



... IN DIE JAHRE GEKOMMEN

# HAUPTBAHNHOF PFORZHEIM

1957-58

Bei Bauhistorikern genießt der Pforzheimer Hauptbahnhof einen erstklassigen Ruf: »Unter den diversen Stationsneubauten der Nachkriegszeit stellt er (...) einen der anspruchsvollsten und gelungensten dar« urteilt etwa das Deutsche Nationalkomitee für Denkmalschutz. Trotz zahlreicher Eingriffe im Laufe der Jahrzehnte lässt sich immer noch erleben, was dieser Bau vielen seiner Artgenossen voraushat.

{Architekt: Helmuth Conradi

{Kritik: Christian Schönwetter  
Fotos: Bernhard Frieße, Voss,  
Eva Bischof, Gerard Wipfler

Wer in Pforzheim aus dem Zug steigt und das Bahnhofsgebäude erblickt, mag seinen Augen kaum trauen: Diese Station soll zum Besten gehören, was die deutsche Nachkriegsarchitektur an Verkehrsbauten hervorgebracht hat? Eine banale weiß getünchte Lochfassade und ein wuchtiges Bahnsteigdach lassen wenig von der eleganten Leichtigkeit erkennen, die man angesichts des Fertigstellungsjahrs 1958 erwarten würde. Auch in der Unterführung und am Fuße der steilen Treppe, die zur Bahnhofshalle hinaufführt, bleibt die Skepsis erhalten. Oben langt der Reisende zunächst in einem niedrigen Vorraum an, der jedoch bereits den Blick in die zweigeschossige Halle mit ihrer vollverglasten Front zur Innenstadt freigibt – und man beginnt zu ahnen, dass es sich hier um eine bewusst gestaltete, hierarchisierte Raumfolge handelt, mit der die Ankunft spannungsvoll inszeniert wird. Doch spätestens, wenn man dann durch die Halle auf den Bahnhofsvorplatz tritt und das Bauwerk von der Stadtseite aus betrachtet, wird klar, warum es damals bundesweit Beachtung fand und inzwischen unter Denkmalschutz steht.

## MEILENSTEIN AUS BRUCHGRANIT

Dem Architekten Helmuth Conradi ist ein Empfangsgebäude von seltener Eleganz geglückt, die sich vor allem demjenigen erschließt, der sich dem Bahnhof aus der Innenstadt nähert. Ein langer Baukörper erstreckt sich entlang der Gleise und schirmt den Vorplatz gegen den Bahnlärm ab. Mit seiner Horizontalität unterstreicht er die Bewegungsrichtung der Züge, während sich ein papierdünnes Vordach, getragen von zwei schlanken Rundstützen, den Reisenden entgegenreckt. Es markiert den Haupteingang in der großen, filigranen Glasfassade, mit der sich der Bahnhof zur Stadt hin öffnet. Obwohl der Bau größtenteils aus Stahlbeton konstruiert ist, trägt er eine Bekleidung aus Bruchgranit. Sie reicht als unregelmäßiges Schichtenmauerwerk von außen bis hinein >

[1/2] Das äußere Erscheinungsbild des Bahnhofsgebäudes blieb nahezu unverändert. Deutlich gewandelt haben sich zwischen 1963 (Bild 1) und heute jedoch das Stadtbild jenseits der Gleise und die Geschmäcker in Bezug auf Kfz-Design und Außenraumbegrünung





3



5



4

› in die Empfangshalle und verwischt damit die Grenze zwischen Innen und Außen. Mit raffinierten Details ist Conradi auf den Genius loci eingegangen. Immer wieder spielt er auf Pforzheims Ruf als »Goldstadt« an, der auf der reichen Tradition der örtlichen Schmuck- und Uhrenmanufakturen fußt: Einen ersten Hinweis geben die goldfarbenen eloxierten Aluminiumprofile der Glasfassade, weiter geht es mit der Bahnhofsuhr in einem Goldton, außerdem verteilen sich kleine Einsprengsel goldener Mosaikfliesen in spielerischer Anordnung über die Granitfassade, und nicht zuletzt prangt an der Straßenseite ein DB-Signet als Mosaik, das vor einem Hintergrund aus goldenen Fliesen in Szene gesetzt ist.

Edle Materialien prägen auch die Halle. Am Boden liegen helle Juraplatten, die das einfallende Tageslicht reflektieren. Mit ihren unterschiedlichen Formaten erzeugen sie ein abwechslungsreiches Fugenbild und nehmen dem Raum auf dezente Weise die Strenge. Im unteren Bereich sind die Wände mit poliertem, schwarzgrünem Serpentinit bekleidet, darüber fungiert ein umlaufendes hinterleuchtetes Band als Orientierungshilfe und zeigt die verschiedenen Nutzungen der Räume an, die an die Halle grenzen: »Schließfächer«, »Tabakwaren«, »Zu den Zügen«. Die Hallenrückwand geht in fließendem Schwung nahtlos in die Decke über, die sanft zur Glasfront hin ansteigt. Diese fast schon stromlinienförmige Dynamik wird von vorgesetzten kannelierten Schalelementen unterstrichen. Sie dienen u. a. als Träger für Leuchtreklamen, sodass die Werbeanlagen, die viele andere Bahnhöfe wild überwuchern, in der Pforzheimer Halle einen festen Platz zugewiesen bekommen und als Teil des Gesamtkonzepts von Beginn an domestiziert sind.

Ein so anspruchsvoll bis ins Detail durchgeplantes Empfangsgebäude findet man in der Architektur der Wiederaufbaujahre in der Tat selten. Selbstbewusst, aber nicht auftrumpfend repräsentiert es die Bahn als staatliche Institution – mit einer zurückhaltenden Noblesse, wie sie auch andere herausragende Bauten der jungen Republik kennzeichnet. Hinter dem Kanzlerbungalow in Bonn etwa oder dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe braucht sich der Pforzheimer Hauptbahnhof nicht zu verstecken. Zu verdanken ist dies nicht nur dem gestalterischen Geschick des Architekten, sondern auch dem Engagement des damaligen Oberbürgermeisters, der dem Bauherrn, der Bahn, einen besonders zinsgünstigen Kredit für den Neubau vermittelte und damit so manches Extra erst ermöglichte. ›

[3] Die Einweihung fand am 29. Mai 1958 statt. Zu dieser Zeit wurde die Zugangsberechtigung zu den Gleisen noch an entsprechenden Schaltern kontrolliert

[4] Dem örtlichen Denkmalpfleger sei Dank: Verkaufsstände mitten in der Halle gibt es keine, der Farbanstrich an Wand und Decke ließ sich nach vorangehender Befundermittlung wiederherstellen

[5] Heute erhellen leider große Deckenstrahler die Halle. Früher erzeugte die indirekte Beleuchtung einen ganz eigenen Raumcharakter (Aufnahme von 1960)



6

#### DEM ANPASSUNGSDRUCK STANDGEHALTEN

Wie hat sich der Bahnhof nun im Alltag bewährt? Offensichtlich recht gut, denn die zahlreichen Änderungen, die im Laufe der vergangenen 56 Jahre nötig waren, konnten ohne größere Umbauten vorstatten gehen, indem einfach einige Räume umgenutzt wurden. Die ehemalige separate Wartehalle für den Bahnbusverkehr nimmt heute etwa eine Burger-King-Filiale auf. Einziges nennenswertes Manko des Gebäudes war das flache Betonvordach auf der Gleisseite, das dort als Wetterschutz für den ersten Bahnsteig diente. Weil der Wasserablauf nie funktionierte, hat die Bahn aus dem Flach- ein Satteldach gemacht und dabei leider die Eleganz der Konstruktion ruiniert; statt einer schlanken Scheibe mit schmaler Kante überdeckt nun das eingangs erwähnte wuchtige Dach mit überbreiter Traufe den Bahnsteig.

Spätere Anpassungen aus der Zeit nach 1989, als das Empfangsgebäude unter Denkmalschutz gestellt wurde, lassen mehr Sensibilität erkennen. Ein schönes Beispiel ist die Lösung, die gegen die sommerliche Überhitzung der vollverglasten Halle gefunden wurde. Hier ließ sich die Bahn von der Denkmalpflege

überzeugen, nicht einfach die originale Glasfassade gegen eine moderne spiegelnde Sonnenschutzverglasung einzutauschen, denn dies hätte das Aus sowohl für die zarten Profile also auch für die Transparenz der Fassade bedeutet. Stattdessen wurden alte Lüftungsklappen unterm Dach reaktiviert und eine innen liegende Jalousie eingebaut, die nur bei starkem Sonneneinfall herunterfährt. Zusätzlich erhielt das Dach einen Wärmeschutz, wobei die Dämmung leicht von der Vorderkante zurückgesetzt wurde, um die schlanke Ansicht zu bewahren. Beim Modernisieren des Vorplatzes im Jahr 2003 legte die Denkmalpflege Wert darauf, dass wieder wie in den 50er Jahren Betonplatten in vier verschiedenen Farben zum Einsatz kamen. Obwohl diese eigens als Spezialanfertigung hergestellt werden mussten, waren sie nicht teurer als herkömmliche graue Platten. Und als jüngst Aufzüge für eine barrierefreie Zugänglichkeit eingebaut wurden, geschah dies außerhalb des Empfangsgebäudes, um die originale Bausubstanz zu schonen.

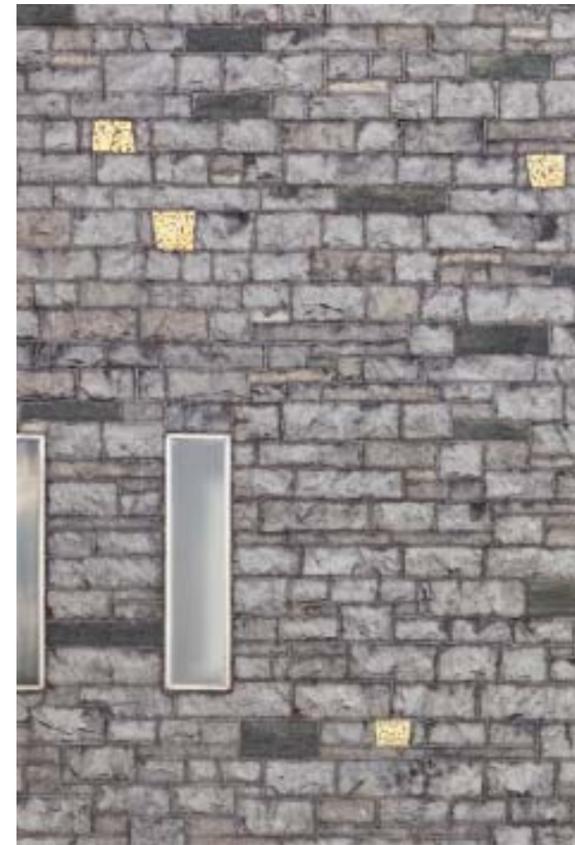
Inzwischen fehlt nicht mehr viel, bis die Integrität des Denkmals wiederhergestellt ist. V.a. müsste das alte Lichtkonzept für die Halle reaktiviert werden. Seit Langem verzichtet die Bahn auf die frühere indirekte Beleuchtung, die die Hallendecke vollflächig in helles Streiflicht tauchte und ihr damit bei Nacht den Charakter eines leichten Bauteils gab, das über der vollverglasten Fassade zu schweben schien. Den regelmäßigen Austausch der Neonröhren betrachtet sie als zu aufwendig. Doch dank der inzwischen marktgängigen wartungsarmen LED-Systeme sollte einer Annäherung an das ursprüngliche Erscheinungsbild heute nichts mehr im Wege stehen.

#### WIE GEHT ES WEITER?

Lobenswert ist das Engagement der Stadt Pforzheim, auch das Bahnhofsumfeld zu verbessern. Auf dem Vorplatz laufen seit 1968 zwei Bundesstraßen zusammen, sodass der Bahnhof durch eine Verkehrsschneise von der Fußgängerzone getrennt ist. Neue Planungen zielen darauf ab, das Gros der Fahrzeuge auf eine

[6] Aus dem Zusammenspiel von zart gegliedert Glasfassade und dünnem Vordach ergibt sich eine freundlich offene und gleichzeitig bergende Gestik

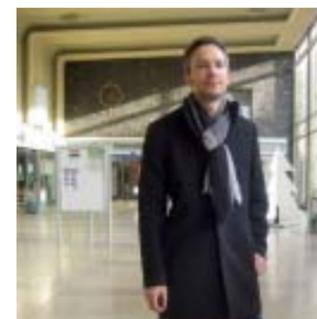
[7] In der Granitfassade finden sich allenthalben kleine Einsprengsel goldener Mosaikfliesen, die auf die »Goldstadt« Pforzheim Bezug nehmen (aktuelle Aufnahme)



7

Umgehungsstraße zu verlagern, die auf brachliegenden Gleisen im Norden entstehen könnte. Auch bei der Neuordnung des angrenzenden Busbahnhofs zeigte die Stadt Geschick und kürte im Wettbewerb einen Entwurf, der trotz seiner 29 überdachten Bussteige das Empfangsgebäude nicht erdrückt. Drei schlanke Betondachscheiben korrespondieren mit Conradis Flugdach auf dem Vorplatz, ihr sanfter Schwung erinnert an die Vorsatzschalen in der Halle. Und wie steht es um die Zukunft des denkmalgeschützten Bahnhofs? Der Wandel zu einem Knotenpunkt, bei dem Reisende zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln wechseln, wird mehr Platz für Fahrräder, für Car-Sharing-Angebote und Ähnliches erfordern. Wenn die gestalterische Sorgfalt, die bei den jüngsten Änderungen ablesbar ist, auch künftige Eingriffe prägt, kann das anspruchsvolle Bauwerk bleiben, was es schon 1958 war: ein großes Kleinod in einer kleinen Großstadt. •

{Standort: Bahnhofplatz, 75175 Pforzheim



{Den überzeugten Bahnfahrer Christian Schönwetter führen Reisen häufig durch Pforzheim – hin und wieder steigt er kurz aus, um den aktuellen Zustand des denkmalgeschützten Hauptbahnhofs zu begutachten. Am 24. Dezember fand er mitten im weihnachtlichen Reise-trubel wider Erwarten eine nahezu menschenleere Halle vor.



Die neue Brennwertgeneration mit BlueStream®

## Effizienz auf Knopfdruck.

Kann man Brennwerttechnik noch verbessern? Kann man Heizsysteme noch besser kombinieren und noch einfacher regeln? Man kann – ein Knopfdruck genügt. Entdecken Sie die neuen Wolf Gas-/Öl-Brennwertgeräte. Neue Technologien machen sie noch sparsamer, leistungsfähiger und wartungsfreundlicher. Intelligente Pumpensteuerung, modulierender Brenner, Online-Fernwartung und Smartphone-Steuerung sind nur einige von vielen Highlights, verpackt in ein komplett neues, hochwertiges Gerätedesign.

Sprechen Sie mit uns, schreiben Sie uns oder kommen Sie direkt vorbei: Tel.: 08751/74-0, info@wolf-heiztechnik.de oder in einer unserer 15 Niederlassungen in Ihrer Nähe. [www.wolf-heiztechnik.de](http://www.wolf-heiztechnik.de)

Wolf BlueStream® Effizienzkonzept



Energiesparen und Klimaschutz serienmäßig