

Der Würzburger Bahnhof – ein Kulturdenkmal?

von

Leonhard Tomczyk

Die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstandenen großen Bahnhöfe zeichneten sich durch eine anachronistische Bauweise aus; sie stellten eine symbolträchtige Bühne dar, in der zwei Welten aufeinandertrafen: die des reichen Bürgertums und der Industriellen und die ihrer Angestellten, der Ingenieure und Arbeiter.

Bahnhöfe – Ausdruck der Zeit und der Gesellschaft

Die Empfangshallen glichen einem Schloß, Palast oder Kloster im historisierenden Stil mit nicht selten entsprechend künstlerisch gestalteter Inneneinrichtung, die an das seit Jahrhunderten Vergangene erinnerte. Der Gleisbereich dagegen stellte eine moderne und zukunftsorientierte Eisen-Glas-Konstruktion dar. Diese Tempel der Technik und der Kunst boten den Reisenden nicht nur die Möglichkeit der für die damalige Zeit schnellen und bequemen Fortbewegung, sondern auch die Möglichkeit, die neuesten Errungenschaften der Technik und des Fortschritts direkt zu bewundern und zu erleben. Man betrat das Tor zu einer neuen unbekannten Welt, die es mit Hilfe der Technik (d.h. des Zuges) zu entdecken galt.

Die starke und mächtige Lokomotive wurde zum Symbol des unaufhaltsamen Fortschritts, ja der Revolution schlechthin. Der französische Dichter *Theophile Gautier* (1811–1872) schrieb um die Mitte des 19. Jahrhunderts über das neue Phänomen Eisenbahn: „Bahnhöfe sind Paläste der modernen Industrie, in denen sich die Religion des Jahrhunderts entfaltet: die Religion der Eisenbahn. Diese Kathedralen der neuen Menschheit sind die Treffpunkte der Nationen, das Zentrum, in dem alles zusammenfließt, der Kern giganti-

scher Sterne, mit Strahlen aus Eisen, die sich bis zum Ende der Welt erstrecken“.¹⁾ Gut einhundert Jahre später schrieb der Architekt und Gautiers Landsmann *Jean Dethier* anlässlich einer Ausstellung über Bahnhöfe der Welt im Centre de Pompidou in Paris: „Der Bahnhof nimmt im Eisenbahnnetz die gleiche Stelle ein, wie das Herz in unserem Kreislauf. Er bildet den Muskel und regelt den Kreislauf. Er ist das Organ des Kommens und Gehens, von Ankunft und Abfahrt“.²⁾

Aber Bahnhöfe spielen auch eine wichtige gesellschaftliche Rolle. Sie sind Orte der Begegnung, des Wiedersehens und des Abschieds, der Flucht und Zuflucht, des Handels, des Verbrechens, der Deportation, Ziele von Luftangriffen und schließlich Schauplätze zahlreicher literarischer Werke und Filme sowie Motive der Malerei. Man denke in diesem Zusammenhang auch an konspirative Treffen und zwielichtige Geschäfte bis hin zur Aufbewahrung von Diebesgut. In vielen großstädtischen Bahnhöfen entwickelte sich ein besonderes Innenleben, das neben den gewöhnlichen reisenden Kunden der Bahn auch manchen, vor allem sozialschwachen Menschen eine Art Heimat bot, in der sie kostenlos übernachten, das „Hast du eine Mark?“-Geschäft abwickeln, ein Bier oder eine Droge zu sich nehmen oder seinen Körper für eine „schnelle Nummer“ verkaufen können.

Bahnhöfe der 1950er Jahren

Bei der Gestaltung moderner Bahnhöfe insbesondere der Empfangshallen in den 1950er Jahren verzichtete man bewußt auf monströse, teilweise bombastische Konstruktionen wie im 19. Jahrhundert. Der Stein bzw. die gemauerte Wand trat zugunsten von Glas zurück, und auch die Metallelemente erhielten

eine deutlich einfachere und leichtere Form. Der in seiner äußeren Erscheinung teilweise verschnörkelte Prunkbau wurde zum einfachen, klar definierten Würfel. Die ästhetische Komponente wurde schwerpunktmäßig auf die Eingangsfassade und die Fahrkartenschalterwand konzentriert. Letztere war nicht selten mit einem gemalten oder mosaikartig zusammengefügt Bild aus Glas- oder Keramikfliesen verziert. Auch die Neonbeleuchtung fand im Bahnhofsbereich ihren Platz, z.B. als Hinweis auf einen Laden oder eine Gaststätte in Form eines schwungvollen Schriftzuges. Zu den bekanntesten und auch herausragenden Bahnhöfen, die in den 1950er Jahren in Deutschland errichtet wurden, gehören jene von Köln (1957), Bochum (1957), Heidelberg (1955), Pforzheim (1958) und Braunschweig (1960).

Bei den meisten unterfränkischen Bahnhöfen beschränkte man sich auf die Beseitigung der durch den Krieg verursachten Schäden, und bei Modernisierungsmaßnahmen (abgesehen von dem technischen Bereich) auf den Eingangsbereich und die Innenraumgestaltung wie in Bad Kissingen, Ochsenfurt und Gemünden. Gemeint sind hier vor allem neue zeitgemäße Türen und Fahrkartenschalter, Neugestaltung der Innenwände sowie Einrichtung der im Bahnhof untergebrachten Läden und Gaststätten.

Drei Bahnhöfe wurden jedoch komplett neu gebaut: in Aschaffenburg, Schweinfurt und Würzburg.

Die Neugestaltung des Würzburger Bahnhofs

Der Vorgänger des neuen Würzburger Bahnhofs wurde von *Friedrich Bürklein* im historisierenden, neoklassizistischen Stil entworfen (1847 entwarf er auch den alten Münchner Bahnhof) und 1865 in Betrieb genommen.

Er stellte ursprünglich mit dem von Armen des Ringparks flankierten Bahnhofsbereich, dem Killian-Brunnen, dem Buchnerschen Palais und dem Kaiserplatz eine Einheit dar, die damals den Charakter eines großangelegten Promenadenplatzes hatte, und in der Gesamterscheinung stark an barocke Schloß-Garten-Anlagen erinnerte. Man könnte eigentlich hier von einem menschenähnlichen Gebilde sprechen: Der Bahnhof als Kopf, der Ringpark als Arme, der Platz mit dem Brunnen als Oberkörper mit pulsierendem Herzen und die Bahnhofstraße und die Kaiser-Straße als Beine.

1954 wurden die Ruinen des am Ende des Zweiten Weltkrieges zerstörten alten Bahnhofs beseitigt und an ihrer Stelle ein neues Gebäude nach den Plänen des Hochbaudezernenten der Bahndirektion in Nürnberg, *Hans Kern* (1907–1997), errichtet. Um zu den Bahnsteigunterführungen ohne Stufen zu gelangen, wurden die Halle und der Bahnhofsbereich um 1,10 Meter abgesenkt.

Die Empfangshalle des Würzburger Bahnhofs ist am meisten jener des neuen Bahnhofs in Heidelberg ähnlich. Es gibt jedoch zwi-



Bahnhofsbereich mit Bahnhof, Brunnen und Kaisergärtchen; Aufnahme um 1900



Bahnhofplatz mit Buchnerschem Palais und Kiliansbrunnen; Aufnahme um 1930

schen diesen beiden Beispielen wesentliche Unterschiede:

- In Heidelberg entschied sich der Architekt *Helmuth Conradi* bei der Fassadengestaltung der Empfangshalle für deren klare Aufteilung in senkrechte Bahnen durch die Verwendung von Betonrippen (in Würzburg gibt es von der Wand gelöste schlanke Rundpfeiler), und er schuf gleichzeitig durch die Verwendung von durchsichtigen Klarglasscheiben den Effekt der optischen Wandauflösung, einer Toröffnung in die Stadt und einer gewissen Theatralik bei Innenbeleuchtung am Abend. Dieser Effekt wurde in Würzburg durch die Verwendung von undurchsichtigen Rohglastafeln leider von vornherein verhindert und die Rolle des Glases hier auf die Funktion des Lichtvermittlers und Schutzwand vor Unwetter reduziert. Sicherlich ist in beiden Fällen durch die Unterbringung von verschiedenen Läden im Fußgängerbereich ein direkter Blick in bzw. auf die Stadt nicht möglich. Es gibt jedoch einen deutlichen optischen und ästhetischen Unterschied, ob man den abwechslungsreichen Himmel oder die nach Sonnenuntergang innen beleuchtete Empfangshalle durch eine undurchsichtige oder durchsichtige Glasscheibe betrachtet.
- Ein weiterer großer Unterschied liegt in den Gleisbereichen. Während man in Würzburg, um zu den Bahnsteigen zu gelangen, durch

einen unterirdischen Tunnel gehen muß, erreicht man in Heidelberg die Bahngleise auf gleicher Ebene durch einen verglasten überirdischen Pavillon.

Verlust des ursprünglichen Konzepts

Bereits wenige Jahre nach der Fertigstellung des Würzburger Bahnhofs wurde die architektonische Einheit zwischen dem Hauptgebäude und seiner Umgebung schrittweise verändert, ja geradezu in Einzelteile zerstückelt, ein Prozeß, der leider bis heute andauert.

- Die beiden Uhren an den Seitenflügeln wurden abgenommen und durch eine überdimensionale Uhr an der Fassade der Empfangshalle ersetzt.
- In der Empfangshalle wurde das oberhalb der Fahrkartenschalter befindliche Mosaikbild mit der Darstellung einer Lokomotive mit Bahnarbeitern nur vier Jahre nach seiner Fertigstellung beseitigt.
- In den folgenden Jahrzehnten wurden die Fahrkartenschalter umgebaut, die Wände bekamen einen grauen Anstrich und zwei Werbetafeln, und die Halle selbst wurde zu einem in Grautönen gehaltenen Labyrinth mit Sitzbänken, Automaten, Marktständen, Zeitungsständern, einer Imbißbude und einem über diesem „Chaos“ wachenden überdimensionalen Bildschirm mit Dauerpro-

jektion von diversen Nachrichten und Wer-
bungen.

Theodor Dierksmeier, Hochbaureferent in der Hauptverwaltung und Fachvorgesetzter aller Architekten der deutschen Bundesbahn, formulierte 1959 klar die Grenzen der Werbung und des wirtschaftlichen Nutzen im Bahnhofsbereich folgendermaßen: „Der Grundsatz muß hier lauten: Wenig und gut mit hohem wirtschaftlichem Nutzen! Die Wirtschaftswerbung darf aber nie so weit gehen, daß sie die Beschilderung zur Orientierung der Reisenden in den Hintergrund drängt und überschattet. Es geht nicht an, daß an Stelle der Bahnhofsnamen Werbeschilder für Öl-, Seifen- oder sonstige Erzeugnisse den Bahnhof beherrschen“.³⁾

Der Würzburger Bahnhof sollte als Teil eines Komplexes betrachten werden, das nicht nur aus der Empfangshalle, sondern auch dem gesamten Umfeld besteht. Leider wurde auch dieser Bereich stark verändert durch die Neugestaltung des Bahnhofplatzes, die Abtrennung (und schließlich den Abriß) des Buchnerschen Palais vom Kaiserplatz infolge des Ausbaus des Haugerrings, die dazugekommenen Ergänzungen wie Bäume, Imbißbuden, Fahnenmaste, Busbahnhof, Postgebäude, Straßenbahnanlage sowie durch eine beschränkte Abholzung des Ringparks. Auch die mit Fahnen, Plakaten, Gardinen und diverser Ausstellungsware beklebten bzw. behängten Pavillons am Bahnhofplatz verloren viel an ihrem ursprünglichen Reiz der architektonischen Leichtigkeit.

Man hat hier den Eindruck, als ob man sich des Bahnhofes irgendwie schämen würde, darum müßte man ihn optisch hinter Bäumen, Buden und anderen „Preziosen“ verstecken und an ihm ständig herumbasteln, bis alles nach den neuesten Regeln des angeblich modernen Geschmacks paßt. Hier noch eine neue Brezel-Bude dazu und hier noch zwei Bäume weg. Ist ein 50 Jahre alter Bahnhof, der in mehreren Publikationen abgebildet und als gutes Beispiel der modernen Nachkriegsarchitektur beschrieben wurde, tatsächlich weniger wert als ein ehemaliger barocker Landsitz, der mit diversen Zuschüssen permanent restauriert und gepflegt wird?

Das Thema Eisenbahn und Denkmalpflege gestaltete sich bis vor wenigen Jahren noch sehr problematisch und war nicht frei von teilweise merkwürdigen Prozessen und Entscheidungen. Bis ca. 1960 betrachtete man diesen Bereich in erster Linie vor allem aus dem Blickwinkel der Beseitigung von Kriegsschäden. Erst danach begann man sich allmählich auch den denkmalpflegerischen Aspekten und neuen Nutzungsmöglichkeiten von stillgelegten Bahnhöfen zu widmen. Nach der Privatisierung der Deutschen Bahn und deren nun veränderten Rechtslage bedarf der neue Eigentümer für die Baumaßnahmen auch die Genehmigung der Denkmalbehörde⁴⁾. Inwieweit diese Zusammenarbeit reibungslos und zur vollen Zufriedenheit aller Parteien verläuft, ist ein anderes Thema.

Problematischer Umgang mit der Nachkriegsarchitektur

Diese geschilderten Probleme beziehen sich jedoch nicht nur auf die Bahnhöfe, sondern auf die Architektur der 1950er Jahre allgemein. Abgesehen von den wirtschaftlichen Interessen und technischen Bedürfnissen scheint eine der Hauptursachen der damit verbundenen Konflikte darin zu liegen, daß man offensichtlich immer noch das Jahr 1945 als die Zäsur zwischen alt und neu, zwischen erhaltenswert und nicht erhaltenswert und somit auch zwischen Kunst und nicht Kunst als Maßstab für bestimmte, nicht selten politisch-wirtschaftlich motivierte Entscheidungen benutzt. Diese künstliche Unterscheidung ist falsch und verzerrt auch das Gesamtbild der davor und danach gestalteten Architektur und anderer Bereiche der bildenden Kunst. Denn vieles, was heute als „typisch 50er Jahre“ beschrieben wird, hat seine Wurzeln in den Jahrzehnten davor und stellt teilweise eine gewisse Kontinuität mit den damals stattgefundenen Entwicklungen her und dieser Bereich wird leider immer kleiner.

Die Beseitigung oder Veränderung vieler Zeugnisse dieser Zeit hat vor allem einen kommerziellen Hintergrund oder geschieht im Rahmen von manchmal zweifelhaften Modernisierungsmaßnahmen, sehr oft ohne Berücksichtigung des Urentwurfs und seiner ästhetischen Aussage. Es ist verständlich,

wenn abgenutzte, technisch relevante Teile oder Inneneinrichtungen wie Heizung, Sanitäranlagen, Tafeln mit Abfahrtszeiten und Ähnliches durch neue ersetzt werden müssen. Die Frage ist jedoch, wie weit dürfen die Veränderungen gehen?

- Müssen diesen Veränderungen auch jene Teile angepaßt werden, die mit ihnen kaum etwas oder überhaupt nichts zu tun haben?
- Müssen beispielsweise Wandmalereien oder Wandmosaiken beseitigt, große Fenster durch kleine ersetzt und Baukorpusteile verändert, ergänzt oder abgerissen werden?
- Darf ein herausragendes Gebäude neue architektonische Nachbarn bekommen, die sein Gesamterscheinungsbild deutlich verändern?
- Darf der aktuelle, vorübergehende Trend in der Architektur bzw. der sog. Zeitgeschmack über das Sein oder Nichtsein eines Bauwerkes entscheiden?
- Liegt die Zukunft der Bahnhofsarchitektur tatsächlich im unsinnlichen und dünnen Funktionalismus ohne kulturelle Bezüge?
- Und schließlich, ist das alles, worüber wir uns unterhalten, befassen oder empören, überhaupt Kunst?

Was ist Kunst?

Die Frage: „Was ist Kunst?“ ist nicht neu und wird von jedem anders betrachtet. Aber es gibt eine Linie, die zumindest ihren Kern klar umschreibt. „Kunst ist die Bezeichnung für die Gesamtheit des von Menschen Hervorgebrachten, das nicht durch eine Funktion eindeutig festgelegt oder darin erschöpft ist, zu dessen Voraussetzungen hohes und spezifisches Können gehört und das sich durch seine gesellschaftliche Geltung auszeichnet als Ausdruck von Besonderheit. Im heutigen Sinne ist diese Gesamtheit in die Teilbereiche Literatur, Musik, die darstellenden Künste, wie Theater, Tanz und Film und die bildenden Künste, wie Malerei, Bildhauerei und Architektur gegliedert“.⁵⁾ Also auch der Architektur.

Das wird leider sehr oft, bewußt oder unbewußt, vergessen. Meistens dann, wenn es darum geht, etwas angeblich Altes, Marodes, nicht mehr Zeitgemäßes und Unrentables zu

beseitigen und an seiner Stelle etwas vermeintlich Neues, Modernes, Nützliches und Epochales zu errichten. Leider verstecken sich hinter diesen starken und atemberaubenden Beschreibungen meistens Kaufhäuser oder Parkhäuser. Es wird dann an einem im Wege stehenden Bauwerk so lange herumgedoktert, bis man tatsächlich an das darin angeblich steckende Böse glaubt. Man geht dabei entweder verbal vor, durch entsprechende Leserbriefe oder andere Ausdrucksformen der öffentlichen Meinung, oder technisch, durch Abnehmen oder Hinzufügen von diversen Details oder durch einen geschickten Einsatz der Abrißbirne, weswegen man es folglich auch verändern oder gar vollkommen beseitigen müsse. Oder aber man tut gar nichts und schaut zu, wie das Stück verfällt, und läßt dann diesen „Schandfleck“ abreißen mit dem Argument, es hätte das Allgemeinbild gestört oder die Restaurierung wäre viel zu teuer gewesen.

Diese Praktiken scheinen insbesondere in Bezug auf die Architektur im Stile des Historismus und der 50er Jahre gut zu funktionieren. Der Grund dafür, daß man sich ausgerechnet am meisten an diesen beiden Stilen vergreift, ist ihre angebliche historische und ästhetische negative Last. Beide werden nicht selten mit Kitsch und bürgerlicher Spießerkultur in Verbindung gebracht, der Historismus noch zusätzlich mit kaiserlichem Großdeutschland und Militarismus, mit pompösen Getue und Marschmusik, und die 50er Jahre mit etwas Unseriösem und Billigem wie Knolli-Bolli, Rock-and-Roll und Flohmarkt. In dieses zusätzlich mit politisch-wirtschaftlich motivierten Interessen vermischte Szenario fügen sich manche Zweckgebäude ein, darunter anscheinend auch der Würzburger Bahnhof und die Mozartschule.

Anderer Umgang mit der Nachkriegsarchitektur möglich?

Wie es aussieht, ist man offensichtlich immer noch nicht bereit, den pluralistischen Stil der 1950er Jahre als einen Kunststil wie den Jugendstil oder Barock voll und gleichwertig anzuerkennen. Man kann und soll über Kunst streiten, man kann jedoch nicht ein Kunstwerk ausschließlich nach seinem Alter

oder dem Bekanntheitsgrad des Schöpfers, von dem persönlichen Geschmack des Betrachters ganz zu schweigen, beurteilen und glauben, dementsprechend auch handeln zu dürfen. Ebenso wichtig ist die kulturhistorische Dimension eines Kunstwerkes bzw. Bauwerkes und sein Stellenwert in einem Komplex, zu dem es gehört.

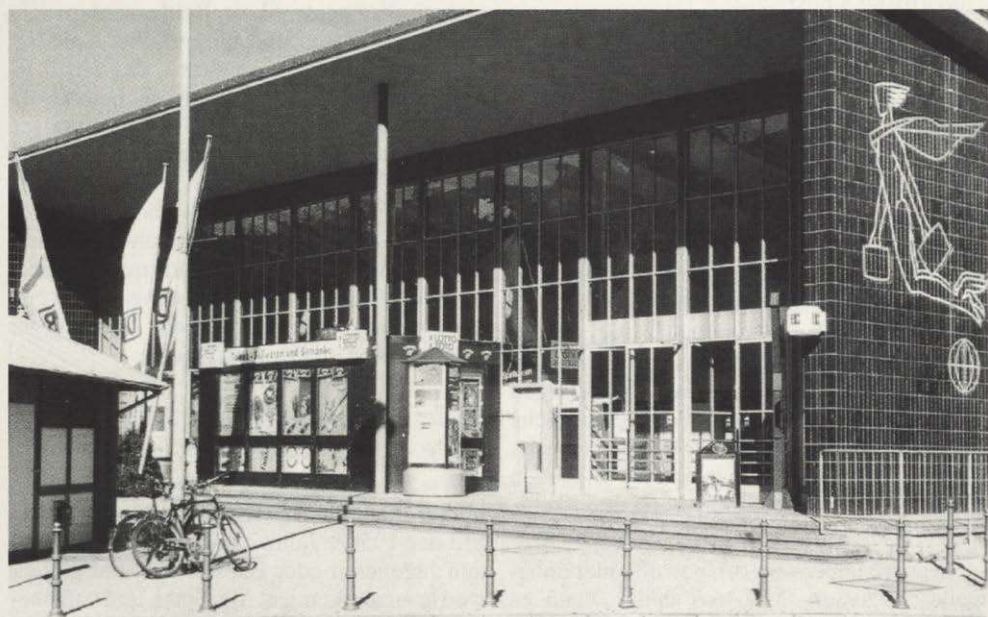
Ein vergleichbares Beispiel stellt hier auch der ebenfalls von Hans Kern entworfene und 1956 errichtete Bahnhof in Aschaffenburg mit bühnenartig gestalteter Empfangshalle und ganzflächig verglaste Fassade dar. Diese wurde sowohl innen als auch vor allem außen mit diversen Buden und anderen überflüssigen „Applikationen“ optisch total entstellt.

Bahnhöfe mit verglaster panoramaartiger Empfangshalle, wie die bereits aufgezählten Beispiele, sind nicht nur gemauerte Würfel, in denen man eine Fahrkarte, Brezeln oder Geldbörsen von sog. fliegenden Händlern kauft, sondern sie drücken in ihrer Gestaltungsweise auch die Idee der Toröffnung in die Welt für die Abreisenden und der Toröffnung in die Stadt für die Ankommenden aus. Sie wurden architektonisch und ästhetisch auf

eine ungehinderte Frontalansicht gedacht. Dieser Wirkungseffekt geht jedoch aufgrund der beschriebenen Veränderungen bzw. Entstellungen komplett verloren, und eine Wahrnehmung der ästhetischen Inhalte ist somit nicht mehr möglich. Zwar bleibt dieses Gebäude weiterhin ein Kunstwerk – unabhängig davon, was und wieviel Gegenstände vor ihm stehen. Aber Kunst dient in erster Linie zur Befriedigung der ästhetischen Bedürfnisse des Menschen; d.h. das Kunstwerk lebt von seiner Wahrnehmung durch den Menschen, und es ist höchst fraglich, ob diese tatsächlich unter diesen Umständen eintreten kann.

Am wenigsten betroffen von den sog. Modernisierungs- bzw. Verschönerungsmaßnahmen ist der 1959 errichtete Bahnhof in Schweinfurt. Sein rasterartiger Aufbau der Fassade ohne überragende Akzente kann jedoch mit der Bühnenartigkeit der Aschaffener und Würzburger Empfangshallen, von den anderen erwähnten deutschen Bahnhöfen (z. B. Bochum) ganz zu schweigen, nicht konkurrieren.

Glücklicherweise ist noch die abgerundete Schalterwand mit großen Glastafeln weitge-



Bahnhof in Aschaffenburg; Aufnahme 2004.



Schalterhalle im Schweinfurter Bahnhof; Aufnahme 2004.

hend original erhalten. Die Frage ist nur, wie lange noch?

Verdrängung der Kunst am Bau

Was an immer mehr Bahnhöfen auffällt – und Würzburg ist ein gutes Beispiel dafür – ist die Verdrängung der Kunst aus diesem Bereich. Während man in den 50er Jahren noch bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen darauf achtete, daß 1 bis 2,5 Prozent der Baukostensumme für Künstler und Kunsthandwerker verwendet werden konnten, scheint von diesem Prinzip heute nicht mehr viel übrig geblieben zu sein. Kunst am Bau wurde zu Mangelware; dies betrifft nicht nur diesen Bereich der Architektur, sondern auch Verwaltungsgebäude, Schulen und immer stärker auch die Kirchen – es sei denn, man betrachtet die zahlreichen Werbetafeln und ähnliche „Zierden“ als Kunst bzw. Kunstersatz.

Das ursprünglich oberhalb der Schalterwand angebrachte Wandmosaik landete nach seiner Entfernung aus dem Würzburger Bahnhof glücklicherweise nicht auf der Schuttdponie, sondern kann zumindest frag-



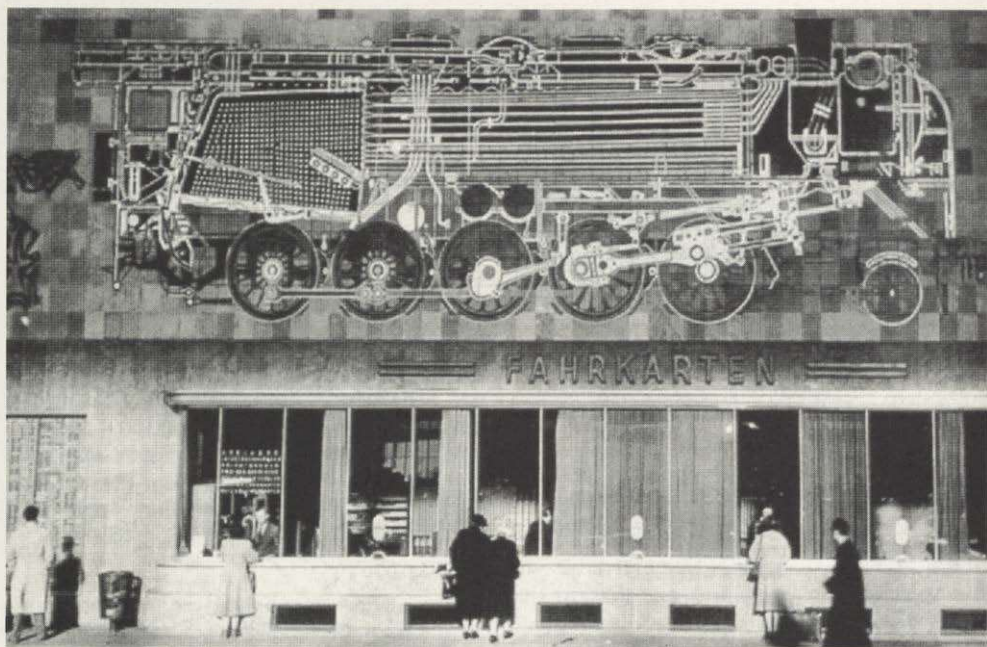
Bahnhof in Schweinfurt; Aufnahme 2004.

mentarisch im Bundesbahnmuseum in Nürnberg besichtigt werden. Es wurde von dem in Eichstätt wirkenden Maler und Bildhauer *Alois Wünsche-Mitterecker* (1903–1975) geschaffen. Dieser Künstler beteiligte sich mehrmals erfolgreich an den Kunstaustellungen im Haus der Kunst in München und wurde vor allem für das erst nach seinem Tode zu Ende errichtete Figuren-Feld in Eichstätt bekannt, ein aus 79 Elementen bestehendes imposantes Mahnmal gegen Krieg, Tod und Zerstörung.

Das auf den ersten Blick im Vergleich zu der rasant fortschreitenden Elektrifizierung des Schienennetzes anachronistisch erscheinende Mosaikwandbild mit einer Lokomotive als Hauptmotiv ist in der auf drei Grundfarben beschränkten Ausführung seiner Zeit jedoch weit voraus (Abbildung siehe nächste Seite).

Bei genauer Betrachtung der röntgenbildartig gestalteten Rohrleitungen kann man starke Assoziationen an den Plan einer elektronischen Platine erkennen; das Kunstwerk erinnert – vereinfacht gesagt – an eine computergesteuerte Lokomotive – ein in dieser Dimension sicherlich einmaliges Werk, nicht nur in der Bahnhofsarchitektur. Andererseits stellt es in bestimmter Weise ein Dokument mit historischem Wert dar, denn Lokomotiven sind zumindest aus der deutschen Verkehrslandschaft fast vollkommen verschwunden. Der offizielle Grund für die Entfernung des Wandmosaiks war das Loslösen einzelner Fliesen von der Wand – ein bautechnisches Problem, das mit entsprechenden Mitteln sicherlich hätte behoben werden können. Aber man wollte offensichtlich dieses, in den Leserbriefen als „Fratzengemälde“ und „Hohngebilde“⁽⁶⁾ bezeichnete Werk nicht, vermutlich wegen der expressiven Mal- und Ausdrucksweise des Künstlers. Vom fehlenden direkten Bezug zum Weinland-Frankenland und zu den immer noch „ohne wenn und aber“ verehrten Lokalgrößen wie Tiepolo, Neumann und Riemenschneider ganz zu schweigen.

Wünsche-Mitterecker war damals jedoch kein Einzelfall. Mit ähnlichen Vorwürfen bzw. mangelnder Bereitschaft, sein Werk verstehen zu wollen, wurde auch der Bildhauer *Josef Karl Huber* konfrontiert und zwar in



Wandbild mit Lokomotive in der Schalterhalle des Würzburger Bahnhofs; Aufnahme 1955.

Bezug auf seine Raumplastik im Bahnhof von Pforzheim. Der Pforzheimer Bahnhof wurde 1956 von dem Architekten *Helmuth Conradi* entworfen. Die Fassade der Empfangshalle ist vom Boden bis zur Decke verglast, und der Eingang wird von einem Vordach auf dünnen Rundpfeilern akzentuiert. Im Unterschied zum Würzburger Bahnhof verwendete *Conradi* hier großflächige, durchsichtige Glastafeln, die einen gehobenen, eleganten, man könnte auch sagen leicht mondänen Charakter des Bauwerks vermitteln. Dies ermöglicht es, auch vom Weiten und in der Nacht bei Innenbeleuchtung einen Blick in das Innere der Empfangshalle zu werfen und zwar auf die gegenüberliegende Wand, die vom Huberschen Kunstwerk gefüllt wird. Unter dem Titel „Goldstadt an der Schwarzwaldpforte“ stellt es in einer abstrakten Landschaft aus Metall gestaltete stilisierte Fische, Vögel und Tiere dar. Angesichts der Proteste sah sich der Künstler zu einer öffentlichen Stellungnahme genötigt, in der er sein Werk nicht nur erklärte sondern auch erfolgreich vor deren Zerstörung verteidigen konnte.

In den letzten zwei Jahrzehnten schlug eine Entwicklung ein, die Stilllegungen von zahlreichen Bahnhöfen zur Folge hatte. Gründe dafür gibt es eigentlich nur zwei:

- das Auto als billiges Massenverkehrsmittel und
- die sinkende Zahl der Bahnbenutzer, die teilweise auch durch die permanent steigenden Fahrkartenpreise verursacht wurde.

Die still gelegten Bahnhöfe werden meistens umfunktioniert oder abgerissen. Neue Bahnhöfe werden in kleinen Ortschaften kaum noch gebaut, und wenn, dann beschränkt sich die Bahnhofsarchitektur, sofern man davon noch sprechen kann, auf simple Dach-Pfeiler-Konstruktionen mit Automaten für Fahrkarten, Gepäckaufbewahrung und Getränke.

Umwidmung der Bahnhofsarchitektur

Wohin die Reise der Bahn im Bereich der Bahnhofsarchitektur insbesondere in den Großstädten geht, ist nicht schwer zu erkennen. Der Bahnhof soll nicht mehr nur ein Umsteigeplatz für die Passagiere sein, son-

dern ein multifunktionales Zentrum werden, ähnlich einer sog. City-Galerie mit diversen Läden und Unterhaltungsmöglichkeiten. Entsprechende Vorstellungen und Äußerungen dazu gibt es wie z. B. von Dieter Bartzko: „Auch in Kassel, Köln oder Heidelberg werden die alten Bahnhöfe zu Einkaufszonen, Ausstellungshallen und Kulturzentren“. ⁷⁾ Die neuen Bahnhöfe werden, wie Martin Lepper meint, „keinen Dreck, keine Drogen, keine Dunkelheit und keine langen Wege“ haben ⁸⁾. Unabhängig davon, wem diese Entwicklung nutzt und schadet, eins scheint jedoch sicher zu sein: Den Bahnhof im klassischen Sinne als ein selbständiges Gebäude wird es zumindest in den Großstädten, nicht mehr geben.

Abschied von der 50er-Jahre-Architektur

In Würzburg, wie auch anderswo nicht nur in Unterfranken, gibt es leider immer weniger Beispiele moderner Architektur der 50er Jahre. Sie verschwinden leise, ohne daß sich jemand darüber besonders aufregen würde. Was nicht beseitigt wird, wird meistens stark verändert wie z. B. in Würzburg der Kaufhof, das Verwaltungsgebäude der Fa. Kupsch oder das Möbelhaus Neubert, was teilweise einer Beseitigung gleichbedeutend ist. Und leider zerfällt langsam auch die sakrale Architektur, die in machen Fällen restaurierungs-, jedoch sicherlich nicht abrißbedürftig ist.

Was angesichts dieser Entwicklung unbedingt notwendig erscheint, ist eine Analyse und auch selbstkritische Überprüfung. Haben wir für die Erhaltung bestimmter Gebäude in der Vergangenheit genug getan, haben wir nicht zu lange damit gezögert, die Architektur der 50er Jahre als vollwertiges Element der Kunstgeschichte und der Kultur anzuerkennen, gibt es noch Möglichkeiten, auf diesem Gebiet Korrekturen vorzunehmen, um derartigen Fehlentwicklungen bzw. unumkehrbaren Zerstörungen vorzubeugen? Verdient den Namen „modern“ tatsächlich nur das, was in den letzten 20 Jahren im sog. Bauhaus-Stil oder temperament- und charakterlos aus rohem Beton, Eisen und Glas geschaffen wurde? Muß die Aufgabe der ursprünglichen Nutzungsbestimmung eines Gebäudes auto-

atisch sein Todesurteil, d. h. Abriß, bedeuten?

Man kann und muß deshalb an die verantwortlichen Personen bzw. Gremien appellieren, nicht zu vergessen, daß es sich hierbei um Zeugnisse der Geschichte und der Kultur handelt, die in dieser Form nicht nur im unterfränkischen Raum einmalig sind, und daß es sich wirklich lohnt, diese für die Nachwelt zu erhalten. Denn, wie Martin Horsten in seinem Beitrag über die ebenfalls von Zerstörung stark bedrohte Mozartschule in Würzburg feststellte, „wir leben in und mit Gebäuden und Bauwerken, wir leben in der Stadt, auf dem Dorf. Wir können uns dem gebauten Raum nicht entziehen. Er steht auch für das, was wir als Heimat, als Ort unserer Kindheit erkennen. Solche gebauten Räume sind für uns voller Erinnerung.“ ⁹⁾

Bildnachweis:

1-5: aus: Suse Schmuck: Der Bahnhof und sein Platz. Würzburg 2004.

6-7: aus: Leonhard Tomczyk: Glas am Bau. Lohr a. M. 2004.

Anmerkungen:

- ¹⁾ zitiert nach Jean Dethier: Die Welt der Bahnhöfe. Berlin 1981, S. 4.
- ²⁾ Ebd., S. 4.
- ³⁾ Zitiert nach: Schack, Martin: Neue Bahnhöfe. Berlin 2004, S. 41.
- ⁴⁾ s. hierzu: Krieg, Stefan: Bahnhöfe und Denkmalpflege, in: Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Braunschweig 1996.
- ⁵⁾ Meyers großes Taschenlexikon. Mannheim/Wien/Zürich, 1990
- ⁶⁾ Main-Post, 26.8.1956
- ⁷⁾ Bartzko, Dieter: Der Streit um den Bahnhof. Leipzig 1996, S. 99.
- ⁸⁾ Lepper, Martin: Wer sagt denn, daß alle Bahnhöfe häßlich und abstoßend sind!, in: P.M.-Perspektive. Nr. 38, Eisenbahn, S. 49. Beide Zitate auch in: Renaissance der Bahnhöfe. Die Bahn im 21. Jahrhundert. Braunschweig 1996.
- ⁹⁾ Horsten, Martin: Architektur und Städtebau der Nachkriegszeit in Würzburg - ein Fall für die Denkmalpflege?, in: Florschütz, Ines/Horsten, Martin/Schmuck, Suse, Die Mozartschule in Würzburg. Würzburg 2001.