

Bad Wimpfen, ehemaliger Bahnhof

Julius Fekete



■ 1 Bad Wimpfen, Gleisseite des früheren Bahnhofsgebäudes vor einem Turm der Altstadt.

Auf einer südlich der mittelalterlichen Altstadt unmittelbar vorgelagerten Terrasse, an der Eisenbahn von Heilbronn nach Heidelberg, steht ein zweigeschossiger neugotischer, für diese Formensprache typischer asymmetrischer Baukörper, einheitlich aus heimischem gelblichem Sandstein, die östliche Schmalseite durch einen polygonalen apsisartigen Erker akzentuiert und durch den Zinnengiebel vor dem Satteldach hervorgehoben, der westliche Abschluß des Baukörpers querschiffartig ebenfalls mit Zinnengiebeln ausgebildet – fast an Sakralbauten erinnernd. Im Erdgeschoß machen gotisierende Spitzbogenfenster, im Obergeschoß „spätgotische“ Rechteckfenster unterschiedliche Funktionen des Gebäudeinneren anschaulich: die öffentliche Nutzung im Erdgeschoß, die private Nutzung im Obergeschoß.

Mit diesem Gebäude ging der langgehegte Wunsch Württembergs nach einem Eisenbahnanschluß an den Rhein und Mannheim über den Wirtschaftsstandort Heilbronn Ende der 60er Jahre des 19. Jahrhunderts endlich in Erfüllung. Nachdem 1866 der württembergische Eisenbahnbau

Jagstfeld von Heilbronn her kommend erreichte, und 1862 bereits badischerseits von Heidelberg her Richtung Sinsheim-Steinsfurt vorgestoßen wurde, konnte die Lücke nun geschlossen werden. Das ehemalige Bahnhofsgebäude ist im damals hessischen Wimpfen im Jahre 1868 durch das badische Bezirksbauamt Heidelberg erbaut worden, da die Eisenbahnlinie Jagstfeld-Mecklenbeuren (Heidelberg) fast ausschließlich über badisches Territorium geführt wurde, auf dem Wimpfen lediglich eine hessische Enklave darstellte. Pikanterweise ist Wimpfen früher und auch später badisch gewesen, wenn auch immer nur für kurze Zeit: Die ehemalige freie Reichsstadt kam 1802 erstmals an Baden, fiel dann 1803 durch Staatsvertrag an Hessen, und zwar bis 1945 – in diesem Jahr ist die Stadt erneut Baden angegliedert worden, bis 1950 ein Volksentscheid sie Württemberg zuführte.

Historische Fotos belegen, daß die Altstadt und der neugotische Bahnhof früher eine stärkere optische Einheit bildeten, die heute in der Nahwirkung durch den dichten Baumbewuchs unterbrochen wird. Das Bahnhofsg-

bäude ist, wie bereits beschrieben, im neugotischen Stil errichtet worden – damit nahm man bewußt auf die unmittelbar anschließende mittelalterliche Altstadt Bezug. Ein Erlaß des badischen Innenministeriums zum Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert befahl „Bauten, die sich dem Landschaftsbild oder der örtlichen Bauweise einfügen, ...und so auch auf diesem Gebiete zur Erziehung des Geschmacks der Bevölkerung“ beitragen. In Wimpfen ist dies mustergültig realisiert worden. Die mittelalterliche Formensprache läßt zugleich bereits auf den ersten Blick erkennen, daß in Baden damals ganz anders als in Württemberg gebaut wurde. In Württemberg dominierte im Eisenbahnbau die Etzel-Schule mit ihrem klassizistischen Schematismus alle Bahnhöfe, sie nahm auf lokale Gegebenheiten bewußt keine Rücksicht. Bei Karl Etzel – dem Leiter und Begründer des württembergischen Eisenbahnbaus – stand die Rationalisierung im Vordergrund, er hätte in Wimpfen auf das mittelalterliche Ambiente der Stadt keine Rücksicht nehmen können. Zugleich läßt der gestalterische Aufwand erkennen, daß die badischen Bahnhöfe – im Gegensatz zu



den württembergischen – damals zu Recht als „opulent“ und „luxuriös“ bezeichnet wurden...

Der Wimpfener Bahnhof beherbergte im Erdgeschoß südlich die Eingangshalle, dahinter anschließend die Schalterhalle, zwei Diensträume und vorne, durch den Erker ausgezeichnet, die Gastronomie, im Obergeschoß zwei Wohnungen, im Dachgeschoß Kammern und Speicher.

Der Bau blieb fast ein Jahrhundert lang weitestgehend unverändert. Erst in den Jahren 1956/59 sind Umbauten durchgeführt worden, die das historische Erscheinungsbild nachhaltig störten, im Inneren wichtige Grundrißdispositionen veränderten und in Teilen auch wertvolle historische Substanz beseitigten. So sind zum Beispiel im Erdgeschoß gleisseitig alle historischen Fenster und Türen zerstört bzw. baulich verändert worden.

Fehlende Bauunterhaltung führte später zu weiteren Schäden: 1982 ist die das Gebäude prägende südliche Maßwerkbrüstung auf der Eingangshalle wegen angeblicher Absturzgefahr abgetragen und zerstört worden. Das Landesdenkmalamt forderte die Rekonstruktion dieses wichtigen gestalterischen Elements, die Bahn sagte zu. Die Realisierung ist allerdings ein Jahrzehnt lang durch ein Dissensverfahren einerseits und andererseits durch neue Nutzungsüberlegungen der Deutschen Bundesbahn verhindert worden: 1987 legte man Pläne zum Umbau des Gebäudes vor – beabsichtigt war ein Markt im Erdgeschoß, verbunden mit der totalen Entkernung des Bahnhofs, und damit der inneren Zerstörung des wertvollen Kulturdenkmals. Wenige Jahre später wurden Pläne zu einem Hotelneubau in direktem Zusammenhang mit dem Bahnhof vorgelegt. Das Landesdenkmalamt äußerte in beiden Fällen Bedenken, da diese Vorhaben nicht nur das Denkmal selbst geschädigt, sondern gemäß vorliegender Gesamtanlagenschutzverordnung auch das historische Ortsbild Wimpfens beeinträchtigt hätten. (Das Negativbeispiel Mathildenbad hat vorsichtig gemacht). 1992 schloß die Bahn das Gebäude, u. a. weil der Fahrkartenumsatz hier unrentabel geworden ist. Der Bahnhof wurde hierauf Asylanterunterkunft.



■ 2 Stadtseite des früheren Bahnhofsgebäudes mit der wiederhergestellten Balustrade.

■ 3 Vordach über dem ehemaligen Bahnsteig nach der Renovierung.



■ 4 Erker vor der Wiederherstellung eines zerstörten Fensters.

Die Wende kam, als die Bad Wimpfener Kurverwaltung das Objekt erwarb, und 1993 ein in der Denkmalpflege erfahrenes Stuttgarter Architekturbüro Pläne für eine gastronomische und dem Fremdenverkehr dienende Nutzung vorlegte. Dies erwies sich als Glücksfall für die Denkmalpflege, denn so konnte quasi die historische Nutzung denkmalgerecht revitalisiert werden. Die neue Nutzung korrespondiert in fast allen Bereichen mit der historischen Raumdisposition: die ehemalige Empfangshalle des Bahnhofs ist heute die Empfangshalle der Kurverwaltung und Info-Zentrum der Stadt Bad Wimpfen, die übrigen Erdgeschoßräume dienen der gastronomischen Nutzung und erinnern an die früher üblichen, im 19. Jahrhundert – entgegen der heute vorherrschenden Meinung – durchaus niveauvollen Bahnhofsgaststätten. Auch hier befand sich im östlichen Erdgeschoß ein solches gehobenes Lokal, das den reizvollsten Platz sicherlich in der Erkernische hatte – und heute erneut hat. Es ist identisch mit dem heutigen Wiener Café. Die ihrer früheren Funktion verlustig gewordenen ehemaligen Diensträume im Erdgeschoß sind (baulich nur geringfügig und denkmalverträglich verändert) ebenfalls für gastronomische

Zwecke adaptiert worden. Lediglich neue Sanitärräume mußten eingebaut werden – im 19. Jahrhundert befanden sich keine Toiletten im Gebäude, sie waren, wie damals bei kleineren Bahnhöfen üblich, in einem separaten Bau – der heute nur noch rudimentär überliefert ist – außerhalb des Bahnhofsgebäudes untergebracht. (Unsere Vorfahren sind offenbar robuster gewesen. Kuriosum am Rande: provisorische WC-Container nehmen heute unbeabsichtigt erneut diese Separierung auf). Die frühere Wohnung des Bahnhofsvorstehers im Obergeschoß dient unverändert erneut Wohnzwecken und dem Personal der Gastronomie.

Die wenigen baulichen Maßnahmen, die am und im Gebäude durchgeführt wurden, beschränkten sich auf die Rekonstruktion der in der Nachkriegszeit veränderten historischen Architektur, um die empfindlich gestörte harmonische Einheit des qualitativollen Baudenkmals wieder aufstehen lassen zu können. Korrigiert wurden hierbei die Sünden von 1959, die das historische Erscheinungsbild des neugotischen Bahnhofsgebäudes für jedermann nachvollziehbar stören: gleisseitig waren im Erdgeschoß keine historischen Türen und Fenster



■ 5 Blick in die Erkernische des „Wiener Cafés“.



■ 6 Die ehemalige Eingangshalle des Bahnhofs; heute Stadt-Information; rechts ein Kastenfenster.

mehr erhalten, stattdessen Metalltüren, sprossenlose, z. T. eingeschlagene Fenster, Vergrößerungen historischer Fensteröffnungen etc. Lediglich die verrosteten Eisenträger des Vordachs kündeten mit ihrem leicht morbiden Charme von der ehemaligen gestalterischen Qualität dieser gewichtigen, die Bahnreisenden empfangenden Fassade. Neue Fenster und Türen konnten nach dem vorhandenen historischen Vorbild hergestellt werden. Ein Vergleich mit den vorhandenen alten Baugesuchsplänen zeigt wieder einmal, wie wichtig das Vorhandensein des originalen Altbestandes ist: Die historischen Baupläne waren für eine Aussage über den ursprünglichen Fensterbestand untauglich, weil deren Ausführung abweichend gewesen ist, und außerdem in den Plänen auch die Beschlagsart, die Detailbildung der Profile, Griffe, Verbindungen, Farbe usw. nicht eingezeichnet sind. Eine Binsenweisheit der Denkmalpflege bestätigte sich auch hier: Pläne können das Original nicht ersetzen. Mehrere historische Fenster und Türen waren glücklicherweise noch erhalten, ihre Konstruktion wie auch ihre Farbgebung konnte somit nach Befund durchgeführt werden. Hierbei wurde selbstverständlich darauf geachtet, daß die historische Farbigkeit der vorhandenen originalen Ausstattung

nicht nur ermittelt, sondern auch erhalten blieb: die Fenster wurden nicht abgelaugt, sondern für den Neuanstrich lediglich angeschliffen.

Dieses denkmalpflegerische Verfahren galt selbstverständlich auch für die noch erhalten gebliebene, allerdings in beträchtlichem Umfang unter Verkleidung verborgene Innenausstattung wie gefelderte und farbig gefaßte Holzdecken, Stuckkehlen, aber auch für das verborgene, weil nicht öffentliche Treppenhaus für die Dienstwohnung im Obergeschoß. Da, wo die historische Ausstattung in vorzeigbarem Umfang noch vorhanden war und ihr Sichtbarlassen mit der neuen Nutzung nicht kollidiert (wie dies z. B. in der Küche oder in den Sanitärräumen der Fall wäre), da ist sie nicht nur restauriert, sondern auch sichtbar gelassen worden, um das historische Erscheinungsbild des Kulturdenkmals nicht nur außen, sondern auch innen soweit möglich wiederaufleben zu lassen. Dies betrifft auch das Treppenhaus und das Obergeschoß mit der dort vorgefundenen, zwar bescheidenen, aber dennoch historischen Ausstattung aus Stuckkehlen, Sockelleisten, Türen, usw. – keine „hohe Kunst“ zwar, aber dennoch ein Dokument von quellenkundlichem Wert, mit lückenloser Aussagefähigkeit, hier konkret über den Ausbaustandard ei-

■ 7 Historisches Fenster im Erdgeschoß.





■ 8 Treppenaufgang in die ehemaligen Dienstwohnungen im Obergeschoß des Bahnhofs.

ner badischen Eisenbahner-Dienstwohnung des Historismus.

Bewußt modern gestaltet wurden dagegen unumgängliche neue, additiv hinzugefügte Elemente wie die Abschrankung zu den Gleisen hin (die aus Sicherheitsgründen notwendig ist), der Windfang (in transparenter Eisen-Glas-Konstruktion außen diagonal eingestellt, um den historischen Raumeindruck der Empfangshalle nicht zu stören, und andererseits auch den historischen Raumeindruck der offenen Arkade außen so gering wie möglich zu beeinträchtigen), die Innenraummöblierung und die Beleuchtung. Es konnte damit zugleich unter Beweis gestellt werden, daß die Denkmalpflege keineswegs der freien Entfaltung zeitgenössischer Moderne im Wege steht. Die in den Gastronomieräumen ausgestellten historischen Baupläne der alten Wimpfener Saline unterstreichen die Beziehung zur Technikgeschichte der Stadt, schlagen Brücken zwischen zwei bedeutenden, noch heute aktiven Denkma-

len der Technikgeschichte in Wimpfen: zwischen der Eisenbahn und der Salzgewinnung bzw. -verwertung.

Und um den Kreis nunmehr zu schließen: Jetzt, nach über einem Jahrzehnt, im Zuge der Sanierung der Fassaden, konnte endlich auch die Steinbalustrade wiederhergestellt werden.

Die festliche Einweihung durch den Verkehrsminister Baden-Württembergs, H. Schauffler, am 28. 4. 1995, und vor allem die reibungslose Funktion, die positive Resonanz in der Öffentlichkeit, bestätigen die Richtigkeit des denkmalpflegerischen Konzepts. Das Landesdenkmalamt trug zum Gelingen der Maßnahme – neben der intensiven fachlichen Betreuung – mit einem nennenswerten Zuschuß bei.

Dr. Julius Fekete
LDA · Bau- und Kunstdenkmalpflege
Mörikestraße 12
70178 Stuttgart