



BAHNHÖFE

Winter (24/4)

moderneREGIONAL

VORWORT

Der Öffentliche Nahverkehr ist ein stetes Ärgernis – immer öfter kommt er zu spät oder gar nicht. Da kümmert sich moderneREGIONAL im Winterheft 2024 (Redaktion: D. Bartetzko) lieber um die guten alten Zeiten, als Bahnhöfe noch als moderne Kunstwerke und auf Dauer gedacht waren.

INHALT

- 4 LEITARTIKEL: Ciao, Bahnhofsgaststätte**
Jegliches hat seine Zeit – und die Ära der Bahnhofsgastronomie scheint vorbei. Till Schauen über eine bedrohte (Un-)Kultur..
- 9 FACHBEITRAG: Hauptbahnhof Ludwigshafen**
Der neue Hauptbahnhof Ludwigshafen zählt zu den erstaunlichsten Knotenpunkten der alten Bundesrepublik, sagt Alexander Graf.
- 13 FACHBEITRAG: Baudenkmal in kritischer Lage**
Ein Kind seiner Zeit – mit langer Vorgeschichte: Bettina Maria Brosowsky über den Hauptbahnhof Braunschweig.
- 19 FACHBEITRAG: Seit 1859 im Schatten des Doms**
Historismus, Jugendstil, Moderne, Postmoderne: Ulrich Krings über die wechselvolle Geschichte des Kölner Hauptbahnhofs.
- 25 PORTRÄT: Auf nach Lindental!**
Wo geht's denn hier nach Lindental? Daniel Bartetzko über einen Bahnhof, den es gar nicht gibt. Aber eigentlich doch..
- 30 INTERVIEW: Auf Dampfloktour in der DDR**
Der Hobby-Eisenbahnfotograf Burkhard Wollny spricht mit moderneREGIONAL über seine DDR-Touren in den 1970er/80er Jahren.
- 34 FOTOSTRECKE: Nächster Halt, Pomohausen**
Als Bahn-Bauten noch etwas kosten durften: Die 1991 eingeweihte Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim-Stuttgart ist von begnadeter Postmoderne gesäumt.
- 38 BEST OF 90s: BAHNHOF VAHINGEN AN DER ENZ**
In diesem baden-württembergischen Bahnhof erwartet die Reisenden ein Feuerwerk der Postmoderne..
- 40 IMPRESSUM**

LEITARTIKEL: Ciao, Bahnhofsgaststätte

von Till Schauen

Cary Grant bezirzte Eva Marie Saint dort definitiv nicht, ebenso wenig James Bond seine Vesper, auch Hercule Poirot löste keinen einzigen Fall in der Bahnhofsgaststätte. Wenn's um subtile Spannung zwischen Kulinarik und Fortbewegung geht, wählt die Filmindustrie stets den Speisewagen – ähnlich wie wir Normalpersonen, die nur selten um Liebe, Tod und Toplevel-Spionage ringen. Zwischen Nahrungsaufnahme und Fortstreben ist das Bahnhofsrestaurant eine Notlösung, einst zähneknirschend erfunden, um einen schwunghaften Handel mit zweifelhaften Lebensmitteln auf dem Bahnsteig abzustellen: Die Leut' haben halt Hunger, es hilft ja nix. Der Grundton des leicht Genervten unterfüttert die europäische Bahnhofsgastronomie bis heute. Wen wundert's, Stammkundschaft entsteht nicht, kein Gast erwartet gutes Essen oder Wohlühl-Ambiente: Du betrittst den Bahnhof, liest die heutige Verspätung von der Anzeigetafel und grummelst dich hungergetrieben zur Essbude.



Eindhoven, Centraal Station, 2006 (Bild: Experience040, CC BY 2.5)



Eindhoven, Centraal Station, 2006
(Bild: Experience040, CC BY 2.5)

Verspieltheiten in Eindhoven

Um diesen Aufsatz nicht völlig an schlechte Laune zu verlieren, beginnen wir unsere Reise in Eindhoven Centraal, wo wir beglückt entdecken, dass ein Bahnhofsgebäude nicht nur gut gelingen, sondern sich dezent den Jahrzehnten anpassen kann, ohne seinen Charakter zu verlieren. Eindhoven, Industriestadt in Noord-Brabant, entschied Mitte der 1950er, dass sein Bahnhof um 150 Meter verlegt werden müsse. Ein Glücksfall.



Eindhoven, Centraal Station, Gaststättenbereich, 1956
(Bild: Het Utrechts Archief, CCO)

Koenraad van der Gaast (1923–1993) erhielt den Auftrag für den Neubau und lieferte 1956 ein leichtes, klares, bis heute plausibles Haus ab. Auf zeitgenössischen Ansichten wirkt der Bau beinahe einen Hauch unterkühlt, weshalb die wenigen Verspieltheiten umso stärker wirken. Empfang und Speisesaal teilen sich denselben Raum, die Trennung zwischen Durchgangs- und Verweilbereich entsteht durch Elevation. Die Gaststätte ist auf eine Tribüne über den Haupteingang gehoben, mit großer Glasfront zur Stadt, nach innen offen. Wir erklimmen die Treppe und stellen fest: So soll es sein, unser Restaurant am Ende des Fahrplans.



Köln, Hauptbahnhof, Passage, 2008
(Bild: photobeppus, CC BY SA 2.0)

Die subtile Ungemütlichkeit des Gastraums

Die wenigsten Bahnhöfe haben das Glück, von Koen van der Gaast entworfen zu sein. Deshalb stornieren wir alle Sitzplatz-Reservierungen, bestellen einen Americano, lassen den Blick über den Vorplatz schweifen und gehen auf Online-Reise. Als erster Zielpunkt empfiehlt sich Köln Hauptbahnhof, dessen Tiefebene prototypisch steht für die westeuropäische Durchreisegastro-



*Bahnhofs-B-Ebene, 1973,
vermutlich München
(Bild: Yoichi Robert
Okamoto, U.S. National
Archives and Record
Administration, CCO)*

nomie: eine langgestreckte Piste, gerahmt von Lamellen-Glaswänden, darin knirschende Corporate Happiness aus flotten Lifestyle-Claims und Emblemen hipper Privatröstereien, wie sie in, sagen wir, Dresden-Neustadt oder Wilhelmsburg blühen (oder wo auch immer derzeit gentrifiziert wird). Es sind Embleme versteht sich, konterkariert vom realen Leben der Personen hinterm Tresen und von einer subtilen Ungemütlichkeit im Gastraum: ein bisschen zu eng bestuhlt, akustisch ein bisschen zu aufdringlich, die Luft ein bisschen zu stickig.

So geht simulierte Willkommenskultur. Selbst in gehobenen Etablissements (die wir freilich suchen müssen) herrscht simulierte Gastlichkeit: „Sehr gern! Perfekt!“ strahlt das Personal und setzt das Gastro-Äquivalent zum Instaherzchen aus Daumen und Zeigefingern: noch mehr ausgebrannte Embleme. Zum Glück gibt*s jede Menge Alternativen, die keinen Zweifel an der bevorzugten Verzehrordnung lassen, indem sie zwei abwaschbare Tische neben den Tresen quetschen. Am liebsten aber nur Tresen, direkt hinter der Glastür: Bestell, bezahl, verzieh dich. Bahnhofsgastronomie ist wie der Bahnhof selbst auf Durchfluss optimiert: rein, raus, nächster!

Sammelpunkte verlorener Seelen

Da geht's dem Bahnhof wie der Tankstelle, deinem Instafeed, deiner Mietwohnung. Der Neolib-Ultrakapitalismus, seufz, seufz. Merke: Privilegiert bist du, wenn du so was noch beseufzen kannst, weil du zu denen gehörst, die zumindest durchrauschen können. Wenn wir jedoch unsere Laptop-Reise umarrangieren und „Nur Nahverkehr“ anklicken, zuckeln wir durch die Provinz und entdecken all jene Stationen, die zu unbedeutend sind für eine B-Ebene, weshalb der Kiosk vorherrscht oder gar die völlige Leere. Eventuell vorhandene Einkehrstätten sind meistens verbrettert gegen Randale und Vandalismus. Wo noch Leben ist, dienen sie als Sammelpunkt für verlorene Seelen aus der Nachbarschaft – niemand weiß warum. Womöglich verspricht die physische Nähe von Zügen ein „ich könnte auch woanders hin“? Oder es gibt in diesen abgehängten Städtchen schlicht nichts anderes, wenn man nicht auf der Parkbank hängen will ... wollen wir aussteigen und nachsehen?

Lieber nicht, zu nah drängt sich mühsam gezügelte Verzweiflung an die Gleise. Im glücklichsten Fall haben die Gebäude von Provinzbahnhöfen eine tapfere Gastronomin gefunden

und wurden zu lokalen Kultur-Ankern – aber als solche wenden sie sich explizit an die lokale Gemeinschaft, wollen ihre Gäste gern möglichst lange bewirten und gern erneut begrüßen, weshalb sie keine Bahnhofsrestaurants sind, sondern Restaurants in einem Haus nah am Gleis. Die Durchfluss-Logik ist ein so tief verankertes Lebensprinzip geworden, dass wir einen Bahnhof nur als Piste verstehen können. Schnell durch! Wer die Fallstricke am besten austrickst, ist Dschungelkönig. Eindhoven Centraal war anders gedacht, Postkarten aus den frühen Jahren zeigen üppige Blumenbankette, stattliche Taxis und modisch gekleidete Damen. Bahnreisen war zwar deutlich verbreiteter als später, trotzdem war das Betreten eines Bahnhofs ein Anlass, der Auftakt zu einem Aus-Flug über den Alltag.

Ab in den Untergrund

Mit fortschreitenden 60ern mussten sich Bahnhöfe eingliedern in den allgemeinen Verkehrsfluss, weshalb alle Fußgängerei in B-Ebenen verbannt wurde. Das eröffnete Raum für den Einzelhandel nebst Speiseversorgung, weshalb das klassische Bahnhofsrestaurant eine Etage tiefer zog. Während seine Räumlichkeiten zum Schmuddelkino umgebaut wurden, passte sich



Goch, Bahnhofsrestaurant, 2017
(Bilder: Hagen Stier)

das Restaurant an die Gepflogenheit einer B-Ebene an: möglichst kurz dableiben. Hier leisteten Gastrokette Pionierarbeit, verflossene Marken wie Wendy's oder Wienerwald versprachen moderne Hungerstillung en passant.

So ist's mehr oder weniger geblieben, wobei sich der B-Ebene (welche auch oberhalb der Gleise liegen kann, siehe Hamburg Hauptbahnhof) stets dasselbe Paradox stellt: Wie machen wir einen einladenden Eindruck und verhindern zugleich, dass die Kundschaft im Geschäft herumlungert? Die neuzeitliche Bahnhofsrestaurant tanzt auf genau diesem Grat. Derzeit übliche Lösungen sind mall-artige Gemeinschaftsräume mehrerer Anbieter mit aufgelöster Bestuhlung und aufdringlicher Akustik, gern „Markt“ genannt. Gern genommen wird auch der gute alte Kiosk, freilich im Stil der Zeit aufgepeppt in Alu-und-Nussholz-Optik und wortspieligen Namen. Dies ist der Nachfolger des B-Ebenen-Abfütterers, er hat den Vorteil der Skalierbarkeit und lässt sich auf zwei Meter Breite eindampfen. Das passt dann auf einen Bahnsteig; seine krasseste Form findet sich in Stuttgart Hauptbahnhof, diesem übelst geschundenen Knotenpunkt. Dort sind alle Masken einer Gastlichkeit gefallen; wer nicht blitzartig zahlt und geht, bekommt seine Trägheit zu spüren, gern als Knuff in die Rippen. Das ist die pure Maschine, Fritz Langs Moloch aus „Metropolis“. Dann doch lieber der einbruchssichere Automat von Gleis 7, Mannheim Hauptbahnhof.

Die Perspektiven? Mittel

Zum Glück sitzen wir im Empfangshaus von Eindhoven Centraal, das ein paar Anpassungen erfahren hat, aber keine strukturellen Eingriffe. Womöglich wird Centraal auch deshalb von der Einwohner:innenschaft noch als Ort wahrgenommen, als Haus eigener Kraft. Die Stadt ist



Regen, Bahnhofrestaurant, 2019
(Bild: Ben Skála, CC BY-SA 4.0)

rundum in die Höhe geschossen, aber die Rabatten sind ebenso auf dem Vorplatz geblieben wie die Gastlichkeit auf der Terrasse innen. So, der Kaffee ist getrunken, unsere Reise in Mannheim abgebrochen, der Anschlusszug entfällt. Was nehmen wir mit? Ein 1950er-Jahre-Bau im Geist der klassischen Moderne als einziger Hoffungsanker? Tja.

Die Perspektiven sind insgesamt eher mittel – der Berliner Hauptbahnhof zeigt, dass auch Großbudgets und die Nähe zum Kanzleramt wenig Verweilenswertes hervorbringen. Sogar die Bahnhofskinos sind verschwunden, gefressen vom durchflussoptimierten Streaming. Die in



Schleittau/Erzgebirge, Museumsbahnhof
(Bild: Kleeblatt187, CC BY SA 4.0)

diesem Heft behandelten Bahnhöfe Ludwigs-hafen, Köln, Braunschweig, sind stark frequentiert und voll ausgelastet. Aber sie sind nicht wirklich in der Blüte ihrer Jahre, sondern mehr denn je Durchgangsorte. Nur im Bahnhof Lindental floriert die Gastronomie in einem riesigen, vollverglasten Erker. Leider ist er aber nicht echt, sondern ein 87-fach verkleinertes Plastikmodell aus den 1960er Jahren. Ansonsten heißt es: Nimm' dein Futter auf die Hand, das Getränk gibt's sowieso nur in der Flasche, die trinkst du später im Zug (wenn er denn kommt). Und wo einst die Bahnhofsgaststätte war, ist heute ein Abstellraum. Oder ein Info-Counter. Der wegen chronischem Personalmangel nicht besetzt ist.

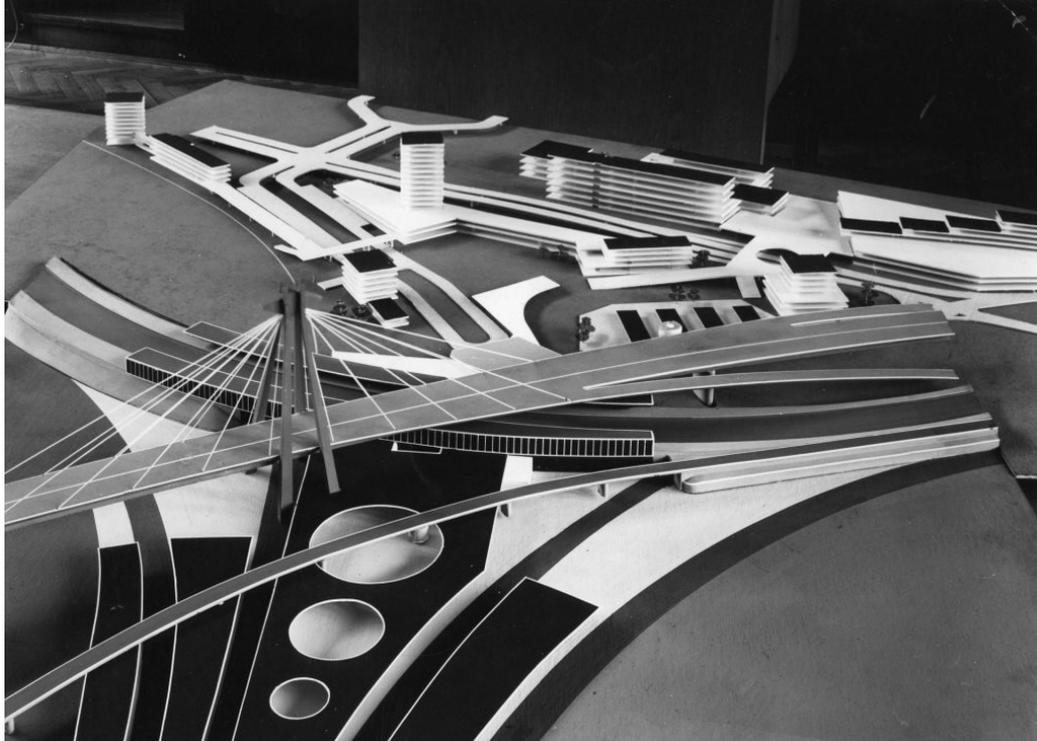
FACHBEITRAG: Hauptbahnhof Ludwigshafen

von Alexander Graf

Vor mittlerweile 55 Jahren wurde in Ludwigshafen eines der erstaunlichsten Bahnhofsgebäude der „alten“ Bundesrepublik vor der Wiedervereinigung errichtet. Und ja, der zeitgenössische Charme der betondominierten Ästhetik der späten 1960er Jahre ist mit dem heutigen Blick auf Architektur und Design vielleicht nicht unmittelbar nachvollziehbar. Auch mag der Gesamtkomplex manchmal etwas merkwürdig verschachtelt wirken. Manch einem mag es gar schwierig bis unmöglich sein, auch nur einen annähernden Überblick über alle Brücken, Überführungen, Treppen und Tunnel zu gewinnen. Aber andererseits ist „Retro“ als Trend ja auch wieder sehr im Kommen und oft stecken hinter einer eher unscheinbaren Oberfläche auch interessante, mitunterer gar geheimnisvolle Details. Alles in allem ein guter Grund, um der – bei ihrer Eröffnung im Jahr 1969 einhellig als „modernster Bahnhof Europas“ gewürdigten – Ludwigshafener Zentralstation eine angemessene Referenz zu erweisen, und um gleichzeitig einen kurzen Blick auf die bewegte Geschichte von Verkehrs-drehscheibe und Nahverkehrsanbindung zu werfen.



Ludwigshafen, Vorplatz Hauptbahnhof, 1969
(Bild: Stadtarchiv Ludwigshafen)



Ludwigshafen, Modell der Verkehrsneuplanung, um 1965 (Bild: Stadtarchiv Ludwigshafen)

Ein Kind der 1950er

Die Konzeption des Ludwigshafener Hauptbahnhofs ist ein Kind der späten 1950er Jahre, auch wenn erste Ideen teils noch deutlich weiter zurückliegen. Damaliges Wirtschaftswachstum und steigende Verkehrszahlen führten in Wissenschaft, Politik und Verwaltung vermehrt zur Einschätzung, dass dem anschwellenden Verkehrstrom langfristig nur mit einer Entflechtung der einzelnen Verkehrsmittel beizukommen sei. Dementsprechend war der Neubau des Hauptbahnhofs in seiner aktuellen Form und an der heutigen Stelle in ein Gesamtkonzept aus Hoch- und Schnellstraßen, Eisenbahnlinien und teils unterirdisch geführten Straßenbahnstrecken eingebunden. Noch heute zeugen manche Regalmeter an Plänen von der damaligen intensiven Planungs-tätigkeit der Ingenieure und Verkehrsexperten. Dabei verfolgte man mit dem Neubau gleich mehrere wichtige und anspruchsvolle Ziele: So galt es nicht nur, den Eisenbahnknoten mit seinen komplexen Verbindungen in Richtung Mannheim, Worms, Schifferstadt und zur BASF neu und effizient zu ordnen, man wollte gleichzeitig auch Raum im Herzen der City gewinnen, den Automobilverkehr beschleunigen und eine neue, moderne Ära des öffentlichen Nahverkehrs einläuten.

Bekanntlich lag der ursprüngliche Ludwigshafener Hauptbahnhof als Kopfbahnhof etwa im Bereich des heutigen Rathaus-Centers (1976–1979, Ernst van Dorp), das gerade abgerissen wird. Dies war zwar nah an der Innenstadt, jedoch für den durchgehenden Eisenbahnbetrieb nicht ideal und auch mit einer gewissen städtebaulichen Trennwirkung verbunden. Ob die Verlegung des Hauptbahnhofs eine erste Idee in Richtung „Stuttgart 21“ war? Auch wenn diese Frage unbeantwortet bleiben muss, ist unbestritten, dass durch die Bahnhofsverlegung, die mit einem umfassenden Vertragswerk geregelt ist, Raum für eine neue Nutzung der ehemaligen Bahnanlagen frei wurde. So konnten die bis heute prägende Innenstadtgestaltung entwickelt und die Hochstraße Nord sowie das Rathaus-Center baulich umgesetzt werden. Der Hauptbahnhof zog dafür etwas nach Westen in seine heutige Position um und glänzt seither mit seinem charakteristischen Pylon und der einzigartigen Dreiecksform als verkehrliche Landmarke Ludwigshafens – auch wenn der zur Jahrtausendwende eröffnete Bahnhof Ludwigshafen Mitte am Berliner Platz heute einen Teil der Verkehrsfunktionen übernommen hat.

Der Verkehrsknoten der Zukunft

Kühn und modern wurden dabei die verschiedenen Verkehrsebenen übereinandergestapelt, wurden kreuzungsfreie Abfahrten und Verzweigungen der Hochstraßen in Stahlbeton gegossen, wurden Bundesbahngleise und Bahnsteige errichtet, wurden Fußgänger:innentunnel, U-Straßenbahnhaltestelle und Bahnhofsplatz konzipiert, um einen großen, neuen Gesamtentwurf eines Verkehrsknotens der Zukunft zu formen. Dass das eigentliche Bahnhofsgebäude dabei recht zurückhaltend bis unspektakulär geraten ist, mag aus heutiger Sicht untypisch anmuten, passt bei genauerer Betrachtung aber gut ins damalige Verständnis einer eher funktionalen Architektur. Wabenförmige Dachformen erinnern dabei an bekannte Deko-Elemente früherer Quizshows des öffentlich-rechtlichen Fernsehens.

Provisorien mit Langzeitqualität

Um den Ludwigshafener Untergrund ranken sich manche Gerüchte und Vermutungen, teils ist von umfangreichen Bauvorleistungen bei U-Straßenbahn und Stadtbahnbaue die Rede, daher ist die unterirdische Ludwigshafener Bahnwelt nicht nur bei Tunnelfreund:innen ein immer wieder intensiv diskutiertes Thema. Tatsächlich gibt es im Bereich der heutigen Haltestelle LU Hauptbahnhof einige interessante Bauwerke und Tunnelstützen, die für eine mögliche Erweiterung des U-Straßenbahn- beziehungsweise des später geplanten unterirdischen Stadtbahnnetzes gedacht waren. Neben der Verbindung der Gleise 3 und 4 in Richtung Südweststadion gab es von dort aus ursprünglich eine weitere unterirdische Gleisverbindung in Richtung Ludwigshafen Rathaus (eröffnet als Hauptpost) über Danziger Platz. Auch von Gleis 1 war eine Anbindung in Richtung Dan-



Ludwigshafen,
Bahnhofsrestaurant, um 1969
(Bild: Stadtarchiv
Ludwigshafen)



Ludwigshafen, Hauptbahnhof, um 1978
(Bild: Stadtarchiv Ludwigshafen)

Ludwigshafen, Hauptbahnhof, Gleisgelände,
um 1969 (Bild: Stadtarchiv Ludwigshafen)

ziger Platz baulich berücksichtigt worden. Die heutige Tunnelrampe der Straßenbahnlinien 4 und 10 in Richtung Rohrlachstraße und Marienkirche ist baulich gesehen auch nur ein Provisorium, unter dem der Tunnel bei Bedarf noch in Richtung Hauptfriedhof hätte verlängert werden können. Ein Teil dieses Tunnels wurde im Rohbau tatsächlich auch schon mit errichtet. Auf der Südseite der Haltestelle Ludwigshafen Hauptbahnhof gibt es ebenfalls zwei sehr kurze Tunnelstummel in Richtung der Kaiser-Wilhelm-Straße, die zur Anbindung eines Straßenbahn-Rheintunnels nach Mannheim gedient hätten.

Man sieht, die Stadt Ludwigshafen und insbesondere auch der öffentliche Nahverkehr haben sich



stets weiterentwickelt und an die neuen Rahmenbedingungen, Möglichkeiten und Anforderungen angepasst. Auch heute ist dieser Prozess noch längst nicht abgeschlossen: Mit dem Stadtumbau „City West“ und der geplanten Umgestaltung der Hochstraße Nord in eine ebenerdige Stadtstraße samt neuem Stadtquartier stehen schon die nächsten größeren Änderungen und Neuausrichtungen des Verkehrssektors ins Haus. Es bleibt also spannend in Ludwigshafen ...

Dieser Beitrag ist erstmals im Mai 2019 anlässlich des 50. Geburtstags des Hauptbahnhofs auf der Blog-Seite der Rhein Neckar Verkehr GmbH erschienen und wurde für dieses Heft aktualisiert.

FACHBEITRAG: Baudenkmal in kritischer Lage

von Bettina Maria Brosowsky

Als „Brückenkopf der Wiedervereinigung“ wurde der Neubau des Hauptbahnhofs Braunschweig in einer Festschrift gefeiert, die zur Einweihung der Verkehrsanlage am 1. Oktober 1960 erschien. Solch' Euphorie erscheint nachgerade autosuggestiv angesichts der sich damals stetig verfestigenden Teilung Deutschlands. Denn nicht erst mit dem Trauma der Berliner Mauer ab August 1961 war Braunschweigs geopolitische Situation nachhaltig beeinträchtigt: Die ehrwürdige Hansestadt, einst in der Mitte Deutschlands gelegen, hatte sich nach dem Zweiten Weltkrieg in prekärer Grenzlage am „Eisernen Vorhang“ wiedergefunden. Für eine interne Sicht der Verantwortlichen aus Kommune, Bundesland Niedersachsen und Deutscher Bahn mochte mit dem Neubau des Bahnhofs eine über hundert Jahre umspannende, konfliktreiche Vorgeschichte ihren glücklichen Abschluss gefunden haben. Schließlich handelte sich bei dem Bahnhofsprojekt nicht um den Ersatz eines nach Kriegsschäden irreparablen Gebäudes oder die Ertüchtigung alten Baubestands: In Braunschweig war er Ergebnis einer großmaßstäblichen Neuorganisation dieser technischen Infrastruktur im Gefüge der Stadt. Endlose Diskussionen, etwa um die Bautypologie (Kopf- versus Durchgangsbahnhof), die Hoch- oder Tieflage der Gleiszuführungen sowie die entflochtene Organisation von Güter- und Personenverkehr sollten abschließend geklärt werden. Aber gerade am Beispiel Braunschweig lohnt ein Blick zurück in die Geschichte: Bis heute hat eine den politischen Rankünen des 19. Jahrhunderts geschuldete Ausrichtung einer Bahnanbindung nicht nur Auswirkungen auf dieses Verkehrsangebot oder die Wertschätzung seiner Architekturen, sondern auf die Entwicklung einer Stadt, gar in ihrer Gesamtheit.



Braunschweig
Hauptbahnhof,
Straßenansicht 2024
(Bild: Andreas
Bormann)

Braunschweig Hauptbahnhof, Straßenansicht, 2024 (Bild: Andreas Bormann)



Opfer der Kleinstaaterei

Braunschweigs Kaufleute waren einst visionär. Sie erkannten früh, dass die anfänglich als „Teufelsmaschine“ verfeimte Eisenbahn zum Rückgrat, zur sinnbildlichen Lokomotive, zukünftiger ökonomischer Entwicklungen werden würde. Sie plädierten deshalb bereits 1824 für den Bau gemeinsam finanzierter Bahnlagen, ausgehend von Hannover und Braunschweig über den Knotenpunkt Celle zu den Hansestädten Hamburg und Bremen, um traditionelle Handelsverbindungen durch moderne Verkehrstechnik zu stärken. Zudem fiel der Bahn eine politische Dimension in den nationalen Einheitsbestrebungen Deutschlands zu: Sinnvolle Gleisstrecken waren nur über die Landesgrenzen der unzähligen Kleinstaaten hinweg zu konzipieren. Aber partikulare Interessen obsiegten allzu oft vor der Weitsicht einer im europäischen Vergleich konkurrenzfähigen Vernetzung von Städten, Ressourcen und Entwicklungsräumen. Das Braunschweiger Ansinnen wurde von den mächtigen Nachbarn Hannover und Preußen unterbunden, sie bewirkten 1826 einen ablehnenden Beschluss. Daraufhin baute die „Herzoglich Braunschweigische Staatseisenbahn“ ab 1838 im Alleingang eine Südverbindung zu Rohstoff- und Holzvorkommen, aber auch ersten Kurdestinationen im Harz.



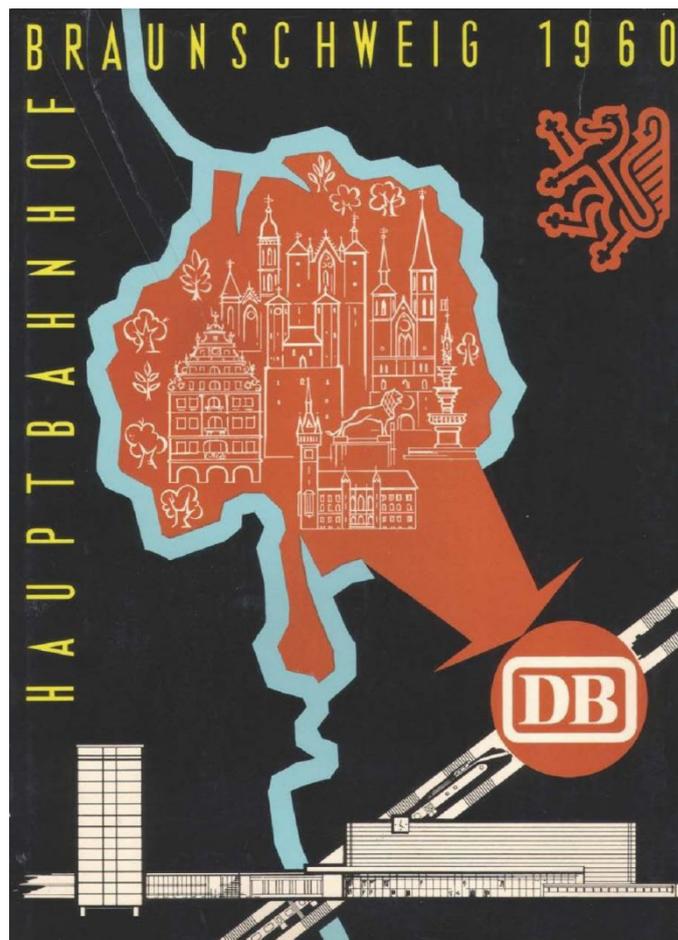
Braunschweig, Bahnhofsplannung von 1939 von Friedrich Wilhelm Kraemer (Bild: Archiv der TU Braunschweig)

Ein Kopfbahnhof, unmittelbar am südlichen Rand der Braunschweiger Innenstadt gelegen, war in der Logik dieser Verbindung als Endpunkt konzipiert. Diese Bahnanbindung vermochte nie die Funktion einer verkehrstechnischen und ökonomischen Schlagader zu entwickeln. Sie verfestigte allerdings die Situierung eines Bahnhofs im Süden der Stadt. Wirtschaftlich wie topografisch sinnfälliger wäre die Anbindung Braunschweigs nach Westen und Osten gewesen, mit einem Durchgangsbahnhof im Norden der Stadt. Eine Konsequenz: Die um 1870 erbaute Trasse der Bahnlinie Köln-Hannover-Berlin wurde rund 30 Kilometer nördlich an Braunschweig vorbei durch strukturschwaches Niemandsland ge-

führt. Sie bekräftigte den weiteren, nicht nur ökonomischen Bedeutungsverlust der Stadt. In einer Studie zum Eisenbahnnetz Niedersachsens bestätigte 1933 der Verkehrswissenschaftler Otto Blum aus Hannover, dass in der historischen Entscheidung dieser Braunschweiger Bahnlinie drei grundsätzliche Fehler kumulierten: die falsche Richtung der Bahnanbindung (Nord-Süd statt Ost-West), die falsche Lage des Bahnhofs (im Süden statt im Norden der Stadt) und der falsche Typus eines Betriebsgebäudes (Kopf- statt Durchgangsbahnhof). Über den spätklassizistischen Braunschweiger Kopfbahnhof, den nach 1960 eine Bank zu ihrem Verwaltungssitz ausbaute, fällt er das vernichtende Urteil, „dass er der einzige Bahnhof ist, an dem alle drei grundsätzlichen Fehler vereinigt sind, die man an einem Bahnhof hätte machen können“.

Kontinuität der Planungen aus der NS-Zeit

Unter dem NS-Regime erlebten viele Städte, meist nur auf dem Papier, umfangreiche Neugestaltungen. Mit ihnen sollten als ungesund erachteten mittelalterlichen bis gründerzeitlichen Stadtstrukturen begegnet, vor allem aber politische Macht baulich manifestiert werden. Monumentalachsen durch alte Stadtorganismen ersannen üppige Aufmarsch- und auch Verkehrsräume für eine breite Volksmotorisierung, etwa durch den KdF-Wagen aus dem späteren Wolfsburg. Aber auch sie blieb propagandistisches Wunschdenken. Für Braunschweigs Stadtumgestaltung lag seit 1939 ein Wettbewerbsentwurf von Friedrich Wilhelm Kraemer vor, von jenem Architekten also, der nach 1945 als Hochschullehrer der „Braunschweiger Schule“ sowie in seinen, auch internationalen, Aufträgen einen eleganten, wenngleich etwas blutleeren Funktionalismus vertrat.



Gemeinsam veröffentlichtes Buch von Stadt und Bundesbahn zur Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs (Bild: Buchcover, Verlag Westermann, 1960)

Ein neuer Durchgangsbahnhof wurde nun rund eineinhalb Kilometer südöstlich aus der Innenstadt herausgezogen. Kraemer bettete den Bahnhof in das ideologiekonforme Monumentalprogramm einer Magistrale aus NS-Repräsentationsbauten ein, deren Verlauf in etwa der heutigen Kurt-Schumacher-Straße entspricht. Sie führte von einem innerstädtischen Rundplatz in leichtem Schwung auf die hohe Säulenhalle des neuen Empfangsgebäudes. Die westliche Flanke der Straße und Teilbereiche zu einem östlich anschließenden Grünraum sollten Baumassen eines Verwaltungsforums besetzen. 1939 wurde mit der Umlegung der Gleisanlagen begonnen, die vorliegende Gesamtplanung diente nach 1945 als Grundlage konkreter Fortschreibungen. 1948

galt ein erster Wettbewerb der neu zu schaffen- den, großmaßstäblich gedachten Straßenver- kehrslösung zur Anbindung des Bahnhofs, ganz im Geiste des städtebaulichen Leitmodells der autogerechten, gegliederten und aufgelockerten Stadt.

Ein zweiter Wettbewerb

Auf Anregung von Bundespräsident Theodor Heuss wurde 1955 ein zweiter hochbaulicher Wettbewerb für das Empfangsgebäude und den Bahnhofsvorplatz gemeinsam von der Stadt Braunschweig und der Deutschen Bahn aus- gelobt. Da keine der 51 Einreichungen die Aufgabe zur vollen Zufriedenheit des Preisgerichts er- füllte, wurden zwei gleichwertige zweite Preise vergeben. Der Entwurf von Bundesbahnberrat Erwin Dürkop aus Hannover bildete schließlich die Grundlage der Realisierung. Er empfahl, dem Empfangsgebäude des Bahnhofs einen großen quergestreckten Platz vorzulagern, laut Jury eine optische Verkürzung der wohl in ihrer Länge be- reits als problematisch erkannten Anbindungs- straße zur Innenstadt.

Die beeindruckende vollverglaste Eingangshalle mit weit ausladendem Vordach wurde als glück-



Braunschweig, Hauptbahnhof, ca. 1960/61
(Bild: kolorierte Postkarte, Privatbesitz)

licher Versuch gewertet, eine neue, typische Aus- drucksform zu finden. Den architektonischen Schlusspunkt der Straße, so hieß es weiter, setze in perspektivischer Korrespondenz zur Höhen- entwicklung der Stadtsilhouette die 30 Meter aufragende Scheibe des Verwaltungsbaus, als schmaler Einbund angelegt. Die architektonische Gesamtkomposition orientierte sich an einer ver- halten monumentalen Nachkriegsmoderne ita- lienischer Referenzbauten, die Entscheidungs- träger sollen entsprechende Besichtigungsreisen unternommen haben. Der Bau der Bahn- hofsanlage und des Straßendurchbruchs forderte große Eingriffe in die Stadt. Knapp 100 Wohn- bauten – oder in der Zählweise damaliger Wohnungsnot: über 500 Wohneinheiten für mehr als 1.500 Personen – sowie Fabriken, Schulen und Ruinen historisch bedeutender Bausubstanz, gar topografische Erhebungen, hatten zu weichen.

Ein neues Bahnhofsviertel

Solch durchgreifende Planung war wohl nur in Zeiten bedingungslos akzeptierter Neubautätig- keit nach den umfangreichen Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs vorstellbar. Hans Scharoun prägte 1946 den Terminus der durch die Flächen- bombardements der Alliierten vollzogenen „me- chanischen Auflockerung“ der Stadt, die es gelte, in neue Gefüge gleichgewichtiger Straßen, Wirt- schafts- und Wohnstätten weiter zu führen. Und das wollten in Braunschweig der neue Bahnhof und ein neues „Bahnhofsviertel“ beweisen, sie sollten Aufbruchsstimmung signalisieren.

Ein kleines Stück neuer Welt aus Hotel, drei Wohnhochhäusern und dem „Atrium Bummel Center“, realisiert zwischen 1965 und 1972 durch Friedrich Wilhelm Kraemer und Partner, ant- wortete, dem Bahnhof gegenüberliegend, mit durchaus urbanen Baugestalten und groß-



Braunschweig, Bahnhofsbebauung, Zustand 2024
(Bild: Andreas Bormann)

städtischen Autostraßen zu den Füßen. Der introvertierte Charakter und die topografisch erhöhte Lage des kleinen Einkaufszentrums wendeten sich vom Straßenraum ab, der Bahnhofsplatz wurde, architektonisch fast kühn, über eine Fußgänger:innenbrücke mit Rolltreppe aus der Hochlage des Bummel Centers angebunden. Abweichend vom Vorkriegsentwurf blieb die östliche Seite der Kurt-Schumacher-Straße als öffentlicher Grünraum frei von Bebauung. So entstand eine Stadtlandschaft im planerischen Verständnis der Nachkriegsmoderne, das multiperspektivische Zusammenspiel aus Architektur und offener Vegetation, aus baulicher Verdichtung und optischer Weite. Der ungestört fließende Verkehr in einer breiten, modernen Straße bot zudem erstmals ganz neuartige kinetische Erfahrungen der Stadt, erlebbar in der motorisierten Bewegung.

Vernachlässigtes Quartier

Diesen gebauten Fortschrittsglauben mit Leben zu füllen, glückte jedoch nie. Fehlte Braunschweig die politische, kulturelle und wirtschaftliche Kraft? Oder war die konzeptionelle Idee doch zu realitätsfremd? Der Bahnhof wie auch das kleine Stück neuer Welt fielen in Misskredit, Ver-



Braunschweig, Hauptbahnhof, Zustand 2024
(Bild: Andreas Bormann)

nachlässigung war die Folge. Die Fußgänger:innenbrücke: seit Jahren demontiert. Das Hotel und die drei Hochhäuser: mittlerweile des letzten Rests ihres kantigen Anstands per Wärmedämmung beraubt. Niemand ergriff je die Initiative für einen Bestandsschutz des Ensembles Bahnhofsviertel, ein bauliches Zeitzeugnis der 1960er Jahre.

Dem Bahnhofsgebäude erging es etwas besser: Seit 1993 stehen wesentliche Teile unter Denkmalschutz, seit Mai 2020 wird es saniert. Gleichwohl erregt seine Anmutung weiterhin die Gemüter, bleibt der Bau ständiger Kandidat in populistischen Foren abrisswürdiger Architektursünden, etwa 2015 auf Spiegel-Online. Und seine Lage in Süden der Stadt? Längst hat sich Wolfsburg – die NS-Stadtgründung an eben jener Ost-West-Trasse durch einst strukturschwaches Niemandsland – als naher Zustiegsbahnhof für Reisen nach Berlin und weiter Richtung Osten etabliert. Hingegen sind Nord-Süd-Verbindungen recht komfortabel, lange war etwa Basel mit durchgehenden Zügen aus Braunschweig zu erreichen.

... und ein neues Bahnhofsquartier

Die räumliche Kluft zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt bietet konstanten Anlass für Gutachten, studentische Wettbewerbe oder Entwürfe. Die Stadt Braunschweig verfasste 2012 ein Rahmenplangutachten für den Bahnhofsbereich und ein Leitbild für diesen Teil der Stadt. Der Bund Deutscher Architektinnen und Architekten (BDA) in Braunschweig veranstaltete 2015 seinen mehrtägigen Workshop „Urbane Fehlstellen“ im hypothetischen Freiraum unabhängiger Planungsszenarien. Vier Gruppen aus Architekt:innen, Landschaftsarchitekt:innen, Städteplaner:innen, wissenschaftlichen Mitarbeiter:innen und Studierenden der TU Braunschweig erarbeiteten Vorschläge, um der stadträumlichen Durststrecke zu begegnen. Wohl erstmals wurden auch umfangreichere Bebauungen unmittelbar nördlich des Bahnhofs untersucht. Dieser gedankliche Vorstoß bewog die Stadt Braunschweig, den Bereich vor dem Bahnhof, das „Urbane Entrée“, 2018 als Entwicklungsmaßnahme in das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) aufzunehmen.

Ein städtebaulicher Ideenwettbewerb mit sechs Wettbewerbsbeiträgen für ein neues „Bahnhofsquartier“ folgte 2019, ein Gestaltungshandbuch, das mit Leitbildern und atmosphärischen Illustrationen „den Geist des neuen Quartiers“, so die Stadt Braunschweig, vermitteln soll, wurde 2023 vorgelegt. Südlich des Bahnhofs wird in noch größerem Maßstab gedacht: Hier soll die „Bahnstadt“ auf etwa 300 Hektar Brachflächen und aufgelassenen Gleisanlagen entstehen. Für einen ersten, 21 Hektar großen Baustein wurde 2022/23 ein städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb „Urbanes Quartier Hauptgüterbahnhof“ unter 19 teilnehmenden Büros durchgeführt. Sicherlich, diese üppigen Raumreserven rund um den Braunschweiger Hauptbahnhof sind aus heutiger Sicht Langzeitrelikte planerischer Illusionen, die eine Revision nahelegen. Aber, um Rem Koolhaas zu paraphrasieren: Wichtig wäre jetzt, herauszufinden, was diese Stadt, Braunschweig, IST. Und nicht, was sie war oder was sie sein sollte ...



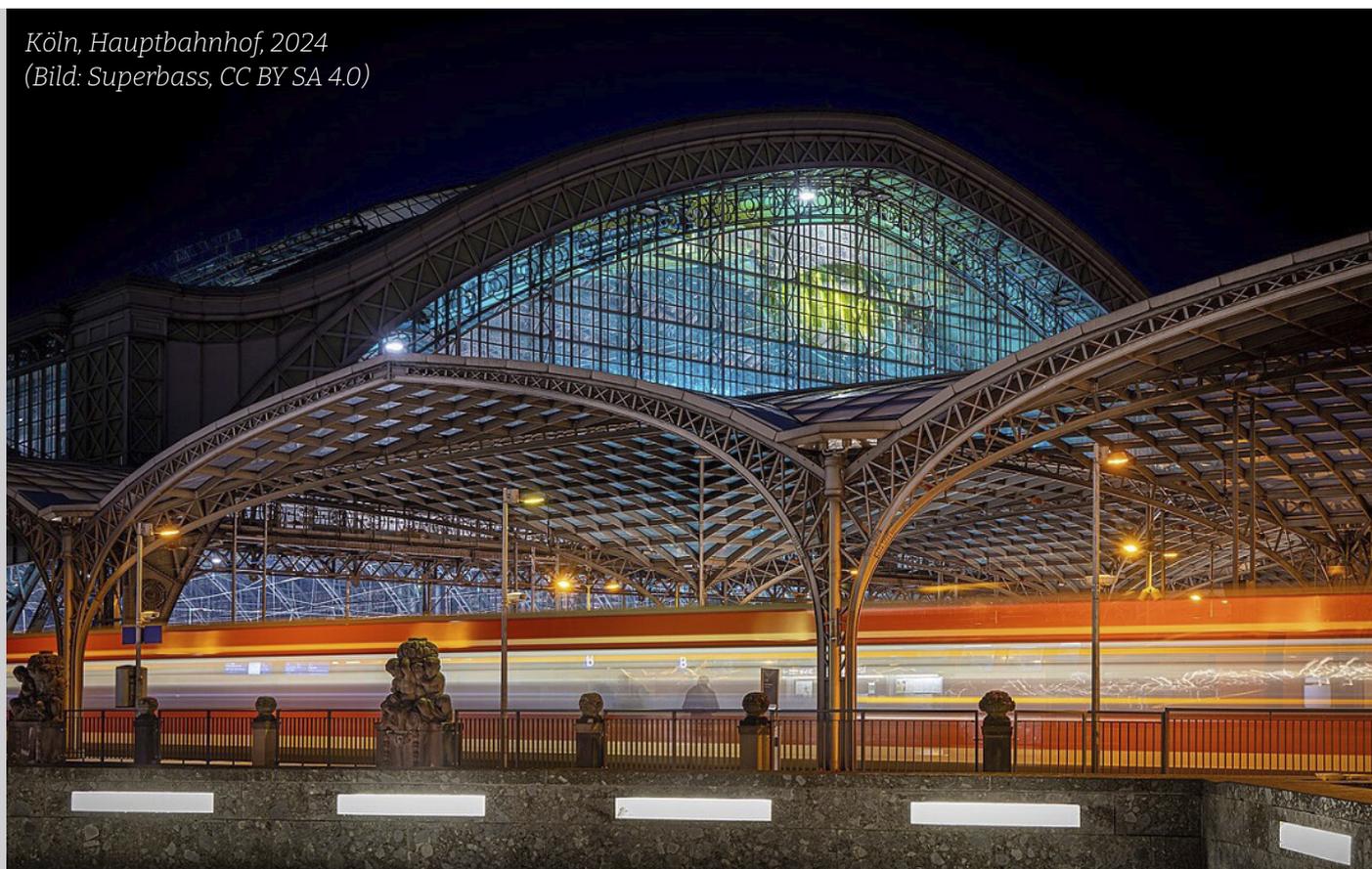
*Braunschweig Hauptbahnhof,
Modellbahnanlage, 2018
(Bild: TeWeBs via Wikimedia
Commons, CC BY SA 4.0)*

FACHBEITRAG: Seit 1859 im Schatten des Doms

von Ulrich Krings

Im Zentrum von Köln, in der historischen Altstadt, ist bis zum heutigen Tage Segen und Fluch des einstmals revolutionären Verkehrsmittels Eisenbahn zu erleben. Seit 1856 durchschneidet ihr Gleiskörper in starrer Ausrichtung von Südost nach Nordwest das Straßennetz und diverse Gebäudegruppen des zentralen Quartiers der nördlichen Innenstadt. Bahntrasse und Bahnhofsgebäude liegen quer zum Gros der Straßenzüge. Dieser Einbruch ins Stadtgefüge hatte mit den Bauarbeiten für den ersten Kölner „Central-Personen-Bahnhof“ im Schatten des Domes begonnen, der sich seit 1842 im romantisch-historistischen Ausbau befand. Die seinerzeit viergleisige Eisenbahntrasse durchquerte auf Straßenniveau ein Gebiet, das noch von vielen unbebauten Grundstücken geprägt war, sich jedoch bald füllen sollte. Eine Entspannung ergab sich erst mit der Hochlage der von vier auf sechs (heute sieben) angewachsenen Zahl der Gleise in den 1890er Jahren. Seither rollten die Züge zirka sechs Meter höher auf einem eigenen Mauerwerksviadukt mit zahlreichen Straßenunterführungen durch das genannte Gebiet. Diese Modernisierung war dem Neubau des seit 1888 geplanten und 1894 eröffneten großen Hauptbahnhofs zu verdanken, der an gleicher Stelle wie sein Vorgänger errichtet worden war.

Köln, Hauptbahnhof, 2024
(Bild: Superbass, CC BY SA 4.0)





Köln, Hauptbahnhof, 2014
(Bild: Neuwieser – Flight over Cologne, CC BY SA 2.0)

Aus fünf mach' eins: der Centralbahnhof

Ab 1837 hatten sich das linksrheinische Köln, damals preußische Festungs- und aufstrebende Handelsstadt mit wachsendem Industriegürtel in den Vororten, ebenso wie das rechtsrheinisch gelegene, bis 1881 selbständige Deutz zum Ziel- und Ausgangspunkt von insgesamt fünf privatwirtschaftlich betriebenen Eisenbahnlinien entwickelt. Kapitalistisches Konkurrenzdenken bestimmte ebenso wie die Auflagen der preußischen Militärbehörden die Streckenführungen



Köln, erster Centralbahnhof von 1859, Bild um 1890
(Scan: Raimond Spekking, Public Domain, PD-alt-100)

rings um Köln und Deutz und auch die konkrete Lage der fünf Einzel-Bahnhöfe. Diese unbefriedigende Situation endete am 5. Dezember 1859. Am Standort des heutigen Hauptbahnhofs, wurde der erste „Central-Personen-Bahnhof“ eröffnet. Nur wenige Wochen zuvor war im Oktober die „Dombrücke“ fertig gestellt worden, finanziert von der Stadt Köln und der „Cöln-Mindener-Eisenbahngesellschaft“, die ein besonderes Interesse an der Rheinüberquerung besaß. Es war die erste feste Brücke über den Rhein zwischen Basel und Emmerich seit der Römerzeit. Sie diente sowohl dem Eisenbahn- als auch dem Straßenverkehr. 1909-11 wurde die im Volksmund wegen der Kastenform der Eisen-Gitter-Konstruktion „Mausefall“ (Mausefalle) genannte Dombrücke durch die bis heute in großen Teilen erhaltene „Hohenzollernbrücke“ mit vier romanisierenden Türmen ersetzt.

Am 1. Januar 1880 waren alle Eisenbahnen im Kölner Raum in den Besitz des preußischen Staates übergegangen. Die ineffektiven und den übrigen Verkehr störenden Bahnverhältnisse konnten jetzt neu geordnet und mit den Wünschen der Stadt abgestimmt werden. So einigten sich Stadt Köln und preußischer Staat 1883 auf folgendes Konzept: Neubau des Hauptbahnhofs am angestammten Ort nordöstlich des Doms; Führung aller Gleise in Hochlage, im Altstadtbereich auf Mauerwerksviadukten, in der restlichen Neustadt auf einem Erdschütt-Damm. Der neue Bahnhof wurde, wie schon sein Vorgängerbau als Kombination zweier Typen angelegt, nämlich einer Kopfstation und einer Durchgangstation. Von den insgesamt acht bzw. sieben Gleisen waren jeweils die beiden äußeren als Durchgangsgleise eingerichtet, während die vier mittleren im Nordwesten und die drei mittleren im Südosten von einem zentral angelegten Inselbahnsteig unterbrochen wurden und dort wie auf

einem (doppeltseitigen) Kopfbahnhof endeten. Aus den 17 eingereichten Entwürfen wurden 1888 von der Akademie des Bauwesens diejenigen des Aachener TH-Professors Georg Frentzen ausgewählt und der Bahnverwaltung als Grundlage für die Bauausführung empfohlen.

Der neue Hauptbahnhof

Die nach ihren Funktionen differenzierten Baukörper des langgestreckten Vordergebäudes erhielten an der Südostecke, an der Stelle der geringsten Distanz zum Dom, in einem 42 Meter hohen Turm ihren wichtigsten baulichen Akzent. Hier lagen die Fürstenzimmer. Dominante des Gesamtkomplexes war das weitgespannte Mittelschiff der Bahnsteighalle, dem sich die Seitenschiffe basilikal unterordneten. Stand somit die grundsätzliche Disposition des Baukomplexes Anfang 1888 fest, so wurde nach einer lebhaften Diskussion die Detailgestaltung der Gebäude bis 1891 modifiziert. Die für das gesamte 19. Jahrhundert wichtige Frage nach dem angemessenen Baustil für die verschiedenen, eben auch zeitgenössischen Bauaufgaben wurde für den Kölner Hauptbahnhof dahingehend entschieden, dass Georg Frentzen die gotisierenden Formen seines Wettbewerbs-Entwurfs in eine von der sogenannten Deutschen Renaissance des 16. Jahrhunderts inspirierte Formensprache umzuwandeln hatte. Neben dem gotischen Dom sollte nach dem Votum der Akademie ein Bauwerk eigener Stilprägung entstehen. 1883 begannen die Gleisarbeiten, am 7. Mai 1894 war der gesamte Bahnhofskomplex vollendet.

Das heute noch bestehende Mittelschiff der einst dreischiffigen Halle verfügte mit seiner Breite von rund 64 Metern. Im Jahr seiner Eröffnung war dies die größte Einzelspannweite einer Bahnhofshalle auf dem europäischen Kontinent. Nur



Köln, Hauptbahnhof, um 1900

(Bild: Digitalisat US Library of Congress, gemeinfrei CC0)

England verfügte damals über eine Perronhalle größerer Spannweite: London, St.-Pancras-Station, mit seiner Spitzbogentonne auch formal vorbildlich für Köln, maß 74 Meter bei 30,50 Meter Scheitelhöhe. Ab 1909 wurde, wiederum im Rahmen einer Erneuerung des gesamten Kölner Linien- und Gleissystems, der Hauptbahnhof weitgehend umgebaut. Der Umwandlung der Kopf- in Durchgangsgleise fiel das in dem Mittelschiff der großen Halle frei stehende Wartesaalgebäude zum Opfer, das durch neue, heute noch erhaltene Räume im südlichen Sockelbereich unter der Halle ersetzt wurde (der sogenannte „Alte Wartesaal“, heute genutzt für Gastronomie und Events). Die domseitige Abschlusswand der um 1900 errichteten Südhalle erfuhr gleichzeitig eine Umgestaltung nach den Formvorstellungen des geometrischen Jugendstils.

In die Moderne und weiter

Der Zweite Weltkrieg brachte schwere Zerstörungen vor allem im mittleren Bereich des Vordergebäudes und des südwestlichen Seitenschiffs der großen Halle. Die wichtigsten Konst-



Köln, Bahnhofsvorplatz und Empfangsgebäude 2010 (Bild: © Raimond Spekking, CC BY SA 4.0 via Wikimedia Commons)

ruktionsteile der Mittelhalle blieben jedoch erhalten und wurden in den frühen 1950er Jahren repariert. Anschließend wurde die Halle wieder verglast – allerdings einfarbig mit Klarglas, das zunehmend „blind“ wurde. Die beiden Seitenschiffe ersetzte man durch neue, pultdachartige, von Vollwandträgern gestützte Konstruktionen. Die gesamte Sockelzone des Gleiskörpers wurde mit erheblichem Aufwand, größtenteils mit zeitlicher Kachelverkleidung neu gestaltet.

Ab 1952 riss man in zwei Bauabschnitten das beschädigte, in Teilen bereits reparierte und funktionsfähige Vordergebäude ab, dessen Grundfläche jedoch erhalten blieb, und ersetzte es durch Neubauten. Für einen Erhalt der damals noch wenig geschätzten Architektur des späten 19. Jahrhunderts gab es kaum eine sympathisierende Stimme. Gleiches galt für die komplett erhaltenen, 1956 abgetragenen neuromanischen Turmbauten der Hohenzollernbrücke. Entstanden zuerst die Ausgangshalle und das anschließende Hotelgebäude vor der damaligen Gepäckabfertigung neu, so wurden die Schalterhalle und das Café-Restaurant im Süden erst 1957 auf der Grundlage eines schon sechs Jahre zuvor veranstalteten Wettbewerbs errichtet. Bis dahin war der notdürftig reparierte Kuppelbau samt Turm erhalten. Dieser neue Bauteil gehört aus heutiger Sicht mit seiner „schwingenden“, mosaikverkleideten Betonschale und der großzügigen

Durchfensterung zu den gelungensten architektonischen Schöpfungen der 1950er Jahre in Köln und ist bereits seit 1980 denkmalgeschützt. Die Architekten Max Schneider und O. Schmitt standen in Diensten der DB, die nordwestliche Hälfte hatten die Preisträger von 1951, Waltenberg, O. Schmitt und H. Brunner errichtet.

Das Mittelschiff wird restauriert

1983 bis 1987 wurde nach langen Vorbereitungen das ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Mittelschiff der Bahnsteighalle restauriert. Als Ziel



Köln, Hallenerweiterung, 2008 (Bild: photobeppus, CC BY SA 2.0)

galt der Erhalt oder doch die möglichst detailgetreue Wiederherstellung aller konstruktiven Bauglieder, wobei die Wahrung des überlieferten Erscheinungsbilds der Halle in seinen anschaulichen Gestaltwerten von Weite, filigraner Struktur und umfassender Durchlichtung seitens der Denkmalpflege als Richtschnur vorgegeben wurde. Im Bereich der historischen Ornamentik blieb es (leider) bei der Bewahrung des Status quo; eine Wiederherstellung des Vorkriegszustandes besonders im Bereich der Giebelaufbauten, wofür sich die Denkmalpflege einsetzte, konnte nicht erzielt werden. Die Dächer und die Seitenwand der um 1900 errichteten rhein- bzw. domseitigen Vorhallen erwiesen sich in den 1980er Jahren aufgrund umfangreicher Korrosionsschäden als irreparabel.

Aus einem Ideenwettbewerb zu einer Neugestaltung, an dem auch die Denkmalbehörden beteiligt waren, ging 1987 das Team der Architekten Peter Busmann und Godfrid Haberer im Zusammenwirken mit dem Ingenieur Stefan Polónyi als Sieger hervor. Aufgabe war die möglichst stützenarme Überspannung der sehr unregelmäßigen, harfenartigen Gleis- und Bahnsteiggeometrie zwischen Haupthalle und Hohenzollernbrücke. Die 1988 aufgestellte und eröffnete neue Halle besteht aus einem einzigen räumlich wirksamen Tragsystem über mittig auf den Personenbahnsteigen stehenden Stützen, das die gesamte Fläche überspannt. Die transparente Eindeckung erfolgte mit Makrolon. Das Echo in der Öffentlichkeit auf diese elegante, bis dato im Bereich der „Deutschen Bahn AG“ kaum übliche Hallenerweiterung war sehr positiv. Aus heutiger Sicht ist hier ein interessantes Beispiel postmoderner Architektur geschaffen worden



Köln, Alter Wartesaal, seit 2015 Wartesaal am Dom
(Bild: © Raimond Spekking, CC BY- A 4.0 via Wikimedia Commons)

Konsumwelten unter Gleisniveau

Seit 1993 wurde durch die Hamburger ECE-Projektmanagement GmbH im Auftrag der Deutschen Bahn AG der totale Umbau des weitgehend funktionslos gewordenen Bereichs unter dem Gleiskörper zu einem multifunktionalen Service-Center geplant. Nach dem Vorbild des gerade umgestalteten Inneren des Leipziger Hauptbahnhofs entstand in Köln bis Anfang 2000 eine neue, attraktive Konsumwelt aus Läden, gastronomischen Einrichtungen, Kundenzentren der Bahn, neuartiger Gepäckversorgung und anderem, die sich unter dem Namen „Colonaden“ als Publikumsmagnet erwies. In Köln wie in Leipzig, im Anschluss daran auch an zahlreichen anderen Standorten, folgte man hierbei dem Mitte der 1990er Jahre entwickelten Konzept der „Projekte 21“. Unter diesem Namen ließ damals die Deutsche Bahn ihr gigantisches Erneuerungsprogramm für die Bahnhöfe im vereinigten Deutschland firmieren. Da die Baumaßnahmen zwar die denkmalgeschützten Teile des Kölner Baukomplexes tangierten, sie aber nicht direkt betrafen, kam es von Anfang zu einer guten Zusammenarbeit zwischen den Planer:innen und

den Denkmalpfleger:innen. Bei aller Freiheit bezogen auf Design und Materialwahl für die reinen Neubauteile wurden in Köln vorgefundene Strukturen freigelegt, in ihren Gestalt- und sogar in ihren Farbwerten respektiert, teils besonders hervorgehoben.

Hier mag als fast skurril zu nennendes Beispiel die Gestaltung des McDonald's-Restaurants an der Seite zum Breslauer Platz Erwähnung finden, wo Motive der südlichen Vorhallen-Dächer als Teil der Raumdekoration Verwendung fanden! Diese Raumgestaltung ist allerdings schon längst wieder verschwunden. Auch die Bauteile aus den 1950er Jahren wie die ehemalige Schalterhalle, die seither das großartige Entrée zur Stadt mit dem freien Blick auf den Dom bildet, oder der lange Passagengang vor dem neuen Kundenzentrum wurden restauriert, mit Geschick erweitert und von Werbung und sonstigen Einbauten befreit. Die Seite zum Breslauer Platz wurde trotz der damals noch fehlenden städtebaulichen Neufassung dieses Areals mit einfachen Mitteln ansprechend gestaltet; besonders hervorzuheben ist die Akzentuierung der beiden stark frequentierten Eingänge in die Tunnelpassagen durch aufgeständerte Vordächer, die formal den Duktus der Vorhallendächer von 1988 aufgreifen und so zur Harmonisierung des gerade von Nordosten stets etwas heterogen wirkenden Bautengefüges beitragen.

Die „Verhübschung“ vermieden

Abschließend kann gesagt werden, dass aus der Sicht der Kölner wie der rheinischen Denkmalpflege diese Umbaumaßnahmen hervorragend geplant und durchgeführt worden sind. Es wurde vermieden, den spezifischen Charakter des Hauptbahnhofsgebäudes, also seinen „Genius

loci“, durch „Verhübschung“ zu verunklären oder zu negieren. Im Gegenteil: Es entstand eine neue „Unterwelt“ mit hoher Aufenthaltsqualität, wo man die ein- und ausfahrenden Züge nicht nur hört, sondern deren großartige hohe Halle in zahlreichen Durchblicken wahrnimmt, und wo man den sichtbar gemachten Tragkonstruktionen ansieht, was sie zur Stabilität des Ganzen tatsächlich beitragen. In der Halle selbst sorgt eine intelligente Lichtregie dafür, dass sie auch nachts als raumästhetisch wirksames Volumen wahrgenommen werden kann.

Vieles hat sich in den vergangenen Jahren bereits wieder geändert; Wechsel und Austausch ist ein wesentlicher Charakterzug eines solchen, dem Kommerz und der Gastronomie gewidmeten Bereichs. Für die nächste Zukunft sind wieder eingreifende bauliche Maßnahmen geplant: Richtung Breslauer Platz soll der Gleiskörper erneut um zwei Gleise erweitert werden. Vielleicht wird dann die Gelegenheit beim Schopf ergriffen, das Konzept aus den 1980er Jahren zu verwirklichen, auch diese Teile mit den eleganten, transparenten, postmodernen Dächern zu überwölben, wie sie damals im Südosten Richtung Dom, Brücke und Rheinstrom geschaffen wurden.

PORTRÄT: Auf nach Lindental!

von Daniel Bartetzko

Sie glauben, dass Modellbahnhäuschen früher der Fantasie der Spielzeughersteller:innen entsprungen? Oh nein! Seit jeher haben die meisten dieser Gebäude ein reales Vorbild – auch wenn es variiert oder abgewandelt wird. Fantasiekreationen kommen natürlich vor, sie entstanden aber in der Regel aus realen Versatzstücken mitunter gar mehrerer Vorbilder. Manche dieser Bauten sind zu absoluten Verkaufsschlägern geworden. So der Bahnhof „B-99 Lindental“ von Faller im Maßstab H0 (1:87). Er kam 1961 auf den Markt und überlebte bis Anfang der 1980er Jahre im Programm. Ein moderner Bau mit geknicktem Flugdach, großzügig durchfenstert und mit zwei verglasten Erkern versehen. Im Gleisseitigen sind auf zwei Etagen Warteraum und Stellwerk angeordnet. Der Straßenseitige bietet im ersten Stock einem Restaurant Platz und thront zudem auf einem fantastischen V-förmigen Träger. Durch die Fenster blickt man auf einen kleinteiligen Mosaikfußboden. Mehr Zeitgeist lässt sich nicht in ein Bahngelände packen!





Faller-Modell Bahnhof
Lindental, geklebt, ca. 1972
(Bild: Daniel Bartetzko)

Das tausendfache Gütenbach

Der 87-fach verkleinerte Bahnhof hat kein Vorbild. Doch das ist nur die halbe Wahrheit. Man findet reichhaltige, real gebaute Inspirationen in Gütenbach im Schwarzwald, dem Heimatort der Gebrüder Faller und Sitz ihrer Fabrik. Der Firmen-Architekt Leopold Messmer (1928–2020) entwarf ab 1954 nicht nur die Produktionsgebäude, sondern auch die Wohnhäuser von Hermann und Edwin Faller, zudem Werkswohnungen sowie das nur wenige Meter entfernte Erweiterungsgebäude der Uhrenfabrik Hanhart.

Selbst das Rathaus der Gemeinde Gütenbach stammt von ihm. Die Modellbauer bei Faller unter der Leitung von Oswald Scherzinger (1929–2018),

haben stets aufmerksam die Pläne der Messmer-Bauten studiert, Herrmann und Edwin Fallers ästhetische Vorstellungen machten ohnehin zwischen Realität und Miniatur keinen Unterschied: Der 1500-Einwohner:innen-Ort, geprägt von der Spielwarenfabrik, sah vor allem in den 1970er Jahren selbst aus, als entspränge er dem Faller-Katalog. Oder im Umkehrschluss: Die Modellbahnen jener Jahre bildeten Gütenbach tausendfach ab!

Knick im Dach

Das Rathaus Gütenbach ist unverkennbar Vorbild für Fassade und Dachaufbau des Bahnhofs Lindental, und ein in Realität zurückhaltender Erker darf im Modell gerne spektakulärer interpretiert



Das große und das kleine Gütenbach: Rathaus Gütenbach und Bahnhof „Lindental“, beide realisiert 1961/62!
(Bilder: links: Andreas Schwarzkopf, CC BY-SA 3.0; rechts: Daniel Bartetzko)



„Logisch hält der Träger, Chef!“. Faller, Bahnhof Lindental, Stadtseite (Bild: Daniel Bartetzko)

werden. Die Miniatur hat sogar die ursprüngliche Farbigkeit des Rathauses übernommen. Ein typisches Merkmal des Architekten Leopold Messmer, der 1960/61 auch im Büro von Egon Eiermann angestellt war und am Bau der neuen Berliner Gedächtniskirche mitgewirkt hat, war das geknickte Dach. Die Hanhart-Fabrik weist es ebenfalls auf.

Für diesen Modellbau ist der stilistische Kniff geradezu ideal: Die Spielzeug-Gebäude müssen vor allem aus der Vogelperspektive stimmig und proportioniert wirken – stehen sie doch meist auf dem Tisch oder dem Boden. Welchen Sinn die großen Glasflächen im Dach von B-99 haben, wird ein auf immer ungelöstes Rätsel bleiben. Doch sie sehen gut aus und sind letztlich ein weiteres herziges Detail, und nur darauf kam es an. Auch, ob der gebogene V-Träger unter dem Restaurant allen Erfordernissen der Statik genügt, mag strittig sein. Er ist aber so etwas wie die Signatur dieses Modells: Sagt man „Der Bahnhof mit dem Knickdach und der ulkigen Stütze“, weiß heute noch jeder Hobby-Eisenbahner, welches Gebäude gemeint ist ...

Wirklichkeitsanspruch versus Statik

Ein Widerspruch bleibt bestehen: Einerseits ist im Modell erlaubt, was gefällt. Andererseits darf solch ein Miniaturgebäude nicht zu unrealistisch geraten. Der noch immer vorhandene Wirklichkeitsanspruch kindlicher und erwachsener Mo-



oben: Uhrenfabrik Hanhart in Gütenbach mit Erweiterungsbau von Leopold Messmer, 2014; unten: Stellwerk Lindental, B-122 (Bilder: oben: Andreas Schwarzkopf, CC BY SA 3.0; unten: Daniel Bartetzko)

dellbahner:innen bleibt auch im Spiel bestehen. Statisch tollkühn erscheinende Bausätze waren stets Kassenflops; ein Mindestmaß an Wirklichkeit muss auch in ihrer Nachbildung beibehalten werden.

Insofern ist der farbenfrohe Bahnhof Lindental eines der raren Beispiele, in denen ein leicht überkandideltes Design dem Verkaufserfolg nie im Wege stand. Im Gegenteil, 20 Jahre im Lieferprogramm sind eine lange Zeit. Ergänzt werden konnte die Mini-Inkunabel B-99 noch durch das ebenfalls 1961 erschienene „Moderne Stellwerk“

B-122, das – wiederum ohne Eins-zu-eins-Vorbild – noch stärker an die Gütenbacher Hanhart-Fabrik erinnert. In Modellbahnerkreisen hieß es bald „Stellwerk Lindental“, machte sich aber auch ohne diesen Bahnhof auf jeder Modellbahnplatte gut. Seine Produktion endete 1984.

links: Uhrenfabrik Hanhart in Gütenbach mit Erweiterungsbau von Leopold Messmer, 2014; rechts: Stellwerk Lindental, B-122 (Bilder: links: Andreas Schwarzkopf, CC BY SA 3.0; rechts: Daniel Bartetzko)

Form- und farbstark

Lindental hat also eine form- und farbstarke Bahnstation, doch wo mag dieser mystische Ort liegen? Tatsächlich heißt ein Teil der Gesamtgemeinde Rudersberg im Rems-Murr-Kreis so – doch einen Bahnhof gibt es hier weit und breit nicht. Eine Arbeiter:innensiedlung in Krefeld und ein Siedlungsgebiet in Passau tragen ebenfalls diesen Namen. Und die Stadtteile von Köln und Leipzig schreiben sich „Lindenthal“ – mit H.

Wirklich bekannt ist Lindental also nicht. Und doch vertraut. Denn es ist ein vollends unexotischer Name ohne geografischen Bezug.



Jederzeit und überall hätte eine neue Siedlung oder ein Naherholungsgebiet so getauft werden können. Als Prototyp einer beschaulichen Klein- oder Mittelstadt im deutschsprachigen Raum passt er nahezu perfekt. Auch in Österreich und der Schweiz gibt es „Lindentäler“, doch an sie hat wohl bei Faller im Schwarzwald niemand gedacht, als man sich 1961 für den auffällig unauffälligen Namen entschied. Lindental: ein Ort, den irgendwie jeder kennt, obwohl niemand weiß, wo er ist.

links: Wo gehts denn hier nach Lindental? – rechts: Kein Bahnhof, nirgends – Rudersberg-Lindental, 2010 (Bilder: links: Daniel Bartetzko; rechts: Gemeinde Rudersberg)

Das Ende der Moderne

Es gab auch reale Nachkriegsmoderne für die Modellbahn. Der Hersteller Kibri hat den formal strengen, von 1963 bis 1966 errichteten Bahnhof Kehl 1969 miniaturisiert – er ist noch heute lieferbar. Und wenige Jahre nach B-99 ergänzte Faller sein Programm 1966 durch einen weiteren prächtigen zeitgenössischen Bahnhof: B-112 „Neustadt“. Der für sich selbst sprechende, universelle Name



links: Wo gehts denn hier nach Lindental? – rechts: Kein Bahnhof, nirgends – Rudersberg-Lindental, 2010 (Bilder: links: Daniel Bartetzko; rechts: Gemeinde Rudersberg)

Das Faller-Modell B-112 „Bahnhof Neustadt“ (1966) und sein 1957 errichtetes Vorbild, der Bahnhof in Goch (Bilder: Hagen Stier)



mag Ausdruck des Willens gewesen sein, sich nicht auf einen Ort festlegen zu lassen (Hauptsache, er ist neu).

Doch hinter Neustadt steckt das 1957 eröffnete Bahnhofsgebäude in Goch am Niederrhein, in diesem Fall übrigens kaum abgewandelt. Wer wollte, konnte den Realnamen am Modell an-

bringen, er war ebenfalls auf dem Ausschneidebogen mit Schildern, Gardinen und Werbung abgedruckt. Seine Produktion endete 1983, gemeinsam mit dem Bahnhof Lindental. In den Folgejahren erschienen vorrangig romantisierende, historische Modelle; Fachwerk, Sprossenfenster und Rustika setzten zum Siegeszug an. Die Ära der Moderne auf der Modellbahn war vorbei.

INTERVIEW: Auf Dampfloktour in der DDR

Burkhard Wollny im Gespräch über seine DDR-Touren in den 1970er/80er Jahren

Vor 60 Jahren begann Burkhard Wollny (*1950), geboren in Berlin und aufgewachsen in Stuttgart, Eisenbahnen zu fotografieren. Für den gerade 14-Jährigen waren Dampflokomotiven die bevorzugten Motive. In Westdeutschland hatte man ihr Ende bereits eingeläutet, die Zukunft der Schiene sollte elektrisch sein. Anfang der 1970er Jahre gab es im Bereich der Deutschen Bundesbahn schließlich kaum noch Dampfloks. Doch da war noch der zweite deutsche Staat: Auf dem Gebiet der DDR, in der die staatliche Eisenbahn noch immer Deutsche Reichsbahn (DR) hieß, zählten Dampflokomotiven bis weit in die 1980er Jahre zum Fuhrpark. Der letzte planmäßige Einsatz war am 29. Oktober 1988 (!) zwischen Magdeburg und Halberstadt. Wenn man sich also auf die erfolgreiche Suche nach den Dampfzögern der Baureihe 01, der DDR-Baureihe 65.10 (von 1954 bis 1957 in Babelsberg produziert) oder der während des Zweiten Weltkriegs gebauten Baureihe 52 begeben wollte, tat man dies am besten auf dem Gebiet der DDR. Und bis Ende der 1970er in West-Berlin dort, wo die Gleisanlagen von der DR befahren wurden.



*Ruppertsdorf (Oberlausitz), Schrankenwärter vor einer rekonstruierten Kriegslok der Baureihe 52, ca. 1980
(Bild: Burkhard Wollny)*



Berlin, Station
Griebnitzsee, 1998
(Bild: Burkhard Wollny)

So wurde Burkhard Wollny in den 1970er und 1980er Jahren ein häufiger Gast in der Deutschen Demokratischen Republik, ausgestattet mit einem West-Berliner „Behelfs-Ausweis“, der nach dem Berlin-Abkommen von 1971 mit Tagesvisa die Einreise in die DDR problemlos ermöglichte. Und mit einer „Praktica“-Spiegelreflexkamera aus DDR-Produktion. Sie machte den höflichen Jungen Mann, der dauernd mit Auto und Kamera-Ausrüstung einreiste, trotzdem nicht unverdächtig: Die Stasi nahm ihn irgendwann ins Visier, bis sie um 1980 merkte, dass er offenbar wirklich harmlos ist: „Der direkte Nachweis einer Feindtätigkeit konnte nicht erbracht werden“, steht in den Akten zu Burkhard Wollny. Im Buch „Geheimsache Reichsbahndampf: Die Stasi-Akte „Fotograf““ sind die Erlebnisse dokumentiert.

2022/23 zeigte das Deutsche Technikmuseum Berlin 57 seiner DDR-Fotografien in der Sonderschau „Alltag an Schienen“. Burkhard Wollny ist übrigens gelernter Bankkaufmann und arbeitet als Unternehmensberater. Es ist wirklich alles nur Hobby ... Mit moderneREGIONAL sprach er über Rechts-Links-Abbiegemanöver, das Schicksal der schnellen Abwicklung und über deutsch-deutsche Geschichte.

moderneREGIONAL: Mitte der 1970er reisten Sie erstmals in die DDR, und Züge zu fotografieren. Wie entstand diese Idee?

Burkhard Wollny: Ich fotografiere die Eisenbahn seit 1964 und habe Jahre später die DDR besucht, weil dort mehr Dampfloks im Einsatz waren. In Westdeutschland wurden sie ja ab den späten



West-Berlin, DR-Lok der Baureihe 01 am Bahnhof Savignyplatz, 31. Juli 1974
(Bild: Burkhard Wollny)

Ost-Berlin, DR-Lok der Baureihe 01 im Bahnhof Warschauer Straße, 1978 (Bild: Burkhard Wollny)



1960er Jahren immer schneller ausgemustert. Meine Freunde aus Berlin gaben mir Hinweise, wo in der DDR noch hauptsächlich Dampfloks fuhren.

mR: Sie haben sich extra einen West-Berliner „Behelfsausweis“ besorgt. Was hatte das für Gründe – haben Sie tatsächlich in Berlin gelebt, oder ging es auch da vor allem ums Fotografieren?

BW: Den Behelfsausweis haben Freunde für mich besorgt. Mit ihm konnte ich problemlos und vor allem ohne Visum in die DDR einreisen, sodass ich die Züge fotografieren konnte.

mR: Interessierten Sie auch die Gebäude der DDR-Reichsbahn oder waren eher die Dampfloks und generell die Züge Ihre Motive? Waren Kontakte zu den Mitarbeitern der DR möglich oder war das riskant?

BW: Meine Motive waren immer die Züge mit Dampfloks, die Gebäude dienten nur als Hinter-

grund meiner Fotos. Die Unterschiede in den Bahnanlagen wurden erst im Lauf der Zeit größer, als im Westen die Bauten der beendeten Dampfloks-Ära abgerissen oder umgebaut wurden. Im Umgang mit den DDR-Bürgern war ich stets freundlich und vorsichtig. Später hatte ich dann viele nette Kontakte zu Eisenbahnern im Erzgebirge, vor allem in diese Gegend war die Einreise völlig problemlos. Auch die große Fotoausrüstung weckte nie Argwohn.

mR: Nach einiger Zeit gerieten Sie trotzdem ins Visier der Stasi. Was war der Verdacht – und wie haben die DDR-Behörden gemerkt, dass Sie offenbar kein Agent sind? Oder haben sie es niemals realisiert?

BW: Mit der Zeit merkte ich selbst, dass die Stasi mich überwachte; wohl, da ich so oft in die DDR einreiste. Im Erzgebirge waren wir lange fast ungestört, in der Region Saalfeld wurde es mitunter kritisch. Ständig hatten wir Verfolger in beigen Wartburgs hinter uns. Manchmal haben wir sie

mit kleinen Tricks abgeschüttelt, etwa links geblinkt, rechts abgebogen – das reichte mitunter. Mein Auto wurde auch ständig an der Grenze durchsucht. Die Grenzer fanden jedoch nichts. Ich war immer sehr nett zu ihnen und wirkte auf Dauer offenbar doch sehr harmlos. Ab etwa 1980 hatten wir kein „Begleitpersonal“ mehr.

mR: War Ihnen damals bewusst, dass sie als Westdeutscher DDR-Geschichte dokumentieren?

BW: Damals dachte ich nicht, dass ich als Westdeutscher DDR-Geschichte schreiben würde. Zunächst waren für mich die Fahrzeuge im Einsatz interessant. Und auch die Erlebnisse mit der Stasi gehörten damals ja eher zum Alltag.

mR: Wie empfanden Sie die Jahre ab 1989? Ahnten Sie, dass das in die Jahre gekommene Reichsbahnnetz inklusive seiner Bahngelände sehr bald verschwinden oder total umgestaltet wird?



Burkhard Wollny, 2022 (Bild: Liudmila Wollny)



Der 1846 eröffnete Bahnhof Hagenow Land mit Diesellok BR 202, 1983 (Bild: Burkhard Wollny)

BW: Ja, es war meiner Meinung nach zu erwarten, dass sich nach dem Mauerfall auch in der DDR vieles verändern würde. Ich habe allerdings nicht geahnt, dass das Reichsbahnnetz derart schnell verschwinden würde. Ich finde es auch schade, dass es manche historischen Bauwerke, die bis zum offiziellen Ende der Deutschen Reichsbahn 1993 überlebt haben, heute nicht mehr gibt.

Die Fragen stellte Daniel Bartetzko.

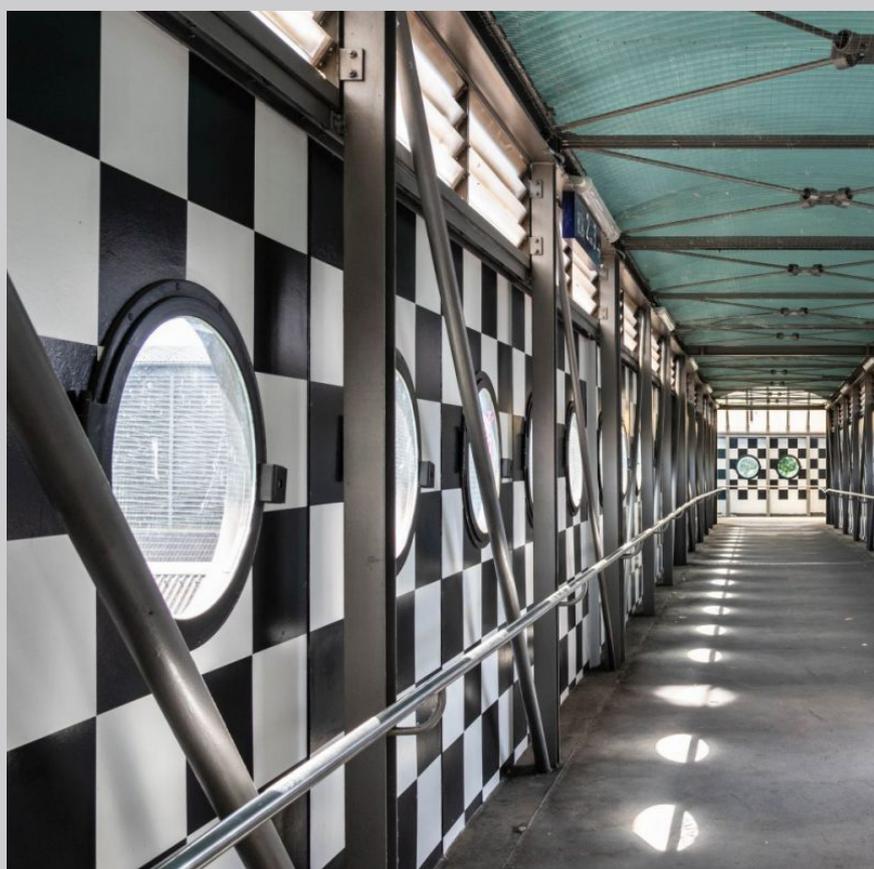
FOTOSTRECKE: Nächster Halt, Pomohausen

mit Fotos von Andreas Dubslaff u. a.

Hier fährt man gerne ICE – wenn er denn kommt: Bis zu 280 Stundenkilometer sind auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim-Stuttgart möglich. Die 99 Kilometer lange Strecke war seinerzeit eines der ersten kompletten Neubaubauvorhaben der Deutschen Bundesbahn. Bereits 1966 begannen die Planungen, Baubeginn war 1976. Mehre Teilstrecken waren bereits in Betrieb gegangen, als am 2. Juni 1991 schließlich die komplette Strecke regulär in Betrieb ging. Der Eröffnungszug mit 600 Ehrengästen – darunter Bundesbahn-Chef Heinz Dürr, Baden-Württembergs Ministerpräsident Erwin Teufel und Stuttgarts Oberbürgermeister Manfred Rommel – für zwei Tage zuvor von Stuttgart über Mannheim zurück nach Stuttgart.

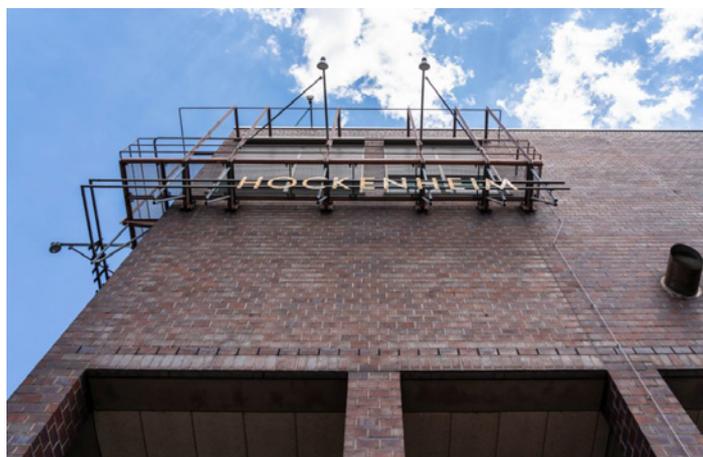
Gespart wurde beim Renommierprojekt eher wenig: Besonders drei eher kleine Stationen zählen zu den Highlights der Bahnarchitektur der frühen 1990er. So der Bahnhof Vaihingen an der Enz (1991, Herbert Schmitt/Georg Kasimir, 1986–1991), den Martin Hahn in unserem Best-of-90s-Bonusbeitrag vorstellt. Auch der 1986/87 errichtete Bahnhof Hockenheim stammt von Schmidt, Kasimir und Partner. Und mit dem Haltepunkt Neulußheim (1984–1987) beauftragte die Bundesbahn einen Pritzker-Preisträger: Er ist ein Werk von Gottfried Böhm, zuletzt unter Mitarbeit von Wolfgang Pehnt! Alle drei Stationen stehen seit Dezember 2022 unter Denkmalschutz. In der Zeitschrift „Die Denkmalpflege“ (82,1) hat Patrick Jung vom baden-württembergischen Landesdenkmalamt (Freiburg) die Strecke samt ihrer Stationen beschrieben. Wir beschränken uns an dieser Stelle auf einen Rundgang durch die Bahnhöfe und einige Streckenbauten: Sorgfältiger und detailfreudiger wurde seither bei der Bahn wohl nie mehr gebaut ...

*Hockenheim, Bahnhof, Gleisübergang
(Bild: Baden-württembergisches Landesamt
für Denkmalpflege im Regierungspräsidium
Stuttgart, Andreas Dubslaff)*

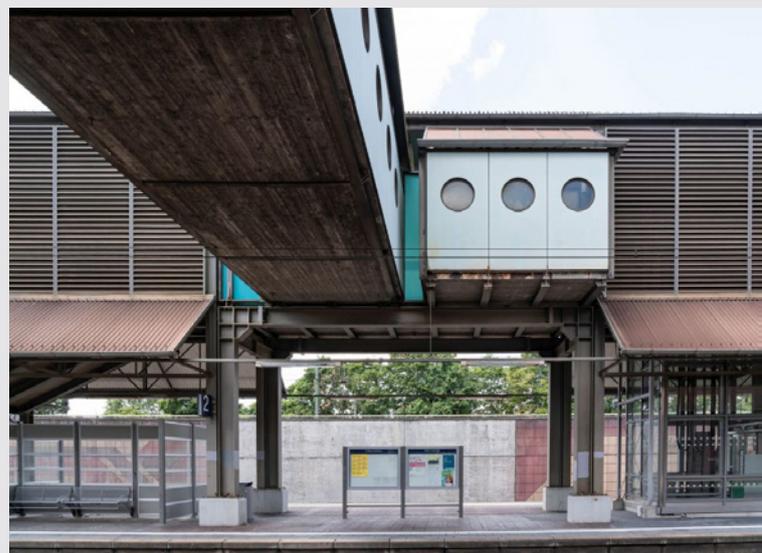




Hockenheim, Bahnhof, Bahnsteige und Übergang, 2022 (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsloff)



Hockenheim, Bahnhofsschild, 2022 (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsloff)



Hockenheim, Bahnsteige plus Übergang (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsloff)



Hockenheim, Bahnsteige plus Übergang (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsloff)



*Strecke Mannheim-Stuttgart, Altenbergtunnel, Westportal
(Bild: Nobbipunktcom, CC BY-SA 4.0)*



Vaihingen/Enz, Bahnhof, Unterführung, 2022 (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsclaff)



Vaihingen/Enz, Bahnsteigüberdachung (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsclaff)



Vaihingen/Enz, Bahnhof, Detail, 2022 (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsclaff)



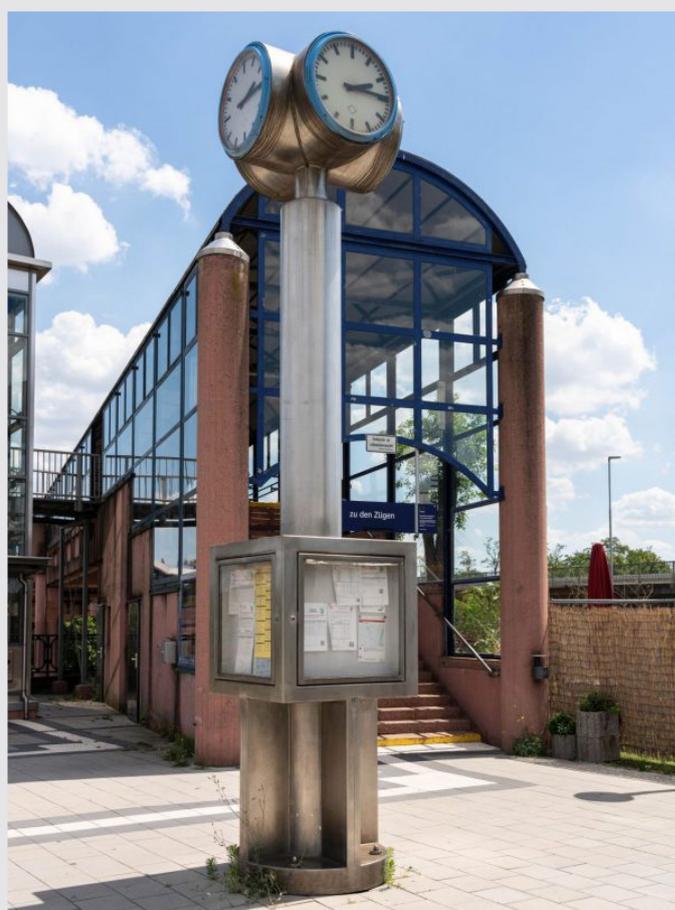
*Neulußheim, Haltepunkt, Gesamtansicht, 2022
(Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsclaff)*



Neulußheim, Verteilerebene, 2022 (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsloff)



Neulußheim, Verteilerebene, Außenansicht (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsloff)



Neulußheim, Eingang und Uhr (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsloff)



Neulußheim, Fahrradständer (Bild: Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Andreas Dubsloff)



Markgröningen, Glemstalbrücke (Bild: Harke, CC BY-SA 4.0)

BONUSBEITRAG: Bahnhof Vaihingen an der Enz

Tagungsbeitrag

In diesem baden-württembergischen Bahnhof erwartet die Reisenden ein Feuerwerk der Postmoderne. im Rahmen der Best-of-90s-Tagung „Das Ende der Moderne?“ im Juli 2021 beigetragen von Martin Hahn/Baden-württembergisches Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart.

BAU: Bahnhof Vaihingen/Enz

ADRESSE: Neue Bahnhofstraße 36, 71665 Vaihingen an der Enz

BAUZEIT: 1986–1991

ARCHITEKT:INNEN: Schmitt, Kasimir und Partner, Karlsruhe





*Bilder (Galerie):
Landesdenkmalamt
Baden-Württemberg,
A. Dubslaff, 2019 und
Landesdenkmalamt –
Baden-Württemberg,
M. Hahn, 2020;
Titelbild: M. Hahn, 2020*

Große Infrastrukturprojekte begleiteten die 1980er und 1990er Jahre in Deutschland. Die bis 1991 errichtete Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart war neben der Linie Hannover-Würzburg eine der ersten beiden Fernbahn-Initiativen der damaligen Deutschen Bundesbahn, zugelassen für den ICE mit bis zu 280 Kilometer pro Stunde. Die kleine Stadt Vaihingen an der Enz nordwestlich von Stuttgart mit ihren knapp 30.000 Einwohner:innen erhielt im Zuge dieses Bauvorhabens einen neuen Bahnhof, der 2,5 Kilometer außerhalb des historischen Stadtkerns liegt. Diese von 1986 bis 1991 vom Büro Schmitt, Kasimir und Partner aus Karlsruhe realisierte Architektur ist ein kleines, spätes Feuerwerk der Postmoderne auf dem Lande.

Die verschiedenen Baukörper – ein großes längliches Relaisstellwerk mit halbem Tonnendach, ein kreisrundes Empfangsgebäude und eine kleine überdachte Ladenzeile – sind in kontrastierender Formensprache und Materialität ausgeführt. Das Technikgebäude in Backstein gibt sich nüchtern

geschlossen, das Empfangsgebäude in Stahl und Glas dagegen offen und einladend. Vor ihm zeigt eine solitär stehende Bahnhofsuhr die Zeit an. Die säulengestützte, aus dem Gesamtkomplex hervortretende Passage empfängt und leitet die Reisenden, bietet die notwendige Orientierung an. Die Addition geometrischer Grundformen ist ein typisches Spiel der Postmoderne und hat zeichenhafte Aspekte: Jede Funktion erhält eine passende architektonische Aussage, die einzelnen Funktionen des Bahnhofs werden lesbar. Typische Würdeformeln traditioneller Bahnhofsarchitektur, wie die klassische Bahnhofsuhr und die Bahnsteigüberdachungen, sind bis ins Detail gestaltet. Die Farbigkeit in Hellblau und Rosa ist charakteristisch für die Entstehungszeit. Das Architekturbüro Schmitt, Kasimir und Partner hatte 1986 einen ähnlichen Bahnhof in Hockenheim an der gleichen Schnellbahnstrecke erbaut. Neben dem 1991 eröffneten, prominenten Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, ist der Bahnhof in Vaihingen einer der wenigen Bahnhofsneubauten in dieser Epoche. Er ist bisher noch nicht als Kulturdenkmal erfasst.

IMPRESSUM

HEFTREDAKTION: Daniel Bartetzko,
Frankfurt/M. 2024

LAYOUT: Tamara Walter

TITELMOTIV: Bahnhof Goch
(Bild: Pimvantend, CC BY SA 3.0)

HERAUSGEBER:INNEN: Daniel Bartetzko,
Karin Berkemann

ONLINEVERSION DES HEFTS:
[https://www.moderne-regional.de/
bahnhoefe-24-4/](https://www.moderne-regional.de/bahnhoefe-24-4/)

ISSN (ONLINE): 2365-0370

HBZ-ID: HT018260134

ZDB-ID: 1050988183

LETZTE ÄNDERUNGEN AM DOKUMENT:
9. Dezember 2024

Die Urheberrechte für die Beiträge liegen jeweils bei den Autor:innen, die Rechte für die Abbildungen wie jeweils am Bild angegeben.

Es gelten die Ausführungen des Impressums von moderneREGIONAL:

www.moderne-regional.de/impressum/

Zu Bildrechten nach Creative Commons informieren Sie sich bitte online über die entsprechenden Bestimmungen.

moderneREGIONAL gUG (haftungsbeschränkt), c/o Dr. Karin Berkemann,
Frankenallee 134, 60326 Frankfurt am Main,
0179/7868261, k.berkemann@moderne-regional.de, www.moderne-regional.de