeschoss und den in die Fensterwände eingebundenen Stahlstützen optisch auf ein Minimum reduziert und verleiht diesem Bauteil große Leichtigkeit. Das parabelförmige, seeseitig höher ansteigende und dünner werdende Dach erzeugt den Eindruck von Vorwärtsbewegung. Diese gebaute Dynamik ist im Detail auch an den seeseitig höheren, nach



rückwärts niederer werdenden Fensterrahmen ablesbar. Die in den See hineinragende, für die Nutzung sehr reizvolle Architektur, erinnert – wie das Wartehaus in Meersburg – an die Brücke eines Fährschiffs (Abb. 7).

Im Inneren sind gerade im Restaurant mit seiner geschwungenen Freitreppe ins Obergeschoss und den Wandmosaiken von Peter Diederichs viele der sorgfältig gestalteten Details erhalten. Die zugehörige Möblierung (Abb. 9) ging verloren.

Die Fensterwände des Kopfbaus sind etwa zu einem Drittel aus niederen Sockelmauern gebildet, zu zwei Dritteln verglast. Bei den landwärts gelegenen, eingeschossigen Kiosk-Ladenbauten und dem Warteraum kehrt sich dieses Verhältnis zum Teil um; hohe Wandflächen und schmale Fensterbänder bestimmen diesen insgesamt stärker geschlossenen Bereich. Das Wechselspiel von verglasten und verputzten Flächen – unter Berücksichtigung der Proportionen sorgfältig geplant – bestimmt die Aufrissgestaltung der langen Fronten unter ästhetischem Gesichtspunkt. Durch den Gegensatz von geschlossen und geöffneten Formen, von Dunkel und Licht durchflutet, wird der transparente Kopfbau vorbereitet und als Höhepunkt erlebbar (Abb. 10).

Die auch von Blomeier entworfene Schaltzentrale (Abb. 11) – ebenso wie ihr etwa zeitgleiches Gegenstück in Meersburg – ist ein multifunktionaler Kleinbau für die technische Abwicklung des Fährverkehrs. Der Grundriss hat die Form eines getauchten Sechsecks. Der Aufriss ist mit breitem umlaufendem Fensterband und mit auf Stahlstützen weit auskragendem, an den Längsseiten leicht nach oben gebogenem Flachdach gestaltet.

Die Bauten der Fährehäfen in Konstanz-Staad und Meersburg sind frühe Bauten in den Formen

der Moderne im Nachkriegsdeutschland. Es sind Stahlskelettbauten, deren Wandflächen mit Zielstein ausgemauert und verputzt, deren im Profil sehr schmale Flachdächer bituminiert sind. Mit den kubischen Bauformen unter Flachdächern in den Materialien Beton, Stahl und Glas knüpft Blomeier an die Bauhausarchitektur an. Darüber hinausgehend hat er die in den frühen 50er Jahren neuesten Möglichkeiten des Betonbaus ausgenutzt. Die filigranen Bauglieder und die weit auskragenden Flachdächer – nach den Bauzeichnungen mit diagonalen Armierungen ausgeführt – hätten wenige Jahre zuvor noch gar nicht realisiert werden können. Es gelang ihm, seine Bauten schwerelos wirken zu lassen, indem er die Statik mit Pilzsäulen und Stahlstützen bewältigte. Er löste sich vom rechten Winkel Mies van der Rohes und verwendete vielfach Parabel- und Ellipsenformen, Grund- und Aufriss wurden dynamisch bewegt. Das Ergebnis sind eigenständige, qualitativ höchst beachtliche Bauten der frühen 50er Jahre. Die ursprüngliche Nutzung der Randbebauung am Staader Hafen hat sich wirtschaftlich allerdings nur kurzfristig und nur in der Hauptsaison getragen. Sie war ausgelegt für Reisende mit viel Zeit und dem nötigen finanziellen Spielraum, um das Übersetzen mit der Fähre zu genießen – für die Herrenfahrer der Frühzeit des Automobils.

Es spiegeln sich darin auch die Vorstellungen und Hoffnungen, die man in den frühen 50er Jahren mit Verkehrsbauten verband. Berufsfahrer und Familien mit preiswertem Vesper in Butterbrotpapier kehrten nicht ein. Seit der Massenmotorisierung in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre wurden verkehrsreiche Plätze ohnehin eher gemieden. Waren an Kurstädte erinnernde Laden- und

*6 Der Hafen in Konstanz-Staad mit der Hafenrandbebauung von 1953 und links mit dem ehemaligen Fischerdorf Staad. Davor der alte Fährehafen mit dem Fähreanleger von 1928. Foto 2003.*





7 Kopfbau der Hafenanbauung mit dem Restaurant im Erdgeschoss und dem Café im Obergeschoss. Die Architektur erinnert an die Brücke eines Fährschiffs. Das bauzeitliche Foto trägt auf der Rückseite folgende Beschriftung: Südeingang der „Lände“. Stahlbetonteile: Sichtbeton natur belassen; Zwischenfelder: hell-rosé-grauer Edelputz; Fensterbänke: Schiefer natur; Stahlrahmen der Fenster und Türen: grünliches Graublau mit natureloxierten Aluminium-Leisten; Balkongeländer: Drahtglas. Foto: Blomeier Konstanz.

9 Das Café im Kopfbau der Hafenanbauung in Konstanz-Staad kurz nach der Fertigstellung. Das Foto trägt auf der Rückseite die Beschriftung: Das Küchenbuffet im Café-Raum. Boden: PVC-Kunststoffbelag nilgrün; Buffet: Resopal schwarz glänzend und matt; Heizkörperverkleidung, Sockel-, Stoß- und Zierleisten und Garderobengitter: Aluminium-naturfarben eloxiert; Holzteile der Tische und Stühle: Buche hell; Stühle und Sessel: Acella-Bezug in verschiedenen Farben; an den Wänden Glasmosaiken von Peter Diederichs, Konstanz. Foto Kabus, Konstanz.

8 Kopfbau der Hafenanbauung in Konstanz-Staad; im Erdgeschoss wird die Statik durch zwei Pilzsäulen und die in die Wände integrierten Stahlstützen bewältigt, Foto 2003.

10 Hafenanbauung in Konstanz-Staad von 1953, die Südseite der Kiosk- und Ladenbauten. Die Ästhetik der Bauten wird am besten in bauzeitlichen Fotos wiedergegeben. Die Problematik der Bauten dieser Stilstufe ist, dass sie Alterungsspuren nicht vertragen. Foto Kabus, Konstanz.

Restaurantbauten an dieser Stelle nicht überhaupt eine Fehlplanung? Die Fahrer mussten nämlich in ihren Autos sitzen bleiben, um diese in der Schlange nach und nach zur Landebrücke zu steuern. Die Platzrandbebauung auf Konstanzer Seite wurde bald umgenutzt. Was geblieben ist, ist die hohe Qualität der Architektur, ihre städtebauliche Funktion zur Abschirmung der Wohnbebauung vor den Verkehrsströmen und ihre Aufgabe als repräsentatives Eingangstor zur Stadt Konstanz. Anders verlief die Entwicklung in Meersburg. Das dortige Wartengebäude mit Restauration hat seine Caféhausnutzung kontinuierlich bis heute erhalten, obwohl oder vielleicht auch gerade weil es bereits zwei Jahre nach seiner Fertigstellung mit

der Hafenerweiterung nicht mehr direkt an den Ländebrücken stand. Seine Anziehungskraft bezieht es neben der Qualität der Architektur aus dem unverstellten Seeblick, der Lage etwas abseits vom Verkehrslärm und der Nähe zur Meersburger Altstadt, von der aus es fußläufig zu erreichen ist. Die heutige Wirtschaftlichkeit stützt sich auf andere Rahmenbedingungen, als es die Planung in den 50er Jahren vorgesehen hatte. Auf der Meersburger Seite wurde später ergänzend ein Sanitärbaubau mit Warteraum an der Treppe von der Schiffslände zur Omnibusstation erstellt. Dieses Gebäude, ein kleiner rechteckiger Bau mit weit überkragendem Flachdach, gestaltet mit Glas- und Wandflächen sowie grafischen Städte-



ansichten als monumentalem Wandschmuck, ist ebenfalls aus der Bauhausarchitektur entwickelt. Nach Auskunft der Familie Blomeier wurde es von Hermann Blomeier in den frühen 1970er Jahren dem Ensemble hinzugefügt (Abb. 12).

Die Hafengebäude in Konstanz-Staad und Meersburg mit Warteräumen, Café-Restaurant, Läden, Kiosken und Betriebsgebäuden stellen jeweils wegen ihres Funktionszusammenhangs Sachgesamtheiten dar. Es handelt sich aus künstlerischen und wissenschaftlichen Gründen um Kulturdenkmale; an ihrer Erhaltung besteht aus dokumentarischen und exemplarischen Gründen ein öffentliches Interesse.

Ich bedanke mich bei Christoph Blomeier, Konstanz, für Informationen und für die Überlassung von Foto- und Planmaterial.

#### Literatur:

Hermann Blomeier: Randbebauung Fährhafen Konstanz-Staad/Bodensee, in: Bauen und Wohnen. Bd. 4, 54, S. 437 ff.

Annette Kachel: Der Architekt Hermann Blomeier, 1907–1982, Magisterarbeit Freiburg, o. J., ca. 1992. Internet: [www.faehre-konstanz.de](http://www.faehre-konstanz.de)

Waltraud Gut: Unterwegs zur Fähre, 75 Jahre Fähre Konstanz-Meersburg, Kleine Schriftenreihe des Stadtarchivs Konstanz, Bd. 2, 2003.

11 Das Betriebsgebäude von 1953 in Konstanz-Staad, hier während der Umbaumaßnahmen 2003. Details wie das nach beiden Seiten ansteigende Flachdach sind durch die lieblose Renovierung wohl der 1970er Jahre mit breiter Kupferverkleidung der Dachprofile nicht mehr zu sehen.



#### Dr. Petra Wichmann

LDA · Inventarisierung und Dokumentation  
Sternwaldstraße 14  
79102 Freiburg/Breisgau

12 Das jüngere Wartehaus in Meersburg im Stil der 50er Jahre, am Ausgang zur Bushaltestelle stehend. (Die etwas unglücklich anschließende Treppenüberdachung dürfte jünger sein). Foto 2004.