

Württembergs Eisenbahnen sind mittlerweile 140 Jahre alt geworden. Der *feurige Wagen ohne Pferde*, noch am Ende des 18. Jahrhunderts prophetisches Sinnbild für Endzeitglauben und Untergangsstimmung, hat nur wenige Jahrzehnte später den Aufbruch in ein neues Zeitalter verkörpert. Was heute aus der alten Eisenbahnzeit allein noch verblieben ist, das sind die Bahnhöfe.

Für viele, die über Generationen hinweg in einem überschaubaren ländlichen Raum lebten, brachte der dörfliche Bahnhof erstmalig die «Welt» ein Stück näher; man hatte Anschluß an den Weltverkehr bekommen. Raum und Zeit schrumpften zusammen, in wenigen Stunden gelangte man nun vom tiefsten Schwarzwald in die große Stadt. Das mühevollen Reisen auf Pferdekarren oder in unbequemen Kutschen, die beschwerlichen, oft tagelangen Fußmärsche konnten auf einmal durch den kurzen Weg zum Fahrkartenschalter ersetzt werden.

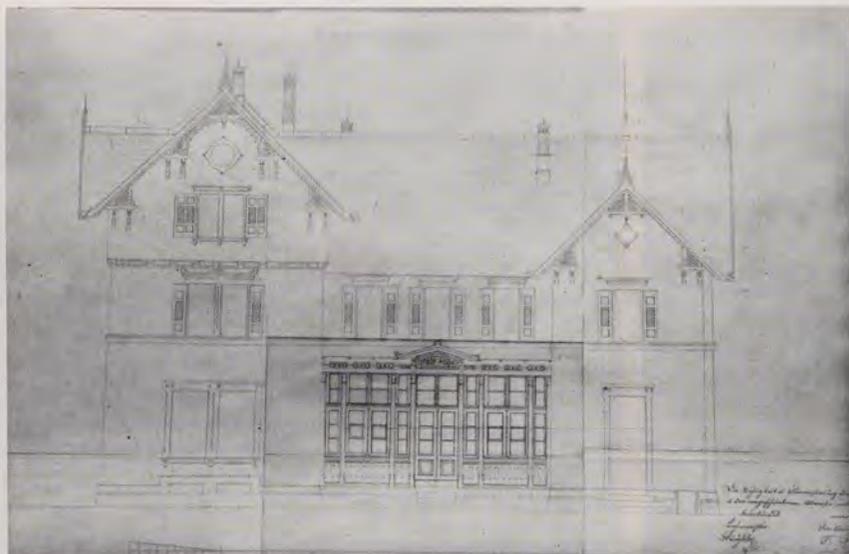
Viele Strecken werden heute noch befahren, doch gibt es längst nicht mehr auf allen schwäbischen Haltstationen jenen aufregenden Reisealltag, der einst die Leute in Scharen hatte strömen lassen. Die Eisenbahn, der Schienenstrang, so scheint es, hat sich dort überlebt. Viele unserer «Stationen des Lebens» sind in einen Dämmer Schlaf verfallen, sind auf dem Weg zu antiken Stätten einer zurückgelassenen Technik. Vor allem draußen, auf dem Land, ist der Bahnhof sichtbares Zeichen für den fortschreitenden Verfall eines einstmals revolutionären Verkehrsmittels.

Stillgelegt und vor dem Verfall bewahrt:  
die Station Schafhausen

Der Bahnhof Schafhausen bei Weil der Stadt, ein Werk des Hochbauingenieurs Schurr aus Heilbronn, ist ein geradezu klassischer Wald- und Wiesenbahnhof mitten im Grünen. Auf dieser Station hat alles Eisenbahnerleben schon vor einigen Jahren sein Ende gefunden. Hier läutet keine Signalglocke mehr. Zum Bau des Hauses wurden nur die besten Firmen und Handwerker hinzugezogen; sie leisteten königlich-württembergische Maßarbeit. Der Bahnhof wurde rundherum verschindelt; auch Zierat kommt vor: kunstvoll geschnitzte Holzornamente unter den Dachgiebeln und über dem Eingangsportal ein stolzes Landeswappen.

Nach dem Anschluß an das Eisenbahnnetz herrschte auf der Station Schafhausen reges Treiben. Der Güterumschlag war beachtlich, die Züge von Calw in Richtung Stuttgart hielten mehrmals täglich; Buntsandstein und Muschelkalk aus den nahegelegenen Steinbrüchen lieferten das Material für den Straßenbau im Land. Von hier aus wurden auch Bau- und Werksteine in die Residenzstadt transportiert.

Die Station war gerade ein Jahrhundert alt, als Mitte der siebziger Jahre die Streckenstilllegungs- und Rationalisierungspläne der Bundesbahn auch für Schafhausen das Ende bedeuteten. Das Gebäude war schon zum Abriß freigegeben, die Antiquitätenhaie hatten bereits geplündert und mutwillig zer-



Ein Bahnhof draußen im Gäu: Schafhausen bei Weil der Stadt – Entwurf des Gebäudes mit der Ansicht gegen die Zufahrt.



Bahnhof Schaffhausen: Maßarbeit der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn.

stört, als das Landesdenkmalamt seine schützenden Paragraphen auf dieses heimat- und verkehrsgeschichtliche Denkmal anwandte. Die Bundesbahn entschloß sich zum Verkauf. Als einer der ersten Bahnhöfe im Land wurde der Schaffhausener «privatisiert»: 1979 erwarb ihn ein Architekt, der, selbst ein Schaffhäuser, in mühevoller Eigenarbeit und unter Wahrung denkmalschützerischer Belange den Bahnhof in ein Wohn- und Bürogebäude verwandelte. Die noch vollständig erhaltene Gesamtanlage Schaffhausen hat so das Eisenbahnzeitalter überlebt und vor einiger Zeit sogar eine nostalgische Filmkulisse abgegeben.

Der Bahnhof: statischer Repräsentant der neuen Bewegungsform

Bahnhöfe sind Drehpunkte und Kommandozentralen, Orte des Ankommens und Weggehens, gleichsam Sinnbild für Abschied und Wiederkehr. Von Anfang an waren sie als pure Nutz- und Zweckbauten konzipiert. Immer stärker jedoch wuchsen sie in ihre architektonische Rolle als Repräsentanten von Fortschritt und Technik hinein, wurden zum «neuen Tor», zum eigentlichen Ankunftsort der

Städte und Dörfer. Das Empfangsgebäude, statischer Repräsentant der neuen Bewegungsform, war natürlich auch für die Architekten eine neuartige Aufgabe; und in Württemberg wie anderswo waren Bahnhöfe eine frühe Form der industriellen Alltagsarchitektur, eine serienmäßige zumal. Die durch technische Vorgaben erzwungene Einheitlichkeit der Bauten zeigt für den Betrachter eine im Detail erstaunliche Vielfalt, die den Bahnhof zur «Gebäudepersönlichkeit» werden ließ. Schwäbische Bauhandwerkskunst schuf Fassaden ohne Bombast, nicht protzig, eher solid, mit zurückgenommenem Dekor; und auf dem Land noch einfacher als in der Stadt. Ästhetische Sensationen hat es bei uns schon gar nicht gegeben.

Württemberg, das Binnenland abseits der großen Entwicklungen, bildet bis 1800 eine eher regionale Architektur aus; ganz anders als das vorderösterreichische Oberschwaben mit seinen Barockbauten. Die bauliche Ausformung einer innerwürttembergischen Eigenart im Bereich des ehemals streng protestantischen Herzogtums geschieht eigentlich erst mit dem schwäbischen Klassizismus eines Nikolaus Friedrich von Thouret (1767–1845), etwa seiner Bäderarchitektur in Cannstatt oder Wildbad. Auf diese «schwäbische Schule» Thourets gehen auch viele Bahnhöfe im Lande zurück. Thouret, ehemals Hofbaumeister Friedrichs, des ersten württembergischen Königs, war allerdings von Wilhelm I., seinem Sohn und Nachfolger, 1817 entlassen worden. Seitdem lehrte Thouret an der Stuttgarter Gewerbeschule Architektur und perspektivisches Zeichnen.

Waren die Aufgaben des Architekten und des Ingenieurs noch bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts in der Person des «Baumeisters» vereinigt, so begann nun, Anfang des 19. Jahrhunderts, mit der technischen Weiterentwicklung wie auch mit der Nutzung neuer Werkstoffe eine zunehmend notwendige Spezialisierung, sowohl für den Architekten, wie auch für den Ingenieur. Auf ihren Zeichenbrettern entstanden für die württembergischen Bahnlinien reine Zweckbauten mit rechtwinkligen Grundrissen, schematischen Gliederungen und schlichten Fassaden. Als umstrittene Autorität war Oberbaurat Karl von Etzel (1812–1865) für die «Normalien» verantwortlich, also für die technischen Vorgaben beim Bau und bei der Gestaltung von Bahnhöfen und Betriebseinrichtungen. Etzel hatte fünf Jahre lang die Stuttgarter Gewerbeschule besucht, an der er auch von Thouret unterrichtet wurde. Nach Beendigung des Studiums war Etzel erst einmal Baumeister in Wien, entwickelte dann aber immer stärkere Neigungen zur Industriearchi-



Bahnhof Friedrichshafen, der Glanz- und Endpunkt der württembergischen Südbahn, entworfen von Oberbaurat Ludwig von Gaab. Rechte Seite: der Stadtbahnhof Friedrichshafen heute.

tektur und war von 1840 an fast nur noch als leitender Ingenieur bei Eisenbahnprojekten in ganz Europa tätig.

Sparsam, aber in massiver Bauweise

Sparsam und akkurat, jeder «prunkvollen Verschwendungssucht» entgegentretend, entwickelte Karl von Etzel die Vorgaben, nach denen die württembergischen Bahnhöfe der ersten Bauperiode ihre typische Prägung fanden. Mit Etzel waren die Bauräte Ludwig Gaab und Michael Knoll angeworben worden, allesamt umfassend ausgebildete Baumeister der klassizistischen Schule. Die Dimensionen ihrer Gebäude richteten sich nur nach dem Zweck, die «Stationsorte» hatten keinen Einfluß auf die Gestaltung. Je nach dem Status eines Gebäudes mußten Räumlichkeiten geschaffen werden, die zu allererst natürlich den Reisenden, dann aber auch den verwaltungs- und betriebstechnischen Einrichtungen sowie den Dienstuprkünften gerecht werden sollten. Die Hauptforderung dabei war, einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Georg Morlok, lange Jahre als Bauinspektor bei der Eisenbahn beschäftigt, hat hierzu rückblickend im Jahr 1890 festgestellt: *Es haben insbesondere die Techniker Normen und Vorschriften verfaßt, nach welchen die Bahnen und Bahnhöfe billig erbaut und erhalten werden können, und welche geeignet sind, rationellen und nach allen Seiten hin gefahrlosen Betrieb zu gewährleisten. Mit den geschaffenen Normen war es möglich, auch jüngere Techniker in Verwendung zu ziehen, welche ohne solche für den Eisenbahndienst minder geeignet gewesen wären, und so wurde ein zureichendes Hilfspersonal für die zu bewältigenden Arbeiten gebildet.*

Den hauptverantwortlichen Bauräten waren Hochbauinspektoren zugeteilt, die mit einem Stab von Hilfskräften an den Gebäudeentwürfen arbeiteten. Die Ausstattung des technischen Apparats wie auch die Besetzung der Eisenbahnkommission zeigt so bereits erste Spezialisierungsansätze. Zeichneten zu Beginn die Baumeister noch selbst ihre Bahnhofsentwürfe – wie Gaab in Friedrichshafen und Ravensburg, Etzel in Geislingen und Maulbronn oder Knoll in Göppingen –, so wird diese Aufgabe schon von 1850 an zunehmend von den Hochbauinspektoren und ihren Hilfskräften übernommen. Die wichtigsten Inspektoren der Anfangsphase in Württemberg waren Spindler, Fuchs, Heimerdinger und Morlok.

Von Anfang an wurden die württembergischen Bahnhöfe in massiver Bauweise errichtet; ganz im Gegensatz zu anderen deutschen Staaten, zum Beispiel Bayern, wo noch einige Zeit hölzerne Provisorien standen. Hierzulande indes hat man versucht, die neuen Bauten mit den gewachsenen Landschaftsstrukturen und den «gewachsenen» heimatischen Bauformen in Einklang zu bringen; kurz, man respektierte die Umgebung. Erst in den Bauperioden nach 1854 kam es zu jener architektonischen Vielfalt, die unseren Bahnhöfen heute den Rang von kleinen technikgeschichtlichen Denkmälern verleiht. Mißtrauisch beäugt von einer Finanzbürokratie, die allzeit mit dem Rotstift argumentierte, ließen die Ingenieure und Bauinspektoren ihrem Talent erst einmal freien Lauf. Blieben sie bescheiden und zurückhaltend, so wurden ihre Entwürfe ohne Einschränkungen ausgeführt.

Die volkswirtschaftliche Kommission der Ersten Kammer des Landtags von Württemberg setzte hier



die Maßstäbe: *Wir sehen von dem Zentralbahnhof in Stuttgart ab, dem ein besonderer architektonischer Schmuck gebührt, aber wir haben in anderen Landesteilen Bahnhöfe entstehen sehen, welche zwar dem Talent ihrer Erbauer alle Ehre machen, deren luxuriöse Bauausstattung jedoch Tausende verschlungen hat, ohne dem Betrieb oder dem Publikum zu nützen. Angesichts unserer stets wachsenden Staatsschuld müssen wir uns auch jetzt wieder gegen jede weitergehende Verschönerung an den Bahngebäuden erklären und unseren Wunsch dahin ausdrücken, daß deren Aufbau so einfach als möglich ausgeführt werden sollte* (Schwäbische Chronik 1869).

#### Der Stadtbahnhof in Friedrichshafen

Schwäbische Sparsamkeit war geboten. Beispielsweise wurde der Entwurf Ludwig von Gaabs für den Friedrichshafener Stadtbahnhof in den Stuttgarter Amtsstuben so rigoros zusammengestrichen, daß von den ursprünglichen Vorstellungen nur noch ein Torso übrigblieb, ohne allen repräsentativen Ausdruck. Einem begabten Architekten wurden so die Flügel gestutzt. Was Gaab wirklich konnte, wenn man ihn gewähren ließ, das zeigte er mit dem Bau des klassizistischen Stuttgarter Kronprinzenpalais, das während seiner Tätigkeit bei der Königlich Württembergischen Eisenbahnkommission entstand.

Der Stadtbahnhof in Friedrichshafen war seit 1847 der südliche Endpunkt des württembergischen Eisenbahnsystems. Für das Südbahnprojekt war Ludwig von Gaab als technischer Referent bestellt worden. Der ursprüngliche, als sehr kostspielig kri-

tisierte Entwurf, den Gaab eingereicht hatte, wurde auf ein «bescheideneres» Maß zusammengestrichen, und Karl von Etzel selbst hielt es sich zugute, daß es seinem Einfluß zu verdanken ist, daß der Bahnhof Friedrichshafen wirtschaftlicher gestaltet wurde.

Es war nicht das einzige Mal, daß Gaab und Etzel sich über die Ausstattung der Empfangsgebäude uneins waren. Der Ingenieur Etzel war einem funktionalen Bauen unter rein betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten verpflichtet. Im Gegensatz dazu stand Gaab, der Architekt. Vom Kirchenbau herkommend und der klassizistischen Bautradition verbunden, verfolgte er eine ästhetische Bauauffassung.

Ausgeführt wurde nun ein Bau mit einem dominierenden dreigeschossigen Mittelteil, an den je ein zweigeschossiger Seitenflügel angeschlossen war. Um die Jahrhundertwende mußte man erweitern und führte jetzt erst die Gaabsche Originalplanung mit zwei Seitenrisaliten zu Ende, die seinerzeit Etzels ökonomisch bedingter Vorgehensweise zum Opfer gefallen war.

Ein Merkmal Gaabscher Architektur, das beim Friedrichshafener Bahnhof besonders deutlich wird, ist das Gliederungsprinzip des Baukörpers mit einem oberhalb des Erdgeschosses durchlaufenden Gesimse in der Waagrechten und den Lisenen zur vertikalen Unterteilung. Die schwach vortretenden Mauerverstärkungen sind an allen Gebäudeecken zum betonenden Element geworden. Allerdings sind die von Gaab im Mittelteil vorgesehenen schmückenden Pilaster so wenig verwirklicht wie der unter dem Dach verlaufende Bogenfries. Aber

wenigstens hat der Friedrichshafener Bahnhof noch einiges von seiner früheren Ausstrahlung, wenn es auch den Dachreiter von damals nicht mehr gibt und das schmucke Uhrentürmchen durch eine schlichte Fahnenstange ersetzt wurde, die an eine deplazierte Fernsehantenne erinnert.

Ganz im Gegensatz zu den kleinstädtischen Bahnhöfen im heiteren ländlichen Abseits entwickelte sich in der Residenzstadt Stuttgart der Großstadtbahnhof klassischen Typs. Schon der erste Bau in der Schloßstraße, heute Bolzstraße, war ein Kopfbahnhof mit einem Querbahnsteig am Ende der Gleise. Die Reisenden wurden durch ein und denselben Querbahnsteig empfangen und entlassen – hinein in die große Stadt. Die transitorische Funktion ehemaliger Stadttore ist durch ein neues «Tor der Technik» ersetzt. Der Bahnhof vermittelte, versöhnte, führte zusammen: Ästhetik und industrielle Dynamik, Tradition und Fortschritt, Stadt und Land. Über seine funktionale Bedeutung hinaus war der «Vulkan des Lebens» ein sozialer Brennpunkt, somit gleichsam Spiegel der Gesellschaft. Hier kamen Menschen aller Klassen zusammen, wurden miteinander konfrontiert und vermischt.

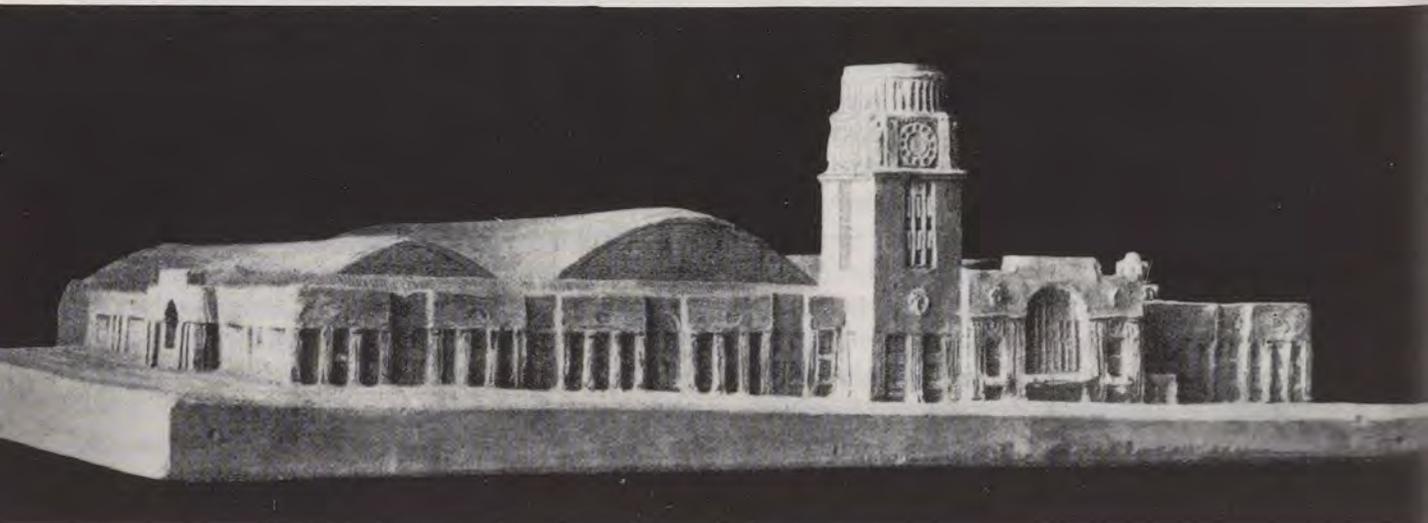
«umbilicus sueviae» – Der Nabel Schwabens

Was anderswo schon lange zuvor realisiert war, wurde in Württemberg erst nach der Jahrhundertwende praktiziert: das Wettbewerbsprinzip beim Bahnhofsneubau. So wurde für den Vorortbahnhof Feuerbach ein Wettbewerb ausgeschrieben, den die Stuttgarter Architekten Georg Friedrich Bihl und Wilhelm Woltz für sich entschieden. Bei zwei anderen Neubauprojekten in Plochingen und Balingen kam mit Theodor Fischer einer der renommiertesten Architekten seiner Zeit als künstlerischer Berater zum Zug, der maßgebliche Akzente setzen durfte. Bedeutendstes Beispiel ist hier jedoch der Wettbewerb

um den Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs, den Paul Bonatz mit seinem Mitarbeiter Ferdinand Scholer 1911 gewann.

*Der Bau des Bahnhofs in Stuttgart ist für meine Entwicklung als Baumeister das wichtigste Kapitel. So beginnt Paul Bonatz (1877–1956) in seinen Lebenserinnerungen das Kapitel über den Stuttgarter Bahnhofsneubau. Der Wettbewerbsentwurf, unter dem Kennwort «umbilicus sueviae» eingereicht, wurde aber in den folgenden Jahren so stark korrigiert und überarbeitet, daß der von 1914 an realisierte Bau kaum noch Gemeinsamkeiten mit dem Ur-Modell aufwies. Den Umplanungen fielen dabei solche Einfälle zum Opfer wie die hochgewölbten Bahnsteighallen oder der ursprünglich dreistufig geplante und in der vorderen Baulinie plazierte Turm. In Bonatz' Lebenserinnerungen heißt es hierzu: Von der Notwendigkeit, härter und einfacher zu werden, war ich wohl überzeugt, aber wie dies den Beamten der Eisenbahndirektion klarmachen, die in den Konventionen, sagen wir im Stil Hotel Marquardt, ergraut waren? Der Chef des Hochbaues war Oberbaudirektor Neuffer, der mich wie einen Sohn liebte. ( . . . ) Diesen betrübte ich nun am tiefsten. Als ich ihm die letzte Änderung des Turmes vorlegte, das Weglassen des Tambours und das gradlinige Hinaufführen, da seufzte der liebe Mann tief auf: 'S wird immer wüschter, aber 's paßt zum andere – meinetwege, machet Sie 's.*

Und Paul Bonatz machte weiter. Der Bahnhof sollte nicht nur das Tor zur Landeshauptstadt sein, sondern ein Bau, wie er einmal schrieb, der mehr bedeutet als früher ein Stadttor, mehr als alle Tore dieser Stadt zusammen; er sollte auch in seiner städtebaulichen Funktion ein «Mehr an Stadt» darstellen. Vom innerstädtischen Kernbereich der Bolzstraße hinunter zum damals noch stehenden Königstor war es rund ein halber Kilometer Urbanität, der hinzugewonnen werden konnte.





Der Stuttgarter Hauptbahnhof – hier der Nordausgang – um 1930.

◀ Linke Seite: das preisgekrönte Modell von Bonatz und Scholer aus dem Jahr 1911.

Mächtig in der Achse der Königstraße stehend, als Zentrum unübersehbar: der Bahnhofsturm, Uhrenturm und Stadtzeichen zugleich. Unmittelbar daneben, einem Schlund ähnlich, die «Große Schalterhalle». Geht man den Arkadengang entlang die knapp 160 Meter hinüber zur «Kleinen Schalterhalle», so läßt sich die proportionale Entsprechung zwischen großer und kleiner Halle und beiden Straßen feststellen, die auf sie zulaufen: die breitere Königstraße auf die große und die schmalere Lautenschlagerstraße auf die kleine Schalterhalle.

Es dauerte dreizehn Jahre, bis dieses «Monument», das heute in kaum einem Architekturhandbuch fehlt, endlich fertig war.

Kontrovers aber fiel wieder einmal das Urteil über den «Anblick» jener Bahnhofsarchitektur aus. Offensichtlich noch an die üppigen Gründerzeitbauten gewöhnt, stand eine ratlose Öffentlichkeit vor einem Gebäude, das provozierend selbstbewußt auf jegliches klassizistische Dekor verzichtete. Die Diskussion über die architektonische Qualität des Stuttgarter Hauptbahnhofs beschäftigte von nun an über

Jahre eine Öffentlichkeit, die in ihrer Kritik das Bauwerk als «reaktionär», «imperial» und «neoägyptisch» abqualifizierte, die aber auch voller Bewunderung anerkannte, daß hier eine «wegweisende Architektur» im Entstehen war. Heutzutage, inmitten der geschichts- und gesichtslosen Einheitsarchitektur der Stuttgarter Innenstadt, ist der Hauptbahnhof ein Ruhepunkt für das Auge, längst als Kulturdenkmal der Neuen Sachlichkeit anerkannt –, ein Monolith aus jener Kulturlandschaft, in die Stuttgart während der zwanziger Jahre einmal eingebettet war und auf die wir heute nur neidvoll zurückblicken können.

#### Der Bahnhof als Kulturdenkmal

Der immer rapidere technische Fortschritt hat die Industriearchitektur des vergangenen Jahrhunderts im besten Fall zu technikgeschichtlichen Denkmälern werden lassen. Natürlich gelten sie als unrentabel; Schmutz, Dreck, Ruß, Wind und Wetter haben sie gezeichnet. Trotzdem: was uns davon geblieben ist, ob Fabriken, Wassertürme oder Kraftwerke, ob alte Zechen oder Bahnhöfe: Diese Bauwerke haben eine solche Vielfalt und Originalität, daß es schwerfällt nachzuvollziehen, weshalb es in der Bundes-

republik 30 Jahre und länger gedauert hat, diese Eigenwerte zu erkennen, weshalb man sich so lange Zeit mit der öden Behauptung zufriedengab, Industriearchitektur müsse halt zweckmäßig sein und dürfe deshalb auch so häßlich sein, wie sie wolle. Darauf käme es schließlich nicht an.

Betrachten wir den Bahnhof als verkehrstechnisches Denkmal, so läßt sich beispielhaft jener Konflikt erkennen, bei dem Worte und Taten in eklatantem Widerspruch stehen. Einerseits ist sich die Bundesbahn ihrer denkmalpflegerischen Verantwortung bewußt, andererseits aber läßt die Umsetzung dieser Verpflichtung nur allzu oft noch große Wünsche übrig. Der aufmerksame Beobachter kann dies exemplarisch entlang der S-Bahn-Linien im Großraum Stuttgart verfolgen. Der Bahnhof ist, so verkündet es der Werbetrospekt der Bundesbahn, zum «Reisezentrum» erklärt worden. Rein äußerlich repräsentiert er diese Benennung, indem man ihn uniformiert, ihn in ein neues «Anzüge» gesteckt hat. Seine Fassaden sind durch überdimensionale Werbetafeln verhängt, digitalisierte Fahrkartenautomaten sind ihm in den Weg gestellt worden, und die Bahnsteigüberdachungen blitzen überall im gleichen graublauen Farbton in der Sonne. Seine Fenster sind entsproßt und haben zur Krönung Aluminiumblenden bekommen, hinter denen sich moderne Rolladensysteme verstecken. Irgendwann soll es einmal so etwas wie Fensterläden geben haben, aus Holz und mit Verzierungen. Die Bahnhofsgaststätten sind zu rustikalisierten Imbißbuden oder zu aufgemotzten «Intercity-Restaurants» im Kunstfaser-Look der ersten Wagenklasse geworden. Längst ist auch der Bahnhof von der Moderni-

sierungswelle erfaßt, die seit Jahr und Tag unsere Städte und Dörfer verschandelt. Gerade hier im Land ist schon immer versucht worden, alles unter einen Hut zu bringen: Heimat und High-Tech. Dennoch hat es offensichtlich auch bei der Bahn spätestens seit Beginn der achtziger Jahre Veränderungen gegeben, hat ein Erkenntnisprozeß Spuren hinterlassen: Statt kurzentschlossenem Abbruch gibt es jetzt auch hier mehr Sensibilität im Umgang mit der alten Bausubstanz. Zudem ist es geradezu schick geworden, in alten «ausrangierten» Bahnhöfen zu wohnen. Lange genug waren die Bahnhöfe Nutzbauten, die, unter ausschließlich betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben, einer rein technokratischen Interpretation überlassen waren. Doch nun haben sie wieder Verbündete: Kunsthistoriker und Denkmalschützer, Eisenbahnfreunde und Kulturwissenschaftler und nicht zuletzt eine wachsame Öffentlichkeit versuchen zu retten, was noch zu retten ist.

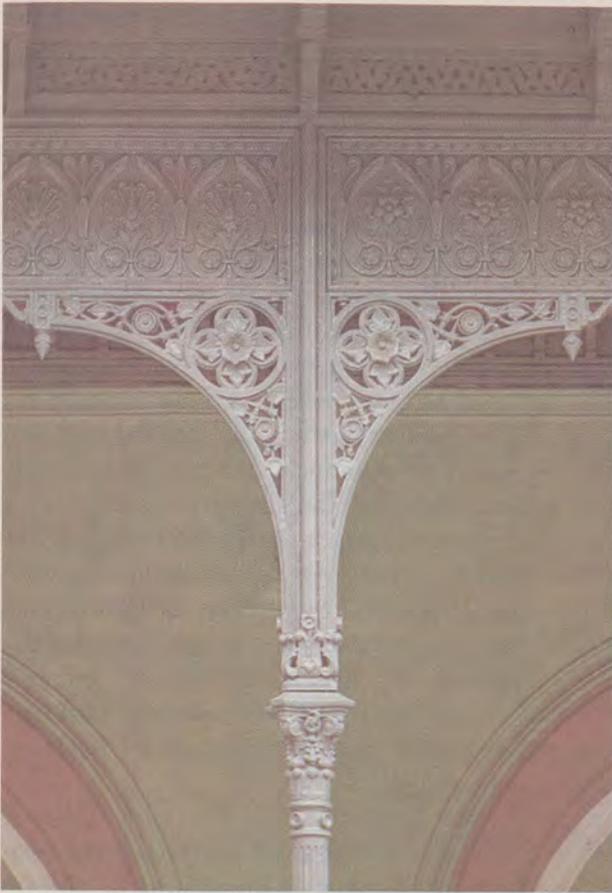
«Erhaltenswerte Bahnhöfe» – zum Beispiel Wildbad

Die Deutsche Bundesbahn trägt diesem Klimawechsel Rechnung, in den Amtsstuben werden Listen mit «erhaltenswerten Bahnhöfen» erstellt, die Denkmalpfleger werden konsultiert! Manch ein Bahnhof ist so in den Genuß einer mustergültigen Renovierung gekommen. Die Stuttgarter Bundesbahndirektion weiß ihr historisches Erbe zu verwalten. Zeugnis davon geben nicht zuletzt die gelungenen Projekte in Neuenbürg, Möckmühl und Marbach am Neckar.

Wildbad hat es seinem Ruf als bedeutendste Bäderstadt im damaligen Königreich Württemberg zu verdanken, daß der Anschluß an die Bahn bereits 1868 vollzogen war. Hier war ein Bahnhof der «Dienstleistung Reise» entstanden, der seinesgleichen sucht. Eleganter wurde im Württembergischen nirgendwo mehr gebaut. Die ganze Pracht ist zur Straße hin dargeboten: Gußeiserne Ringsäulen bilden ein mächtiges Portal, das von einem umlaufenden Ornamentfries noch betont wird. Nur bei genauem Hinsehen entdeckt der Besucher die reliefartig eingelassenen württembergischen Symbole: Löwen- und Hirschkopf. Dem Vorbau verleiht die in rotbraun gehaltene Kassettendecke zusätzlich Eleganz. Der Mittelbau findet seinen krönenden Abschluß in einem Quergiebelchen mit geschnitzter Holzeinfassung und einem Radfenster als Blickfang: Ein Bahnhof als Gesamtkunstwerk.

Wildbad: eine Station mit ganz und gar unwürttembergischer Eleganz.





Detail vom Bahnportal in Wildbad: ein gelungenes Beispiel der Denkmalpflege.

Der Wildbader Bau durfte aber nur außen seine Schönheit bewahren, in seinem Innern hat er längst all die Pracht verloren, die den königlichen Kurgästen einst eine heitere Ankunft auf dem Lande vermittelte. Die Wartesäle waren mit Allegorien des Wald- und Badelebens in der Region «würdig ausgemalt». Doch jetzt ist der ehemalige Empfangsalon zur rustikal verbauten Bahnhofsgaststätte verkommen.

Rundbogenfenster gliedern – noch immer – das Erdgeschoß. Im ersten Stock hat man ihnen eine zweiteilige Fensterordnung entgegengesetzt, die mit ihrer Fensterbekrönung keinen Zweifel am ehemaligen Eigentümer, der Königlich Württembergischen Eisenbahn, aufkommen läßt. Hatte man zur Gleisseite hin auf jegliche Pracht verzichtet, so wurde den Seitenflügeln wieder mehr kunsthandwerkliche Aufmerksamkeit gewidmet.

Die vierte Bauperiode der Bahnhofsarchitektur hat in Wildbad ihr architektonisch prägnantestes Beispiel geschaffen. Die Weltläufigkeit dieser Bade- stadt, der auch schwäbische Dichter wie Justinus Kerner und Ludwig Uhland lyrische Referenz erwiesen haben, hat dieses glanzvolle Beispiel württembergischer Profanarchitektur erst ermöglicht.

Die Station Wildbad ist heute ein gelungenes Beispiel für denkmalpflegerische Verantwortung. Mit Sorgfalt, Einfühlungsvermögen und Respekt vor seiner Originalität hat man 1984 renoviert.

## Flaute – doch keine wirksamen Luftreinhaltemaßnahmen beim Autoverkehr

*Harald Knauer*

Eigentlich hätte man schon 1982 der Luftverschmutzung den Kampf ansagen können und müssen. Das Waldsterben war in aller Munde, und eine ausgewachsene Smogwetterlage im Januar 1982 – mit dem ersten und einzigen Smogalarm für Stuttgart – lieferte eine spektakuläre Kulisse für die politische Arena in der Landeshauptstadt.

Man hätte sich z. B. schon 1982 anhand der Dauermeßstationen ein ungefähres Bild von den Schadstoffbelastungen bei Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Stick-

oxiden (NO und NO<sub>2</sub>) und Kohlenmonoxid (CO) machen können. Und man hätte in jenem Jahr die Hauptverursacher der Luftverschmutzung eingrenzen und erste Gegenmaßnahmen ausarbeiten können. Zum Beispiel den Kraftfahrzeugverkehr: Da fragte doch mit Datum vom 23. Januar 1982 eine Fraktion im Stuttgarter Gemeinderat ganz bescheiden an, ob man denn nicht dazu – unter anderem – den privaten Kraftfahrzeugverkehr eindämmen müßte.