

Facelifting für den Plochinger Bahnhof

Ein Hauptwerk der von Theodor Fischer geprägten Reformarchitektur wurde aufgewertet

Karsten Preßler

Mit dem Bau der Filstalbahn als Verlängerung der von Bad Cannstatt Richtung Esslingen verlaufenden ersten Eisenbahnlinie im Königreich Württemberg, erhielt Plochingen bereits 1846 eine Bahnstation und mit der Errichtung der Strecke Richtung Rotenburg 1859 einen Umsteigebahnhof. Die rasch voranschreitende Industrialisierung machte den Bau eines deutlich größeren Bahnhofs an einem neuen Standort erforderlich. Das 1907 vollendete, baukünstlerisch von Theodor Fischer geprägte Verwaltungs- und Empfangsgebäude ist eines der herausragenden Beispiele des „Heimatschutzstils“ im ehemaligen Königreich Württemberg. Im Rahmen des „Sofortprogramms für attraktive Bahnhöfe“ als Teil des Konjunkturprogramms zur Bekämpfung der Corona-Folgen wurden bis 2021 Aufenthaltsqualität, Zugänglichkeit und Orientierung verbessert und das ursprüngliche Erscheinungsbild wiederhergestellt.

Verkehrsknotenpunkt Plochingen

Das an der Filsmündung am Neckarknie gelegene Städtchen ist traditioneller Verkehrsknotenpunkt für Straße, Schiene und seit 1968 auch Endhafen für die Neckarschifffahrt. Im Zuge der Industrialisierung Ende des 19. Jahrhunderts kam mit der Spinnerei Heinrich Otto eine große Fabrik zu den bereits ortsansässigen Betrieben wie der Mühlesteinfabrik Dettinger hinzu und die Bevölkerung stieg von circa 2200 Einwohnern um 1890 auf über 3500 im Jahr 1910 an. In Plochingen verkehrten 1899 bereits über 100 Züge täglich, was

Planungen für einen größeren modernen Bahnhof nach sich zog. Der bisherige Standort befand sich am Rande des Ortskerns in der Nähe des Gasthauses „Lamm“ und des später translozierten alten Rathauses, eingezwängt zwischen Ortsbebauung und Neckar, wo es keine Erweiterungsmöglichkeiten für den zukünftigen Eisenbahnknotenpunkt gab. Nordwestlich des alten Marktfleckens, der sich nun endgültig zum Industrie-„Städtchen“ entwickelte, wurde daher ein circa 3000 m × 200 m umfassendes Gelände erschlossen und ab 1905 bebaut. Beim neuen



Bahnhof handelte es sich nicht nur um ein neues Verwaltungs- und Empfangsgebäude, sondern um eine ganze „Bahnstadt“ mit neuem Gleiskörper, Eisenbahnersiedlung, Bahnhofshotel, Postgebäude, Güterschuppen und vielen technischen Bauwerken, wie Stellwerke, Wasserturm und Ringschuppen (Abb. 2). Der größte Teil der Anlagen verschwand in den 1960er Jahren beim Bau des Neckarhafens mit Sicherheitsbecken, Öllager und Industriegebiet und 1978 mit Einrichtung der ersten Stuttgarter S-Bahnlinie zugunsten des neuen S-Bahn-Betriebswerks. Neben dem Bahnhofs-Empfangsgebäude samt gewölbter Unterführung und historischen Bahnsteigen zeugen als Kulturdenkmale heute noch das Bahnhofshotel und die „Kaserne“ genannte Arbeitersiedlung von der großen Zeit als Bahnstadt des frühen 20. Jahrhunderts und vom gegenwärtig größten Eisenbahnknotenpunkt im Landkreis Esslingen (Abb. 3).

Bewährtes Pavillonsystem gepaart mit Reformarchitektur

Planung und Ausführung des 1907 vollendeten Verwaltungs- und Empfangsgebäudes, heute noch eindrucksvollstes Monument der histori-

schen Eisenbahnerstadt und mit 96 m Länge einer der größten Bahnhofsbauten der Region, lagen bei der Königlichen Eisenbahn-Hochbauinspektion Stuttgart II. Während Baurat Kräutle und Bauinspektor Weigelin seit 1900 die Oberleitung innehatten, oblag Carl Schwab ab 1903 die Leitung der Hochbauten, die nach den Vorentwürfen des hochbautechnischen Büros unter Baurat Vischer entstanden. In einer 1910 von Schwab erarbeiteten Publikation über den Bahnhofsneubau in Plochingen lag der Schwerpunkt auf den technischen Bauten, die zu den modernsten ihrer Zeit gehörten.

Ursprünglich noch in späthistoristischen Formen mit Risaliten, Fassaden-Verblendsteinen, weit ausladenden Dächern mit geschnitztem Holzwerk und glasierten Ziegeln geplant, wurde der Entwurf für das Empfangsgebäude durch den als künstlerischen Berater hinzugezogenen Stuttgarter Architekten und Hochschullehrer Theodor Fischer 1904 grundlegend überarbeitet. Fischer war einer der einflussreichsten Architekten und Stadtplaner seiner Zeit und brachte in Abkehr von Historismus und Jugendstil neue Elemente in die Baukunst ein. Er sah sich vor allem regionalen Bautraditionen verpflichtet und verbrachte wäh-

1 Der Plochinger Bahnhof.
Empfangsgebäude von
Nordost, 2023

2 Plochingen von Nordwesten mit Gleiskörper, Wasserturm, Lokschuppen, Neckar und Empfangsgebäude mit Bahnsteigüberdachung etwa in Bildmitte. Postkarte, um 1909.



3 Bahnhofplatz von Norden, rechts das Empfangsgebäude, links die Bahnhofsgaststätte, im Hintergrund die „Kaserne“ genannte Eisenbahnersiedlung. Postkarte, 1909.



rend seiner Professur in Stuttgart (1901–1908) seine erfolgreichste Schaffenszeit. In Entwurf und Lehre setzte er neue Maßstäbe und galt als Begründer der „Stuttgarter Schule“, aus der zahlreiche berühmte Architekten, sowohl des konservativen als auch des modernen Lagers, hervorgingen. Zur Planung des Plochinger Bahnhofs liegen das Baugesuch von 1904, die Publikation Schwabs und Beschreibungen Fischers mit zwei Zeichnungen vor, die verdeutlichen, wie stark sein Einfluss auf Fassaden- und Detailgestaltung war. So besitzt das im Pavillonsystem errichtete Empfangsgebäude mit den nördlichen und südlichen Kopfbauten für den Heimatschutzstil typische, kompakte Putzbauten mit Walm- und Krüppelwalmdächern, Natursteingliederungen, Klapppläden und Sprossenfenstern (Abb. 2; 4). Im Zentrum der Anlage steht die aus Natursteinquadern errichtete eineinhalbgeschossige Eingangs-

und Schalterhalle mit Walmdach und Neuinterpretation der charakteristisch geschweiften „Fischer-Bögen“, hier in verkleinerter Ausführung als Oberlicht-Fenster (Abb. 8; 9). Beim Verzicht auf Bauplastik wiederum setzten sich vermutlich die strengen Anforderungen der Eisenbahn-Hochbaudirektion an einen schlichten Zweckbau durch. Die Eingangshalle wird mit eingeschossigen, durch Entlastungsbögen und mittig erhöhte Drillingsfenster gegliederte Verbindungstrakte mit den deutlich höheren Kopfbauten verbunden. Die Kopfbauten besitzen Krüppelwalmdächer, Zwerchhäuser, Sockel- und Eckquaderungen und Polygonalerker mit welschen Hauben an der stadtseitigen Fassade. Der dreigeschossige nördliche Baukörper mit seinem – für Bahnhöfe ungewöhnlich – als mächtigen Dachreiter platzierten Uhrenturm dominiert die Anlage. Das für Bahnhofsgebäude bewährte Pavillonsystem wurde

hier durch Schwab mit der Anordnung und Gewichtung der Baukörper auf städtebaulich „malerische“ Wirkung gesteigert, während Fischer bei Kubatur, Materialwahl und Detailgestaltung Bezug auf regionaltypische, württembergische Bauformen der Renaissance nahm. Besonders der nördliche Kopfbau erinnert eher an ein württembergisches Rathaus oder einen herrschaftlichen Bau der Frühen Neuzeit als an ein Bahnhofsgelände. Auch spiegeln sich die ursprüngliche Funktion in Form und Gestaltung der Baukörper wider: Waren im südlichen Trakt einschließlich eingeschossigem Anbau Wartesäle und Schankwirtschaften für die zweite und dritte Klasse untergebracht, barg der größere und deutlich repräsentativer gestaltete nördliche Kopfbau neben Fahrdenstbüro, Telegrafenamnt und Verwaltungsräumen auch die Bahnhofsdirektion (Abb. 1; 3). Bei der Gestaltung des Bahnhofsgeländes lehnte Theodor Fischer „unnötige Vor- und Rücksprün-

ge“ durch Risalite, Künstelei und Dachzierrat, „die meist die Silhouette verderben“ und Materialvielfalt schroff ab und schuf einheitliche und zweckgebundene Baukörper, die anstelle historisierender, austauschbarer Elemente einen regionalen Bezug herstellten: „Es ist zu lange in Vergessenheit geraten, dass es die oberste Pflicht des Architekten ist, dass er mit seinem Werk sich dem Charakter der Gegend mit der größten Gewissenhaftigkeit und Feinfühligkeit anpasst.“ Besonderes Augenmerk legte er auch auf die Materialwahl, vor allem bei mit geringem Aufwand zu errichtenden Bauten wie dem Bahnhof. So seien anstatt glasierter Ziegel für die Fernwirkung wichtige und für das Neckartal typische, einheitliche naturrote Ziegel (Abb. 5; 6) und anstelle der geplanten, heute auch als „Riemchen“ bezeichneten Verblendklinkersteine ein schlichter, aber dauerhafter Weißkalkverputz zu verwenden. Zur überarbeiteten stadtseitigen Fassade schrieb Fi-

4 Empfangsgebäude von Osten, 2022.



scher bescheiden: „Nebenbei zu bemerken, wird diese Vereinfachung auch für den Fußgängerverkehr längs des Bahnhofes nicht ohne Wert sein.“ Es blieb im Übrigen das einzige realisierte Bahnhofsgebäude Fischers, der anschließend auch noch indirekt auf die Gestaltung der benachbarten Wohnhäuser der Eisenbahnersiedlung Einfluss nahm.

Teileinsturz, Sturmschäden und Umbauten

Dem am 16. September 1904 behördlich genehmigten Bauvorhaben war kein Glück beschieden: So kam es kurz nach dem Richtfest vermutlich wegen Mängeln bei der Unterkellerung des südlichen Gebäudetraktes zu einem Teileinsturz, bei dem Gott sei Dank niemand zu Schaden kam (Abb. 6). In einem auf einer Postkarte publizierten Spottgedicht hieß es damals: „[...] Mit Krachen, Poltern, furchtbar laut, / stürzt ein, was eben neu erbaut. / Drum wird der Fall im ganzen Reich / bekannt als neu’ster Schwabenstreich“. Möglicherweise war dieses Malheur auch der Grund

dafür, dass es keine offizielle Einweihungsfeier für das 1907 fertiggestellte Empfangsgebäude gab – jedenfalls ist in den Tageszeitungen darüber nichts zu finden. Nur wenig später, 1913, richtete ein Wirbelsturm noch größere Schäden an: Teile der Bahnsteigüberdachung wurden weggerissen, während wiederum der südliche Kopfbau durch starke Schäden an der Westfassade am stärksten betroffen war (Abb. 7). Übrigens ist dies auch ein früh dokumentiertes Beispiel für eine sogenannte Extremwetterlage. Seither erfuhr der Bahnhof viele Veränderungen: Um 1980 wurden fast alle Original-Fenster ersetzt, anstelle eines Nebengebäudes entstanden 1983/84 der ZOB mit vierstöckigem Parkhaus, das dem Bahnhof sehr viel von seiner städtebaulichen Wirkung nimmt (Abb. 5). Im Inneren der Eingangs- und Schalterhalle hat sich noch eine in schlichter Jugendstil-Ornamentik bemalte Holzdecke aus der Bauzeit erhalten (Abb. 9), während alle übrigen Bereiche leider durch moderne Einbauten, abgehängte Decken und dunkle Granit-Wandverkleidungen überformt sind. 1998 wurden anlässlich

5 Gleiskörper und Bahnhofs-Empfangsgebäude von Westen (Neckarbrücke), 2023. Links der ZOB, der 1983/84 anstelle eines Eisenbahner-Dienstgebäudes entstanden ist.



6 Teileinsturz der südlichen Fassade mit Spottgedicht. Postkarte, um 1906.

der Landesgartenschau Reisezentrum und Geschäfte in der bis heute bestehenden Form untergebracht und der Bahnhof im Inneren zum (vor-)letzten Mal umgestaltet.

Der Startschuss für die Sanierung

Um das Plochinger Bahnhofsumfeld aufzuwerten, wurde bereits vor einigen Jahren ein Sanierungsgebiet ausgewiesen. Initialzündung für die aktuellen Arbeiten war aber das im Jahr 2020 vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) und der DB ins Leben gerufene „Sofortprogramm für attraktive Bahnhöfe“, das auch 2021 fortgesetzt wurde und Teil des Konjunkturpakets der Bundesregierung zur Stärkung der deutschen Wirtschaft gegen die Corona-Folgen war.

Dabei wurden 120 Millionen Euro für bundesweit 1000 DB-Stationen zur Verfügung gestellt. Stand Jahresende 2021 wurden dabei 67 Bahnstationen alleine in Baden-Württemberg aufgehübscht bzw. im Äußeren saniert, um die Aufenthaltsqualität und Orientierung für die Bahn- und ÖPNV-Kunden zu verbessern. Die Maßnahmen reichten dabei von einfachen Malerarbeiten und Hofpflasterungen bis hin zu kompletten Fassaden- und Dachinstandsetzungen inklusive Reduzierung von Barrieren wie in Plochingen.

Im Frühjahr 2020 schließlich ging die „DB Station und Service“ auf das Landesamt für Denkmalpflege und die Stadtverwaltung als zuständige untere Denkmalschutzbehörde zu und stimmte Schritt für Schritt die einzelnen Maßnahmen ab. Aus denkmalpflegerischer Sicht besonders erfreulich ist die Erneuerung der einflügeligen Sprossenfenster und Lamellenklappläden der 1980er Jahre durch nach Vorbild des bauzeitlichen Zustandes angefertigte Exemplare. Die wenigen Originalfenster, die den nicht mit den Denkmalbehörden abgestimmten Fenster-Austausch der 1980er Jahre überstanden hatten, blieben dabei erhalten und dienten ebenso wie die 1904 von Theodor Fischer angefertigte Detailskizze, die 1910 von Schwab veröffentlichten Pläne und historischen Fotos zum Beispiel vom Wirbelsturm 1913 als unmittelbares Vorbild für die Flügel- und



Sprossenaufteilung und die Profilformen der neuen Holz-Isolierglasfenster sowie die Gestaltung der Holzklappläden.

Farbbefunde, Natursteinarbeiten und Biberschwanzziegel

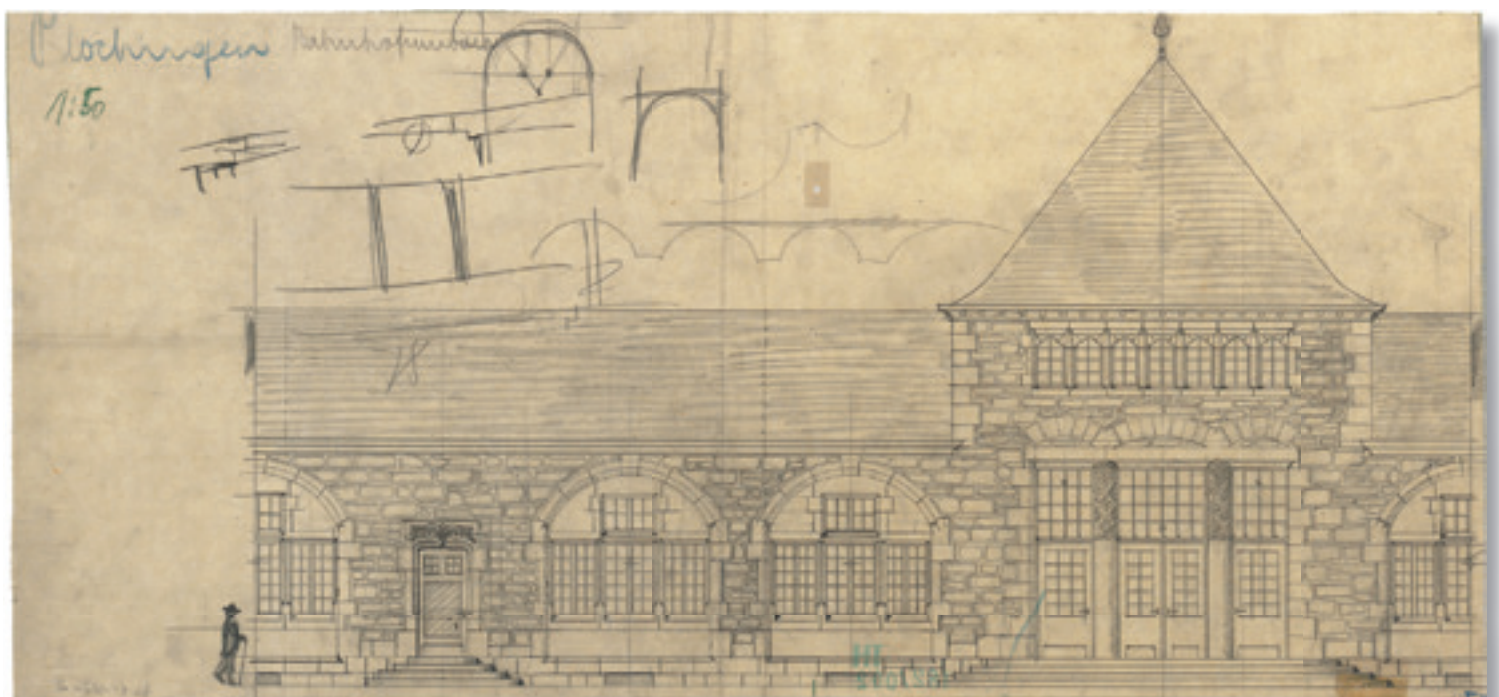
Zur Vorbereitung der Malerarbeiten stellte man mithilfe einer restauratorischen Untersuchung die ursprüngliche Fassadenfarbigkeit fest. Da der Oberputz im Bereich der Straßenfassade bereits erneuert worden war, konnten bauzeitliche Putz- und Farbschichten nur an der durch Vordächer wettergeschützten Bahnsteigseite ermittelt werden. Die Befundauswertung ergab einen hellen, beige-gelblichen bzw. „kalkweißen“ Farbton für die Putzflächen, die allerdings durch den Ruß des damaligen Dampflokverkehrs stark verschmutzt waren. Auch die bahnsteigseitig erhaltenen Originalfenster wiesen ursprünglich einen beige-gelblichen Ölfarbanstrich auf. Diese Farbbefunde

7 Schäden an der Westfassade des südlichen Kopfbaus und der Bahnsteigüberdachung nach dem Wirbelsturm am 1. Juni 1913. Dachdeckerarbeiten sind schon im Gange, Postkarte, 1913.

werden im Übrigen auch durch die historischen Schwarzweiß-Fotografien unterstützt, die stets weiße Fenster und sehr helle Putzflächen zeigen. Die grüne Farbfassung für die Klappläden, von denen leider keine Originalexemplare mehr erhalten sind, wurde anhand eines auf einer bauzeitlichen Tür ermittelten Farbbefundes übertragen. Außerdem wurden Restaurierungs- und Natursteinarbeiten an den aus bräunlich-gelbem Heilbronner Schilfsandstein gemauerten Sockeln, Eckquaderungen und Gesimsen durchgeführt. Neben Reinigung mittels Heißdampf und bei Rauchgasverkrustungen im sogenannten ROTEC-Verfahren waren Restaurierungsarbeiten wie Neuverfugung, Rissverpressungen und Schalenverfüllungen notwendig. Der Einbau von Vierungen und Neuteilen konzentrierte sich im Wesentlichen auf den Sockelbereich, der aufgrund der starken Feuchte- und Salzbelastung teilweise starke Abwitterungen aufwies. 2021 schließlich folgte die Dachsanierung, das heißt Neueindeckung sämtlicher Steildächer mit naturroten Biberschwanzziegeln, die nicht nur von Fischer gefordert und im Baugesuch beschrieben wurden, sondern – wie historische Fotos zeigen – auch ursprünglich verlegt waren.

8 Theodor Fischer, Bleistiftskizze mit Fassade der Empfangshalle und des südlichen Seitentraktes, September 1904. Die Bauplastik-Reliefs an den Portalpfeilern und oberhalb der Eingangstür links wurden nicht ausgeführt.

Auf einen Dachausbau wurde bewusst verzichtet, sodass lediglich die Dachluken bestandsgleich ausgetauscht und eine Unterspannbahn zur besseren Regen- und Winddichtigkeit sowie eine dünne Aufsparrendämmung eingebaut wurden. Die prägende Dachlandschaft der Baukörper konnte somit nicht nur erhalten, sondern durch den Rückbau von nachträglichen Aufbauten sogar „bereinigt“ und „beruhigt“ werden. Für den Abbau eines inzwischen funktionslosen, den Uhrenturm weit überragenden Antennenmastes, war sogar ein Autokran erforderlich. Die Maßnahmen wurden noch vor der aktuellen Energiekrise durchgeführt und die Installation von PV-Anlagen seitens der Bauherrschaft nicht erwogen. Aus denkmalpflegerischer Sicht wäre sie im Bereich der Flachdächer und Bahnsteigüberdachung grundsätzlich möglich. Zum Maßnahmenpaket gehörte auch die Restaurierung der bereits mit elektrischem Motorzeigertriebwerk ausgestatteten Turmuhr, deren nicht mehr ursprüngliche Grundtafel wegen starker Korrosionsschäden ausgetauscht werden musste, während die original erhaltenen Ziffern und Ringe handentrostet, restauriert und wieder auf die neue Grundtafel genietet wurden.





Auf die Erneuerung der Treppenbeläge der Unterführung und die Ausstattung der Wartehalle mit neuen Sitzbänken und etwas überdimensionierter Beleuchtung wurde seitens der Denkmalbehörden kein Einfluss genommen.

Maßnahmen zum Taubenschutz an Dächern, Turm und Fassade, wo dies im Bereich der Fensterbänke mittels eingespannter Halterungen ohne Substanzeingriffe gelang, rundeten die Maßnahmen ab.

Ausblick

Trotz des Zeitdrucks bei der kurzfristigen Investition von rund 1,2 Millionen Euro durch Bund und Bahn wurden die Maßnahmen am Plochinger Bahnhof erstmalig systematisch und im Detail mit

dem Landesamt für Denkmalpflege und der städtischen Denkmalbehörde abgestimmt, wofür sich die DB AG in einer Presseerklärung 2020 ausdrücklich bedankte. Die aus dem „Handwerkerprogramm“ finanzierten Maßnahmen zeigen im Ergebnis, dass die Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit der Bewahrung bzw. Wiedergewinnung des historischen Erscheinungsbildes sehr gut verknüpft werden kann. In den nächsten Jahren steht die barrierefreie Erschließung sämtlicher Bahnsteige an, die gemeinsam von Bahn, Landkreis und Stadt finanziert werden soll. Auch das Anliegen der Stadt, den Bahnhof Plochingen zur Mobilitätsdrehscheibe weiterzuentwickeln und das Bahnhofsumfeld attraktiver zu gestalten, sollte dadurch befördert werden. ◀

9 Holzdecke mit ornamentaler Bemalung in der Eingangshalle, 2020.

Literatur und Quellen

Mäule, von Rogall, Krusch, Restauratoren VDR: Plochingen, Bahnhofsgebäude, Restauratorische Untersuchung der Fassaden und Teiluntersuchungen im Innenraum, Untersuchungsbericht Nov. 2020.
Rose Hajdu u. Dietrich Heißenbüttel: Theodor Fischer. Architektur der Stuttgarter Schule, Tübingen/Berlin 2018.
Harald Schmidt: Weggeweht: Die Wirbelsturm-Katastrophe von 1913, Plochingen

Meilensteine, Bd. 2, Plochingen 2013.
Manfred Reiner: Plochingen und die Eisenbahn. Plochinger Wegspuren, Bd. 6, Plochingen 1999.
Winfried Nerdinger: Theodor Fischer. Architekt und Städteplaner, Berlin/München 1988
Carl Schwab, Moderne Bahnhofsbauten und ihre Wohlfahrtseinrichtungen, dargestellt an dem Bahnhofsneubau Plochingen a. N., Stuttgart 1910.

Stadtarchiv Plochingen, A 800 – Bahnhof Plochingen, Erweiterung mit Plänen 1902–1910 und Bauarchiv der Stadt Plochingen.

Abbildungsnachweis

1, 4 RPS-LAD, Irene Plein; 2 KrAES_S1PA_1982_163; 3 KrAES_S1PA_1982_152; 5, 9 RPS-LAD, Karsten Preßler; 6 KrAES_S1PA_4261; 7 KrAES_S1PA_1982_134; 8 AM-TUM, fis_t-182-2; KrAES = Kreisarchiv Esslingen; AM-TUM = Architekturmuseum der TU München