

Peter Findeisen: Baden-Baden, Bahnhof Schritte zu einem Inventartext

Am Beispiel des Bahnhofs von Baden-Baden soll ein Inventartext für ein Kulturdenkmal des späten 19. Jahrhunderts vorgestellt und in Hinsicht seiner redaktionellen Gestaltung kommentiert werden. Gewählt wurde ein bisher unveröffentlichtes, schon nicht mehr in seiner ursprünglichen Funktion stehendes und damit in Teilen unverständliches Bauwerk in einer Stadt, die gerade im vorigen Jahrhundert ihren besonderen, bis heute schimmernden Glanz erhalten hat. Der hier vorgelegte Text ist *Fiktion* – denn ein neues Inventar von Baden-Baden wird nicht geschrieben –, und er ist zugleich *Modell*, da sein Sinn in der Erläuterung von Arbeitsschritten liegt und nicht nur für den Durchschnitt der gründerzeitlichen Bauten die Frage des Umfangs der wissenschaftlichen Bearbeitung im Inventar ansteht. Die Textprobe kann allerdings nicht mehr leisten, als ein Ausschnitt eben vermag: ihr fehlt der Zusammenhang einer umfassenden Darstellung, in der die kunstgeschichtlich erfaßbaren Einzelleistungen den topographischen und geschichtlichen Bedingungen gegenüberstehen sollten.

Die „Kunstdenkmäler der Stadt Baden-Baden“, mit ihrem Erscheinungsjahr 1942 bei weitem kein Uralt-Inventar, bemerken unter der Marginalie „das Weltbad des 19. Jahrhunderts“: „Die Jahrzehnte von etwa 1830 bis 1880 stellen Baden-Badens allgemein bekannte Glanzzeit dar... Die Stadt an der Oos wurde ein Anziehungspunkt für die höchste europäische Gesellschaft. Außer zahlreichen berühmten Künstlern diente sie zur Zeit Napoleons III. und Kaiser Wilhelms I. auch den Politikern als Treffpunkt und stand mehr als einmal im

Brennpunkt des Weltinteresses. Freilich zeigen die damals entstandenen Paläste, Villen, Hotels und Bäder in ihrer Mehrzahl auch in Baden-Baden, daß die künstlerische Kraft des Jahrhunderts durch den wirtschaftlich-technischen Aufstieg zurückgedrängt wurde. Die Schönheit des alten Stadtbildes von Baden-Baden wird von dem neuen Weltbad nicht erreicht, aber landschaftliche Lage und Heilquellen sowie die erhaltenen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt bewahren ihre alte Anziehungskraft“ (vgl. Lit. 1). So verwundert es nicht, daß die in diesem für die älteren Bauten unstrittig wertvollen Inventar verzeichneten Bauten der Jahrhundertmitte gering an Zahl sind und wie die neue Trinkhalle (Heinrich Hübsch, 1842) oder die Sturdza-Kapelle (Leo von Klenze, 1864/66) nur ganz beiläufig behandelt werden. Da die bauliche Entwicklung nach Weinbrenner unter dem Gesichtspunkt des Verfalls gesehen wird, fehlen die in der zweiten Jahrhunderthälfte entstandenen öffentlichen Bauten ebenso wie die aufwendigen und zum Teil auch bedeutenden Villen und die damals neu gebauten Hotels (vgl. Lit. 2).

In einem neuen Inventar von Baden-Baden würden gerade diese Bauten und ihr städtebauliches Umfeld einen gewichtigen Platz einnehmen. Nicht nur die seit zwei Jahrzehnten veränderte Einstellung zur Architektur der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, sondern auch der mittlerweile unabweisbare kulturgeschichtliche Ansatz gebieten es, ihnen als wesentlichen Bestandteilen des „Weltbades“ besonderes Interesse zu widmen. Dabei lebt auch heute ein Inventar, ungeachtet aller übergreifenden Gesichtspunkte, von der Darstellung



1 ANSICHT DES ERSTEN BAHNHOFES (*Bau I*), Blick nach Südost, 1892. Im Vordergrund der auf dem Vorplatz bis in Sockelhöhe gediehene Neubau.

des Einzelbaues, auf dessen Erkennbarkeit es letztlich zielen muß. Angesichts des erweiterten Denkmalbegriffs und einer ausgreifenderen Problemstellung wird die Frage nach dem wirklich notwendigen Umfang von Baugeschichte und Beschreibung, den Herzstücken der Inventarisierung, zugleich die nach der Entlastung vom herkömmlichen Aussagevolumen sein müssen: Dort, wo Korpusbearbeitungen vorliegen oder in Bearbeitung sind, werden vielfach Verweise bzw. baugeschichtlich relevante Belege genügen. Einschränkungen können auch für Vorgängerbauten, sofern diese den vorhandenen Bestand nicht geprägt haben, in Kauf genommen werden; Literatur- und Quellennachweise helfen dem Leser, diesen abgegangenen Bauten nachzugehen. An unserem Beispiel, dem Bahnhof, kann abgelesen werden, in welchem Umfang wir uns die Darstellung eines Vorgängerbaues denken, der zwar Vorläufer nach Lage und Funktion gewesen, nicht aber in seiner Substanz im gegenwärtigen Bau aufgegangen ist.

In zahlreichen technik- und baugeschichtlichen Übersichten der letzten Jahre werden die scheinbar anonymen Bahnhofearchitekturen noch immer unter dem funktional-typologischen Aspekt zeitgenössischer Publikationen gesehen. So korrekt diese Methode einerseits ist, bleiben damit andererseits die Frage der städtebaulichen Funktion des jeweiligen Bahnhofs, sein künstlerisches Gewicht im Spektrum der übrigen Großbauten und in aller Regel auch sein mehr oder minder aufgesetztes Programm außer Betracht. Wird damit die Bahnhofearchitektur im Überblick gesehen und vor dem Typus und dem Seriellen die Einzelleistung außer acht gelassen, so erwächst andererseits in neueren Inventaren deutlich die Schwierigkeit, die dort abgehandelten Bahnhöfe, Postämter oder Kasernen als überregional bestimmte Bauaufgaben mit den städtischen Bautraditionen zu vergleichen und ihre jeweiligen städtebaulichen Funktionen zu bestimmen. Hilfreich können hier die bewährten Einleitungskapitel sein, in denen geographische, regional- und stadtgeschichtliche Fixpunkte als Rahmenbedingungen für den Prozeß der städtischen Entwicklung genannt werden. Stadtbaugeschichte und Denkmalbestand im Zusammenhang zu sehen, ist auch Anliegen von Denkmaltopographie und – in Baden-Württemberg – des Ortskernatlas. So wie diese Übersichtspublikationen den Blick auf die historische Bedingtheit des heutigen Stadtbildes lenken, wird die „große“ Inventarisierung den Kontext übergreifender Entwicklungen im Auge haben müssen.

Nach wie vor wird der Benutzer des Inventars eine kurzgefaßte kunstgeschichtliche Übersicht nicht missen wollen, sei es, um den im Inventar rezipierten Forschungsstand kurzgefaßt wiederzufinden, sei es, um die Bewertung durch den Inventarisator selbst zu erfahren und dadurch zugleich Aufschlüsse zu Umfang und Ergebnis der Bearbeitung des einzelnen Bauwerks zu erlangen. In dieser Einführung sollte mehr als eine statistische Aufzählung, nämlich ein Einblick in den vorhandenen und auch vorhanden gewesenen Bestand der wichtigsten Bauten gegeben und – ohne den Anspruch intensiver Forschung – versucht werden, diesen im Bild der Kunstlandschaft zu spiegeln. Die Einleitungskapitel werden in unserem Beispiel vorausgesetzt und, dem Text vorangestellt, lediglich in ihrer Richtung angedeutet. Zur kunstgeschichtlichen Übersicht – üblicherweise ebenfalls in den einleitenden Abschnitten eines Inventars zu finden – sind im Zusammenhang mit der „Würdigung“ (S. 72) einige Zeilen notiert.

Der knapp gefaßte eigentliche Text soll deutlich machen, daß das große Inventar als klassisches Auskunftsmittel einen breiten und zugleich sortierten Vorrat an Auskünften nachprüfbar bereitstellt. Im Textkommentar wird erläutert, unter welchen Bedingungen Baugeschichte und Beschreibung formuliert worden sind. Vorab ist noch zu bemerken, daß nach meiner Ansicht neben der bündigen Aussage herkömmlichen Umfangs der Bearbeiter denjenigen Teilen des Bauwerks gegenüber besonders sensibilisiert sein sollte, deren scheinbar untergeordnete Rolle sie dem schnellen Zugriff der Bauherrn anheimstellt, man denke z. B. an ohne Not veränderte Bauteile wie einen Teil der Fenster des Stuttgarter Hauptbahnhofs (vgl. Lit. 3) oder die Ausgestaltung der Schalterhallen des Hauptbahnhofs in Leipzig: der Inventarisator wird gut daran tun, beim Abfassen des Textes um die Verletzlichkeit seiner Gegenstände zu wissen, um das Treppenhaus im öffentlich genutzten Bauwerk, den Fußboden in der Kirche, die Putzstruktur über einem Fachwerk des 18./19. Jahrhunderts. Nicht die Dokumentation jedes Details kann hier angestrebt werden, wohl aber das Ansprechen auch gemeinhin sekundär verstandener Bauformen, die in ihrer Gesamtheit die Denkmaleigenschaften tragen. Denn Inventarisierung ist nicht zuletzt aus der praktischen Denkmalpflege heraus entstanden und mit ihr verbunden, und wenn ein unmittelbarer Bedarf an ihr geltend gemacht wird, so in Hinsicht der Arbeit mit den Denkmalen.

In den einleitenden Abschnitten eines Großinventars Baden-Baden – Lage der Stadt, allgemeine landes- und stadtgeschichtliche Voraussetzungen, städtebauliche Entwicklungen – würde die Lage der Stadt über und im Tal der Oos, ihre Entstehung mit Bezug zu den Heilquellen und der Burg von Baden, schließlich ihre Entwicklung zur zeitweiligen badischen Residenz und zum Badeort besprochen werden. Wichtige Zufahrt aus dem Rheintal her ist das zunächst breite, bald sich verengende Oostal. Hier, noch außerhalb der Vorstadt vor dem Rastatter Tor, war das ehemalige Kapuzinerkloster 1807/09 zum Badehotel verändert worden und seither Endpunkt der in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entstandenen Promenaden am Talausgang. Vor allem mit diesem Baukomplex, doch auch mit der vorstädtischen Bebauung des rechten Oosufers, war das weitere Heranführen der Stichbahnlinie an die Stadt begrenzt: die Lage des Endbahnhofs zeigt damit die Ausdehnung der Stadt im Oostal vor der Mitte des vorigen Jahrhunderts an. Seitdem trägt der Eisenbahnan-schluß bis zum Zweiten Weltkrieg zum Besuch des berühmten Badeortes entscheidend bei; bemerkt sei der sprunghafte Anstieg der Gästezahlen im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts. Die Lage des Bahnhofs hat den Ausbau der Langen Straße zur wichtigsten Geschäftsstraße der Stadt begünstigt. Indem sich der Schwerpunkt der Stadt vom Marktplatz in der Oberstadt auf die Unterstadt in das Oostal verlagerte, ist der Bahnhofsbauteil eines großen Ausbau- und Erweiterungsprozesses, in dem im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts die Stadt ihre bis zur Gegenwart gültige Prägung fand. Die z. Z. im Bau befindliche „kurortgerechte“ Verkehrsentlastung geht mit dem Bau von Straßentunnels am Erscheinungsbild der Bauten allerdings nicht vorüber: in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs liegt die Ausmündung des Tunnels, der die Stadt durchquert; die neue Straßenführung wird z. T. auf dem ehemaligen Gleisbereich verlaufen.

2 DER NEUBAU DES BAHNHOFES
(Bau II), Blick nach Südwest, um 1900.
Links anschließend der Durchgang in der
Verlängerung des Bahnsteigs.



3 DIE HAUPTFRONT des Bahnhofs
nach der Neudeckung aller Kuppeldächer,
1980.



4 DIE HAUPTFASADE
1988. Blick nach Süden.

TEXTBEISPIEL

Bahnhof („Alter Stadtbahnhof“), Lange Straße 77

KOMMENTAR

Obwohl die Bahnstrecke Oos/Baden-Baden seit einem Jahrzehnt aufgelassen ist, gibt sich das Bahnhofsgebäude doch nach Lage, baulichem Gefüge und allgemeiner Erscheinung ohne weiteres zu erkennen, mag es auch bahnamtlich nicht mehr als solches gelten. Wenn hier nicht „ehemaliger Bahnhof“ formuliert wurde, so deshalb, weil damit ein weitreichendes Problem berührt wurde: viele denkmalwerte Bauten erfüllen nicht mehr ihre ursprüngliche Funktion (als Residenzschloß, als Stiftskirche oder Bauernhaus). Wenn unsere Bezeichnung in erster Linie den Gegenstand ansprechen will, wie er heute erfahrbar ist, so sollten die ihn tragenden Eigenschaften im obengenannten Sinn uneingeschränkt zum Maßstab genommen werden. Über den Verlust des ursprünglichen Zweckes und Sinnes hinaus hält die Benennung eine primäre Bestimmung fest, wie sie überdies auch umgangssprachlich geläufig ist. Erst die schwere Abänderung, die Zerstörung typusgebundener Bauformen, das Aufgehen des Bauwerks in einem anderen Zusammenhang kann m. E. den Begriff des „Ehemaligen“ rechtfertigen: mit dieser zugestandenen Wesensveränderung lassen sich nämlich leicht weitere, füglich die inhaltliche Substanz des Bauwerks nicht mehr erreichende Eingriffe begründen.

Eine spezielle Frage ist die der Bezeichnung „Bahnhof“ selbst. Diese ist eigentlich ein Sammelbegriff für eine ganze Reihe betrieblicher Anlagen, von denen hier nur noch das Verwaltungs- und Empfangsgebäude, landläufig eben der „Bahnhof“ steht. Was alles zu ihm gehörte und was ihm vorausging, wird nachstehend ausgeführt, und auch daher wird hier der Titel Bahnhof gegenüber der einschränkenden und auch damit noch nicht exakten Bezeichnung „Empfangs- und Abfertigungsgebäude des Bahnhofs“ bevorzugt. Eigentlich trägt ein (funktionierender) Bahnhof auch eine Ortsbezeichnung, die nicht immer mit dem Namen des Ortes, auf dessen Gemarkung die Gebäude liegen, übereinstimmt. Gerade der Baden-Badener Bahnhofsname hat mehrfach gewechselt. Als eisenbahngeschichtliche Details können diese Bezeichnungen auf sich beruhen, allein der frühere Ortsname (Baden) wird, als Bauinschrift nämlich, in der Beschreibung noch erwähnt werden.

Obwohl bei stadtbekanntem Großbauten auf Straßenangaben und Hausnummern verzichtet werden könnte, sollten sie grundsätzlich vermerkt werden, um im Zweifelsfalle das Auffinden zu erleichtern, und weil ihre Zuordnung im Straßennetz überdies eine historische Auskunft sein kann. Dagegen führt die Angabe des Flurstücks zu weit, da sie nur an Hand eines Lageplanes nachvollziehbar wäre.



5 DIE HAUPTFASSADE mit westlich anschließendem fürstlichem Bahnhofsteil, 1987. Blick nach Südost.



6 ANSICHT DER RÜCKWÄRTIGEN FRONT des Bahnhofs zu den ehemaligen Gleisanlagen, 1988. Blick nach Nordosten. Links das Obergeschoß der fürstlichen Eingangshalle, rechts von der Schalterhallenkuppel der Ansatz des „Interimpavillons“.

Quellen: GLA Karlsruhe Abt. 237 Nr.16581 (Anlage Seitenbahn Oos–Baden, 1842–1905), Nr.35890 (Abfertigungslokal 1871–1920). Baden-Baden, Bauordnungsamt, Alter Stadtbahnhof Lgb.-Nr.257 (Baupolizeiakten, ab 1892). – LDA Baden-Württemberg, Außenstelle Karlsruhe, Ortsakten Baden-Baden, Alter Stadtbahnhof (ab 1972).

Literatur: Eisenlohr, Friedrich: Die Hochbauten der badischen Staatsbahn, Karlsruhe 1864–1866. – Kuntzenmüller, Albert: Die badischen Eisenbahnen, Karlsruhe 1953, 50. – Clewing, Hans Joachim: Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der badischen Staatseisenbahn. Ing. Diss. Karlsruhe 1968.

Ansichten und Pläne: Universität Karlsruhe, Institut für Baugeschichte, Nachlaß Eisenlohr, Nr.12, 12 a, 13, 13 a, 31 (Vorentwurf, Grundrisse, Ansichten, Querschnitt durch einen Wartesaal). – GLA Karlsruhe Abt. 237 Nr.35890 (Lageplan des ersten Bahnhofs, 1892). – Baden-Baden, Bauordnungsamt, Situationsplan und 13 Blätter Bauzeichnungen 1:100, 1892, sign. Lutz. – Baden-Baden in alten Ansichten, Frankfurt/Main 1978, Abb. 59, 60. – Baden-Baden, Stadtarchiv, Fotografien 1888 ff. – Bad. Zeitung (Freiburg) vom 13. 1. 1973, Foto des Bahnhofs von West, mit Bahnsteighalle und Nebengebäuden.

Lage

Im Oosbachtal links (südwestlich) an der Landstraße nach Oos und Rastatt, ca. 800 Meter vor dem Stadtzentrum. Endstation der ehemaligen, durch das Oostal führenden Bahnstrecke von Oos nach Baden-Baden. Am Bahnhofsvorplatz mehrere Hotelbauten, aus der Zeit des 1. Bahnhofsbaus zur Stadt hin das frühere Hotel Stadt Baden, gegenüber der Bayerische Hof, stadtauswärts das frühere Hotel Markgräfler Hof; dieses zur Zeit des 2. Bahnhofsbaus errichtet. Oberhalb der Langen Straße einige Villenbauten der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts mit Aussicht auf die Eisenbahn.

Baugeschichte

Nach dem Eisenbahnbau im Rheintal zwischen Karlsruhe und Appenweier (1844) wurde auf Betreiben der Stadtgemeinde mit dem Ziel der Förderung des Badebetriebes schon 1845 eine Stichbahn als Teil der badischen Staatseisenbahn von Oos nach Baden-Baden an-

(Quellen, Literatur, Ansichten)

Der Nachweis von Archivalien und Plänen soll der Weiterarbeit am Gegenstand dienen; die korrekten Zitate aller verfügbaren Quellen mit ihren Standortangaben sind daher geboten. Aktentitel selbst sind entbehrlich, hilfreich erscheinen aber zusammenfassende Bezeichnungen bei größeren Beständen. Spezialliteratur wird hier, soweit vorhanden, verzeichnet. Finden sich darüber hinaus wesentliche Auskünfte in allgemeiner, auch an anderer Stelle benutzter Literatur, wird ein Kurztitel verwendet.

Sprengt ein Literaturverzeichnis den Rahmen des Sinnvollen, ist eine Beschränkung dort möglich, wo die Titel nur Bekanntes wiederholen. Neben dem wichtigsten Anliegen dieses Registers, der weiteren Vertiefung des Gegenstandes, sollten auch die Schritte der bisherigen wissenschaftlichen Erarbeitung erkennbar werden, da diese bei größeren Bauten durchaus in einer Beziehung zur öffentlichen Akzeptanz des Baues und damit zu seiner jüngeren oder jüngsten Baugeschichte stehen können.

Quellenlage und Literatur zum Bahnhof in Baden-Baden sind ausnehmend dürftig, woraus schon nach einem Jahrhundert erhebliche Defizite in der Kenntnis der Planungsgeschichte und Urheberschaft erwachsen. Abhängig vom (geringen) Umfang der Darstellung des Vorgängerbaus werden die wichtigsten Quellen und Literaturangaben zu diesem nicht gesondert ausgewiesen. Unter den historischen Ansichten werden auch archivierte oder publizierte Fotos zitiert, wenn diese einen heute nicht mehr vorhandenen Zustand zeigen, Vollständigkeit kann hier nicht erreicht werden. Der Inventarisator wird sich einen Überblick über die Behördengeschichte und damit die Archivbestände zulegen müssen, um die baugeschichtlich wichtigen Akten einsehen und nachweisen zu können. Sind Akten- und Literaturlage schlecht, nötigt dies zu einer besonders sorgfältigen Befragung des Baues.

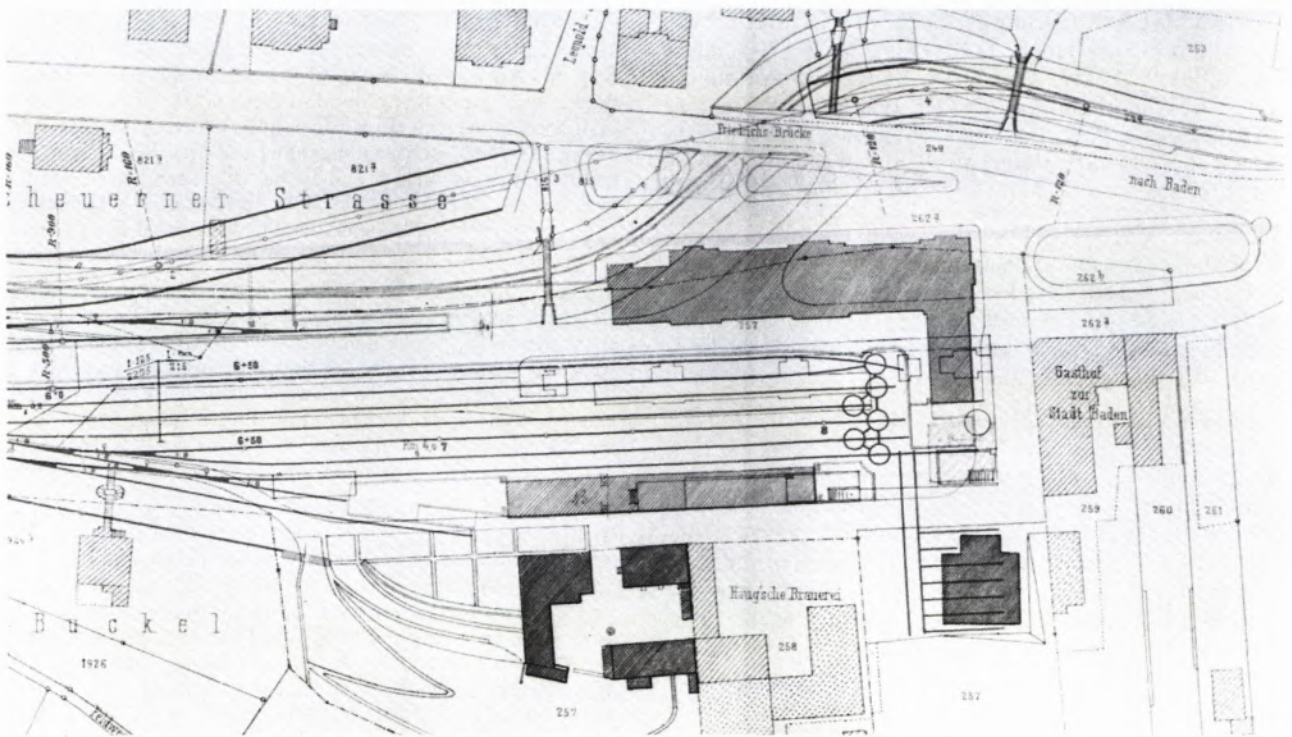
(Lage)

Die nähere (siedlungsgeographische, topographische) Kennzeichnung der Lage wird nach inventarisiertem Gebrauch meist an den Beginn der Baubeschreibung, seltener direkt unter die Objektangabe gesetzt. Die Alternative: nach den Angaben zu Quellen und Literatur kann der eigentliche Text mit der Charakterisierung der Lage und allgemeinen Situation beginnen, um mit dieser Eröffnung den für den Bauverlauf wichtigen, heute noch ablesbaren äußeren Rahmen zu kennzeichnen.

Die allgemeine topographische Situation der Stadt über dem einmündenden Rotenbachtal gehört in das einleitende Kapitel des Inventars. Aus dieser war bereits erkennbar gewesen, daß die Anlage von Straße und Bahn in Richtung des Rheintales keine komplizierten Ingenieurbauten voraussetzte. Die Angabe der ungefähren Entfernung zum Stadtzentrum gibt kund, bis wohin sich die Stadt bei der Anlage der Bahnstrecke ausgedehnt hatte (der Eisenbahnbetrieb wurde, wie allerorten üblich, durch einen ausgedehnten Droschkenbetrieb ergänzt, und eine Straßenbahn fuhr von 1911 bis 1952. Beide Momente bleiben hier außer Betracht, sind aber mit der Entfernungsangabe hinlänglich vorausgesetzt). Die umgebenden Bauten charakterisieren das Umfeld unseres Denkmals. Indem sie zum Teil auf den Vorgängerbau bezogen sind, wird mit dem Hinweis auf sie das im mittleren 19. Jahrhundert wurzelnde Kontinuum der Bahnhofsvorplatzsituation dargelegt. Soweit diese Bauten als Denkmale ausgewiesen sind, würde hier ein Verweis erfolgen.

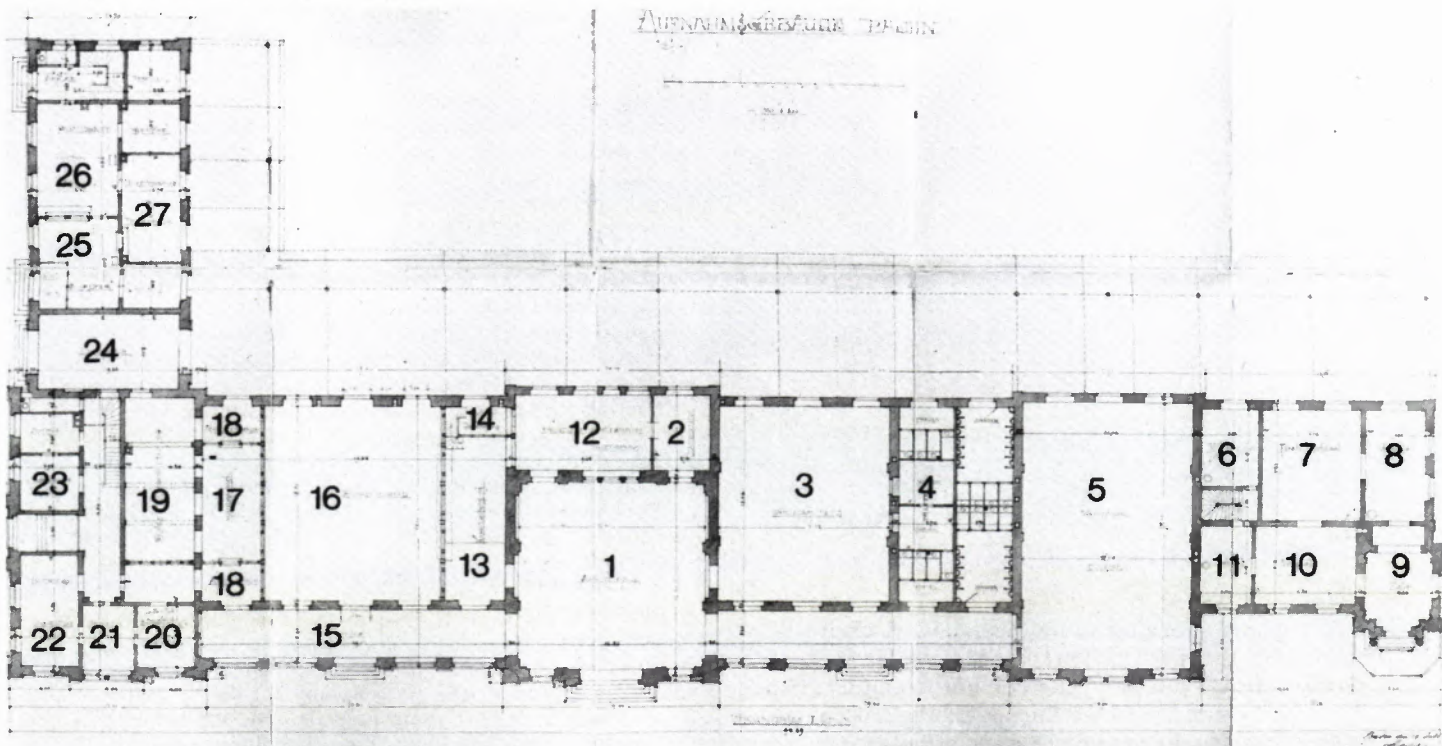
(Baugeschichte)

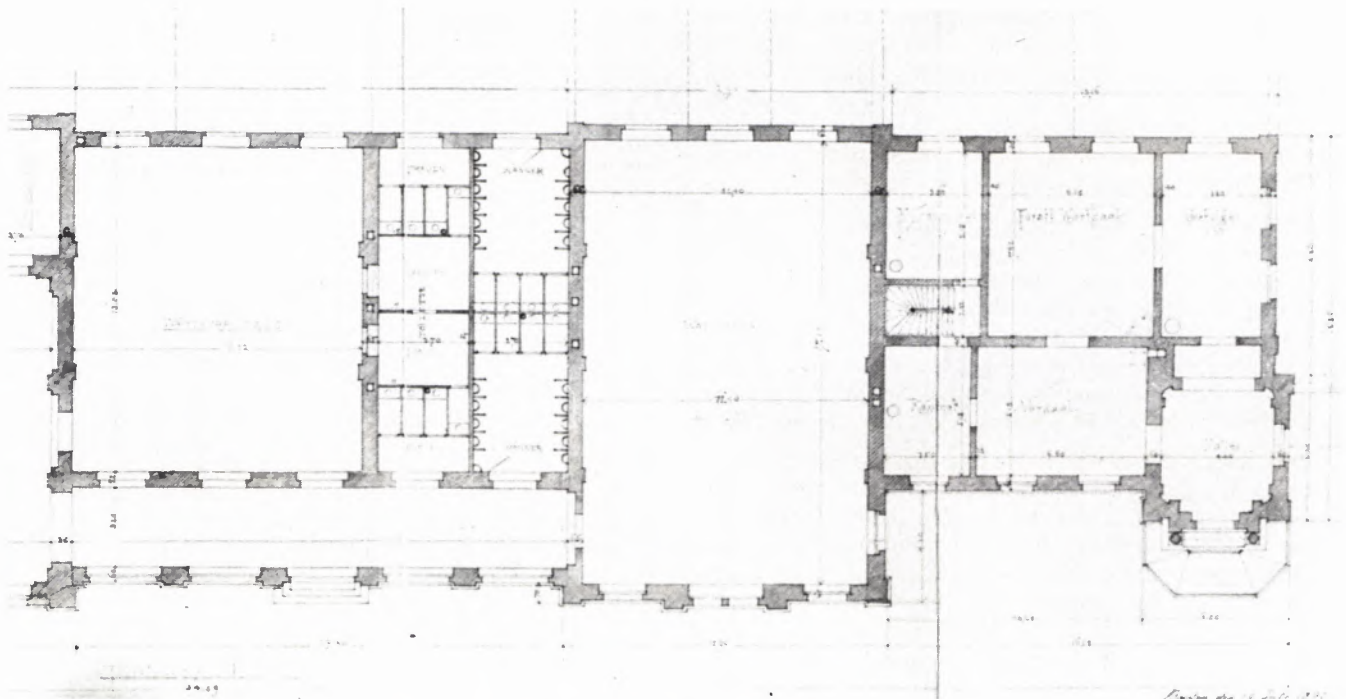
Es gehört zur allgemeinen Stadtgeschichte und nicht in das Inventar, der älteren Erschließung des Ortes durch Postkutschen zu gedenken. Die Voraussetzungen des Bahnanschlusses sind jedoch zu erwähnen. Unnötig erscheint, auf die Spurverhältnisse (Breitspur bis 1856, zweispurig seit 1908; fünf Drehscheiben am Ende der Gleise) und ähnliche technische Bedingun-



7 AUSSCHNITT AUS DEM LAGEPLAN, 1 : 2000. Eingezeichnet ist das Neubauprojekt des Bahnhofs einschließlich Güterschuppen und Zollstation. Im Gleisbereich der Umriß des alten Bahnhofs. Nördlich des Bahnhofs die mit dem Neubau erforderliche Neutrasseierung von Straße und Oosbach-Verlauf.

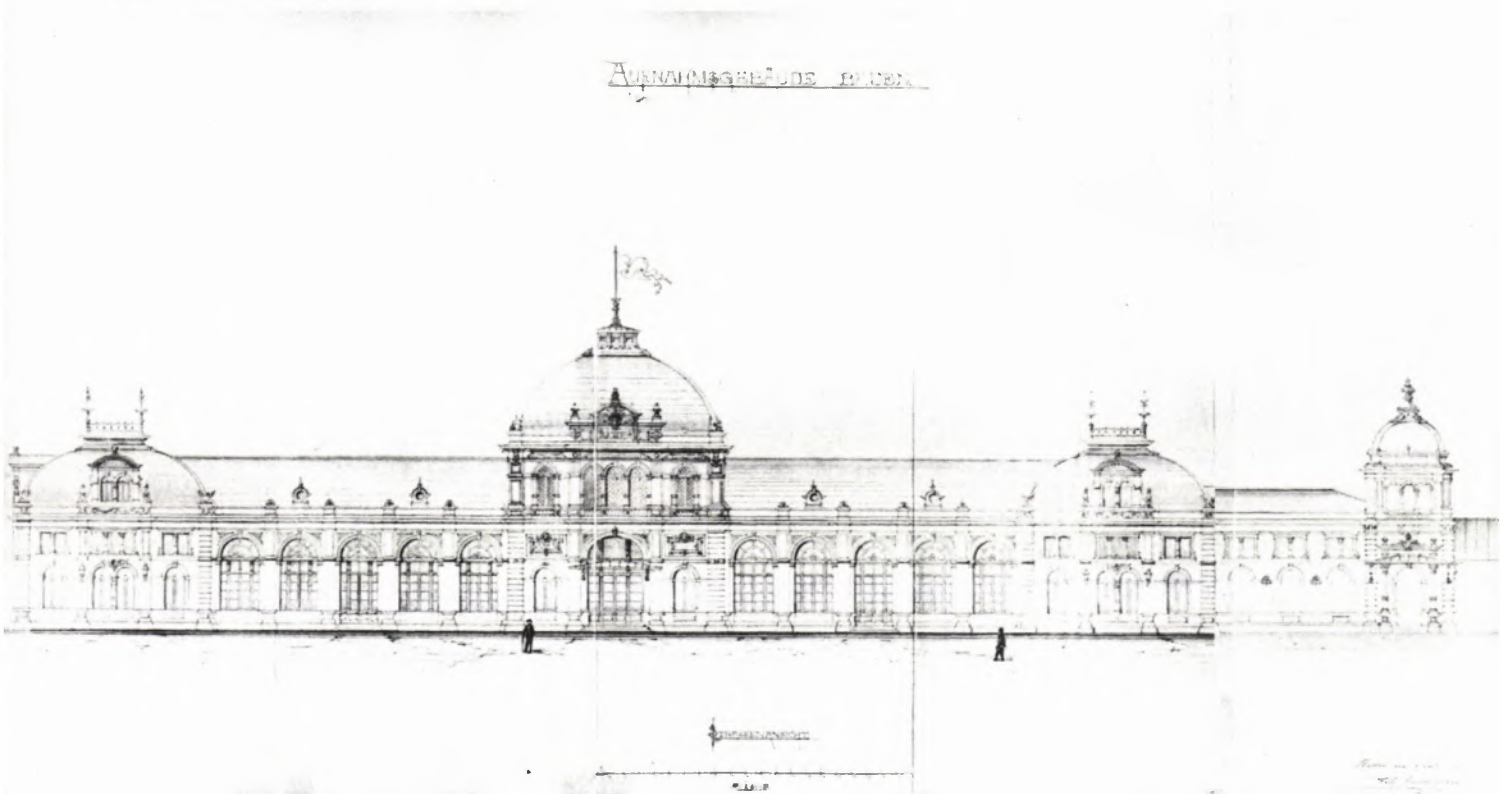
8 GRUNDRISS DES NEUBAUS, 1892, 1 : 500. 1 = Schalterhalle, 2 = Kontrolleur, 3 = Wartesaal I. & II. Cl., 4 = Toilette, 5 = Wartesaal III. Cl., 6 = Fahrpersonal, 7 = Fürstl. Wartesaal, 8 = Gefolge, 9 = Halle, 10 = Vorsaal, 11 = Kabinett, 12 = Fahrdienst & Telegraph; Billetverkauf, 13 = Gepäckabfertigung, 14 = Schalter für Bahntelegraph, 15 = Gang, 16 = Gepäckbureau, 17 = Handgepäck, 18 = Schalterraum, 19 = Gepäckaufbewahrung, 20 = Stationsvorsteher, 21 = Kanzlei, 22 = Betriebs-Inspector, 23 = Technischer Dienst, 24 = Durchgang, 25 = Postschalter, 26 = Postdienstzimmer, 27 = Paketannahme, Packkammer. Den Vorteilen eines originalen Bauplans – Authentizität der Zeichnung, Darstellung des Originalbestandes, Vermeidung von Neuaufmaß bzw. Umzeichnung – stehen sehr deutlich auch Nachteile gegenüber: ungeeigneter Maßstab (der hier u. a. zu einer Transskription der Bildlegenden zwingt), schlechter Erhaltungszustand mit Folgen für die Maßgenauigkeit, uneinheitliche Plangestaltung im Gesamtband. Im vorliegenden Fall wäre eine Umzeichnung des Originalplans (1 : 100) erforderlich; die Verkleinerung auf den angestrebten Maßstab von 1 : 300 würde zudem eine Ausschlagtafel verlangen (vgl. Abb. 9). Mit unserer Verkleinerung auf 1 : 500 soll hier der gesamte Grundriß unter Betonung der ehemaligen Funktionsabläufe wiedergegeben werden.





9 GRUNDRISS DES HAUPTGESCHOSSES; westlicher Abschnitt, 1 : 300. Ausschnitt aus Abb. 8. Der Regelmaßstab von 1 : 300 erlaubt auch bei kleineren Bauten noch die Wiedergabe architektonischer Details. Bei Neuaufnahmen oder Umzeichnungen würden Schnitt-, Projektions- und Ansichtslinien einheitlich gewählt werden; die Maßangaben entfallen dagegen.

10 ANSICHT DER HAUPTFRONT, 1892, 1 : 500. Die originale Ansichtszzeichnung ergänzt dann sinnvoll den Grundriß, wenn historische Abbildungen kein hinlängliches Bild der Fassade geben; wichtig ist selbstverständlich der mit der Reproduktion des Grundrisses (Abb. 8) identische Maßstab.



geschlossen und bis zur Stadtflur geführt. Nach Plänen von Friedrich Eisenlohr entstand im folgenden Jahr der erste Bahnhof; seine Bahnsteighalle wurde in einem Sturm 1870 verwüstet. Die Güterhalle dieses Bahnhofs, parallel zum Empfangsgebäude angeordnet, wurde 1895 auf Abbruch verkauft. Ihr erheblich vergrößerter Nachfolgebau stand bis 1978.

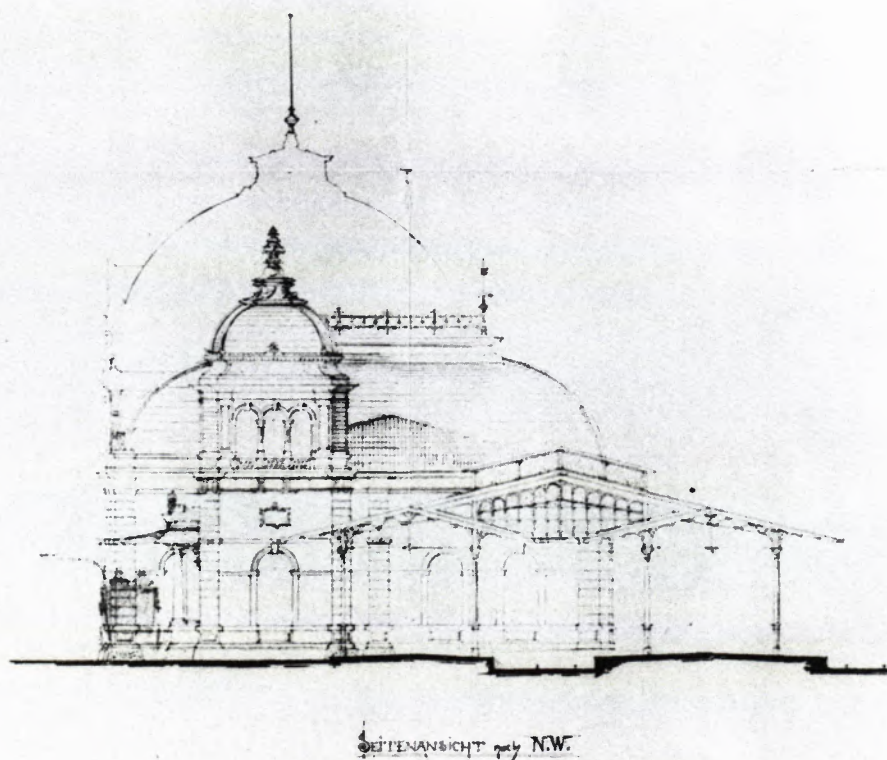
Neubauentwurf des Empfangs- und Abfertigungsgebäudes vor 1892 nach örtlicher Überlieferung durch Oberbaurat Heinrich, Ausarbeitung der Pläne durch B. Ziegler und Eisenbahnarchitekt Lutz, 1892. Neubau auf dem damaligen Bahnhofsvorplatz 1892–95; danach Abbruch des alten Empfangsgebäudes, an seiner Stelle weitere Gleise. Zusammen mit dem Neubau Verlegung der Straße und des Flußbettes der Oos nach Norden.

1977 wurde die inzwischen elektrifizierte Strecke stillgelegt und damit der Bahnhof geschlossen; bis auf das Empfangsgebäude, das die Stadt gleichen Jahres von der Bundesbahn übernahm, in der Folge mit allen Betriebsanlagen abgebrochen. Die Bahnsteigüberdachung wurde teils in das Omnibushofgelände von Bad Herrenalb, teils nach Ettlingen umgesetzt. Umbau eines Teiles des Westflügels für die neue Nutzung als Restaurant, Diskothek – später Spielhalle – und Geschäftsstelle des ADAC. 1980/81 Instandsetzung unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten: u. a. Wiederherstellung der abgetragenen Dachkuppel des fürstlichen Eingangsgebäudes, Ausbesserung der bahnsteigseitigen Fassade nach dem Abbruch der Überdachung, Reinigung der bereits 1932 und 1956 aufgefrischten Ausmalung der Schalterhalle. Im gleichen Jahr der sogenannte Interimpavillon vom Kurgarten hierher umgesetzt und über den ehemaligen Gleisanlagen dem Gebäude rückseitig angefügt. 1987/88 Umbau des Ostflügels (ehemalige Gepäckabfertigung) als Bürgersaal.

gen einzugehen, da sie im Inventar der Denkmale ohnehin nicht befriedigend erfaßt werden können. Überdies bestehen die Gleisanlagen nicht mehr. Die Mitteilung, ob die neue Bahnstrecke eine Staats- oder Privatbahn war, gewinnt als Hintergrund des zweiten Bahnhofbaues ein gewisses Gewicht. Die Gründe für die Streckenführung und die Endstation ergeben sich aus den allgemeinen Umständen und werden daher nicht näher erläutert.

Da die eigentlichen Bauakten nicht auffindbar sind, müssen hier die wenigen ermittelten Angaben genügen. Besondere Umstände des Entwurfs, wie Wettbewerb oder Serienplanung, schließen sich aus. Offen bleibt aber die Frage nach speziellen Forderungen, Vorentwürfen, Ausarbeitung der Details, die den auch für badische Verhältnisse aufwendigen Neubau näher begründen könnten.

Ein gewichtiger Unterschied des Inventars zur Monographie liegt darin, im Inventar keine sozial und funktional orientierte Nutzungsgeschichte zu entwickeln, obwohl überlieferte Nutzungsabläufe im weitesten Sinne auch Feststellungen zur Baugestalt sind. Zwar bedingen die ursprünglichen Erfordernisse an das Bauwerk einen Gutteil des Entwurfs, nämlich dessen funktionale Disposition. Diese wird im Abschnitt „Beschreibung“ auch aufgezeigt. Um die Abgrenzung zu erläutern: Mitglieder regierender Häuser wurden an diesem Bahnhof unter heftigem Andrang der Zuschauer regelmäßig durch eigens angereiste, selbstredend ranggleiche Vertreter der großherzoglichen Regierung begrüßt, ein Sachverhalt, der über den architektonischen Hintergrund dieses Geschehens hinaus den gesellschaftspolitischen Stellenwert der Bäderstadt vor einem Jahrhundert unterstreicht. Deutlich zu unterscheiden sind mithin diejenigen sozialgeschichtlichen Umstände, die als nahezu meßbare Größen unmittelbar auf den Entwurf Einfluß nehmen, von solchen, die über die spezielle Bauaufgabe hinaus in den größeren Zusammenhang des zeitgeschichtlichen Kolorits gehören. Im Abschnitt Baugeschichte müssen jedenfalls Veränderungen in den Nutzungsverhältnissen insofern zur Sprache kommen, als mit diesen bauliche Umgestaltungen einhergegangen sind.



11 ANSICHT DER WESTLICHEN SEITENFASADE, 1892, 1 : 300. Die Ansicht zeigt die Stirnfront der Bahnsteighalle vor der westlichen Fassade, woraus sich der gliederungsarme Aufriß des heutigen Bildes (s. Abb. 6) erklärt. Hier kann dem „Regelmaßstab“ entsprechend Abb. 9 gefolgt werden.

Baubeschreibung

Vorgängerbau (Bau I): Auf dem späteren Gleisbereich, unmittelbar südlich von Bau II, in Seitenlage zu drei Gleisen. Eingeschossiges gestrecktes Empfangsgebäude in Sichtfachwerk; zwei Kopfbauten als Abschlüsse eines hallenähnlich geöffneten Mitteltraktes, dieser mit schlankem, gotisierendem Dachreiter. Symmetrisch zwei niedrigere Seitenflügel anschließend; der westliche seinerzeit als fürstlicher Wartesalon nobel ausgestattet.

Das repräsentative Empfangsgebäude (Bau II) erstreckt sich mit einer Länge von 95 m in Seitenlage zu den ehemals sechs Gleisen. Der einzige Bahnsteig lag an seiner Südseite. Am Kopfende der Strecke zweigeschossiger Anschlußbau, der Gesamtgrundriß somit L-förmig. Langgestrecktes und im zentralen Teil der nördlichen Front symmetrisch gegliedertes Empfangsgebäude mit mittlerer Eingangshalle, beidseitig anschließenden, als Galerien erscheinenden Verbindungsbauten und seitlichen Eckpavillons. Dieser symmetrischen Front nach Westen hin der fürstliche Empfangstrakt mit Eingangspavillon an der westlichen Ecke angefügt. Ehemals gußeiserne Bahnsteigüberdachung, nach Westen hin als offene, freistehende Bahnsteighalle weitergeführt.

Material: Ziegelbau, verblendet mit weiß-gelbem Murgtalsandstein, der Sockel Buntsandstein. Fundamente in lagerhaftem Bruchstein. Dachdeckung in Zinkblech (Hauptkuppel noch original mit Rautenschablonen). Das Gebäude erscheint im Äußeren somit als Werksteinbau und ist, bis auf die überwiegend erneuerten Dachflächen und die fehlenden Bahnsteigüberdachungen, in seiner ursprünglichen äußeren Erscheinungsweise vorzüglich erhalten. Fassaden: die Quader des Sockels bossiert, die der Gewände geschliffen, die Wandflächen gestockt. Das Innere verputzt und farbig gefaßt (s. u.).

Äußeres: Den Hauptabschnitt des in den Formen italienischer Hochrenaissance angelegten Gebäudes bildet das eigentliche Abfertigungsgebäude: zentral und den übrigen Bau in der Hauptfassade überragend darin die dreiaxige Eingangshalle, ihr Erdgeschoß mit mittlerem Haupteingang als Triumphbogen, das Obergeschoß in der Mittelachse mit rundbogiger Dreifenstergruppe gebildet. Unter dem Hauptgesims bez. ERBAUT UNTER GROSSHERZOG FRIEDRICH 1892-1894. Die Mittelachse als Attika in den Ansatz des Kuppeldaches hineingeführt, bez. BADEN (Stationsname), darüber badisches Wappenschild.

Das Dach mit kastenförmigem Aufsatz abgeschlossen. Schmiedeeisernes Vordach über dem Haupteingang, dessen Zwickel und seitliche Rundfenster skulptiert.

Seitlich anschließende Verbindungsbauten mit galerieartiger Bogenstellung (Fenster, in der Mittelachse Türen), hinter diesen Wandelgängen die ehemaligen Wartesäle (Westflügel) bzw. die Gepäckabfertigung (Ostflügel). Die Eckpavillons bei gleicher Traufhöhe in Erd- und Mezzaningeschoß unterteilt. Ihr Aufriß mit Rund-

(Baubeschreibung)

Die Kurzbeschreibung des Vorgängerbaues darf und muß summarisch ausfallen, denn seine Gestalt hat, von der Lage zum Gleiskörper und der Anordnung des fürstlichen Wartesaals abgesehen, keinen wesentlichen Eingang in den bestehenden Bau gefunden. Allerdings wurde im Abschnitt zur Baugeschichte auf den baulichen Ablauf hingewiesen, der mit der Übernahme der charakteristischen Seitenlage einherging. Auf die bereits erwähnte, nicht mehr bestehende Güterhalle wird in der Beschreibung nicht mehr eingegangen.

Jedes bestehende Bauwerk sollte durch Fotos seiner Ansichten und kennzeichnenden Einzelheiten dokumentiert werden, zum weiteren Verständnis ist zumeist die Abbildung eines historischen, möglichst frühen Zustandes nötig. Ergänzt werden die Abbildungen durch Grundrisse und bei einiger Bedeutung auch durch Schnitte, deren Maßstab – sinnvoll ist 1:300 – einheitlich sein sollte. Abgestimmt auf den Fundus der Abbildungen und Pläne kann der Aufwand der stets subjektiven Baubeschreibungen in Grenzen gehalten werden.

Im Grundsatz werden die Beschreibungen sich an die bewährte Folge von Bauefuge, Material, Grundriß, Fassaden, Inneres und Ausstattung halten. Zeitgenössische Bezeichnungen, obwohl gelegentlich mißverständlich, bieten den großen Vorteil des möglicherweise authentischen Hinweises auf die im Bau verfolgten Leitbilder. Ziel der Beschreibung ist zunächst das Erkennen und Benennen des (oft genug entlehnten) Typus und seiner speziellen Funktion. In der einleitenden Angabe des Bauefuges werden der Gesamtgrundriß und die wichtigsten Funktionen in einer ersten Übersicht angesprochen. Die Massenverteilung, die architektonische Komposition, wird benannt, weswegen hier zugleich auf die früher anschließende Bahnsteighalle, die die Asymmetrie der Fassadenabfolge ausglich, hingewiesen wird.

Wichtig ist die Bezeichnung der Konstruktion und des gewählten Materials. Gerade für repräsentative Gebäude des letzten Viertels des 19. Jahrhunderts wurden nicht selten aus stilistischen Gründen die örtlich vorkommenden Werksteine zugunsten edleren und nun auch transportierfähigen Materials verschmäht. Unerheblich, weil in der Norm der damaligen Baupraktiken verankert und daher zu vernachlässigen, sind untergeordnete Materialien, wie Granit für die Treppenstufen und Eichenholz für Türen und Fenster. Besondere Materialien des Innenausbaus werden bei der Innenbeschreibung genannt. Bis zu welchem Grad konstruktive Einzelheiten (z. B. Deckenkonstruktionen) ermittelt werden (können), hängt vom Rang ab, den der Bearbeiter dem Bauwerk zumißt. Bemerkenswert wird oft die Ausnahme der Regel sein, also z. B., wenn hier statt der hölzernen Dachstühle solche in Eisenkonstruktion gewählt worden wären. Schon hier auf die Erscheinungsweise des Materials, seine Bearbeitung und Farbigkeit einzugehen, vermeidet die leidige Trennung von konstruktiver und ästhetischer Funktion des Baumaterials. Die weitere Beschreibung wird u. U. diesen Punkt präzisieren müssen. Entbehrlich sind zumeist Angaben zu veränderten Detailformen: so wird die Art der neuen Dachdeckung (Stehfalzdeckung) auf den Nebenkuppeln nicht erwähnt, wohl aber die originale Schuppendeckung auf der Hauptkuppel.

Die Reihung verschiedener Bauteile könnte für die Beschreibung die Unterteilung nach Funktionsabschnitten nahelegen. Dabei liegt der Zwiespalt in der Sache begründet, weil zwar die Innenräume deutlich voneinander getrennt sind, aber, wenn auch architektonisch gegliedert, das Gebäude als Ganzes entworfen ist (vgl. unten S. 73). Wir handeln daher die Beschreibung des gesamten Äußeren ab, bevor die der wichtigen Innenräume folgt (ein Bauefuge unterschiedlicher Entstehungszeit könnte dagegen zu einer Abfolge von Einzelbeschreibungen führen).

Der mittlere Pavillon, die Eingangshalle, verdient wegen seines aufwendigen architektonischen Apparates eine ausreichend genaue Beschreibung. Da diese, von Abbildungen un-

bogenöffnungen und gekoppelten Rechteckfenstern darüber grundlegend für die übrigen Fassaden wie die des Postgebäudes (s.u.); einfacher die ehemals hinter der Bahnsteigüberdachung zurücktretende Bahnsteigfront; voll ausgebildet diese Gliederung dagegen an den inneren Wänden der Wandelgänge, wodurch diese als Vorhalle verstanden werden können. Die Gebäudetiefe am östlichen Eckpavillon mit fünf Achsen Front zu Stadt hin ablesbar. Dieser Bauteil für die Bahnverwaltung bestimmt. Auf den Eckpunkten der Pavillonbauten ehemals Eckakroterien, gekrönte Fabelwesen, wohl in Zinkguß.

Der Kopfbau am Gleisende, ehemals der Bahnpost dienend, ist mit dem Hauptgebäude durch den kolossalen Ausgangsbogen in der Verlängerung des früheren Bahnsteigs verbunden. Dieser Durchgang verputzt, bemalt mit einer original erhaltenen Hochrenaissancedekoration in Grisaille, eine Kartusche bez. AURA AQUA, gußeisernes Abschlußgitter. Nicht mehr überdacht, erscheint die Bahnsteigfront gegenüber der reichen architektonischen Gliederung der Platzfassade karg und zudem durch den polygonalen großflächigen Anbau des „Interimpavillons“ verfremdet. An den westlichen, nicht freistehenden Eckpavillon, den früheren Wartesaal 3. Klasse, anschließend der kurze Trakt des fürstlichen Wartesaals mit seinen Nebenräumen. Dafür ein repräsentativer Zugang mit dem zweigeschossigen zentralisierenden Eckbau, dem westlichen Eckpunkt der Front. Dessen geschlossene Wandflächen vom ehemals westlich anschließenden Bahnsteigteil wie auch der auf die Stadt zuführenden Straße im Blick, daher hier nochmals der Stationsname BADEN. Ehemals Vordach. Über dem Gesims badisches Wappen; das Obergeschoß zum Platz hin als Belvedere erscheinend. Sein kuppeliges Dach in vereinfachter Form wiederhergestellt.

terstützt, knapp bleiben soll, wird auf die Angabe der architektonischen Ordnung und ihrer Einzelheiten verzichtet: im einleitenden Satz der Beschreibung ist von italienischer Hochrenaissance die Rede gewesen, und damit wird summarisch der Formenapparat gekennzeichnet. Es fragt sich, was über diesen Sachverhalt hinaus festgestellt werden müßte. Notwendig erscheint in kunstgeschichtlicher Hinsicht der Fingerzeig auf die Triumphbogenform des Erdgeschosses als Leitmotiv gerade der Bahnhofsbauten im letzten Jahrhundertdrittel und die drei gekoppelten rundbogigen Fenster im Obergeschoß, damals noch durchaus lebendige Tradition in Baden: in der kunstgeschichtlichen Einführung wird darauf einzugehen sein.

Die Bauplastik der Bogenzwickel am Haupteingang und den Galeriearkaden, Eichenlaub und Tannengrün, hat zweifellos ikonologischen Stellenwert. Für die Gestalt des Baues und dessen Thematik erscheint dieses Motiv marginal; es wird zwar abgebildet, nicht jedoch in den Text aufgenommen und bleibt als bedeutungstragendes Element vorerst im Blickfeld des Inventarisators. Die Ornamentierung der Akroterien über den Pilastern der Galerien: Zahn- und Flügelräder sind Bestandteile der seit der Jahrhundertmitte üblichen Allegorisierung des technischen Fortschritts (s.u.). Im Versuch, den Bau möglichst kurz zu beschreiben, sind Unterlassungen unvermeidlich. So ist die Rundbogengliederung des Erdgeschosses an der Bahnsteigseite für die Ausbildung von Fenstertüren, als den Ausgängen zum Bahnsteig, genutzt. Das Foto der Bahnsteigseite erklärt diesen Sachverhalt. Oder: der Anschlußbau des fürstlichen Empfangs ist an der Vorplatzseite mit Kartuschen zwischen den Erdgeschoßfenstern bereichert, ohne daß auf diese Variation des Normalaufnisses hier eingegangen würde. Nicht erwähnt wird ferner, daß die – nicht erhaltenen – Kuppelplattformen beider Eckpavillons betreten werden konnten und offenbar bei spektakulären Anlässen als Aussichtspunkt von den Bediensteten des Bahnhofs benutzt wurden.

Der Ausgang des Bahnhofs, der Empfang für den ankommenden Reisenden, war einer der besonders wichtigen Bauteile. Funktionslos geworden, ist er in seiner aufwendigen Gestalt heute unverständlich. Die stark verblaßte Grisaille-Dekorationsmalerei im Durchgang, Kandelaber in braun-grünen Tönen, darf als original erhaltene Bemalung nicht ungenannt bleiben.

Der auf ein Minimum hin formulierte Text ist auch hier erweiterungsfähig. Ergänzend z.B. für den fürstlichen Eingang: In den Zwickeln Putti mit Attributen von Krieg und Frieden (Schwert und Adler, Rosen und Palme), ein Cartellino darüber bez. GERECHTIGKEIT IST MACHT. Die Thematik berührt sich mit der des fürstlichen Wartesaals.



12 SCHALTERHALLE des Bahnhofs, Fassadendetail im Erdgeschoß, 1987. Einfassung eines Rundfensters rechts vom Haupteportal; Blick nach Süden.



13 SCHALTERHALLE, 1988; *Blick nach Süden auf den Fahrkartenschalter; rechts der Durchgang zum ehemaligen Bahnsteig.*



14 SCHALTERHALLE, 1988; *Blick nach Osten auf den Eingang der Gepäckabfertigung (Mitte) – darüber das Wandbild der Minerva – und in den östlichen Wandelgang.*

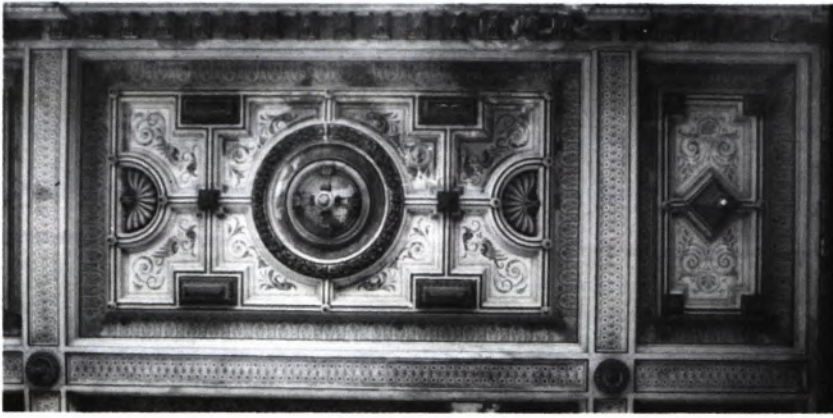
Inneres: Im Inneren sind die wichtigsten Räume annähernd noch im alten Ausbau erhalten: räumlich am anspruchsvollsten die quadratische, über zwei Geschosse reichende Schalterhalle, in ihrer Gliederung dem Wandaufbau des Äußeren genau entsprechend. Der obere Abschluß nur mit Flachdecke, diese als reich stukkierete Kassettendecke zu neun Feldern gebildet. Platzseitig Durchgänge zu den Wandelgängen; der dem Haupteingang gegenüberliegende Bogen mit ursprünglichem, hölzernem Einbau des Fahrkartenschalters. Seitlich davon die Zugänge zum ehemaligen Wartesaal 1./2. Klasse und zum Bahnsteig. Der originale Fußboden aus Mettlacher Fliesen mit mittlerer, ein Mosaikbild imitierender Rosette, teilweise erneuert. Reiche dekorative Ausmalung in Temperamalerei, mit Leimfarbe bzw. Ölfirnis nachträglich überfaßt; Schlagmetall-Vergoldungen. Große Teile der unteren Wandflächen mit Dispersionsfarben überstrichen. Ausmalung: Grottesken der Blendarkaden in Ocker, Rot und Blau, Fruchtkränze in natürlichen Farben, teils vergoldeter Stuck. Neben Drachensmotiven in den Zwickeln der großen Bögen wenige figürliche Darstellungen: Seitlich der Uhr des Kartenschalters zwei Putti mit Hinweisen auf Zeit, Warten und Reisen. In den oberen seitlichen Bogenfeldern monumentale, von Ädikulen hinterfangene Standfiguren: Minerva als Beschützerin auch der technischen Wissenschaften und gegenüber Vulkan (?) als Verkörperung des industriellen Fleißes, die Figuren Raffaelscher Auffassung angenähert. Der Innenausbau mit Türen und Fenstern hier wie im übrigen Bau weitgehend bauzeitgleich. Ursprünglich Gasbeleuchtung.

Die anschließenden Innenräume z.T. mit erhaltenem originalestem Ausbau: Fliesen und Kassettendecken in den Wandelgängen, Wandgliederung und schwere Felderdecke im ehemaligen Wartesaal 1. und 2. Klasse westlich der Halle (heute Restaurant); die originale

Halle: Daß die Vorstellung der überkuppelten Eingangshalle wegen der Ausführung des Dachstuhls in Holz sich nur im Bild des Außenbaues, nicht aber im Innern äußert, rundet das Erscheinungsbild des Bahnhofes ab. Im Inventartext wird mit dem Hinweis „nur“ Flachdecke darauf angespielt.

Es scheint, daß die meisten Profile und Voluten in Stuck gebildet sind. Da sich dieses im Zug der Inventarisierung nicht ermitteln ließ, bleibt diese Frage unberührt. Auch für die Ausmalung werden nur dominante Züge genannt, z. B. nicht die Schablonenmalerei in roten Tönen auf den Deckenbalken, die braun-gelben Grottesken in den Deckenfeldern. Attribute der Putti sind Stundenglas und Pelzmütze, Reisetasche und Wanderstock. Minerva in rotem Gewand, mit Eule und Speer, dazu Putten mit Bauplan und Zirkel, Zahnrad und Fliehkörper: hier demnach als Patronin des Hoch- und Maschinenbaus zu verstehen (vgl. die technische Ornamentik auf den Akroterien). Vulkan in blauem Gewand, seine Putten mit Gießkelle und Zahnrad, Schild und Amboß gegeben. Entwurf und Ausführung der Malerei sind nicht mit Künstlernamen zu belegen. Auch wenn die heutige Blankverglasung nicht mehr die ursprüngliche ist, wird eine farbige Verglasung der Halle nicht anzunehmen sein, da allgemein auf helle Bahnhofsräume geachtet wurde. Doch nur eine ehemalige Farbverglasung würde eigens erwähnt werden.

Restaurant: Große Rosette für den ehemaligen Kronleuchter; hier gemalte Wappen nachgewiesen (Untersuchungsbericht von A. Panowski vom 19. 1. 1980; im Stadtbauamt Baden-Baden). Die Anordnung der Toiletten – nämlich teils separat für den Wartesaal der 1./2. Klasse, teils vom Wandelgang und



15 SCHALTERHALLE, 1987; Ausschnitt aus dem Deckenstück.

Raumfassung auch hier übergangen. Hinter diesem Wartesaal früher die Toilettenanlagen des Bahnhofs. Das Innere des Wartesaals 3. Klasse in jüngerer Zeit verkleidet. Die an die Schalterhalle östlich anschließenden Räume für die Gepäckabfertigung reichlich bemessen; ursprünglich vorhandene hölzerne Galerien entfernt. Die Innenräume der Bahn- und Postverwaltung in den östlichen Kopfbauten nüchtern und geringfügig umgebaut.

Der Zentralraum des fürstlichen Eingangsbaues in klarer Hochrenaissancegliederung und korinthischer Ordnung; Flachdecke, ehemals reiche Vergoldungen und Kronleuchter in der Mitte des Stuckkranzes. Die Wandfassung modern (Malerei überstrichen). Das Obergeschoß (s.o.) darüber nur über den Dachraum zugänglich. Zum Bahnsteig hin der frühere fürstliche Wartesaal (Spielhalle), westlich daneben schmaler Raum, ehemals für das Gefolge (gemalte Wand- und Deckengliederung hier nachgewiesen).

Der quadratische und hohe Wartesaal für fürstliche Personen in seiner vornehmen Ausstattung insgesamt wohl erhalten und allein durch eine neue Türverbindung zum östlich anschließenden Raum (ehemals Zimmer des Fahrpersonals) gestört; die umlaufende Vertäfelung daher hier unterbrochen. In den Flächen des Getäfels Brandmalerei als Imitation farbiger Intarsien: kleine Standfiguren als Verkörperung (fürstlicher) Tugenden. Parkettfußboden, reich stuckiert die oberen Wandflächen und die Decke, deren üppige Farbfassung übergangen. Ehemals ein Ofen in der Nordwestecke. Im Obergeschoß die Wohnung für den Restaurantpächter.

Würdigung

Der Bahnhofsneubau von 1892, nach Meinung von Zeitstimmen einer der elegantesten des damaligen Deutschen Reiches, entspricht mit seinem zur Größe der Stadt außergewöhnlich stattlichen Zuschnitt dem gesellschaftlichen Rang des Kurortes und seinem Erscheinungsbild. Der Plan einer festlich-repräsentativen Bahnhofsfrent ließ sich in der örtlichen Situation nur durch die Wiederaufnahme der mit Bau I gewählten Seitenlage verwirklichen.

Die im 3. Viertel des 19. Jahrhunderts für Bahnhöfe übliche schloßartige Disposition mit zentraler Mittelhalle ist hier mit einem späten Beispiel vertreten. Konservativ in der Baugesinnung ist auch die Verwendung der Hochrenaissanceformen, doch auch der Verzicht auf das Pathos geschoßübergreifender Bogenformen, von dem eine Reihe gleichzeitiger Großstadtbahnhöfe lebt.

dem Bahnsteig aus erreichbar, aber unzugänglich vom Wartesaal der dritten Klasse her – geht aus dem Grundriß hervor. Daß dieser Bereich heute für die Küche des Restaurants genutzt ist und die Toiletten in den ehemaligen Heizungskeller verlegt wurden, bleibt für die Beschreibung unerheblich. Im Rahmen der Baugeschichte wurden diese Umbaumaßnahmen summarisch erwähnt.

Vielleicht wird jemand das Ausklingen der 60er Jahre, das sich in der Innendekoration des Spielsalons im ehemaligen Wartesaal 3. Klasse äußert, für beschreibenswert halten. Unbefriedigend ist dieser zeltähnlich gestaltete Raum nicht nur von der Wand- und Deckenverkleidung her, sondern auch wegen seines Eingangsschalters und dem neuen Treppenabgang in den Keller. Die mangelnde Qualität einer Veränderung oder Zutat dürfte immer noch Grund genug sein, sie mit Schweigen zu übergehen. Mit dem irreversiblen Eingriff in die historische Substanz verhält es sich anders: trifft dieser entscheidende Züge des Bauwerks, wie es hier mit dem Verlust der Bahnsteighallen z. B. der Fall ist, muß er genannt werden.

Die Tugenden sind durch ihre Attribute ausgewiesen (daß sich in der auffälligen und ausschließlichen Betonung der Tugenden im fürstlichen Bahnhofsteil liberaler Geist äußert, ist kaum zu übersehen, bleibt aber in unserem Zusammenhang ohne Belang).

(Würdigung)

Einen Abschnitt „Würdigung“ der Beschreibung anzuschließen, sollte nicht die Regel sein, sondern sich auf wichtige Bauten beschränken. In diesem letzten Abschnitt werden die Züge des Baues (nochmals) benannt werden, die die Einordnung des Bauwerks in der kunstgeschichtlichen Einführung (s.u.) begründen, so die Wahl der Stilmittel oder auch die Richtung seiner Ikonologie. Selbstverständliches muß nicht wiederholt werden. So hatten eine ganze Anzahl der „besseren“ Bahnhöfe im vorigen Jahrhundert einen separaten, architektonisch auch im Außenbau betonten Bereich für hohe und höchste Herrschaften. Zum Teil sind diese Räume in den Bahnhöfen noch vorhanden.

Interessant bleiben die Einzelleistungen, die um so mehr Gewicht erhalten, je seltener – und das trifft auch auf den Bahnhof von Baden-Baden zu – der Bautypus in kaum veränderter Erscheinung geworden ist. Dieser Umstand könnte zu dem Schluß verleiten, eine ganz außergewöhnliche Leistung damaliger Zeit vor sich zu haben. Tatsächlich aber ist die Verlustra-

Diese Absicht zu kultivierter Repräsentation vermeidet auch die im gleichen Jahrzehnt üblich werdende asymmetrische Bahnhofsfassade – ein Zug zum Malerischen ist allenfalls in dem Auswägen der Baumassen (Ausgangstor, Fürsteneingang, ehemalige Bahnsteighalle als Anbauten an das zentrale Empfangsgebäude) festzustellen. Der Großzügigkeit in der Wahl der Stilmittel und des Materials entspricht die der inneren Abmessungen und Funktionen bis hin zur angemessenen, reichlich ausgelegten Gepäckabfertigung. Die Bestimmung des Baues und seiner Teile äußert sich in Architektur und inhaltlich deutlicher Bauzier: würdiger Empfang und Abschied für den Reisenden, der sich den im Großherzogtum Baden geförderten Wohltaten der (Eisenbahn-)Technik anvertraut, standesgemäße Begrüßung der Fürsten, Einführung des Ankommenen in die gehobene Welt von AURA AQUA, Baden-Baden.

te durch Modernisierungen, Kriegsschäden und veränderte Instandsetzungen so hoch, daß Bahnhöfe des späten 19. Jahrhunderts in ihrem ursprünglichen Innenausbau nunmehr selten geworden sind: Ein Vergleich mit großstädtischen Bahnhöfen dieser Zeit belegt das insgesamt hohe Niveau der ursprünglichen Ausgestaltungen (vgl. Lit. 4). Es fragt sich, ob der Seltenheitswert, da er außerhalb der eigentlichen Qualitäten des Bauwerks liegt, in einer Würdigung zu berühren ist. Teil des Denkmalwertes ist er in jedem Fall. Für diese Frage wird abschließend auf die bisher ausgesparte kunstgeschichtliche Einführung zurückgegriffen werden müssen, da in ihr die Stellung der Einzeldenkmale als Zeugnisse und Exponenten kunstlandschaftlicher Situationen wie auch der Bauaufgabe zur Sprache kommt.

In ihr wäre auszuführen, daß in Baden-Baden nach den Leistungen der Jahrhundertmitte um 1860 baugeschichtlich ein neuer Abschnitt beginnt: er äußert sich mit dem Neurenaissancebau des Theaters (1862, Ch. Coulteau), dem Friedrichsbad (1869/77, Dernfeld) und noch dem Augustabad (1890, abgegangen) wie auch anderen spätklassizistischen und neubarocken Bauten von weltläufigem Zuschnitt. Um 1890 setzt eine Serie von Hotelbauten (z. B. Goldenes Kreuz, 1893) ein, deren opulente neubarocke Architektur die angenehme Seite des Kuraufenthaltes hervorkehrt. Wie sehr die Wahl des Stiles in der Bauaufgabe verankert war, wird an den gleichzeitigen Karlsruher Villenbauten G. Zieglers (vgl. Lit. 5) in „deutscher Renaissance“ deutlich: Verglichen mit diesen Privatbauten steht die Ausgewogenheit, die Würde der wohleingeführten italienischen Renaissance dem Bahnhof wohl an. Mit einigen Motiven (u. a. Dreierarkatur) greift Heinrich, der Verfasser des Entwurfs, auf das klassisch gewordene Repertoire des Rundbogenstils von H. Hübsch zurück, vielleicht eben um dieses regional gefärbten Zuges willen; der Bahnhof wird in dieser Hinsicht auch zum Zeugnis einer räumlich begrenzten Entwicklung. Daß sich damit zugleich eine Generationsfrage dieser beiden Architekten des Bahnhofs – über ihr Lebenswerk ist kaum etwas bekannt – äußert, kann nur vermutet werden.

Der repräsentative Anspruch des Bahnhofs Baden-Baden ist zum einen aus seiner Einbindung in eine der grundlegenden Dispositionen des Bahnhofsbaus im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts erwachsen, zum anderen in den gesellschafts-



16 FÜRSTLICHER WARTERAUM, 1988;
Blick nach Osten auf die Stuckierung des Deckenbereichs.



17 FÜRSTLICHER WARTERAUM,
1988. Blick nach Westen auf die Verbindungstür zum ehemaligen Raum für das Gefolge.

politischen Bezügen des „Weltbades“ begründet. Ihn mit den (veränderten) Großbahnhöfen, etwa von Braunschweig (schon 1846) und Mannheim, zu vergleichen, erweist ihn in seiner symmetrischen Massengruppierung als deren – bemerkenswert wohlherhaltenen – kleineren Verwandten, kleiner u.a. in der Geschoßhöhe und feiner in manchem Detail. In seiner Ausdehnung geringer als z. B. der Bahnhof des wichtigen Knotenpunktes Offenburg, übertrifft er diesen bei weitem vom architektonischen Aufwand her und stellt sich auch darin deutlich den Großbahnhöfen zur Seite. Der Vergleich mündet in die Feststellung, daß der Bahnhof in Baden-Baden, wie überhaupt dort die Architektur der letzten drei Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts, sich an das architektonische Bild in den großen Städten und Residenzen Deutschlands anschließt.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts sind Bahnhöfe das neuzeitliche Eingangstor, der festliche Empfang der Stadt, und besonders die großstädtischen Bahnhöfe der Jahrhundertwende, bereits die zweite Generation dieser Bauaufgabe, spiegeln das Selbstverständnis dieser Städte in einer bislang kaum ausgeloteten Wechselbeziehung des städtebaulichen Anspruchs mit der individuellen architektonischen Lösung. Das Inventar wird, über seinen Auftrag – die nüchterne Bestandsaufnahme des Faktischen – hinaus, die Umrisse dieses Wechselspiels von stadttypischer und landesweiter Architekturszenarie allenfalls andeuten können, aber wie in allen seinen Ergebnissen stellt es das Material für weiterführende Arbeiten bereit.

Literatur:

1. Die Kunstdenkmäler der Stadt Baden-Baden, bearbeitet von Emil Lacroix und Heinrich Niester (Die Kunstdenkmäler Badens, herausgegeben im Auftrag des badischen Ministeriums des Kultus und Unterrichts, 11., Stadtkreis Baden-Baden, 1. Abteilung), Karlsruhe 1942, 18.
2. Vgl.: *Schöne Häuser in Baden-Baden* aus dem 19./20. Jh. Eine Ausstellung der Stadtverwaltung Baden-Baden 1976, Katalog der Ausstellung.
3. Hüssendörfer, Rainer, Die neuen Fenster im Stuttgarter Hauptbahnhof – Fehlentscheidung oder Präzedenzfall? in: *Denkmalpflege in Baden-Württemberg, Nachrichtenblatt des Landesdenkmalamtes* 5, 1976, 156–157.
4. Vgl. z. B. Schmidt, Eduard, *Empfangsgebäude der Bahnhöfe* (Handbuch der Architektur 4, 2. Halbband, Heft 4), Leipzig 1911. – Krings, Ulrich, *Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großbahnhöfe des Historismus* (Studien zu Kunst des 19. Jhs. 46), München 1985, 67–82.
5. *Architektonische Rundschau* 5. 1889, H. 8, Taf. 59 (Villen von G. Ziegler, Karlsruhe).

Dr. Peter Findeisen
LDA · Referat Inventarisierung
Mörikestraße 12
7000 Stuttgart 1