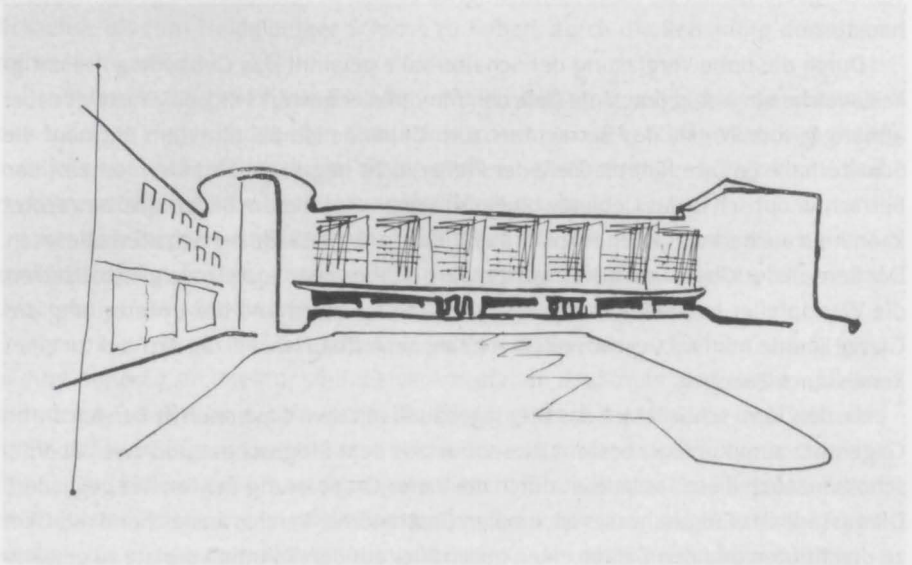


Die Architektur des Heidelberger Hauptbahnhofs

In den Jahren 1952–1955 wurde die seit mehr als fünf Jahrzehnten geplante und baulich vorbereitete Verlegung des Hauptbahnhofs von 1840 an seine heutige Position durch einen Neubau abgeschlossen. Der Architekt des Gebäudes war Helmuth Conradi (1903–1973). Unterstützt wurde er in Heidelberg von Heinz Dutschmann, dem damaligen Bundesbahn-Rat der Bundesbahn-Direktion Karlsruhe.

Der Bahnhof besteht aus drei Gebäudeteilen, welche in verschiedenen Winkeln zueinander liegen. Diese sind das Gebäude mit der ehemaligen Gepäckabfertigung, der Gastronomie und der Sperrenhalle, bestehend aus einem Baukörper, welcher parallel zu den Schienen liegt, der Schalterhalle, die in einem Winkel von ca. 45° aus diesem Baukörper herausgestellt ist und mit einem Kopfbau nach Norden hin abgeschlossen wird, sowie der überdachten und verglasten Brückenkonstruktion über den Bahngleisen. Der zu den Schienen parallele Baukörper, in der Folge Dienstgebäude genannt, liegt dabei in Südwest-Nordost-Richtung, die Schalterhalle in Süd-Nord-Richtung und die Brückenkonstruktion im rechten Winkel zum Dienstgebäude, also in Südost-Nordwest-Richtung.

Die Fassade des Kopfbaus wird an ihrer nördlichen Seite durch die strenge Gruppierung der Fenster, bzw. im Erdgeschoss teilweise auch der Türen, gegliedert. Diese sind in Reihen zu vier Fenstern in den vier Geschossen übereinander platziert. Zwischen den Viererreihen ist jeweils ein breiteres Wandelement, als trennendes Moment, zwischen-



Skizze der Ostansicht des Bahnhofsgebäudes (Festschrift 1955, S. 53). Auch wenn in der Quelle nicht angegeben, darf Helmuth Conradi als Autor dieser genialen Miniatur gelten.

geschaltet. Dadurch wird die Fassade in vier längliche Segmente aufgeteilt. Gelockert wird diese strenge Unterteilung durch ein über die ganze Front verglastes Treppenhhaus, welches aus dem Baukörper, sowohl nach oben in einer halben Geschosshöhe, als auch nach vorne um eine halbe Gebäudebreite, ausbricht und dabei, auf zwei Pfeilern ruhend, eine Art Portikus für den Eingang zu den Räumen der Post darstellt.

Die Nordostseite ist die Hauptansichtsseite des Gebäudes und damit hauptsächlich für die Wirkung desselben verantwortlich. Sie wird aus der Ostseite der Schaltherhalle und des Kopfbaus sowie der Nordostseite des Dienstgebäudes, mit der Gastronomie im Erdgeschoss, gebildet.

Die Schaltherhalle ist in Stahlbetonskelettbauweise erstellt und entspricht in ihrer Höhe dem Kopfbau. Die Längsseiten sind, bis auf sechs tragende Beton-Wandpfeiler, welche die Fläche gleichmäßig unterteilen, in Glas aufgelöst, wobei das Erdgeschoss mit den Eingängen und den Kiosken eine Ausnahme bildet.

Die verglasten Wandelemente reichen in ihrer Ausdehnung über drei Geschosshöhen. Das Glas der einzelnen Segmente ist durch Metallstreben nochmals unterteilt. Dadurch entsteht ein durchgängiges rhythmisches Raster von vier verschiedenen Scheibengrößen. Das Dach der Schaltherhalle steht ca. 1,5 m über den verglasten Wandelementen vor, wobei der Überstand von Glas zu Dachtraufe einen eleganten, konvexen Schwung beschreibt und am Anschluss an die Scheiben ein kleines Betonsims als schmückendes Element aufweist.

Die Wandpfeiler springen hinter der Dachtraufe ca. 0,5 m zurück und passen sich oben dem Schwung des Übergangs an. Damit überkragen sie sowohl an der Außen- als auch an der Innenseite, bei einer Gesamttiefe von 2 m, jeweils 1 m über den Glaselementen, welche mittig eingebaut sind. Durch ihren relativ schmalen Querschnitt von ca. 30 cm wirken sie nicht zu wuchtig. Im Winkel des Gebäudes liegt der Treppenhaustrum.

Durch die hohe Verglasung der Schaltherhalle gewinnt das Gebäude an Leichtigkeit, welche ein wenig durch die Tiefe der Wandpfeiler gestört wird, ein Effekt, der aber abhängig vom Winkel des Betrachters zum Gebäude ist. Bei direktem Blick auf die Schaltherhalle en face fällt die Tiefe der Pfeiler nicht negativ auf, sondern scheint den Betrachter optisch in das Gebäude hinein zu ziehen. Aus diesem Blickwinkel betrachtet kann man auch das Zitat einer Kolossalordnung in der Fassade der Schaltherhalle lesen. Der Bereich der Kioske und der Eingänge wäre hierbei einer Sockelzone gleichzusetzen, die Wandpfeiler entsprächen dann Säulen und Pilastern und die Unterteilung des Glases könnte man als Geschoss-Böden lesen, ein Aufbau wie bei der Architektur eines Renaissance-Palastes.

An den Turm schließt sich das Dienstgebäude mit dem Gastronomie-Bereich an. Im Gegensatz zum Kopfbau besteht dieser nur aus dem Erdgeschoss und zwei Obergeschossen. Auch diese Fassade ist durch die Vierer-Gruppierung der Fenster gegliedert. Die Fassade des Erdgeschosses ist, um den Gastronomie-Bereich ausreichend mit Licht zu durchfluten und den Gästen einen guten Blick auf den Bahnhofvorplatz zu gewährleisten, fast vollständig in Glas gehalten. Dieses ist in eloxierte Metallrahmen einge-

lassen, welche eine klare, regelmäßige Gliederung der Fensterelemente gewährleisten. Dabei ist bei den Eingängen bewusst auf eine kantige Lösung verzichtet worden und die Glaselemente schwingen elegant zu den Türen ein.

Die beiden eben beschriebenen Ansichtsseiten sind als Hauptansichtsseiten die einzigen, welche mit Korallenfels verkleidet sind. Die anderen Fassaden sind, aus finanziellen Gründen, lediglich verputzt und farblich an den Korallenfels angepasst worden.

Das Auffälligste an diesen Ansichtsseiten ist der Ausbruch der Schaltherhalle im Winkel von 45° aus dem Dienstgebäude, sodass auf der Schauseite zwischen den beiden Gebäudeteilen ein Winkel von 135° entsteht. Das in diesem stumpfen Winkel eingebaute, zylindrische Treppenhaus, welches über die Dächer einige Meter hinausragt, wirkt auf den Betrachter wie ein Scharnier. Es entsteht zwingend das Gefühl, dass man beliebig den Winkel, in welchen die Gebäude zueinander stehen, verändern kann. Conradi schreibt im Mai 1955: „Ein zylindrischer Baukörper, der das Treppenhaus zu den in den Obergeschossen liegenden öffentlichen Dienststellen der Bundesbahn aufnimmt, bildet am Bahnhofvorplatz das Verbindungsglied zu dem schräg anstoßenden Baustrakt mit den Wirtschafts- und Gaststättenräumen und zugleich nach außen sichtbar den Gelenkpunkt für die im Innern des Gebäudes notwendige Richtungsänderung“. Hier befindet sich am Gebäude ein Spannungselement, welche den Betrachter neugierig auf den Innenraum macht. Es entsteht fast eine Sogwirkung, welche sich im Winkel des Gebäudes fokussiert. Eigene Beobachtungen haben ergeben, dass der Eingang, welcher näher am Treppenturm liegt, auch häufiger frequentiert wird. Eine Einschätzung, welche vom Bahnstationsmanager Richard Winter bestätigt wurde. Die Idee, das Problem der schräg zueinander stehenden Verkehrsachsen von Bahn und Straße auf diese Weise zu lösen, ist einfach, aber dennoch wirkungsvoll. Leider wird der Gedanke, aus dem Bahnhof heraus zu treten und durch die Kurfürstenanlage eine Blickachse bis zum Heidelberger Schloss zu haben, durch die Bebauung derselben empfindlich gestört.

Die Bahnsteigbrücke ist, wie die Schaltherhalle, vollflächig verglast, wobei schmale, hohe Scheiben eingesetzt wurden. Dadurch wurden zwar mehr Stützen benötigt, diese sind dafür aber sehr viel zierlicher als die großen Betonbinder der Schaltherhalle und ergeben eine rhythmische Unterteilung der Glas-Fassade.

Über den Treppen zum Bahnsteig schließen die Bahnsteigdächer an die Brückenkonstruktion an. Diese ruhen mit einem mittigen Sturz auf Betonpfeilern und schwingen von hier konkav in einem eleganten Bogen nach außen.

Über die Wirkung aller Gebäudeteile im Zusammenhang schreibt Conradi 1955: „In ihrer äußeren Architektur sind die verschiedenen Baukörper entsprechend ihren besonderen Funktionen zueinander in Beziehung gesetzt. Die Wirkung des Gebäudes wird in der Wohlabgewogenheit der verschiedenen Baukörper und in der architektonischen Durchbildung der Fassaden beruhen. Nicht falsch verstandene Repräsentation mit Prunk und Pracht und unechter Formensprache, sondern eine klare, ehrliche Formgebung – die aus der Zweckbestimmung und der Konstruktion heraus entwickelt ist –, muß heute die Grundlage für die Gestaltung der Verkehrsbauten sein.“

Literatur

- Helmuth Conradi: Das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofs in Heidelberg, in Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 5, 1955, S. 218f.
- 115 Jahre Bahnhof Heidelberg 1840–1955. Festschrift zur Eröffnung des Heidelberger Hauptbahnhofs am 5. Mai 1955, hg. vom Pressedienst der Bundesbahndirektion Karlsruhe, Heidelberg, Mainz [1955], S. 53 (Abb.)
- Mihály Kubinsky: Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik. Für Eisenbahnfreunde, Architekten und kulturgeschichtlich Interessierte, Stuttgart 1969, S. 150f.
- Martin Schack: Neue Bahnhöfe, die Empfangsgebäude der Deutschen Bundesbahn 1948–1973, Berlin 2004, S. 110f.