

Die besten Ideen entstehen im Wassertank! Der Wasserturm in der Heidelberger Bahn- stadt wird zum Architekturbüro

Betritt man heute den ehemaligen Wasserturm in der Heidelberger Bahnstadt, so kommt man in ein sauberes, lichtdurchflutetes Ambiente. Es herrscht im gesamten Gebäude eine konzentrierte, ruhige Arbeitsatmosphäre. In früheren Zeiten sah es hier ganz anders aus: Es war laut und schmutzig, es wurde gehämmert und gespengelt, es roch nach Kohlen und Schmieröl. Direkt vor dem Gebäude rangierten geräuschvoll schwere Dampfloks auf den Gleisen – bis sie Mitte der 1960er Jahre endgültig durch elektrische Antriebsfahrzeuge ersetzt wurden. Damit verlor das Heidelberger Bahnbetriebswerk, zu dem der Wasserturm gehörte, mehr und mehr seine Funktion. Die Folge waren der Abbruch von zahlreichen Gebäuden und Anlagen sowie die Entstehung eines neuen Stadtteils auf dem Areal. Der markante rote Wasserturm blieb jedoch erhalten (Abb. 1).

Claudia Baer-Schneider

Die Badische Hauptbahn

Die Geschichte der Eisenbahn in Baden geht bis ins 19. Jahrhundert zurück. 1838 beschloss man den Bau einer ersten staatlichen Eisenbahnstrecke für den Güter- und Personenverkehr, der so genannten Badischen Hauptbahn, die im Rheintal von Mannheim bis Basel verlaufen sollte. Ihr erster Abschnitt, der bis nach Heidelberg führte, wurde am 12. September 1840 in Betrieb genommen. Dort

endeten die Züge in dem im Bereich der heutigen Adenaueranlage neu errichteten Bahnhof.

Die Zahl der Passagiere und damit auch die der Verbindungen nahm in den folgenden Jahren rapide zu. Zusätzlich verkehrten von 1845 an viele Güterzüge auf der Strecke. Da der Heidelberger Bahnhof jedoch keine Durchfahrten erlaubte und vor der Weiterfahrt die Lokomotiven umrangiert werden mussten, war eine schnelle Abfertigung nicht möglich. Um diesen Missstand zu beheben und



1 Der Wasserturm nach der Sanierung von der Eppelheimer Straße aus.

2 Der Wasserturm von Süden gesehen. Der neue Fluchtbalkon ragt kühn vor die Fassade.

gleichzeitig das Bahnnetz am Neckar entlang weiter nach Osten verlängern zu können, wurde die Station 1862 zum Durchgangsbahnhof umgebaut. Allerdings brachte dies mittelfristig nicht die gewünschte Entlastung, da sich Stadt und Bahn gegenseitig in ihrem Wachstum blockierten. Man beschloss deshalb Anfang des 20. Jahrhunderts, ein Bahnbetriebswerk sowie einen Personen- und einen Güterbahnhof westlich der Stadt neu anzulegen. Während Letzterer noch vor dem Ersten Weltkrieg in Betrieb ging, ließ die Umsetzung der anderen beiden Vorhaben, bedingt durch Krieg und eine schlechte Wirtschaftslage, auf sich warten. So konnte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, in der die Badischen Staatseisenbahnen nach 1920 aufgegangen waren, ihr Bahnbetriebswerk erst am 1. Dezember 1927 einweihen. Der zugehörige Wasserturm war damals noch nicht ganz fertiggestellt. Der neue Hauptbahnhof, eine filigrane Stahl-Glas-Konstruktion, nahm sogar erst 1955 seinen Betrieb auf.

Das Heidelberger Bahnbetriebswerk

Besonders die dampfbetriebenen Lokomotiven waren auf enge Wartungsintervalle sowie auf kleinere Reparaturen während des Betriebs angewiesen. Sie mussten gereinigt und nach einer Fahrtstrecke von etwa 80 km mit allem, was sie zum reibungslosen Funktionieren benötigten, aufgefüllt werden, in erster Linie mit Kohlen und Wasser. Für diese Aufgabe entstanden entlang der Strecken Bahnbetriebswerke, so auch in Heidelberg. Die Anlage „diente einerseits zur Behandlung,



Unterbringung und laufenden Instandhaltung der in Heidelberg ihren Dienst beginnenden oder beendenden Lokomotiven, andererseits zur Hinterstellung, Reinigung und Versorgung von Personenwagen. Die für diese Zwecke erstellten Bauten und Einrichtungen sind so zahlreich und mannigfaltig, dass sie nicht alle im Rahmen dieser Darstellung erwähnt werden können“ (Neue Stadtbaukunst Heidelberg, S. 27).

Mit dem Einzug von Diesel- und Elektrolokomotiven verloren die bestehenden Bahnbetriebswerke mehr und mehr ihre Funktion, da diese Fahrzeuge ganz andere Wartungen erfordern. Nachdem die Bahn 1965 die Dampfloks auch in Heidelberg endgültig außer Betrieb gestellt hatte, gab sie alle damit in Zusammenhang stehenden technischen Anlagen nach und nach auf. Nur der Wasserturm mit seinen seitlichen Anbauten blieb bis in die 1970er Jahre in Betrieb. Die schon seit der Nachkriegszeit hier untergebrachten Ausbildungs- und Lehrwerkstätten für Schlosser und Starkstromelektriker unterhielt die Bahn sogar bis in die 1980er Jahre hinein. Im Mai 1989 kam dann jedoch das endgültige Aus. Zusammen mit dem ebenfalls nicht mehr genutzten Rangier- und Güterbahnhof lag damit ein großes Areal in relativer Nähe zum Heidelberger Zentrum brach, das die Stadt nach längeren Verhandlungen erwarb. Seit 2011 wächst auf dem Gelände ein neues Quartier heran, das den Namen Bahnstadt erhielt. Ihr fielen leider trotz des seit 1989 bestehenden Denkmalschutzes (Sachgesamtheit nach §2 Denkmalschutzgesetz) einige der historischen Gebäude zum Opfer. Erhalten blieben neben dem Wasserturm unter anderem der um zwei Innenhöfe angeordnete Komplex aus Lager- und Werkstattgebäuden sowie der Verwaltungsbau mit seiner auffälligen, expressionistisch gestalteten Klinkerverkleidung.



3 Die historische Treppe.

Der Wasserturm

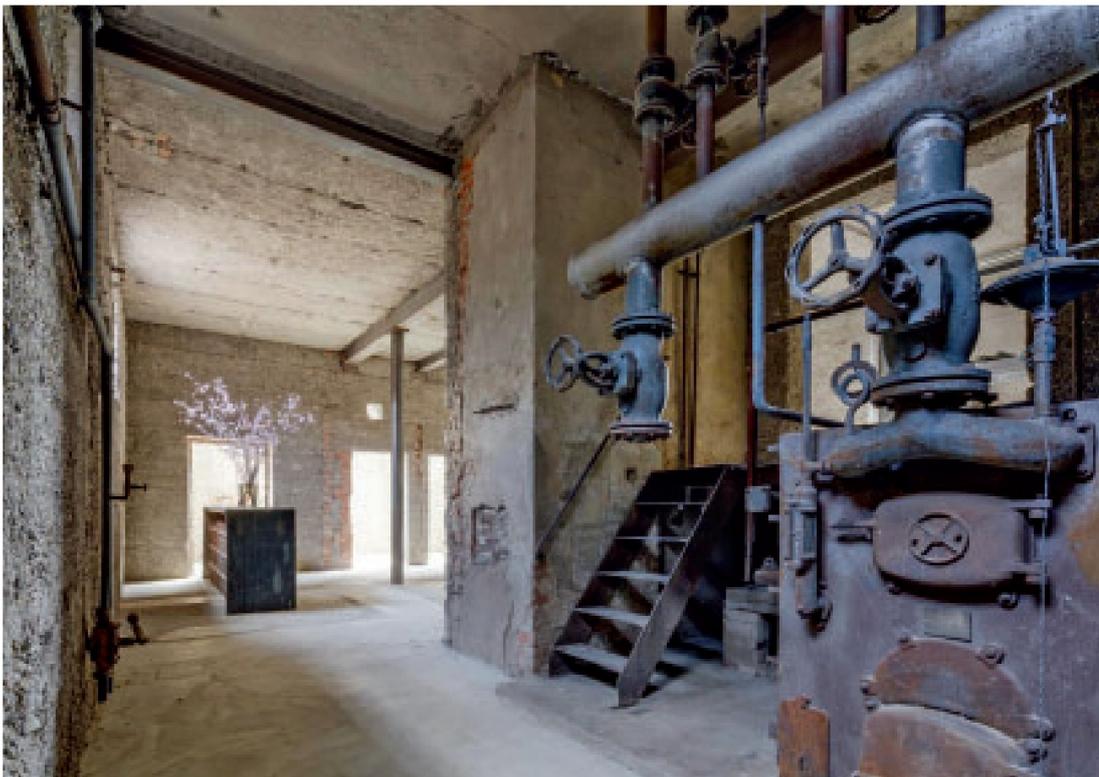
Das Kernstück des Bauwerks bildet der 30 m hohe quadratische Turm mit seinem flachen Zeltdach, der seine Umgebung weit überragt (Abb. 2). Sein Äußeres besteht ebenso wie das seiner beiden zweigeschossigen, fünfachsigigen Anbauten aus dunkelrot gebrannten Hartziegeln. Ihr Farbspiel verleiht den Fassaden zusammen mit den hellen Fugen eine gewisse Lebendigkeit. Zusätzlich dienen Wechsel in der Stellung der Ziegel als zurückhaltende Gestaltungselemente: Am Turm bilden sie Schmuckbänder, die eine Geschossunterteilung andeuten, über den Fenstern sind sie als Entlastungsbögen angeordnet. Ansonsten fallen an dem insgesamt nüchternen, geradlinigen Bau hauptsächlich die runden Öffnungen auf, die der Turm an allen vier Seiten aufweist. Sie bilden jeweils den Hintergrund für eine große Uhr.

Die zentrale Erschließung des gesamten Gebäudes erfolgt über eine schlichte Betontreppe mit Metallgeländer (Abb. 3). Allerdings war die obere Zone des Turms, wo sich auch der runde, nach oben offene Wasserbehälter befindet, ursprünglich nur über Leitern erreichbar. Der Speicher selbst besteht aus einer 30 cm dicken Betonhülle und trug über seinem freitragenden, kuppelförmigen Stützboden ehemals 333 m³ Wasser, was dem Tagesbedarf des Betriebswerks entsprach.

Die beiden Seitenflügel, die im Inneren jeweils durch eine Holzbalkendecke in zwei Geschosse unterteilt sind, dienten der Unterbringung von Werkstätten und Aufenthaltsräumen, boten aber auch einer Gleichrichteranlage zum Laden der Bat-

terien für elektrische Zugbeleuchtung sowie einem Gas- und einem Luftkompressor Platz. Im Kellergeschoss befanden sich Teile des Pumpensystems sowie eine Transformatorenanlage (Abb. 4).

Mit dem Heidelberger Wasserturm entwarf das Hochbaubüro der Reichsbahndirektion eine für die damalige Zeit hochmoderne Architektur. Zum einen wählte man für den eigentlichen Wassertank nicht mehr – wie lange üblich – Metall als Baustoff, da dies zu Undichtigkeiten und Roststellen neigte, sondern entschied sich für Beton. Dieses Material fand zwar seit den 1890er Jahren Verwendung im Wasserspeicherbau, es konnte sich jedoch erst in den 1930er Jahren für diesen Zweck allgemein durchsetzen. Zum andern gibt das äußere Erscheinungsbild des Turms keinerlei Hinweis auf seine Funktion. Im Gegenteil, die Fensteröffnungen in den oberen Zonen der Fassade täuschen zusammen mit den Schmuckbändern außen eine Geschossunterteilung vor, die es im Inneren so gar nicht gibt. Außerdem wählte man statt der gängigen runden Form, die der Speicher im Inneren eigentlich vorgäbe, einen quadratischen Grundriss. Auch die allgemein verbreitete „Kopf“-Ausbildung, wie man sie beispielsweise am benachbarten Turm findet, der 1907 für den Güter- und Rangierbahnhof am Czernyring errichtet wurde, fehlt hier. Dafür fallen andere Motive wie etwa die großen Uhren auf, deren Reste heute noch gut erkennbar sind. Gerade dieses für einen Wasserturm völlig untypische Element führt zu Vorbildern, die sich in der zeitgenössischen Industriearchitektur finden. Für das Wernerwerk II der Firma Siemens in Berlin-Spandau entwarf der Architekt Hans Hertlein



4 Blick ins Kellergeschoss mit seinen alten Leitungen.

5 Das historische Fenster wurde aufgearbeitet und zur energetischen Verbesserung mit einem Vorfenster versehen.



1916 bis 1918 erstmals in großem Stil einen Wasserturm. Dieser weist, auch wenn im Formalen Unterschiede bestehen, viele Gemeinsamkeiten mit dem Heidelberger Bau auf. Zu nennen sind neben der Einbindung in niedrigere Flügelbauten der rote Backstein als Fassadenmaterial sowie eben die auffällig außen angebrachten Uhren. Im Übrigen beherbergt auch der Berliner Turm einen Wassertank, ohne dass man dies an seinem Äußeren festmachen könnte. Mit dem zweiten Turm für die Siemenswerke in Berlin, der 1928 ebenfalls nach Entwürfen Hertleins entstand, sowie mit dem Turm des Ullstein-Druckhauses in Berlin-Tempelhof, den der Stuttgarter Architekten Eugen Schmohl in den Jahren 1925 bis 1930 errichtete, setzt sich die Reihe dieser eher ungewöhnlichen Wasserspeicher fort. Neben Heidelberg griff die Reichsbahn den Typus auch für ihr Betriebswerk am Dortmunder Südbahnhof auf (1923–1927).

6 Auch unter dem Wassertank wird der Raum heute genutzt. Der nach oben gewölbte Boden des Wassertanks dient als Decke.



Allein auf weiter Flur ...

Nachdem die Flächen rund um den Wasserturm zugunsten der Bahnstadt weitgehend geräumt worden waren, blieb der Wasserturm erst einmal allein auf weiter Flur. Bald entstanden um ihn herum neue Gebäude. Ein passender Interessent für den Turm ließ dagegen auf sich warten – bis schließlich 2014 die für diesen Zweck gegründete „Wasserturm GbR“ den Turm erwarb und sanierte. Anfang 2016 konnten die dort entstandenen Büros, Geschäfts-, Proben- und Veranstaltungsräume bezogen werden.

Die Sanierung und die Umnutzung des Wasserturms erforderten von den Bauherren, die in Personalunion die planenden wie ausführenden Architekten und jetzigen Nutzer sind, von Anfang an viel Liebe zu dem Bau, viel Enthusiasmus und Engagement. Sie waren sich stets der Komplexität der Aufgabe, die keine Standardlösungen erlaubte, bewusst. Aber sie erkannten auch von Beginn an das besondere Potenzial, das dieses spezielle Bauwerk bietet.

Das denkmalpflegerische Konzept

Architekten und Denkmalbehörden legten bei ersten Vorbesprechungen gemeinsam die Grundsätze für den Umgang mit der historischen Substanz bei der Instandsetzung, aber auch bei Veränderungen und Eingriffen, die die neue Nutzung unweigerlich nach sich zog, fest: Da alle Zeitschichten und ihre jeweiligen Spuren den Wert des Kulturdenkmals ausmachen, sollte – soweit wie irgend möglich – das Bestehende erhalten bleiben und auch nur im Rahmen des Notwendigen instandgesetzt werden. Das Alter mit der daraus resultierenden Patina und den Beschädigungen sollte ebenso erkennbar bleiben wie Veränderungen, die der Bau im Laufe seines Lebens erfahren hatte. Alle neuen Zutaten, die die geänderte Nutzung und die damit verbundenen Rechtsvorschriften erforderten, sollten modern und deutlich ablesbar, aber durchaus zurückhaltend gestaltet werden. Rekonstruktionen von fehlenden Elementen wie etwa bei den großen Uhren am Turmäußeren schloss man von vorneherein als Möglichkeit aus. Ein wichtiges Anliegen aller Beteiligten war darüber hinaus die Erlebbarkeit der ursprünglichen Raumwirkung sowohl im Treppenhaus wie auch in den Flügeln, die im Bestand kaum eine Unterteilung aufwiesen.

Aufgrund seiner guten Substanz wies das Ensemble erfreulicherweise keine allzu gravierenden Bauschäden auf. Bei den Außenfassaden bestand weder bei den Backsteinen noch bei den Fugen größerer Handlungsbedarf. Im Inneren beschränkte man sich auf die notwendigen Reparaturen, wie

etwa die zimmermannsmäßige Instandsetzung des Dachwerks oder die Aufarbeitung von Türen und Fenstern. Grundsätzlich entschied man sich in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege, mit Schadstellen zu leben und Oberflächen nicht künstlich „aufzuhübschen“. Fehlende Putzstellen oder spätere Eingriffe ins Mauerwerk wurden nur farblich der Umgebung angepasst. Die verschiedenen Fußbodenbeläge, die von Parkett in einem früheren Büro über Fliesen bis zu den Terrazzoböden im Treppenhaus reichen, durften ebenfalls mit all ihren Reparaturen weitgehend im Originalzustand an Ort und Stelle verbleiben. Auch die historische Betontreppe mit ihrem einfachen Metallgeländer erfüllt weiterhin ihre Funktion.

Die noch vorhandenen historischen Technikbauten wie Rohrleitungen oder Ventile sind zwar nicht mehr in Betrieb, im gesamten Gebäude aber trotzdem ungeschönt an Ort und Stelle erhalten. Ebenso wurden die anderen Ausstattungselemente wie Innentüren aus verschiedenen Nutzungsphasen, alte Heizkörper und vor allem die Fenster aufgearbeitet. Besonders die Holzfenster mit ihren liegenden Scheibenformaten prägen das Aussehen des Bauwerks außen wie innen. Eine Besonderheit stellen dabei die Beschläge dar, die in der Bahnwerkstatt eigens für diesen Zweck hergestellt worden waren. Um in Hinsicht auf Wärme- und Lärmschutz zeitgemäße Werte zu erzielen, wurden die historischen Fenster mithilfe einer auf der Innenseite davorgesetzten filigranen, nicht unterteilten Isolierverglasung zu Kastenfenstern aufgerüstet (Abb. 5).

Eingriffe und neue Bauteile

Durch die neue Nutzung des Wasserturms waren diverse Veränderungen, Eingriffe und Zutaten erforderlich (Abb. 7). Für jeden Einzelfall musste eine möglichst (denkmal-) verträgliche und oft auch ungewöhnliche oder pfiffige Lösung gefunden werden. Ein großes Problem war die Belichtung der Räume in den Seitenflügeln. Besonders der Hauptnutzer, das Architekturbüro, konnte zwar weitgehend auf das störende Einziehen zusätzlicher Wände verzichten, nicht aber auf ausreichend Licht. Für den Dachraum, der ohne weitere Einbauten offen verbleiben konnte, kamen weder klassische Gauben noch großflächige Dachflächenfenster in Betracht. Beides hätte das Erscheinungsbild des historischen Gebäudes, das auf Weitsicht angelegt ist, nachteilig verändert und Eingriffe in die Konstruktion bedingt. Die Lösung fand sich schließlich in einem Lichtband, das sich durch den Wechsel der Dämmebenen im Bereich der Dachfläche ergibt (Abb. 8). Im unteren Bereich brachte man die erforderliche Dämmung zwischen den Sparren unter, im oberen Bereich jedoch da-



rauf. Dadurch ergibt sich ein Versprung, der durchfenstert werden konnte, ohne dass Eingriffe in das Dachwerk erforderlich waren.

Grundsätzlich sah das gestalterische Konzept vor, alle neuen Einbauten im Inneren des Gebäudes zurückhaltend auszubilden. Dort, wo neue Wände aufgrund der Nutzung erforderlich waren, kam Glas zum Einsatz, um die ursprünglichen Räume erlebbar zu belassen. Auch die gesetzlich vorgeschriebenen Brandschutztüren, die das Treppenhaus abschotten, zeigen viel Glas und nur einen schmalen, dunklen Metallrahmen, um optisch die Bereiche möglichst wenig zu trennen. Ebenso versteckt sich der notwendige Aufzug, der die behindertengerechte Erschließung der vielen Etagen erlaubt, fast in einer Ecke des Treppenraums.

Um das ursprünglich dem Wasserbehälter vorbehaltene Raumvolumen des Turms nutzen zu können, wurde der Betontank durch Heraussägen eines Segments geöffnet und damit zugänglich gemacht (Abb. 9). Alle technischen Einrichtungen verblieben aber ebenso wie beispielsweise die alten Leitern an der Wand in situ erhalten (Abb. 6). Dazu passt, dass man auf eine Bearbeitung der Oberflächen weitgehend verzichtete. Dadurch wirkt der Beton zwar auf den ersten Blick wie künstlerisch gestaltet, doch beim zweiten Hinsehen erschließt sich, dass die historischen Kalk- und Rostablagerungen das Farb- und Strukturspiel hervorrufen (Abb. 10).

Um die im und unterhalb des ehemaligen Tanks befindlichen Räumlichkeiten komfortabel zu erreichen, war der Einbau neuer Treppen erforderlich. Sie wurden in Stahl gearbeitet und in dem für alle neuen Metalleinbauten im Gebäude einheitlich festgelegten dunklen Grau gehalten. In ihrer stark reduzierten Formgebung wirken sie dadurch fast wie eine Skulptur, ohne sich jedoch in den Vordergrund zu drängen oder die technisch geprägte Umgebung zu beeinträchtigen (Abb. 11). Die Räume besitzen durch diese Kombination von altem Bestand und modernen Ergänzungen ein ganz besonderes Flair, das durch den grandiosen Ausblick,



7 Blick in einen Büroraum im Südflügel.

8 Das Lichtband zwischen den Ebenen der Wärmedämmung sorgt für Tageslicht.

9 Im ehemaligen Wassertank entstand ein Aufenthaltsraum. Auf der linken Seite erkennt man das aus dem Beton gesägte Segment, dahinter ein Fenster in der Turmaußenwand. Nach oben war der Behälter von Anfang an offen.





10 *Kein Kunstwerk! Rostspuren und Kalkablagerungen überziehen auch heute noch die Innenwände des Wassertanks.*



11 *Die Etagen unter dem Wassertank werden durch eine neue Treppenanlage erschlossen.*

12 *Der moderne Fluchtbalkon schließt berührungsarm an das historische Gebäude an.*

den man von hier aus durch die vorhandenen Fensteröffnungen über das Rhein- und das Neckartal hat, noch gesteigert wird.

Die Veränderungen, die von außen am umgenutzten Wasserturm am meisten ins Auge fallen, sind die beiden weit vor die südliche beziehungsweise westliche Turmfassade herausragenden Stahlbalkone im siebten beziehungsweise vierten Geschoss (Abb. 12). Wie die Inneneinbauten besitzen sie eine betont schmale Silhouette und sind ebenfalls in dunklem Grau gehalten. Sie können zwar betreten werden, um die Aussicht zu genießen, doch das ist nicht ihre eigentliche Funktion. Vielmehr benötigen die dahinter in den Turmgossen untergebrachten Räume einen zweiten Fluchtweg. Während in den unteren Geschossen diese Aufgabe von einer – in rostendem Stahl ausgeführten und damit relativ unauffällig vor die rote Backsteinwand gestellten – Außentreppe übernommen wird, die auf der Gleisseite als deutlich ablesbare Zutat zum Kulturdenkmal quasi ans Gebäude herangeschoben wurde, bedurfte es für die oberen Geschosse im Turm einer anderen Lösung. Die Treppe bis in diese Höhen am Außenbau fortzuführen, hätte das Erscheinungsbild zu stark gestört. Im Inneren ließ sich jedoch aufgrund des begrenzten Raums ebenso wenig ein zweiter baulicher Fluchtweg, so wie er gesetzlich gefordert war, unterbringen. Die Lösung, die alle am Bau Beteiligten schließlich akzeptierten, sind eben die beiden kühnen Fluchtbalkone, an denen die Feuerwehr im Notfall anleitern kann. Sie verleihen dem alten Turm gleichzeitig etwas Freches und lassen beim Betrachter die berechnete Vermutung aufkommen, dass der Wasserturm nicht mehr seiner ehemaligen Funktion dient.

Der „Tankturm“

Auch wenn es bei der Umnutzung des Heidelberger Wasserturms viele Schwierigkeiten zu überwinden galt, überzeugt das Ergebnis bis in die Details hinein. Aus denkmalpflegerischer Sicht besonders erfreulich ist neben dem Erhalt der historischen Substanz der Umgang mit den Alterungsspuren. Sie wurden weitgehend akzeptiert und können damit dem Besucher noch heute einen gewissen Eindruck der ursprünglichen Nutzungen vermitteln. Als gelungen muss auch die geschickte Symbiose, die Alt und Neu in und am Bau eingehen, bezeichnet werden. Das Neue versteckt sich nicht, spielt sich aber auch nicht in den Vordergrund.

Zu Recht fand der „neue“ Heidelberger Wasserturm, der nun den Namen Tankturm trägt, schon reichlich Beachtung und positive Resonanz, sowohl bei den ortsansässigen Bürgern, die sich über die Rettung und Wiederbelebung des Kultur-

denkmals freuen, als auch in Fachkreisen. Das spiegelt sich nicht zuletzt darin wider, dass Schwäbischer Heimatbund und Badische Heimat im Herbst 2016 entschieden, die Maßnahme mit einem ihrer fünf Denkmalpreise zu würdigen. Die offizielle Verleihung des Preises fand im Frühjahr 2017 statt.

Literatur

Rainer Hirth: Wassertürme bei der Badischen Eisenbahn und in der Architekturdiskussion, Karlsruhe 1998 (Diss.).

Friedrich Haller/Paul Rottmann: Neue Stadtbaukunst Heidelberg, Berlin/Leipzig/Wien 1928.

Praktischer Hinweis

Adresse: Eppelheimer Straße 46, 69115 Heidelberg
Die Räumlichkeiten, die das KlangForum Heidelberg nutzt, sind im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen zugänglich. Das Architekturbüro bietet darüber hinaus zu besonderen Gelegenheiten Führungen an. Termine sind der Tagespresse zu entnehmen.

Dank

Für die großzügige Überlassung von Fotos danke ich dem Büro AAg LoebnerSchäferWeber BDA, Heidelberg.

Dr. Claudia Baer-Schneider
Landesamt für Denkmalpflege im
Regierungspräsidium Stuttgart
Dienstszitz Karlsruhe

