

Die Umnutzung des Bahnhofs in Pforzheim-Weißenstein

Ulrich Boeyng



■ 1 Ansicht der Straßenseite des ehemaligen Bahnhofs Weißenstein.

Die Vorgeschichte (1840–1874)

Das Großherzogtum Baden und sein östlicher Nachbar, das Königreich Württemberg, betrieben als souveräne Staaten jeweils ihre eigenständige Wirtschafts- und Verkehrspolitik. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde in beiden Staaten die stetige Zunahme des Waren- und Personenverkehrs durch den Ausbau der bestehenden Straßenverbindungen gefördert. Die stürmische Entwicklung des Verkehrs bis zum Ende des Jahrhunderts erfolgte dagegen nahezu ausschließlich durch den Bau von Eisenbahnen.

Die geographischen Eigenheiten der beiden Staaten ließen allerdings für etliche Jahre eine voneinander isolierte Verkehrspolitik zu. Priorität hatte der Ausbau der innerstaatlichen Verkehrswege, während eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit eher die Ausnahme war. Dies galt insbesondere für die beiden Staatsbahnen, die sich in einer direkten Konkurrenzsituation sahen. Ohne Bezug

zueinander entstanden so in den ersten Jahren des Eisenbahnbaus in Baden die Rheintalstrecke Mannheim-Karlsruhe-Freiburg-Basel (1840–1855) und in Württemberg die Nord-Süd-Verbindung Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen (1844–1850).

Die flache Senke des Kraichgaus östlich von Karlsruhe drängte sich schließlich als uralter Ost-West-Handelsweg für eine erste Gleisverbindung zwischen den königlich württembergischen (KWStB) und den Großherzoglich Badischen Staatsbahnen auf. Zehn Jahre nach dem Staatsvertrag über den Bau der Strecke wurde im Jahr 1853 erstmals der Zugverkehr zwischen beiden Ländern von Mühlacker (würtembergisch) nach Bruchsal (badisch) aufgenommen. Erst weitere zehn Jahre später, im Jahr 1863, folgte eine direkte Verbindung zwischen den Landeshauptstädten Karlsruhe und Stuttgart (über das badische Pforzheim und Mühlacker).

Mit der Fertigstellung der Strecke Pforzheim-Wildbad wurde es ab

1868 möglich, per Bahn von Stuttgart über Pforzheim in das seit der Jahrhundertmitte planmäßig zum württembergischen Staatsbad ausgebaut Wildbad im Enztal zu reisen. Erst 1874 wurde die zweite württembergische Nord-Süd-Verbindung durch das Nagoldtal von Pforzheim über Calw nach Horb (beide württembergisch) fertiggestellt.

Der Bahnhof Weißenstein (1874–1914)

Aus der Bauperiode dieser Nagoldtalbahn (1868–1874) stammt der Bahnhof Weißenstein, der bei Bahnkilometer 5,6 unmittelbar südlich des Schloßbergtunnels liegt. Die Strecke entstand auf der Grundlage eines langwierig ausgehandelten Staatsvertrages, und der Bahnhof ist insofern Teil einer eisenbahnpolitischen Kuriosität, als Strecke und Bahnhöfe zwischen Pforzheim und Unterreichenbach von den KWStB auf badischem Territorium erbaut und mit eigenem Personal betrieben wurden.

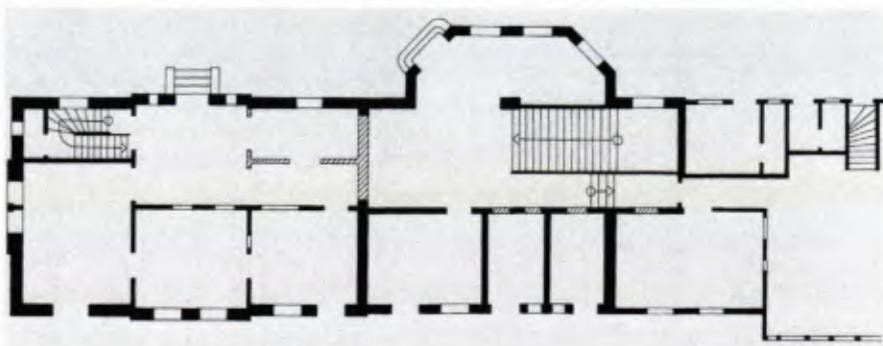
Seiner äußeren Gestalt und seiner Grundrißstruktur nach entspricht das Empfangsgebäude einigen württembergischen Bahnhöfen, die in dieser Zeit hier und an anderen Bahnstrecken erbaut wurden. Im direkten Vergleich stellt man allerdings fest, daß die Gebäude nicht nach einem festgelegten Typenentwurf gebaut wurden, wie er für kleinere Funktionsgebäude (Bahnwärterhäuschen, Haltestationen etc.) bei den KWStB bereits seit 1845 bestand. Sie waren offensichtlich individuelle Entwürfe, die der jeweiligen örtlichen Situation angepaßt wurden, die aber einem gemeinsamen Nutzungsschema folgten.

Der Bahnhof Weißenstein stammt also aus der Zeit um 1874. Bauakten oder datierte Pläne aus der Erbauungszeit sind leider nicht mehr auffindbar. Über den Entwurfsverfasser – waren es die Bauinspektoren Sapper oder Bok oder der technische Referent für den Streckenbau, Baurat v. Abel selbst – kann nur spekuliert werden. Es existieren allerdings ein Situa-

tionsplan von 1877 sowie Umbaupläne von 1911, aus denen auf den damaligen Baubestand zurückgeschlossen werden kann.

Zur Erbauungszeit des Bahnhofs stand das Empfangsgebäude als eigenständiger Kernbau im Zentrum der Anlage; kleinere Funktionsbauten wie Waschhaus, Holzlege und Abtritt waren auf der nördlichen Seite unmittelbar angebaut; auf der tunnelabgewandten Seite stand in einigem Abstand der Güterschuppen.

Der Kernbau muß damals etwa folgendes Aussehen gehabt haben: Ein zweistöckiger Satteldachbau mit flachgeneigtem Schieferdach, mit streng symmetrisch gestalteten Außenansichten und allseitig leicht vorspringenden Mittelrisaliten; mit schindelverkleidetem Fachwerkaufbau über massivem Erdgeschoß, mit betonter Stockwerksgliederung und verzierten Schwebegiebeln; mit einfachen, in den Risaliten gekuppelten, hohen Fenstern im Erd- und Obergeschoß und ebensolchen, niedrigen



■ 2 Der Bahnhof nach dem Brand von 1982, Gleisseite.

■ 3 Grundriß des Erdgeschosses des ehemaligen Bahnhofs mit den Umbauten, 1997. M. 1:250.



■ 4 Innenansicht des Gebäudes nach seiner Instandsetzung, 1997.

Fenstern im Kniestock; mit einem zentralen Zugang von der Straßenseite in eine Vorhalle mit Fahrkartenschalter und einem seitlich anschließenden Wartsaal auf der einen bzw. einem Raum für den Bahnhofsvorsteher auf der anderen Seite. Vorstandsraum, Kassenraum und Wartsaal hatten jeder einen eigenen Ausgang auf den unmittelbar angrenzenden Bahnsteig.

Sein heutiges Erscheinungsbild erhielt das Gebäude durch einen Umbau mit Erweiterungsbau, der 1911 geplant, 1912 genehmigt und in den Jahren 1913/1914 vollendet wurde. Die augenfälligsten Veränderungen betrafen die Außenansichten des Kernbaus: Das Satteldach erhielt auf beiden Traufseiten einen Zwerchhausaufsatz in der Breite der Mittelrisalite, mit hohen, gekuppelten Fenstern anstelle der Kniestockfenster, sowie jeweils einem Ziergiebel nach dem Vorbild der Hauptgiebel.

Durch die Verlängerung des Gütergleises unmittelbar am Empfangsgebäude vorbei wurde der direkte Zugang zum Bahnsteig abgeschnitten und der Bau einer Unterführung zu einem neuen Bahnsteig notwendig. Den Abgang in diese Unterführung legte man in den neuen zweistöckigen Erweiterungsbau, der zwischen Kernbau und Güterschuppen einge-

fügt wurde.

Der Erweiterungsbau wurde dem „Schwarzwald – Stil“ des Kernbaues angeglichen. Das massive Erdgeschoß wurde aus Sandstein errichtet, das Fachwerk-Obergeschoß verschindelt, bei Fenstern und Türen übernahm man die Formate und Gestaltungsmerkmale des Kernbaues.

Dieser Erweiterungsbau zog einige Grundrißveränderungen im Kernbau nach sich, da der in Gebäudetiefe durchgehende Wartsaal aufgegeben und ein Teil der Außenwand zugunsten einer querliegenden Vorhalle mit Verbindung zum Erweiterungsbau durchbrochen wurde. Die Restfläche wurde zum Gepäckraum umgenutzt. Mit den Funktionsänderungen fielen zwei der drei gleisseitigen Ausgänge (aus dem Fahrkartenraum bzw. Wartsaal) weg. Sie wurden – ohne Beachtung der Symmetrie – durch zwei hohe Fenster bzw. ein Fenster und eine neue Tür ersetzt.

Die im Obergeschoß liegende Wohnung des Stationsvorstandes war von den Umbaumaßnahmen insofern berührt, als dort – ausgehend von der zentralen Diele – von einem der Räume ein Flur zu den Wohnräumen im Erweiterungsbau abgetrennt wurde. Gleichzeitig trennte man das seither offene Treppenhaus zu Lasten der Diele ab. Mit diesen Maßnahmen und

durch den Bau der beiden Zwerchgiebel war es nun möglich, im Dachgeschoß eine weitere separate Wohnung einzurichten.

Das Bahnhofsschicksal (1914–1997)

Mit dem Umbau von 1913/14 waren die tiefgreifenden Baumaßnahmen an den Gebäuden abgeschlossen. Ohne weitere Zerstörungen überstand der Bahnhof beide Weltkriege und die Modernisierungsorgien der nachfolgenden Jahrzehnte.

Nachdem die Deutsche Bundesbahn (DB) 1978 wegen des rückläufigen Personen- und Frachtaufkommens wie bei so vielen anderen Bahnhöfen einen Abbruch der Gebäude erwogen hatte, legte sie den Bahnhof im Jahr 1980 zunächst still. Die Gebäude blieben stehen, weil sich u. a. das Landesdenkmalamt und der Bürgerverein Dillweißstein gegen den Abbruch gewendet hatten.

Ein Brand im Jahre 1982, der im Kern- und im Erweiterungsbau wütete, veranlaßte die DB zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zum Abbruch. Der jedoch wurde aufgrund mehrerer Einsprüche nicht weiter verfolgt – die Gebäude blieben weiterhin stehen, wurden aber auch nicht mehr

repariert, instandgehalten oder dauerhaft gesichert. In den folgenden sechs Jahren verfielen die Gebäude daraufhin zusehends, ein endgültiger Abbruch erschien unvermeidlich.

Erst im Jahr 1988 konnte mit dem kurz zuvor gegründeten „Verein der Eisenbahnfreunde Pforzheim e.V.“ ein ernsthafter Interessent an der Erhaltung des Bahnhofs gefunden werden. Der Verein ging das Risiko ein, die beiden inzwischen stark verfallenen Empfangsgebäude zu kaufen und in Eigenregie zum Vereinsheim umzubauen.

In der nunmehr annähernd zehnjährigen Bauzeit wurden von den Vereinsmitgliedern in geradezu generalstabsmäßig organisierten Wochenendeinsätzen zunächst die Brandschäden behoben, die Verfallsschäden repariert und schließlich die Instandsetzungs- und Umbaumaßnahmen angegangen.

Nach entsprechend sorgfältigen Bestandsaufnahmen wurde in mühe- und liebevoller Grob- bzw. Feinarbeit die äußere Baugestalt wiedergewonnen. Es wurde Schutt geräumt, das Dach gedeckt, zerstörte Balken und Wandteile erneuert, Balkenköpfe profiliert, Zierbretter gesägt, Holzschindeln nachgesteckt und vieles mehr.

Heute ist das Dach des Kernbaues mit Schiefer neu eingedeckt, alte Eingangstüren sind repariert, Fenster und Klappläden nach dem Vorbild der wenigen erhaltenen Bauteile neu hergestellt, die Sandsteingewände und Treppenstufen ausgebessert. Die historische Farbfassung der Umbauzeit – Ocker für die Schindelfäche und die Giebelzier, Rot für das Gebälk und für die Fenster, Grün für die Klappläden – ist nach Befund neu gestrichen.

Alte Stuckprofile an den Decken geben Auskunft über frühere Raumeinteilungen, alte Innentüren sind instandgesetzt, der Fahrkartenraum mit Schaltern rekonstruiert, Holz-, Stein- und Fliesenböden ergänzt oder neu verlegt. Die nach der Stilllegung des Bahnhofs verfüllte Unterführung ist

bis zur Eigentumsgrenze wieder freigeräumt und damit der Abgang im Erweiterungsbau optisch wieder reaktiviert. Die meisten Eingriffe gab es im Erweiterungsbau, aber bis auf die Herstellung eines Großraums in seinem Obergeschoß, den Bau einer massiven Trennwand zum Güterschuppen sowie den Einbau von WC und einer Küche in einstigen Nebenräumen sind die Vereins- und Ausstellungsräume im übrigen Gebäude in den historischen Raumzuschnitten untergebracht worden. Alle Details vervollständigen – zusammen mit wiederhergestellten Farbfassungen an Wänden und Ausstattungsteilen – den Eindruck der historischen Innenräume.

Die letzten noch ausstehenden Arbeiten betreffen die Gestaltung des Außenbereichs um die Empfangsgebäude, wo unter anderem ein „Signal-Garten“ mit alten, funktionstüchtigen Bahnsignalen geplant ist.

Die Umnutzung aus Sicht der Denkmalpflege

Das langfristige Konzept der Bahn – ob Deutsche Bundesbahn oder Deutsche Bahn AG –, alte Empfangsgebäude durch Fahrkartenautomaten zu ersetzen, ist inzwischen auf Nebenstrecken weitgehend verwirklicht. Mit dem Funktionsverlust der alten Gebäude ist im Regelfall deren Verkauf mit einer Umnutzung oder der Verkauf des Gesamtareals mit dem Abbruch der Gebäude verbunden.

Als Empfangsgebäude im traditionellen Sinn werden noch die in Pforzheim, Nagold und Horb genutzt. Der neue Bahnhof in Bad Liebenzell dient als Leitstelle für die gesamte Strecke.

Die überwiegende Mehrzahl der alten Empfangsgebäude und Bahnwärterhäuschen dient inzwischen als Wohngebäude, die zugehörigen Güterschuppen sind abgebrochen oder dienen als Lagerhallen (Unterreichenbach, Hirsau, Teinach, Wildberg, Nagold-Emmingen und Nagold-Hochdorf). Eine halbwegs denkmalverträgliche Umnutzung ist mit dem Einbau

eines Supermarktes in einen Teil des Calwer Empfangsgebäudes gelungen, bei der die tragende Struktur und sein äußeres Erscheinungsbild als „Stadtbahnhof“ erhalten blieben – der zugehörige Lagerschuppen verfällt allerdings. Die Instandsetzung und museale Nutzung des Calwer Stellwerks 1 ist im übrigen ebenfalls der Initiative von Eisenbahnfreunden zu verdanken.

Die Umnutzung eines Bahnhof-Empfangsgebäudes durch einen Verein für Eisenbahnfreunde ist für das Objekt – und damit für die Denkmalpflege – ein glücklicher Ausnahmefall.

Ausnahmefall in soweit, als – anders als bei den oben genannten – eine enge thematische Verwandtschaft zwischen der ursprünglichen und der neuen Nutzung als Vereinsheim besteht. Ein glücklicher Ausnahmefall in soweit, als die Weißensteiner Eisenbahnfreunde ein überdurchschnittliches Engagement für die Instandsetzung und die Wiederherstellung des Gebäudes auf der einen Seite sowie ein ebenso großes Interesse an der Verknüpfung der ortsbezogenen Eisenbahngeschichte mit der engeren Vereinsarbeit auf der anderen Seite gezeigt haben.

Um die finanziellen Belastungen des Vereins bei der Instandsetzung und Wiederherstellung des alten Empfangsgebäudes zu reduzieren, haben in den vergangenen Jahren mehrere Institutionen – die Stadt Pforzheim, die Denkmalstiftung Baden-Württemberg und das Landesdenkmalamt – mit zum Teil beträchtlichen Zuschüssen den Verein in seinen Erhaltungsbemühungen unterstützt. Den inzwischen knapp zehn Jahre andauernden, aktiven Einsatz der Vereinsmitglieder (auch und nicht zuletzt) für die Belange der Denkmalpflege können die Institutionen ohnehin nur mit Hochachtung vergelten.

Dipl.-Ing. Ulrich Boeyng
LDA · Bau- und Kunstdenkmalpflege
Durmshheimer Straße 55
76185 Karlsruhe