



Diplomarbeit

Die Nachnutzung der Güterschuppenanlage Rollkontor am Hauptbahnhof in Wiesbaden

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieures

unter der Leitung von
AO. Univ. Prof. Dr. Phil. Gerhard Stadler

E 251.2 Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege
Lehrstuhl für Denkmalpflege und Bauen im Bestand

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von
Ben Hermes
01227363

Wien, am 26.09.2022



Abb. 01: Vorherige Seite: Blick zur Nord-Ost-Fassade des Stückgutschuppens vom außenliegenden Bahnsteig des Hauptbahnhofes, 2022

Gender Erklärung

Aufgrund der leichteren Lesbarkeit wird in dieser Arbeit auf eine geschlechterneutrale Formulierung und das Anführen akademischer Titel verzichtet. Entsprechende Begriffe sind dennoch im Sinne der Gleichbehandlung für beide Geschlechter zu verstehen.

Kurzfassung

Dem Blick der Stadt entzogen, befindet sich hinter dem neobarocken Hauptbahnhof von Wiesbaden die am südwestlichen Ende des Bahnhofsareals gelegene Güterschuppenanlage *Rollkontor*. Die Anlage wurde am Anfang des 20. Jahrhunderts erbaut und entstand im Zuge der von 1904 bis 1906 andauernden Umgestaltung der Bahnhofsanlagen von Wiesbaden. Dabei erfolgte eine Trennung des Massengüter- und Stückgutverkehrs. Für Letzteres wurde die im heutigen Bereich befindliche Güterschuppenanlage, damals bestehend aus Eilgut- und Stückgutschuppen, Abfertigungsgebäude sowie Zollgebäude mit dazugehörigem Zollschuppen, errichtet.

Das 1904 als *Roll – Comptoir der Vereinigten Spediteure GmbH* gegründete Unternehmen *Rollkontor* betreibt seitdem eine Speditions- und Logistikanlage. Teile der Anlage erfuhren Umbauten als auch Wiederinstandsetzungen aufgrund von Kriegsschäden im Zweiten Weltkrieg sowie anhaltende bauliche Adaptierungen durch Firmen, die sich im Laufe der Zeit in den Räumlichkeiten ansiedelten. Ein aktuelles Bauvorhaben zwischen der Anlage und dem Hauptbahnhof (Errichtung des InterCity Hotel Wiesbaden sowie einer Apartmentanlage) verursacht eine weitreichende Trennung der Anlage vom Stadtgeschehen. Zielsetzung dieser Arbeit ist es, eine Alternativnutzung für die jetzigen Räumlichkeiten der Firma *Rollkontor* zu erarbeiten, welche an die neue städtebauliche Situation anknüpft.

Abstract

Hidden from the view of the city, the Rollkontor goods shed is located behind the neo-baroque main station of Wiesbaden at the southwestern end of the station area. The complex was built at the beginning of the 20th century in the course of the redesign of Wiesbaden's railway stations from 1904 to 1906. This resulted in a separation of bulk and general cargo transport. For the latter, the plant located in today's area was built, consisting of express goods and general cargo sheds, handling buildings, as well as customs buildings with associated customs sheds.

Founded in 1904 as Roll – Comptoir der Vereinigte Spediteure GmbH, Rollkontor has been operating a forwarding and logistics facility ever since. Parts of the complex underwent conversions as well as repairs due to war damage during the Second World War, as well as structural adaptations by companies that were settling in the premises over time. A current construction project between the complex and the main station (construction of the InterCity Hotel Wiesbaden, as well as an apartment complex) separates the complex from the urban centre. The following paper aims to elaborate an alternative use concept for the current premises of the company Rollkontor, which ties in with the future urban development situation.

Danksagung

Ganz herzlich will ich mich bei meinem Betreuer Prof. Gerhard Stadler bedanken, welcher mich während meines gesamten Masterstudiums anhand von interessanten Entwerfen, spannenden und heiteren Exkursionen nach Rumänien, Italien und Österreich und vor allem auch durch die vorliegende Arbeit begleitet hat.

Weiteres bedanke ich mich bei Prof. Cristian Abrihan, der mich an das Thema der Güterschuppenanlage in Wiesbaden herangeführt hat und mir während der Arbeit an diesem Projekt mit Rat und Tat zur Seite stand.

Für die Unterstützung bei der Recherche spreche ich einen großen Dank an die zuständigen Stellen des Hauptstaats- und Stadtarchives, des Stadtmuseums sowie des Landesamtes für Denkmalpflege in Hessen in Wiesbaden aus, die mir für die Arbeit umfangreiches Material zur Verfügung stellten.

Dieser Dank gilt auch Herrn Oliver Kleemann, Geschäftsführer der Speditionsgesellschaft *Rollkontor*, der mir während vielen Reisen nach Wiesbaden alle Türen und Tore seiner Güterschuppenanlage öffnete, damit ich in jeden Winkel der Anlage spähen konnte.

Ich bedanke mich auch bei allen Freunden und Bekannten, die ich während meines Studiums kennenlernen durfte und die mich durch mein bisheriges Leben begleitet haben.

Zu guter Letzt bedanke ich mich noch herzlich bei meinen Eltern Gaby & John Hermes, die mir während meines zehnjährigen Studienlebens unterstützend, aber auch mit viel Geduld zur Seite standen.

Inhaltsverzeichnis

Methodik		Kapitel 1: Die Anfänge des Eisenbahnwesens		Kapitel 3: Die Eisenbahn in Wiesbaden		Kapitel 5: Die Nachnutzung der Güterschuppenanlage	
Aufbau der Arbeit	12	1.1 Die Eisenbahn als treibende Kraft im Zeitalter der Industrialisierung	20	3.1 Die Geschichte der Kurstadt Wiesbaden	58	5.1 Konzept	196
Literatur- und Archivrecherche	14	1.2 Der Umgang mit dem historischen Bestand der Eisenbahn	24	3.2 Die Eisenbahnstrecken nach Wiesbaden	62	5.2 Entwurf	198
Bestandsaufnahme	16	1.3 Fazit	28	3.3 Die ersten Bahnhöfe in Wiesbaden	66		
		Kapitel 2: Die Geschichte des Güterverkehrs auf Schienen		3.4 Der neue Hauptbahnhof	72		
		2.1 Der Güterverkehr der Eisenbahn	32	3.5 Die Entwicklung des Güterverkehrs und dessen Anlagen in Wiesbaden	82	Kapitel 6: Anhang	
		2.2 Die Geschichte der Bahnspeditionen	34	3.6 Fazit	86	6.1 Literaturverzeichnis	272
		2.3 Die Bahnhöfe für den Güterverkehr	36			6.2 Abbildungsverzeichnis	278
		2.4 Der Bautyp Güterschuppen	40	Kapitel 4: Die Güterschuppenanlage am Hauptbahnhof von Wiesbaden		6.3 Abbildungskatalog	284
		2.5 Die Nachnutzung von Güterschuppen	48	4.1 Die Baugeschichte der Güterschuppenanlage	90	6.4 Chronologische Plandokumentation	308
		2.6 Fazit	54	4.2 Bestandsanalyse	96		
				4.3 Denkmalpflegerische Bewertung der Gesamtanlage	176		
				4.4 Fazit	192		

Methodik

Aufbau der Arbeit

Im Zuge dieser Arbeit, welche sich mit dem historischen Bestand der Güterschuppenanlage am Hauptbahnhof in Wiesbaden befasst, wurde eine umfangreiche geschichtliche Analyse erarbeitet. Diese setzt sich anfangs nicht nur im Allgemeinen mit der Eisenbahngeschichte auseinander, sondern bezieht sich speziell auf den Schienengüterverkehr und dessen verkehrstechnische Logistik und Infrastruktur. Der Bautyp des Güterschuppens wird in dieser Arbeit primär hinsichtlich seiner Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte genauer betrachtet.

In weiterer Folge beschäftigt sich ein eigenes Kapitel mit der Eisenbahngeschichte Wiesbadens. Darin wird zunächst die Geschichte der einst so hoch angesehenen Kurstadt mit ihrem demografischen Wachstum und der daraus folgenden städtebaulichen Entwicklung betrachtet, da die Eisenbahn an diesen Veränderungen maßgeblich beteiligt war. Die damals neu entstandenen Bahnstrecken und ersten Bahnhöfe in Wiesbaden trugen zum Wachstum der Stadt bei. Mit dem neuen Hauptbahnhof am Anfang des 20. Jahrhunderts und der daraus folgenden Umgestaltung der Wiesbadener Bahnanlagen sowie des dazugehörigen Güterverkehrs und dessen Anlagen, sollte die weitere Entwicklung der Stadt voranschreiten.

Nach der geschichtlichen Aufarbeitung der

Eisenbahngeschichte Wiesbadens, wird im Wesentlichen die Güterschuppenanlage von ihrer Entstehung bis hin zu ihrer heutigen Erscheinung im Stadtgeschehen untersucht. Hierbei wird auf die baulichen Umgestaltungen im Inneren als auch im Besonderen auf die äußeren Veränderungen eingegangen. Durch die hervorgehobenen charakteristischen Elemente der Anlage und der heutigen städtebaulichen Positionierung mit den dazugehörigen aktuellen Sicht- und Blickbeziehungen, wird eine denkmalpflegerische Bewertung, auch im Hinblick der Untersuchung zugeschriebener Denkmalwerte, erarbeitet. Diese Bewertung soll in weiterer Folge die zukünftigen baulichen und nutzungsbedingten Veränderungsmöglichkeiten der bestehenden Bausubstanz der Gesamtanlage aufzeigen. Schlussendlich soll in einem eigenen überschaubaren Entwurf ein neues Nutzungskonzept erarbeitet werden, welches den heutigen historischen Bestand und die vorherrschende städtebauliche Situation miteinbezieht.

Methodology

Structure of the paperwork

In the course of this work, which deals with the historical existence of the goods shed at the main station in Wiesbaden, a comprehensive historical analysis was developed. This not only deals with railway history in general, but also examines rail freight transport and its logistics and infrastructure in particular. The construction type of the goods shed is primarily considered in this work with regard to its history of origin and development.

Subsequently, a separate chapter deals with the railway history of Wiesbaden, where first the history of the once so highly respected spa town with its demographic growth, as well as the resulting urban development is considered. The railway was largely responsible for these changes as it contributed to the growth of the city with the then newly built railway lines and the first stations in Wiesbaden. The new main station, which was built at the beginning of the 20th century, and the resulting redesign of the Wiesbaden railway facilities as well as the associated freight traffic and its structural facilities supported, the further development of the city.

After the historical reappraisal of Wiesbaden's railway history, the goods shed is examined from its origin to its current appearance in the city. Here, the structural transformations in the interior as well as the external

changes I discuss. Due to the highlighted characteristic elements of the complex and today's urban positioning with the associated current visual relationships, a monument conservation evaluation is developed, including the investigation of attributed monument values. This evaluation subsequently helps to show the future structural and use-related change possibilities of the existing building fabric of the entire complex. Finally, a new usage concept I develop in a separate manageable design, which includes today's historical stock and the prevailing urban development situation.

Literatur- und Archivrecherche

Bei der Recherche zum Thema Eisenbahngeschichte lies sich ein breites Angebot an fachlicher Literatur wiederfinden. Im Hinblick auf die Geschichte des Schienengüterverkehrs stand mir eine breit gefächerte Ansammlung an immer wieder aktualisierten Lexika und Handbüchern für den Bau der benötigten Anlagen für den Güterverkehr seit ihres Bestehens zur Verfügung. Hauptliteratur zum Thema der Architektur des Güterverkehrs waren demnach Nachschlagewerke und Fachzeitschriften, welche um die Jahrhundertwende, also der Anfangszeit der Standardisierung der Anlagen und dazugehörigen Bauten, veröffentlicht wurden. Zum Thema der Entstehungsgeschichte des Bautypus Güterschuppen wurde ich im englisch-sprachigen Raum fündig, wo beispielsweise in England die staatliche Denkmalpflegebehörde *Historic England* eine tiefgreifende Aufarbeitung und Dokumentation zu ihrem historischen Bestand der Güteranlagen und dessen Geschichte geleistet haben.

Für die Geschichte der Stadt Wiesbaden und dessen Eisenbahngeschichte konnte diese Arbeit dank der fachkundigen Literatur des Landesamtes für Denkmalpflege in Hessen auf die Hauptnachschlagewerke „*Kulturdenkmäler in Hessen - Wiesbaden*“ und „*Eisenbahn in Hessen*“, welches sich mit der gesamten

Eisenbahngeschichte Hessens auseinandersetzt, zurückgreifen. Bei der geschichtlichen Aufarbeitung des Hauptbahnhofes und im Besonderen der Güterschuppenanlage gab es zwei Artikel aus Bau- und Amtszeitschriften. Zum einen wurde im Artikel „*Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden*“ von 1908 die Umgestaltung der neuen Bahnanlagen und des neuen Hauptbahnhofes detailliert beschrieben. Zum anderen befasste sich der Artikel „*Die Güterschuppenanlage auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden*“ von 1907 mit der im Titel genannten Anlage und lieferte eine detaillierte Beschreibung sowohl von der ursprünglichen baulichen Zusammensetzung des Stückgutbahnhofes im Inneren, als auch von dessen äußerlichen Erscheinung aus der Entstehungszeit. Ein besonderes Schriftstück, das die architektonische Besonderheit der Anlage in der damaligen Zeit untermalen sollte, lässt sich anhand des Artikels „*Das Entwerfen und der Bau von Güterschuppen*“ von 1910 festmachen. Wie schon eingangs erwähnt, wurden um die Jahrhundertwende standardisierte Werke für den Bau von Güterschuppen veröffentlicht. In diesem Artikel wurde anhand der Anlage in Wiesbaden ein „Idealtypus“ einer Güterschuppenanlage gezeichnet, der damaligen Architekten als Entwurfshilfe dienen sollte.

Historisches Foto- und Kartenmaterial der Stadt Wiesbaden, den historischen Bahnanlagen und den ersten

Bahnhöfen der Kurstadt konnte vom Stadtarchiv und dem Stadtmuseum in Wiesbaden sowie vom Landesamt für Denkmalpflege in Hessen mit freundlicher zur Verfügung gestellt werden. Umfangreiches Planmaterial der Güterschuppenanlage mit den ausführlich dokumentierten baulichen Veränderungen der Anlage, wurde von der Speditionsgesellschaft Rollkontor zur Verfügung gestellt, welche ein klares Verständnis über den Wandel der Anlage aufzeigte.

Literature and archive research

During the research on the subject of railway history, I used a wide range of specialised literature. With regard to the history of rail freight transport, a wide-ranging collection of constantly updated encyclopaedias and manuals for the construction of the necessary facilities for freight transport was gradually developed since its inception. Main literature on the subject of the architecture of freight transport were therefore reference works and specialist journals, which were published at the turn of the century, i.e. the early days of the standardization of the facilities and associated buildings. The subject of the history of origin of the building type of goods sheds has been discussed in the in the English-speaking literature, where, for example, the state monument preservation authority Historic England has developed a profound reappraisal and documentation of the historical inventory of the goods facilities.

For the history of the city of Wiesbaden as well as its railway history, this work was able to draw on the main reference works „Kulturdenkmäler in Hessen - Wiesbaden“ and „Eisenbahn in Hessen“, which deals with the entire railway history of the federal state of Hesse, thanks to the expert literature of the State Office for the Preservation of Monuments in Hesse. During the historical reappraisal of the main station and the goods shed in particular, I used

two articles from building and term publications. On the one hand, the article „Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden“ from 1908 described in detail the redesign of the new railway facilities and the new main station. On the other hand, the article „Die Güterschuppenanlage auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden“ from 1907 dealt with the plant mentioned in the title and provided a detailed description of the original structural composition of the general cargo station inside, as well as its external appearance from its time of origin. A special document, which was intended to underline the architectural peculiarity of the complex at that time, can be identified on the basis of the article „Das Entwerfen und der Bau von Güterschuppen“ from 1910. As already mentioned, at the turn of the century standardized works for the construction of goods sheds were published. In this article, an „ideal type“ of a goods shed system was drawn on the basis of the plant in Wiesbaden, which served as a design aid for architects at the time.

Historical photo and map material of the city of Wiesbaden, but also of the historic railway facilities up to the first stations of the spa town could be provided by the city archive and the city museum in Wiesbaden as well as by the State Office for Monument Preservation in Hesse. Extensive planning material of the goods shed plant with the extensively documented structural changes to the plant was provided by the forwarding company Rollkontor,

which displayed a clear understanding of the plant's development.

Bestandsaufnahme

Für die erste Kontaktaufnahme mit dem Baubestand der Anlage war das Planmaterial der Speditionsgesellschaft *Rollkontor* hilfreich. So konnte eine erste Auseinandersetzung mit den baulichen Veränderungen der Anlage stattfinden. Für die ausführlichere und aktuelle Bestandsaufnahme unternahm ich mehrere Reisen von Wien nach Wiesbaden, um mir ein Bild des Bauzustandes und der städtebaulichen Situation der Anlage zu machen. Mit eigens erstelltem Fotomaterial konnte ein umfangreiches Bild erarbeitet werden, welches die heutige, schwierige Situierung der Güterschuppenanlage mit der baulichen Trennung durch die neue Hotel- und Wohnanlage am Hauptbahnhof zur Stadt hin aufzeigt.

Durch die Exkursionen in die weiteren Teile der Stadt Wiesbaden konnte ich ebenso die Stadtgeschichte näher betrachten sowie die früheren Orte der ersten Bahnanlagen Wiesbadens besichtigen, da diese einen wichtigen Teil der Entwicklungsgeschichte der damals neuen Bahnanlagen am Hauptbahnhof darstellten.

Da die aktuellsten Bestandspläne aus dem Jahr 1998 stammen, musste eigens eine Kontrolle der baulichen Veränderungen der Anlage seit der letzten Bestandsaufnahme stattfinden. Mit freundlicher Unterstützung der Eigentümer der Anlage konnte ich

alle begehbaren Räumlichkeiten und Außenbereiche der Anlage besichtigen, um das Planmaterial zu aktualisieren.

Inventory

For the first contact with the building stock of the plant, the planning material of the forwarding company Rollkontor was helpful. Thus, a first examination of the structural changes of the plant could take place. For the more detailed and up-to-date inventory, several trips from Vienna to Wiesbaden were undertaken in order to achieve a better understanding the state of construction and the urban development situation of the complex. With specially created photo material, a comprehensive picture could be developed, which shows today's difficult location of the goods shed with the structural separation by the new hotel and residential complex at the main station towards the city.

Through the excursions to the other parts of the city of Wiesbaden, it was also possible to take a closer look at the city's history and to visit the former locations of Wiesbaden's first railway facilities. They were an important part of the development history of the then new railway facilities at the main station.

Since the most recent plans date back to 1998, a control of the structural changes of the plant since the last inventory had to take place. With the support of the owners of the facility, all walk-in rooms and outdoor areas of the facility could be visited to update the plan material.



Kapitel 1: Die Anfänge des Eisenbahnwesens

1.1	Die Eisenbahn als treibende Kraft im Zeitalter der Industrialisierung	20
1.2	Der Umgang mit dem historischen Bestand der Eisenbahn	24
1.3	Fazit	28

Abb. 02: Fahrender Gütertransport Richtung Branksome Station in Bournemouth, 1951

1.1 Die Eisenbahn als treibende Kraft im Zeitalter der Industrialisierung

Als eine der bedeutenden Erfindungen des 19. Jahrhunderts prägte die Eisenbahn wie kaum eine andere technische Errungenschaft die Welt. Grenzüberschreitend revolutionierte sie die Mobilität und war ein wesentlicher Motor der Industrialisierung. Mit dem immer größer werdenden Aktionsradius der Eisenbahn waren persönlich motivierte Reisen im Sinne von Bildungs- und Lustreisen nicht mehr nur der gehobenen Schicht vorbehalten, sondern auch den Menschen des aufkommenden Bürgertums im 19. Jahrhundert.¹

Die Entwicklung der Eisenbahn für den Reiseverkehr²

Am 7. Dezember 1835 wurde die erste mit einer Lokomotive betriebene Eisenbahnstrecke in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth durch die Ludwigseisenbahn in Betrieb genommen (Siehe Abb. 03, S. 20). Schon zuvor wurden in England dampfbetriebene Lokomotiven auf Schienen benutzt, um den gewonnenen Rohstoff im Bergbau auf Karren zu transportieren. Als erste Passagierstrecke überhaupt wurde die Eisenbahnstrecke zwischen Liverpool und Manchester im Jahr 1825 in Betrieb genommen. Die aufkommenden, meist privaten Eisenbahnstrecken sollten vorrangig die wirtschaftlich wichtigen Regionen verbinden.³ Lange Zeit war zuvor die Reisedauer durch die vorhandenen Verkehrsmöglichkeiten unverändert geblieben. Auch die Kommunikation über weite Strecken



Abb. 03: Die feierliche Eröffnung der Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, 1835

hatte in Sachen Geschwindigkeit keine Verbesserungen erfahren. Goethe brauchte zu seiner Zeit für seine Reisen nach Italien genau so lange wie ein früherer Kurier des römischen Papstes zum deutschen Kaiser nach Aachen. Davor noch mit Pferdekutsche auf langen Tagestrecken unterwegs sollte das neue Transportmittel auf Schienen, welches als Dampfmaschine auf Rädern die Arbeit des Pferdegespanns übernahm, die Strecken zwischen zwei Reisepunkten erheblich verkürzen und in kürzester Zeit Europa sowie die weiteren Kontinente erobern.

Der Bau des Eisenbahnnetzes kann als eine der größten bautechnischen Leistungen des 19. Jahrhunderts angesehen werden. Für die kilometerlangen Gleisanlagen mussten neue, gewaltige Bauwerke in Form von Viadukten, Brücken oder Tunnel geschaffen werden. Eine steinerne Bogenbrücke sollte ab Mitte des 19. Jahrhunderts Venedig zum ersten Mal seit seiner Gründung mit dem Festland verbinden. Ein anderes Beispiel dafür ist die 1851 erbaute 78 Meter hohe und 574 Meter lange Göltzschtalbrücke für die Eisenbahnstrecke zwischen Leipzig und Nürnberg

¹ Vgl. Christine, Onnen: Denkmale des Verkehrs, des Handels und der Kommunikation, in: Denkmale der Industrie und Technik in Deutschland, S. 186

² Beschreibung aus: Friedheim, Grundmann: Der Umgang mit Bauten der Bahn - Bestandserhaltung und Nutzungsanforderungen, in: Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof, S. 45-54

³ Vgl. Uta, Hassler / Alexander, Kierdorf (Hrsg.): Denkmale des Industriezeitalters: von der Geschichte des Umgangs mit Industriekultur S. 13



Abb. 04: Zeichnung der Göltzschtal-Überbrückung bei Netzschkau als Zeichnen der bautechnischen Meisterleistung im aufkommenden Eisenbahnwesen, 1857

zu nennen, welche damals mit ihrem massiven Ziegelmauerwerk eine bautechnische Sensation darstellte (Siehe Abb. 04, S. 21). Nachdem sich die Großstädte ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts langsam von ihren Befestigungsanlagen befreiten, wurden immer mehr Orte durch Eisenbahnstrecken miteinander verbunden. Durch das Schleifen der Wallanlagen konnten sich die Städte öffnen und wachsen. So wurden anfänglich die Anfangs- und Endpunkte der neuen Eisenbahnstrecken meist auf den neu freigewordenen Flächen der ehemaligen

Festungsanlagen stadtauswärts errichtet. Diese spielten eine wichtige Rolle in der weiteren städtebaulichen Entwicklung der Großstädte hinsichtlich ihrer Erweiterung, da sich um diese Haltepunkte neue Stadtviertel bildeten.

Durch das neue Transportmittel auf Schienen entstand auch eine völlig neue Bauaufgabe, nämlich die des Bahnhofes. Die neuen baulichen Anlagen und ihre Gewichtigkeit im städtebaulichen Kontext lassen sich wie folgt zusammenfassen: „Ihre wichtige Rolle für

die Stadtentwicklung lässt sich heute noch an der Bedeutung der Bahnhofsstraßen und Bahnhofsplätze in ihrem Bezug zu den Zentren der Altstädte mit dem Rathaus, dem Dom, der Börse usw. erkennen. Mit den Bahnhöfen und ihrer Umgebung entstanden neue Stadtzentren, die Bahnhofsviertel, mit einer bis dahin unbekanntem eigenständigen Infrastruktur. Die Verbindungsstraßen zwischen Altstädten und Bahnhöfen wurden als Prachtboulevards angelegt. An ihnen lagen Geschäftshäuser mit Läden und Restaurants entlang der Bürgersteige.“⁴

Dank des Eisenbahnwesens entstand ein völlig neuer Wirtschaftszweig, der Tourismus. So wurden etwa mehr Übernachtungsmöglichkeiten nötig und es entstanden Hotels als prachtvolle Bauten in Bahnhofsnähe. Um das Gesamtbild zu vervollständigen, mussten auch die zur Stadt hin gerichteten Empfangsgebäude der Bahnhöfe architektonisch an das vorhandene, repräsentative Fassadenensemble angepasst werden. Hinter den historisch gestalteten Fassaden befanden sich die technischen Gleisanlagen mit ihren eindrucksvollen Bahnhofshallen aus Eisen und Glas, die sich schon die am Anfang des 19. Jahrhunderts erbauten Gewächshäuser in Chatsworth oder den 1851 errichteten Crystal Palace von Joseph Paxton zum Vorbild nahmen. Das Ziel war es immer größere Spannweiten zu schaffen, um die raumbeschränkende Stützenstellungen zu reduzieren.

⁴ Grundmann, S. 46

Eine kurze Geschichte zum Schienengüterverkehr

Nicht nur im Reiseverkehr wurde die Eisenbahn zu einem bedeutenden Transportmittel. Auch im Bereich des Gütertransportes in vorindustrieller Zeit nahm sie immer weiter an Bedeutung zu. Rohstoffe wie die des Bergbaues oder der landwirtschaftlichen Erzeugung mussten transportiert und in Handelskreisläufe gebracht werden. Vor der Erfindung der Eisenbahn wurden diese Güter über Straßen und Flüsse sowie angelegte Wasserwege, wie z.B. Gräben oder Kanäle, durch Fuhrwerke oder Schiffe transportiert. Zur Ermöglichung oder Erleichterung der Schifffahrt einschließlich der Flößerei sowie als Hochwasserschutzanlagen wurden teilweise aufwendige technische Anlagen wie Wehre, Schleusen, Schiffshebewerke, Kreuzungsbauwerke, usw. geschaffen.⁵

Die Anfänge des Güterverkehrs auf Schienen lassen sich zwar schon bis in das alte Ägypten mit Spurrillen-Straßen sowie in die Zeit des Bergbaues im Spätmittelalter mit spurgeführten Wagen zurückdatieren, jedoch nahm dieser erst durch die Erfindung der Dampfmaschine im Jahr 1769 durch James Watt und die Weiterentwicklung der Schienen eine beachtliche Größenordnung an.⁶ Die Dampfmaschine war zu Beginn eine stationäre Vorrichtung, die als Zugmaschine eingesetzt wurde bis sie am Anfang des 19. Jahrhunderts für die englischen Bergwerke als auf Schienen rollende, dampfbetriebene

⁵ Vgl. Onnen, S. 186-87
⁶ Schienengüterverkehr, URL: <<https://de.wikipedia.org/wiki/Schieneng%C3%BCterverkehr>>



Abb. 05: Farbige Aquatinta eines Dampfzuges der Manchester & Liverpool Railway an einem Bahnhof mit reisenden Passagieren, 1825

Lokomotive weiterentwickelt wurde. Die schon vorher beschriebene erste Passagiereisenbahn der Manchester & Liverpool Railway von 1825 wurde ebenso als erste Strecke für den Güterverkehr auf Schienen eingesetzt (Siehe Abb. 05, S. 22). Hierzu kam die vom britischen Ingenieur George Stephenson und dessen Sohn Robert entwickelte Dampflokomotive „Rocket“ zum Einsatz (Siehe Abb. 06, S. 22).⁷ Für den Güterverkehr entwickelten sich um 1850 neben den ersten klassischen offenen Güterwagen, speziell für anderes Gut geschaffene

⁷ Vgl. ebda

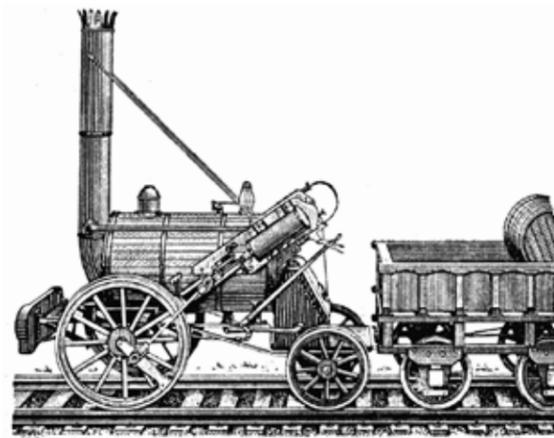


Abb. 06: Zeitgenössische Zeichnung der Dampflokomotive „Rocket“ von Robert Stephenson, 1829

Eisenbahnwagen, wie z.B. Kessel- oder Kühlwagen. Durch den immer weiter wachsenden Schienengüterverkehr musste in weiterer Folge der Aufbau der Güterwagen zum optimierten Transport einer Standardisierung unterzogen werden. Am Beispiel von Deutschland stellte der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1850 Vorschriften zur Vereinheitlichung der Güterwagen auf, die sich auch auf die Abmessungen und Proportionen der Eisenbahnbauten für den Güterverkehr ausüben sollten (Siehe dazu auch Kapitel 2.4 Der Bautyp Güterschuppen, S. 40).⁸

⁸ Vgl. ebda

Die Eisenbahn in der Industriedenkmalpflege

Die Industriedenkmalpflege beschäftigt sich mit der schon im Namen vorkommenden Epoche, dem Zeitalter der Industrialisierung. Diese umfasst zunächst den Zeitraum der „ersten Industriellen Revolution“ von etwa 1770 bis 1830 als sich die technischen Entwicklungen, am Beispiel von neuen Antrieben wie der Eisenbahn (Dampfmaschine), Konstruktionsstoffen (Gusseisen) signifikant beschleunigten und sich dadurch Transportwege, wie am Beispiel des Schienengüterverkehrs, rapide verbesserten. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelten und intensivierten sich diese technischen Prozesse bis hin zu einer „Hochindustrialisierung“ bis etwa 1900. Ab dem Zeitpunkt spricht man von einer „zweiten industriellen Revolution“, die durch die Elektrizität als neu erzeugte und zum Einsatz kommende Energie sowie die Entwicklung der chemischen Industrie gekennzeichnet ist.⁹

Die allgemeine Denkmalpflege als institutionalisierte, staatlich-behördlich organisierte Tätigkeit bildete sich erst im Laufe der letzten beiden Drittel des 19. Jahrhunderts heraus. Entsprechend den Vorgaben ihrer Mutterwissenschaft, der Kunstgeschichte, richtete sie ihr Augenmerk lange Zeit ausschließlich auf nach Kunststilen und Epochen einzuordnende Objekte wie Kirchen, Burgen und Schlösser. Um 1900 wurden auch nicht sakrale und feudale Objekte berücksichtigt. Auch Bauernhöfe oder

⁹ Vgl. Axel, Föhl: Industriedenkmalpflege im 20. Jahrhundert, URL: <<https://denkmalpraxismoderne.de/industriedenkmalpflege-im-20-jahrhundert/>>

kleinstädtische Ortsbilder wurden als erhaltenswert eingestuft. Alois Riegl etabliert den Begriff des „Alterswerts“ als zusätzliche Bedeutungsebene historischer Bauten. Es sollte dann nach der Zäsur des Zweiten Weltkrieges bis etwa 1970 dauern, ehe in Deutschland der Schritt hin zu einer modernen Industriedenkmalpflege getan wurde, die auch den Zeitraum der Industrieepoche mit ihren spezifischen Bauten und Anlagen in den Blick nahm. Vorbild war die Entwicklung in Großbritannien, wo man seit Ende der 1950er Jahre anfangs das Erbe des Pionierlandes der „Industriellen Revolution“ als Teil des gesamten historischen Erbes zu begreifen. In Deutschland wurde die Frage nach den industriellen Hinterlassenschaften dringlich, als im Ruhrgebiet die ersten Steinkohlekrisen Ende der 1950er Jahre deutlich machten, dass das Land nicht auf ewig Träger einer Schwerindustrie sein würde und somit dessen Anlagen in den historischen Fokus rückte.¹⁰

Am Beginn der modernen Industriedenkmalpflege stand eine signifikante Verlusterfahrung, welche eng mit der Eisenbahngeschichte verknüpft ist und so den Blick auf das gefährdete Erbe schärfte. 1963 wurde die Landmarke des englischen Eisenbahnzeitalters, die Euston Station in London von 1838, restlos beseitigt (Siehe Abb. 07, S. 23). Das beförderte im Mutterland des Eisenbahnwesens eine intensive Auseinandersetzung mit dessen industriellen Erbe, die für den Kontinent beispielgebend war. In Deutschland aktivierte der angedrohte Abbruch der

¹⁰ Vgl. ebda



Abb. 07: Aufnahme des Abbruchs des „Euston Arch“ am Bahnhof Euston Station in London, ca. 1961

1902 fertiggestellten Maschinenhalle der Schachanlage Zollern 2/4 in Dortmund die Debatte ähnlich fruchtbar.¹¹ Man kann grundsätzlich festhalten, dass die Industriedenkmalpflege die Aufgabe hat, alle enthaltenen Entwicklungslinien der jeweiligen Abschnitte der Industriellen Revolution zu dokumentieren und deren charakteristischen Elemente sichtbar zu machen und zu erhalten. Für das Industriezeitalter gehören die technischen Phänomene des Verkehrs, in diesem Fall die des Eisenbahnwesens, und der Industrie zur Kernzone historischer Bedeutung.¹²

¹¹ Vgl. ebda
¹² Vgl. Axel, Föhl: Was der Reisende nicht sieht - Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, in: ICOMOS, Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland (Hrsg.): Eisenbahn und Denkmalpflege III, S. 62

1.2 Der Umgang mit dem historischen Bestand der Eisenbahn

Die Eisenbahn mit all ihren technischen und baulichen Einrichtungen, im besonderen Maße der Bautyp Bahnhof haben die technische und die städtebauliche Entwicklung im großen Umfang geprägt. Anfänglich am Rande der Stadt angesiedelt, sollten die Bahnhöfe in ihrer weiteren Entwicklung durch das Ausdehnen der Großstädte und der voranschreitenden Industrialisierung zu städtischen Großzentren mit dazugehörigen Stadtquartieren heranwachsen. Die repräsentativ gestalteten Fassaden der zur Stadt hin gerichteten Empfangsgebäude und den dazugehörigen Prachtstraßen und Alleen sollten den Glanz und das impulsive Leben der damals noch jungen Reisezentren für An- und Abreisende veranschaulichen. Lange Zeit blieb dieses Bild aufrecht, bis nach und nach der Individualverkehr an Bedeutung gewann. Bahnhöfe wurden nicht mehr als prestigeträchtige Bauaufgabe angesehen und so verloren die Gebäude im Laufe der Zeit an Attraktivität und Ästhetik. Auch Krieg und Zerstörung und die daraus folgenden Zu-, Um- und Anbauten verwandelten Bahnhöfe öfters in Zentren minderer Aufenthaltsqualität (Siehe Abb. 08, S. 24).¹³

Die Deutsche Bahn ist vermutlich nach der Institution der Kirche die größte Denkmaleigentümerin. Ihre Bestand schützenswerter Objekte entstand erst ab Anfang des 19. Jahrhunderts durch das aufkommende Eisenbahnwesen. Dennoch umfasst die Sammlung Denkmale aller Art und Epochen.¹⁴ Darunter fallen neben Tausenden von

Empfangsgebäuden unterschiedlicher Größe, Alter, Baustile und Erhaltungszustände auch die zahlreichen Nebengebäude wie z.B. Anlagen für den Güterverkehr, Lokomotivschuppen, Wassertürme, Werkstätten, Brücken, usw. Viele dieser Objekte waren oder sind dabei oft, wenn sie noch nicht dem Abriss zum Opfer gefallen sind, in einem desolaten Zustand, was häufig an der jahrzehntelangen schlechten finanziellen Ausstattung der Bahn und der eindeutigen Bevorzugung des Individualverkehrs liegt.¹⁵

Der Schutz der Eisenbahnbauten im Ausland

Der Erhalt der Anlagen des Eisenbahnwesens ist in den verschiedensten Ländern unterschiedlich ausgeprägt. Der Geburtsort der Eisenbahn Großbritannien ist bei der Erstellung von Erhaltungs- und Sanierungskonzepten für Eisenbahndenkmal im hohen Maße führend (Siehe Abb. 09, S. 25). Hierzu wurde 1985 von der Eisenbahn selbst der *Railway Heritage Trust* als unabhängiges Unternehmen gegründet, das sich dabei zur Aufgabe gemacht hat, die in Betrieb befindlichen Eisenbahnen bei der Erhaltung und Instandhaltung denkmalgeschützter Gebäude und Strukturen zu unterstützen. Auch wird dabei die Übergabe nicht mehr in Betrieb befindlicher Objekte der Bahn (z.B. Bahnhöfe, Güterschuppen, usw.) an externe Stellen erleichtert, welche dazu bereit sind, die Erhaltung zu übernehmen.¹⁶ Dem *Trust* wird jährlich von der *Network*



Abb. 08: Baustelle am historischen Hauptbahnhof in Stuttgart, 2020

Rail, einem nicht gewinnorientierten Unternehmen, welches im Besitz der Sachanlagen der ehemaligen staatlichen Bahngesellschaft *British Rail* ist, und *Highways England* ein finanzieller Betrag zur Verfügung gestellt, der nach eigenem Ermessen für ausgewählte Projekte ausgegeben werden darf. Gleichzeitig steht der *Trust* dem jeweiligen Partner des Vorhabens fachkundig bei den Baumaßnahmen beratend zur Seite.¹⁷ Als weiteres Beispiel ist Frankreich zu nennen, wo durch die französische Staatsbahn *SNCF* ein Ausschuss zur Bewahrung des

¹³ Vgl. Rainer, Slotta: Probleme mit Denkmälern der Eisenbahn, in: ICOMOS, Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland (Hrsg.): Eisenbahn und Denkmalpflege III, S. 6

¹⁴ Vgl. Rolf, Höhmann: Eisenbahn und Denkmalpflege, in: Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof, S. 40

¹⁵ Vgl. ebda, S. 41

¹⁶ Vgl. Railway Heritage Trust, URL: <<http://railwayheritagetrust.co.uk/>>



Abb. 09: Die im Jahr 2000 sanierte Gleishalle mit ihrer wiederhergestellten, markant blauen Lackierung am Bahnhof von Brighton, 2009

historischen Erbes gebildet wurde, in dem Vertreter der Bahn, Historiker und Denkmalpfleger sowohl Bauten und Anlagen als auch rollendes Gut nach Auswahl zu nationalen Monumenten erklären können.¹⁸ Hierbei gibt es bei der Unterschutzstellung im Allgemeinen zwei Stufen: Die „Classé“-Stufe als unmittelbare und sehr restriktiv gehandhabte Klassifizierung als *Monument historique*, bei der dem Eigentümer des Denkmals größere Vergünstigungen in Form von Subventionen oder steuerlichen Anreizen gewährleistet werden können und

¹⁸ Vgl. Höhmann, S. 43

der „Inscrit“-Stufe, bei der das Objekt ins Verzeichnis der *Monuments historiques* aufgenommen wird. In beiden Fällen muss der Schutz durch das geschichtliche oder künstlerische Interesse am Objekt gerechtfertigt sein. Die „Inscrit“-Stufe ist die erste Schutzstufe, die „Classé“-Stufe die zweite und damit höchste Einstufung. Diese führt zu einem höheren Anforderungsniveau als bei der „Inscrit“-Stufe, insbesondere in Bezug auf das Qualifikationsniveau der Architekten, die mit der Restaurierung von denkmalgeschützten Gebäuden vertraut sind.¹⁹

¹⁹ Vgl. Protéger des immeubles au titre des monuments historiques, URL: <<https://www.culture.gouv.fr/Thematiques/Monuments-Sites/Interventions-demarches/Proteger-un-objet-un-immeuble-un-espace/Proteger-des-immeubles-au-titre-des-monuments-historiques>>

Die Situation in Deutschland

Der Denkmalschutz der Eisenbahn in Deutschland steht auf eher schwachen Gesetzesgrundlagen. Die Bahn unterlag in der Nachkriegszeit lange einem eigenen Bundesgesetz, was sich über die Landesdenkmalgesetzgebung hinwegsetzen konnte. Erst nach Änderungen des Bundesbahngesetzes im Jahr 1980 sollten die Belange des Denkmalschutzes mehr berücksichtigt werden. Dies galt jedoch nur sofern diese nicht die betrieblichen Belange der Bahn störten. Somit konnte der Denkmalschutz nach betriebsminderndem Argumentieren öfters umgangen werden.²⁰ Vor dem Hintergrund des eher mäßigen Denkmalschutzes für die Anlagen der Eisenbahn musste sich die Deutsche Bahn mit der Modernisierung ihres Baubestandes und den Komfortbedürfnissen der Reisenden auseinandersetzen, um in Konkurrenz zum Auto- oder Flugverkehr zu bleiben. Der Vorteil gegenüber den anderen Verkehrsmöglichkeiten liegt am Beispiel der Bahnhöfe an ihrer Erreichbarkeit in den Städten. Sie befinden sich größtenteils im Zentrum des Stadtgeschehens. In diesen Zentren besitzt die Bahn oft hochattraktive Immobilienflächen im Hinblick auf zukünftige städtebauliche Entwicklungen. Auf diesen Flächen befinden sich meist größere bauliche Anlagen der Eisenbahn, von denen viele einer denkmalpflegerischen Unterschutzstellung unterzogen werden könnten. Im Hinblick auf die Attraktivität der Nutzung der Eisenbahn

²⁰ Vgl. Höhmann, S. 40

und dessen Reisezentren steht die Bahn zwischen dem Abbruch alter Bausubstanz zur Errichtung neuer Wohn- und Geschäftsviertel sowie zur Aufwertung der Bahnhofsviertel auf der einen Seite und dem Erhalt sowie der Weiterentwicklung der historischen Anlagen für den Reiseverkehr andererseits. Hierbei liegt die Gefahr des Verschwindens weiterer historischer Bausubstanz.²¹

Mit der Anfang der 1990er Jahren beschlossenen Bahnreform und der daraus resultierenden Neuordnung des Schienenverkehrs in Deutschland wurde aus der Deutschen Bundesbahn im Westen und der Deutschen Reichsbahn im Osten die privat rechtlich organisierte Deutsche Bahn AG gegründet. Dabei ging die Zuständigkeit im Personennahverkehr vom Bund auf die Länder über

und der Regionalverkehr wurde für private Anbieter geöffnet. Daraus folgte jedoch die Reduzierung einer beachtlichen Anzahl von Mitarbeitern (fast die Hälfte) und die sukzessive betriebliche Stilllegung von bis heute rund 6.000 Kilometern Bahnstrecke. Hinzu kam der Verkauf von nicht mehr benötigten Bahnhofsgebäuden (Siehe Abb. 10-11, S. 26-27). Die Deutsche Bahn AG hat in den

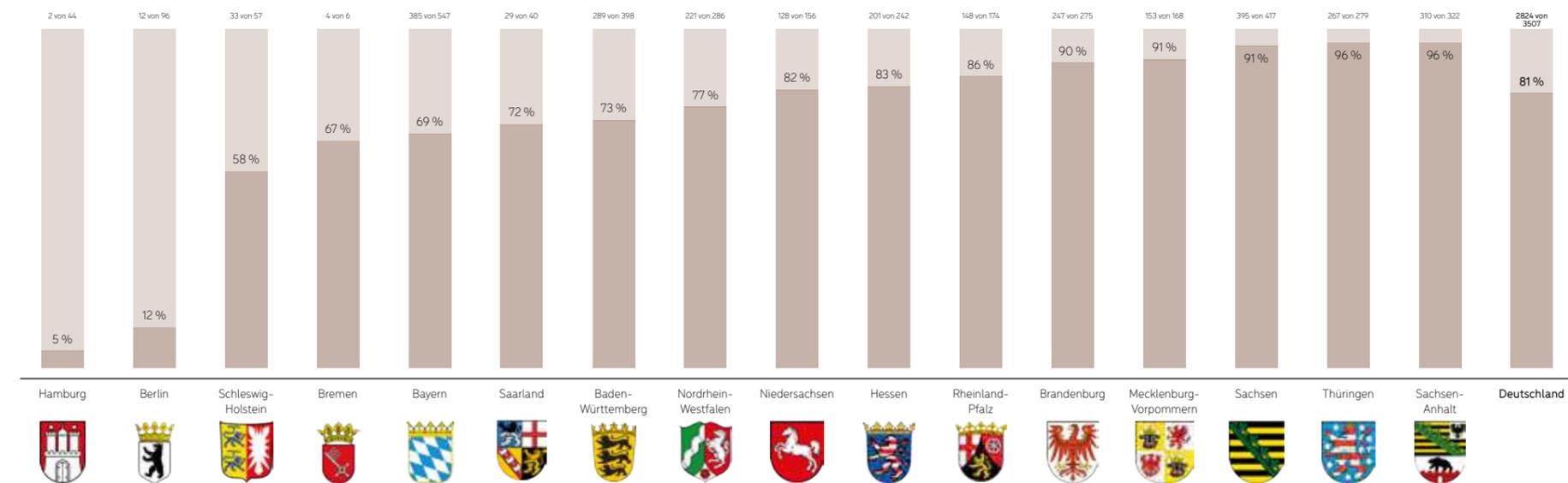


Abb. 10: Grafik zur Anzahl der verkauften Bahnhöfe der Deutschen Bahn AG nach Bundesland, Stand 1999-2021 (Quelle: Allianz pro Schiene | 06/2022 | mit Material der Deutschen Bahn AG)

²¹ Vgl. Slotta, S. 7

letzten 25 Jahren über 2.000 Bahnhofsgebäude verkauft. Streckennetz und Bahnhofsgebäude werden nur noch in Großstädten und an ausgewiesenen Knotenpunkten mit einem hohen Verkehrsaufkommen als Einheit betrachtet. In Metropolbahnhöfen werden hohe Summen investiert. Bei ihren ländlichen kleineren Pedanten will die Deutsche Bahn nicht mehr für den Unterhalt aufkommen. 92 Prozent der

Bahnhöfe in Deutschland müssen ohne Servicepersonal auskommen. Viele alte Empfangsgebäude wurden mit Fahrkartenautomaten ausgestattet. Mit dem Funktionsverlust der alten Gebäude ist im Regelfall deren Verkauf mit einer Umnutzung oder der Verkauf des Gesamtareals mit dem Abbruch der Gebäude verbunden.²²

Mit dem 2019 beschlossenen Klimaschutzprogramm der damaligen Bundesregierung soll immer mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden, um diesen insgesamt ökologischer zu gestalten. Geplant ist, dass sich die Zahl der Fahrgäste bis 2030 verdoppelt. 156 Milliarden Euro will die Bahn in die Modernisierung der Schiene

und Aufstockung der Flotte investieren. Damit stellt sich auch die Frage nach dem Umgang mit der verbleibenden historischen Bausubstanz der Eisenbahn.²³

Der Verkauf von unterschiedlichen Bahnhofsbauten kann im Zuge einer Umnutzung in Form eines neuen Nutzungskonzeptes als zweite Chance gesehen werden, um so den Erhalt in Zukunft zu gewährleisten. Viele dieser Objekte werden beispielsweise in Wohnhäuser umfunktioniert oder im Fall von leeren Lokomotiv- und Güterschuppen in Veranstaltungs- und Gewerbeflächen umgewandelt (Siehe dazu auch Kapitel 2.5 Die Nachnutzung von Güterschuppen, S. 48). Diese Zeugnisse einer weitreichenden Verkehrs- und Technikgeschichte prägen die historisch gewachsene Kulturlandschaft und stehen auch für die industrielle und wirtschaftliche Entwicklung eines Landes.

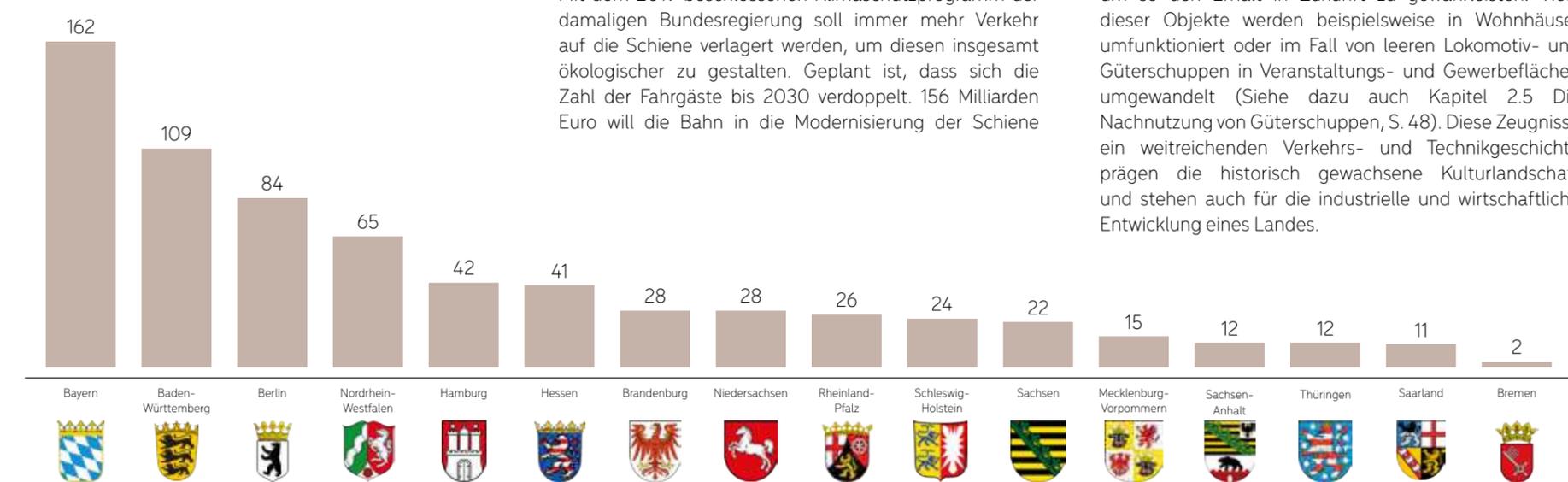


Abb. 11: Grafik zur Anzahl der sich noch im Besitz der Deutschen Bahn AG befindlichen Bahnhöfe nach Bundesland, Stand 2021 (Quelle: Allianz pro Schiene | 06/2022 | mit Material der Deutschen Bahn AG)

²² Vgl. Mit Volldampf stillgelegt, URL: <<https://www.monumente-online.de/de/ausgaben/2020/2/Denkmalpflege-aktuell-Bahnhofsgebäude.php>>

²³ Vgl. ebda

1.3 Fazit

Das Zeitalter der Dampfmaschine mit den neuen Antriebsmöglichkeiten verhalf der Eisenbahn zum technischen Fortschritt. Früher noch durch Mannes- und Pferdekraft das Rohgut aus dem Bergbau auf Schienen verlaufenden Karren hinaus transportiert, wurde durch dampfbetriebene Zugmaschinen der Transport erheblich erleichtert. Mit den daraus weiterentwickelten Dampflokomotiven sollte sich der Transport von Personen auf Schienen durchsetzen.

Das Eisenbahnwesen mit all seinen daraus entstandenen technischen Anlagen kann als treibende Kraft sowohl für den Personen- als auch für den Gütertransport in der industriellen Revolution angesehen werden. Mit dem sich immer weiter erstreckenden Schienennetz konnten viele Landstriche neu miteinander verbunden und versorgt werden. Neue Reisezentren in Form von prächtigen Bahnhofsanlagen entstanden in den Großstädten, um die sich in weiterer Folge neue Viertel mit prachtvollen Straßenzügen sowie dazugehörigen repräsentativen Bauten ansiedelten und somit auch zum Wachstum und der städtebaulichen Entwicklung am Ende des 19. Jahrhunderts beitrugen.

Die Eisenbahn mit ihrem Glanz des Fortschrittes und der neuen Transportmöglichkeit verlor durch den Individualverkehr jedoch schleichend immer mehr an Bedeutung. Die daraus resultierenden Folgen zeigten

sich anhand des Umganges mit dem baulichen Erbe des einst so angesehenen Eisenbahnwesens anhand von Kriegszerstörungen sowie größeren Umbauten oder sogar Abbrüchen. Schwere Verluste solcher historischer Zeitzegen riefen die Industriedenkmalpflege auf den Plan und brachten den Schutz dieser industriellen Anlagen voran. Es entstanden länderübergreifend Institutionen, die sich mit dem eigenen industriellen Erbe auseinandersetzten und zu dessen Erhalt beitrugen.

Trotz all dieser Maßnahmen gibt es noch viel historisches Gut der Eisenbahn das bis heute gefährdet ist. Im Besonderen ist hier das Augenmerk auf die Anlagen des Schienengüterverkehrs zu richten, die nicht annähernd so im Fokus des Denkmalschutzes stehen wie ihre mehr im Sichtfeld der Öffentlichkeit stehenden Geschwister im Personenverkehr: die Bahnhöfe. Auch die Güterschuppenanlage in Wiesbaden liegt unscheinbar hinter dem Hauptbahnhof mit seinem repräsentativen Empfangsgebäude und den langen Gleishallen, obwohl der ehemalige Stückgutbahnhof mit der Idee als architektonisches Gesamtensemble mit dem Hauptbahnhof errichtet wurde und aus heutiger Sicht noch zu betrachten ist. Nur wenn man mit dem Zug nach Wiesbaden in den Hauptbahnhof einfährt, kann die Güterschuppenanlage in ihrer ganzen Erscheinung erblickt werden. Bauliche Verdichtungen im südwestlichen Bereich des Hauptbahnhofes trennen die Anlage sichtbar

vom Stadtgeschehen und lassen sie somit aus dem Blickfeld der Stadt verschwinden. Schlussfolgernd muss in naher Zukunft darauf geachtet werden, dass trotz der Unsichtbarkeit solcher Bahnanlagen dessen historischer Bestand im Fokus der Öffentlichkeit bleiben muss, um ihren Schutz zu gewährleisten.

Abb. 12: Ansicht der gleisseitigen Ladebühne des Stückgutschuppens der Güterschuppenanlage Rollkontor mit Blick stadtauswärts, 2022





Kapitel 2: Die Geschichte des Güterverkehrs auf Schienen

2.1	Der Güterverkehr der Eisenbahn	32
2.2	Die Geschichte der Bahnspeditionen	34
2.3	Die Bahnhöfe für den Güterverkehr	36
2.4	Der Bautyp Güterschuppen	40
2.5	Die Nachnutzung von Güterschuppen	48
2.6	Fazit	54

Abb. 13: Innenansicht eines Güterschuppens mit innen liegender Gleisführung am Hauptbahnhof von Den Haag, 1935

2.1 Der Güterverkehr der Eisenbahn

Die Warenströme von Gütern von ihren Anfängen bis in die heutige Zeit unterlagen einer sich immer weiterentwickelnden Logistik, bestehend aus speziell dafür geschaffener Infrastruktur, wie z.B. Lagerhäusern und Umschlagstationen, verkehrstechnischen Transportmitteln wie Lastkraftwagen, der Eisenbahn, der Schifffahrt und dem Flugverkehr sowie Transportunternehmen wie Speditionen und Reedereien (Siehe Abb. 14, S. 32).²⁴

Massengüter wie z.B. die Erzeugnisse des Bergbaues, der Grundstoffindustrie oder Landwirtschaft, wurden anfangs auf Flüssen und speziell dafür geschaffenen Kanälen, später durch die aufkommenden Eisenbahnlinien transportiert.²⁵ Die Eisenbahn wurde nach ihrer Entstehung am Anfang des 19. bis Mitte des 20. Jahrhunderts einer der wichtigsten Verkehrsträger von Massengütern. Durch den effizienten Frachtverkehr auf Schienen entwickelte sich ab Ende des 19. Jahrhunderts, neben dem Transport von Massengütern, der Stückgutverkehr. Unter dieser Güterkategorie verstand man Güter, welche in Fässern, Kisten, Karton, etc. verpackt wurden und als Einzelstück einen Eisenbahnwagen mit 15 Tonnen Ladekapazität nicht auslasteten. Das Gewicht eines einzelnen Stückgutes lag zwischen 1 und 100 Kilogramm.²⁶ Ab Ende des 19. Jahrhunderts wuchs der Stückgutverkehr rasant an. Durch den aufkommenden Versandhandel von Konsumgütern wurde der Postverkehr auf Schienen vereinfacht. Durch das damals neu geschaffene Medium der Postkarte

konnte die ländliche Bevölkerung Bestellungen in ihre kleineren Ortschaften tätigen. Ein neuer Werbezweig in Form von Zeitungsartikeln und Warenkatalogen, in denen Fabriken und große Warenhäuser für den möglichen Versand ihrer Konsumgüter warben, entstand. Die Menge von versandten Gütern stieg im Deutschen Reich von 33 Millionen im Jahr 1872 auf 258 Millionen im Jahr 1910.²⁷

Das Hochschnellen der Stückgutzahlen brachte jedoch auch Probleme mit sich. Die Rangierbahnhöfe und Güterschuppen waren ständiger Verstopfung ausgesetzt. Die Güterbahnhöfe kamen dem rapiden Wachstum des Stückgutverkehrs nicht nach. So mussten die Eisenbahnanlagen für den Güterverkehr in Deutschland zwischen 1890 und 1940 ständig erweitert werden. Ein Hauptgrund für das Hinterherhinken war, dass das Umschlagen der Güter nicht modernisiert wurde. Vieles im Güterumschlag war nicht mechanisiert, sprich, die Abläufe zwischen dem Transport des Stückgutes von der Schiene auf die Straße und umgekehrt wurden größtenteils händisch erledigt (Siehe Abb. 15, S. 33). Nur mechanische Sackkarren dienten als Hilfsmittel.²⁸ Hier zeigt sich auch der Unterschied des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr. Während Reisende selbstständig ohne große Umwege zwischen den Zügen wechseln, beziehungsweise den Bahnhof betreten und verlassen können, sind beim Stückgutverkehr mehrere Zwischenschritte nötig. Das Gut liegt in den Eisenwaggons



Abb. 14: Verladung von Stückgut vom Schiff auf die Eisenbahn, 1920

und muss mühsam mit Sackkarren oder anderen Transportmitteln herausbefördert werden.²⁹ Bei kleineren Orten mit nur einem Güterschuppen und niedrigem Frachtenverkehr war das Umschlagen des Stückgutes keine große Herausforderung. Bei größeren Städten war dies hingegen komplexer. Großstädte besaßen ein lokales Netzwerk aus Ortsgüterbahnhöfen, um sich und ihre umliegende Industrie zu versorgen. Dabei halfen Rangierbahnhöfe, die einzelnen Güterzüge zu verteilen, was öfters zu Verzögerungen führte und die daraus resultierenden teuren Überstunden an Lokomotiveinsätzen zur Bewegung der Güter mit sich brachte.³⁰

²⁹ Vgl. ebda, S. 24
³⁰ Vgl. ebda, S. 25



Abb. 15: Stückgutabfertigung am Bahnhof von Amersfoort, Niederlande, 1939

Das Ziel der Güterzüge waren die Güterschuppen der Ortsgüterbahnhöfe, welche die Schnittstelle zwischen den beiden zum Umschlag dienenden Transportmöglichkeiten Gleis und Straße waren. Rolldienste übernahmen dabei den Abtransport des Stückgutes, um es dann weiter in die Umgebung – anfangs noch mit Pferdefuhrwerken – zu befördern.³¹ Neben dem normalen Stückguttransport gab es noch zwei weitere, teurere Versandmöglichkeiten: das Eil- und das Expressgut. Hierbei handelte es sich um Güter von bis zu maximal 30 Kilogramm, welche bei Personenzügen mittransportiert werden konnten. Schnellere Direktwege zwischen zwei Personenbahnhöfen

³¹ Vgl. ebda, S. 27



Abb. 16: Lastkraftwagen der Speditionsgesellschaft Rollkontor, o.J.

und das Umgehen der unzähligen Abläufe der Abfertigung, wie beim Stückgut üblich, waren von Vorteil (Siehe dazu auch „Stückgutbahnhöfe“, S. 39). Die An- und Abgabe des Eil- und Expressgutes erfolgte in den Personenbahnhöfen selbst. Bei größeren Bahnhöfen gab es spezielle Eilgutterminals mit eigenen Umschlagshallen, beziehungsweise Güterschuppen, wie es am Beispiel der Güterschuppenanlage am Hauptbahnhof von Wiesbaden mit eigenem Eilgutschuppen zu sehen ist.³²

Der Versand von Stückgut erfolgte bis in die 1920er weitgehend über das Eisenbahnsystem. Aufgrund der

³² Vgl. ebda, S. 28

ständigen Verstopfung des Stückgutumschlages und der daraus resultierenden verlängerten Transportzeiten wurden zunehmend Lastkraftwagen eingesetzt (Siehe Abb. 16, S. 33). Hinzu kamen die komplizierten Tarifstrukturen des Stückgutverkehrs. Die Eisenbahn unterschied nämlich zwischen verschiedenen Güterarten, wohingegen die Transportwege auf der Straße nach Kategorien Gewicht und Entfernung abgerechnet wurden, ohne dabei die Güterart zu berücksichtigen.³³ Der Bau von Autobahnen ab den 1930er Jahren verstärkte zusätzlich den Stückgutverkehr durch Lastkraftwagen. Schlussendlich stellte die Eisenbahn in Deutschland ab den 1990er Jahren nach hohen finanziellen Verlusten den Stückgutverkehr auf Schienen ein. Jedoch wird in anderen europäischen Ländern, wie z.B. der Schweiz die Eisenbahn nach wie vor für den Stückgutverkehr eingesetzt.³⁴

³³ Vgl. ebda, S. 35
³⁴ Vgl. ebda, S. 22

2.2 Die Geschichte der Bahnspeditionen

Neben der Infrastruktur für den Güterverkehr bestehend aus dem Schienennetz, Rangier- und Güterbahnhöfen mit ihren Umschlagshallen sowie Güterschuppen waren die Speditionen ein wichtiges Glied in der Abfertigungskette der Stückgüter. Die Speditionen entwickelten sich ursprünglich aus dem Stapelrecht der Städte und nahmen durch das Aufkommen des Eisenbahnwesens an Bedeutung zu. Die gesetzlichen Regelungen zum Speditionsgeschäft in Deutschland legte das Handelsgesetzbuch (HGB) von 1897 in den Paragrafen 407 bis 425 fest.³⁵

Vereinfacht gesagt, waren die Speditionen verantwortlich dafür, die Versorgung zwischen Industrie und Handel zu organisieren. In der Terminologie des HGB besorgt die Spedition „den Versand von Gütern durch Frachtführer beim Landtransport oder durch Reedereien [sic!] bei Binnen- oder Schiffstransport für die Rechnung des Versenders.“³⁶ Unter dem Begriff der Spedition konnte man mehrere Geschäftsfelder verstehen, unter anderem das der Lagerei, welches durch Lagerhausgesellschaften betrieben wurde. Diese waren meistens in den Binnen- und Seehäfen angesiedelt um mit ihren Lagerhäusern das Unterbringen von Massengütern, wie z.B. Getreide, Kohle, Kaffee, usw. für den Import- und Exporthandel zu gewährleisten. Daraus folgte die Funktion der Vorratshaltung.³⁷ Mit der aufkommenden Eisenbahn ab Mitte des 19. Jahrhunderts öffnete sich ein weiteres Geschäftsfeld, nämlich das Rollfuhrunternehmen, auch Bahnspedition genannt.

Diese Speditionen spezialisierten sich auf die, anfänglich noch mit Pferdefuhrwerken ausgeführte Zu- und Abführung der Güter von einem Eisenbahnhaltepunkt in die nähere Umgebung. Rechtlich blieb es damals jedoch strittig, ob die Bahnspeditionen als ein Organ der Eisenbahn oder als beauftragtes Fuhrunternehmen mit eigener Haftung zu sehen waren. Durch die wachsenden Großstädte ab Ende des 19. Jahrhunderts entwickelte sich gleichzeitig neben den Bahnspeditionen auch die Rollfuhrunternehmen zum Transport von Möbeln, sogenannte Möbeltransportgesellschaften.³⁸ Hierbei knüpfte man an die Bahnspeditionen an und konzipierte sogar eigene, spezielle für den Transport von Mobiliar konstruierte Eisenbahnwagons, worauf ganze Möbelwagen aufrollen konnten, ohne das Gut von der Straße auf die Schiene mühsam umzuverteilen. Dabei kann diese Transportart als Vorreiterin des heute vorherrschenden modernen Containertransport gesehen werden.³⁹

Im Allgemeinen waren die Speditionen im Umfeld der Güterbahnhöfe verantwortlich für den Transport der Güter in die jeweiligen Ortschaften. Wenn der Empfänger, auch Selbstaholer genannt, das Stückgut nicht selbst beim Güterbahnhof abholen konnte, wurden meist private Speditionen beauftragt. Wenn beides nicht der Fall war, übernahmen die eigenen Bahnspeditionen der Eisenbahn die Abroll-Leistungen. Der Organisationsaufwand für die Abwicklung der eintreffenden Stückgüter war in



Abb. 17: Stückgutabfertigung in einer Umschlagshalle in Utrecht, 1966

großen Bahnhöfen sehr hoch und führte zur Verstopfung der Umschlagterminals und zu langen Wartezeiten. Selbstaholer und die beauftragten Speditionen mussten vom Eintreffen der Ware jeweils unterrichtet werden.⁴⁰

Das Speditionsgeschäft wurde zu einem äußerst lukrativen Geschäftsfeld, was sich an der Relevanz der Eisenbahnlogistik messen ließ. Zwischen 1900 und 1930 stammten zwei Drittel der Einnahmen der Eisenbahn aus dem Transport von Massen- und Stückgut.⁴¹ Der Transport von Waren wurde zu einer begehrten Dienstleistung. Zwar verteuerte sich die Ware durch den Transport, bot

aber lokalen Produzenten die Möglichkeit die eigene Ware in weiter entfernte Gebiete zu versenden. Jedoch durften die Transportkosten den Warenpreis nicht zu sehr erhöhen, um im Absatzgebiet noch konkurrenzfähig zu bleiben.⁴² So ergaben sich Preissysteme, die sich prozentual zum Warenwert verhielten. Hinzu kamen noch sogenannte Staffelungen der Transportpreise für z.B. kürzere oder längere Strecken. Durch solche und weitere Ausnahmetarife entstand ein komplexes Preissystem, was öfters zu einer Fehlтарифierung der Güter führte. Durch das Aufkommen des neuen Transportwesens mit Lastkraftwagen ab den 1930er Jahren, kamen auch neue Wettbewerbsbedingungen ins Spiel. Die Eisenbahn mit ihrem komplexen Wertetarifierungssystem stand nun in Konkurrenz zu den neuen preiswerteren Alternativen der LKW-Speditionen. Diese boten Haus-zu-Haus-Transporte, welche mit einem Gesamtpreis abgedeckt waren, während der Bahntransport separate Abrechnungen für die Zuroll- und Abroll-Leistungen stellte. Daraus resultierte das wachsende Transportaufkommen auf der Straße.⁴³



Abb. 18: Innenansicht einer Umschlagshalle des Vertriebsunternehmens Van Gend & Loos in Rotterdam, 1953

³⁵ Vgl. Vahrenkamp, Richard: Die Logistische Revolution, S. 60

³⁶ ebda

³⁷ Vgl. ebda, S. 62

³⁸ Vgl. ebda, S. 63

³⁹ Vgl. ebda, S. 64

⁴⁰ Vgl. ebda, S. 131

⁴¹ Vgl. ebda, S. 65

⁴² Vgl. ebda, S. 67

⁴³ Vgl. ebda, S. 68

2.3 Die Bahnhöfe für den Güterverkehr

Bahnhöfe können nach ihrem Zweck, der Lage, Form, Größe, usw. eingeteilt werden. Jedoch ist die geeignetste Einteilung die nach ihrer Funktion. Hierbei kann man zwischen mehreren Bahnanlagen unterscheiden.⁴⁴

- Personenbahnhöfe, die für den Transport von Reisenden, Gepäck, Expressgut, beziehungsweise Eilgut verantwortlich sind.
- Güterbahnhöfe (auch Ortsgüterbahnhöfe genannt), welche für den Transport von Frachtgut, Eilgut, Vieh, usw. verantwortlich sind. Diese Bahnhöfe können nochmals in speziell dafür bestimmte Güter unterteilt werden wie z.B. Stückgutbahnhöfe, Freiladebahnhöfe, Viehbahnhöfe, Hafenbahnhöfe, usw.
- Abstellbahnhöfe, welche die Betriebsbahnhöfe für die Personenzüge sind.
- Verschiebebahnhöfe, die verantwortlich für das Rangieren der Güterzüge sind.
- Lokomotivbahnhöfe, die sich um die betriebliche Behandlung der Lokomotiven kümmern.

Die baulichen Anlagen für den Güterverkehr entsprechen im Allgemeinen dem Prinzip der Empfangsgebäude für den Reiseverkehr. Der Unterschied liegt jedoch darin, dass von den Reisenden ein gewisser Komfort des Bahnbetreibers erwartet wird, in dem auch eine Fürsorgepflicht für das gefahrenlose Reisen enthalten ist. Für die zu transportierenden Güter gilt unterdessen

⁴⁴ Vgl. Otto, Blum / Karl, Leibbrand: Personen- und Güterbahnhöfe, S. 6

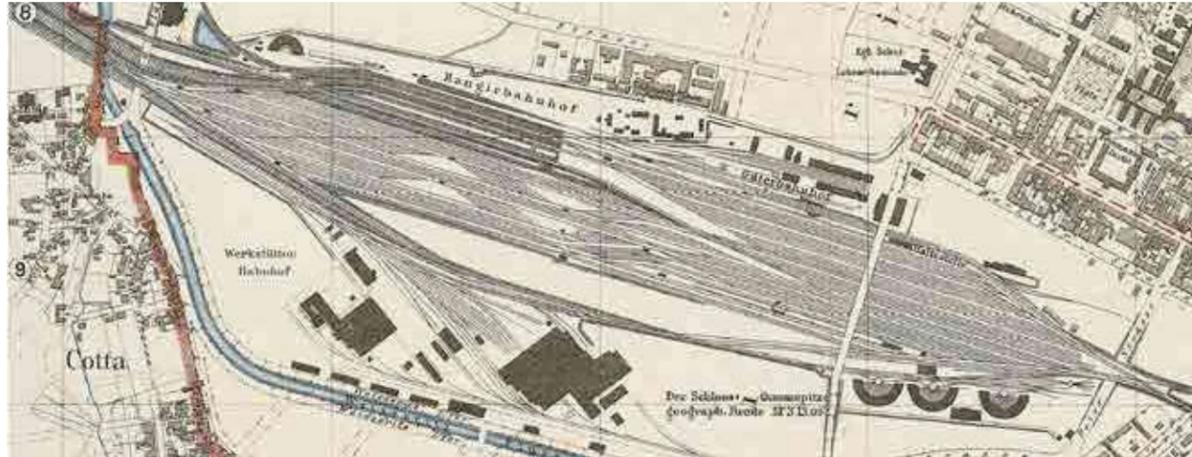


Abb. 19: Stadtplan des Bahnhofes Dresden-Friedrichstadt, welcher als Rangier- und Güterbahnhof diente, 1900

die gleiche Fürsorgepflicht wie für Reisende, jedoch im Sinne des Werterhalts der Güter. Die Unterteilung der Gebäude für den Güterverkehr richtete sich nach den verkehrstechnischen Erfordernissen der zu befördernden Güter. Man unterschied bei den deutschen Eisenbahnen zwischen Schütt- oder Wagenladungsgut sowie Stückgut. Unter ersterem verstand man z.B. landwirtschaftliche Produkte, Erze oder Kohle, die einen ganzen Waggon füllen konnten und somit separiert transportiert und gelagert werden mussten, wohingegen das Stückgut eine

individuelle Behandlung brauchte, im Gegenzug aber mit anderen Transportgütern geladen und gelagert werden konnten.⁴⁵

Im Zuge dieser Arbeit beschränkt sich das Thema in diesem Kapitel auf den Betrieb von Güterbahnhöfen, beziehungsweise im Fall der Güterschuppenanlage von Wiesbaden auf den der Stückgutbahnhöfe (Siehe auch Kapitel 3.5: Die Entwicklung des Güterverkehrs und dessen Anlagen in Wiesbaden, S. 82).

⁴⁵ Vgl. Rödel, Volker: Eisenbahn in Hessen, Teil 1. Eisenbahngeschichte und -strecken 1829-1999, S. 298

Güterbahnhöfe

Die Güterbahnhöfe bilden bei größeren Städten in der Regel ein eigenes Gebiet und sind mehr oder weniger getrennt vom Reiseverkehr und dessen Personbahnhöfen (Siehe Abb. 19, S. 36).⁴⁶ Die Trennung vom Personen- und Güterverkehr ließ sich in deren Anfangszeit jedoch nicht ganz durchführen. Personenzüge übernahmen teilweise den Transport von Express- und Eilgut sowie leicht verderblicher Ladung. Umgekehrt wurden gelegentlich Personenwagen bei Güterzügen mitgeführt. Personen- und Güterbahnhöfe unterscheiden sich darüber hinaus hinsichtlich ihres Transportaufkommens. Bahnhöfe die für den Reiseverkehr zuständig sind, verzeichnen in der Regel in einem bestimmten Zeitraum die gleiche Anzahl an Reisenden. Bei Güterbahnhöfen wird nochmals unterschieden zwischen Erzeugungs- und Verbrauchsgebiete. Landwirtschaftliche Gebiete oder Bergbauregionen haben ein höheres Versandaufkommen, wohingegen bei Städten ohne Industrie fast kein Versand vorhanden ist.⁴⁷

Um näher an das Stadtzentrum vorzudringen wurden die Güterbahnhöfe fast immer als Kopfbahnhöfe ausgeführt (Siehe Abb. 20, S. 37). Die Anlagen mussten eine Vielzahl an unterschiedlichen Verkehrsarten erledigen:⁴⁸

- Ganz besonders der Wagenladungsverkehr (auch

⁴⁶ Vgl. Otto, Lueger: Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften, S. 668

⁴⁷ Vgl. Blum / Leibbrand, S. 96

⁴⁸ Vgl. Lueger, S. 668



Abb. 20: Stadtplan des ehemaligen Frankfurter Hauptgüterbahnhofes (oben links) in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes, 1893

Rohgutverkehr genannt) für die Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie die des Bergbaues. Diese wurden meistens ohne Verpackung in ganzen Wagenladungen transportiert. Zur Abfertigung dieser Güter dienten Gruppen von Ladegleisen mit meist unüberdachten Ladestraßen, an denen sich das Zubehör aus Kränen, Rampen, Wägevorrückungen, usw. befanden.

- Der Stückgutverkehr, welcher als eigener Stückgutbahnhof in der Nähe des Personbahnhofes liegen konnte oder in einer Gesamtanlage eines



Abb. 21: Luftaufnahme des Güterbahnhofes in Basel mit sägeförmiger Gleisanordnung, o.J.

Güterbahnhofes integriert war (Siehe dazu „Stückgutbahnhöfe“, S. 39). Zur Abfertigung des Stückgutes dienten eigene Güterschuppen mit den nötigen Gleisen, Ladebühnen, Ladestraßen, Rampen, usw.

- Der Viehverkehr, welcher bei kleinen Ladungen mit Personen- oder Mischzügen abgefertigt wurde. Bei größeren Viehtransporten wurden speziell für den Viehverkehr konzipierte Güterzüge herangezogen. Bei größerer Abfertigung wurden auch eigene Viehbahnhöfe errichtet, die das Aufnehmen und

Verfrachten des Viehs übernehmen. Dabei waren spezielle Einrichtungen (Stallungen) nötig, um das Vieh zu füttern, zu reinigen und für Übernachtungen sowie Ruhepausen unterzubringen. Idealerweise lagen diese Viehbahnhöfe in der Nähe der städtischen Schlachthöfe um weite Strecken dazwischen zu vermeiden.

- Das Umladen der Güter, beziehungsweise das Entleeren der Güterwagen geschah größtenteils an den Güterschuppen in Verbindung mit dem Ent- und Beladungsgeschäft. Bei größerem Umfang standen eigene Verschiebebahnhöfe zur Verfügung die mit eigenen Umladeschuppen samt Ladebühnen, usw. ausgestattet waren.
- Im Falle der Lastschiffahrt wurden spezielle Hafenbahnhöfe in Hafennähe errichtet, die als Umschlagsort für die Güter vom Schiff auf die Schiene dienten und sich meisten über die gesamte Größe des Hafens erstreckten.

Güterbahnhöfe wurden auch hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit in Güterbahnhöfen des öffentlichen Verkehrs und privat betriebenen Anlagen unterteilt. Unter ersterem verstand man Güterbahnhöfe, die der jeweiligen Eisenbahn gehörten und von jedem genutzt werden konnten. Diese wurden wiederum in zwei Kategorien geteilt. Zum einen

in den Transport von Gütern im allgemeinen Verkehr, also Stückgut, zum anderen in den beschränkten Verkehr, der den Transport von Kohle, Vieh, landwirtschaftliche Erzeugnisse, usw. ausmachte. Privat betriebene Bahnhöfe für den Güterverkehr gehörten Privatunternehmen, die entweder der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt wurden, z.B. im Fall von privaten Hafen- oder Viehbahnhöfen oder nur firmenintern benutzt wurden wie z.B. bei Hütten-, Zechen- oder Fabriksbahnhöfen.⁴⁹

Bei der Form der Güterbahnhöfe wurde größtenteils auf drei Grundformen zurückgegriffen: Die Anordnung der Güterschuppen mit Längsladegleisen, solche mit quergelegten Ladezungen und solche mit sägeförmiger Anordnung. Die erste Anordnung mit dem Ladegleis auf der einen Längsseite des Güterschuppens und mit der Ladestraße für die Fuhrwerke auf der anderen war in Deutschland weitestgehend üblich (Siehe Abb. 22, S. 38).⁵⁰ Die Anordnung mit quergelegten Ladezungen wurde meist in England ausgeführt, um die gesamte Länge des Schuppens auszunutzen. Durch Drehscheiben konnten die Wagen von den Zu- und Abfuhrgleisen rechtwinklig zu den Schuppen geführt werden (Siehe Abb. 23, S. 38).⁵¹ Die sägeförmige Anordnung spiegelt eine Mischung der beiden oben genannten Gleisformen wieder (Siehe Abb. 24, S. 38). Hierbei wird versucht die Gesamtlänge des Güterschuppens optimal auszunutzen. Ebenso konnten die Ladegleise ohne Hilfsmittel in das An- und Abfuhrgleis geführt werden.⁵²

⁴⁹ Vgl. Blum / Leibbrand, S. 97
⁵⁰ Vgl. Lueger, S. 668
⁵¹ Vgl. ebda, S. 670
⁵² Vgl. ebda, S. 671



Abb. 22: Anordnung der Güterschuppen mit Längsladegleisen, 1906

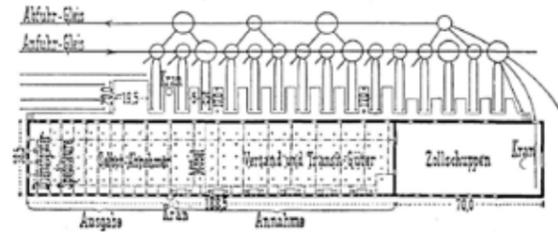


Abb. 23: Die öfters in England ausgeführte Anordnung mit quergelegten Ladezungen samt Drehscheiben, 1906

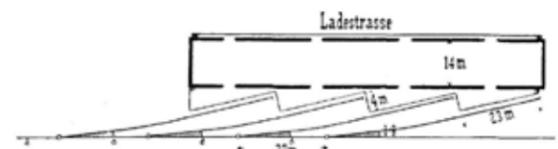


Abb. 24: Güterschuppen mit sägeförmiger Anordnung der Gleise, 1906

Stückgutbahnhöfe⁵³

Gegenüber den Güterbahnhöfen für das Schütt- oder Wagenladungsgut befanden sich die Stückgutbahnhöfe meistens in der Nähe von Personenbahnhöfen, da das Eil- sowie Expressgut öfters auch durch Personenzüge mittransportiert wurde (Siehe Abb. 25, S. 39). Die Abfertigung dieser Züge musste so weit wie möglich in den Städten, beziehungsweise an den Personenbahnhöfen stattfinden. Innerhalb eines größeren Güterbahnhofes konnten die Bahnhofsanlagen zur Abfertigung des Stückgutes auch im Areal einer Gesamtanlage für den Güterverkehr integriert sein.⁵⁴

Die Stückgutbahnhöfe wurden laut Blum und Leibbrand selten in der Literatur des Eisenbahnwesens behandelt, da sie bautechnisch sowie betrieblich keine besonderen Schwierigkeiten mit sich brachten.⁵⁵ Die Anlagen mussten jedoch so konzipiert sein, dass alle Bewegungen, die für das Abfertigen der Güter notwendig waren, schnell und bequem ausgeführt werden konnten. Jede überflüssige Bewegung kostete Zeit und Geld. Deshalb wurden schon in der Planung eines Stückgutbahnhofes Zeit- und Weg-Untersuchungen durchgeführt, um einen optimalen Entwurf zu gewährleisten. Da die Aufgaben des Verkehrs sowie der Abfertigung von Stückgütern eng miteinander verknüpft waren, musste beides optimal aufeinander eingestimmt sein.⁵⁶

⁵³ Beschreibung aus: Otto, Blum / Karl, Leibbrand: Personen- und Güterbahnhöfe, S. 106-111

⁵⁴ Vgl. Freiherr von, Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, S. 245

⁵⁵ Vgl. Blum / Leibbrand, S. 106

⁵⁶ Vgl. ebda, S. 107

Das Stückgut wurde verkehrstechnisch in zwei Hauptkategorien unterteilt. Einmal „nach dem Umfang in Wageladungsgut, das einen ganzen Wagen in Anspruch nimmt, und Stückgut, das mit anderen Stückgütern zusammen in den gleichen Wagen geladen wird“ sowie "nach der Geschwindigkeit der Beförderung in sehr eilige Güter (Expressgut), eilige Güter (Eilgut) und gewöhnliche Güter (Frachtgut)."⁵⁷ Die Güter, die zum Abtransport bestimmt waren wurden meistens von ortskundigen Zubringern zu den jeweiligen Stückgutbahnhöfen gebracht. Diese setzten sich aus bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern, welche in einem Vertragsverhältnis mit der Eisenbahn standen; Speditionsgesellschaften, die Einzelsendungen als auch Sammelladungen auf der Schiene als auch auf der Straße besorgten; größeren Firmen, welche eigene Versandabteilungen betrieben sowie kleineren Handelsbetrieben die ihre Sendungen selbst bei den Stückgutbahnhöfen aufgaben, zusammen.

Ein wichtiger Teil eines Stückgutbahnhofes war die Abfertigung der Güter. Bei der Annahme des zu versendenden Gutes wurde es zuerst durch den Lademeister geprüft. Dabei wurde das Gewicht und das Versanddatum im Frachtbrief vermerkt und somit auch die Tarifklasse festgestellt. Bei größeren Anlagen gab es als Hilfestellung für den Lademeister meistens eine Vorprüfstelle, die nach der Überprüfung des Frachtbriefes das Gut nach Lagerplatz und Eisenbahnwagen

⁵⁷ ebda, S. 96



Abb. 25: Die Bahnhofsanlagen mit dem „Preußischen Stückgutbahnhof“ in unmittelbarer Nähe nordwestlich des Hauptbahnhofes in Dresden, 1909

bezeichneten. Danach erfolgte die Bezeichnung des Gutes mit dem Versandbahnhof. Sofern die Fracht vorausbezahlt oder das Gut mit einer Nachnahme belastet war, musste der Versender den Frachtbrief noch auf die Güterabfertigung bringen. Bei der Ankunft von Waren mussten diese bei Bedarf in Lagerflächen der Güterschuppen zwischengelagert werden, da die Empfänger des Gutes im Allgemeinen nicht gleichzeitig anwesend waren. Infolgedessen wurde beim Empfang von Gütern mehr Lagerfläche benötigt als beim Versand. So musste dies auch bei der Planung der Güterschuppen berücksichtigt werden.

2.4 Der Bautyp Güterschuppen

Güterschuppen sind laut Definition Bauten in denen „die einlaufenden und die zu versendenden Frachtstücke zeitweilig untergebracht werden, um sie gegen Wind und Wetter und gegen Diebstahl zu sichern, sie zu gemeinsamer Versendung für die verschiedenen Richtungen zu sammeln und zu ordnen oder umzuladen und bis zur Versendung oder bis zur Ausgabe an die Empfänger aufzubewahren.“⁵⁸

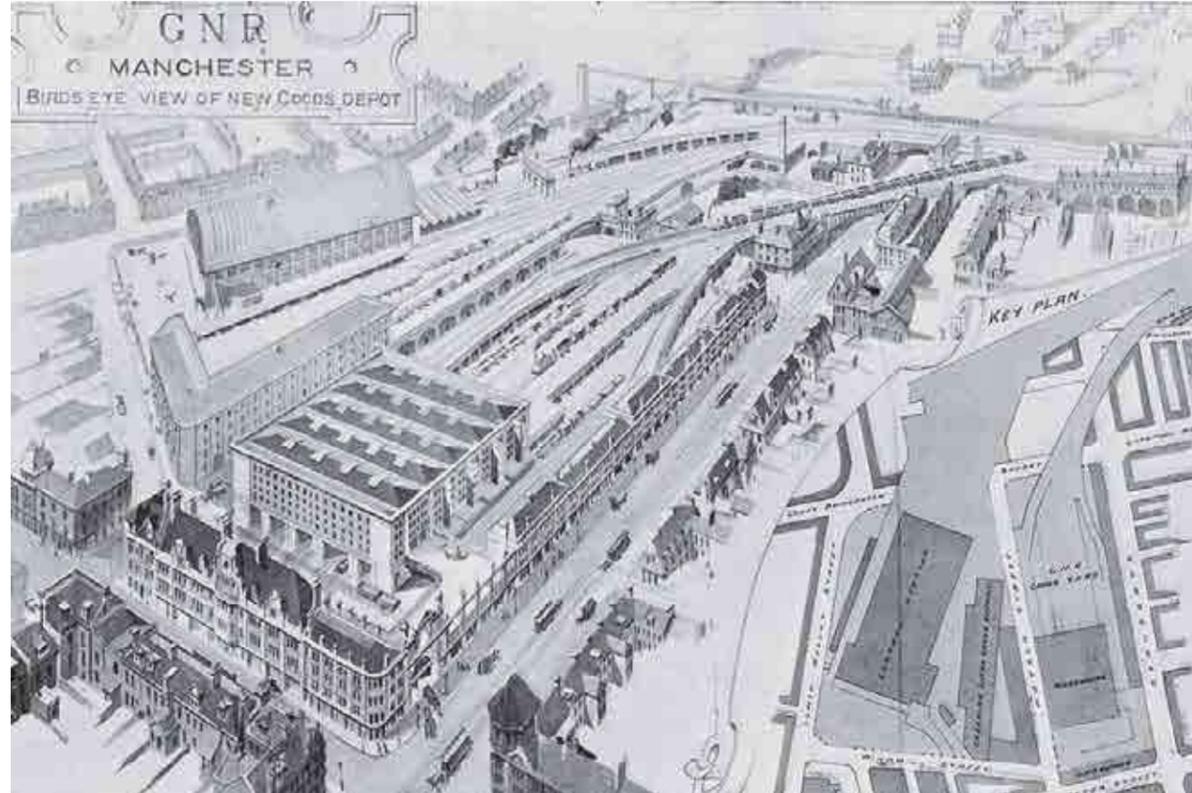


Abb. 26: Perspektivzeichnung des 1899 errichteten Lagerhauses für die Great Northern Railway an der Hauptstraße Deansgate in Manchester, 1905

⁵⁸ Vgl. Karl, Cornelius: Eisenbahn-Hochbauten, in: Robert, Otzen (Hrsg.): Handbibliothek für Bauingenieure, II. Teil Eisenbahn, S. 51

Die ersten Güterschuppen in England⁵⁹

Wo die Ursprünge des Eisenbahnwesens liegen, ist auch die Herkunft der ersten Güterschuppen zu finden. Die im englischen Sprachgebrauch genannten „Goods Sheds“ wurden von Anfang an als funktionale Bauwerke verstanden. So waren sie die Drehscheibe um Rohstoffe oder andere Güter von der Schiene über Fuhrwerke unter die Bevölkerung zu bringen. Durch den aufkommenden Schienengütertransport und die durch die Güterschuppen verantwortliche schnelle logistische Abfertigung von Waren, konnte beispielsweise die Lebensmittelversorgung mit frischen Produkten kostengünstiger und effizienter in städtische Gebiete transportiert werden. So können die damaligen Güterschuppen als Vorreiter der heutigen großen Logistik- und Verteilerlager, die sich heute eher an wichtigen Autobahnkreuzungen für den LKW-Transport befinden, gesehen werden.

Trotz ihrer Vorreiterrolle und ihrer wichtigen Funktion im Eisenbahnwesen werden die Güterschuppen in der Geschichte der Eisenbahn gegenüber den bekannteren Bahngebäuden wie z.B. den imposanten Empfangsgebäuden der Bahnhöfe oder deren großen eisernen Gleishallen, oft vergessen. Die sogenannten „Warehouses“ in den größeren Metropolen und Industriestädten Großbritanniens standen dafür umso mehr im geschichtlichen Fokus (Siehe Abb. 27, S. 41).

⁵⁹ Dieser Text basiert auf dem Werk *The Railway Goods Shed and Warehouse in England* von John Minnis & Simon Hickmann, welches sich ausführlich mit der englischen Geschichte der Güterschuppen auseinandersetzt.



Abb. 27: Luftaufnahme des 1881 errichteten „Goods depot“ für die Great Eastern Railway an der Straße Bishopsgate in London, 1947

Nach der englischen Definition wurde in der Eisenbahnterminologie in „Good Sheds“ (Güterschuppen) und „Warehouses“ (Lagerhäuser) unterteilt. Für ländliche Gegenden mit ihrem überschaubaren Warenverkehr waren die eingeschossigen Güterschuppen mit ein oder zwei Ladegleisen vorgesehen. In den großen Städten wie z.B. London, Manchester oder Liverpool wurden große mehrgeschossige Hochbauten, meist in Hafennähe zur besseren Logistik für den Transport von Gütern vom Wasser auf die Schienen, errichtet. In Deutschland sollte sich der Bautyp des mehrgeschossigen Lagerhauses hingegen nicht durchsetzen.



Abb. 28: Luftaufnahme der „Warehouse“-Anlage in der Adolphus Street in Bradford, bestehend aus mehreren, ab 1867 entstandenen Lagerhallen, 1937

Während die kleineren Güterschuppen üblicherweise einfach gehalten wurden, besaßen die ab dem frühen 19. Jahrhundert meist als Kopfstation errichteten großen „Warehouses“, wie am Beispiel des 1899 errichteten Lagerhauses an der Hauptstraße Deansgate in Manchester, auf mehreren Stockwerken verschiedene Funktionen (Siehe Abb. 26, S. 40). Diese gewährleisteten einen reibungslosen Ablauf in der Abfertigung der Güter. Die Züge mit den Güterwagons kamen im Untergeschoss an, wo die Güter mit Kränen und Aufzügen zu den jeweiligen Lagern in den oberen Stockwerken transportiert wurden, um sie dort für den weiteren Transport abzufertigen.



Abb. 29: Ein 1852 aus Holz errichteter Güterschuppen für die Oxford, Worcester & Wolverhampton Railway in Adlestrop, ca. 1960

Das Erdgeschoss war für die Fuhrwerke zum Ab- und Entladen bestimmt. Von dort aus konnten die Güter in der Stadt verteilt werden. Trotz ihrer massiven Präsenz im Stadtgeschehen fügten sich die mehrgeschossigen Lagerhäuser in die architektonische Umgebung ein und wurden so ein Teil der damaligen Stadtsilhouette.

Ihr kleineres Pendant in den ländlichen Gegenden, der Güterschuppen, wurde oft als einfaches Lagergebäude errichtet. Trotzdem wurde versucht schlichte, elegante Entwürfe zu produzieren, die auch durch einfließende vorherrschende Baustile, wie z.B. durch eine neogotische



Abb. 30: Der 1847 in Acklington errichtete Güterschuppen mit gotischen Gestaltungselementen für die York, Newcastle & Berwick Railway, 1978

Gestaltung, inspiriert werden konnten (Siehe Abb. 30, S. 42). Versuche die Schuppen an die Empfangsgebäude der Personenbahnhöfe architektonisch anzupassen, gab es anfänglich jedoch selten. Grundsätzlich wurden die ersten Güterschuppen, deren Baugeschichte bis in die 1820er Jahre reicht, aus einer Holzkonstruktion errichtet (Siehe Abb. 29, S. 42). Dadurch dass das Güteraufkommen zur damaligen Zeit noch nicht genau einzuschätzen war, konnte dank dieser Konstruktionsweise bei Bedarf der Schuppen erweitert, oder wenn gewollt durch einen größeren gemauerten Schuppen ersetzt werden. In der Anfangszeit wurden im Allgemeinen lokale Materialien zur



Abb. 31: Standarddesign eines britischen Güterschuppens der London & North Western Railway in Market Harborough, o.J.

Errichtung der Güterschuppen benutzt. Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen Materialien wie z.B. Ziegel zum Einsatz, welche meistens von weither produziert und angeliefert werden mussten. Typisch für die britischen Güterschuppen war die innen liegende Gleisführung für die Güterwagens mit meistens außen angedocktem Büro für den Lademeister (Siehe Abb. 31-32, S. 42-43). Dadurch konnte, ohne ein zusätzliches Ladetor zu durchqueren, das Stückgut sofort abgefertigt und auf das Fuhrwerk verladen werden. Parallel dazu wurden auch Güterschuppen mit außen liegender Gleisführung errichtet, was typisch für deutsche Güterschuppen war.



Abb. 32: Allan Adams/Historic England, Schnitzzeichnung durch einen typisch englischen Güterschuppen mit innen liegender Gleisführung.

Die Entwicklung in Deutschland⁶⁰

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts sollte die englische Bautechnik von Güterschuppen auch in Deutschland bekannt werden.⁶¹ In der Anfangszeit des deutschen Eisenbahnwesens erschwerte jedoch die Kleinstaaterei innerhalb der deutschen Bundesstaaten die Güter korrekt und termingerecht an ihren Bestimmungsort zu transportieren. Verantwortlich dafür waren die jeweiligen Zollkontrollmaßnahmen, die für die Anfuhr und Abfuhr von Waren bestimmten Regeln im Sinne der Verzollung, Verwiegung, Gewichts- und Volumensortierung,

⁶⁰ Beschreibung aus: Rödel, Volker: Eisenbahn in Hessen, Teil 1. Eisenbahngeschichte und -strecken 1829-1999, S. 298-300

⁶¹ Ernst, Reitler: Über Englische Güterbahnhöfe: mit 11 in den Text gedruckten Abbildungen, S. 1

Transporttarifklassen, usw. vorsahen. Aus dieser Bürokratie heraus entstanden unterschiedliche Namen für den eigentlich gleichen Bautypus eines Gebäudes für die Aufbewahrung von Gütern, welches nach der jeweiligen Bestimmung in Frachtgut-, Eilgut-, Zollschuppen sowie für andere Zwecke unterschieden wurde. Diese Unterteilung wurde nochmals nach der Behandlung des Gutes in Versand-, Empfangs- und Umladeschuppen differenziert.

Für den Güterschuppen hat sich früh die Form des langgestreckten, rechteckigen Grundrisses durchgesetzt, da diese eine parallele Gleisanordnung erlaubte. Da es in der Anfangszeit des Gütertransportes noch keine standardisierten Gütermengen im Frachtverkehr auf Schienen gab, welche eine geeignete Dimensionierung schon im Vorhinein erlaubt hätten, übernahm man für die Errichtung der ersten Güterschuppen die schon vorhandenen, traditionellen Konstruktionen von Speichergebäuden. So sehr man an das in dem Zusammenhang bestehende Bauwissen anknüpfen konnte, lag das Problem im Sinne des Güterverkehrs jedoch in der Erweiterung der ersten, mit massiven Umfassungsmauern errichteten Gebäuden. Eine Anpassung an das Frachtaufkommen war damit erheblich erschwert.

Am Beispiel der ersten Güterschuppen der Hessischen Bahnen versuchte man ein ästhetisches Ensemble aus

Empfangsgebäude und Güterschuppen zu bilden, bei der die gleiche Materialität aus Sandstein herrschen sollte. Durch den massiven Bautyp war eine Erweiterung durch das größere Frachtaufkommen an Gütern nicht mehr möglich. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entschied man sich vorerst gegen die Errichtung von dauerhaften Lagergebäuden und ging zu kostengünstigeren Leichtbauweisen aus hölzernen Fachwerkkonstruktionen über. Die Eisenbahngesellschaften übernahmen diese Bauweise zunächst bei kleineren Bahnstationen, da man sie ohne hohen Kostenaufwand erweitern konnte.

Die Anfänge der Grundsatzfindung

Zu Beginn des Schienengüterverkehrs war es für die noch jungen Eisenbahngesellschaften fast unmöglich das genaue Aufkommen an Gütern vorherzusagen, da in den kommenden Jahren auf sie zukommen sollte. Seit dem Bestehen des Frachtverkehrs hat sich das Transportieren von Gütern auf Schienen bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhundert verfünffacht. Jedoch war dieses auch Schwankungen unterworfen, da Konkurrenzbahnen das Aufkommen sinken, beziehungsweise Anschlussbahnen es wieder steigen ließen. So musste man sich anfänglich an die Strömungen des Handelsverkehrs in baulicher Hinsicht anpassen.⁶² Allgemeine Grundregeln für den Bau von Güterschuppen gab es bis zum Ende des 19.

⁶² Vgl. Max Maria Freiherr, von Weber: Schule des Eisenbahnwesens, S. 448

Jahrhunderts praktisch nicht. Erst mit den „Grundsätzen und Bestimmungen für das Entwerfen und den Bau von Güterschuppen“ aus dem Ministererlass vom 25. Juni 1901 wurden durch die Preußisch-Hessische Eisenbahngesellschaft erste allgemeine Empfehlungen definiert. Abgesehen von schon festgelegten kleineren baulichen Details wie z.B. Dachüberständen oder Fensterflächen für die Belichtung, boten diese ersten Grundsätze zur Errichtung eines Güterschuppens anfangs noch reichlich Spielraum. Zur geeigneten Dimensionierung der Schuppen wurden jedoch schon über die Jahre gesammelte Erfahrungswerte hinsichtlich des Güteraufkommens herangezogen.⁶³

Durch die über die weiteren Jahre gesammelten Erfahrungswerte konnte das Regelwerk regelmäßig verfeinert werden. So wurden ab der Jahrhundertwende nach und nach Grundsätze in Form von Lexika und Enzyklopädien oder auch durch Artikel in Bauzeitschriften textlich festgehalten. Hervorzuheben ist dabei der in der *Zeitschrift für Bauwesen* veröffentlichte Artikel „Das Entwerfen und der Bau von Güterschuppen“ von Cornelius Karl aus dem Jahr 1910. Nicht nur wird hier die Konzipierung eines Güterschuppens und der dazugehörigen Räumlichkeiten von der Dimensionierung bis hin zur richtigen Laibung der Ladetore sehr detailliert beschrieben, sondern auch die Güterschuppenanlage in Wiesbaden als „Paradebeispiel“ für den Bau eines

⁶³ Vgl. Volker, S. 300

Güterschuppens herangezogen. Hierzu sollen einige wichtige Grundsätze und Empfehlungen für den Bau eines Güterschuppens, welche für die Preußisch-Hessische Eisenbahngesellschaft maßgebend waren, näher erläutert werden. Dabei wird die Güterschuppenanlage am Hauptbahnhof in Wiesbaden, welche ursprünglich als Stückgutbahnhof diente, herangezogen (Siehe Abb. 33, S. 45).

Die Grundlagen zu Errichtung eines Güterschuppens⁶⁴

Für den Stückgutverkehr sind für die „... zeitweilige Unterbringung der ein- und abgehenden Einzelgüter, der sogenannten Stückgüter, Lagerräume erforderlich, in denen die Güter, geschützt gegen Witterungseinflüsse und Beraubung, zur gemeinsamen Beförderung gesammelt, geordnet und verteilt oder umgeladen, wenn nötig auch unter Verschluss genommen und bis zu Abgabe an die Empfänger oder bis zur Verladung in die Wagen verwahrt werden können.“⁶⁵

Die grundsätzlichen Fragen für die Errichtung eines Güterschuppens stellten sich hauptsächlich bei der Funktion des Schuppens, der Lage an den Stationen, der Grundform und -fläche des Gebäudes sowie dessen Konstruktion und Ausstattung. Die Funktion eines Güterschuppens lag im Wesentlichen im Versand,

⁶⁴ Beschreibung aus: Karl, Cornelius: Das Entwerfen und der Bau von Güterschuppen, in: *Zeitschrift für Bauwesen*, Heft IV. bis VI. / LX. Jahrgang, S. 265-304
⁶⁵ ebda, S. 265

Empfang sowie Umladen von Stückgütern.⁶⁶ Dabei wurde idealerweise versucht, alle diese Aufgaben im Sinne eines reibungslosen Betriebes unter einem Dach und in praktischer Verbindung zueinander zu vereinen. Bei größeren Schuppen von bis zu 150 Meter Länge, empfahes sich diese in eigene Lagerräume für ein- und abgehendes Stückgut zu unterteilen, damit die Übersicht über das Gut bewahrt werden konnte. Auch die Zollabfertigung sollte in zweckmäßiger Verbindung zu den jeweiligen Funktionen stehen. Mit der Aufteilung der einzelnen Funktionen in Eilgut-, Stückgut- und Zollschuppen wurde in Wiesbaden versucht eine optimale Funktionsaufteilung zu finden. Der Eilgutschuppen wurde nach den allgemeinen Grundsätzen in der Nähe des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes für den Personenverkehr sowie des angrenzenden Postgebäudes errichtet, da das Eil- und Expressgut hauptsächlich mit dem Personenverkehr mittransportiert wurde.

Die Lage eines Güterschuppens an einer Station hing hauptsächlich von der Größe des Bahnhofes ab. Bei kleineren Stationen wurde versucht, das Empfangsgebäude und den Güterschuppen in unmittelbarer Nähe zueinander zu errichten, damit die Abfertigung des Person- und Güterverkehrs reibungslos nebeneinander ablaufen konnte. Bei größerem Frachtaufkommen konnte es jedoch zeitweise passieren, dass sich der Personenverkehr und die Fuhrwerke gegenseitig behinderten. So sollte der

⁶⁶ Vgl. Carl, Schwab: Hochbauten der Bahnhöfe, S. 42

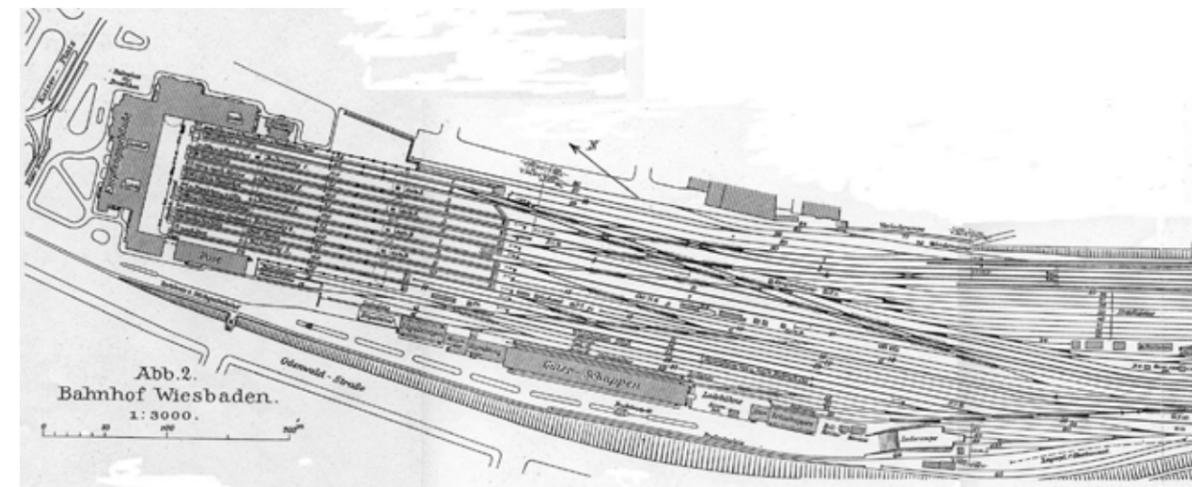


Abb. 33: Lageplan des Stückgutbahnhofes (unten) am Wiesbadener Hauptbahnhof mit den jeweiligen Räumlichkeiten und ihren Funktionen, 1906

Güterschuppen mit eigenen Schuppengleisen getrennt vom Empfangsgebäude versetzt werden. Am Beispiel von Wiesbaden wurde der Stückgutbahnhof mit mehreren Güterschuppen versetzt vom eigentlichen Hauptbahnhof am südwestlichen Gleisbett errichtet. Die günstige Lage mit den eigenen Schuppengleisen verhinderte ein Behindern der ein- und abfahrenden Personenzüge.

Bei der eigentlichen Grundform eines Güterschuppens

hatte sich der rechteckige Grundriss mit an den Längsseiten entlang verlaufendem Gleis, beziehungsweise Zufahrtsstraße, durchgesetzt. Bei größeren oder mehreren aufeinander folgenden Schuppen wurde die Grundform oder die Anordnung der Schuppen angepasst. Unter den vielen unterschiedlichen Anordnungsmöglichkeiten wie z.B. der Säge- oder Kopfform (Siehe Abb. 34-35, S. 46), bewährte sich bei größeren Anlagen für den Stückgutverkehr die Staffelform (Siehe Abb. 36, S.

46). Dabei musste darauf geachtet werden, dass jeder Güterschuppen sein eigenes Ladegleis mit Weiche als Anschluss zum Zuführungsgleis besaß. Idealerweise war das Ladegleis gleichzeitig Zuführungsgleis, um so eine schnelle Abwicklung der Güter zu gewährleisten. Die jeweiligen Schuppen der Anlage in Wiesbaden wurden gestaffelt angeordnet (Siehe Abb. 33, S. 45). Durch das breite Gleisbett des Hauptbahnhofes war es möglich die Ladegleise gleichzeitig als Zuführungsgleis zu benutzen.

Nach der Grundform war auch die Grundfläche eine wichtige Komponente zur Errichtung eines Güterschuppens. Nachdem man schon in den vorherigen Jahren Erfahrung bei früheren Güterschuppen sowie Güteranlagen hinsichtlich der Kapazität sammeln konnte, wurde bei den preußischen Staatseisenbahnen der Satz von 10 bis 20 Quadratmeter Fläche für je eine Tonne zu bearbeitendes Stückgut grob vorausgesetzt. Die Grundfläche ergab sich auch aus der erforderlichen Länge des Güterschuppens. Diese hing grundsätzlich von der Menge an abzufertigen Eisenbahnwagen und der daraus resultierenden Anzahl an Ladetoren ab. Aus der Grundfläche und Länge des Schuppens ergab sich schlussendlich dessen Tiefe. Diese betrug bei kleineren Schuppen zwischen 6 bis 8 Metern, bei größeren Anlagen zwischen 8 bis 20 Metern. Ein zu schmaler Güterschuppen konnte das Verhältnis zwischen der nutzbaren Lagerfläche und der erforderlichen Arbeitsfläche stören. Hier war auch

der Achsenstand der einzelnen Ladetore wichtig, um ein effizientes Ein- und Abladen der Güter zu ermöglichen. Der Abstand war von den damaligen Abmessungen eines Güterwagens abhängig (15 Tonnen bedeckter Güterwagen zwischen 9,30 und 9,60 Meter) und betrug idealerweise ca. 9 Meter.

Nachdem man die idealen Proportionen ermittelt hatte, stellte sich die Frage der allgemeinen Ausstattung sowie Konstruktion des Güterschuppens. Bei kleineren Bahnstationen sowie überschaubarem Güterverkehr empfahen sich die Schuppen als Holzfachwerkkonstruktion zu errichten, da sie bei wachsendem Güteraufkommen problemlos baulich erweiterbar waren. Bei größeren Massen- und Stückgutbahnhöfen, wo das Frachtaufkommen einigermaßen bekannt und großflächigere Schuppen von Nöten waren, wurde die Ausführung als Ziegelrohbau bevorzugt. Meistens betrug die Stärke der Umfassungsmauern eineinhalb Ziegel mit nach innen gerichteten Verstärkungspfählern zwischen den Ladetoren.

Auf diesen Pfeilern lagen die Dachträger, welche die ganze Tiefe des Schuppens überspannen sollten. Die meistens aus Holzbindern ausgeführten Dachkonstruktionen konnten auch durch in der Mitte platzierte Pfeiler gestützt werden (Siehe Abb. 38, S. 47). Dies störte den Betrieb nicht, sondern half sogar dabei, die große Ladefläche

besser in verschiedene Bereiche zu unterteilen. Bei den Güterschuppen der Anlage in Wiesbaden wurden jedoch eiserne Fachwerkbinder zur stützenfreien Überspannung der Hallen herangezogen. Nur beim Zollschuppen wurde eine hölzerne Dachbinderkonstruktion benutzt. Diese Konstruktion war meistens mit höheren Kosten verbunden. Die Anwendung von eisernen Fachwerkbindern konnte baupolizeilich festgelegt werden oder war beim Thema Feuersicherheit die bessere Wahl. Dabei mussten jedoch auch die Pfetten und Sparren aus Eisenträgern bestehen. Im Fall der Güterschuppen von Wiesbaden mit ihren hölzernen Sparren, war die Konstruktion wohl hinsichtlich der allgemeinen baulich qualitativ hohen Ausführung der Anlage keine Frage des Geldes. Durch die Höhe der eisernen Fachwerkkonstruktion, konnten an den Längsseiten durchlaufende Fensterbänder angebracht werden, die die Schuppen mit ausreichend natürlichem Licht versorgten. Die Lage der Fenster war beim Bau eines Güterschuppens möglichst hoch anzuordnen, optimal über den außen liegenden Ladebühndächern, damit die natürliche Belichtung gewährleistet werden konnte (Siehe Abb. 39, S. 47). Es gab auch die Möglichkeit Dachoberlichter in der Dachkonstruktion unterzubringen (Siehe Abb. 38, S. 47), so wie es beispielsweise beim Zollschuppen in Wiesbaden in Form von Dachgauben geschah (Siehe Abb. 101, S. 93). Auch zur Belichtung, jedoch grundsätzlich als Ein- und Endladepunkt für das Stückgut dienten die beidseitig an den Längsseiten gelegenen Ladetore. Die in den gleichen

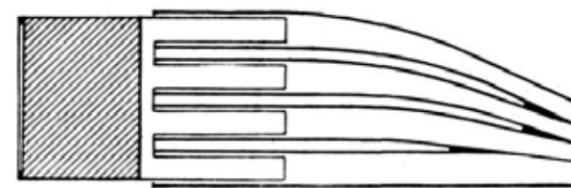


Abb. 34: Anordnung des Güterschuppens als Kopfform, 1914

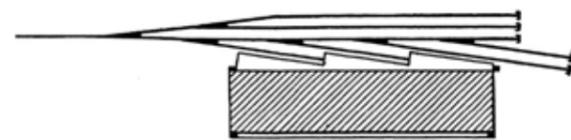


Abb. 35: Anordnung des Güterschuppens als Sägeform, 1914

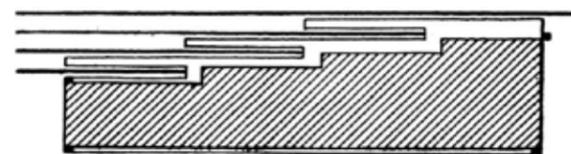


Abb. 36: Anordnung des Güterschuppens als Staffelform, 1914

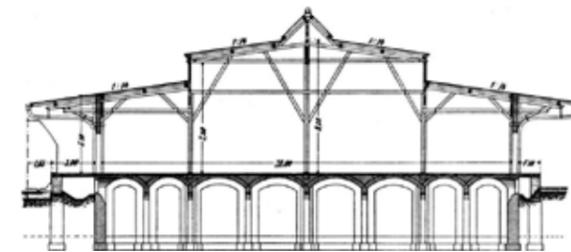


Abb. 37: Querschnitt eines Güterschuppens mit massiven Umfassungsmauern in der Unterkerlerung, 1914

Achsenabständen von ca. 9 Metern konzipierten Tore besaßen bei größeren Schuppen eine grundsätzliche Breite von 2,50 Metern und einer Höhe von 2,80 Metern. Die meist als Rundbogen ausgeführten Öffnungen, die zum Schutz vor Schäden an den Ecken mit abgerundeten Werksteinen oder Winkelleisenschienen versehen waren, wurden durch einzelne oder doppelte Schienentore verschlossen. Vor den Ladetoren befanden sich die 1 bis 2 Meter breiten Ladebühnen um die Stückgüter von den Fuhrwerken, beziehungsweise den Güterwagen ein- und abzuladen. Die Höhe war an die genormten Güterwagen und Fuhrwerke angepasst und betrug zu den Gleisen hin 1,10 Meter und zur Zufahrtsstraße 0,90 bis 1 Meter. Zum Schutz vor Wind und Regen wurden die Ladebühnen mit vorspringenden Flugdächern oder weiterführenden Dachvorsprüngen versehen.

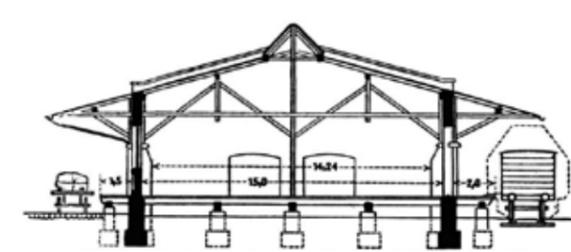


Abb. 38: Querschnitt eines Güterschuppens mit hölzerner Dachkonstruktion und Oberlicht, 1914

Grundsätzlich war die Unterkerlerung der Güterschuppen nicht notwendig oder gar wirtschaftlich. Dies geschah nur bei schlechtem Baugrund um die Gründung der Umfassungsmauern zu gewährleisten oder wenn die Lagerung von Gütern als geeignete Maßnahme stattfand (Siehe Abb. 37, S. 47). Eine Unterkerlerung fand grundsätzlich bei den Abfertigungsgebäuden statt. Beim langen Stückgutschuppen in Wiesbaden wurden am südlichen Ende eine Teilunterkerlerung angedacht um dort Aufenthaltsräume für die Arbeiter unterzubringen (Siehe Abb. 103, S. 94).

Als wichtiger Teil eines Stückgutbahnhofes mit seinen Güterschuppen ist schlussendlich die Güterabfertigung zu nennen. Diese fand bei kleineren Bahnhöfen im Stationsgebäude statt. Bei den größeren Anlagen wie im

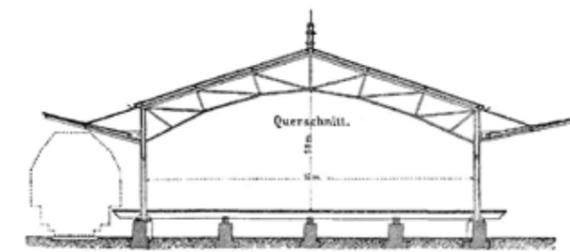


Abb. 39: Querschnitt eines Güterschuppens mit eisernen Fachwerkträgern und Fensterbändern über den Ladeluken, 1914

Fall von Wiesbaden wurde dazu ein eigener Gebäudeteil errichtet. Dieser musste als Anbau in unmittelbarer Nähe eines Güterschuppens oder einer Anlage aus mehreren Schuppen angebracht werden, um die Wege zwischen den Gebäuden optimal zu halten. Das Abfertigungsgebäude konnte mehrgeschossig ausgeführt werden um z.B. Dienstwohnungen am Areal des Stückgutbahnhofes flächensparsam unterzubringen. Mit den hier genannten Grundsätzen war es trotz des zur damaligen Zeit noch wachsenden Frachtaufkommens möglich, Güterschuppen nach den jeweiligen Ortsgegebenheiten zu errichten.

2.5 Die Nachnutzung von Güterschuppen

Wie schon in einem vorherigen Kapitel beschrieben, wurde der Stückgutverkehr nach und nach auf die Straße verschoben. Güterbahnhöfe wurden weiter als Transportmittel für Massengüter benutzt, die Infrastruktur dafür technisch sowie baulich weiterentwickelt. Die früheren Lagerhallen und Güterschuppen für den Stückgutverkehr wurden jedoch immer obsoleter. In weiterer Folge wurden viele dieser Objekte ihrem Verfall überlassen oder in den meisten Fällen abgerissen. Im Hinblick auf den historischen Wert wurde den Güterschuppen erst spät Respekt gezollt. In der früheren Industriedenkmalpflege legte man beim Thema Eisenbahnbauten den Fokus auf die am ehesten im Sichtfeld der Bevölkerung liegenden Objekte wie z.B. den Empfangsgebäuden der Großstadtbahnhöfe mit ihren monumentalen Gleishallen oder auch ihren kleineren Pendants in den ländlichen Gegenden. So verschwanden nach und nach die Zeitzeugen des einst so relevanten Güterverkehrs der Eisenbahn.

Trotz ihres massenhaften Verschwindens sind immer noch eine Vielzahl an Objekten erhalten geblieben. Als Repräsentant eines nicht mehr existierenden Transportmittels haben die Güterschuppen heutzutage durchaus einen historischen Wert. Ihre Wiederverwendung begann nicht erst seit ihrem Verschwinden, sondern schon seit der Entstehung der Eisenbahn, wie etwa z.B. in Großbritannien, wo nicht mehr genutzte Güterschuppen in Bahnhofsgebäude oder sogar in Wohnungen umgebaut



Abb. 40: Ansicht des ehemaligen „Goods Shed“ der Great North of England Railway in Alne, o.J.

wurden. Ein Beispiel dafür ist der ehemalige Güterschuppen der *Great North of England Railway* von 1840 in Alne, welcher in mehrere Wohneinheiten umfunktioniert wurde (Siehe Abb. 40, S. 48). Eine etwas einfachere und naheliegendere Lösung war die Weiterverwendung als Lager für andere Zwecke als die der Eisenbahn.⁶⁷

Die heutige Nachnutzung von Güterschuppen zeigt ein breites Spektrum an möglichen Funktionen. Die meist großen, offenen Innenräume können sehr flexible Strukturen sein, die sich zur Wiederverwendung bestens eignen (Siehe Abb. 41, S. 48). Obwohl viele Güterschuppen

⁶⁷ Vgl. Minnis / Hickmann, S. 9



Abb. 41: Innenansicht des ehemaligen Güterschuppens in Gräfentonna als Wohnhaus umfunktioniert, 2020

abgerissen wurden, bieten die noch bestehenden Exemplare eine Gelegenheit für kreative Lösungen, die sicherstellen sollen, dass die noch vorhandenen Objekte in Zukunft weiter bestehen. Auf den folgenden Seiten sollen einige Beispiele aufgezeigt werden, die trotz ihrer neuen Nutzung den ursprünglichen Charakter beibehalten haben.

Ehemaliger Bahnschuppen in der Tilburger Spoorzone

Ort: Tilburg (Noord-Brabant)
 Baujahr: 1867
 Umbau: 2013
 Architekt: Bedaux de Brouwer Architecten
 Neue Nutzung: Gastronomie, Geschäftsräume

Der ehemalige Bahnschuppen gehörte seit 1867 zu den Werkstätten der *Nederlandse Spoorwegen* (auf Deutsch: Niederländische Eisenbahnen) in Tilburg und wurde ursprünglich als Holzlager genutzt. Die ursprüngliche Gestaltung zeigte das Gebäude mit hölzernem Dachstuhl auf Pilastern ruhend, die mit den gewölbten Toröffnungen und dem Ziermauerwerk aus rotem Backstein die Fassade bildeten. An der südöstlichen Giebelseite wurde die Fassade mit einem Rundfenster mit gusseisernem Rahmen versehen. Die gewölbten Öffnungen auf der Giebelseite besaßen ursprünglich ein horizontales Holzlatenwerk. Dadurch sollte die Luft besser durch den Schuppen zirkulieren um das Holz zu trocknen. Später wurden sie zugemauert. Eine eiserne Kranbahn war der Kopffassade vorgelagert. Vor dem Umbau besaß der Holzschuppen die einzige Holzkonstruktion der gesamten Anlage, welche in einem guten Zustand erhalten blieb. In Kombination mit der ursprünglichen Funktion und der typischen Architektur der *Nederlandse Spoorwegen* wurde dem Schuppen



Abb. 42: Außenansicht des Schuppens mit der Gartenterrasse des Restaurants an der südöstlichen Giebelseite, 2013

ein hoher kultur- und architekturhistorischer Wert zugesprochen. 2015 wurde das Gebäude zum städtischen Denkmal erklärt.⁶⁸

Das Konzept für die Nachnutzung des ehemaligen Holzschuppens sah eine Mischung aus Gastronomie und Geschäftsräumen für Unternehmen. Bei der Renovierung wurden die zugemauerten Tore wieder geöffnet. Hinter die Mauerwerksfassade wurde eine Glasfassade gesetzt,

⁶⁸ Vgl. Houtloods en Kraanbaan, URL: <https://wikimiddenbrabant.nl/Houtloods_en_Kraanbaan>



Abb. 43: Innenansicht des Schuppens mit dem hölzernen „Möbelstück“ als Raumaufteiler, 2013

so dass die offene Struktur sichtbar bleibt. Getrennt von dieser Fassade und der hölzernen Dachkonstruktion wurde im Inneren des Gebäudes ein Art „Möbelstück“ aus Eichenholz platziert, das unterschiedliche Räumlichkeiten im Erd- sowie im neuen Obergeschoss bietet. Die Einrichtung wird auf der einen Seite mit einer Tribüne sowie auf der anderen Seite mit der Bar und der offenen Küche des Restaurants abgeschlossen.⁶⁹

⁶⁹ Vgl. Houtloods Tilburg, URL: <<https://www.bedauxdebrouwer.nl/Werk/280/Houtloods-Tilburg>>

Kulturschuppen Gleis 1

Ort: Meckenbeuren (Baden-Württemberg)
 Baujahr: 1857
 Umbau: 2009
 Architekt: JAUSS+GAUPP Freie Architekten BDA
 Neue Nutzung: Veranstaltungsräume

Der ehemalige Güterschuppen ist das einzige erhaltene historische Gebäude in der Bahnhofregion Meckenbeurens. Der Güterschuppen wurde Mitte des 19. Jahrhunderts in der Nähe des Bahnhofes Meckenbeurens errichtet und diente noch bis Anfang der 1970er als Lagerhalle der Bahn. In weiterer Folge wurde der Schuppen an ortsansässige Betriebe vermietet, die ihn ebenso als Lager nutzten. Im Jahr 1999 erwarb die Gemeinde Meckenbeuren den Güterschuppen und integrierte ihn in ein städtebauliches Gesamtkonzept. Durch die noch gut erhaltene hölzerne Bausubstanz war es für die Gemeinde klar, dass der Schuppen erhalten werden musste.⁷⁰

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsplanung des Bahnhofareals wurde erkannt, dass der Güterschuppen aus dem 19. Jahrhundert ein wichtiger Baustein des Gesamtensembles ist. Der Schwerpunkt des Konzeptes der neuen Nutzung lag auf dem Erhalt des Innenraumes, welcher nach handwerklicher Zimmermannstradition als

⁷⁰ Vgl. Der Kulturschuppen: Historie, URL: <<https://www.kag1.de/der-kulturschuppen/historie/>>



Abb. 44: Außenansicht des Güterschuppens mit der neuen Holzverkleidung und dem neu konzipiertem Vorplatz, 2009

hölzernes Fachwerk ausgeführt wurde. Die Außenfassaden wurden mit einer neuen moderneren Holzverkleidung sowie das Dach mit einer neuen Deckung versehen.⁷¹ Eine Besonderheit ist der vom Förderverein, der für den Erhalt des Schuppens gegründet worden war, erworbene Postwagen der Deutschen Bahnpost, welcher mit viel Einsatz restauriert und in das bestehende Konzept eingearbeitet wurde.⁷² Das auskragende Vordach zu den Gleisen wurde mit einer neuen Glasdachkonstruktion bis

⁷¹ Vgl. Kulturschuppen Gleis 1 Meckenbeuren, URL: <<https://architekten-jauss-gaupp.de/buildings/kulturschuppen-gleis-1-meckenbeuren>>

⁷² Vgl. Der Kulturschuppen: Historie



Abb. 45: Blick durch das Foyer mit dem restaurierten Postwagen und dem darüber gezogenen Dach, 2009

zum Waggon weitergeführt. Dadurch entstand mit der Ladebühne und dem Postwagen ein neues Eingangsfoyer. Der Hauptraum des Güterschuppens, welcher jetzt als Veranstaltungsraum dient, wurde unverkleidet belassen, um die über 100 Jahre alte hölzerne Konstruktion sichtbar zu halten.⁷³

⁷³ Vgl. Kulturschuppen Gleis 1 Meckenbeuren

Alter Güterbahnhof Papenburg

Ort: Papenburg (Niedersachsen)
 Baujahr: 1854
 Umbau: 2016
 Architekt: unbekannt
 Neue Nutzung: Veranstaltungsräume

Der erste Teilabschnitt der Hannoverischen Westbahn von Rheine nach Emden Süd wurde am 24. November 1854 in Betrieb genommen. Das Empfangsgebäude und der Güterschuppen des Bahnhofes in Papenburg wurden ursprünglich aus rotem Backstein hergestellt. Das Empfangsgebäude wurde später verputzt.⁷⁴

Nachdem der Güterschuppen lange ungenutzt blieb, wurde das Gebäude von einer Privatperson 2014 gekauft und bis 2016 ein neues Nutzungskonzept im Sinne einer Veranstaltungslocation für Feiern, Tagungen und weitere Events erarbeitet. Ergänzt wurde der Güterschuppen an beiden Seiten durch Anbauten. Während der Trakt im Süden ausschließlich dem Catering vorbehalten ist, wird der Anbau im Norden als Bürofläche genutzt. Das Herzstück ist der freie Innenraum, der Platz für bis zu 300 Personen bietet und mit einer teils abgetrennten Bar versehen wurde. Zur Bahnseite wurde eine Terrasse mit Sicht- und Schallschutz hinzugefügt.⁷⁵

⁷⁴ Vgl. Bahnstation Papenburg (Ems), URL: <http://bf-opq.zielbahnhof.de/papenburg_ems.htm>

⁷⁵ Vgl. Umbau auf der Zielgeraden - Alter Güterbahnhof in Papenburg eröffnet am 20. August, URL: <<https://www.noz.de/lokales/papenburg/artikel/umbau-auf-der-zielgeraden-alter-gueterbahnhof-in-papenburg-eroeffnet-am-20-august-23401706>>



Abb. 46: Außenansicht des Güterschuppens mit den beiden Zubauten an jeweiligen Giebelseiten, 2018

Laut Denkmalschutzbehörde musste der Charakter des Güterbahnhofs erhalten bleiben. Die Eingriffe setzten sich aus den beiden Anbauten zusammen sowie der Erneuerung des kompletten Daches und dem Austausch sämtlicher Fenster. Auch die früheren Toröffnungen wurden bodentieft verglast. Die Holztore wurden aufgearbeitet und lassen sich nun vor die großen Fenster schieben. An den Außenmauern wurden Graffiti aufwendig entfernt, im Inneren wurde das verputzte Mauerwerk freigelegt.



Abb. 47: Innenansicht des Güterschuppens mit offenem Halle und sichtbarem Dachstuhl, o.J.

Zusammen mit der alten Balkenlage in der bis unters Dach offenen Halle entsteht so der historische Charakter.⁷⁶

⁷⁶ Vgl. ebda

Technikmuseum im ehemaligen Anhalter Güterbahnhof

Ort: Kreuzberg (Berlin)
 Baujahr: 1871-1874
 Umbau: 2015
 Architekt: Wilke Weber-Klüver Architekten
 Neue Nutzung: Museumsfläche

Der Anhalter Güterbahnhof war für die Versorgung Berlins über Jahrzehnte von zentraler Bedeutung. Errichtet wurde die Bahnhofsanlage zwischen 1871 und 1874 durch den Architekten Franz Schwechten für die *Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Aktiengesellschaft*. Der Anhalter Güterbahnhof wurde als straffe, symmetrische Anlage geplant. Räumlich war sie in je einen Flügel für ankommende und abgehende Güter aufgeteilt. In der Mitte lag die Anlieferungsrampe. Zum Landwehrkanal erhielt der Bahnhof mit dem Verwaltungstrakt einen repräsentativen Abschluss.⁷⁷

Nach den Kriegszerstörungen im 2. Weltkrieg, der Teilung Berlins und der daraus resultierenden Stilllegung der Gleisanlagen wurde das Gelände 1983 zum Standort des Deutschen Technikmuseums. Den baulichen Bestand auf dem Areal bilden heute einerseits Relikte des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs in Form von halbrunden Lokschuppen, Teile der Ladestraße sowie die

⁷⁷ Vgl. Verwaltungsgebäude des Anhalter Güterbahnhofs, URL: <https://denkmaldatenbank.berlin.de/daobj.php?obj_dok_nr=09095858>



Abb. 48: Außenansicht eines der beiden Güterschuppen und der Ladestraße des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs, 2014

beiden Güterschuppen und der Ostflügel des historischen Kopfbauwerks. 1983 kam noch ein Neubau hinzu der den größten Teil der Schausammlung und den Haupteingang beherbergt.⁷⁸

Mit dem Ausbau der Hallen 3 bis 6 in der östlichen Ladestraße wurde das Konzept der Museumserweiterung fortgesetzt, dass mit der Ausstellung in den Hallen 1 und 2 begonnen wurde. Die Erweiterungen des Museums

⁷⁸ Vgl. Technoversum Berlin - Der Museum der Zukunft, URL: <<https://www.aac-hamburg.de/lehre/archiv/workshop-1585-das-museum-der-zukunft/>>



Abb. 49: Innenansicht des Ausstellungsraumes mit dem Dachstuhl aus eisernen Fachwerkträgern, o.J.

waren der Beginn zum Ausbau des *Technoversums* – dem Museum der Zukunft. Neben einer Dauerausstellung sind Flächen für Wechselausstellungen und Veranstaltungen entstanden. Insgesamt wurden rund 2.500 Quadratmeter Ausstellungsfläche neu geschaffen. Zudem wurden Sanitäranlagen, Garderoben und ein Bildungsraum, sowie Technik- und Abstellflächen im Untergeschoss hergestellt. Am Ende der Halle 6 angrenzend zum Park am Gleisdreieck befindet sich ein Museumscafé.⁷⁹

⁷⁹ Vgl. Sanierung und Ausbau zur Museumsfläche, URL: <<https://wikeweberkluever.de/stiftung-deutsches-technikmuseum-berlin.html>>

Alter Güterbahnhof Flensburg

Ort: Flensburg (Schleswig-Holstein)
 Baujahr: 1933
 Umbau: 2010
 Architekt: Architekten Asmussen + Partner GmbH
 Neue Nutzung: Büro- und Gewerbefläche

1903 entstanden die ersten Überlegungen des damaligen Eisenbahnpräsidenten Jungnickel, die gesamte Flensburger Bahnhofsanlage umzugestalten. Es folgten 11 Jahre Planung und Antragsbearbeitung bis schließlich die Genehmigung im Jahr 1914 erteilt wurde und die Verlegung des Bahnhofs in den Süden von Flensburg beginnen konnte. Mit dem eigentlichen Bau des Güterbahnhofs selbst wurde allerdings erst im Jahr 1933 begonnen. Der Güterbahnhof besteht aus einem eingeschossigen Kopfbau mit einem zweigeschossigen Mittelrisalit, ergänzt durch zwei Versandschuppen, die gemeinsam eine U-förmige Anlage bilden. Die Anlage wurde als Rotsteingebäude mit flach geneigten Sattel-, beispielsweise Walmdächern errichtet, die in ihrer ursprünglichen Form erhalten blieben. Der Güterbahnhof war der letzte Teil der gesamten Bahnhofsanlage, der nach über 20 Jahren nach Beginn der Planungen 1934 fertiggestellt wurde. Nach 60 Betriebsjahren im Güterverkehr erfolgte 1994 die Stilllegung.⁸⁰

⁸⁰ Vgl. Historie, URL: <<https://www.gueterbahnhof-fl.de/index.php>>



Abb. 50: Ansicht des ehemaligen Gleisbettes des Güterbahnhofs mit neuer Gartennutzung, 2013

Der gesamte Komplex wurde nach der Schließung sich selbst überlassen und blieb ungenutzt, bis im Jahr 2010 ein Umnutzungskonzept der neuen Eigentümer erarbeitet wurde. Auf ca. 3000 Quadratmeter Nutzfläche entstanden in dem denkmalgeschützten Gebäude Loftflächen zur Büro- und Gewerbenutzung. Ein Gebäudeensemble in Form eines Hufeisens, mit flach geneigten Sattel- bzw. Walmdächern, die die ehemaligen Verladerrampen überragen sowie einem im Innenhof angelegten Garten

für die ansässigen Unternehmen. Die alten Gussfenster wurden erhalten und mit Isolierverglasung versehen. Geprägt wird der Innenraum durch das in einem guten Zustand befindliche hölzerne Trägerwerk des Daches und die darüber erhaltene Holzdecke.⁸¹

⁸¹ Vgl. ebda

2.6 Fazit

Die Geschichte des Schienengüterverkehrs und dessen Anlagen zeigt einen sich in kurzer Zeit schnell entwickelnden neuen Transportbereich, der seinen Anfang schon im Bergbau fand und später das Transportsystem in der ganzen Welt nachhaltig verändern sollte. Mit dem neuen Güterverkehr auf Schienen mussten neue bauliche Anlagen für die Eisenbahn entwickelt werden. Den Anfang machte England mit dem langsamen Herantasten an das Entwerfen von Güterschuppen. Auch neue Geschäftszweige wie private Güterbahnhöfe oder die eher für das Stückgut bestimmten Speditionsgesellschaften entstanden und wurden so ein Teil dieser Maschinerie.

Durch die immer komplexer werdende Transport- und Abfertigungslogistik sowie dem weiter wachsenden Gütertransport mussten die Güteranlagen standardisiert werden. Mit den immer weiter verbesserten Empfehlungswerten sowie Baugesetzgebungen zum Bau von Gebäuden für den Güterverkehr entstanden die typischen Güterschuppenanlagen wie man sie seit dem Ende des 19. Jahrhunderts kennt: Rechteckige Lagerhallen mit aus Backsteinziegeln errichteten massiven Außenmauern mit im gleichen Abstand gegliederten Ladetoren, meist mit stützenfreiem Dachstuhl aus Holz oder Eisen sowie jeweils einer Ladebühne pro Längsseite mit Dachüberstand oder abstehendem Flugdach zum Schutz vor Witterung. Nachdem der Schienengüterverkehr seine lange Deutungshoheit an den immer stärker

wachsenden Gütertransport mit Lastkraftwagen auf neu gebauten Schnellstraßen ab den 1930er Jahren verlor, wurden nach und nach auch die Bahnanlagen für den Güterverkehr nicht mehr gebraucht. In weiterer Folge wurde viel Infrastruktur in Form von Güterbahnhöfen, Stellwerken, Güterschuppen, usw. abgerissen, die verbleibenden Anlagen sich selber überlassen und ihrem Verfall preisgegeben.

Lange Zeit wurden Güterschuppen im optimalen Sinne weiter als Lager benutzt, jedoch durch andere Bereiche und nicht mehr durch die jeweilige Eisenbahngesellschaft. Die großzügigen Innenräume und Grundrissabmessungen machten die Güterschuppen interessant für neue Nutzungen in Form von Veranstaltungsflächen, Wohn- oder Arbeitsräumen. Angebracht ist eine Nachnutzung eines solchen Güterschuppens um die Erhaltung dieser Zeitzeugen einer verloren gegangenen Gütertransportweise zu gewährleisten. Jedoch kann es vorkommen, dass durch einen Umbau der historische Charakter verloren gehen kann. Es ist also zu beachten, dass so viel historische Substanz wie möglich erhalten bleibt und frühere, störende Änderungen rückgängig gemacht werden. Anbauten sind in diesem Sinne so ausgewogen in den Bestand zu integrieren, um das meist historisch vorhandene Gesamtbild nicht zu sehr zu stören. Im Falle der Güterschuppenanlage am Hauptbahnhof von Wiesbaden sind hier die schon heute sichtbaren

Veränderungen am Bestand sowie in der städtebaulichen Umgebung zu berücksichtigen und in weiterer Folge diese in der Nachnutzung der Anlage mit einzubeziehen und darauf zu reagieren.

Abb. 51: Detailansicht des straßenseitigen Flugdaches des Stückgutschuppens der Güterschuppenanlage Rollkontor, 2021





Kapitel 3: Die Eisenbahn in Wiesbaden

3.1	Die Geschichte der Kurstadt Wiesbaden	58
3.2	Die Entstehung der Eisenbahnstrecken nach Wiesbaden	62
3.3	Die ersten Bahnhöfe in Wiesbaden	66
3.4	Der neue Hauptbahnhof	72
3.5	Die Entwicklung des Güterverkehrs und dessen Anlagen in Wiesbaden	82
3.6	Fazit	86

Abb. 52: Luftaufnahme des Wiesbadener Bahngeländes von Süden, vor 1945

3.1 Die Geschichte der Kurstadt Wiesbaden

Das zuvor schon bescheidene Bade-Städtchen Wiesbaden wurde nach dem 1806 neu gegründeten Herzogtum Nassau dessen neue Landeshauptstadt.⁸¹ Während der darauffolgenden Regierungszeit der Herzöge Wilhelm (1816-39) und Adolf von Nassau (1839-66) erfuhr die Stadt ihre Blütezeit und wird seit 1852 als Weltkurstadt bezeichnet.⁸²

Auf Grundlage der aufkommenden Kurkultur unterzog sich Wiesbaden einer beachtlichen städtebaulichen sowie demografischen Entwicklung. Auch in anderen damaligen Kurorten lässt sich am Anfang des 19. Jahrhunderts ein spürbarer Wandel beobachten. Das aufkommende Bürgertum gewann zunehmend an Bedeutung. Darauf folgend öffneten sich die eigentlich für den Adel bestimmten Kurorte aus kommerziellen Interessen zunehmend einem breiteren Publikum.⁸³

Dank der sich zu dieser Zeit entwickelnden Eisenbahn konnten auch Tagesgäste die Kurorte nutzen. 1839 reisten 27.000 Passanten noch mit der Pferdekutsche nach Wiesbaden. Nach dem Bau der ersten Eisenbahnlinie nach Wiesbaden, auf die in einem eigenen Kapitel näher eingegangen wird, waren es ein Jahr später 769.000 Reisende. Schlussendlich erreichte man einige Jahre später 1857 fast die Millionenmarke.⁸⁴

⁸¹ Vgl. Burkhard, Fuhs: Städtischer Tourismus, Kur und Sport: Zum exklusiven Leben in Wiesbaden im 19. Jahrhundert, S. 2

⁸² Vgl. Gottfried, Kiesow: Das verkannte Jahrhundert: Der Historismus am Beispiel Wiesbaden, S. 19

⁸³ Vgl. Fuhs, S. 6

⁸⁴ Vgl. Burkhard, Fuhs: Mondäne Orte einer vornehmen Gesellschaft. Kultur und Geschichte der Kurstädte 1700-1900, S. 363

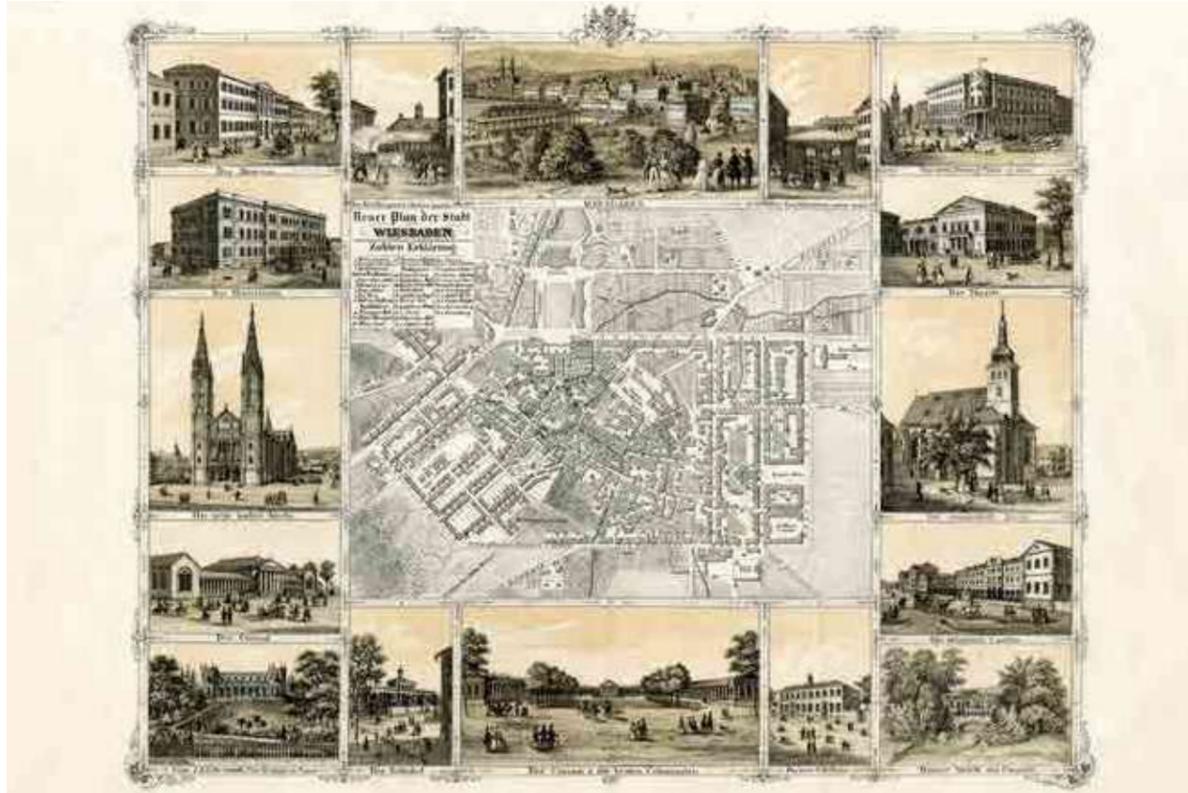


Abb. 53: Lithografie „Neuer Plan der Stadt Wiesbaden“, um 1850

Die Kur als Entwicklungsbasis Wiesbadens

Mit einer Einwohnerzahl von ca. 2.000 im Jahr 1800 wuchs die Anzahl der in Wiesbaden lebenden Menschen bis 1905 auf über 100.000 an und zählte somit als Großstadt.⁸⁵ Obwohl die Stadt in der Zeit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert ihre größte Entwicklung erfuhr, wurde diese jedoch nicht wie in anderen Städten ihrer Zeit durch die Industrie geprägt, sondern durch die sich immer weiter ausweitende touristische Badekultur. Der von 1883 bis 1913 amtierende Oberbürgermeister Carl von Ibell, dem man auch einen großen Anteil an der Weiterentwicklung der Eisenbahn in Wiesbaden zuschreiben kann, äußerte sich wie folgt zum Erfolgsrezept der Kurstadt: „Es gibt Städte und Orte, wo jeder neue Fabriksschornstein mit Freuden begrüßt wird. Es gibt aber auch Städte, wohin sich die Menschen aus schornsteinreichen und rauchgefüllten Gegenden zur Erholung zur Ruhe und zum Genießen schöner Luft zurückziehen. Solch eine Stadt ist auch Wiesbaden.“⁸⁶

Die Stadt Wiesbaden kann laut Burkhard Fuhs als Wegbereiter einer neuen touristischen Badekultur gesehen werden, die zur wichtigsten Kurstadt des Deutschen Kaiserreiches wurde. Als noble Kurstadt konnte man den Gästen einen Ort der sozialen Begegnungen und Erholung bieten. Sie war „... Ausdruck eines modernen, luxuriösen Lebensstils, [...] Abgrenzungs- und Begegnungsraum,

⁸⁵ Vgl. Fuhs, S. 97

⁸⁶ Herbert, Müller-Wert: Carl von Ibell 1847-1924, S. 274



Abb. 54: Lithografie des ersten Kurhauses und der Wiesbadener Stadtsilhouette. Oben links: Der erste Bahnhof (Taubusbahnhof) in Wiesbaden, um 1870

Luxuswelt, Heiratsmarkt, politisches Parkett und Modebühne für die Angehörigen der gehobenen Gesellschaftsschichten.“⁸⁷

Um diesem Umstand gerecht zu werden, musste einige Voraussetzungen wie Verkehrsanbindung und Infrastruktur geschaffen werden. Hinsichtlich der Kurkultur war im Jahr 1819 der Bau des ersten großen Kurhauses mit seinen beiden Kolonnaden, in denen sich exklusive Geschäfte für die Kurgäste ansiedelten, eine dieser Maßnahmen (Siehe Abb. 54, S. 59). Das Gebäude existierte noch bis Anfang des 20. Jahrhunderts, bis es 1907 durch ein prunkvolleres

⁸⁷ Fuhs, S. 1



Abb. 55: Postkarte mit Blick auf das neue Kurhaus (links) und des Hoftheaters (rechts) an der Wilhelmstraße, o.J.

und noch heute bestehendes Kurhaus ersetzt wurde (Siehe Abb. 55, S. 59). Durch die weitere städtebauliche Entwicklung, auch entlang der sich am Kurhaus befindlichen Wilhelmstraße, genügte der erste Bau nicht mehr den repräsentativen Ansprüchen, die man an die wachsende Kurstadt stellte.⁸⁸ Mit der Errichtung dieser exklusiven Kurbezirke kam es auch zu einer Verfeinerung der vorhandenen Stadtgrenzen. Die damals als „hässlich“ geltende Altstadt wurde mit prachtvollen Straßenzügen im Stile des Klassizismus umrahmt, um so eine touristische Illusion eines luxuriösen Lebensstils und Vergnügens für die verweilenden Kurgäste zu schaffen.⁸⁹

⁸⁸ Vgl. Ulrike, von Hase: Wiesbaden - Kur- und Residenzstadt, in: Ludwig, Grote (Hrsg.): Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter (Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts 24), S. 146

⁸⁹ Vgl. Fuhs, S. 6

Die städtebauliche Entwicklung des Kurortes

Der Städtebau Wiesbadens im 19. Jahrhundert wurde wesentlich durch den aufkommenden Kurtourismus geprägt. Der gesamte Stadtraum wurde in kurgerechte Bereiche unterteilt. Damit wurde die Stadtplanung auf den blühenden Kursektor und dessen wirtschaftliche Interessen zugeschnitten. Die Stadterweiterung vollzog sich also nicht beliebig, sondern wurde von städtischen Körperschaften, wie Bürgermeistern, Gemeinderäten und Bürgerausschüssen sorgsam geplant.⁹⁰ Städtebaulich vollzog sich diese Ausweitung Wiesbadens um die gesamte Altstadt. Mit den neu geschaffenen Stadtvierteln entstand das „Historische Fünfeck“, welches mit seiner Bauform in der Städtebaugeschichte innerhalb Deutschlands einzigartig war (Siehe Abb. 53, S. 58).⁹¹ Wie schon zuvor erwähnt, bestand diese Erweiterung aus der Errichtung prachtvoller Straßenzüge und exklusiver Kurbezirke. Um 1843 wurde die Stadt durch die Rheinstraße im Süden, die Schwalbacher Straße im Westen, die Röderstraße nordwestlich und die Taunusstraße nordöstlich sowie durch die repräsentative Wilhelmstraße im Osten eingerahmt (Siehe Abb. 56, S. 60).

Durch die Einführung der Gewerbefreiheit erfolgte neben dem schon vorhandenen Wirtschaftszweig der Kur eine weitere förderhafte Entwicklung Wiesbadens. Zwar war der Kurtourismus die wichtigste wirtschaftliche

Einnahmequelle der Stadt, jedoch konnten sich durch den Bau der ersten Eisenbahn von Frankfurt nach Wiesbaden auch Industriegewerbe niederlassen und somit den Handel der Stadt mit dem Rhein-Main-Gebiet vorantreiben.⁹²

Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann eine der wichtigsten Entwicklungen Wiesbadens. Neben dem damals noch herrschenden Herzogtum Nassau, welches nach der Annexion durch Preußen im Jahr 1866 seinem letzten Jahrzehnt des Bestehens entgegentrat, erfolgte der größte Bevölkerungswachstum, den die Kurstadt bis dahin erlebt hatte. Von ca. 16.000 Einwohner im Jahr 1855 sprang die Zahl der in Wiesbaden lebenden Menschen 1860 auf ca. 18.000 und 1865 auf über 26.000, was in dem kurzen Zeitraum von nur fünf Jahren eine Verdopplung der Einwohner bedeutete. Durch diesen immer weiter steigenden Zuwachs wurde die bauliche Ausdehnung der Stadt nötig, was besonders Richtung Westen und Süden vorangetrieben wurde.⁹³

Um 1900 stieg die Einwohnerzahl auf über 86.000. Die Stadt wuchs um die Jahrhundertwende bis zur Größe einer Großstadt an.⁹⁴ Die Bebauung dehnte sich immer weiter gegen Westen und Süden in Form eines Stadtrasters mit verdichteten Baublöcken aus. Im Norden und Osten hingegen wuchsen die Villenviertel mit ihren frei stehenden Bauten. Auch die Parkanlagen des Kurhauses wurden erweitert. Ein bautechnisches Highlight war das



Abb. 56: Stadtplan von Wiesbaden, 1843



Abb. 57: Stadtplan von Wiesbaden, 1910

Anlegen der Ringstraße, dem Kaiser-Friedrich-Ring, der sich vom westlichen Stadtteil kommend in einem weiten Südwestbogen bis zum südlichen Ende der Adolfsallee hinzog (Siehe Abb. 57, S. 61).⁹⁵

Mit dem Anwachsen der Stadt und der immer größer werdenden Anzahl an Kurgästen brauchte es für den Bahnbetrieb eine verkehrstechnische Verbesserung. Die vorhandenen Bahnanlagen an der Rheinstraße, zum damaligen Zeitpunkt aus drei nebeneinanderliegenden Bahnhöfen bestehend, waren für den ständig wachsenden Andrang an Besuchern nicht mehr leistungsfähig genug und entsprachen nicht mehr dem repräsentativen Anspruch den man an einen Bahnhof einer Kurstadt stellte. Mit den bis 1906 erbauten neuen Bahnhofsanlagen mit dem Hauptbahnhof und seinem imposanten Empfangsgebäude etwas weiter südlich am Ende der Ringstraße, wollte man diesen Ansprüchen gerecht werden. Diese neu geschaffene städtebauliche Situation hatte die Verlängerung der Nikolasstraße Richtung Hauptbahnhof, die Neuanlage der Kaiserstraße von Süden geradewegs Richtung Wilhelmstraße mit dem neuen Kurhaus sowie die Neugestaltung der alten Gleisanlagen der ursprünglichen Bahnanlagen in eine Parkanlage zur Folge. Außerdem wurde das Gebiet um den neuen Hauptbahnhof allmählich erschlossen. Dazu zählte das Villenviertel im Westen und einzelne Gewerbe, wie z.B. das städtische Schlachthaus im Osten.⁹⁶

⁹⁵ Vgl. ebda, S. 51
⁹⁶ Vgl. ebda, S. 58

Das damalige Wachstum der Stadt mit ihrem wirtschaftlichen Erfolg sollte noch bis 1918 andauern. Nach dem Ersten Weltkrieg blieben jedoch die noblen Gäste aus, die das wirtschaftliche Rückgrat für die Kurstadt im Kaiserreich gewesen waren. Städte wie etwa im Ruhrgebiet konnten durch ihre schon vor dem Krieg vorherrschende Industrie an den weiteren wirtschaftlichen Erfolg anknüpfen. Währenddessen hatte Wiesbaden keinen gleichwertigen Industriezweig vorzuweisen. Die Kurstadt hatte mit ihrer Kurkultur und prachtvollen Infrastruktur von einer gewissen Gesellschaftsschicht gelebt.⁹⁷ Laut Karl Korn lebte Wiesbaden noch lange von der Erinnerungen des verschwundenen Kaiserreiches und was es damals an Glanz mit sich brachte, obwohl hinter den repräsentativen Fassaden der Stadt, welche nach dem Krieg noch vorhanden waren, sich langsam ein Industriestandort zu entwickeln begann. Heute ist Wiesbaden die Landeshauptstadt des Bundeslandes Hessen und somit wieder auf einer politisch höheren Ebene angelangt.⁹⁸ Die städtebauliche Entwicklung Wiesbadens kann in den chronologisch geordneten Stadtplänen von 1834-1910 im Kapitel „6.3 Abbildungskatalog“ nochmals genauer betrachtet werden (Siehe Abb. 350-357, S. 304-307).

⁹⁷ Vgl. Fuhs, S. 2
⁹⁸ Vgl. Karl, Korn: Wandlungen einer Stadt, in: Merian Wiesbaden, S. 6

3.2 Die Eisenbahnstrecken nach Wiesbaden

3.2.1 Die Taunusbahn⁹⁹ (Wiesbaden - Frankfurt am Main)

Als erste Eisenbahnstrecke nach Wiesbaden sollte die Taunusbahn entstehen. Neben der ersten Strecke zwischen Nürnberg und Fürth, zählt sie zu einer der ältesten Eisenbahnstrecken innerhalb Deutschlands.

Die Taunusbahn entstand aus dem Wunsch, die damalige Messestadt Frankfurt mit der Residenz- und Badestadt des Nassauischen Herzogtums zu verbinden. Auf private Initiativen hin kam es 1836 zum Zusammenschluss vorher gebildeter Komitees, die sich mit dem Bau dieser Eisenbahnstrecke befassten. Darauf folgend wurde schon 1837 eine vorläufige Genehmigung für den Bau und Betrieb einer Privatbahn ausgestellt, was schlussendlich 1838 zur Konzession zwischen den Regierungen der drei betroffenen Staatsgebiete Frankfurt am Main, Darmstadt und Wiesbaden führte, durch welche die Taunusbahn trassiert werden sollte. 1840 konnte die Eisenbahnlinie zwischen Frankfurt und Wiesbaden nach zweijähriger Bauzeit in Betrieb genommen werden.

In den ersten 30 Jahren ihres Betriebes konnte die Bahnstrecke ein erfolgreiches Transportvolumen vorweisen. Von den anfänglichen über 769.000 Fahrgästen konnte sich die Zahl bis auf ca. 1,5 Millionen im Jahr 1871 verdoppeln. Auch der Güterverkehr stieg

rasant an. Hier konnte 1841 ein Transportvolumen von 30.000 Tonnen verzeichnet werden. 1871 waren es schon 333.000 Tonnen, also mehr als das Zehnfache. Mit dem Bau eines zweiten Gleises im Jahr 1858 konnte der Komfort der Reisenden verbessert werden, da das lästige Warten auf den Ausweichgleisen der Bahnhöfe dadurch entfiel. Dies geschah jedoch auch auf Konkurrenzdruck der aufkommenden Rheintalbahn, welche 1856 in Betrieb genommen wurde. Mit der 1885 errichteten festen Brücke über dem Rhein konnte die damalige Bischofs- und Handelsstadt Mainz an den Bahnverkehr über den Bahnhof Kastel der Taunusbahn angebunden werden. Vorher bestand hier eine Schiffsbrücke.

Trotz des erfolgreichen Betriebs der Taunusbahn war sie in ihrer Existenz durch die 1863 aufkommende Hessische Ludwigsbahn, mit ihrer linksmainischen Strecke zwischen Frankfurt am Main und Bischofsheim, bedroht. Schlussendlich wurde 1871 der Entschluss gefasst, die rechtsmainische Taunusbahn an die Ludwigsbahn zu verkaufen. Dabei war die Ludwigsbahn nur Vermittlerin, da die hessischen Eisenbahnstrecken nach der Annexion Preußens in den Besitz des Königreichs Preußen übergingen.

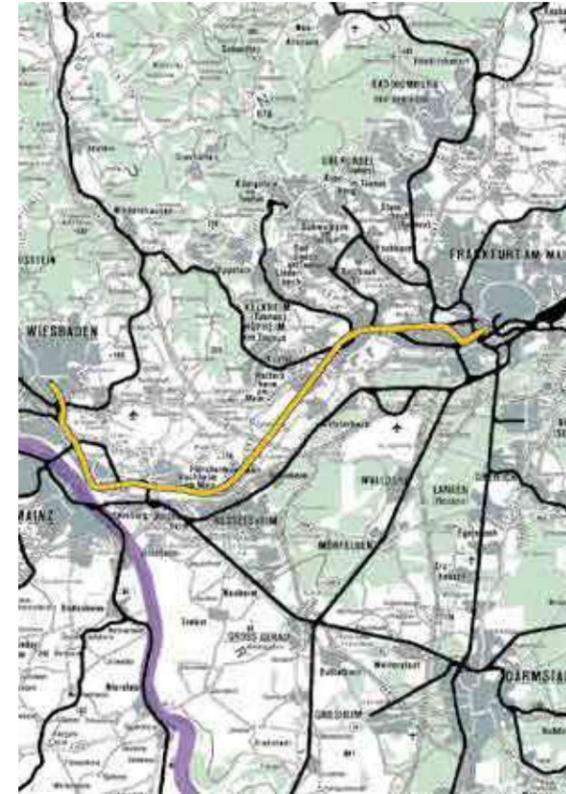


Abb. 58: Karte mit dem Streckenabschnitt Wiesbaden - Frankfurt am Main

⁹⁹ Beschreibung aus: Heinz, Schomann: Eisenbahn in Hessen - Teil 2. Eisenbahnbauten und -strecken 1839-1939; Teilbd. 1, S. 19-20

3.2.2 Die Rheintalbahn¹⁰⁰ (Wiesbaden - Oberlahnstein)

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der Bahnstrecke zwischen Frankfurt am Main und Wiesbaden entlang rechts des Main ergriff ein weiteres privates Unternehmen die Initiative eine neue Eisenbahngesellschaft zu gründen. Dies wurde unter dem Namen *Wiesbadener-Eisenbahn-Gesellschaft* 1852 gegründet, ein Jahr später durch die damalige nassauische Regierung als *Nassauische Rhein Eisenbahn-Gesellschaft* zum Bahnbau konzessioniert und schlussendlich nach Annexion des Herzogtums Nassau durch Preußen in die *Preußische Staatseisenbahn* integriert.

Die Rheintalstrecke sollte vor allem dem Güterverkehr gegenüber der Konkurrenz der 1859 eröffneten linksrheinischen Bahnlinie zwischen Mainz und Koblenz dienen. Ebenso sollte sie als Gegenstück zum traditionellen Transport von Gütern per Schiff tätig sein. Von Wiesbaden kommend folgte das Schienennetz der sogenannten Mosbacher Kurve Richtung Westen, wo sich im Zuge der Umgestaltung der Bahnanlagen von Wiesbaden im Jahr 1904 der Güterbahnhof Wiesbaden West an der Dotzheimer Straße ansiedelte (Siehe Abb. 59, S. 63).

¹⁰⁰ Beschreibung aus: Heinz, Schomann: Eisenbahn in Hessen - Teil 2. Eisenbahnbauten und -strecken 1839-1939; Teilbd. 1, S. 204-205



Abb. 59: Der Güterbahnhof Wiesbaden West an der Dotzheimer Straße, 1928

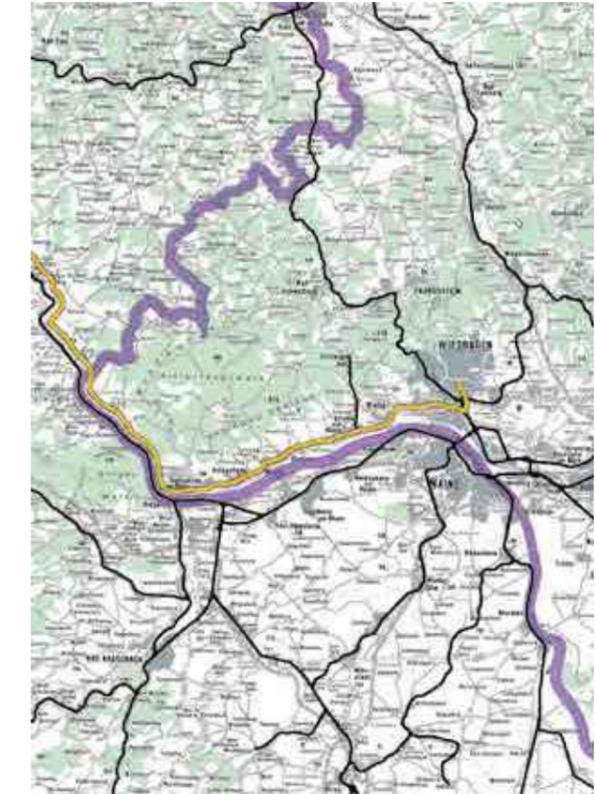


Abb. 60: Karte mit einem Streckenausschnitt Wiesbaden - Oberlahnstein

3.2.3 Die Aartalbahn¹⁰¹ (Wiesbaden - Diez)

Nachdem die *Lahnalbahn* - eine Bahnverbindung mit der ursprünglichen Strecke zwischen Oberlahnstein und Wetzlar - eröffnete, kam die Idee einer Verbindung zum Rhein durch den Taunus auf. Dabei bot sich das Flusstal der Aar an. Der ursprüngliche Gedanke Preußens war es, 1868 die Bahnlinie als Teil einer Hauptstrecke zwischen Frankfurt am Main und Köln zu konzipieren, doch wurde sie zunächst als Stichbahn (eine Bahnstrecke die von einer Hauptstrecke abzweigt) zum Gütertransport für Kalk- und Tonwerke, Eisen- und Mangangruben sowie für landwirtschaftliche Erzeuge entlang der Aar genutzt.

Im Stadtgebiet von Wiesbaden musste die Strecke wegen des neu errichteten Hauptbahnhofes sowie des neuen Güterbahnhofes Wiesbaden West an der Dotzheimer Straße neu verlegt werden. Die Strecke führte nämlich ursprünglich vom damaligen Rheinbahnhof über die Mosbacher Kurve Richtung Westen zum Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim. Die neue Strecke führte ab 1904 über den Bahnhof Landesdenkmal - heute ein stillgelegter Haltepunkt - und den Bahnhof Waldstraße, welcher nachträglich 1905 eröffnet wurde.¹⁰² Mit seiner ursprünglichen Gestaltung knüpfte der Bahnhof an die des Hauptbahnhofes an, wurde jedoch wegen Kriegsschäden im Zweiten Weltkrieg sichtlich verändert.¹⁰³

¹⁰¹ Beschreibung aus: Heinz, Schomann: Eisenbahn in Hessen - Teil 2. Eisenbahnbauten und -strecken 1839-1939; Teilbd. 1, S. 421-422
¹⁰² Vgl. Auf der Aartalbahn, URL: <<https://web.archive.org/web/20131217182001/http://www.ja-aartalbahn.de/aartalbahn/reaktivierung/die-regionalbahn/>>
¹⁰³ Vgl. Bahnhof Waldstraße, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Waldstra%C3%9F>



Abb. 61: Biebricher Bahnhof an der Waldstraße in Wiesbaden, 1910



Abb. 62: Heutiges Erscheinungsbild des Bahnhofes an der Waldstraße, 2022



Abb. 63: Karte mit dem Streckenabschnitt Wiesbaden - Diez

3.2.4 Die Ludwigsbahn¹⁰⁴ (Wiesbaden - Niedernhausen)

Ab 1879 wurde Wiesbaden Endstation der Zweigstrecke der Hessischen Ludwigseisenbahn Richtung Niedernhausen. Schon 1877 betrieb die Hessische Ludwigsbahn die Main-Lahn-Bahn, die jedoch in Niedernhausen endete. Durch den Bau der Strecke nach Wiesbaden, wo schon die Taunusbahn und die Rheintalbahn endeten, sollte eine weitere Verbindung geschaffen werden. Mit den neuen Bahnanlagen in Wiesbaden musste 1904 die Strecke über mehr als sechs Kilometer neu trassiert werden.

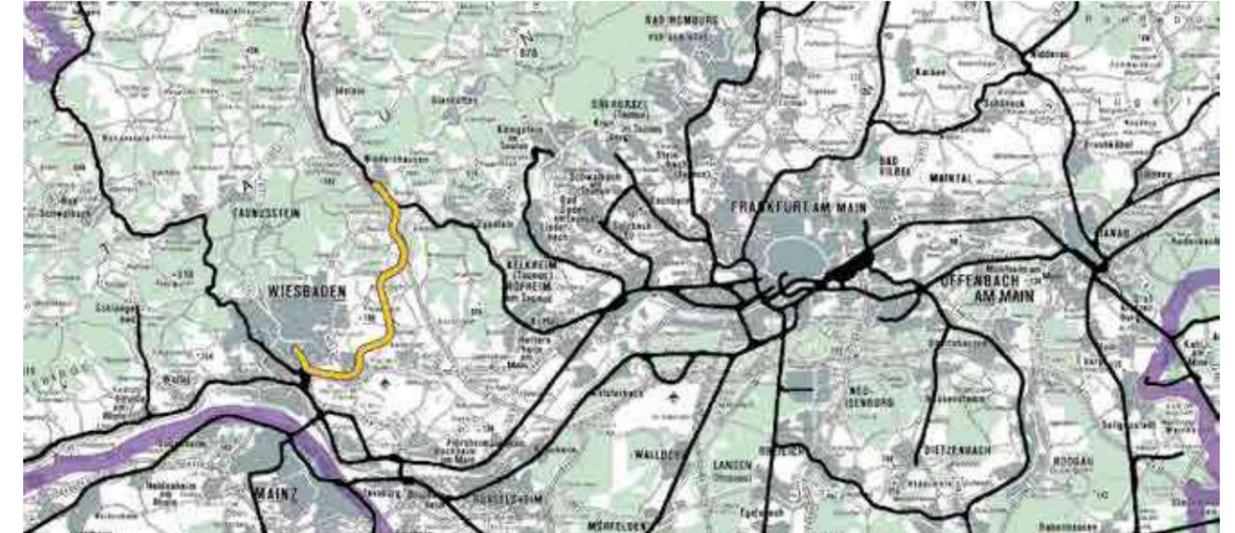


Abb. 64: Karte mit dem Streckenabschnitt Wiesbaden - Niedernhausen

¹⁰⁴ Beschreibung aus: Heinz, Schomann: Eisenbahn in Hessen - Teil 2. Eisenbahnbauten und -strecken 1839-1939; Teilbd. 1, S. 590

3.3 Die ersten Bahnhöfe in Wiesbaden

Bevor man sich mit dem Bahnhofsgebäude des heutigen Hauptbahnhofes in Wiesbaden beschäftigt, gilt es die historische Entwicklung der vorangegangenen Bahnhofsanlagen näher zu betrachten.

Für die im vorherigen Kapitel beschriebenen von Süden kommenden Bahnstrecken brauchte es einen Ankunftspunkt für die vielen Besucher der stetig wachsenden Kurstadt. So sollten sich im noch unerschlossenen Stadtgebiet am unteren südöstlichen Ende des Historischen Fünfeckes die ersten Bahnhöfe an der Rheinstraße ansiedeln.¹⁰⁵

Als erster der ursprünglichen drei Bahnhöfe wurde 1840 der Taunusbahnhof als Endpunkt der Taunusbahn zwischen Frankfurt und Wiesbaden eröffnet. So war es auch erstmals Tagesgästen möglich, das touristische Angebot der Kurstadt zu nutzen. In unmittelbarer Nähe sollten zwei weitere Bahnhöfe entstehen. Südwestlich des Taunusbahnhofes ging 1857 das Empfangsgebäude des Rheinbahnhofes als Endpunkt der rechten Rheinstrecke (Rheintalbahn) in Betrieb. Als dritter und letzter der ursprünglichen Bahnhöfe folgte 1879 östlich des Taunusbahnhofes für die Strecke Wiesbaden-Niedernhausen (Hessische Ludwigseisenbahn) der Ludwigsbahnhof (Siehe Abb. 65, S. 66).¹⁰⁶



Abb. 65: Postkartenansicht mit den alten Bahnhofsanlagen: In der Mitte der Taunusbahnhof mit seinem markanten Uhrturm, rechts daneben der Ludwigsbahnhof und südwestlich des Taunusbahnhofes der langgestreckte Rheinbahnhof, ca. 1900

¹⁰⁵ Vgl. Bahnhöfe, URL: <<https://www.wiesbaden.de/microsite/stadtlexikon/a-z/Bahnhoeefe.php#SP-tabs:1>>

¹⁰⁶ Vgl. Richard, Aschberger / Bernard, Hager / Christian, König / Gabriele, Merwar: Hauptbahnhof Wiesbaden: Der Bahnhof für die Kur- und Landeshauptstadt, S. 15

3.3.1 Der Taunusbahnhof

Der erste der drei ursprünglichen Wiesbadener Bahnhöfe war der Taunusbahnhof (Siehe Abb. 66, S. 67). Der an der Ecke Rheinstraße/Wilhelmstraße errichtete Kopfbahnhof diente als Beginn- und Endpunkt für die Bahnstrecke zwischen Frankfurt am Main, über Kastel nach Wiesbaden. Betrieben wurde die Strecke von der in Frankfurt am Main privat gegründeten Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft. Das Bahnhofgebäude war bereits 1839 fertiggestellt worden. Die Eisbahnstrecke wurde jedoch anfänglich nur zwischen Wiesbaden und Kastel probenartig befahren. Am 13. April 1840 wurde schlussendlich die gesamte Strecke nach Frankfurt in Betrieb genommen.¹⁰⁷

Das Empfangsgebäude war das kleinere Pendant zum ähnlich erbauten Taunusbahnhof in Frankfurt am Main. Das Gebäude sowie alle anderen Bahnhöfe entlang der Taunusstrecke zwischen Wiesbaden und Frankfurt wurden vom Mainzer Architekten Ignaz Opfermann entworfen. So wie der Taunusbahnhof in Frankfurt wurde auch das Gebäude in Wiesbaden durch klassizistische Stilelemente gestaltet.¹⁰⁸ Im zweigeschossigen Mitteltrakt mit seiner fünfachsigen Gliederung mit Rundbogenfenstern und flachem Pyramidendach befand sich die Empfangshalle mit dem Fahrkartenschalter. Die seitlich anschließenden eingeschossigen Flügelbauten mit ebenso fünfachsiger

¹⁰⁷ Vgl. Die Eisenbahn in Wiesbaden, URL: <http://www.odenwald-bahn.de/f_h_wsb_gesch.htm>

¹⁰⁸ Vgl. Frankfurt Taunusbahnhof, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Frankfurt_Taunusbahnhof#cite_note-5>



Abb. 66: Der Taunusbahnhof, ca. 1840

Fenstergliederung dienten als Warteräume sowie der Gepäckabfertigung. Die Fassade wurde mit hohen bogenförmigen Fassadenöffnungen symmetrisch gegliedert. Neben einem durchlaufenden Kranzgesims und einer gestalterischen Dachbalustrade an den Seitenflügeln war das Bahnhofgebäude schlicht an Ornamentik. Als markantes Merkmal des Bahnhofes thronte auf dem Mitteltrakt, wie auch bei den Taunusbahnhöfen in anderen Großstädten, ein Uhrturm.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Vgl. Die Eisenbahn in Wiesbaden

Durch den stark anwachsenden Besucherverkehr der Kurstadt Wiesbaden erwies sich das Empfangsgebäude samt Ausstattung bald nicht mehr als praktikabel. Zunehmend wurde die Infrastruktur und Ausstattung des Bahnhofes kritisiert, unter anderem die ungepflegte Umgebung samt ungepflastertem Vorplatz, die Lage in einem Gewerbegebiet sowie das Fehlen eines Fürstenzimmers. Dieses wurde erst später im Jahr 1897 als Anbau an das Empfangsgebäude errichtet.¹¹⁰

¹¹⁰ Vgl. ebda

3.3.2 Der Rheinbahnhof

Als zweiter Bahnhof von Wiesbaden wurde der Rheinbahnhof errichtet. Der Ausgangs- und Endbahnhof der rechten Rheinstrecke zwischen Wiesbaden und Oberlahnstein wurde von der Nassauischen Rheinbahn betrieben. Zunächst wurde am 11. August 1856 eine erste Teilstrecke nach Rüdenheim in Betrieb genommen. Die Züge fuhren vorübergehend nur bis nach Biebrich-Mosbach, ein nahegelegener Bahnhof bei Wiesbaden. Erst am 11. Februar 1857 wurde die Strecke bis nach Wiesbaden dem Bahnverkehr freigegeben.¹¹¹

Dem späteren Rheinbahnhof in Wiesbaden ging jedoch ein provisorisches Empfangsgebäude voraus, von dem bedauerlicherweise keine fotografischen Aufnahmen auffindbar zu sein scheinen. Erst 1868 wurde der spätere dreigeschossige Bau fertiggestellt und in Betrieb genommen (Siehe Abb. 67, S. 68). Der Bahnhof war kein klassischer Kopfbahnhof, wo in der Regel die Empfangsgebäude an der Stirnseite der Bahnhöfe lagen, sondern sich seitlich neben den Gleisen befand.¹¹²

Das Empfangsgebäude war ein klassizistischer Zentralbau mit Mitteltrakt und zwei Seitenrisaliten. Der Mitteltrakt besaß beidseitig eine neunachsige Fenstergliederung mit bogenförmigen Doppelfenstern in den oberen



Abb. 67: Ansicht des Rheinbahnhofes und dessen Westfassade, ca. 1900

Geschossen. Im Erdgeschoss befanden sich die zentral gelegenen drei, mit einem breiten Vordach überdachten Eingangsportale, flankiert von jeweils drei großzügigen Fenstern. Gegliedert wurden die Seitenrisalite durch drei Fensterachsen mit bogenförmigen Portalen im Erdgeschoss und Doppelfenstern im Obergeschoss.

Nachdem neben den anderen zwei Bahnhöfen auch der Rheinbahnhof den verkehrstechnischen Ansprüchen

nicht mehr gewachsen war, wurden die ursprünglichen Bahn-Anlagen an der Rheinstraße stillgelegt und durch den neuen Hauptbahnhof ersetzt. Von den drei Bahn-Anlagen überdauerte das des Rheinbahnhofs noch über sechs Jahrzehnte, bis dieses 1969 der Erweiterung der dort in den 1950er Jahren errichteten Rhein-Main-Hallen weichen musste.¹¹³ Diese wurden ebenso 2014 abgerissen und durch das heutige *RheinMain CongressCenter* ersetzt.¹¹⁴

¹¹³ Vgl. ebda

¹¹⁴ Vgl. Rhein-Main-Hallen, URL:<<https://de.wikipedia.org/wiki/Rhein-Main-Hallen>>

¹¹¹ Vgl. Wiesbaden Rheinbahnhof, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wiesbaden_Rheinbahnhof>

¹¹² Vgl. ebda

3.3.3 Der Ludwigsbahnhof

Als letzter der drei Bahnhöfe reiht sich der Ludwigsbahnhof in die Liste der ursprünglichen Bahnhöfe von Wiesbaden ein.

Dieser Bahnhof war Ausgangs- und Endpunkt der sogenannten *Ländchesbahn* zwischen Wiesbaden und Niedernhausen. Betrieben wurde er ab dem 1. Juli 1879 durch die Hessische Ludwigsbahn. Als Bahnhofgebäude diente die östlich des Taunusbahnhofes gelegene dreigeschossige Bankiersvilla Mons, welche für den kommenden Bahnhofsbetrieb umgebaut wurde (Siehe Abb. 68, S. 69). Wie auch der Rheinbahnhof lag der Ludwigsbahnhof nicht wie in der Regel an der Stirnseite, sondern neben den Gleisen und Bahnsteigen.¹¹⁵

Das Empfangsgebäude war ein dreigeschossiger Bau mit klassizistischer Fassadengestaltung und abschließendem flachen Pyramidendach. Zu den Gleisen und Bahnsteigen hin zeigte sich die Schaufassade mit einer siebenachsigen Fenstergliederung, von denen die mittleren drei einen Mittelrisaliten bildeten, der durch die in den oberen Geschossen befindlichen Balkone gestalterisch hervorgehoben wurde. An den Kopfseiten des Gebäudes zog sich die gleiche Gestaltung der Fenster an den jeweils fünf Fensterachsen über alle Geschosse weiter.

¹¹⁵ Vgl. Wiesbaden Ludwigsbahnhof, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wiesbaden_Ludwigsbahnhof>



Abb. 68: Ansicht des Ludwigsbahnhofes, o.J.

Mit dem Ludwigsbahnhof besaß die Kurstadt nun drei unmittelbar nebeneinander liegende Bahnhöfe von drei unterschiedlichen Betreibern (Siehe Abb. 69, S. 69). Schlussendlich musste auch dieser Bahnhof der weiteren städtebaulichen Entwicklung nach der Stilllegung der ursprünglichen Gleisanlagen weichen. Nach dessen Abriss entstand an gleicher Stelle das 1915 errichtete Landesmuseum (Museum Wiesbaden), welches sich bis heute an der Ecke der Rheinstraße zur Friedrich-Ebert-Allee, der Verlängerung der Wilhelmstraße zum Kurhaus, befindet.¹¹⁶

¹¹⁶ Vgl. ebda

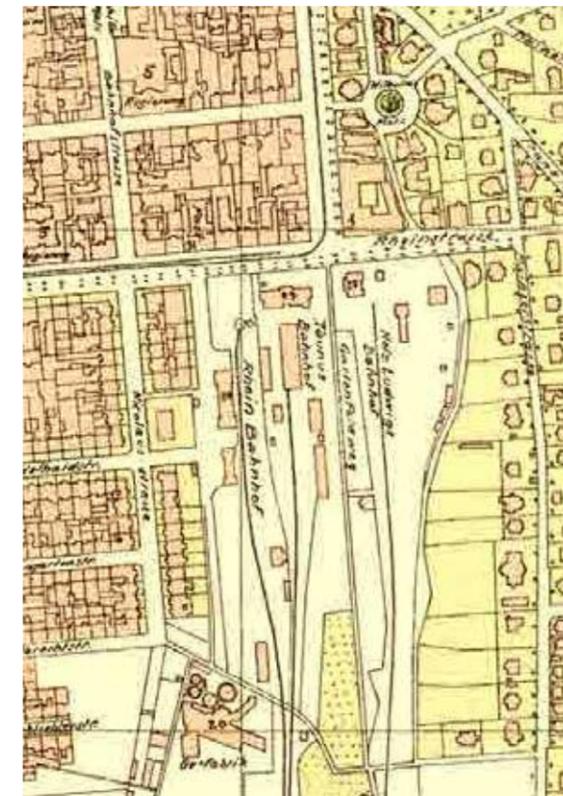


Abb. 69: Stadtplan von Wiesbaden mit den drei Bahnhöfen, 1888

3.3.4 Die weitere Entwicklung der drei ursprünglichen Bahnhöfe

Um die Jahrhundertwende existierten nun drei Kopfbahnhöfe an der Rheinstraße am südlichen Ende des historischen Fünfecks von Wiesbaden. Dass sich mehrere Bahnhöfe von unterschiedlichen Betreibern unmittelbar nebeneinander befanden, konnte man zur damaligen Zeit in mehreren deutschen Großstädten wiederfinden.¹¹⁷ Wie auch an diesen Orten erwiesen sich die drei Personenbahnhöfe in der hessischen Kurstadt mit ihrer Ausstattung für die wachsende Anzahl an Reisenden von über 130.000 Kurgästen und Besuchern bald als zu klein und wenig leistungsfähig.¹¹⁸ Das Umsteigen von einem Bahnhof zum anderen war umständlich und zeitaufwendig. Hinzu kam noch der lokale Güterverkehr, welcher sich ineffizient auf die drei Bahnhöfe verteilte.¹¹⁹

Nicht nur die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe sondern auch die naturräumlichen Gegebenheiten Wiesbadens erschwerten die weitere Entwicklung des Eisenbahnverkehrs. Durch die Lage der Stadt in einem Talkessel, der sich nur nach Süden mit dem Salzachtal öffnet, konnte sich Wiesbaden nicht als relevanter Knotenpunkt im Schienenverkehr etablieren sowie beim Durchgangsverkehr an Bedeutung gewinnen. Mit seinen drei Kopfbahnhöfen besaß man nur Ausgangs- und Endpunkte.¹²⁰ Zu alledem kam die umständliche Führung

¹¹⁷ Vgl. Bahnhöfe, URL: <<https://www.wiesbaden.de/microsite/stadtlexikon/a-z/Bahnhoeefe.php#SP-tabs:1>>
¹¹⁸ Vgl. Karl, Cornelius: Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden, S. 29-30
¹¹⁹ Vgl. Bahnhöfe
¹²⁰ Vgl. Aschberger / Hager / König / Merwar, S. 16

der Fernreisezüge auf dem Schienennetz der Taunusbahn und rechten Rheinstrecke hinzu. Die bedeutende Kurstadt war nur mit Kurswagen zu erreichen. Diese Wagen eines Zuges mussten umständlich an einen anderen angeschlossen werden. Dies bedeutete zwar, dass beim damaligen Schienenverkehr ein Fahrgast nicht mühsam in den jeweiligen Zug umsteigen musste, jedoch dass das den Betrieb des Zugverkehrs nach Wiesbaden beeinträchtigte. Das Umstellen des Kurswagens geschah im Bahnhof "Curve", heute Biebrich-Ost genannt.¹²¹

Zu der ineffizienten Streckenführung nach Wiesbaden kam ebenso die 1866 erfolgte Annexion Nassaus durch die Preußen hinzu. Unter neuer politischer Führung erfuhr Wiesbaden zwar eine weitere Aufwertung als nobler Kurort sowie als gefragter Wohnort gehobener sozialer Schichten, jedoch blieb die Anbindung an den Bahnverkehr unbefriedigend. Nach der Verstaatlichung der Bahnstrecken nach Wiesbaden durch die preußische Staatsbahnverwaltung (1866 die rechte Rheinstrecke sowie 1872 die Taunusbahn), kam es zudem ab 1872 zu Auseinandersetzungen zwischen der preußischen Verwaltung und der in Mainz ansässigen, noch privaten Hessischen Ludwigsbahn, was nicht zur Verbesserung der Bahnverbindung nach Wiesbaden beitrug. Auch nach der Verstaatlichung der Ludwigsbahn ab 1897 kamen weiterhin keine Reformen hinsichtlich der Bahnverbindungen in Gange.¹²²

¹²¹ Vgl. Bahnhöfe
¹²² Vgl. Aschberger / Hager / König / Merwar, S. 16

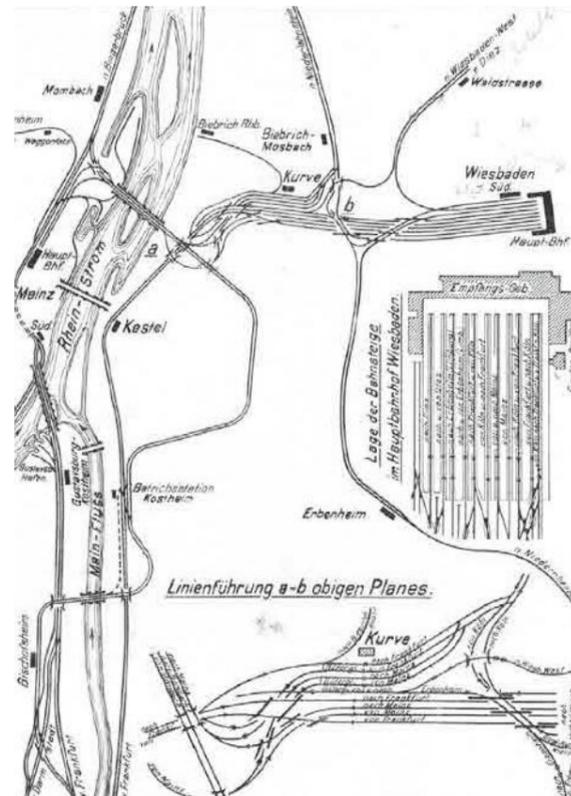


Abb. 70: Das Schienenverkehrsnetz nach Wiesbaden, ca. 1906

Trotz des weiterführenden Aufschwungs der Kurstadt war man offenkundig nicht gewillt die Verzögerungen einer umfassenden Neustrukturierung der Bahnanlagen in Wiesbaden tatenlos hinzunehmen. Erst durch den Vorstoß des damaligen Oberbürgermeisters Carl Bernhard von Ibell kam der Stein ins Rollen. Durch seine guten Beziehungen zum damals herrschenden Kaiser Wilhelm II., welcher ein großer Freund der Kurstadt war, konnte ein Umgestaltungsprozess für die Bahnanlagen in Gang gesetzt werden (Siehe Abb. 71, S. 71). So begann man schlussendlich um die Jahrhundertwende etwas weiter südlich der drei ursprünglichen Bahnhöfe einen für eine Kurstadt würdigen Bahnhof zu errichten: Den heutigen Wiesbadener Hauptbahnhof.¹²³

¹²³ Vgl. ebda, S. 16



Abb. 71: Umbau der ehemaligen Gleisanlagen in den heutigen Reisinger-Anlagen. Im Hintergrund: der neue Hauptbahnhof, ca. 1908

3.4 Der neue Hauptbahnhof

3.4.1 Die Entstehung der neuen Bahnhofsanlagen

Ende des 19. Jahrhunderts erlebte die Eisenbahn ihre Blütezeit. Innerhalb Deutschlands wuchs das Streckennetz von 19.575 Kilometern im Jahr 1870 auf 63.062 bis 1910 rasant an. Auch die Zahl der Reisenden stieg ungebremst und verdoppelte sich zwischen 1883 und 1893 von 2,3 Millionen auf 4,6 Millionen jährlich. Da nun auch nicht nur für Menschen gehobenerer Schichten die Eisenbahn als Transportmittel in Frage kam, stellte dies für die damaligen Eisenbahnlinien und Bahnhöfe einen erheblichen Mehraufwand dar.¹²⁴

Um die Jahrhundertwende erfuhr die Kurstadt einen rasanten Anstieg ihrer Bewohner. Von 1900 bis 1905 stieg die Anzahl an in Wiesbaden lebenden Menschen sprunghaft von 86.111 auf 100.953 an.¹²⁵ Auch die im gleichen Jahr hohe Besucherzahl der noblen Kurstadt von über 130.000 wurde für den Bahnbetrieb der drei vorhandenen Bahnhöfe (Taunusbahnhof, Rheinbahnhof und Ludwigsbahnhof) zum Problem.¹²⁶ Die baulichen Gegebenheiten der drei Bahnhöfe waren den neuen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Zum erhöhten Fahrgastbetrieb kam noch die Schwierigkeit der Erweiterbarkeit der Anlagen hinzu. Von einer Vergrößerung der bisherigen Bahnhofsanlagen musste abgesehen werden. Das Gelände um die bestehenden Bahnhöfe war

¹²⁴ Vgl. Gottfried, Kiesow: Das verkannte Jahrhundert: Der Historismus am Beispiel Wiesbaden, S. 189
¹²⁵ Vgl. 100 Jahre Hauptbahnhof, URL: <https://www.thorsten-reiss-verlag.de/Wiesbadener_Ansichten/hauptbahnhof.html>
¹²⁶ Vgl. Karl, Cornelius: Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden, S. 30

zum größten Teil schon verbaut und hätte für den weiteren Erwerb an Grundstücksfläche erheblich hohe Kosten mit sich gebracht. Ein weiterer Grund für die Verlegung der Bahnhofsanlagen war die mögliche Nachnutzung des freiwerdenden Geländes der drei Bahnhöfe, welches eine Rückeinnahe von 14 Millionen Mark versprach.¹²⁷ Schlussendlich wurde 1897 im preußischen Landtag beschlossen die erforderlichen finanziellen Mittel für die neuen Bahnanlagen bereitzustellen. Der ausschlaggebende Punkt war wohl der zukünftige Verkehrszuwachs der Kurstadt, der eine Neugestaltung der Bahnhofsanlagen dringend nötig machte.¹²⁸

Schon einige Jahre zuvor war am 14. Oktober 1891 von der damaligen Regierung beschlossen worden, einen neuen Zentralbahnhof zu errichten. Die Suche nach einem geeigneten Ort für den neuen Hauptbahnhof erwies sich jedoch als schwierig. Erst nach langer Suche entschied man sich 1892 für den Standort an der neu geschaffenen Ringstraße, dem heutigen Gustav-Stresemann-Ring, nur ca. 900 Meter südlich der Bahnanlagen der ehemaligen drei Bahnhöfe.¹²⁹ Nach einem ausgelobten Wettbewerb wurde Fritz Klingholz, Professor an der Technischen Hochschule in Aachen, der Auftrag zum Entwerfen eines neuen Bahnhofgebäudes erteilt, dessen Bauleitung er auch bis 1905 übernahm.¹³⁰ Nach einer kurzen Bauphase von 1904 bis 1906 konnte am 15. November 1906 der neue Hauptbahnhof in Betrieb genommen werden (Siehe Abb.

¹²⁷ Vgl. Everken (Hrsg.): Die neuen Bahnanlagen in und bei Wiesbaden,, S. 582
¹²⁸ Vgl. ebda, S. 581
¹²⁹ Vgl. 100 Jahre Hauptbahnhof
¹³⁰ Vgl. Kiesow, S.189



Abb. 72: Fertigstellung des Wiesbadener Hauptbahnhofes, 1906

72, S. 72).¹³¹ Dass zu den neu geschaffenen Bahnanlagen auch die Neukonzipierung des Güterverkehrs gehörte, wird folgend in einem eigenen Kapitel näher betrachtet.

Dass der neue Hauptbahnhof wieder ein Kopfbahnhof statt eines Durchgangsbahnhofes werden sollte, lag wie schon bei den ursprünglichen drei Bahnhöfen, an den topografischen Gegebenheiten des Stadtgebietes. Durch die Kessellage Wiesbadens und der von Süden kommenden Gleisanlagen durch das schmale Salzachtal war nur die Ausführung als Kopfbahnhof möglich. Ein Durchgangsbahnhof hätte zur Folge gehabt, dass der Bahnhof sich weit außerhalb der Stadt ansiedeln hätte

¹³¹ Vgl. Eisenbahndirektion Mainz (Hrsg.): Nr. 615 Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes Wiesbaden, in: Amtsblatt der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, S. 505

müssen. Die Ausführung als Kopfbahnhof brachte zwar die gewohnten Erschwernisse, z.B. die Zeitverzögerung durch das Wenden der Züge mit sich, jedoch waren die ebenerdigen Bewegungsflächen für die Reisenden zwischen Bahnhofsingängen und Bahngleisen von Vorteil. So konnte ein bequemes Ein-, Aus- und Umsteigen für die vielen mit gesundheitlichen Problemen anreisenden Kurgäste gewährleistet werden. Eine weitere Besonderheit stellte die begünstigte Lage an der Ringstraße dar, von wo man aus, am Hauptbahnhof ankommend, geradlinig durch die Nikolasstraße (heute Bahnhofstraße) zum geschäftlichen und städtischen Zentrum gelangte. Auch der Weg durch die Kaiserstraße (heute Friedrich-Ebert-Allee) über die Wilhelmstraße, zum Bäder- und Fremdenviertel war in unmittelbarer Nähe erreichbar.¹³²

Während man in vielen Städten beim Bau eines neuen Zentralbahnhofes auf den frei gewordenen Flächen der vorangegangenen Bahnanlagen neue Bahnhofsviertel mit Wohn- und Geschäftsquartieren errichtete, wurden in Wiesbaden die ehemaligen Gleisanlagen der drei alten Bahnhöfe als öffentliche Grünanlagen konzipiert: die Reisinger-Brunnen-Anlagen (Siehe Abb. 73, S. 73). Durch das offene, flache Gelände war es den ankommenden Gästen möglich, einen freien Blick auf die Stadtsilhouette Wiesbadens zu ergattern.¹³³ Durch den neuen Bahnhof besaß Wiesbaden nun ein Empfangsgebäude, dessen Gestalt einer Weltkurstadt würdig war.

¹³² Vgl. Cornelius, S. 32
¹³³ Vgl. Kiesow, S. 189



Abb. 73: Die Reisinger-Brunnen-Anlagen mit Blick Richtung Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes, 1934

3.4.2 Die Baubeschreibung des Hauptbahnhofes

Das allgemeine Bauvolumen sowie die architektonische Gestaltung des neu errichteten Hauptbahnhofes in Wiesbaden zeigte das repräsentative Bedürfnis als Kurstadt von Welt zu erscheinen. Als sich um die Jahrhundertwende schon neue Architekturstile, zum Beispiel der aufkommende Jugendstil, etablierten, zeigte sich unter Kaiser Wilhelm II. noch der konservative Anspruch an die Architektur als maßgebend imposantes Stilmittel. Das im Späthistorismus gehaltene, mit traditionellen neobarocken Stilelementen geschmückte Empfangsgebäude stand schon beim Bau unter dem wachsamen Auge des Kaisers, welcher sich jährlich einmal im Mai in der Kurstadt aufhielt und so auch maßgeblich an der Gestaltung des Gebäudes beteiligt war.¹³⁴

Die äußere Gestaltung des Bahnhofes¹³⁵

Die Baukörper des Hauptbahnhofes werden durch seine Funktionen bestimmt. Die in typischer Asymmetrie des Späthistorismus gruppierte Hauptfassade gliedert sich in unterschiedlich dimensionierte Risaliten. Dazu gehören die mit einem Giebelaufbau betonte Haupteingangshalle mit ihrem seitlich gelagerten markanten 45 Meter hohen Uhrturm und die Räumlichkeiten des Wartesaales für die

¹³⁴ Vgl. Kiesow, S. 189-190

¹³⁵ Die folgende Beschreibung stützt sich auf den 1906 im Zentralblatt der Bauverwaltung erschienenen Artikel „Die neuen Bahnhofsanlagen in und bei Wiesbaden“ des damaligen Regierungs- und Baurates Everken.



Abb. 74: Luftaufnahme des Hauptbahnhofes, 1928

III. & IV. Klasse. Zwischen diesen beiden Gebäudeteilen spannt sich eine eingeschossige Kolonnade, welche als Front des Warte- und Speisesaales der II. Klasse diente. Die lang gezogene Quersteighalle, welche zwischen den Räumlichkeiten des Empfangsgebäudes und den Gleishallen liegt, drückt sich nach außen hin an den Seitenfassaden in den großen verglasten Rundbögen aus. Die Außenansichten des Hauptbahnhofes sind oberhalb eines durchgehenden Sockels mit hellrotem Lausitzer

Granit ausgeführt. Die Bildhauerarbeiten erfüllen ihren Zweck der repräsentativen Gestaltung und spiegeln die Bedeutung Wiesbadens als Teil des rebenreichen Rheingaus und als Stadt mit heilkräftigen warmen Quellen wider.

Zur äußeren Gestaltung gehören auch die Ausführungen der Dächer, die mit einer Eindeckung aus Mönch-Nonnen-Falzziegeln eingedeckt wurden. Die Mönche erhielten eine

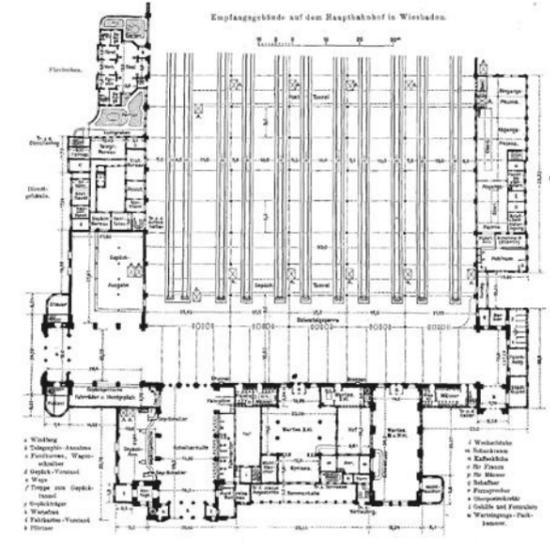
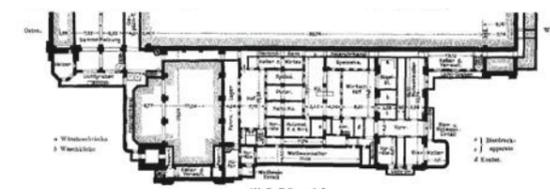


Abb. 75: Grundrisse des Keller- und Erdgeschosses des Wiesbadener Hauptbahnhofes, 1908



grüne Glasur, wohingegen die Nonnen den natürlichen stumpfroten Ziegelton zeigten. Die Turmdächer sowie die Anbauten und sämtliche Abdeckungen, zuzüglich Rinnen und Abfallrohre wurden in Kupfer ausgeführt.

Das Innenleben des Gebäudes¹³⁶

Das Konzept der Grundrissgestaltung lässt sich so zusammenfassen, dass versucht wurde ausreichend Tageslicht für die jeweiligen Räume zu schaffen und die Wege der Reisenden zwischen Eingang und Zügen so kurz wie möglich zu halten. Am Bahnhof ankommend, begab man sich durch die Eingangshalle zu der 99 Meter langen Querbahnsteighalle, die das Verbindungsglied zwischen den Bahnsteigen und den zugänglichen Räumen für die Reisenden des davor gelagerten eigentlichen Empfangsgebäudes war. An der Ostseite fand die Quersteighalle ihren Abschluss in der Haupteingangshalle mit dazugehörigen Nutzräumen für den Hauptverkehr. Westlich befand sich der Nebenausgang für den dort ankommenden und abfahrenden Nahverkehr samt Fahrkartenschalter und anderen Nutzräumen.

Senkrecht zur Quersteighalle stießen drei Haupträume des Empfangsgebäudes an (Siehe Abb. 75, S. 75): Westlich vom Nebeneingang befand sich der Wartesaal für die Fahrgäste der III. & IV. Klasse. Dieser Bereich wurde für die Reisenden

¹³⁶ Die folgende Beschreibung stützt sich auf den 1908 in der Zeitschrift für Bauwesen erschienenen Artikel „Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden“ von Cornelius Karl.

der benachbarten Ortschaften genutzt. Östlich lag, wie schon erwähnt, der Schwerpunkt auf dem Fernverkehr und somit die Haupteingangshalle mit dazugehörigen Fahrkartenschaltern und Gepäckabnahme. Abschließend befand sich in der Mitte der Wartesaal der II. Klasse samt Speisesaal, welcher sich günstig zu den Gleisen und der Haupteingangshalle hin orientierte. Dazu gehörte auch der zwischen dem Wartesaal der III./IV. Klasse und dem der II. Klasse gelegene, an die Quersteighalle anschließende Warteraum für die fürstlichen und hochgestellten Reisenden der I. Klasse. Zwischen den drei Hauptgruppen wurden zur günstigen Beleuchtung zwei Höfe konzipiert. Durch die nur eingeschossig hohen Höfe konnten die umliegenden Wirtschaftsräume sowie die Querbahnsteighalle durch hohes Seitenlicht mit natürlichem Tageslicht bedient werden.

Zu den Räumlichkeiten im Hauptgebäude und den Bahnsteighallen gehörten noch weitere Nebengebäude zum Gesamtensemble dazu: An der Westseite, südlich an die Querbahnsteighalle andockend, befanden sich die Anlagen für den Postbetrieb, welche in einem eigenständigen Bau untergebracht waren (Siehe Abb. 76, S. 76). Im Osten der Bahnhofshallen siedelten sich die Räumlichkeiten für den fürstlichen Besuch in einem eigenen Gebäude an. Ein mittig orientierter, mit Säulen gegliederter Hauptraum und rundherum liegenden Nebenräumen, wurde von gärtnerischen Anlagen umschlossen (Siehe



Abb. 76: Ansicht des Postgebäudes an der Westseite, 1908

Abb. 77, S. 76). Das eigentliche Herzstück des Bahnhofes waren die fünf 180 Meter langen Bahnsteighallen, die die Gleisanlagen überspannten und an den Seiten an massiven Außenwänden endeten (Siehe Abb. 74, S. 74). Zu den weiteren Bahngebäuden der Anlage gehörte auch die südlich vom Hauptbahnhof gelegene Güterschuppenanlage, welche jedoch in einem eigenen Kapitel behandelt wird. Die materielle Innenausstattung des Hauptbahnhofes passte sich an die Funktion der jeweiligen Räume an. Während die Diensträume in ihrer Ausstattung einfach gehalten wurden, waren die Räume der Reisenden reicher an Gestaltung. Gegenüber dem roten Sandstein für die Außenfassaden wurde im Inneren ein grünlich weißer Sandstein eingesetzt.



Abb. 77: Der Fürstenbau östlich der Bahnhofshallen, 1908

Die weitere Entwicklung des Hauptbahnhofes

Nach dem Zweiten Weltkrieg lag der Bahnverkehr am Boden. Von den Bahnanlagen wurden neben dem Hauptbahnhof und der Umgebung die Rheinbrücken stark beschädigt, die gegen Ende des Krieges von der Wehrmacht gesprengt wurden. Die Kriegsschäden am und um den Hauptbahnhof wurden erst spät vollständig beseitigt (Siehe Abb. 78, S. 77). Es dauerte noch bis 1952, dass sich das Empfangsgebäude wieder in seinem alten Glanz präsentieren konnte. Die Gleishallen wurden erst ab 1954 wieder vollständig mit Verglasung versehen. Zur weiteren Beschädigung am Hauptbahnhof zählte auch die Zerstörung des Fürstenbau im Osten.¹³⁷

¹³⁷ Vgl. Die Eisenbahn in Wiesbaden, URL: <http://www.odenwald-bahn.de/f_h_wsb_gesch.htm>

Im Laufe der Zeit kam es auch im Inneren des Bahnhofes zu baulichen Veränderungen. 2003/2004 wurde das Gebäude von der Deutschen Bahn saniert und umgebaut. Wo sich einst die Schalterhallen und die Räumlichkeiten der Gepäckabnahme befanden, haben sich heute Geschäfte und Lokale eingefunden. Auch die ehemaligen Wartesäle der jeweiligen Klassen wurden in Geschäftslokalflächen und in ein Reisezentrum umgewandelt. An der Stelle des zerstörten Fürstenpavillons wurden Nebengebäude für den Bahnbetrieb errichtet.¹³⁸ Durch den Bau der neuen Hauptpost in den 1960er Jahren am freien Gelände westlich des Hauptbahnhofes wurde auch das alte Postgebäude abgetragen (Siehe Abb. 79, S. 77). Das neue Postgebäude wurde später durch das 2007 neu errichtete Einkaufszentrum *Lilien-Carré* (ab 2019 *Lili genannt*), samt Büro- und Hotelgebäude ersetzt (Siehe Abb. 80, S. 77).¹³⁹

Zu den neuesten baulichen Veränderungen am Hauptbahnhof gehört die Verdichtung des Bahngeländes zwischen dem Hauptbahnhof und der Güterschuppenanlage im Süden. Im Bereich des ursprünglichen Postgebäudes von 1906, entstanden ein neues Hotelgebäude und eine Wohnhausanlage in unmittelbarer Nähe entlang der Gleishallen, welche 2022 fertiggestellt wurden. Trotz der vielen um den Hauptbahnhof herum neu errichteten Hochbauten, hat das Empfangsgebäude seine repräsentative Erscheinung im heutigen Stadtraum nicht verloren.

¹³⁸ Vgl. Robert, Malcher: Die Bahnhofsbauten von Fritz Klingholz, S. 97

¹³⁹ Vgl. Lilien-Carré, URL: <<https://de.wikipedia.org/wiki/Lilien-Carr%C3%A9>>



Abb. 78: Luftaufnahme des Hauptbahnhofes und der Güterschuppenanlage im Süden: Zerstörungen an der Gleishallen noch sichtbar, ca. 1950

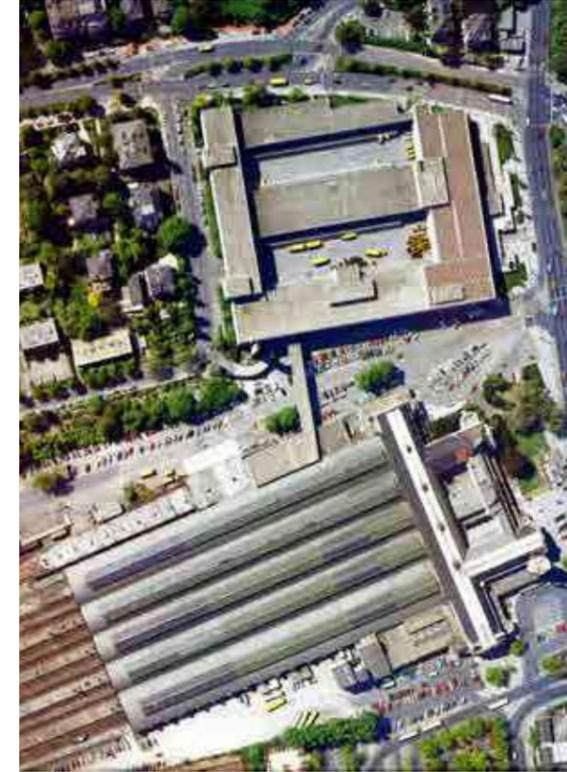


Abb. 79: Luftaufnahme des Hauptbahnhofes mit der neuen Hauptpost im Westen und dem Nebengebäude an Stelle des ursprünglichen Postgebäudes, 1990



Abb. 80: Das Lilien-Carré anstelle der alten Hauptpost vom Bahnhofsplatz aus gesehen, 2022

3.4.3 Der Architekt Fritz Klingholz



Abb. 81: Porträt von Fritz Klingholz, o.J.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gehörte, neben den Fabriksbauten, der Bahnhofsbau zu einer der Hauptaufgaben für repräsentative Architektur, welche eine fortschrittliche Stadtentwicklung nach außen hin zeigen sollte. Diese neuen speziellen Bauvorhaben machte sich der damalige Architekt und Professor Friedrich „Fritz“ Klingholz zur Aufgabe. So sollte er zu einem der einflussreichsten Entwerfer und Architekten für die damals noch vergleichsweise neue Bauaufgabe „Bahnhof“ werden.¹⁴⁰

¹⁴⁰ Vgl. Malcher, S. 4

Der Werdegang des Architekten Klingholz¹⁴¹

Fritz Klingholz wurde am 21. Oktober 1861 in Barmen, einem Stadtteil von Wuppertal, geboren. Nach seiner bestandenen Reifeprüfung an der Oberrealschule in Köln im Jahr 1879 und einem absolvierten, praktischen Jahr als Baueleve¹⁴², wurde er an der Technischen Hochschule Stuttgart im Fach Architektur immatrikuliert. Jedoch wechselte Klingholz schon nach zwei Jahren an die Technische Hochschule in Charlottenburg. Nach der ersten bestandenen Staatsprüfung sowie einem zwischenzeitlichen Militärdienst in einem bayerischen Feldartillerie-Regiment, schloss er noch vom März 1885 bis Ende 1886 eine Ausbildung zum Regierungsbauführer an.

Seine erste Tätigkeit im Bereich der Bahnhofsarchitektur erfolgte während der Um- und Neugestaltung der damaligen in Düsseldorf befindlichen Bahnanlagen im Jahr 1889. Zwei Jahre später legte er sein zweites Staatsexamen ab, welches er mit Auszeichnung bestand. Nach einer vierteljährigen, zu Studienzwecken angetretenen Reise in die Toskana beschäftigte er sich über die kommenden Jahre bis zum April 1904 mit Entwürfen von Hochbauten für die Eisenbahn als Regierungsbaumeister im bautechnischen Büro des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, mit Hauptsitz in Berlin. Während dieser Tätigkeit wurde er sogar durch einen Auftrag im Reichsdienst als stellvertretender Baudirektor im

¹⁴¹ Beschreibung aus: Fritz, Klingholz: Fritz Klingholz – ein deutscher Bahnhofsarchitekt an der Wende vom 19. und 20. Jahrhunderts, in: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Band 43, S. 99-100

¹⁴² Der Begriff „Eleve“ gehört zum Jargon künstlerischer Berufe. Wer einen Lehrling oder Schüler als „Elevé“ bezeichnet, wertet die Fertigkeit, die dieser erlernt, als Kunst. In Sinne des „Baueleven“ also im Bereich der Baukunst.

Kaiserlichen Gouvernement von Deutsch Ostafrika, dem heutigen Tansania, eingesetzt, woraufhin eine halbjährige Studienreise nach Indien folgte. Nach seinem im März 1902 erhaltenen Titel „Königlicher Bauinspektor“, erfolgte im April 1904, nach seiner Tätigkeit im preußischen Ministerium in Berlin, der Dienst als Hochbaudezernent¹⁴³ bei der Eisenbahndirektion in Mainz, wo auch die Tätigkeit am Bau des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes in Wiesbaden begann.

Ab April 1905 wurde er als Professor an die Königliche Technische Hochschule in Aachen berufen, wo er zur dieser Zeit auch studentische Arbeiten seiner Schüler zu Hochbauten der Eisenbahn publizierte. Drei Jahre später wechselte er an die Königliche Technische Hochschule in Hannover um das Fach Baukunst im Gebiet des Skizzierens und Entwerfens zu lehren. Ab April 1911 bis zu seinem Tod am 22. Januar 1921 nahm er die Professur für das Fach Formenlehre der Renaissance an der damaligen Königlichen Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg an.

Während seiner Dienstzeit in Berlin verkehrte Klingholz öfters in Künstler- und Architektenkreisen. So engagierte er sich beispielsweise im „Akademischen Verein Motiv“, bei dessen Anlässen oder bei der Erstellung von Festschriften, Plakaten, Einladungen, usw.

¹⁴³ Als Dezernenten bezeichnet man einen Sachbearbeiter mit Entscheidungsbefugnis bei Behörden und Verwaltungen.



Abb. 82: Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes in Essen, um 1900

Die Architektursprache von Klingholz¹⁴⁴

Aufgrund der entwurfstechnischen und baulichen Laufbahn von Fritz Klingholz kann man ihn aus heutiger Sicht zu einem der bedeutendsten Architekten im Bereich der Bahnhofsarchitektur in Deutschland zählen. Dabei soll ebenso erwähnt werden, dass sämtliche seiner Bauwerke nicht alleine aus seiner Feder stammten, sondern mit Hilfe von Kollegen (am Beispiel des Wiesbadener Hauptbahnhofes mit Entwurfsausarbeitung durch den Architekten Panthel¹⁴⁵) entworfen und realisiert wurden, was sein künstliches Werk jedoch nicht schmälern soll. Seine Tätigkeiten reichten von der Entwurfsskizze und Projektierung bis hin zur Baubetreuung.

¹⁴⁴ Beschreibung aus: Robert, Malcher: Die Bahnhofsbauten von Fritz Klingholz, S. 148-150

¹⁴⁵ Vgl. Cornelius, S. 48



Abb. 83: Entwurf des Empfangsgebäudes für den Hauptbahnhof in Metz, um 1900

Seine Entwürfe und realisierten Bauwerke bezogen sich nicht nur auf das Gebiet der Bahnhofsarchitektur, sondern auch auf Kirchenbauten und Villen sowie die Malerei und Bildhauerei. In all diesen Kategorien konnte man seine künstlerische Begabung in Verbindung mit der Beherrschung von Konstruktion, Form und Farbe wiederfinden. Auf sein Schaffen im Bahnhofsbau bezogen, trifft dies auf die Bahnhöfe in Lübeck, Essen, Koblenz sowie besonders auf das Empfangsgebäude in Wiesbaden zu. Sein nicht realisierter Entwurf für das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes von Metz kann durch seine gleichartige Bauform und Gestaltung als Hilfestellung für den Entwurf des Wiesbadener Hauptbahnhofes angesehen werden (Siehe zum Vergleich



Abb. 84: Das Empfangsgebäude des Wiesbadener Hauptbahnhofes, ca. 1925

Abb. 83-84, S. 79). Anhand des Empfangsgebäudes am Hauptbahnhof von Wiesbaden zeigt sich die Umsetzung seiner künstlerischen und architektonischen Fähigkeiten, auch wenn die bildhauerischen Arbeiten an den Fassaden vom Bildhauer Franz Vlasdeck stammten.¹⁴⁶ Zusätzlich lag seine Stärke auch in der Grundrissgestaltung. Sie zeigte sich durch die klare Anordnung der Räume nach ihren Funktionen. Hierbei sollte eine möglichst hindernisfreie Durchwegung geschaffen werden. Auch wurde auf eine ausreichende Belichtung und Durchlüftung der Räume durch natürliche Lichtquellen und Luftzufuhr geachtet. Neben dem Lob zu seinen entworfenen Grundrissen, dienten sie auch als heranzuziehende Vorlage für anderen Architekten.

¹⁴⁶ Vgl. ebda, S. 47

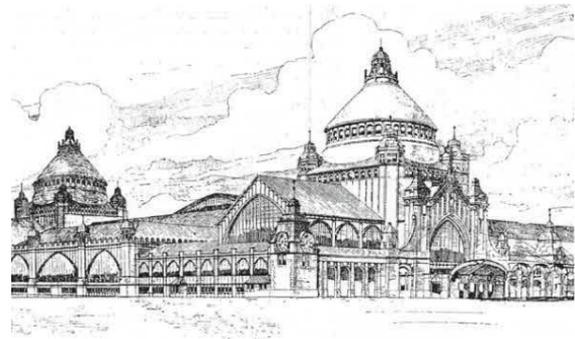


Abb. 85: Der Entwurf des Hamburger Hauptbahnhofes von Klingholz, 1901

Laut Robert Malcher lässt sich seine Stilentwicklung in zwei Phasen aufteilen: Seine Hauptschaffensperiode zwischen 1892 und 1909 und die Phase seiner Spätwerke ab 1910. Während seiner universitären Tätigkeit an der Technischen Hochschule in Berlin und seiner Studienreise in die Toskana beschäftigte er sich intensiv mit der mittelalterlichen Baukunst. Die Architekturformen des barocken Stils, der Renaissance sowie der Gotik und Romantik, die den damaligen vorherrschenden Historismus auszeichneten, finden sich in all seinen Bauwerken wieder.

Während seiner Hauptschaffensperiode zwischen 1892 und 1909 war seine erste größere Arbeit der Wettbewerbsentwurf für den Hauptbahnhof in Hamburg



Abb. 86: Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Travemünde-Strand, 1913

(Siehe Abb. 85, S. 80). In diesem Entwurf findet man Stilelemente des Barock, der Gotik und Romanik. Zu dieser Stilperiode zählen auch die Entwürfe des Metzger, Leipziger sowie des Wiesbadener Hauptbahnhofes, die eine neobarocke Formensprache sprechen. Mit Stilelementen der Gotik und Renaissance gestaltete er die Bahnhöfe in Essen und Koblenz (Siehe Abb. 82, S. 79), wo er maßgeblich an der Gestaltung der Außenfassaden beteiligt war. Mit seinen effizienten Grundrisslösungen und der stilistischen Gestaltung seiner Bahnhofsbauten befriedigte er den vorherrschenden Maßstab an repräsentativer Architektur sowie das Prestigebedürfnis der wohlhabenden Bevölkerung und schaffte sich somit einen Namen als bedeutenden Architekten des Historismus.



Abb. 87: Der Badische Bahnhof in Basel von Karl Moser, 1913

Unter seinen Spätwerken ab 1910 muss besonders der Bahnhof in Lübeck-Travemünde-Strand hervorgehoben werden (Siehe Abb. 86, S. 80). Die Fassade des Bahnhofes zeigt, dass sich Klingholz von der ornamentreichen Gestaltung löste und sich für eine klare Formensprache entschied. Die Entwürfe wurden kubischer und ornamentfreier und die Konstruktion der Bahnhofsbauten rückte in den Vordergrund. Das Empfangsgebäude des Bahnhofes von Travemünde-Strand konnte sich mit den damals zeitgenössischen Bauwerken wie z.B. dem Karlsruher Bahnhof von August Stürzenacker oder dem Badischen Bahnhof in Basel von Karl Moser messen (Siehe Abb. 87, S. 80). Bei den Entwürfen wurde Wert auf Farbgebung sowie die Anordnung der Baumassen gelegt.

Das Schaffenswerk von Klingholz ist bedauerlicherweise nicht in einem öffentlichen Archiv als Nachlass vorhanden, was die vollständige Betrachtung seiner baulichen Tätigkeit erschwert. Durch die Konfiszierung seines vorhandenen Haushaltes durch die Alliierten im Jahr 1945 kam es zu weitreichenden Verlusten seines Werkes. Jedoch kann man nach reichlicher Suche detaillierte Informationen anhand von Grundrissen, Skizzen, Abbildungen in Bauakten, Literatur sowie in manchen Sammlungen wiederfinden.¹⁴⁷

¹⁴⁷ Vgl. Klingholz, S. 100



Abb. 88: Blick von den Reisinger-Brunnen-Anlagen Richtung Hauptfront des Wiesbadener Hauptbahnhofes, 2022

3.5 Die Entwicklung des Güterverkehrs und dessen Anlagen in Wiesbaden

Mit der Neukonzipierung der Bahnanlagen in Wiesbaden um die Jahrhundertwende war auch der Bau eines neuen Güterbahnhofes von Nöten. Am Beginn der Eisenbahngeschichte von Wiesbaden besaßen die Bahnanlagen des Taunusbahnhofes, des Rheinbahnhofs und des Ludwigbahnhofs neben ihren drei eigenen Empfangsgebäuden auch jeweils ihre eigenen Güterabfertigungen. Nach dem raschen Zuwachs des Reiseaufkommens in die Kurstadt Wiesbaden war neben den Anlagen für den Personenverkehr auch die Infrastruktur für den Güterverkehr diesem Umfang nicht mehr gewachsen.¹⁴⁸

Bei der Planung des neuen Hauptbahnhofes und dessen Anlagen war es seitens der Preußischen Eisenbahngesellschaft ursprünglich vorgesehen, neben dem neuen Hauptbahnhof auch den Güterbahnhof südlich der alten Bahnanlagen zu errichten. Die Pläne den Güterbahnhof neben dem neuen prachtvollen Empfangsgebäude zu errichten, stießen beim Magistrat der Stadt Wiesbaden jedoch auf Widerstand. Die Emissionen, Staub und Lärm, die ein Güterbahnhof mit sich brachten, sollten die betrieblichen Anlagen für die Kurgäste, zu denen auch der Personalverkehr gehörte, nicht stören.¹⁴⁹ Wiesbaden war zu dieser Zeit keine Hochburg der Industrie, sondern dem Kurbetrieb verschrieben und besaß infolgedessen wenig produzierendes Gewerbe. Die Menge an Empfangsgütern machen mehr als das Zehnfache der

¹⁴⁸ Vgl. Güterbahnhof Wiesbaden West, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCterbahnhof_Wiesbaden_West>

¹⁴⁹ Vgl. ebda

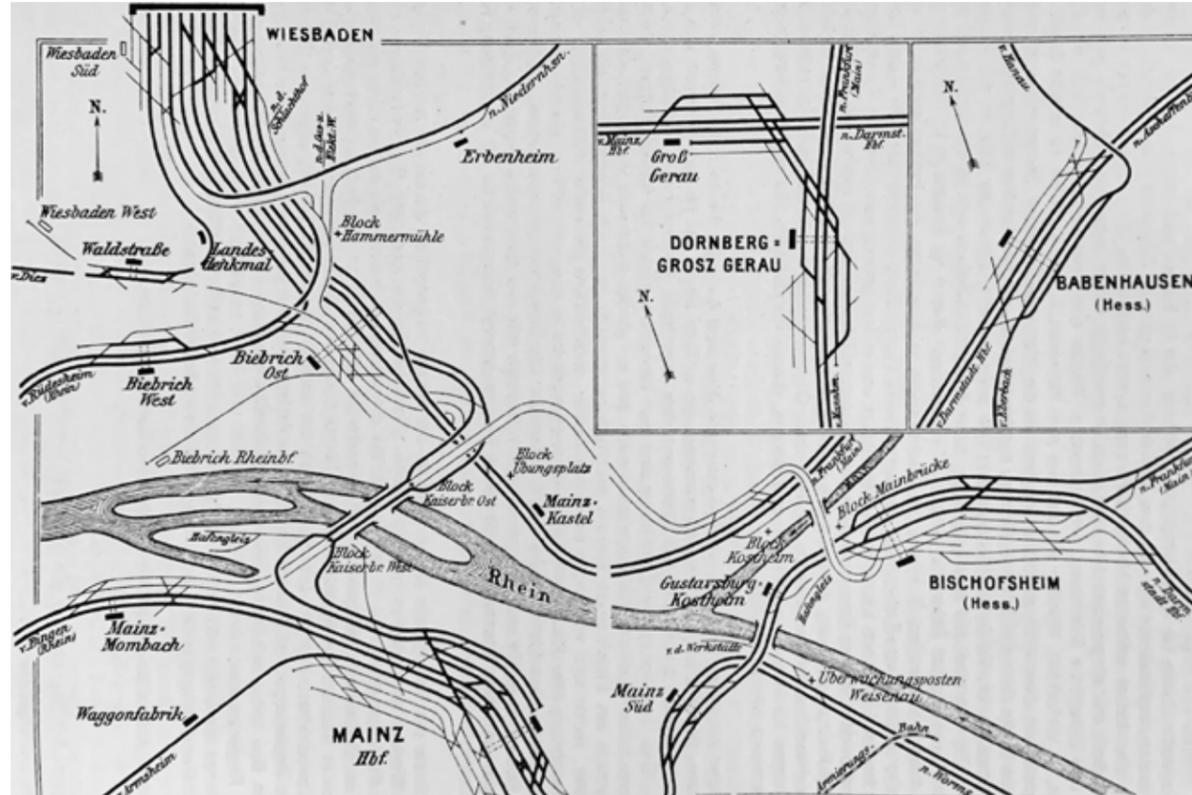


Abb. 89: Das Schienennetz nach Wiesbaden mit den drei Güterbahnhöfen Wiesbaden West, Wiesbaden Süd und Wiesbaden Ost (Biebrich Ost), 1906



Abb. 90: Luftaufnahme des Güterbahnhofes Wiesbaden West (rechts unten), 1930

Versandgütermengen aus. Darum war es ein wichtiges Anliegen, den Wagenladungsverkehr aus der Innenstadt herauszuhalten um den Betrieb der Kuranlagen nicht zu stören.¹⁵⁰

Bei der Neukonzipierung des Güterverkehrs nach Wiesbaden entschied man sich ebenso zur Trennung des Massengüterverkehrs vom Stückgutverkehr. Die massiven Wagenladungen sollten weit weg vom Personenverkehr entlangrollen, wohingegen das Stückgut in einer eigenen, kleineren Anlage in unmittelbarer Nähe südlich des Hauptbahnhofes ihren Platz finden sollte: Am Stückgutbahnhof Wiesbaden Süd.

¹⁵⁰ Vgl. Güterbahnhof West/Künstlerinnenviertel, URL: <https://www.thorsten-reiss-verlag.de/Wiesbadener_Ansichten/gueterbahnhof.html>



Abb. 91: Der Güterbahnhof Wiesbaden West mit Blick Richtung Süden, 1984

Der Güterbahnhof Wiesbaden West

Für den neuen Hauptgüterbahnhof, welcher ausschließlich für den Verkehr schwerer Güter benutzt werden sollte (Siehe auch Kapitel 2.3 Die Bahnhöfe für den Güterverkehr, S. 36), entschied sich das Magistrat der Stadt Wiesbaden für ein weiter westlich des Hauptbahnhofes gelegenes Gelände, welches sich an den dort verlaufenden Gleisen der Aartalbahn befand (Siehe auch Kapitel 3.2.3 Die Aartalbahn, S. 63). Die vorgeschlagene Situierung stieß bei der Eisenbahnverwaltung jedoch auf größere Ablehnung. Durch die Kessellage der Stadt würde der neue Güterbahnhof gegenüber dem neuen Hauptbahnhof ca. 50 Meter höher liegen, was betriebliche Probleme mit sich

gebracht hätte. Durch den Konflikt der beiden Parteien kam es vorübergehend zu einem Planungsstopp.¹⁵¹

Um den Vorschlag der Stadt durchzubringen, nutzte der damalige Oberbürgermeister Carl von Ibell, wie schon bei der Durchsetzung der Errichtung eines neuen Hauptbahnhofes, nochmals seine hohen Kontakte. Während eines Aufenthaltes von Kaiser Wilhelm II. in der Kurstadt im Mai 1900 trug von Ibell vorerst Graf August zu Eulenburg, Oberhof- und Hausmarschall des Kaisers, das vorherrschende Problem vor. Kurz darauf wurde von Ibell vom Kaiser empfangen, um ihm die Pläne der Stadt vorzustellen. Daraufhin ordnete Wilhelm II. mit den beteiligten Personen eine Begehung vor Ort an. Trotz der Einwände des damaligen, für die Eisenbahn zuständigen Ministers für öffentliche Arbeiten Karl Thielen, dass die Pläne des Magistrates Mehrkosten von bis zu 3 Millionen Mark mit sich bringen würden, entschied der Kaiser nach den vorgebrachten Argumenten des Magistrates der Stadt schlussendlich zugunsten der Planungsvariante im Westen. So kam es, dass der neue Hauptgüterbahnhof für die Stadt Wiesbaden an der Dotzheimer Straße erbaut und am 28. November 1904¹⁵² eröffnet wurde. Die daraus entstandenen Mehrkosten übernahm die Stadt Wiesbaden nur teilweise. Da die alten Gleistrassen der Aartalbahn das Gelände des neuen Güterbahnhofes rechtwinklig kreuzten, musste die Strecke im Mai 1904 neu trassiert werden. Die Anbindung an den Bahnhof „Curve“

¹⁵¹ Vgl. Güterbahnhof Wiesbaden West

¹⁵² Vgl. Eisenbahndirektion Mainz (Hrsg.): Nr. 635 Eröffnung des neuen Güterbahnhofs Wiesbaden-West, in: Amtsblatt der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, Nr. 62, S. 677

(Wiesbaden Ost), welcher als Eisenbahnknoten für den Güterverkehr funktionierte, erfolgte erst im Oktober 1906.¹⁵³

Der aufkommende Betrieb des neuen Hauptgüterbahnhofes brachte die damals schon vorhergesehenen betriebswirtschaftlichen Probleme mit sich. Die meisten Güterzüge, welche von Mainz, der rechten Rheinstraße sowie von der Taunusbahn aus Richtung Frankfurt am Main kamen, mussten durch den am Bahnhof Wiesbaden Ost gelegenen Knotenpunkt fahren und eine darauffolgende steile Rampe überwinden, um den höher gelegenen Güterbahnhof an der Dotzheimer Straße zu erreichen. Dabei wurde oft eine zweite Lokomotive eingesetzt, was aufwendig war und Mehrkosten mit sich brachte. Andererseits bot das Gelände des Güterbahnhofes eine freie Entfaltung der Anlage und dessen Infrastruktur. Am Güterbahnhof angekommen, wurden die Güter über Fuhrwerke in der Stadt verteilt.¹⁵⁴

Die Güterschuppenanlage Wiesbaden Süd

Neben dem Hauptgüterbahnhof, welcher den Massengutverkehr fernab des Stadtgeschehens verwaltete, lag die für den Eilgut- und Stückgutverkehr konzipierte Güterschuppenanlage am unteren Hang, südwestlich des Gleisfeldes des Hauptbahnhofes (Siehe

¹⁵³ Vgl. Güterbahnhof Wiesbaden West

¹⁵⁴ Vgl. ebda



Abb. 92: Luftaufnahme der Güterschuppenanlage Wiesbaden Süd am Hauptbahnhof, 1929



Abb. 93: Westansicht des Bahnhofes Wiesbaden Ost, 2022

Abb. 92, S. 85). Die lang gestreckte Anlage, bestehend aus zwei unterschiedlich langen Güterhallen mit zentralem Abfertigungstrakt, einem Zollamt samt Zollschuppen sowie den dazugehörigen Laderampen war für das ankommende und abfahrende, bevorzugte sowie schnell zu befördernde Bahnfrachtgut zuständig. Dieses bezeichnete man als Stückgut und definierte alles, was sich „am Stück“ transportieren ließ. Dabei konnte es sich um Packetstücke, Paletten, Fässer oder Kisten handeln.¹⁵⁵

An der Laderampe ankommend, konnte das Stückgut, nach der Abfertigung in den Güterhallen gleich über das, ursprünglich aus Pferden bestehende Fuhrwerk in die Stadt befördert werden. Die Güterabfertigung störte

¹⁵⁵ Vgl. Stückgut, URL: <<https://www.logistikbranche.net/glossar/stueckgut.html>>



Abb. 94: Ostansicht des Bahnhofes Wiesbaden Ost, 2022

trotz der Nähe zum Hauptbahnhof den Personenverkehr in betrieblicher Weise nicht. Durch die Sichtbarkeit der Anlage wurde die Gestaltung so gewählt, dass sie sich an die neobarocke Architektur des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes anpasste und somit als Teil einer Gesamtanlage wahrgenommen werden konnte. Dies lag auch daran, dass die Güterschuppenanlage ebenfalls von Fritz Klingholz entworfen worden war. Nach Fertigstellung aller Gütereinrichtungen erfolgte die Namensgebung „Wiesbaden Süd“ gleichzeitig mit der des Hauptgüterbahnhofes „Wiesbaden West“, um eine Verwechslung der beiden Anlagen auszuschließen.¹⁵⁶ Im darauffolgenden Hauptkapitel wird auf die Anlage am Hauptbahnhof ausführlicher eingegangen.

¹⁵⁶ Vgl. Eisenbahndirektion Mainz (Hrsg.): Nr. 607 Benennung der neuen Wiesbadener Bahnhöfe, in: Amtsblatt der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, Nr. 59, S. 657

Der Bahnhof Wiesbaden Ost¹⁵⁷

Der an der Taunusbahn gelegene Bahnhof in Biebrich war, wie schon zuvor erwähnt, ein wichtiger Knotenpunkt für den Güterverkehr nach Wiesbaden, der den ursprünglichen Namen Biebrich „Curve“ besaß. Nach der Eingemeindung von Biebrich nach Wiesbaden im Jahr 1927 bekam er den Namen „Wiesbaden-Biebrich Ost“. Später erhielt er die Bezeichnung „Wiesbaden Ost“, nachdem die Bezeichnung „Wiesbaden Süd“ schon an die Güterschuppenanlage in Wiesbaden vergeben war.

Der ursprüngliche Bahnhof „Curve“ wurde am 1840 eröffnet, als der letzte Abschnitt der Taunusbahn von Kastel nach Wiesbaden in Betrieb genommen wurde. Der Bahnhof besaß früher einen eigenen Güterbahnhof sowie einen Ablaufberg¹⁵⁸. Dem heutigen 1906 erbauten Bahnhofsgebäude ging ein Vorgängerbau voraus, welcher – ebenso wie der Taunusbahnhof in Wiesbaden – von dem Architekten Ignaz Opfermann entworfen wurde. Das neue Bahnhofsgebäude wurde im neobarocken Stil, mit Gestaltungselementen aus rotem Sandstein, gehalten. Der kreuzförmige, giebelständige Mitteltrakt besitzt zur Straße hin einen polygonalen Vorbau. Nach Süden hin wird der Giebel durch eine Fachwerk gestaltet, wohingegen im Norden ein Eckturm mit Kuppeldach angebaut wurde. Ebenso nördlich dockt eine kleiner Güterschuppen mit einem unscheinbaren, geschwungenen Giebel an.

¹⁵⁷ Vgl. Beschreibung aus Bahnhof Wiesbaden Ost, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Wiesbaden_Ost>

¹⁵⁸ Im Eisenbahnwesen bezeichnet man als Ablaufberg eine künstlich geschaffene Erhöhung in einem Bahnhof, die dazu dient, Güterwagen ohne weitere Hilfe durch eine Lokomotive zu einem bestimmten Ort rollen zu lassen.

3.6 Fazit

Durch einen nicht zu unterschätzenden Teil trugen die ersten Eisenbahnlinien mit ihren drei unterschiedlichen Bahnhöfen als An- und Abfahrtspunkt zur städtebaulichen Entwicklung der Kurstadt bei. Da sich die verkehrstechnische Anbindung auf einen Schlag verbesserte, konnten immer mehr Reisende und Kurbesucher die prunkvolle Stadt besuchen. Wie jedoch auch in anderen Städten der Fall, wurden diese Bahnhöfe dem aufkommenden Reiseandrang nicht mehr gerecht.

Ein weiterer großer Schritt in der Eisenbahn- und Städtebaugeschichte Wiesbadens war die völlige Umgestaltung der Eisenbahnanlagen, die mit dem neuen Hauptbahnhof, welcher etwas südlich der alten Bahnhöfe errichtet wurde, das Herzstück bildete. Mit dem neuen Empfangsgebäude schuf der deutsche Architekt Fritz Klingholz ein bemerkenswertes Beispiel eines Bahnhofes im neobarocken Baustil. Trotz des langsam um die Jahrhundertwende aus der Mode kommenden Neobarock sollte der Bahnhof - unter strenger Bauaufsicht des damaligen Kaiser Wilhelm II. - ein repräsentativer Ankunftsort für Reisende nach Wiesbaden werden. Zu den Umgestaltungen der Bahnanlagen kam ebenso die Neukonzipierung des Güterverkehrs hinzu, welche die Trennung des Massengüter- und Stückgutverkehrs mit sich brachte. Hier begann auch die Geschichte des Stückgutbahnhofes Wiesbaden Süd, die im folgenden Kapitel näher betrachtet werden soll.

Von allen ehemaligen Anlagen des Güterverkehrs in Wiesbaden ist die ehemals als Stückgutbahnhof konzipierte Güterschuppenanlage als einziges Bauwerk fast zur Gänze in ursprünglicher Form erhalten. Durch die Abnahme des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen wurden die baulichen Anlagen für den Güterverkehr nach und nach obsolet. Der ehemalige Güterbahnhof Wiesbaden West an der Dotzheimer Straße wurde abgerissen und mit neuen Wohnanlagen bebaut. Der ehemalige Güterbahnhof Wiesbaden Ost funktioniert heutzutage nur noch als Durchgangsbahnhof an der Taunus-Eisenbahnstrecke. Der ehemalige Stückgutbahnhof am südwestlichen Bereich des Gleisbettes des Hauptbahnhofes dient heute nicht mehr als Güterbahnhof im eigentlichen Sinne, wird aber teilweise weiter im Bereich der Lager- und Distributionslogistik durch die seit über 100 Jahren immer noch ansässige Speditionsgesellschaft *Rollkontor* genutzt. Somit stellt die Güterschuppenanlage einen letzten wichtigen noch vorhandenen Zeitzeugen des einstigen Schienengüterverkehrs nach Wiesbaden dar.

Abb. 95: Innenansicht der Gleishallen des Hauptbahnhofes in Wiesbaden, 2022





Abb. 96: Ansicht der nördlichen Giebelseite des Eilgutschuppens, 2022

Kapitel 4: Die Güterschuppenanlage am Hauptbahnhof von Wiesbaden

4.1	Die Baugeschichte der Güterschuppenanlage	90
4.2	Bestandsanalyse	96
4.3	Denkmalpflegerische Bewertung der Gesamtanlage	176
4.4	Fazit	192

4.1 Die Baugeschichte der Güterschuppenanlage

Dem Blick der Stadt entzogen, befindet sich hinter dem neobarocken Hauptbahnhof von Wiesbaden die am südwestlichen Ende des Bahnhofsareals gelegene Güterschuppenanlage der 1904 als *Roll – Comptoir der Vereinigten Spediteure GmbH* gegründete Unternehmen *Rollkontor*.¹⁵⁹

Zu den Umgestaltungen der Bahnhofsanlagen der Kurstadt zwischen 1904 und 1906 gehörte auch die Erneuerung des Güterverkehrs nach Wiesbaden. Dabei erfolgte eine Trennung zwischen dem Massengüter- und Stückgutverkehrs. Während für den Massengüterverkehr ein Güterbahnhof im Westen an der Dotzheimer Straße angelegt wurde (Wiesbaden West), errichtete man im Salzachtal am Areal des neuen Hauptbahnhofes für den Stückgutverkehr eine Güterschuppenanlage (Wiesbaden Süd), bestehend aus Eilgut- und Stückgutschuppen, Abfertigungsgebäude sowie einer Zollabfertigung mit dazugehörigem Zollschuppen.¹⁶⁰

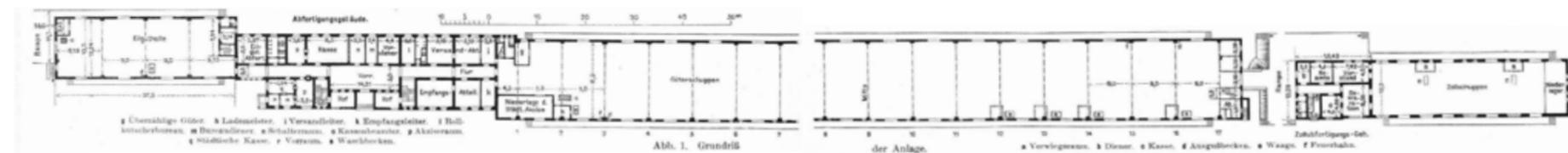


Abb. 97: Plan mit Grundriss des Erdgeschosses der Gesamtanlage, 1907

¹⁵⁹ Vgl. Rollkontor, URL: <<https://rollkontor.de/unternehmen.html>>

¹⁶⁰ Vgl. Karl, Arendt: Die Güterschuppenanlage am Hauptbahnhof in Wiesbaden, in: Zeitschrift für Bauwesen, Nr. 61, S. 405

Das äußere Erscheinungsbild der Anlage¹⁶¹

Wie zuvor beim Gebäude des Hauptbahnhofes, wurde auch die Güterschuppenanlage mit all ihren Gebäuden vom Architekten Fritz Klingholz entworfen. Das Herzstück der Anlage, der Stückgutschuppen, wurde mit einer Länge von 153 Metern geplant. Sein kürzerer Pendant, der Eilgutschuppen am nördlichen Kopf der Anlage wurde mit einer Länge von 37,50 Metern errichtet. Die Fassaden wurden bei beiden Objekten durch symmetrisch zur Straßenseite sowie zum Gleisbett hin gegliederte, bogenförmige Ladeluken (Pro Seite vier Tore beim Eilgutschuppen sowie 16 Tore beim Stückgutschuppen) gestaltet (Siehe Abb. 97, S. 90). Zwischen den Ladeluken auf der Straßenseite wurden noch jeweils zwei rechteckige Fenster mit davorliegendem Sicherheitsgitter eingegliedert. Vor den Ladeluken befanden sich in fast ganzer Länge des Schuppens die sogenannten Ladebühnen, welche mit unterschiedlichen Proportionen

ausgeführt wurden. Zur Straße hin besitzen sie eine Tiefe von 1,20 Metern sowie eine Höhe von 0,90 Metern zum Straßenniveau, wo hingegen sie bahnseitig mit einer Tiefe von 1,50 Metern und einer Höhe von 1,10 Metern über Schienenoberkante ausgeführt wurden (Siehe Abb. 152, S. 147). Über den Ladebühnen befinden sich beidseitig Vordächer, die auf der Gleisseite 2,50 Meter und zur Straße hin 3,50 Meter hervorragen. Durch die über den Vordächern liegenden Fensterbänder wird die nach außen ansteigende schräge Lage der Bühnendächer bedingt. Straßenseitig bedeutete dies jedoch bei starkem Wind und Regen, dass beim Verladen die Ware öfters durchnässt wurde. Die beiden Güterschuppen wurden mit Falzziegeln gedeckten Satteldächern versehen.

Die Wände der beiden Schuppen wurden mit Backsteinmauerwerk errichtet, jedoch außen rau verputzt. Für den Sockel und die Werksteinfassungen der Tore sowie der größeren Fensteröffnungen kamen

Sandbruchsteinverblendungen aus rotem Pfälzer Sandstein in scharrierter Bearbeitung zur Verwendung (Siehe Abb. 302, S. 292). Alle Werksteinkanten an den Bühnen und Toröffnungen, die einer möglichen Beschädigung ausgesetzt waren, wurden abgerundet. Die Außenmauern der Ladebühnen wurden mit hammerrecht bearbeiteten Grauwackelbruchsteinmauerwerk, mit einer Abdeckung von scharrierter Basaltlava ausgeführt (Siehe Abb. 301, S. 291). Die Abdecksteine wurden mit Rücksicht auf die anfahrenen Rollfuhrwerke großzügig ausgeführt.

Die beiden Kopfseiten des Eilgut- und Stückgutschuppens wurden durch ihre ornamentvollere Gestaltung als Schauffassaden – speziell mit Blick vom Hauptbahnhof aus – ausgeführt. Der Giebelseite des Eilgutschuppens war eine lange Laderampe vorgelagert. Symmetrisch gegliedert wurde die Fassade durch eine Ladeluke (gleiche Gestaltung wie die der Längsseiten) und einem darüberliegendem, großen Segmentbogenfenster (Siehe Abb. 149, S. 141). Flankiert wurde die Ladeluke jeweils von zwei kleineren rechteckigen Fensteröffnungen. Wie auch der Sockel wurden die Gebäudeecken mit Sandbruchsteinverblendungen verkleidet. Als Abschluss diente ein vereinfachter Schweifgiebel, der durch seine Ausführung aus massivem roten Pfälzer Sandstein, der Kopffassade nochmals eine gestalterische Gewichtung verlieh. Die gleiche Gestaltung kam bei der südlichen Kopfseite des Stückgutschuppens mit vorgelagerter



Abb. 98: Ansicht der Güterschuppenanlage aus ihrer Entstehungszeit, 1913

Feuergutsrampe zur Anwendung (Siehe Abb. 154, S. 147).

Zwischen den beiden Güterschuppen befindet sich die Güterabfertigung. Der ursprüngliche Baukomplex bestand aus fünf Gebäudeteilen: Zwei kleinere ein- bis zweigeschossige Gebäude, die jeweils an den Eilgut- und Stückgutschuppen andockten, zwei drei- bis viergeschossige Bauten mit sichtlich unterschiedlicher Dachform sowie dem zentral gelegenen Eingangsgebäude (Siehe Abb. 99, S. 92). Die Gestaltung der Güterschuppen zog sich beim Abfertigungsgebäude fort. Die Fassaden der

erhöhten Erdgeschosszone wurden – bei den niedrigeren Gebäuden bis zum Kranzgesims – durchgehend mit Sandbruchsteinverblendungen aus rotem Sandstein in scharrierter Bearbeitung ausgeführt. Bei den beiden mehrgeschossigen Gebäuden diente ein durchlaufendes Kordongesims als Abschluss zu den oberen Geschossen, die verputzt wurden. Hierbei wurden die Gebäudeecken nochmals mit Sandbruchsteinverblendungen verkleidet. Das südliche, in der Gesamttiefe der Anlage breite Objekt besaß ein Satteldach, wohingegen das nördliche Gebäude mit einem Krüppelwalmdach ausgeführt wurde.

Östlich dockte an das Objekt noch ein zweigeschossiger Gebäudeflügel mit Walmdach an. Hier befand sich im 1. Stock noch eine großzügige Loggia. Alle Dächer der Güterabfertigung wurden mit Biberschwanzziegel eingedeckt. Zwischen den beiden mehrgeschossigen Objekten lag der Eingangsbereich, dem eine bis zur Mitte des Erdgeschosses hohe Mauer und eine Treppe mit hölzernem Vordach vorgelagert war (Siehe Abb. 99, S. 92). Die Fassade zu den Gleisen hin zeigte über die ganze Länge der Güterabfertigung eine gleichmäßige Gliederung an großen rechteckigen Fensteröffnungen. Der südliche Gebäudetrakt besaß zu den Gleisen hin noch eine über die ganze Breite befindliche Dachgaube.

Am südlichen Ende des Stückgutschuppen mit dazwischenliegender Feuergutsrampe lagen die Räumlichkeiten der Zollabfertigung samt Zollschuppen (Siehe Abb. 100, S. 92). Die äußerliche Gestaltung der Anlage passte sich an die der Güterabfertigung an. Die ursprüngliche Zollabfertigung war ein zweigeschossiges von Ost nach West durchgesteckter Bau mit Biberschwanzziegeln gedecktem Satteldach. Mit einem kleinem Vorsprung zur Straße hin hob sich das Gebäude leicht zum anderen schmalen andockenden Gebäudeteil ab. Verstärkt wurde dies, wie bei der Güterabfertigung, durch die Betonung der Ecken. Etwas versetzt zur zentralen Achse lag dabei der schmale Eingangsbereich, der mit einem breitem Vordach betont



Abb. 99: Ansicht des Güterabfertigungsgebäude mit Eilgutschuppen (links), 1910

wurde. Auch bei diesen Objekten wurde die Sockelzone mit roten Sandbruchsteinverblendungen verkleidet. Auch die Fensterproportionen und -gestaltung wurden übernommen.

Der Zollschuppen unterscheidet sich vom Eilgut- und Stückgutschuppen hauptsächlich durch die Dachkonstruktion und teilweise unterschiedliche Fassadenöffnungen. Bei der Überdachung der Ladebühnen werden beidseitig die hölzernen Dachträger nach außen hin weitergeführt und ragen dadurch ca. 1,20 Meter heraus. Gegliedert werden die beiderseitigen Fassaden durch vier Ladeluken mit davor gelagerter Ladebühne. Auf der Straßenseite befinden sich zwischen den Ladeluken



Abb. 100: Straßenseitige Ansicht der Zollabfertigung samt Zollschuppen, 1910

vier große Rundbogenfenster. Zu den Gleisen hin befinden sich anderseits jeweils zwei kleine rechteckige Fensteröffnungen zwischen den Ladeluken und an beiden Enden der Fassade jeweils ein großes Rundbogenfenster. Die südliche Giebelseite des Zollschuppens unterscheidet sich grundsätzlich nicht zu der des Eilgut- und Stückgutschuppens: Anstatt einer Ladeluke, vier symmetrisch platzierte rechteckige Fensteröffnungen mit darüberliegendem zentralem Segmentbogenfenster und als Abschluss dienender vereinfachter Schweifgiebel (Siehe Abb. 101, S. 93). Da durch die Dachkonstruktion keine Fensterbänder möglich waren, entschied man sich, neben den Fenstern an den Längsseiten, für Spitzgauben in der Dachfläche als natürliche Lichtquelle.



Abb. 101: Ansicht der südlichen Giebelseite des Zollschuppens, 1910

Das Innenleben der Anlage¹⁶²

Die innere Gestaltung des Eilgut- und Stückgutschuppens unterscheiden sich nur hinsichtlich ihrer räumlichen Aufteilung. Die mit Backstein errichteten Außenwände wurden im Gegensatz zu den verputzten Außenfassaden als Sichtziegelmauerwerk ausgeführt. Über den Ladeluken lagen die über die ganze Länge der Schuppens verlaufenden Fensterbänder mit Eisensprossen, die neben den großen Segmentbogenfenstern an den Giebelseiten als einzige natürliche Lichtquelle dienten. Die künstliche Belichtung erfolgte durch elektrisches Licht in Form von Bogenlampen, welche alle zwei Felder von je 9 Metern angebracht wurden. Das architektonische Herzstück des

¹⁶² Die folgende Beschreibung stützt sich auf den 1907 im Zentralblatt der Bauverwaltung erschienenen Artikel „Die Güterschuppenanlage auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden“ von Karl Arendt.

Innenraumes waren die eisernen Fachwerkträger die den Eilgutschuppen mit einer Länge von 12 Metern und den Stückgutschuppen mit 16 Metern überspannten (Siehe Abb. 337, S. 300). Mit einem Achsenabstand von 9 Metern richteten sie sich nach dem damals vorgeschriebenen Abstand der Ladeluken. Darüber verliefen quer zu den Fachwerkträgern I-förmige Träger, auf denen in weiterer Folge die innen sichtbaren hölzernen Sparren der Dachhaut lagen. In beiden Objekten wurden die 2,50 Meter breiten Ladeluken ursprünglich durch hölzerne zweiflügelige Schiebetore geschlossen, welche an der Innenseite der Schuppen angebracht wurden und somit geschützt lagen. Die Schiebetore liefen freihängend auf Rollen, die über den Toren auf Eisenschienen glitten. Zur unteren Führung dienten im Fußboden eingelassene, bodenbündige U-förmige Eisenträger. Dieser Fußboden wurde mit einer 20 Zentimeter starken Betonplatte auf einer 10 Zentimeter hohen Schüttung aus gestampfter Kohlenachse ausgeführt. Diese Ausführung war die Folge des ungünstigen Untergrund, welcher aus einem Meter hoch ausgefülltem weichen und feuchten Lehm bestand. Als obere Deckschicht wurde auf der Betonplatte ein drei Zentimeter starker Zementestrich, in den aufgestreute kleine Basaltstücke wie bei der Herstellung von Terrazzo eingewalzt wurden, aufgebracht.

Der Eilgutschuppen beinhaltete kleinere eingeschossige Fachwerkbuden an den Giebelseiten, wo sich im Süden

auch ein Stiege zu den Räumlichkeiten des teilweise unterkellerten Schuppens befand (Siehe Abb. 104, S. 94). Auch ein Teilbereich im Norden des Eilgutschuppens war unterkellert. Hierbei erfolgte die Begehung durch eine außen liegende Stiege, dessen Führung unter der vorgelagerten Laderampe verlief (Siehe Abb. 103, S. 94). Im Stückgutschuppen befanden sich ebenso Räumlichkeiten an den Giebelseiten: Arbeitsräume für Lade- und Wiegemeister sowie für die städtischen Akzise¹⁶³ und für Aborte. Die Teilunterkellerung des Schuppens erfolgte am südlichen Ende, wo sich, über eine außen liegende Stiege erreichbar, Räume für den Aufenthalt der Güterbodenarbeiter, Küchen und Aborte befanden (Siehe Abb. 103, S. 94). Im zentralen Bereich des Schuppens an den Ladeluken zur Straße hin wurden kleine Vorwiegeräume mit Waagen zum wiegen des Stückgutes angedacht.

Das zwischen Eilgut- und Stückgutschuppen liegende Abfertigungsgebäude beinhaltete im zentralen eingeschossigen Trakt einen geräumigen Vorraum, dem sich die dem Verkehr mit dem Publikum dienenden Zimmer, Kasse und Zimmer des Gütervorstehers anschlossen (Siehe Abb. 104, S. 94). Der Kassenraum war ursprünglich durch eisenbeschlagene Türen und Fenstergitter gesichert. Außer den Diensträumen für die Güterempfangs- und Versandabteilungen enthielten das Erdgeschoss zwei mit besonderem Zugang von der Straße versehene Räume

¹⁶³ Die Akzise war eine indirekte Steuer und früherer Vorläufer der Verbrauchssteuer auf Grundnahrungsmittel wie z.B. Getreide sowie Lebensmittel (Zucker, Salz, etc.), aber auch auf Genussmittel wie z.B. Tabak oder Kaffee, als auch auf Vieh oder sonstige Verbrauchsprodukte.

für die städtische Akzise und ein an das *Rollkontor* vermietetes Geschäftszimmer. Die Obergeschosse der mehrgeschossigen Gebäudetrakten enthielten neben einigen Diensträumen, zwei Dienstwohnungen für die Vorsteher der Güterabfertigung. Die Wohnungen hatten eine eigene Treppe mit Eingang von der Straße durch einen kleinen Vorhof. Das gesamte Abfertigungsgebäude war unterkellert und enthielt neben dem Kesselraum für eine Niederdruckdampfheizung sowie einen Umformerraum, Lagerräume für Kohlen und Materialien (Siehe Abb. 103, S. 94). Eilgut- und Stückgutschuppen standen durch eisenbeschlagene Türen mit dem Abfertigungsgebäude im Erdgeschoss in unmittelbarer Verbindung.

In der Zollabfertigung gelangte man durch eine innen liegende Stiege auf die erhöhte Ebene mit den Räumlichkeiten bestehend aus Beamten- und Vorstandszimmer, Kassenraum sowie Deklarationsraum (Siehe Abb. 104, S. 94). Im Obergeschossen befanden sich weitere Diensträume. Die gesamte Zollabfertigung war ebenso unterkellert. Über zwei Türen gelangte man vom Deklaration- und Vorstandszimmer in den andockenden Zollschuppen, der neben Vorwiegeräumen mit Waagen auch einen über die ganze breite liegenden Niederlagsraum an der südlichen Giebelseite beinhaltete. Das Dach des Zollschuppens wurde aus einer mit Tannenholz gezimmerten, hölzernen Dachbinderkonstruktion hergestellt.

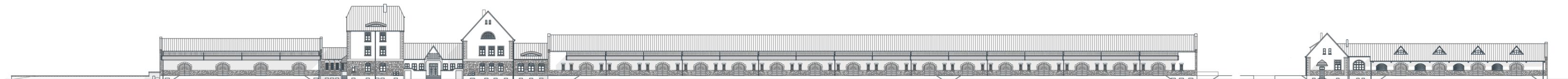


Abb. 102: Süd-West-Fassade der Gesamtanlage, 1904 o.M.

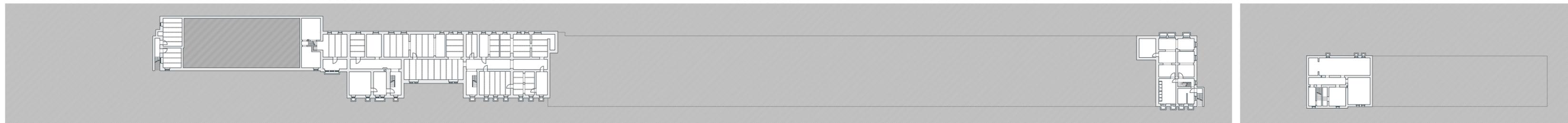


Abb. 103: Grundriss des Kellergeschosses der Gesamtanlage, 1904 o.M.

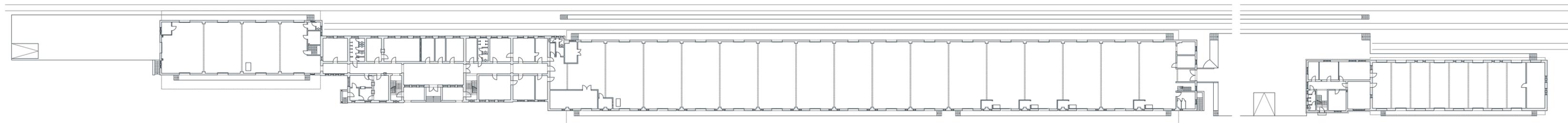


Abb. 104: Grundriss des Erdgeschosses der Gesamtanlage, 1904 o.M.

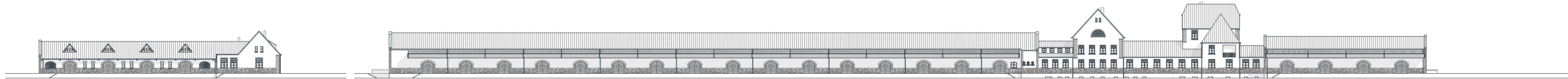


Abb. 105: Nord-Ost-Fassade der Gesamtanlage, 1904 o.M.

4.2 Bestandsanalyse

4.2.1 Die baulichen Veränderungen der Anlage (Baualtersplan)

Die größten baulichen Veränderung an der Güterschuppenanlage fanden kurz nach dem Zweiten Weltkrieg statt. Wegen starken Kriegsschäden wurden große Teile der Anlage, speziell im Bereich der Güterabfertigung zerstört (Siehe Abb. 112, S. 102). Auch Teile im südlichen Bereich des Stückgutschuppens wurden beschädigt, jedoch wieder originalgetreu aufgebaut (Siehe Abb. 145, S. 134). Die stark beschädigte Güterabfertigung wurde nur teilweise wiederhergestellt. Im Inneren wurde das ursprüngliche Raumkonzept aufgebrochen und neu unterteilt. In den weiteren Jahren fanden nur kleinere Adaptionen in Form von Wanddurchbrüchen oder neu eingezogenen Wänden im Inneren der Güterabfertigung statt (Siehe Abb. 106, S. 96). Außen wurde der

Eingangsbereich mit einem neuen Flugdach versehen, welches sich über die gesamte Breite zwischen den beiden Seitentrakten erstreckt. Das Kellergeschoss der Güterabfertigung blieb weitgehend in ihrer ursprünglicher Form erhalten. Wo sich früher die Innenhöfe mit den seitlichen Eingängen zu den mehrgeschossigen Trakten befanden, führen nun zwei neue außen liegende Stiegenabgänge zu den Räumlichkeiten im Untergeschoss, die jeweils in neue Kellerbereiche unterteilt wurden (Siehe Abb. 106, S. 96). Durch eine neu geschaffene Ladebühne auf der Nord-Ost-Seite der Güterabfertigung, wurden die Kellerfenster baulich geschlossen (Siehe Abb. 108, S. 98). Das Schließen der Kellerfenster auf der Süd-West-Seite fand schon kurz nach Kriegsende statt.

Der Eilgutschuppen erfuhr die wenigsten baulichen Veränderungen. Die an der nördlichen Giebelseite befindliche Ladebühne wurde abgebrochen. Im Inneren

wurde der Schuppen durch eine Brandschutzmauer in zwei Hallen unterteilt. In der südlichen Halle wurden eine neue freistehende zweigeschossige Holzkonstruktion als neue Raumkonzeption eingebaut, dabei jedoch kleinere Nebenräume abgebrochen (Siehe Abb. 112, S. 102). Hier führt auch eine Bestandsstiege in die Teilunterkellerung des Schuppens. Die Ladetore wurden mit Fenstereinbauten räumlich geschlossen. Dabei wurden Teile der eisernen Tore auf der Süd-West-Seite erhalten.

Der Stückgutschuppen erfuhr in der Nachkriegszeit eine Neuunterteilung der Räumlichkeiten. Durch zwei neu eingezogene Brandschutzmauern wurde der Schuppen in ca. drei gleich große Hallen unterteilt. Später kam eine kleine Trennwand in der südlichen Halle hinzu. Im Bereich der Güterabfertigung wurden die ursprüngliche Raumaufteilung zur Gänze abgebrochen und neu eingeteilt (Siehe Abb. 112, S. 102). Die größten baulichen

- Legende:**
- 1904-1945
 - 1946-1955
 - 1956-1973
 - 1974-1997
 - 1998-2022

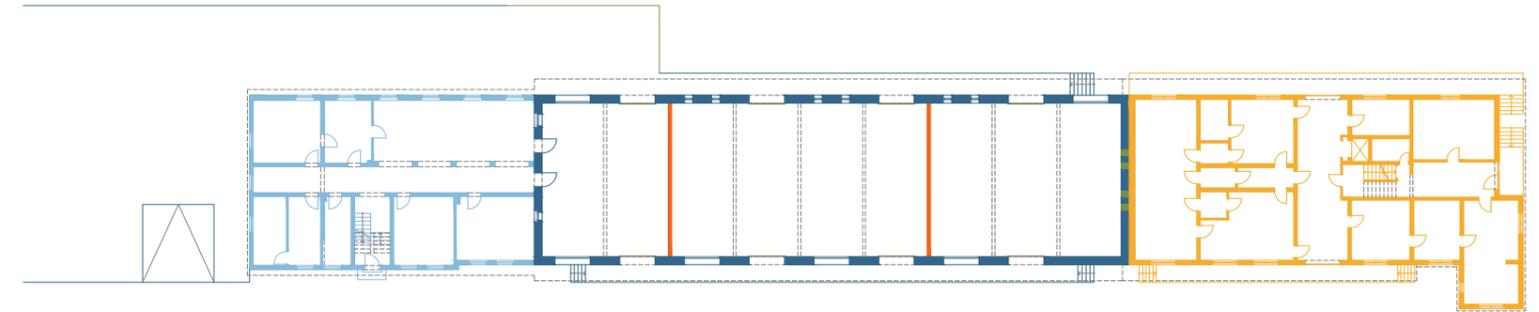


Abb. 107: Baualtersplan: Zollamt und Zollschuppen, Erdgeschoss 2022 M 1:500

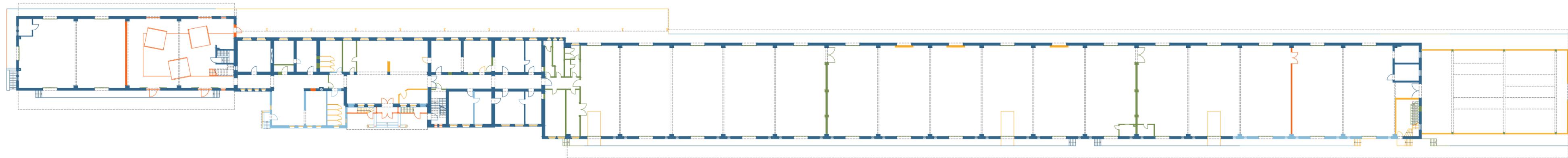
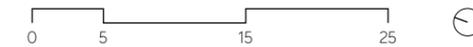


Abb. 106: Baualtersplan: Eilgutschuppen, Güterabfertigung und Stückgutschuppen, Erdgeschoss, 2022 M 1:500

Veränderungen im Inneren fanden im südlichen Teil des Schuppens statt. Die Kellerräume wurden durch räumliche Adaptionen und einen neu geschaffenen Stiegenabgang im Inneren des Schuppens unterteilt. In der südlichen Halle wurde durch eine eingebaute Stahlkonstruktion eine neue Ebene mit Aufenthaltsräumen für die Mitarbeiter eingezogen (Siehe Abb. 114, S. 104). Diese sind jedoch nur von außen durch eine kleine Stiege mit neu geschaffenem Eingang zu erreichen. An der südlichen Giebelseite wurde in der Nachkriegszeit auf der Feuergutrampe zunächst ein über die gesamte Breite des Schuppens verlaufendes Flugdach errichtet (Siehe Abb. 163, S. 154). Später wurde dieses durch Blechwände geschlossen und als neue außen liegende Halle konzipiert (Siehe Abb. 165, S. 156).

Die Zollabfertigung samt Zollschuppen erfuhr die größten Kriegsschäden. Das Abfertigungsgebäude wurde zur Gänze zerstört und nicht in seinen ursprünglichen

Zustand wiederhergestellt. Stattdessen wurde es bis zu den Kellermauern abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt, welcher ca. 5 Meter länger ausgeführt wurde (Siehe Abb. 169, S. 160). Der hölzerne Dachstuhl des Zollschuppens wurde nach Kriegsschäden zerstört, jedoch wiederhergestellt. Der große Innenraum wurde später durch zwei Trennwände in drei unterschiedlich große Bereiche unterteilt (Siehe Abb. 118, S. 107). In den 1990er Jahren kam am südlichen Ende des Zollschuppens ein Anbau hinzu. Im folgenden Kapitel „4.2.2 Chronologische Fassadenentwicklung“ werden die Veränderungen an den Fassaden nochmals ausführlich beschrieben.

- Legende:**
- 1904-1945
 - 1946-1955
 - 1956-1973
 - 1974-1997
 - 1998-2022

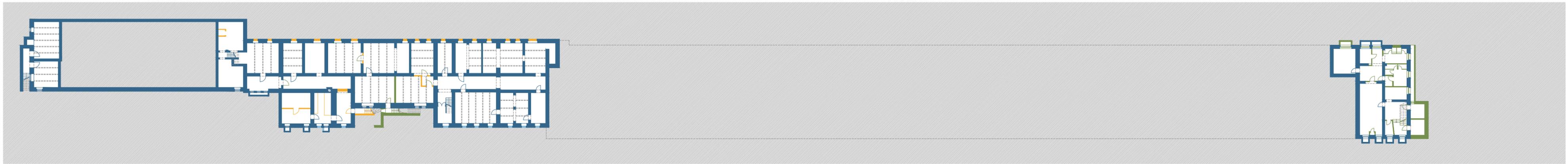


Abb. 108: Baualtersplan: Eilgutsschuppen, Güterabfertigung und Stückgutsschuppen, Kellergeschoss, 2022 M1:500

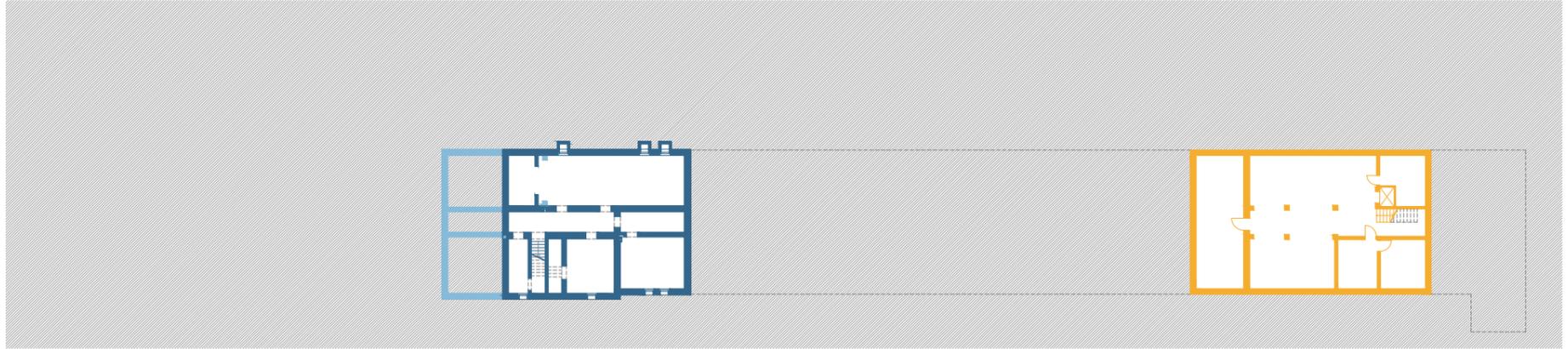


Abb. 109: Baualtersplan: Zollamt und Zollschuppen, Kellergeschoss, 2022 M1:500

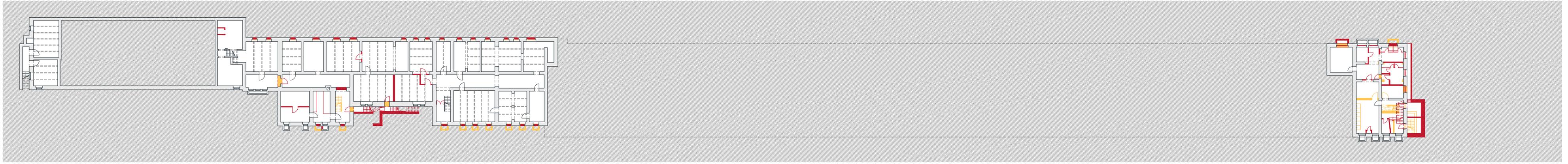
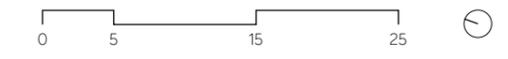


Abb. 110: Grundriss des Kellergeschosses mit baulichen Veränderungen, 1904-2022 M 1:500



Abb. 111: Grundriss des Kellergeschosses, 2022 M 1:500

Legende: ■ Abbruch ■ Neu



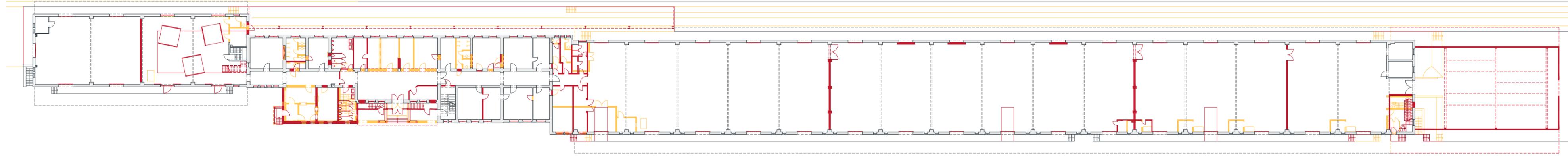


Abb. 112: Eilgutschuppen, Güterabfertigung und Stückgutschuppen: Erdgeschoss mit baulichen Veränderungen, 1904-2022 M 1:500

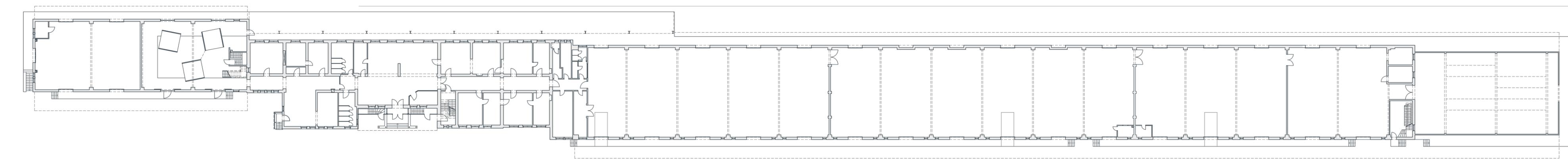
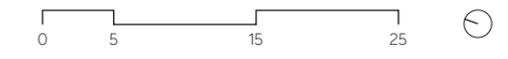


Abb. 113: Eilgutschuppen, Güterabfertigung und Stückgutschuppen: Erdgeschoss, 2022 M 1:500

Legende: ■ Abbruch ■ Neu



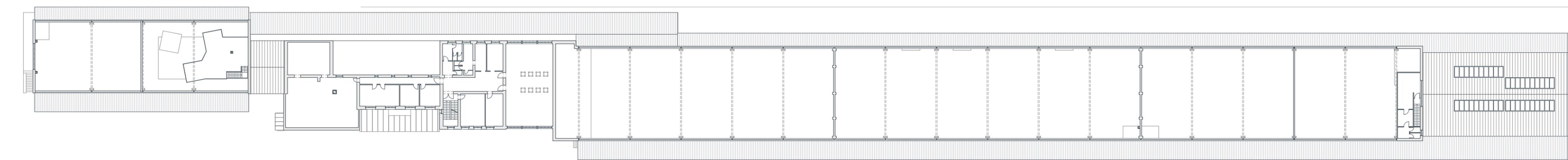


Abb. 114: Eilgutschuppen, Güterabfertigung und Stückgutschuppen: 1. Obergeschoss, 2022 M1:500

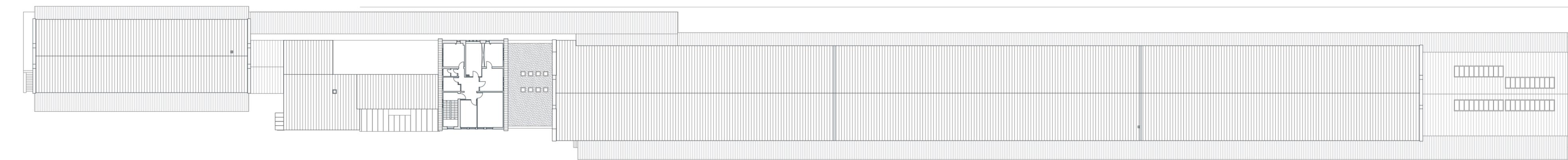
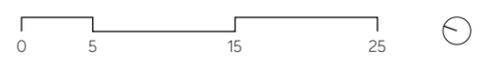


Abb. 115: Eilgutschuppen, Güterabfertigung und Stückgutschuppen: 2. Obergeschoss, 2022 M1:500



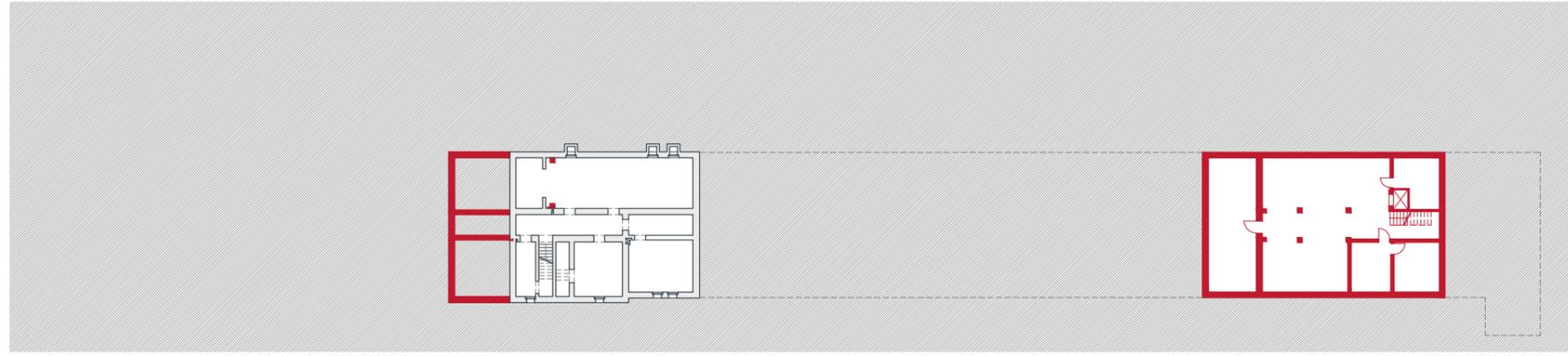


Abb. 116: Zollamt und Zollschuppen: Kellergeschoss mit baulichen Veränderungen, 1904-2022 M 1:500

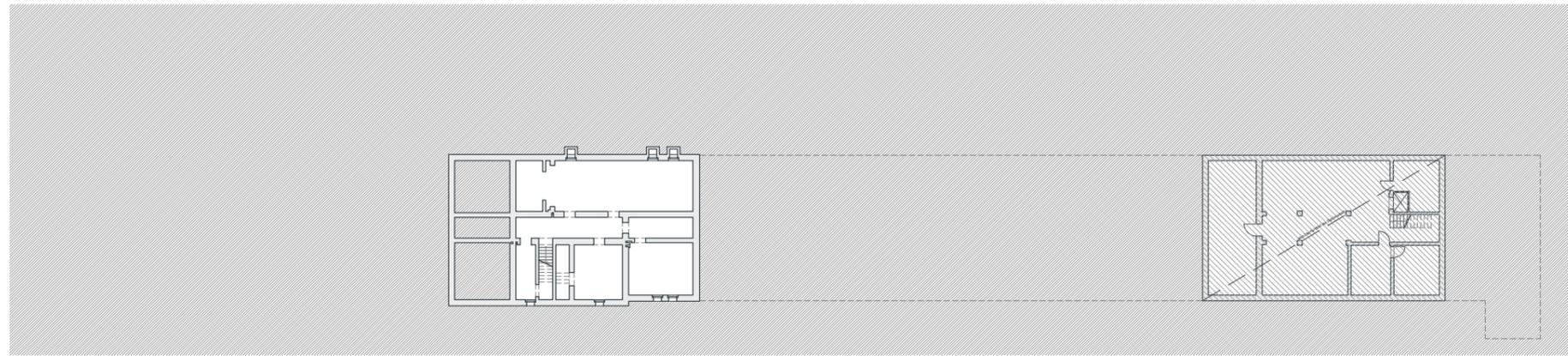


Abb. 117: Zollamt und Zollschuppen: Kellergeschoss, 2022 M 1:500

Legende: ■ Abbruch ■ Neu

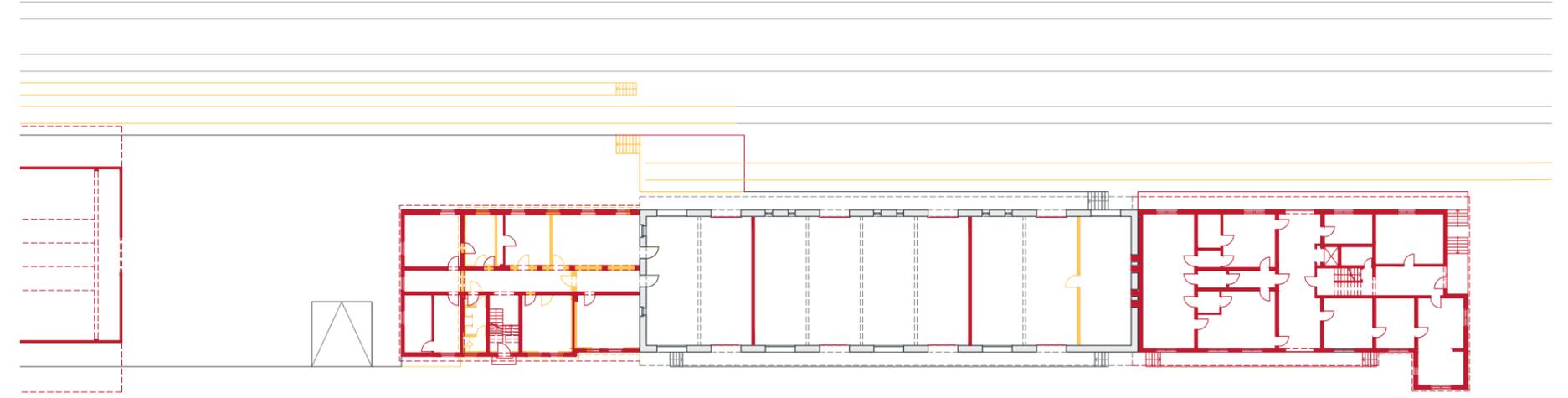


Abb. 118: Zollamt und Zollschuppen: Erdgeschoss mit baulichen Veränderungen, 1904-2022 M 1:500

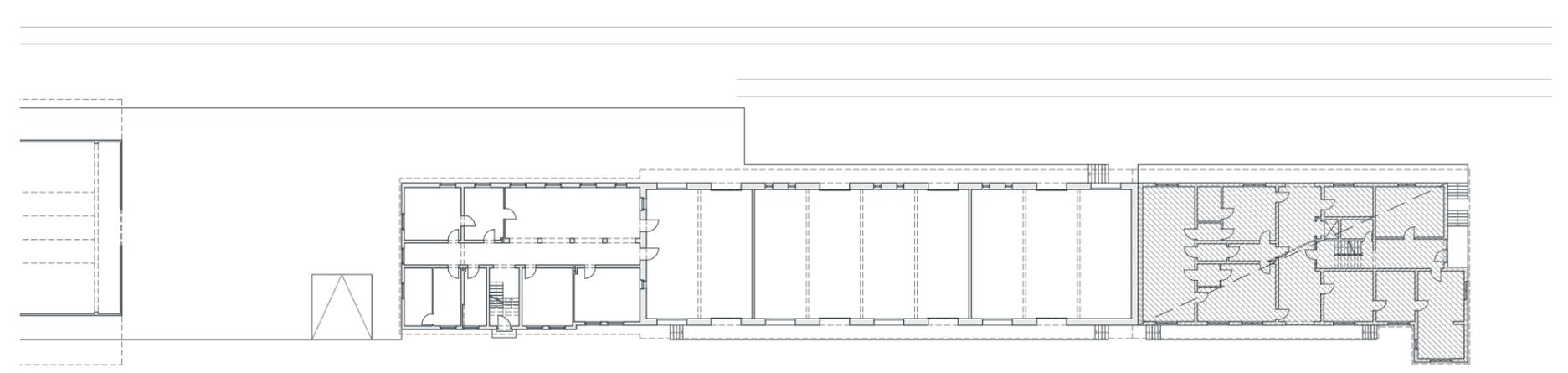


Abb. 119: Zollamt und Zollschuppen: Erdgeschoss, 2022 M 1:500

0 5 15 25

4.2.2 Chronologische Fassadenentwicklung

Eilgutschuppen 1904 Süd-West-Fassade & Nord-Ost-Fassade

Die beiden Längsseiten des Eilgutschuppens gestalten sich durch vier symmetrisch gegliederte, rundbogenförmige Ladeluken, die durch innen liegende, ursprünglich hölzerner Tore geschlossen werden. Bis in ca. halber Höhe zu den Fassadenöffnungen zieht sich über die ganze Länge des Schuppens ein durchlaufender Sockel aus roten Sandbruchsteinverblendungen, die auch die Ladeluken umfassen. Die restliche Fassadenfläche wurde rau verputzt. Davor lagernd, befinden sich beidseitig die Ladebühnen, welche bis zu den äußersten Ladeluken reichen und von beiden Seiten über einen Stiegenaufgang vom Straßen- und Gleisniveau erreicht werden können. Ausgeführt wurden die Ladebühnen aus hammerrecht bearbeitetem Grauwackelbruchsteinmauerwerk, mit einer Abdeckung von scharrierter Basaltlava.

Überdacht werden die Ladeluken durch nach außen hin aufsteigende Vordächer. Darüber liegend folgen über die ganze Länge der Vordächer Fensterbänder mit einer quadratischen Fenstergliederung. Als Abschluss dient ein einfaches Satteldach mit einer Dachdeckung aus Ludowieischen Falzziegeln.

Als Betonung der Gebäudeecken des Eilgutschuppens wurde, wie schon beim durchlaufenden Sockel, eine Sandsteinverblendung verwendet, welche sich bis hoch zum Dachgiebel der Kopfseite des Schuppens zog. Als Abschluss dieser Eckbetonung wurden die Seiten der aus rotem Sandstein ausgeführten Giebelvoluten mit vertikal verlaufenden Einkerbungen gestalterisch hervorgehoben.

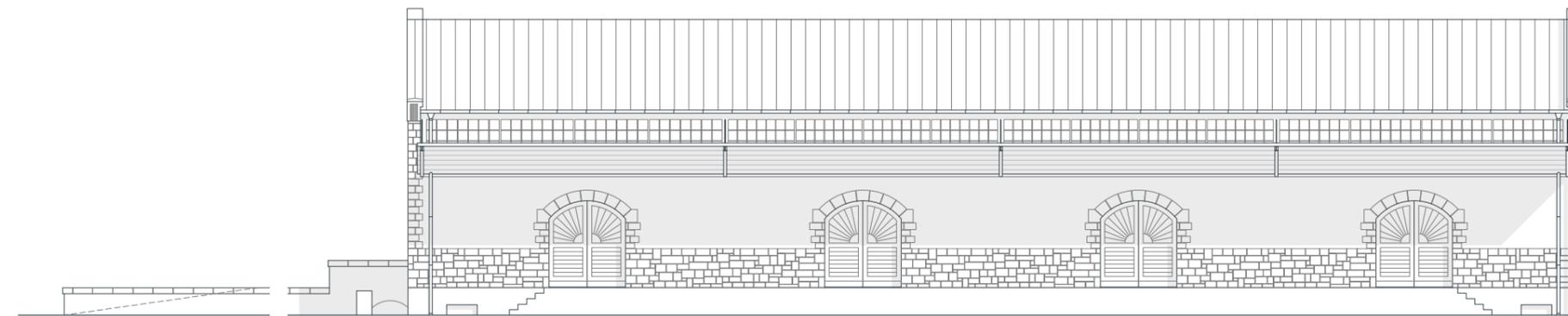
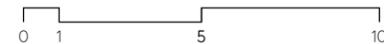


Abb. 120: Eilgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1904 M 1:200

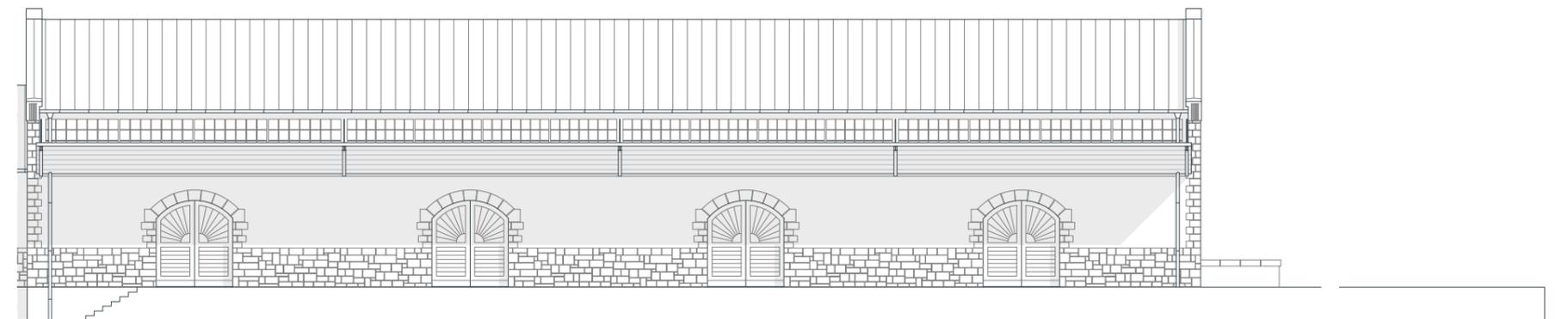


Abb. 121: Eilgutschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1904 M 1:200

Eilgutschuppen 1904-1958 Süd-West-Fassade

Bis in die Nachkriegszeit erfolgten nur wenige Umbauten an beiden Fassaden des Eilgutschuppens. Der Schuppen überstand den Zweiten Weltkrieg weitestgehend unbeschadet. Neben der rechts außenliegenden Ladeluke wurde eine quadratische Fensteröffnung samt vorgelagerter Vergitterung eingebaut. An der Fassade zu den Gleisen hin wurden bis in die Nachkriegszeit keine ersichtlichen baulichen Veränderungen vorgenommen.

Legende:

Abbruch

Neu

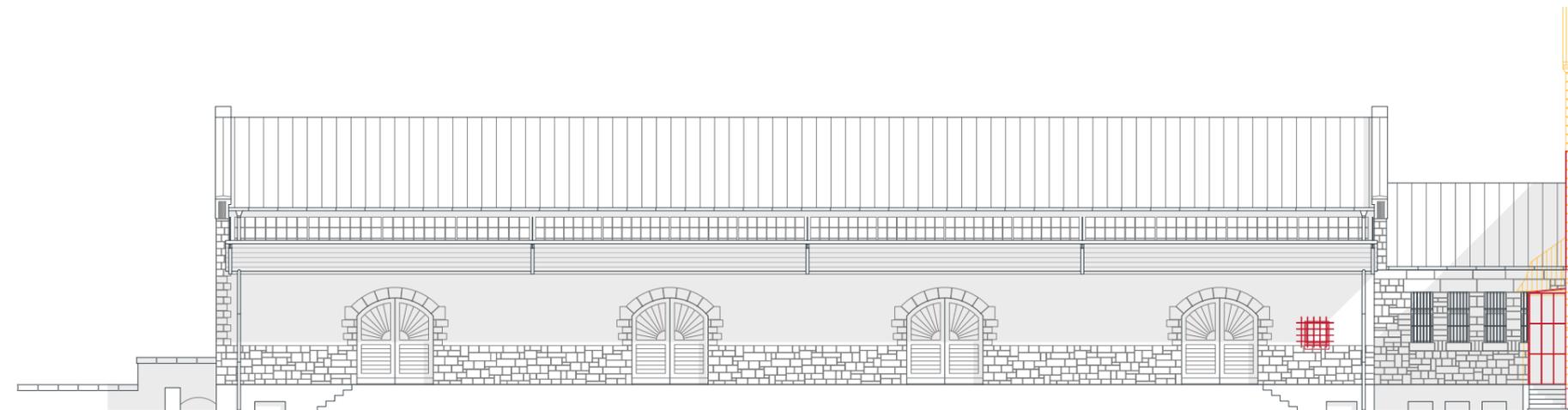
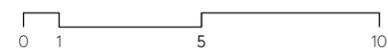


Abb. 122: Veränderungen am Eilgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1904-1958 M 1:200

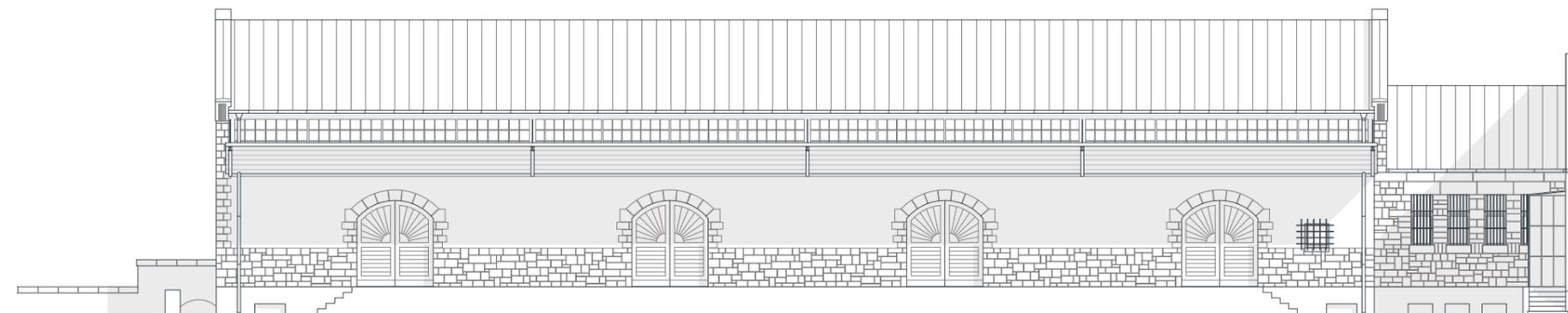


Abb. 123: Eilgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1958 M 1:200

Eilgutschuppen 1958-1998 Süd-West-Fassade

In der Nachkriegszeit erfolgte bei allen Ladeluken der Austausch der hölzernen Schiebetore durch Tore aus Metall.

Legende:

- Abbruch
- Neu

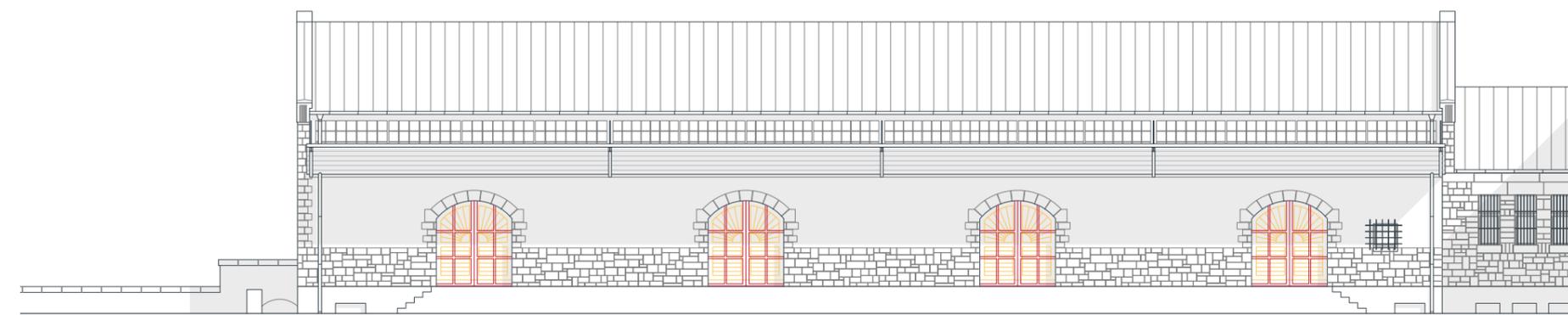
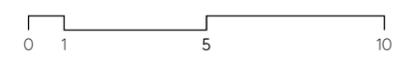


Abb. 124: Veränderungen am Eilgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1958-1998 M 1:200

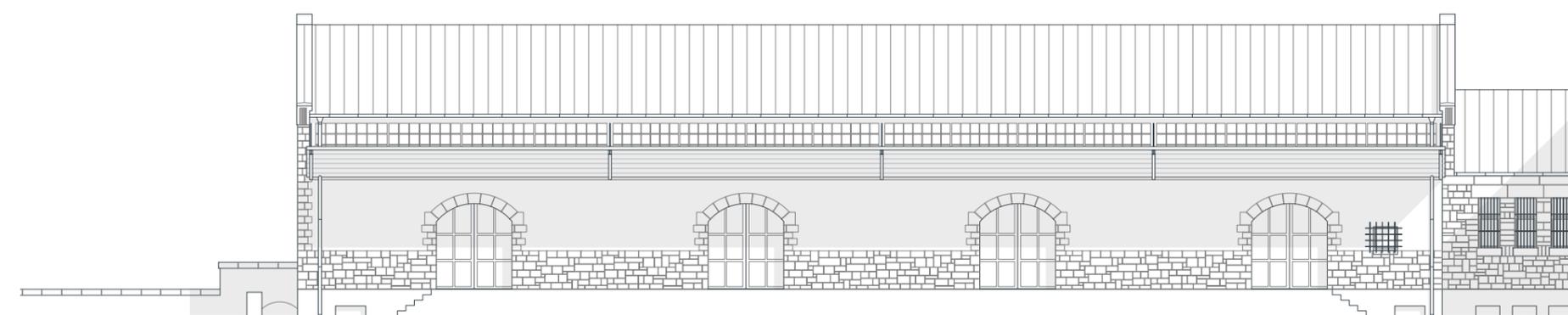


Abb. 125: Eilgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1998 M 1:200

Eilgutschuppen 1958-1998
Nord-Ost-Fassade

Mitte der 1970er Jahren wurde eine ca. vier Meter breite Ladebühne vor dem Abfertigungsgebäude errichtet, welche eine durchgehende Arbeitsfläche zwischen der Ladebühne des Eilgutschuppens und der des Stückgutschuppens schaffte (Siehe Abb. 112, S. 102). Dabei wurde der südliche Stiegenaufgang zu den Gleisen der ursprünglichen Ladebühne abgebrochen.

Legende:

- Abbruch
- Neu

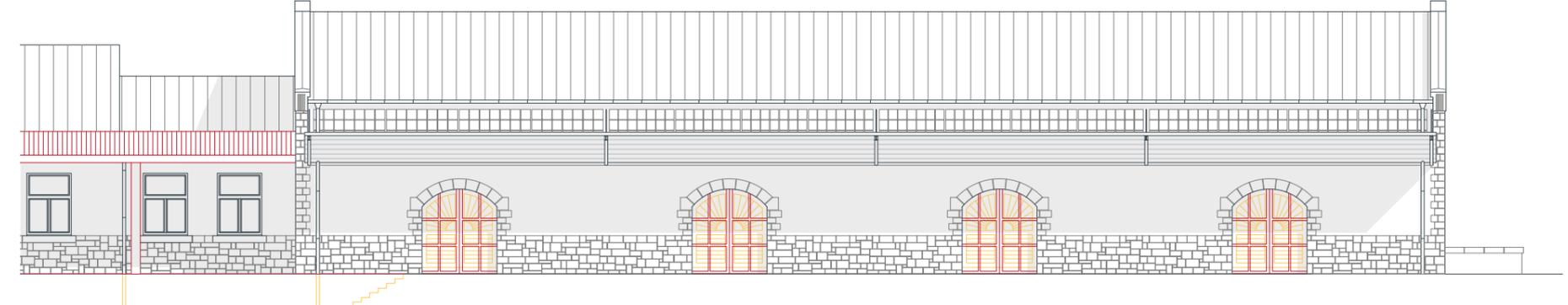
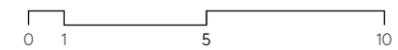


Abb. 126: Veränderungen am Eilgutschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1958-1998 M 1:200

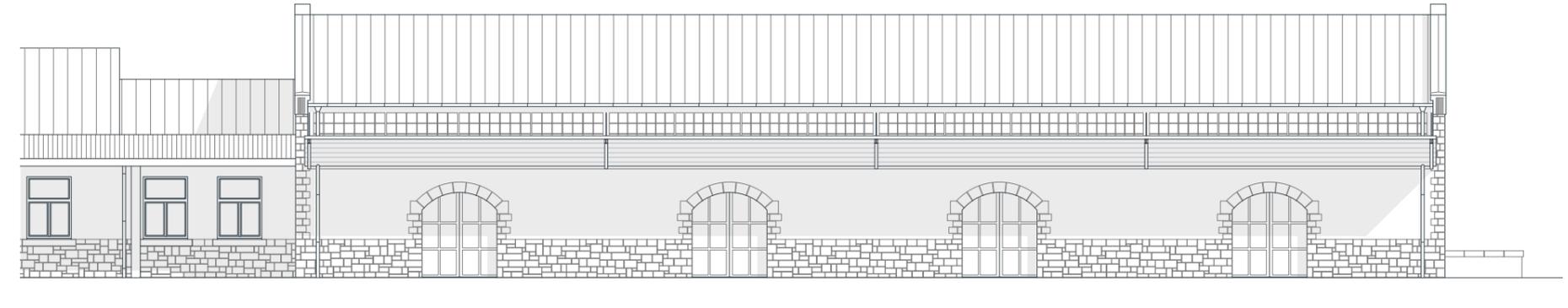


Abb. 127: Eilgutschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1998 M 1:200

Eilgutschuppen 1998–2022 Süd-West-Fassade

Nach einem Brand im Jahr 2014 kam es am Dach bis zur Hälfte des Gebäudes sowie im Inneren zu größeren Schäden.¹⁶⁴ Dabei war die Dachkonstruktion des Gebäudes kurzzeitig einsturzgefährdet. Die hölzerne Unterkonstruktion des Daches als auch die Dachdeckung wurden originalgetreu wiederhergestellt.

Im südlichen Teil des Schuppens siedelte sich 2019 ein Unternehmen an, welches im Inneren bauliche Adaptierungen durchführte (Siehe Abb. 112, S. 102). Dabei wurden auf beiden Längsseiten zwei Ladeluken mit Fensterportalen räumlich geschlossen. Die Schiebetore sind auf der Seite zur Straße hin noch vorhanden. Zu den Gleisen hin wurden sie entfernt (Siehe Abb. 112, S. 102). Durch eine Trennwand in der Mitte des Schuppens wird der nördliche Teil als Lager genutzt und dabei nichts an den Ladeluken verändert.

Durch das nördlich der Güterschuppenanlage errichtete Wohnanlagenprojekt wurde die vorgelagerte Rampe an der nördlichen Giebelseite bis zur, in den Keller führenden Stiege abgetragen. Anstelle der Rampe führt nun eine Abfahrt zur Tiefgarage der Wohnanlage (Siehe Abb. 210, S. 186).

¹⁶⁴ Vgl. Wiesbadenaktuell: Lagerhalle am Wiesbadener Hauptbahnhof in Flammen, URL: <<http://www.wiesbadenaktuell.de/startseite/news-detail-view/article/lagerhalle-am-wiesbadener-hauptbahnhof-im-flammen.html>>

Legende:

- Abbruch
- Neu
- Wiederhergestellt

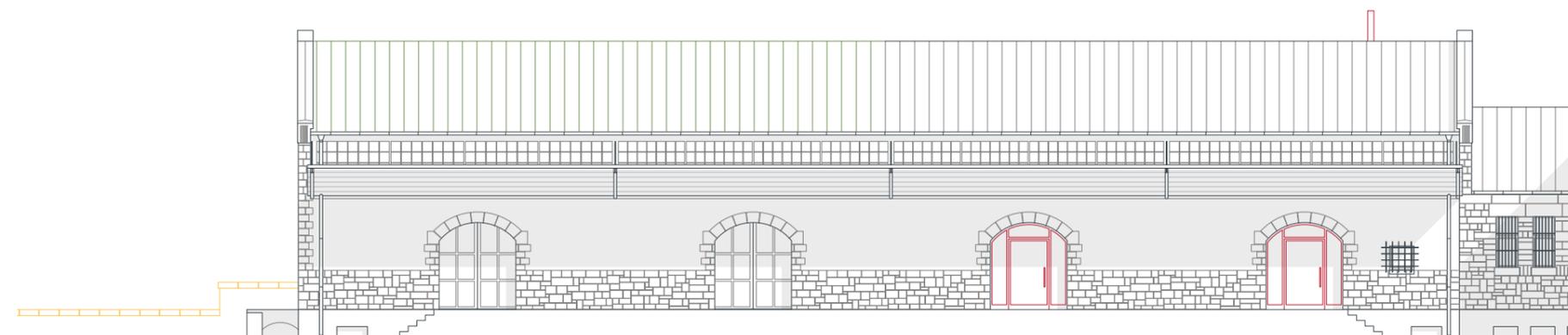
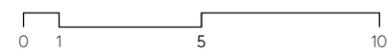


Abb. 128: Veränderungen am Eilgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1998–2022 M 1:200

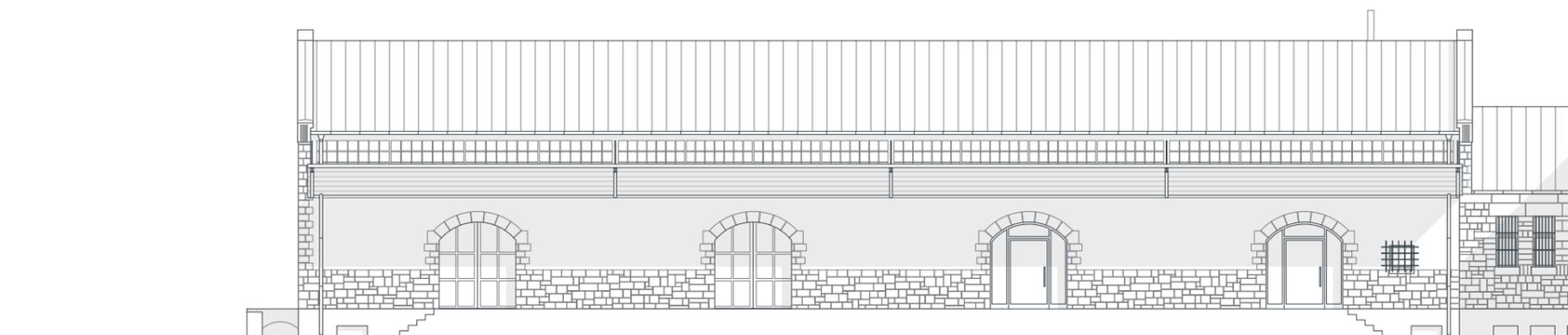


Abb. 129: Eilgutschuppen, Süd-West-Fassade, 2022 M 1:200

Güterabfertigung 1904 Süd-West-Fassade

Die Güterabfertigung teilte sich in fünf, hinsichtlich ihrer Proportion und Gestaltung, unterschiedliche Gebäudetrakte, die jedoch im Erdgeschoss räumlich fließend ineinander übergingen (Siehe Abb. 113, S. 102).

Der zentrale eingeschossige Eingangsbereich mit seinem großen hölzernen Vordach und vorgelagerter Stiege samt Einfriedungsmauern wurde von zwei mehrgeschossigen, in unterschiedlich ausgeführter Gestaltung, Gebäudetrakten beflankt. Der etwas höhere nördliche Bau wurde mit einem Krüppelwalmdach ausgeführt. Sein südlicher Pendant mit einem Satteldach. Beide Gebäudetrakte besaßen eine Erdgeschosszone, welche mit Sandbruchsteinverblendungen verkleidet wurden und durch ein durchlaufendes Kordongesims zu den verputzten Obergeschossen gestalterisch getrennt wurden. Die Gebäudeecken wurden bei beiden Trakten mit Sandstein betont und endeten im Bereich des Daches mit einer Art Schlussstein. Des Weiteren unterschieden sich die beiden Trakte durch eine unterschiedliche Gliederung an Fassadenöffnungen.

Zwischen den beiden mehrgeschossigen Gebäudetrakten und Eilgut- sowie Stückgutschuppen lagen noch jeweils ein- und zweigeschossiger Trakt, welche sich nur in

ihrer Ausführung des Daches und Fenstergliederung unterschieden: Im Norden durch vier symmetrisch gegliederte, schmale Fensteröffnungen und abschließendem Satteldach sowie im Süden durch drei großzügige Rundbogenfenster und in gleicher Höhe zum zentralen Eingangsbereich ausgeführten Dach samt Fledermausgaube. Beide Erdgeschosszone wurden ebenso mit Sandstein verkleidet.

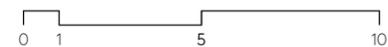


Abb. 130: Güterabfertigung, Süd-West-Fassade, 1904 M 1:200

Güterabfertigung 1904 Nord-Ost-Fassade

Zu den Gleisen hin herrschte im Erdgeschoss sowie in den oberen Geschossen eine identische Fenstergliederung hinsichtlich ihrer Proportionen und Gestaltung. Im südlichen Gebäudetrakt fand man im oberen Geschoss noch ein großes Rundbogenfenster und darüber zwei kleine Fassadenöffnungen zum Dachboden.

Andennördlichen mehrgeschossigen Gebäudetrakt dockte an der Nord-Ost-Fassade noch ein zweigeschossiger Seitentrakt samt Walmdach an. Hier war noch eine großzügige Loggia im ersten Obergeschoss zu finden. Die Gebäudeecken wurden bei beiden mehrgeschossigen Trakten nur in den Obergeschossen betont.

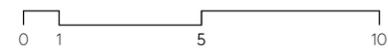


Abb. 131: Güterabfertigung, Nord-Ost-Fassade, 1904 M 1:200

Güterabfertigung 1904–1958 Süd-West-Fassade

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Güterabfertigung durch Kriegsschäden schwer in Mitleidenschaft gezogen. Das nördlich gelegene mehrgeschossige Gebäude wurde zur Gänze zerstört und bis zum Sockel abgetragen. In Folge der massiven Schäden wurde das Gebäude nicht mehr in seiner ursprünglichen Form errichtet, sondern in der Nachkriegszeit durch ein eingeschossiges Objekt mit einfacher glatt verputzten und mit fünf Fensteröffnungen gegliederten Fassade ersetzt (Siehe Abb. 132, S. 122). Der seitliche Eingang mit seinem ursprünglichen Vordach wurde als verglaste Windfang neu ausgeführt. Das neue Satteldach passte sich an die vorherrschende Firsthöhe an.

Der zentrale Eingangsbereich der Güterabfertigung verlor seine ursprüngliche Stiege mit hölzernem Vordach sowie die davor verlaufende Einfriedungsmauer samt Innenhöfe. Der Eingangsbereich wurde durch eine neue Stiege mit seitlichen Umfassungswänden und ohne neues Vordach gestaltet. Von den jeweils drei Fensteröffnungen seitlich des Einganges wurden die äußersten gelegenen Öffnungen baulich geschlossen. Das Dach wurde wieder in seiner ursprünglichen Form hergestellt.

Der südliche mehrgeschossige Gebäudetrakt wurde

weniger stark beschädigt. Das Dach wurde wieder in seiner ursprünglichen Form hergestellt und mit zwei neuen großen Dachgauben versehen, jedoch die Fenster der Fassade zu Straße hin in ihrer Größe und Form in den oberen Geschossen verändert. Für das seitliche Stiegenhaus wurden neue Fensteröffnungen hinzugefügt. In der Erdgeschosszone wurden sowohl die Sandbruchsteinverblendungen bis zu den Gebäudeecken fast bis zur Gänze entfernt, als auch das zu den Obergeschossen trennende Kordongesims abgebrochen. Die Fassade wurde wie in den oberen Geschossen verputzt.

Beim zweigeschossigen, an den Stückgutschuppen andockende Gebäude wurde das Dach in seiner ursprünglichen Höhe wiederhergestellt und dessen ursprüngliche Fledermausgaube durch eine neue Schleppegaube ersetzt. Die Sandbruchsteinverblendungen der Fassade wurde nicht beschädigt, jedoch die ursprünglichen Rundbogenfenster als rechteckige Fassadenöffnungen verändert und dabei die Verblendungen im Sturz an die neue Fensterform angepasst.

Bei allen Fenstern der Güterabfertigung wurden die ursprünglichen Fensterrahmen mit ihrer charakteristischen Sprossenaufteilung entfernt und durch neue Rahmen ersetzt, die sich jedoch in ihrer Gliederung an die Ursprungsgestaltung anpassten.



Abb. 132: Ansicht der Anlage von Norden mit den baulichen Veränderungen an der Güterabfertigung in der Nachkriegszeit, 1960

Legende:

- Abbruch
- Neu
- Wiederhergestellt



Abb. 133: Veränderungen an der Güterabfertigung, Süd-West-Fassade, 1904–1958 M1:200



Abb. 134: Güterabfertigung, Süd-West-Fassade, 1958 M1:200

**Güterabfertigung 1904–1958
Nord-Ost-Fassade**

An der Fassade zu den Gleisen hin blieben die Fensterproportionen im Erdgeschoss erhalten. Auch an der Nord-Ost-Fassade wurden alle ursprünglichen Fensterrahmen entfernt und durch neue ausgetauscht.

Der ursprüngliche Anbau am nördlichen Gebäude wurde im Krieg zerstört und durch ein durchgehendes Satteldach ersetzt. Beim südlichen mehrgeschossigen Gebäudetrakt wurden wie an der Süd-West-Fassade die Fensteröffnungen verändert. Im Obergeschoss wurde das große Rundbogenfenster durch eine rechteckige Öffnung ersetzt. Seitlich davon kam jeweils eine schmalere Fensteröffnung hinzu. Die Betonung der Gebäudeecken durch Sandbruchsteinverblendungen wurden entfernt.

Beim südlicheren, zweigeschossigen Gebäudetrakt wurde das Dach und die dazugehörigen Fensteröffnungen wiederhergestellt.

Legende:

- Abbruch
- Neu
- Wiederhergestellt

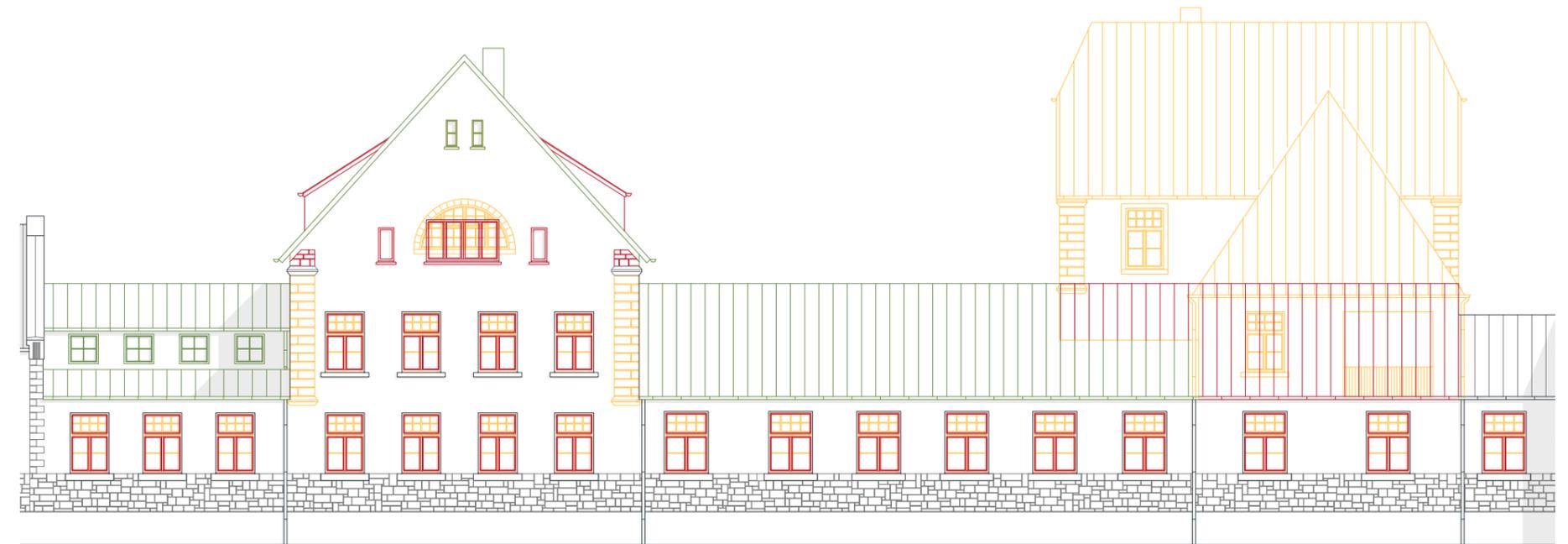
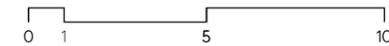


Abb. 136: Veränderungen an der Güterabfertigung, Nord-Ost-Fassade, 1904–1958 M1:200



Abb. 135: Güterabfertigung, Nord-Ost-Fassade, 1958 M1:200

Güterabfertigung 1958-1998 Süd-West-Fassade

Bis zum Ende der 1990er Jahre kam es am Gebäude der Güterabfertigung zu weiteren sichtbaren baulichen Veränderungen, welche größtenteils durch Aufstockungen des Bestandes geschahen. Der Windfang des seitlichen Einganges des nördlichen Gebäudetraktes wurde durch ein kleines Vordach ersetzt.

Um weitere Räumlichkeiten zu schaffen, wurde der zentrale Eingangsbereich um ein Stockwerk erhöht. Dabei wurden vier große rechteckige Fenster hinzugefügt. Im Erdgeschoss wurden die Rahmen der Fenster und des Haupteingangsportal ersetzt. Über dem Eingang wurde ein kleines Vordach aus Stahl und Glas angebracht.

Beim südlichen zweigeschossigen Gebäudetrakt wurde das ursprüngliche Dach entfernt und durch ein neues Vollgeschoss ersetzt. Die Konstruktion sah ein Flachdach in Leichtbauweise aus Holzbindern vor. Die großzügig verglasten Fassaden wurden mit Glasplatten, befestigt auf einer Holzkonstruktion, verkleidet.

Durch das neue Geschoss, musste der ursprüngliche Schweifgiebel zwischen Güterabfertigung und Stückgutschuppen teilweise abgebrochen werden. Dieser wurde auf der Straßenseite bis zur oberen Volute

treppenartig erhöht um als Giebelwand für das neue Vollgeschoss zu dienen.

Legende:

- Abbruch
- Neu

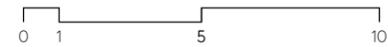


Abb. 138: Veränderungen an der Güterabfertigung, Süd-West-Fassade, 1958-1998 M 1:200



Abb. 137: Güterabfertigung, Süd-West-Fassade, 1998 M 1:200

**Güterabfertigung 1958-1998
Nord-Ost-Fassade**

Die Aufstockung des zentralen Gebäudetraktes zog sich nur bis zur Hälfte der Gebäudetiefe. Die restliche Fläche wurde mit einem Flachdach versehen. Die Fassade der Aufstockung wurde durch vier kleine Fassadenöffnungen aus Glasbausteinen gegliedert. An der rechten Ecke wurde ein größeres Fenster hinzugefügt.

Bei der Aufstockung am südlichen Gebäudetrakt wurde ebenso der ursprüngliche Schweifgiebel teilweise abgebrochen und an das neue Vollgeschoss angepasst.

Eine weitere große bauliche Veränderung war in den 1970er Jahren die Erbauung einer neuen, vor der Güterabfertigung vorgelagerten Ladebühne. Diese verbindet die beiden vorhandenen Ladebühnen der beiden Schuppen um eine durchgehende Arbeitsfläche zu schaffen. Überdacht wurde die neue Bühne durch eine, aus einer Stahlkonstruktion hergestellten Überdachung, die sich vom Eilgutschuppen bis hin zum Stückgutschuppen hinzog. Dabei wurden das ursprüngliche Vordach des Stückgutschuppens teilweise abgebrochen.

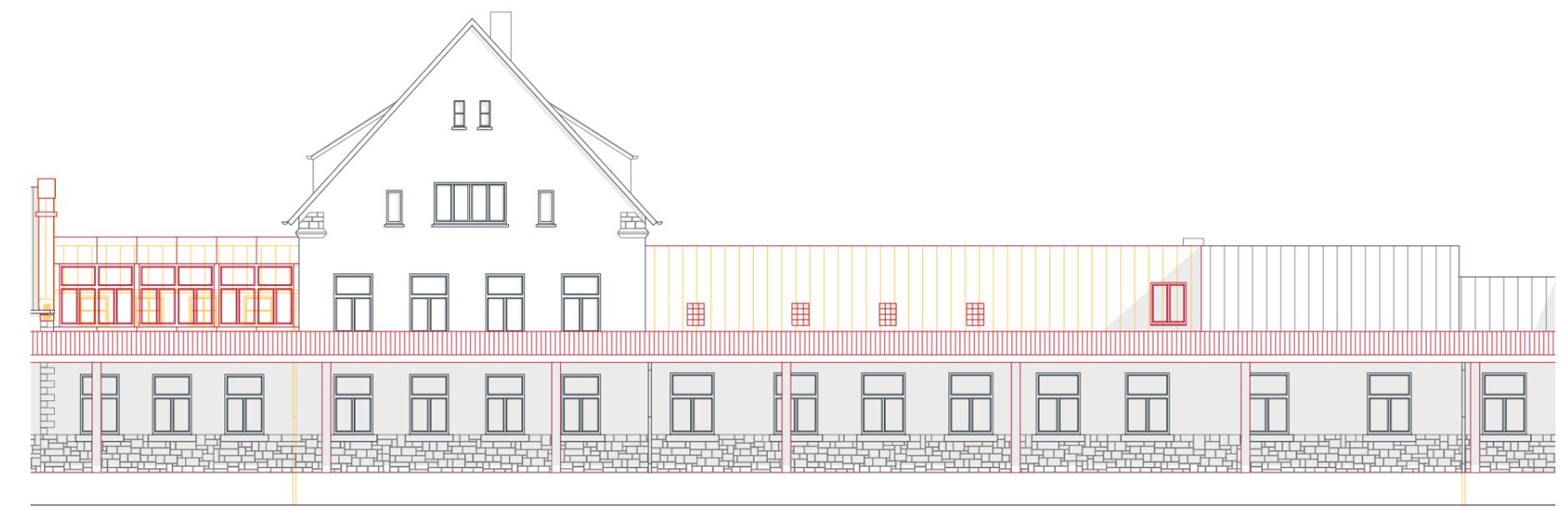
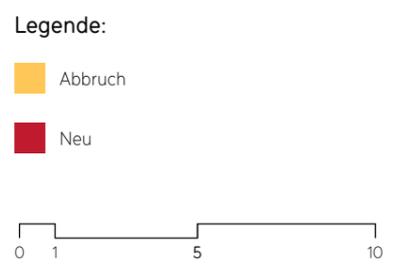


Abb. 139: Veränderungen an der Güterabfertigung, Nord-Ost-Fassade, 1958-1998 M1:200

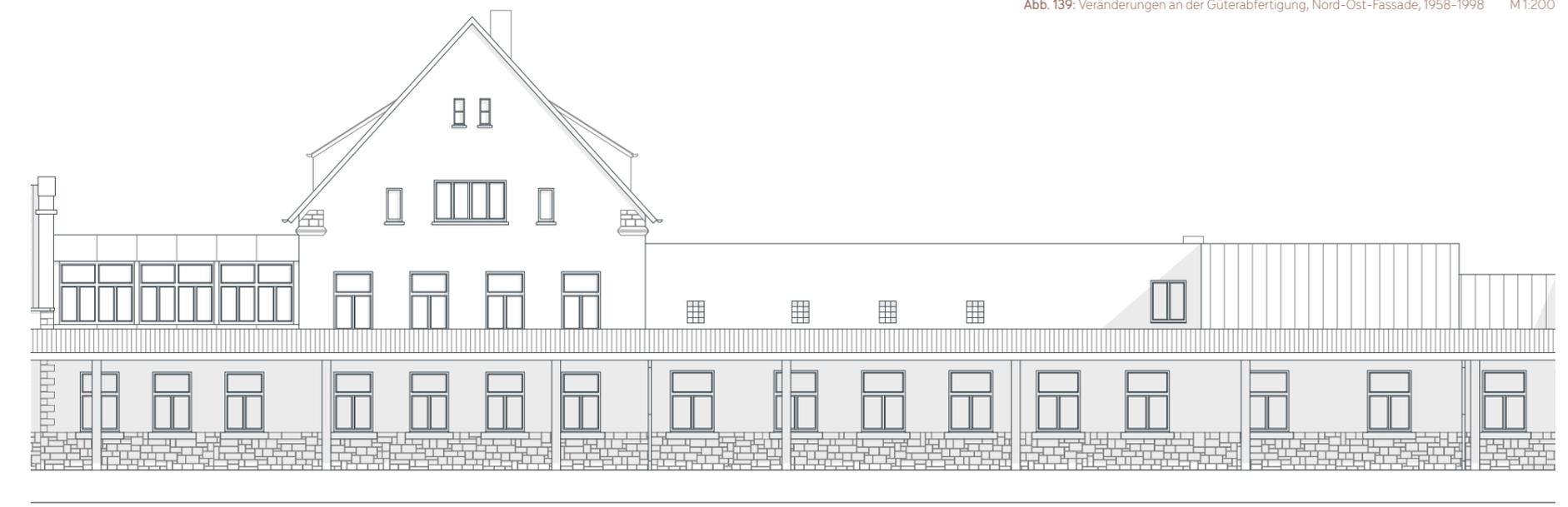


Abb. 140: Güterabfertigung, Nord-Ost-Fassade, 1998 M1:200

**Güterabfertigung 1998-2022
 Süd-West-Fassade**

Die letzten baulichen Veränderungen an der Güterabfertigung fanden zur Straße hin am zentralen Gebäudetrakt statt. Das kleine Vordach wurde entfernt und durch ein neues großflächiges Dach aus Stahl und Glas ersetzt. Der Eingangsbereich wurde durch einen Windfang ergänzt. Die außenliegenden, in den Keller führenden Stiegenabgänge wurden seitlich mit Stahlwänden räumlich zur Straße hin geschlossen und können jeweils durch eine Tür erschlossen werden.

Im Erdgeschoss des südlichen mehrgeschossigen Gebäudetrakt wurden zwei kleine Fenster im Bereich des Stiegenhauses hinzugefügt.

Legende:

Abbruch

Neu

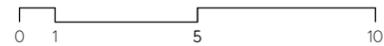


Abb. 141: Veränderungen an der Güterabfertigung, Süd-West-Fassade, 1998-2022 M 1:200



Abb. 142: Güterabfertigung, Süd-West-Fassade, 2022 M 1:200

Stückgutschuppen 1904 Süd-West- und Nord-Ost-Fassade

Die 153 Meter langen Längsseiten des Stückgutschuppens gliedern sich beidseitig durch 16 2,5 Meter breite bogenförmige Ladeluken, welche, wie auch beim Eilgutschuppen, mit innenliegenden hölzernen Toren verschlossen werden konnten. Auf der Längsseite zur Straße hin befanden sich zwischen den Ladeluken jeweils zwei rechteckige Fenster mit davorliegendem Gitter. Auf der Gleisseite wurden diese Fenster nicht ausgeführt. Nur im nördlichen Bereich des Stückgutschuppens wurden für die sich dort befindlichen Diensträume im Inneren kleine Fensteröffnungen hinzugefügt.

Auch hier wurden die Sockelzonen sowie die Umfassungen der Ladeluken mit roten Sandbruchsteinverblendungen verkleidet, die restliche Fassadenfläche rau verputzt. Die Gebäudeecken des Schuppens wurden ebenso mit rotem Sandstein betont, welche bis zu den Voluten der Seitengiebel reichen. Auch hier wurden die unteren Voluten an den Seiten durch vertikale Einkerbungen gestalterisch hervorgehoben.

Die vorgelagerten Ladebühnen zogen sich beidseitig zwischen den äußersten Ladeluken die an beiden Enden durch eine Stiege vom Gleis-, beziehungsweise Straßenniveau begehbar waren. Zu Straße hin gab es

zwischen der sechsten und siebten Ladeluke von rechts eine Unterbrechung der durchlaufenden Ladebühne durch zwei Stiegenaufgänge.

Über den Ladeluken befanden sich die nach außen aufsteigenden Vordächer, die bis zu den äußersten Ladeluken reichten. Für die natürliche Belichtung des Stückgutschuppens zogen sich über den Vordächern in gleicher Länge Fensterbänder mit quadratischer Sprossenaufteilung. Das Kranzgesims ging von der Regenrinne in ein Satteldach mit einer Dachdeckung aus Ludowieschen Falzziegeln über.

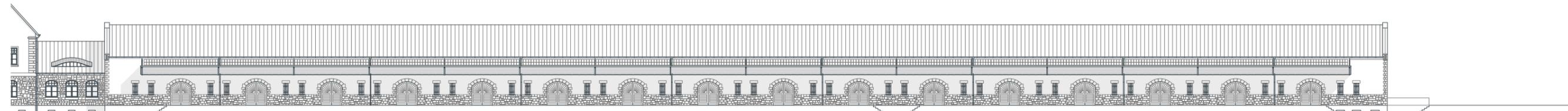


Abb. 143: Stückgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1904 M 1:500

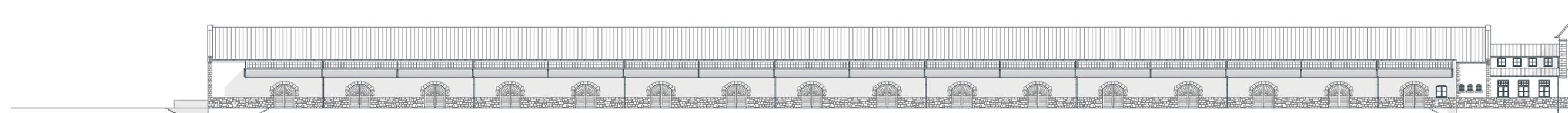


Abb. 144: Stückgutschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1904 M 1:500

Stückgutschuppen 1904-1958 Süd-West-Fassade

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Stückgutschuppen im südlichen Gebäudeteil stark beschädigt. Durch einige Bombentreffer wurden Teile des Daches, der Fensterbänderung und des Vordaches sowie ein großer Teil der Außenwand und Ladebühne zerstört. In der Nachkriegszeit wurden die vorhandenen Schäden in diesem Bereich beseitigt und das charakteristische Erscheinungsbild der Längsfassade wieder vollständig hergestellt.

Durch räumliche Adaptierungen im Inneren des nördlichen Gebäudeteil des Stückgutschuppens wurden zur Straße hin zwei ursprüngliche Fensteröffnungen durch drei größere Öffnungen ersetzt. In diesem Bereich der Fassade wurde auch die Ladebühne verlängert. Des Weiteren wurde der Stückgutschuppen durch zwei eingezogene Brandmauern in drei ca. gleich große Bereiche unterteilt (Siehe Abb. 112, S. 102). Dies lässt sich außen im Dachbereich durch aus Blech ausgeführte Dachkappen wiederfinden. Später kam noch eine kleinere Trennwand in der südlichsten der drei Hälften hinzu.

Legende:

- Abbruch
- Neu
- Wiederhergestellt

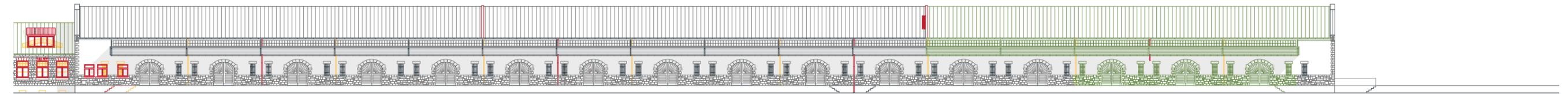


Abb. 145: Veränderungen am Stückgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1904-1958
M 1:500

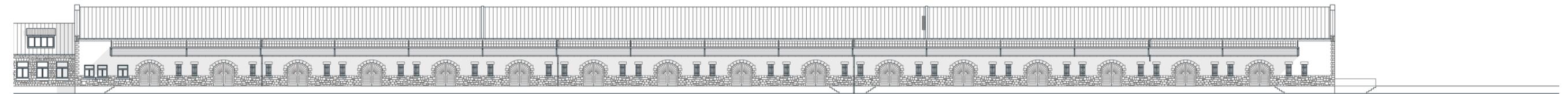


Abb. 146: Stückgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1958
M 1:500

Stückgutschuppen 1904-1958 Nord-Ost-Fassade

Auch die Längsseite des Stückgutschuppens erfuhr zu den Gleisen hin Kriegsschäden. Die Längsfassade blieb jedoch größtenteils erhalten. Nur Teile des Vordaches sowie des darüberliegenden Fensterband wurden beschädigt und wiederhergestellt.

Legende:

- Abbruch
- Neu
- Wiederhergestellt

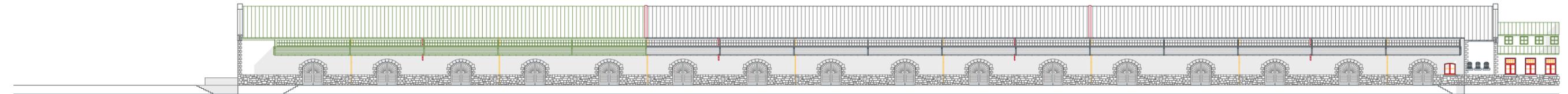


Abb. 147: Veränderungen am Stückgutschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1904-1958
M1:500

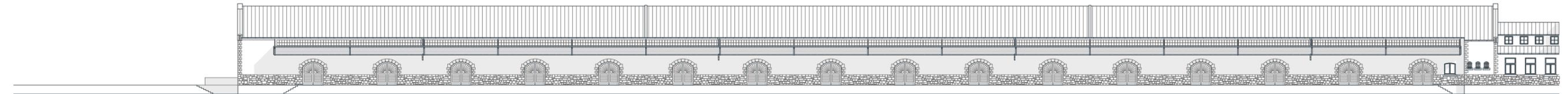


Abb. 148: Stückgutschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1958
M1:500

Stückgutschuppen 1958-1998 Süd-West-Fassade

Im südlichen Bereich des Stückgutschuppens kam es im Außenbereich sowie im Inneren zu größeren baulichen Veränderungen und Adaptierungen. Dabei wurden die Diensträume im Keller- und Erdgeschoss umgebaut (Siehe Abb. 110, S. 100 & Abb. 112, S. 102). Es erfolgte die Entfernung der entlang der südlichen Giebelseite verlaufenden, außenliegenden Stiege zu den Kellerräumen, an deren Stelle in weiterer Folge die Feuergutrampe bis über die ganze Breite des Stückgutschuppens hin gezogen und dabei ein neuer Stiegenaufgang zur Rampe ausgeführt wurde. Gleichzeitig wurde an der Längsfassade im Süden die erste Fensteröffnung von rechts in einen neuen Eingang, inklusive Stiege umgewandelt.

Die Feuergutrampe erhielt eine Teilüberdachung, die sich auch an das vorhandene aufsteigende Vordach anpasste. Des Weiteren wurden wie auch beim Eilgutschuppen bei allen Ladeluken die hölzernen Tore durch welche aus Metall ersetzt.

Legende:

- Abbruch
- Neu

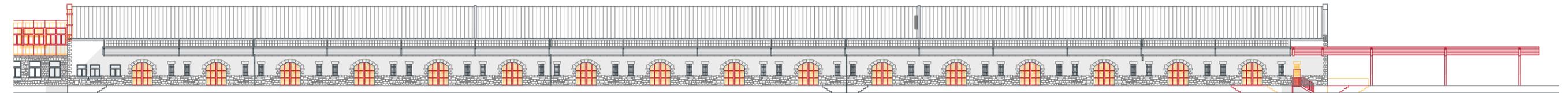


Abb. 149: Veränderungen am Stückgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1958-1998
M 1:500

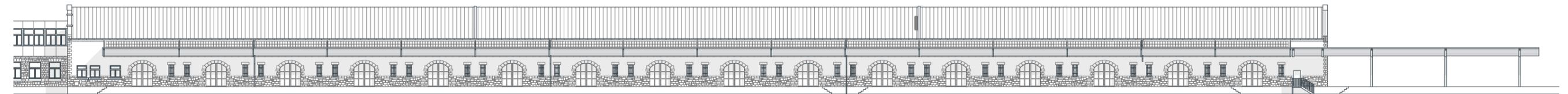


Abb. 150: Stückgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1998 M 1:500

Stückgutschuppen 1958-1998 Nord-Ost-Fassade

Auch auf der Gleisseite zog sich die neue Überdachung der Feuergutrampe weiter. Durch die Erweiterung der Rampe wurden die beiden Stiegenabgänge zu den Gleisen entfernt.

Im nördlichen Bereich des Stückgutschuppens wurden durch die neue Überdachung der neu geschaffenen Ladebühne Teile des vorhandenen aufsteigenden Vordaches abgebrochen und ersetzt. Auch hier wurde der Stiegenaufgang von den Gleisen entfernt.

Legende:

- Abbruch
- Neu

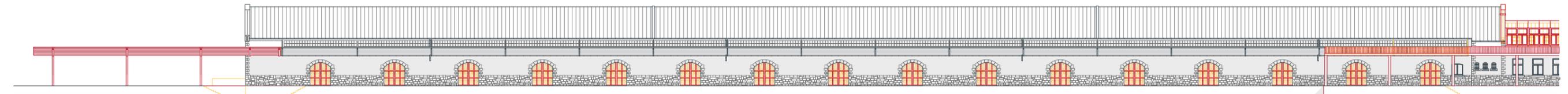


Abb. 151: Veränderungen am Stückgutschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1958-1998
M1:500

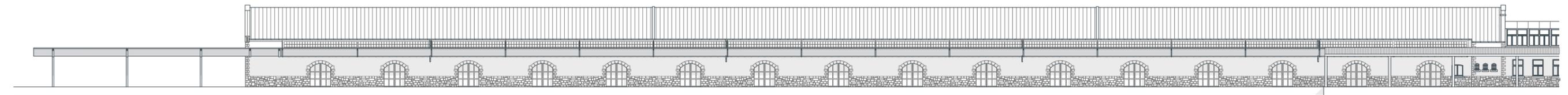


Abb. 152: Stückgutschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1998
M1:500

Stückgutschuppen 1998–2022 Süd-West-Fassade

Bis in die 2000er Jahre wurden keine baulichen Veränderungen mehr an beiden Längsseiten des Stückgutschuppens durchgeführt. Nur das Flugdach an der südlichen Giebelseite wurde durch Blechabdeckungen räumlich geschlossen und mit einer großen Durchfahrtsöffnung an der Giebelseite versehen (Siehe Abb. 165, S. 156).

Legende:

■ Neu

0 1 5 10

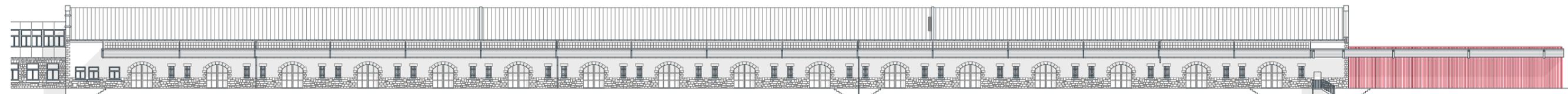


Abb. 153: Veränderungen am Stückgutschuppen, Süd-West-Fassade, 1998–2022
M 1:500

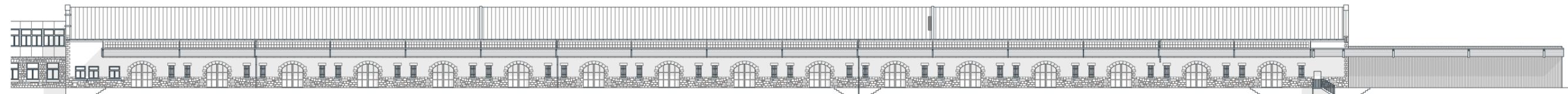


Abb. 154: Stückgutschuppen, Süd-West-Fassade, 2022
M 1:500

Gesamtanlage 1904 Nordfassade

Die nördliche Ansicht der Gesamtanlage diente als Schauseite, welche man vom Hauptbahnhof über die Zufahrtsstraße kommend erblickte. Die Giebelfassade des Eilgutschuppens wurde symmetrisch durch eine zentrale bogenförmige Ladeluke, flankiert von jeweils zwei rechteckigen Fensteröffnungen mit darüberliegendem großen Rundbogenfenstern gegliedert. Die charakteristischen Elemente bestanden aus den Sandbruchsteinverblendungen, welche die Sockelzone, Gebäudeecken sowie Teile der Umfassungen der Fassadenöffnungen architektonisch gestalteten. Als „Krönung“ der Kopffassade diente der vereinfachte, aus massivem roten Sandstein ausgeführte Schweifgiebel.

Des Weiteren war auch die Nordfassade des nördlichen mehrgeschossigen Gebäudetraktes der Güterabfertigung zu sehen, welche ebenso ursprünglich charakteristische Gestaltungselemente besaß: Die Erdgeschosszone mit einer Gesamtgestaltung von Sandbruchsteinverblendungen und abschließendem Kordongesims sowie die Betonung der Gebäudeecken und Umfassungen der Fassadenöffnungen durch roten Sandstein. In den oberen verputzten Geschossen gliederte sich die Fassade symmetrisch mit rechteckigen Fenstern. Im Dachgeschoss wurde eine ovale Fensteröffnung zentral

platziert. Auf der Nordfassade befand sich der seitliche Eingang zu den Schalterräumen für die Akzise. Diese wurden durch eine kleine überdachte Stiege erreicht.



Abb. 155: Gesamtanlage, Nordfassade, 1904 M1:200

Gesamtanlage 1904-1958
Nordfassade

Durch die massiven Kriegsschäden an der Güterabfertigung im Zweiten Weltkrieg wurde das Erscheinungsbild der Gesamtanlage von Norden aus sichtlich verändert. Durch den völlig zerstörten nördlichen mehrgeschossigen Gebäudetrakt wurde der Blick auf den südlichen Trakt frei. Dieser erfuhr eine Wiederherstellung des Dachgeschosses und wurde mit einer großflächigen Schleppgaube versehen.

Der neue eingeschossige mit einem Satteldach versehene nördliche Gebäudetrakt verlor seine architektonische Gewichtigkeit im Erscheinungsbild der Gesamtanlage. Der ursprüngliche Eingangsbereich wurde beibehalten und durch einen Windfang ergänzt.

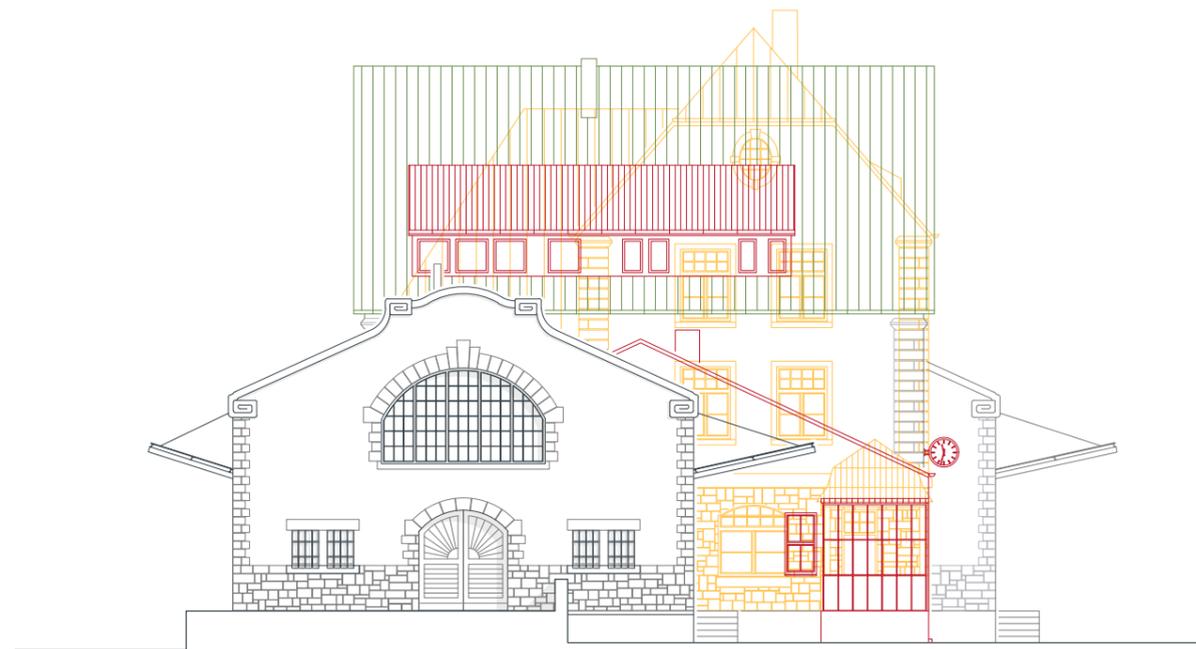


Abb. 156: Gesamtanlage, Veränderungen an der Nordfassade, 1904-1958 M 1:200

Legende:

- Abbruch
- Neu
- Wiederhergestellt

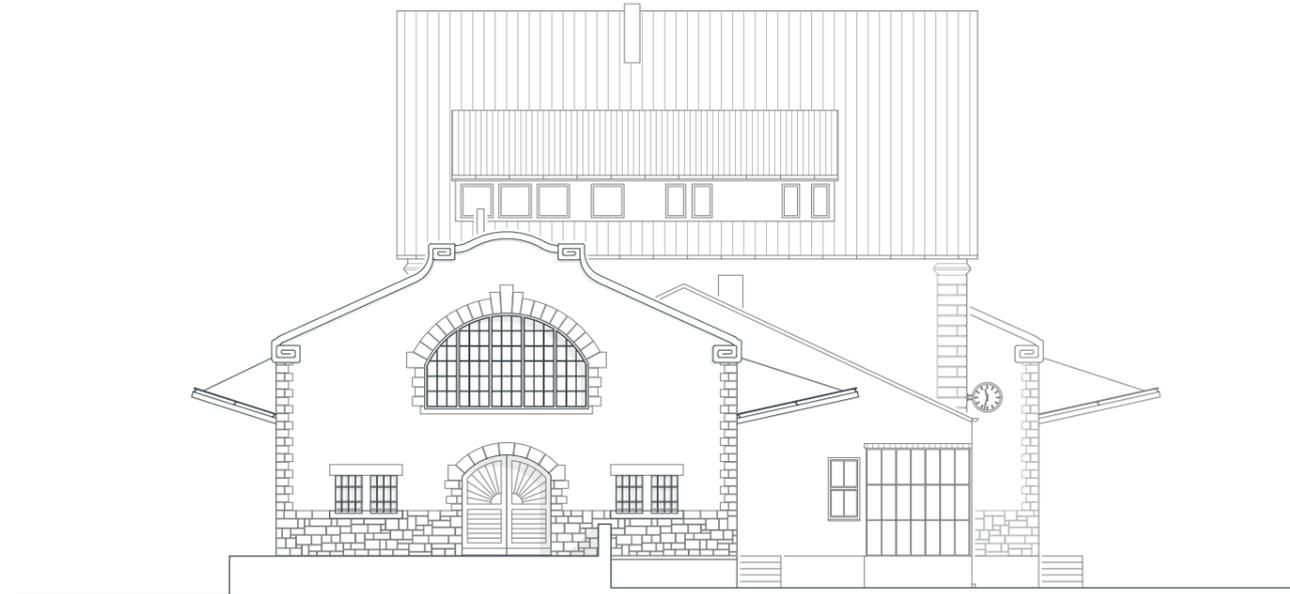
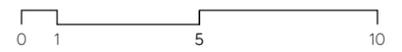


Abb. 157: Gesamtanlage, Nordfassade, 1958 M 1:200



**Gesamtanlage 1958-2022
Nordfassade**

Die letzten von Norden aus sichtbaren baulichen Veränderungen fanden im Bereich der Güterabfertigung statt. Durch die Aufstockung des zentralen Gebäudetraktes wird dieser von Norden aus sichtbar. Durch die Aufstockung des an den Stückgutschuppen andockenden Gebäudetrakt der Güterabfertigung musste der Giebel des Schuppens angepasst werden. Dabei wurde der ursprüngliche Sandsteingiebel mit Volute entfernt und durch einen erhöhten geradlinigen Giebel ersetzt. Die Sandbruchsteinverblendungen der Gebäudeecke wurden versucht weiterzuführen. Die Ecke verliert jedoch durch die Entfernung der charakteristischen Volute seine gestalterische Wirkung.

Beim seitlichen Eingang des eingeschossigen nördlichen Gebäudetrakt der Güterabfertigung wurde der Windfang entfernt und durch ein Vordach aus Stahl und Glas ersetzt.

Beim Eilgutschuppen wurde durch die neu entstandene Wohnanlage samt Garagenabfahrt in unmittelbarer Nähe zum Schuppen die davor gelagerte Laderampe entfernt. Hier befindet sich nur noch ein kurzer Bereich der ursprünglichen Rampe in der Breite der außenliegenden Stiege zum Kellergeschoss (Siehe Abb. 112, S. 102).

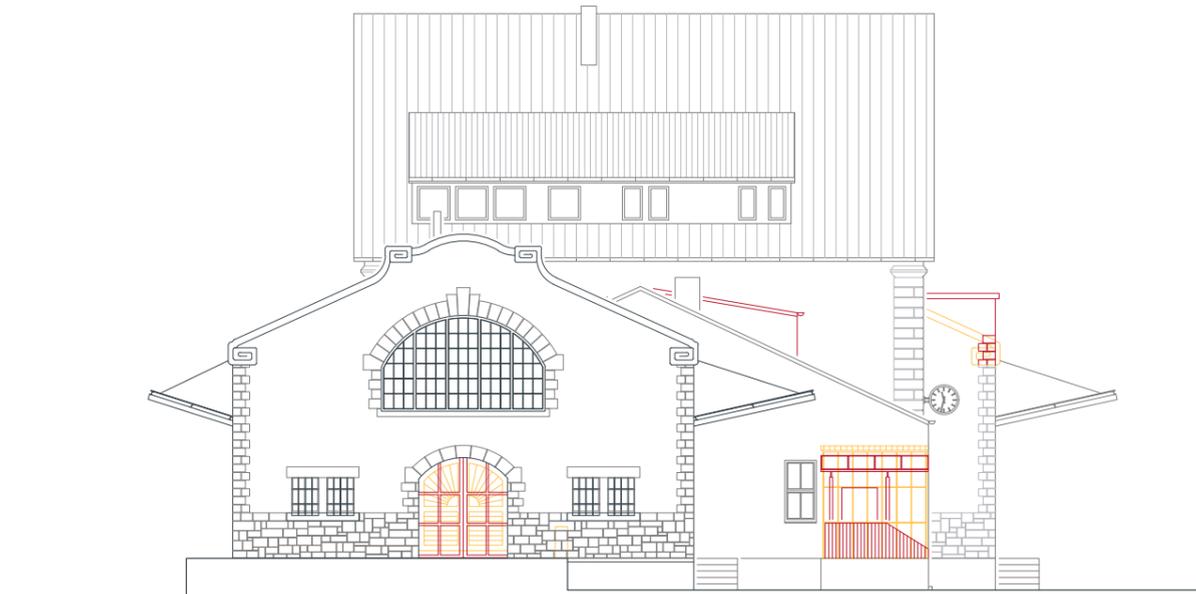


Abb. 158: Gesamtanlage, Veränderungen an der Nordfassade, 1958-2022 M 1:200

Legende:

- Abbruch
- Neu

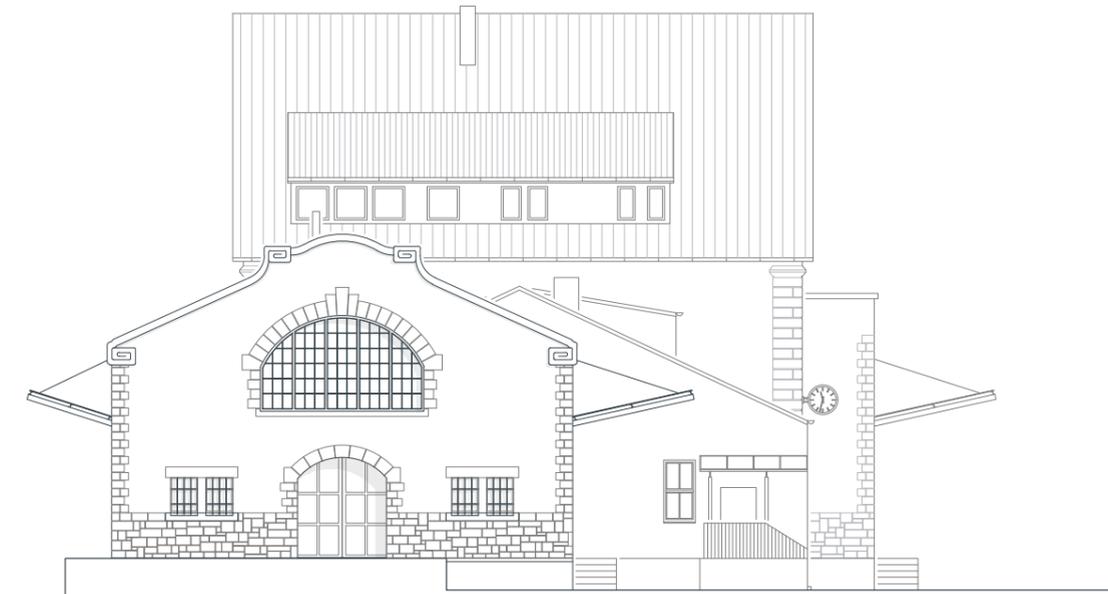


Abb. 159: Gesamtanlage, Nordfassade, 2022 M 1:200

Gesamtanlage 1904 Südfassade

Die Giebelseite des Stückgutschuppens wurde mit den gleichen charakteristischen Gestaltungselementen wie die der Giebelfassade des Eilgutschuppens gegliedert. Nur die rechteckigen Fensteröffnungen, welche die zentrale Ladeluke flankierten wurden großzügiger ausgeführt. Da die vorgelagerte Feuergutsrampe ursprünglich noch nicht bis zu gesamten Breite des Schuppens reichte, war die Zufahrt zur Ladeluke damals noch schmaler und durch eine auf beiden Seiten verlaufenden Mauer gesichert.

Von Süden aus war der südliche mehrgeschossige Gebäudetrakt der Güterabfertigung zu sehen. Das Satteldach besaß im Gegensatz zu Nordseite mit einer Fledermausgaube keine weiteren Dachelemente.

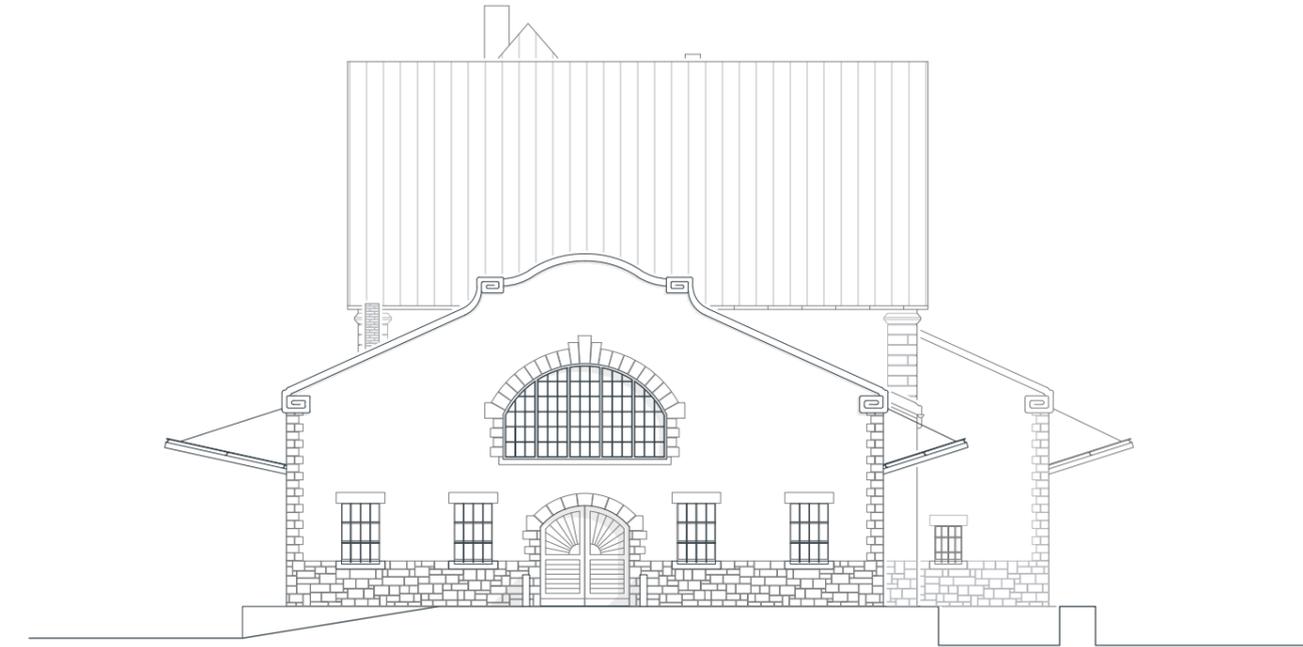
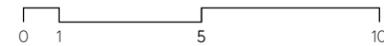


Abb. 160: Gesamtanlage, Südfassade, 1904 M 1:200

Gesamtanlage 1904-1958
Südfassade

Nach den Kriegsschäden am südlichen mehrgeschossigen Gebäudetrakt der Güterabfertigung wurde das Dach wiederhergestellt und eine großflächige Schleppgaube auf der Südseite hinzugefügt.

An der Giebelseite des Stückgutschuppens waren im Gegensatz zu den Längsfassaden keine sichtbar großen Kriegsschäden zu beseitigen.

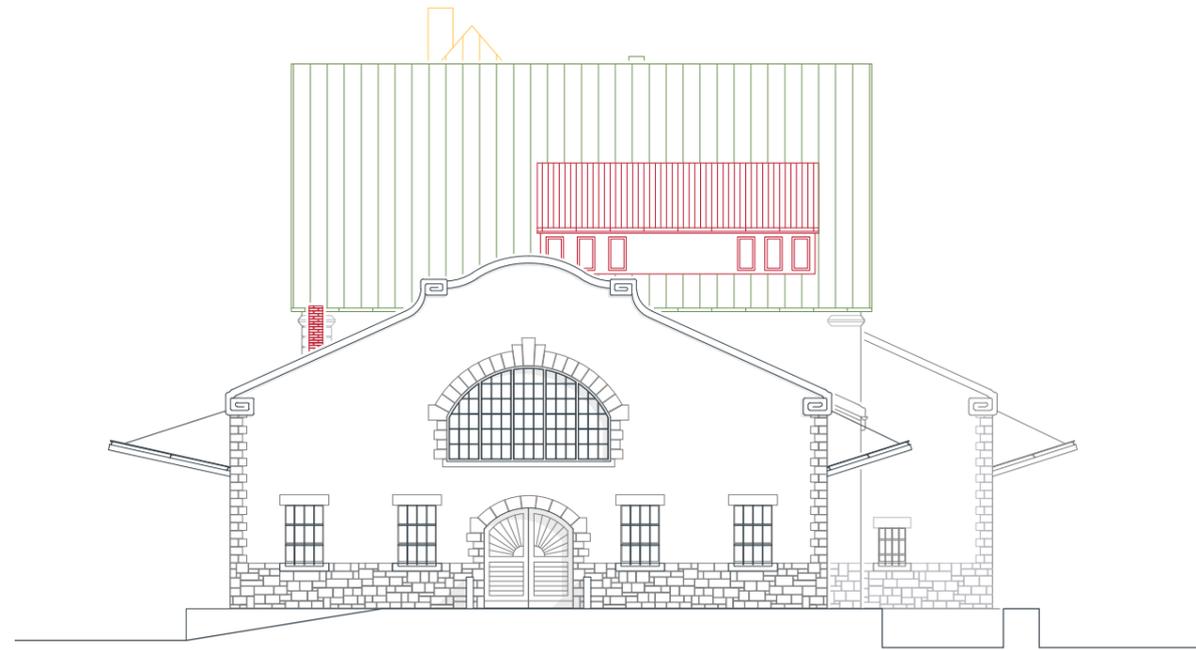


Abb. 161: Gesamtanlage, Veränderungen an der Südfassade, 1904-1958 M 1:200

Legende:

- Abbruch
- Neu
- Wiederhergestellt

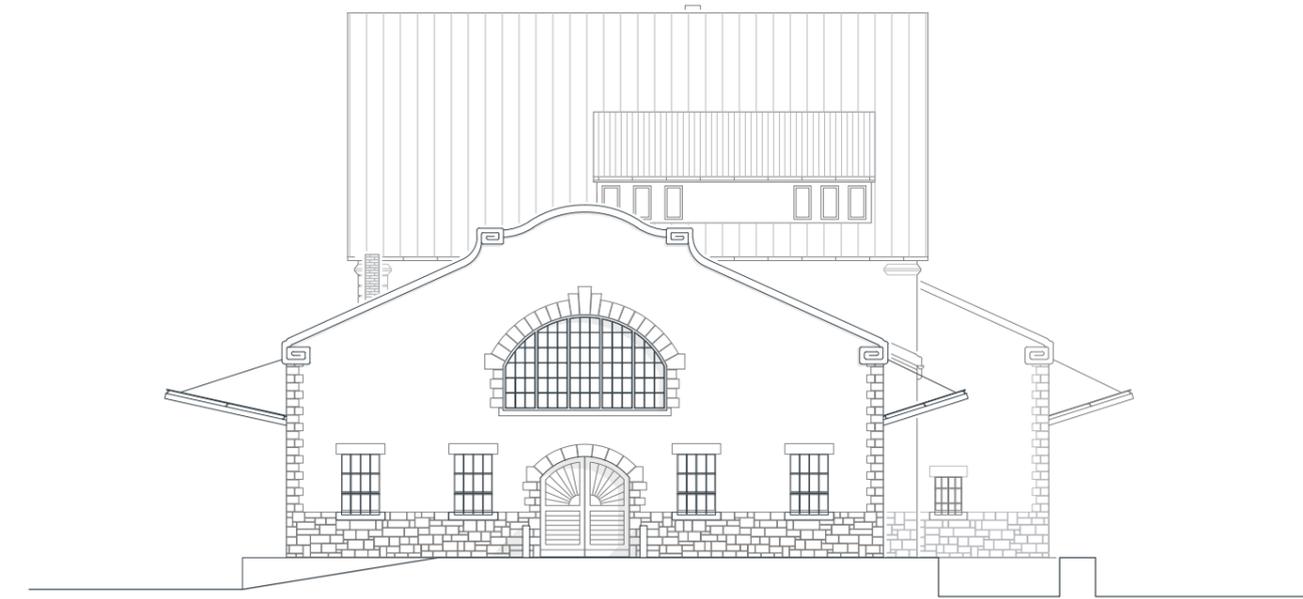
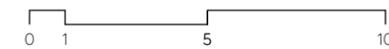


Abb. 162: Gesamtanlage, Südfassade, 1958 M 1:200



Gesamtanlage 1958-1998
Südfassade

In der Nachkriegszeit wurde vor der südlichen Giebelseite des Stückgutschuppens eine Teilüberdachung der Feuernachschubrampe mit ebenso aufsteigenden Vordächern zur Straße- bzw. Gleisseite errichtet. Durch die in der ganzen Breite des Stückgutschuppens erbaute Dachkonstruktion wurde das ursprüngliche Erscheinungsbild der Kopffassade sichtlich gestört. An der linken Gebäudekante wurde eine kleine Fassadenöffnung geschaffen. Durch die Vergrößerung der Rampe zur Giebelseite hin, wurden die Begrenzungsmauern der Ladeluke entfernt.

Von Süden aus ist die Neuausbildung des nördlichen Giebels des Stückgutschuppens, welcher durch die Aufstockung eines Gebäudetraktes der Güterabfertigung verändert wurde, klar erkennbar.

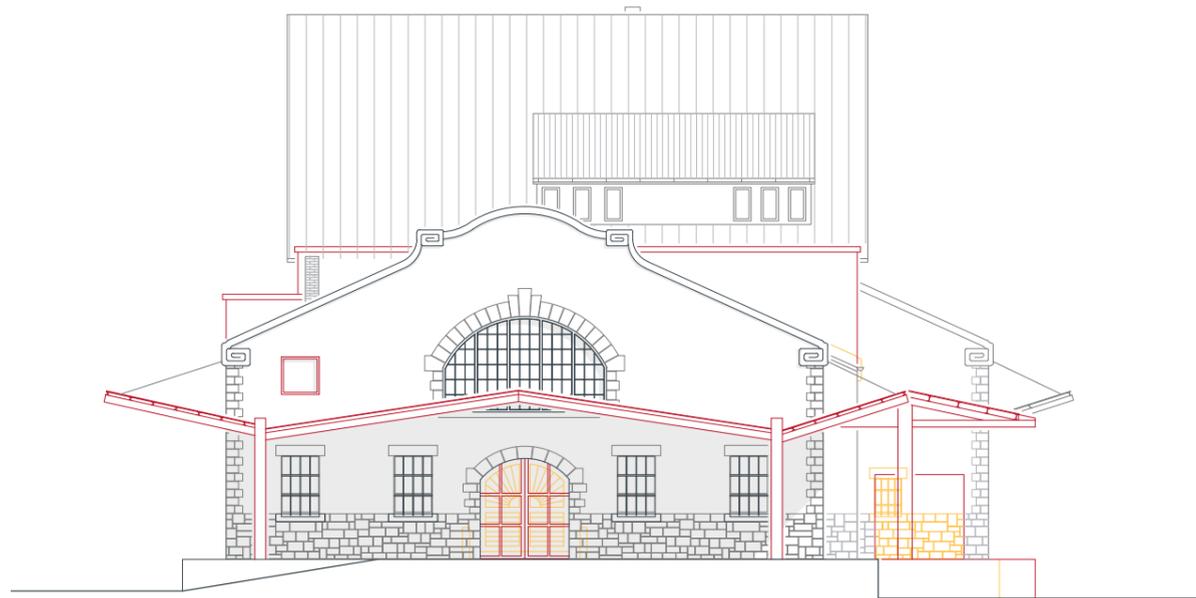


Abb. 163: Gesamtanlage, Veränderungen an der Südfassade, 1958-1998 M1:200

Legende:

- Abbruch
- Neu

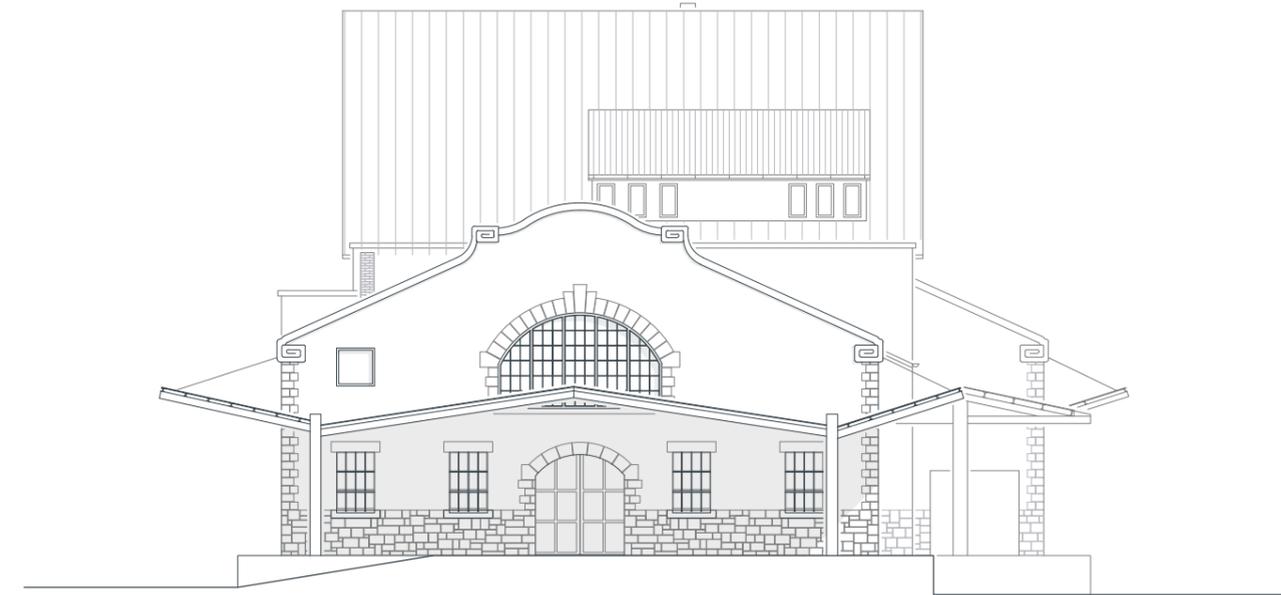


Abb. 164: Gesamtanlage, Südfassade, 1998 M1:200



Gesamtanlage 1998-2022
Südfassade

Die letzte sichtliche bauliche Veränderung war die räumliche Schließung der vorgelagerten Dachkonstruktion in eine Halle mit einer großen Durchfahrtsöffnung an der Kopfseite.

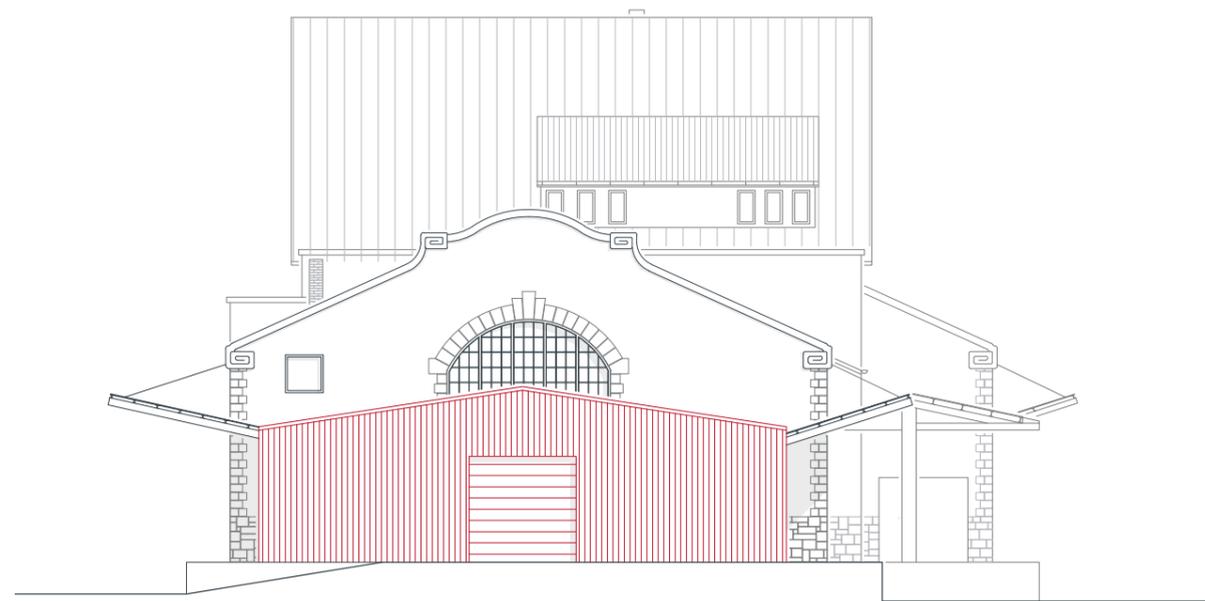


Abb. 165: Gesamtanlage, Veränderungen an der Südfassade, 1998-2022 M 1:200

Legende:

■ Neu

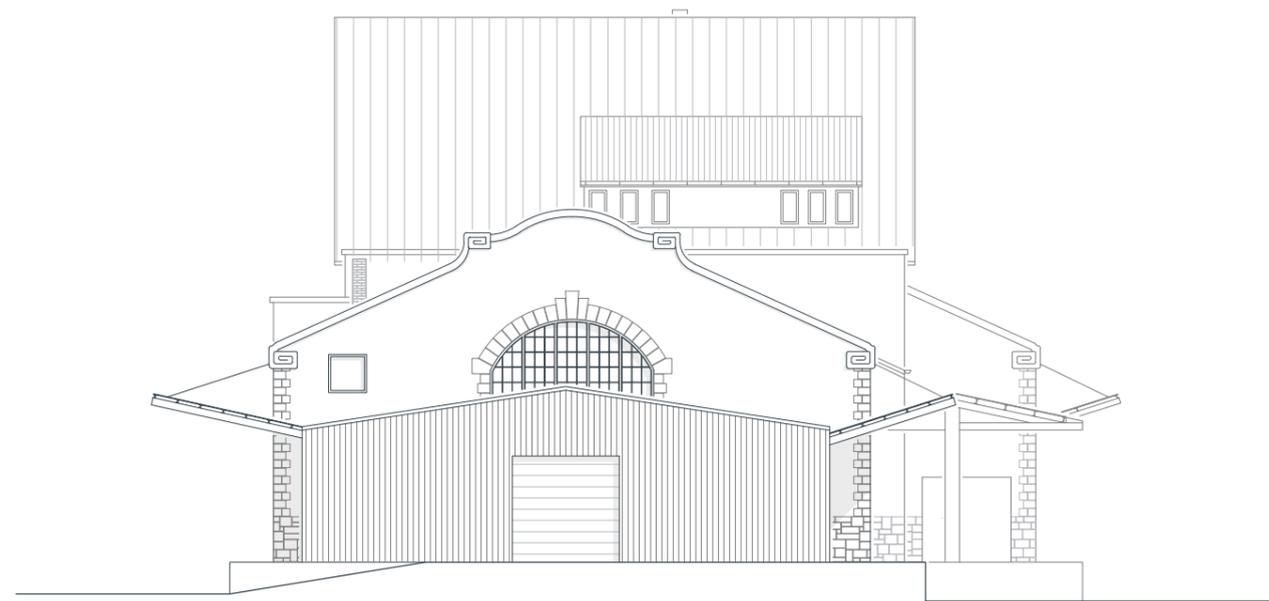
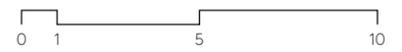


Abb. 166: Gesamtanlage, Südfassade, 2022 M 1:200



Zollabfertigung mit Zollschuppen 1904 Süd-West- und Nord-Ost-Fassade

Die Gestaltung der Gesamtanlage der Zollabfertigung samt Schuppen hielt sich an die charakteristischen Gestaltungsprinzipien der Güterschuppenanlage.

Die Zollabfertigung gestaltete sich durch einen durchgesteckten zweigeschossigen Gebädetrakt mit Satteldach und einem eingeschossigen quer dazu gelegenen Seitentrakt, welcher mit seiner Dachform fließend in den Zollschuppen überging. Der zweigeschossige Gebädetrakt setzt sich durch einen kleinen Vorsprung zur Straße hin ab. Dabei wurden die Gebäudeecken mit Sandbruchsteinverblendungen versehen, um den Gebädetrakt nochmals gestalterisch hervorzuheben. Gegliedert wurde die Fassade zu Straße hin mit einem leicht nach links aus der Achse versetzten Eingangsportalm mit großem Vordach und einer rechteckigen Fensteröffnung. Im Obergeschoss waren zwei kleine zentral platzierte Fenster angedacht, die man auch auf der Gleisseite wiederfand. Ein großzügiges Rundbogenfenster fand zwischen Eingangsbereich und dem Zollschuppen Platz. Über die gesamten Fassadenflächen verlief eine hochgezogene Sockelzone aus Sandbruchstein.

Die Längsseiten des Zollschuppen gliederten sich durch vier Ladeluken zwischen denen zur Straße hin

Rundbogenfenster sowie zur Gleisseite rechteckige Fensteröffnungen und ebenso zwei Rundbogenfenster ausgeführt wurden. Der Zollschuppen besaß eine hölzerne Dachkonstruktion, die sich nach außen hin als Vordach für die Ladeluken samt vorgelagerten Ladebühnen ausbildete. Da durch die gewählte Ausführung des Daches keine durchlaufenden Fensterbänder für die natürliche Belichtung des Innenraumes möglich war, wurden jeweils vier Spitzgauben pro Seite hinzugefügt.

Die südliche Kopffassade des Schuppens besaß die gleichen charakteristischen Gestaltungselemente wie die des Eilgut- und Stückgutschuppens, bestehend aus vereinfachtem Schweifgiebel samt seitlicher Ornamentik aus vertikalen Einkerbungen, Betonung der Gebäudeecken durch Sandbruchsteinverblendungen sowie einem großen zentralen Segmentbogenfenster. (Siehe Abb. 101, S. 93).

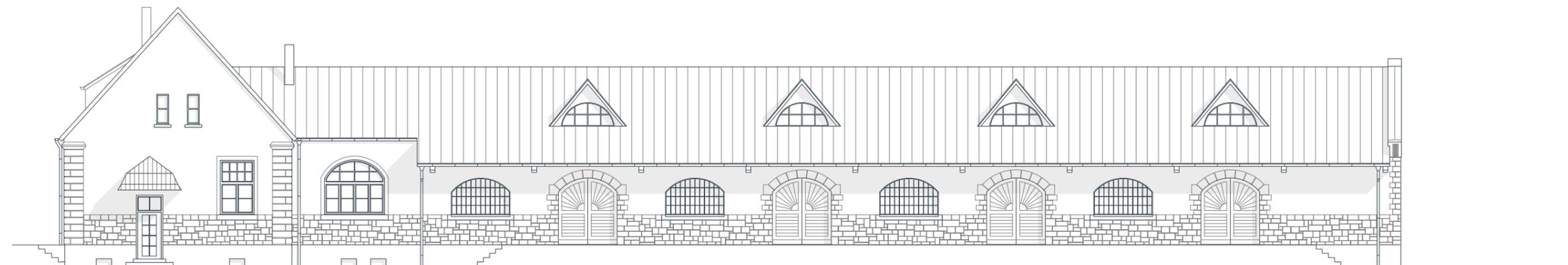
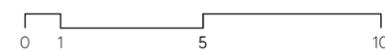


Abb. 167: Zollabfertigung mit Zollschuppen, Süd-West-Fassade, 1904 M 1:200

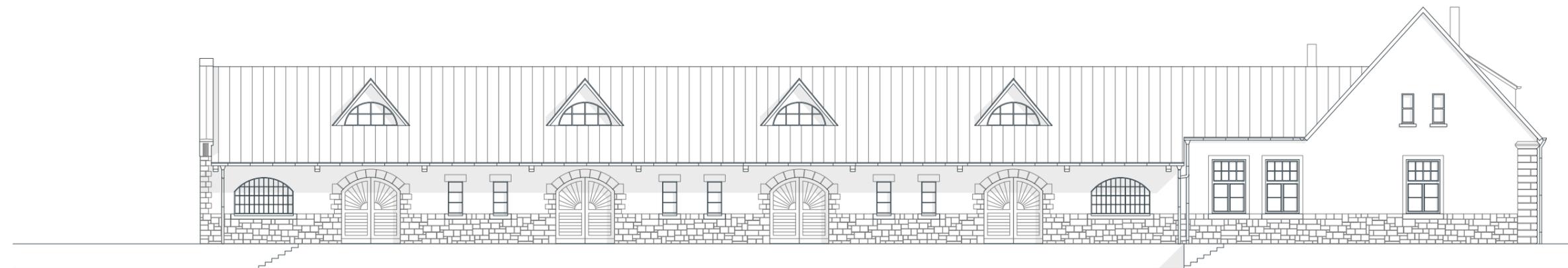


Abb. 168: Zollabfertigung mit Zollschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1904 M 1:200

Zollabfertigung mit Zollschuppen 1904–1958 Süd-West-Fassade

Die Zollabfertigung wurde im Zweiten Weltkrieg besonders stark beschädigt. Der gesamte Gebäudetrakt wurde zerstört und bis zu den Grundmauern abgetragen. Auf dem noch vorhandenen Kellergeschoss wurde ein neues vereinfachtes zweigeschossiges Gebäude errichtet, welches nach Norden hin fünf Meter länger war als die ursprüngliche Zollabfertigung (Siehe Abb. 100, S. 92). Die Nord-Ost-Fassade gliederte sich durch das ohne Vordach ausgeführte Eingangsportale und einfache rechteckige Fensteröffnungen. Im Satteldach der Zollabfertigung wurde in der Achse des Einganges eine kleine Gaube eingesetzt. Nur das an gleicher Stelle ausgeführte Eingangsportale sowie der schmale Fassadenvorsprung, welcher durch die noch vorhandenen Grundmauern entsteht, erinnern an die ursprünglichen Proportionen der Zollabfertigung.

Beim Zollgutschuppen wurde das Dach stark beschädigt. Die gesamte hölzerne Dachkonstruktion wurde zerstört, jedoch in gleicher Form wiederhergestellt. Dabei wurden keine Dachgauben mehr hinzugefügt. Die Längsfassade zur Straße hin blieb unbeschädigt.

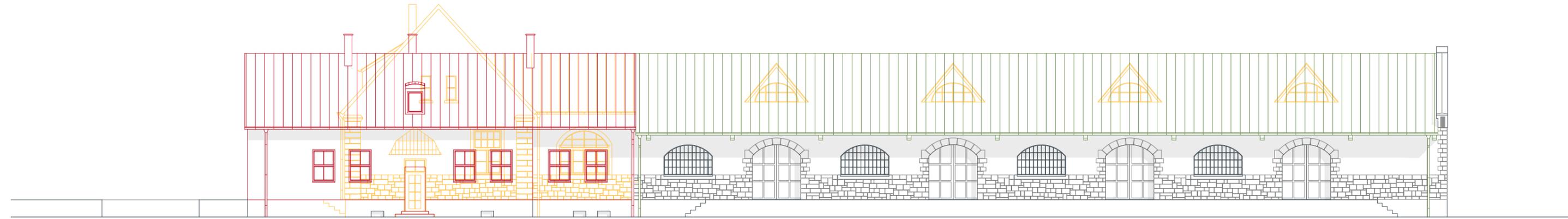


Abb. 169: Veränderungen an der Zollabfertigung und am Zollschuppen, Süd-West-Fassade, 1904-1958 M1:200

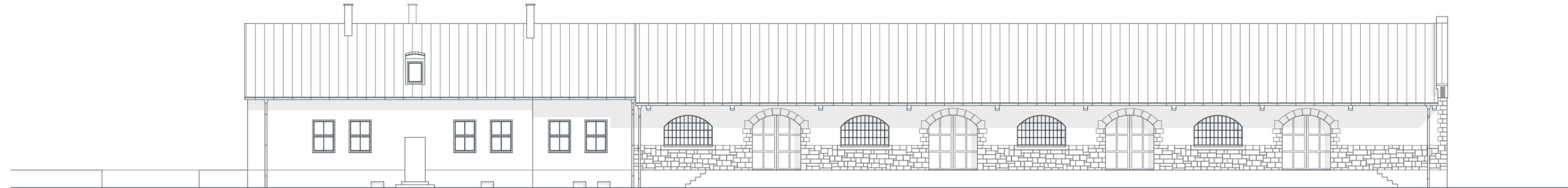
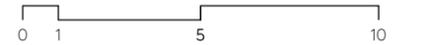


Abb. 170: Zollabfertigung mit Zollschuppen, Süd-West-Fassade, 1958 M1:200

Legende:

- Abbruch
- Neu
- Wiederhergestellt



Zollabfertigung mit Zollschuppen 1904-1958 Nord-Ost-Fassade

Die Fassade der neuen Zollabfertigung wurde gleichmäßig mit sechs einfachen rechteckigen Fensteröffnungen gegliedert. Im Dachgeschoss wurden in der vorherrschenden Achsengliederung vier Dachgauben hinzugefügt.

An der Längsseite des Güterschuppens wurden die rundbogenförmigen Ladeluken - ob im Zuge von Kriegsschäden ist nicht dokumentiert - in rechteckige Öffnungen umgebaut. Die restliche charakteristische Gestaltung blieb erhalten.



Abb. 171: Veränderungen an der Zollabfertigung und am Zollschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1904-1958 M 1:200

Legende:

- Abbruch
- Neu
- Wiederhergestellt

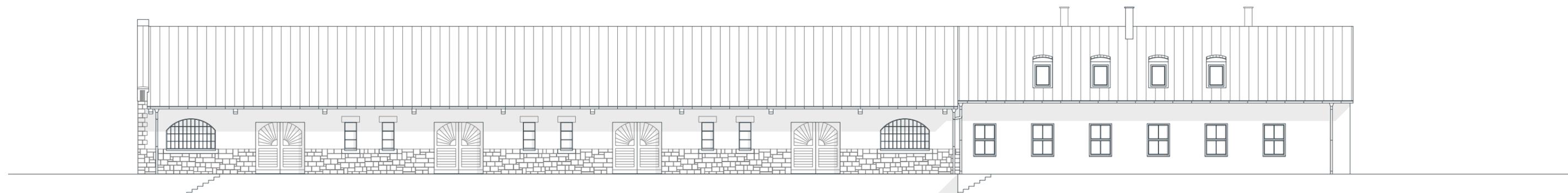


Abb. 172: Zollabfertigung mit Zollschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1958 M 1:200

**Zollabfertigung mit Zollschuppen 1958-2022
Süd-West-Fassade**

An der bestehenden Anlage kam es bis heute nur noch zu kleineren baulichen Veränderungen, bzw. Adaptierungen. Die ursprünglichen Fensterrahmen, als auch die ursprünglich hölzernen Ladeluken wurden ausgetauscht. Durch den Ausbau des Dachgeschosses der Zollabfertigung wurde zur Straße hin neue Dachgauben zu natürlichen Belichtung der neu geschaffenen Räume hinzugefügt.

An der südlichen Giebelseite des Zollschuppens wurde ein neues Gebäude mit einigermaßen gleichen Proportion wie die der Zollabfertigung errichtet, welcher unmittelbar an den Schuppen andockte. Dabei wurden die Fenster im Erdgeschoss sowie das große Segmentbogenfenster geschlossen.

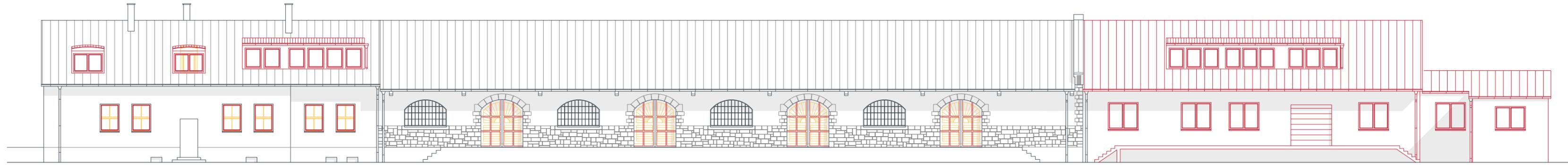


Abb. 173: Veränderungen an der Zollabfertigung und am Zollschuppen, Süd-West-Fassade, 1958-2022 M 1:200

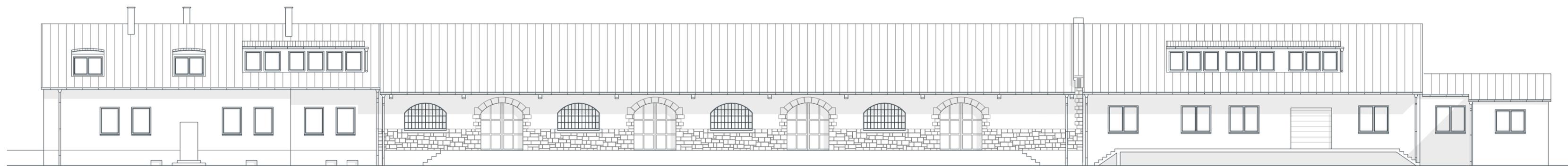
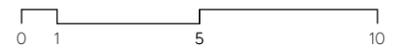


Abb. 174: Zollabfertigung mit Zollschuppen, Süd-West-Fassade, 2022 M 1:200

Legende:

- Abbruch
- Neu



Zollabfertigung mit Zollschuppen 1958-2022
Nord-Ost-Fassade

Zu den Gleisen hin bestanden die baulichen Veränderungen an der Zollabfertigung darin, die Fensterrahmen auszutauschen und im ausgebauten Dachgeschoss neue Dachgauben zu adaptieren. Ebenso wurde die Ladebühne bis zur ersten Ladeluke vergrößert. Dabei wurden der ursprüngliche Stiegenaufgang entfernt.

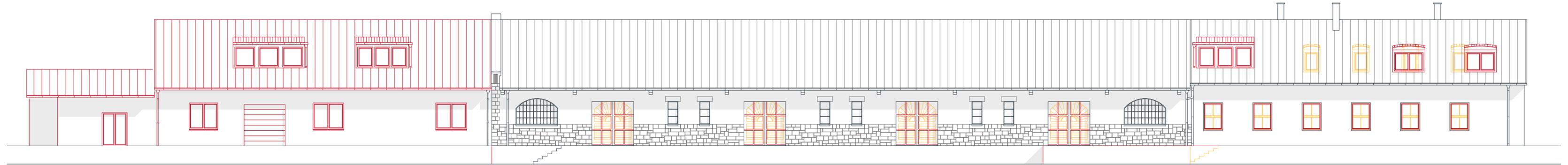


Abb. 175: Veränderungen an der Zollabfertigung und am Zollschuppen, Nord-Ost-Fassade, 1958-2022 M 1:200

Legende:

- Abbruch
- Neu

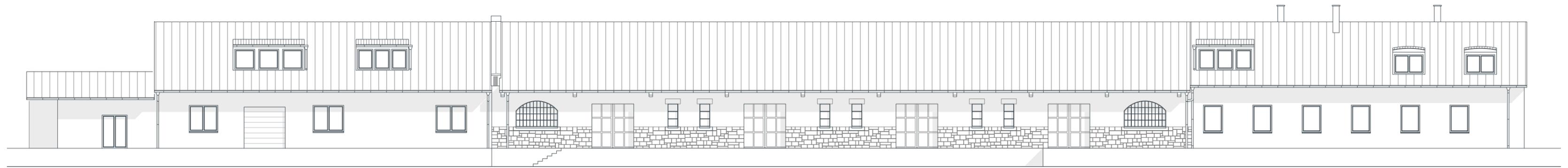
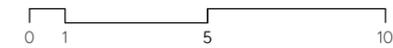


Abb. 176: Zollabfertigung mit Zollschuppen, Nord-Ost-Fassade, 2022 M 1:200

4.2.3 Fassadenabwicklungen

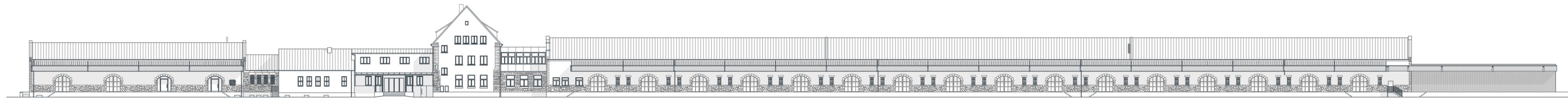


Abb. 177: Eilgutschuppen, Güterabfertigung und Stückgutschuppen: Süd-West-Fassade, 2022 M1:500

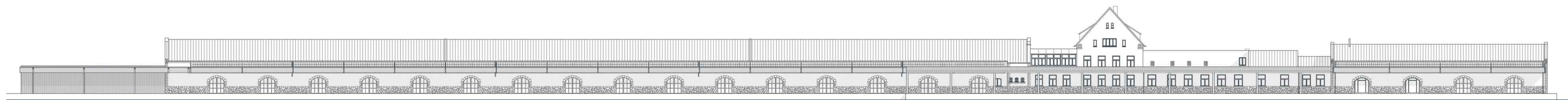


Abb. 178: Eilgutschuppen, Güterabfertigung und Stückgutschuppen: Nord-Ost-Fassade, 2022 M1:500



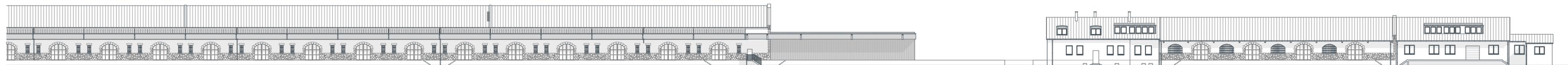


Abb. 180: Stückgutschuppen, Feuergutrampe, Zollamt und Zollschuppen: Süd-West-Fassade, 2022 M1:500

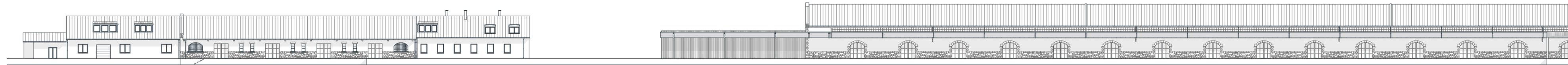


Abb. 179: Stückgutschuppen, Feuergutrampe, Zollamt und Zollschuppen: Nord-Ost-Fassade, 2022 M1:500

4.2.3 Charakteristische Elemente

Die Gesamtanlage besitzt trotz mehrer Kriegsschäden und sichtbarer Umbauten an der äußeren Gestaltung sowie der inneren Raumstruktur in der Nachkriegszeit, charakteristische Gestaltungselemente und unveränderte Bauteile, die hier genauer betrachtet werden sollen. Mit dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes stellt die Güterschuppenanlage mit ihren architektonischen und gestalterischen Elementen ein Gesamtensemble dar. Gleiche Materialität und Ornamentik lassen sich bei beiden Objekten wiederfinden.



Abb. 181: Ansicht der Erdgeschosszone des südlichen Gebäudeteils der Güterabfertigung an der Süd-West-Fassade, 2022

Die Sandbruchsteinverblendungen

Trotz der starken baulichen Veränderung am Abfertigungsgebäude lassen sich hier sowie an den anderen Gebäuden die charakteristischen Sandbruchsteinverblendungen an den Fassaden wiederfinden. Das Material aus rotem Sandstein zieht sich über die gesamte Anlage und unterstreicht so die typische frühere hessische Eisenbahnarchitektur die sich bei vielen Bahnhofsgebäuden, wie auch beim Hauptbahnhof, wiederfinden lässt. Zur Betonung des Sockels und der Ladebühnen wurde eine dunkle Abdeckung aus scharrierter Basaltlava benutzt.



Abb. 182: Ansicht des südlichen Schweifgiebels des Eilgutschuppens mit den markanten Voluten, 2022

Der Schweifgiebel

Durch die früher noch freie Sichtachse vom Bahnhofplatz Richtung Güterschuppenanlage (Siehe Abb. 200, S. 182) und der gestalterischen Idee einer wahrnehmbaren Gesamtanlage mit dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes, sollten die sichtbaren Kopfseiten des Eilgut- und Stückgutschuppens als repräsentative Schauffassaden ausgeführt werden. Die neobarocke Architektursprache des Bahnhofensembles wurde an den Kopffassaden als Schweifgiebel mit dekorativen Voluten ausgeführt.



Abb. 183: Detailansicht der Giebelvolute an der nördlichen Kopfseite des Eilgutschuppens, 2022

Die Giebelvoluten

Die Voluten an den jeweiligen noch vorhandenen Giebeln des Eilgut- und Stückgutschuppens sind an den Seiten mit vertikalen Kanneluren versehen und betonen mit den mit Sandstein verkleideten Gebäudeecken die Enden der Längsfassaden. Mit ihrer neobarocken Gestaltung sind sie ein äußerst herausstechendes gestalterisches Element der Anlage.



Abb. 184: Detailansicht mit der noch vorhandenen Eckbetonung aus rotem Sandstein am mehrgeschossigen Gebäudeteil der Güterabfertigung, 2022

Die Eckbetonung

Die Eckbetonung aus rotem Sandstein diente als Unterteilung der Fassade, jedoch vor allem als Hervorhebung der einzelnen Gebäudeabschnitte. Die Güterschuppen besaßen gegenüber der Güterabfertigung schmalere, jedoch auch hervorstechende Eckbetonungen. Die damals zwei mehrgeschossigen Gebäudetrakte sowie die Zollabfertigung wurden im Zuge ihrer Wichtigkeit als „Empfangsgebäude“ mit breiteren und schwerer wirkenden Sandsteinverkleidungen samt abschließendem Schlussstein versehen (Siehe Abb. 98-99 S. 91-92).



Abb. 185: Ansicht des rundbogenförmigen Ladetores mit eingebauter Fixverglasung samt Tür auf der Süd-West-Fassade des Eilgutschuppens, 2022

Die Ladetore

Die rundbogenförmigen Ladetore wurden nach der damaligen grundsätzlichen Bauempfehlungen mit einer Breite von 2,50 Metern und einer Höhe von ca. 2,80 Metern errichtet. Gestalterisch fügen sie sich mit ihrer Umfassung aus rotem Sandstein in das architektonische Bild hinein. Ein durchlaufender, bis zur halber Höhe der Ladetore reichender Sockel aus Sandsteinverblendungen zieht sich dabei über die gesamte Längsseite der Güterschuppens. Markant ist auch die Abrundung der Kanten um Beschädigungen zu vermeiden.



Abb. 186: Ansicht des großen Segmentbogenfensters auf der nördlichen Giebelseite des Eilgutshuppens, 2022

Die Giebelfenster

Die großen Segmentbogenfenster an den beiden Kopffassaden des Eilgut- und Stückgutshuppens dienen nicht nur zur natürlichen Belichtung des Innenraumes, sondern auch, neben dem Schweifgiebel, als markantes gestalterisches Element zur Betonung der Schaufassade. Wie bei den Ladetoren wurden die Umfassungen aus rotem Sandstein ausgeführt, besitzen jedoch einen gestalterischen Schlussstein im oberen Segmentbereich. Schmale eiserne Fenstersprossen mit Einfachverglasung lassen das natürliche Licht hinein.



Abb. 187: Detailansicht zweier, schmaler Fensteröffnungen samt Vergitterung auf der Süd-West-Fassade des Stückgutshuppens, 2022

Die Fensterfassungen

Neben den Ladeluken befinden sich auf der Längsseite der Süd-West-Fassade des Stückgutshuppens hohe, schmale Fensteröffnungen mit vorliegender Vergitterung. Die charakteristischen Elemente, bestehend aus massiven, aus einem Stück gehauenen Steinelementen, welche als Brüstung und Fenstersturz dienen und sich dabei gestalterisch in den durchlaufenden Sockel einfügen. Zu finden sind diese Elemente auch bei den Fensteröffnungen an den Kopffassaden sowie teilweise nur die Brüstungselemente an den jeweiligen Fensteröffnungen der Fassaden der Güterabfertigung.



Abb. 188: Ansicht von Süden auf das lange Flugdach des Stückgutshuppens auf der Süd-West-Fassade, 2022

Das Flugdach

Als markantes und nicht zu vergessenes Element der Außengestaltung sind die Flugdächer an den jeweiligen Längsseiten der Güterschuppen zu nennen. Teilweise im südlichen Bereich des Stückgutshuppens im Zweiten Weltkrieg zerstört und wiederhergestellt, sind die Dächer noch im originalen Zustand erhalten.



Abb. 189: Detailsansicht der Konstruktionsweise eines eisernen Fachwerkträgers im Inneren des Stückgutshuppens, 2022

Die eisernen Fachwerkträger

Das Herzstück des Eilgut- und Stückgutshuppens ist im Inneren, genauer in der Dachkonstruktion zu finden. Die eisernen Fachwerkträger überspannen die gesamte Breite der Schuppen im Abstand von ca. 9 Metern. Ihre leichte Bauweise liegen im Kontrast zu den massiven Außenwänden und Pfeilern auf denen sie ruhen. Die Wahl des Materials für die Dachkonstruktion lag wohl an den damaligen Brandschutzmaßnahmen, die sich nach einem Dachbrand am Eilgutshuppen im Jahr 2014 bewähren sollte und dank ihrer Konstruktionsweise eine komplette Zerstörung des Daches verhindert haben.



Abb. 190: Innere Eckansicht des Fensterbandes auf der Süd-West-Fassade des Eilgutshuppens, 2022

Die eisernen Fensterbänder

Von außen durch die hohen Flugdächer fast nicht zu erblicken, lassen sich die über die ganze Länge des Eilgut- und Stückgutshuppens verlaufenden Fensterbänder im Inneren der Hallen in ihrem ganzen Ausmaß betrachten. Mit der damals innovativen Fachwerkkonstruktion konnten durch die Anbringung von langen Fensterbändern eine ausreichende natürliche Belichtung gewährleistet werden. Wie auch die großen Segmentbogenfenster wurden sie aus schmalen eisernen Fenstersprossen mit Einfachverglasung und Teilöffnungsmöglichkeit zur Durchlüftung der Hallen ausgeführt.



Abb. 191: Ansicht des inneren Sichtziegelmauerwerks an der südlichen Giebelseite des Eilgutshuppens, 2022

Das Sichtziegelmauerwerk

Gegenüber den äußeren Fassaden mit ihren verputzten Oberflächen zwischen dem roten Sandstein, ist das Innere der Hallen im Eilgut-, Stückgut- und Zollshuppen als Sichtziegelmauerwerk gehalten. Trotz ihrer Banalität als gängiges Baumaterial können die freiliegenden, roten Ziegel als ein charakteristisches Gestaltungselement gesehen werden, die sich mit der oberflächlich rauen Materialität, zusammen mit den eisernen Fachwerkträgern, den Schiebetoren und anderen unverkleideten Bauteilen im Inneren als ein architektonisches Gesamtbild eines technischen Denkmals präsentieren.

4.3 Denkmalpflegerische Bewertung der Gesamtanlage

4.3.1 Vorherrschender Denkmalschutz

In Wiesbaden stehen ca. 25 Prozent der bebauten Fläche unter Denkmalschutz, welche rund 10.000 Objekte beinhaltet.¹⁶⁵ Laut hessischem Denkmalschutzgesetz (HDSchG) in der Fassung vom 28. November 2016 werden diese Objekte in drei Kategorien unterteilt:¹⁶⁶

- **Kulturdenkmäler** als bewegliche und unbewegliche Sachen, Sachgesamtheiten und Sachteile einschließlich Grünanlagen an deren Erhalt aus künstlerischen, wissenschaftlichen, technischen, geschichtlichen oder städtebaulichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht (§2 Abs. 1).
- **Bodendenkmäler** als Zeugnisse menschlichen, tierischen oder pflanzlichen Lebens von wissenschaftlichem Wert darstellen und die im Boden verborgen sind oder waren oder aus urgeschichtlicher Zeit stammen (§2 Abs. 2).
- **Gesamtanlagen** bestehend aus baulichen Anlagen einschließlich der mit ihnen verbundenen Grün-, Frei- und Wasserflächen bestehen und an deren Erhalt im Ganzen aus künstlerischen oder geschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht (§2 Abs. 3).

¹⁶⁵ Vgl. Denkmalschutz und Denkmalpflege, URL: <<https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/planen/denkmalschutz/index.php>>

¹⁶⁶ Vgl. Hessisches Denkmalschutzgesetz, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen, S. 211

Wenn von Kulturdenkmälern als begreif- und begehbare Zeugnisse aus vergangener Zeit gesprochen wird, sind alte Gebäude genauso gemeint, wie historische Parks, Friedhöfe und Bodendenkmäler oder auch historische Industrieanlagen. Unter Schutz steht sowohl die historische Substanz als auch das Erscheinungsbild.¹⁶⁷

Der Hauptbahnhof sowie die Güterschuppenanlage am südwestlichen Ende des Gleisbettes werden aus künstlerischen, städtebaulichen und ortsgeschichtlichen Gründen als Sachgesamtheit erfasst:

„Der neue zentrale Kopfbahnhof an der Ringperipherie ersetzte die drei Bahnhöfe auf der Südseite der unteren Rheinstraße als jeweilige Endstationen der Bahnlinien, die Wiesbaden mit dem Umland verbanden: 1840 entstand an der Stelle der heutigen Rhein-Main-Halle

Legende:

- Kulturdenkmal nach § 2 Abs. 1
- Kulturdenkmal (Gesamtanlage) nach § 2 Abs. 3
- Kulturdenkmal (Wasserfläche) nach § 2 Abs. 1 oder § 2 Abs. 3
- Kulturdenkmal (Grünanlage oder Grünfläche) nach § 2 Abs. 1 oder § 2 Abs. 3

¹⁶⁷ Vgl. Denkmalschutz und Denkmalpflege

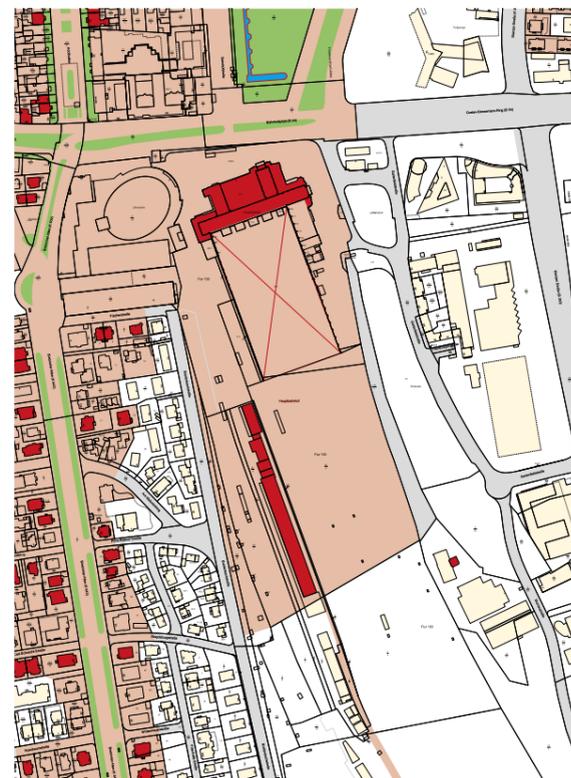


Abb. 192: Kartenausschnitt aus der Denkmalweisung des Landesamtes für Denkmalpflege in Hessen mit der Gesamtanlage des Hauptbahnhofes, 2022



Abb. 193: Ansicht der ehemaligen Zollabfertigung und deren andockender Zollschruppen, 2022

(Ecke Friedrich-Ebert- Allee) der Taunusbahnhof, 1856 folgte der Rheinbahnhof an der Rheinbahnstraße (um 1960 für Erweiterung der Rhein-Main-Halle abgeräumt) und 1879 der Ludwigsbahnhof als Umbau der Villa Mons an der Stelle, wo 1913-1915 das Museum gebaut wurde. Mit seinem Entwurf in Neobarockstil war Klingholz Sieger eines Wettbewerbs. Der mit tonnengewölbter Querbahnsteighalle langgestreckte Gebäudekomplex ist zur hier geradlinig verlaufenden Ringstraße platziert. Somit steht er rechtwinklig zu den im südlichen Talzug verlaufenden Gleisanlagen. Der

gestalterische Schwerpunkt liegt auf dem östlichen Abschnitt mit einem über 40 Meter hohen Uhrturm und der in Querrichtung zur Querbahnsteighalle orientierten tonnengewölbten Schalterhalle: Insgesamt ein eindrucksvoller Gebäudekomplex mit besonderer Wirkung für die Blickachse der Friedrich- Ebert-Allee, eine damals als Kaiserstraße mit Mittelallee neu angelegte Achse in Fortsetzung der Wilhelmstraße. Als eine wahre „via triumphalis“ sollte sie mit entsprechender Bebauung vor allem dem Kur- und Fremdenverkehr dienen. Als allgemeine Verbindung zum Stadtzentrum wurde die Bahnhofstraße, damals Nicolasstraße [sic!] geheißen, bis zum Bahnhofplatz verlängert. [...] Das äußere Erscheinungsbild ist im großen ganzen gut erhalten. Zur malerischen Qualität des Entwurfs trägt die Farbigkeit der Baumaterialien, vor allem die Verbindung von rotem Sandstein mit leuchtend grün glasierten Dachziegeln (heute teilweise in einem abweichenden Farbton ersetzt) erheblich bei. Trotz inzwischen näherückender großvolumiger Neubauten behauptet der Bau seine dominante Stellung im Stadtbild. Dem Blick verborgen bleibt der langegezogene Trakt der Güterschuppen auf dem westlich anschließenden Gelände. Die stilistisch teils im neobarocken Modus angepaßte [sic!] Gebäude sind im mittleren Bereich wohl nach Wiederaufbau aufgrund von Kriegsschäden gestört. Der Hauptbahnhof ist Kulturdenkmal als Sachgesamtheit aus künstlerischen, städtebaulichen und ortsgeschichtlichen Gründen.“¹⁶⁸

¹⁶⁸ Russ, Sigrid: Kulturdenkmäler in Hessen Wiesbaden 1.2 – Stadterweiterung innerhalb der Ringstraße, S. 391

Ausgeschlossene Objekte

Laut § 2 Abs. 3 des HDSchG ist es nicht erforderlich, dass jedes einzelne Teil der Gesamtanlage als Kulturdenkmal angesehen werden muss.¹⁶⁹ Im Falle der Güterschuppenanlage von Wiesbaden wird die sich im südlichen Teil der Anlage befindliche ehemalige Zollabfertigung und der dazugehörige Schuppen nicht als Kulturdenkmal verzeichnet (Siehe Abb. 192, S. 176). Durch die massiven Kriegsschäden an den Objekten am südlichen Teil des Areals, in dessen Folge das ursprünglich zur Architekturgestaltung der Gesamtanlage gehörige Gebäude der Zollabfertigung zur Gänze abgebrochen und in der Nachkriegszeit nicht wieder in ursprünglicher Form wiederhergestellt wurde, kann es nicht mehr als Kulturdenkmal als Teil der Gesamtanlage angesehen werden (Siehe Abb. 193, S. 177). Hingegen befindet sich der Zollschruppen laut äußerer Erscheinung noch in einem weitestgehend ursprünglichen Erscheinungsbild. Durch bauliche Eingriffe wie der Wiederherstellung des Dachstuhles, jedoch ohne die ursprünglichen Spitzgauben (Siehe Abb. 169-170, S. 160), die bauliche Veränderung der rundbogenförmigen Ladetoren zu rechteckigen Öffnungen auf der Nord-Ost-Fassade (Siehe Abb. 328-329, S. 298) und dem Zubau an dessen südlichen Giebelseite, wurde der Zollschruppen nicht als Kulturdenkmal in der Gesamtanlage angesehen.

¹⁶⁹ Vgl. Hessisches Denkmalschutzgesetz, S. 211

4.3.2 Bewertungskriterien der Anlage als schützenswertes Gesamtensemble

Die Unterschutzstellung mehrerer Kulturdenkmäler als Gesamtanlage, den sogenannten Ensembleschutz, ist in mehreren deutschen Bundesländern, wie z.B. in Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg und eben auch in Hessen im Denkmalschutzgesetz verankert. Den Begriff des Ensembleschutzes wird in den jeweiligen Bundesländern unter verschiedenen Bezeichnung angewendet. Der Begriff als „Gesamtanlage“ findet man beispielsweise in Bayern, Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, in Berlin als „geschützte Baubereiche“ sowie im Rheinland-Pfalz und Saarland als „Denkmalzonen bzw. Denkmalschutzgebiete“ wieder. Dabei sind immer Gesamtheiten wie beispielsweise ganze Straßen, Plätze oder sogar Ortsbilder gemeint, an deren Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen und geschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht.¹⁷⁰

Die Kriterien zur Bewertung einer Gesamtanlage oder mehrerer Kulturdenkmäler als schützenswertes Ensemble, in diesem Fall die Güterschuppenanlage mit dem Wiesbadener Hauptbahnhof samt Empfangsgebäude und Gleishallen, können unterschiedlich ausfallen. Die allgemeine geschichtliche Bedeutung einer Anlage kann in Kontext ihrer Entstehung begründet sein.¹⁷¹ Hier kommt der städtebauliche und ortsgeschichtliche Denkmalwert

¹⁷⁰ Vgl. Gottfried, Kiesow: Einführung in die Denkmalpflege, S. 61

¹⁷¹ Vgl. ebda

zur Anwendung. Der ehemalige Stückgutbahnhof sowie der neobarocke Hauptbahnhof haben durch ihre Errichtung am südlichen Ende der ehemaligen Bahnanlagen von Wiesbaden zum städtebaulichen Wandel des damals noch wenig erschlossenen, südlichen Gebietes der Stadt beigetragen und somit das vorherrschende Ortsbild maßgeblich mitgestaltet (Siehe Abb. 194, S, 178).

Die künstlerische Bedeutung, beziehungsweise der künstliche Wert als Kriterienpunkt im Hessischen Denkmalschutzgesetz, ergibt sich aus dem Erscheinungsbild der Anlage. Hierzu wird vor allem nach zwei Arten von Gesamtanlagen unterschieden: die einheitlich geplanten, weitgehend unverändert erhaltenen und die historisch gewachsenen, nicht einem einheitlichen Errichtungsakt entstammenden. Ersteres trifft dabei auf die Anlage in Wiesbaden zu. Gesamtanlagen enthalten in den meisten Fällen Bestandteile unterschiedlicher Qualität, nämlich Kulturdenkmäler, ferner Bauten, die keinen Einzelwert haben, jedoch für das Erscheinungsbild bedeutsam sind, und schließlich belanglose oder belanglos gewordene Bauten. Alle diese Teile bedürfen des angewendeten Ensembleschutzes.¹⁷² Mit dem Blick auf die Güterschuppenanlage fällt hier die im südlichen Areal befindliche ehemalige Zollabfertigung mit dem dazugehörigen Schuppen ins Auge. Diese beiden Gebäudetrakte sind im Gesamtensemble der Anlage verzeichnet, jedoch nicht als Kulturdenkmal

¹⁷² Vgl. ebda, S. 62



Abb. 194: Luftaufnahme des Hauptbahnhofs und der Güterschuppenanlage samt des umliegenden Areals, o.J.

klassifiziert. Die Begründung beim ehemaligen Zollamt ist naheliegend, da hier keine historische Bausubstanz mehr vorhanden ist. Anders verhält sich dies jedoch beim Zollschuppen. Trotz der baulichen Veränderungen und Adaptierungen am Objekt, hat es seinen ursprünglichen Charakter weitestgehend erhaltenen. Somit sollte dessen Ausschließung als Kulturdenkmal im Gesamtensemble nochmals überdacht werden, da man am Objekt noch charakteristische Elemente, die sich an den jeweiligen Objekten der Güterschuppenanlage anhand von Materialien und Bauformen wiedererkennen lassen, finden.

Zur künstlerischen Qualität eines einzelnen Kulturdenkmals oder einer Gesamtanlage, welche man zur künstlerischen Bedeutung als Kriterienpunkt hinzuzählt, gehören einige Faktoren, mit denen künstlerische Qualität durch Vergleiche bestimmt werden können. Für die Baudenkmäler sind dies vor allem die Lösung der gestellten Bauaufgabe, die Einordnung in die Landschaft oder gebaute Umwelt sowie die Stellung in der jeweiligen Stilphase oder betreffenden Kunstlandschaft.¹⁷³ Mit den neobarocken Gestaltungselementen als schon veraltet angesehener Baustil etablierte sich die Gesamtanlage aus Hauptbahnhof und Güterschuppen noch recht spät zwischen die aufkommenden neuen Baustile um die Jahrhundertwende. Jedoch zählt der Hauptbahnhof heute als Vorzeigebispiel neobarocker Architektur.

Der eigentliche zugeschriebene Nutzungsgrund als Dienstleistungszentrum zum Transport und Lagern von Waren und Gütern im Schienenverkehr, wo nicht die gestalterische Qualität, sondern primär die optimale und reibungslose Nutzung der Anlagen im Vordergrund stand, war bei der Güterschuppenanlage in Wiesbaden kein Grund bei der architektonischen und handwerklichen Qualität der Anlage zu sparen. Als weiteres Bewertungskriterium einer Anlage kann deshalb die handwerkliche oder technische Qualität der Ausführung hinzugenommen werden. Historische Bauten können nicht nur an der künstlerischen Grundidee gemessen werden, sondern

¹⁷³ Vgl. ebda, S. 46

auch in der Wirkung auf die Gesellschaft von der Sorgfalt der Ausführung abhängig sein. Bis zum Beginn der industriellen Bauweise hielt diese handwerkliche Tradition an, welche sich auch an den aufwendigen Fassaden des Historismus mit oft sorgfältig ausgearbeiteten Werksteinen wiederfinden lässt. Diese handwerkliche Qualität wäre nach heutigem Ermessen aus finanziellen Gründen nicht mehr wirtschaftlich und besitzt deshalb einen angesehenen und schützenshaften Wert.¹⁷⁴

Anhand der Güterschuppenanlage lassen sich gestalterische Elemente mit handwerklicher Qualität wiederfinden: Sorgfältig aus Sandstein gehauene Fensterbrüstung und -stürze, Schlusssteine und Umfassungen an den Segmentbogenfenstern und Ladetoren sowie die noch vorhandenen, markanten Schweifgiebel an den jeweiligen Giebelseiten des Eilgut- und Stückgutschuppens, welche mit ihren konstruktiv hochwertig ausgeführten Voluten gestalterische Akzente setzen. Gemeinsam bilden diese Bauelemente ein architektonisches Gesamtbild, welches mit den Gestaltungsmerkmalen des Hauptbahnhofes zurecht als Gesamtensemble angesehen werden können. Ebenso wie die Bauelemente am äußeren Bauwerk, können im Falle der Konstruktionsweise auch die innen liegenden eisernen Fachwerkträger für die Qualität der Konstruktion oder Herstellungsart als Kriterienpunkt herangezogen werden. Um die Räume weiter und lichter, die Wände

¹⁷⁴ Vgl. ebda, S. 52

höher und dünner machen zu können, bemühte man sich ständig um neue Konstruktionsformen. Künstlerisches Wollen war deshalb untrennbar abhängig von den technischen Möglichkeiten. Nach Gottfried Kiesow kann die Denkmalpflege „...deshalb nicht nur die künstlerische Qualität eines Gebäudes, sie muß [sic!] auch die konstruktive Ausführung würdigen.“¹⁷⁵

Mit dem technischen Wert kommt der spezifische Kriterienpunkt für die Güterschuppenanlage hinzu und somit der Zeugniswert als Quelle ihrer industriellen Epoche und lässt sich somit wie folgt zusammenfassen: „Für das Versehen und Wertschätzen eines Technikdenkmals mit seinen spezifischen Eigenschaften bedarf es der Erforschung des baulichen Erbes und damit des Erkennens seines Zeugniswertes. Erst das damit verbundene Wissen sowie die Differenzierung des Denkmalwertes ermöglicht eine adäquate Weiterentwicklung des Industriedenkmal ohne dessen Integrität zu zerstören. [...] Die Architektur von Industriebauten ist oftmals von technischbetrieblichen Zwecken bestimmt und ihre Baugestalt aus ihrer Funktion heraus entwickelt. Wesentlich sind hier neben der Beachtung funktional-technischer Bedeutungsschichten auch die Einbeziehung wirtschafts-, technikhistorischer und sozialgeschichtlicher Erkenntnisse; denn Industrie- und Technikdenkmäler liefern ebenso weiterführende Informationen etwa zu Gesellschafts- und Kulturgeschichte, die in den Zeugniswert einfließen.“¹⁷⁶

¹⁷⁵ ebda

¹⁷⁶ Der Wert des technischen Denkmals, URL <<https://fd.hessen.de/bau-kunst/querschnittsreferate-der-fl%C3%A4che/industrie-und-technik/der-wert-des-technischen-erbes>>

4.3.3 Städtebauliche Entwicklung um das Bahnhofareal

Das Gebiet am südlichen Ende des Kaiser-Friedrich-Ring, über den Bahnhofplatz bis zum Bereich des heutigen Gustav-Stresemann-Ring mit dem 1906 errichteten Hauptbahnhof samt Stückgutbahnhof, erlebte bis in die heutige Zeit weitreichende städtebauliche Entwicklungen.

Betrachten wir zuerst das Areal östlich der Gleisanlagen des Hauptbahnhofes, dessen Gebiet sich bis zur Mainzer Straße erstreckt (Siehe Abb. 199, S. 182). Dieser Bereich wurde schon vor dem Bau des neuen Hauptbahnhofes gewerbsmäßig genutzt. Hier befand sich etwas südlich der heutigen Gleisanlagen um 1700 die sogenannte Neumühle, welche jedoch nach dem Bau des neuen Hauptbahnhofes abgebrochen wurde.¹⁷⁷ In der Nähe erfolgte 1704 die Errichtung der Steinmühle, die in den 1920er Jahren von Philipp Lorenz Fauth übernommen wurde, nachdem seine vorangegangene Ölmühle in der Nähe des Dotzheimer Bahnhofes bei einem Explosionsunglück zur Gänze zerstört wurde und danach in eine Speiseöl- und Speisefettfabrik umfunktioniert wurde.¹⁷⁸ Weiter nördlich der beiden Mühlen erfolgte 1884 die Errichtung einer Schlachthausanlage.¹⁷⁹ Im selben Jahr siedelte sich die 1864 gegründete Möbelspedition *J & G Adrian* der beiden Brüder Jacob und Georg Adrian mit Lagerhaus und Möbelspeicher am Hauptbahnhof an.¹⁹⁰

¹⁷⁷ Vgl. Mühlen prägten einst das Bild, URL: <https://87799.forumromanum.com/member/forum/entry.user_87799.1274885276.1109088014.muehlen_praegten_einst_bild_wiesbaden-muehlenforum.html>

¹⁷⁸ Vgl. Wiesbadener Ölmühle Philipp L. Fauth, URL: <<https://www.wiesbaden.de/microsite/stadtlexikon/a-z/wiesbadener-oelmuehle-philipp-l.fauth.php>>

¹⁷⁹ Vgl. Kulturzentrum Schlachthof (Wiesbaden), URL: <[https://de.wikipedia.org/wiki/Kulturzentrum_Schlachthof_\(Wiesbaden\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Kulturzentrum_Schlachthof_(Wiesbaden))>



Abb. 195: Luftaufnahme des östlich vom Hauptbahnhof gelegenen Industrieareals, ca. 1930

Die weitere Entwicklung des östlichen Areals

Nachdem die Bevölkerungszahl der Stadt Wiesbaden Ende des 19. Jahrhunderts rasant anstieg, wurde auch das Schlachthaus an der ehemaligen Schlachthausstraße (später in Gartenfeldstraße und im südlichen Teil Murnastraße umbenannt) für eine effiziente Produktion zu klein. Unter der Leitung von Stadtbaumeister Felix Genzmer wurde die Anlage zwischen 1897 und 1900 erweitert. Es entstanden eine neue Kühl- und Maschinenhausanlage, eine Fleischverkaufshalle, eine

¹⁹⁰ Vgl. Von der Spedition zum Kulturzentrum, URL: <<https://www.fr.de/rhein-main/wiesbaden/spedition-kulturzentrum-11505372.html>>

Kuttlerie, eine Kleinviehmarkthalle sowie ein 36 Meter hoher, markanter Wasserturm an den Bahngleisen (Siehe Abb. 195, S. 180).¹⁹¹ Die Möbelspeditionsfirma *J & G Adrian* erweiterte ebenso ihren Betrieb und siedelten sich zu Beginn des Ersten Weltkrieges an der Adresse Gartenfeldstraße Nr. 11, 13 und 25 mit neuem Möbellager sowie Roll- und Lastfuhrwerk an.¹⁹² Kurz nach der Jahrhundertwende wurde ein Teil des noch unbebauten Areals östlich des Hauptbahnhofes zwischen der Gartenfeldstraße und der Mainzer Straße als Ausstellungsfläche genutzt. Hier sollte 1909 die von der Handwerkskammer organisierte

¹⁹¹ Vgl. Schlachthaus- und Viehhofanlage, URL: <<https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/planen/staedtebauliche-projekte/rahmenplanungen/historie.php#:~:text=1884%20hatte%20Stadtbaumeister%20Lemcke%20mit,Bauweise%20war%20von%20einfachster%20Art.>>

¹⁹² Vgl. Von der Spedition zum Kulturzentrum



Abb. 196: Ansicht der Gewerbeausstellung für Handwerk und Gewerbe, Kunst, und Gartenbau östlich vom Uhrturm des Hauptbahnhofes aus gesehen, 1909

Gewerbeausstellung für Handwerk und Gewerbe, Kunst, und Gartenbau stattfinden (Siehe Abb. 196, S. 181).¹⁹³ Schon 1846, 1850 und 1863 (Nassauische Kunst- und Gewerbeausstellung) wurden in Wiesbaden solche Ausstellungen vom 1843 gegründeten Gewerbeverein für Nassau organisiert.¹⁹⁴ Durch die Anbindung an das Eisenbahnnetz durch die Taunuseisenbahn im Jahr 1840 wurde Wiesbaden attraktiver für Besucher und als Ausstellungsort. Ebenso war Wiesbaden zur damaligen Zeit die bevölkerungsreichste Stadt im Herzogtum Nassau. Auch mehr als 40 Jahre später sollte die Ausstellung

¹⁹³ Vgl. Hessisches Hauptstaatsarchiv, URL: <<https://landesarchiv.hessen.de/handwerkskammern-online>>

¹⁹⁴ Vgl. Gewerbeverein für Nassau, URL: <<https://www.wiesbaden.de/microsite/stadtlexikon/a-z/gewerbeverein-fuer-nassau.php>>



Abb. 197: Luftaufnahme der zerstörten Gleisanlagen des Hauptbahnhofes und den Objekten des Schlachthofgeländes, ca. 1945

am neu errichteten Hauptbahnhof einen umfassenden Einblick in das wirtschaftliche und kulturelle Leben der Umgebung und des Umlandes zeigen.¹⁹⁵

Nach dem Zweiten Weltkrieg fand ein starker Wandel am östlichen Areal statt. Durch Bombenangriffe wurden weite Teile der angesiedelten Infrastruktur beschädigt. Die Hallen der Speditionsfirma *J & G Adrian* wurden weitestgehend zerstört. Bei der Schlachthausanlage wurden das Maschinen-, Kessel- und Vorkühlhaus zerstört und anschließend in einfacher Form wieder aufgebaut

¹⁹⁵ Vgl. Nassauische Kunst- und Gewerbeausstellung, URL: <<https://www.wiesbaden.de/microsite/stadtlexikon/a-z/nassauische-kunst-und-gewerbeausstellung-19.07.bis-30.08.1863.php>>



Abb. 198: Ansicht der Überreste des ehemaligen Schlachthofgeländes vom Stückgutschuppen aus gesehen, 2022

(Siehe Abb. 197. S. 181). Ab den 1990er Jahren wurde das Schlachthaus wegen neuen EG Hygiene Richtlinien geschlossen und abgerissen. Teile der Anlage konnten jedoch durch Jugendliche und Kulturschaffende gerettet werden.¹⁹⁶ So blieben der heute denkmalgeschützte Wasserturm und zwei Hallen bestehen. Ein davon wurde nach dem Bau einer neuen Veranstaltungshalle 2015 abgerissen. Heute befindet sich dort das Kulturzentrum Schlachthof (Siehe Abb. 198. S. 181).¹⁹⁷ Das restliche freie Gelände wird heute als Freizeit- und Kulturpark sowie im Norden als großflächiger Park- und Busparkplatz genutzt.

¹⁹⁶ Vgl. Von der Spedition zum Kulturzentrum

¹⁹⁷ Vgl. Kulturzentrum Schlachthof (Wiesbaden)

Das Areal um den Stückgutbahnhof Wiesbaden Süd

Nach der Errichtung des neuen Haupt- und Stückgutbahnhofes mit den Räumlichkeiten der Speditionsgesellschaft *Rollkontor* war das Areal westlich der Gleisanlagen noch weitestgehend unbebaut. Vom Bahnhofesplatz aus führte eine breite angelegte Straße geradlinig mit freiem Blick zu den Anlagen des Stückgutbahnhofes sowie dem an den Gleishallen andockende Postgebäude (Siehe Abb. 200, S. 182). Das Gebiet am Hang entlang des Salzbachtales blieb um die Jahrhundertwende noch unbebaut.

Der Stückgutbahnhof Wiesbaden Süd besaß ursprünglich einen repräsentativen Eingangsbereich mit Umfassungsmauer samt kleiner Wachstube, die das Gelände vom Bahnhof abgrenzte (Siehe Abb. 200, S. 182). An der nördlichen Giebelseite des Eilgutschuppens erstreckte sich eine Ladebühne. Der Vorplatz der Anlage wurde mit langen Grünflächen gegliedert. Ab den 1910er Jahren begann in der Nähe des Hangareales die Parzellierung und Bebauung der schon um 1870 angelegten Biebricher Allee (Siehe Abb. 199, S. 182). Das Grundstück zwischen Bahnhofesplatz und dem Kaiser-Friedrich-Ring blieb lange unbebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren, ebenso wie die Schlachthaus- und Viehhofanlage am östlichen Areal, der Hauptbahnhof sowie der südwestlich der Gleisanlagen gelegene Stückgutbahnhof von



Abb. 199: Kartenausschnitt eines Stadtplanes von Wiesbaden mit dem Areal um den Hauptbahnhof, 1925

schweren Bombentreffern betroffen. Teile der Gleishallen und der Nebengebäude (Postgebäude und Fürstenbau) des Hauptbahnhofes sowie der Güterschuppenanlage wurden schwer beschädigt (Siehe Abb. 78, S. 77).

Bis in die Nachkriegszeit blieben weitere sichtbare baulichen Veränderungen im westlichen Bereich aus. Ab den 1960er Jahren sollte das bis dahin noch spärlich als Gärten und Grünanlage genutzte Grundstück an der Ecke Bahnhofesplatz / Kaiser-Friedrich-Ring mit einem massiven, kubischen Gebäude bebaut werden, der neuen Hauptpost (Siehe Abb. 79, S. 77).¹⁹⁸ Das alte westlich am

¹⁹⁸ Vgl. Kiesow, S. 33



Abb. 200: Luftaufnahme der Straßenführung vom Bahnhofesplatz zur südlich gelegenen Güterschuppenanlage (rechts), ca. 1925

Bahnhof andockende Postgebäude wurde abgerissen und durch einen Neubau, der sich über die gesamte Länge der Gleishallen zog, ersetzt. Dieser wurde wiederum mit einer geschlossenen Brückenkonstruktion mit der neuen Hauptpost verbunden. Die restliche ehemalige breite Straße die zum Stückgutbahnhof führte wurde großflächig mit Parkplatzflächen versehen. Die ursprünglich freie Sichtachse vom Bahnhofesplatz aus wurde durch den Neubau stark beeinträchtigt. Dies führte zur ersten baulichen Trennung des Stückgutschuppens zum Stadtgeschehen und wurde auch lange als Störfaktor im architektonischen Sinne am Hauptbahnhof angesehen.¹⁹⁹

¹⁹⁹ Vgl. ebda



Abb. 201: Ansicht des noch unbebauten Parkplatzareals entlang der Gleishallen Richtung Güterschuppenanlage, 2017

Ab Ende 2002 wurde mit dem Abbruch des Hauptpost und den dazugehörigen Gebäuden am Bahnhof begonnen.²⁰⁰ Die freie Fläche entlang der Gleishallen wurde in einen Parkplatz umfunktioniert (Siehe Abb. 201, S. 183). Dies führte jedoch zu verkehrstechnischen Problemen bezüglich der Zu- und Abfahrt zur Güterschuppenanlage, da durch die Eigentumsverhältnisse des Grundstückes (damals noch Deutsche Bahn) eine neue Straßen- und Gehsteigführung nicht angedacht und der Parkplatz nur als Interimslösung angesehen wurde. Durch den Verkauf des Grundstückes sollte sich die städtebauliche Situation am Hauptbahnhof nochmals grundlegend verändern.²⁰¹

²⁰⁰ Vgl. Lilien-Carré

²⁰¹ Vgl. „Alles ist besser als die jetzige Lage“, URL: <https://www.wiesbadener-kurier.de/lokales/wiesbaden/nachrichten-wiesbaden/alles-ist-besser-als-die-jetzige-lage_17731035>



Abb. 202: Blick von der Klingholzstraße Richtung Bahnhof mit dem *Lilien-Carré* (links), einer Büroanlage (rechts) und dem neuen Intercity Hotel in der Mitte, 2022

2004 begann man nach dem Abbruch der ehemaligen Hauptpost mit der Bebauung des freigewordenen Grundstückes und errichtete ein neues Einkaufszentrum sowie ein Bürokomplex.²⁰² Gleichzeitig wurde die Straßenführung zur Güterschuppenanlage verbessert, indem eine neue Straße, die Klingholzstraße, westlich von der Biebricher Allee kommend Richtung Bahnhof angelegt wurde und dort über eine Kurve nach Süden zur Anlage führt (Siehe Abb. 202, S. 183). Ab 2019 wurde mit der Bebauung des provisorisch als Parkplatz genutzten Grundstückes in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof begonnen. Hier entstand das neue InterCity Hotel sowie

²⁰² Vgl. Lilien-Carré



Abb. 203: Blick durch die Klingholzstraße vom Hauptbahnhof aus Richtung Güterschuppenanlage mit der neuen Wohnanlage entlang der Gleishallen, 2022

eine Wohnanlage, beides 2022 fertiggestellt (Siehe Abb. 202–203, S. 183).²⁰³ Dadurch wurde die Klingholzstraße Richtung Güterschuppenanlage nochmals als befestigte Verkehrsstraße samt Gehsteig verbessert.

Durch die Verdichtung der ehemals freien Straßenachse wurde die Güterschuppenanlage weitestgehend baulich vom Stadtgeschehen abgeschnitten. Die Sichtbeziehung vom Bahnhofesplatz aus wurde früher schon durch die alte Hauptpost beeinträchtigt, jedoch später durch die neue Bebauung entlang der Gleishallen erheblich gestört.

²⁰³ Vgl. Neue Nachbarn für den Hauptbahnhof, URL: <https://www.wiesbadener-kurier.de/lokales/wiesbaden/nachrichten-wiesbaden/neue-nachbarn-fur-den-hauptbahnhof_19969416>

4.3.4 Vorhandene Blickbeziehungen zur Güterschuppenanlage

Die Güterschuppenanlage liegt südwestlich des Wiesbadener Hauptbahnhofes zwischen dem breiten Gleisbett und dem bewaldeten Hang Richtung Breitenbachstraße und Biebricher Allee. Durch die eingekesselte Lage und den zur Stadt hin gerichteten Hauptbahnhof sind die Blickbeziehungen vom eigentlichen Stadtgeschehen zur Anlage eher gering. Es lassen sich insgesamt vier bestimmende Blickbeziehungen ausmachen:

- Standpunkt 1: Vom nördlichen Bereich der aufsteigenden Breitenbachstraße (Siehe Abb. 205, S. 184)
- Standpunkt 2: Von der Klingholzstraße ab der Höhe der neuen Wohnanlage (Siehe Abb. 206, S. 185)
- Standpunkt 3: Von den außen liegenden Bahnsteigen des Hauptbahnhofes (Siehe Abb. 207, S. 185)
- Standpunkt 4: Vom östlichen Areal der Gleisbettes (Siehe Abb. 208, S. 185)

Mit Blick von der Breitenbachstraße kann man trotz vollem Bewuchs des Hanges einen Blick auf Teile der



Abb. 204: Lageplan des Bahnhofsareales in Wiesbaden mit den wichtigsten Blickbeziehungen, 2018



Abb. 205: Standpunkt 1: Blick von der Breitenbachstraße Richtung Güterschuppenanlage, 2021

Dachlandschaft der Anlage werfen (Standpunkt 1). Der alte Wasserturm der ehemaligen Schlachthausanlage sticht von diesem Standpunkt aus jedoch stärker hervor. Diese Sichtachse Richtung Güterschuppenanlage hat von der Gewichtigkeit her keine besondere Bedeutung, gehört aber zu den wenigen Sichtbeziehungen zur Anlage.

Die wichtigste Blickachse lag anfangs in der noch unbebauten Zufahrtsstraße, der heutigen Klingholzstraße, welche in der Entstehungszeit bis zum Bahnhofplatz reichte und so die eigentliche Schauseite der Anlage, die des Eilgutschuppens, zur Geltung brachte (Standpunkt 2).



Abb. 206: Standpunkt 2: Blick durch die Klingholzstraße Richtung Güterschuppenanlage, 2021

Durch die nach und nach entstehende unterschiedliche Bebauung des freien nördlichen Areals, ausgehend vom alten Postamt in der Nachkriegszeit, bis hin zur heutigen Bebauung mit dem Bahnhofshotel und der Wohnanlage ging die Blickbeziehung zwischen dem Bahnhofplatz und der Güterschuppenanlage fast zur Gänze verloren. Erst ab der Höhe der Wohnanlage wird der ehemalige Stückgutbahnhof von diesem Standpunkt aus wieder sichtbar. Die Süd-West-Fassade bleibt im Allgemeinen dem Blick der Stadt entzogen.

Im Blickpunkt des Stadtgeschehens liegt nach



Abb. 207: Standpunkt 3: Blick vom außenliegenden Bahnsteig des Hauptbahnhofes, 2021

heutigen baulichen Gegebenheiten die Nord-Ost-Fassade. Von den außen liegenden Bahnsteigen des Hauptbahnhofes ist die Anlage mit Blickrichtung Nord-Süd in ihrer vollen Länge zu betrachten (Standpunkt 3). Eine weitere wichtige Sichtachse liegt im Osten auf der anderen Seite des Gleisbettes. Mit Blickpunkt vom ehemaligen Schlachthausareals kommt die südliche Stirnseite der Anlage, die des Stückgutschuppens, einigermaßen zur Geltung, auch wenn diese durch eine Blechhalle größtenteils verbaut ist (Standpunkt 4). Diese Blickachse zeigt deutlich die unterschiedlichen Proportion der Baukörper der Güterschuppenanlage im



Abb. 208: Standpunkt 4: Blick vom ehemaligen Schlachthaus Richtung Anlage, 2021

sichtbaren Verhältnis zu den weiteren Objekten um den Hauptbahnhof, wie z.B. den Gleishallen und der neuen Wohnanlage sowie dem sichtbaren hohen Büroturm des *Lilien-Carrés*.

Festzustellen ist, dass sich die Wichtigkeit der unterschiedlichen Blickbeziehungen über die Jahre gewandelt hat. Trotz dem Verlust der wichtigen Blickachse durch die Klingholzstraße, bleibt die Anlage von beispielsweise ankommenden oder abfahrenden Zügen sowie vom intensiv genutzten Kulturareals der ehemaligen Schlachthausanlage aus deutlich sichtbar.

4.3.5 Veränderungspotenzial der Fassaden

Das heutige Erscheinungsbild der Fassaden zeigt eine Fülle an baulichen Veränderungen seit dem Bestehen der Anlage. Diese sind jeweils zu den einzelnen Gebäudetrakten unterschiedlich groß ausgeprägt.

Beispielsweise erfuhr die Güterabfertigung eine sichtbare Umformung zur ursprünglichen Bauform. Dabei hat sich die Gewichtigkeit der einzelnen Gebäudetrakte der Abfertigung hinsichtlich des Erscheinungsbildes verändert. Ursprünglich gab es eine klare Symmetrie in Form von zwei gleichgroßen mehrgeschossigen Gebäudetrakten, einem zentralen Haupteingang sowie zwei ca. gleich von den Proportionen her errichteten Seitentrakten. Durch die weitläufigen Kriegszerstörungen und unterschiedlichen Ausbauten in der Nachkriegszeit blieb der südliche mehrgeschossige Trakt als hervorstechender Gebäudeteil über (Siehe Abb. 209, S. 186). Der nördliche Trakt verlor hingegen durch das Verringern der Gebäudehöhe auf ein Geschoss mit aufgesetztem Satteldach seine Wirksamkeit im vorhandenen Erscheinungsbild, wohingegen der frühere niedrige Seitentrakt im Süden durch seinen Geschossausbau aus den 1970er Jahren stärker hervorsticht. Der zentrale Eingangsbereich erfuhr ebenso einen Geschossausbau, erreicht aber nicht mehr die gleiche repräsentative Wirkung wie die ursprüngliche



Abb. 209: Das heutige Erscheinungsbild der Güterabfertigung mit den unterschiedlichen Gebäudehöhen, 2022

Bausubstanz, welche aus einem hervorstechenden Holzdach und zwei vorgelagerten Höfen bestand (Siehe Abb. 102, S. 94).

Die Fassaden der beiden Güterschuppen - die Längs- sowie die Kopffassaden - zeigen weitestgehend das ursprüngliche Erscheinungsbild von 1904. Größere Umbauten wurden an den Längsseiten nicht getätigt, jedoch zeigen die beiden Stirnseiten unterschiedliche Störfaktoren. Zum einen wurde durch die neu errichtete Wohnanlage nahe an die Güterschuppenanlage herangebaut. Beim neuen Abgang zur Tiefgarage wurde



Abb. 210: Ansicht des Abganges für die Garage der neuen Wohnanlage in unmittelbarer Nähe zur nördlichen Kopfseite des Eilgutschuppens, 2022

keine Rücksicht auf einen respektvollen Abstand zum bestehenden Eilgutschuppen genommen (Siehe Abb. 210, S. 186). Dadurch geht die Wirkungskraft der noch heute gestalterischen und früher als Schauseite dienende Nordfassade des Schuppens weitestgehend verloren.

Bei der südlichen Stirnseite des Stückgutschuppens spielt sich das gleiche Bild ab. Eine in der fast gesamten Breite des Schuppens errichtete Blechhalle nimmt dessen Fassade fast bis zur Gänze ein. Somit ist die Blickbeziehung zu der historischen Fassade, welche vom Gleisbett aus zu sehen ist massiv gestört (Siehe Abb. 211, S. 187).



Abb. 211: Ansicht der vorgelagerten Blechhalle vor der südlichen Kopfseite des Stückgutschuppens, 2022

In Weiterer Folge soll anhand der heutigen Bestandsaufnahme eine Analyse der verschiedenen Bereiche der Fassaden stattfinden und dessen Veränderbarkeiten, mit Blick auf die Erhaltung des noch vorhandenen historischen Gesamtbildes aufgezeigt werden. Da das ehemalige Zollamt und der dazugehörige Schuppen nicht als Kulturdenkmal in der Gesamtanlage werden diese Objekte in der Analyse nicht berücksichtigt.

Legende: gering veränderbar mittel veränderbar moderat veränderbar

Nord- und Südfassade

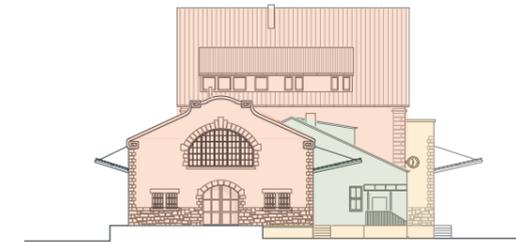


Abb. 212: Planansicht der Nordfassade, 2022 M 1:500

Keine größeren Eingriffe in Folge von neuen Öffnungen an den beiden Stirnseiten des Eilgut- und Stückgutschuppens möglich. Die vorhandenen zentralen Ladetore können mit Fensterrahmen baulichen geschlossen werden, jedoch in einer einheitlichen Gestaltung. Im Dachbereich der Güterabfertigung sind die bestehenden Dachgauben zu erhalten, um eine Überformung zu verhindern. Die noch vorhandenen Sandsteinverblendungen und Eckbetonungen aus gleicher Materialität sind bei beiden Gebäudetrakten zu bewahren. Die seitliche Fassadenseite des nördlichen Gebäudeteils der Güterabfertigung kann durch einen neuen Geschossausbau ergänzt werden,

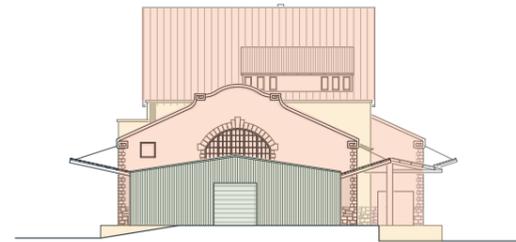


Abb. 213: Planansicht der Südfassade, 2022 M 1:500

jedoch in gleicher Höhe der vorhandenen Firsthöhe. Die vorgelagerte Blechhalle an der Stirnseite des Stückgutschuppens kann abgetragen werden, um die ursprüngliche Fassade wieder sichtbar zu machen.



Süd-West-Fassade

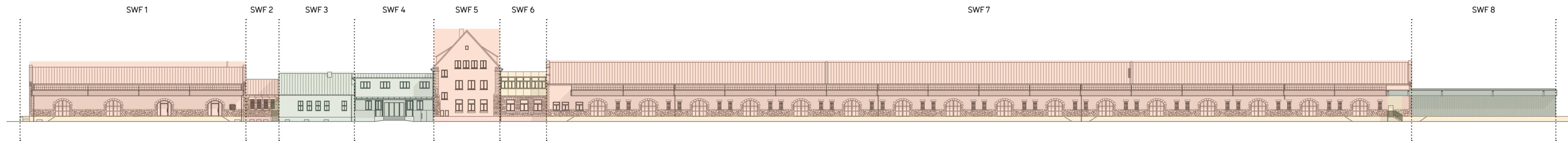


Abb. 214: Ansicht der Bestandsfassade auf der Süd-West-Seite, 2022 M 1:500

Süd-West-Fassade 1:
Keine größeren Eingriffe in Folge von neuen Öffnungen möglich. Die vorhandenen Ladetore können mit Fensterrahmen baulichen geschlossen werden, jedoch in einer einheitlichen Gestaltung. Im Bereich der Ladebühne kann ein barrierefreier Zugang, z.B. in Form einer Rampe geschaffen werden. Dachbereich sowie Fensterbänder sollen im ursprünglicher Form erhalten bleiben.

Süd-West-Fassade 2:
Vorhandene Sandsteinverblendungen an der Fassade sollen erhalten bleiben. Dachausbau ist nicht zu empfehlen, um die südliche Giebelfassade des Eilgutschuppens mit erhaltenem Oculus und Voluten nicht zu beeinträchtigen. Vorgelagerter seitlicher Eingangsbereich des südlicheren Gebäudetrakt kann umgebaut werden, soll jedoch nicht die hintere Fassade in ihrer Sichtbarkeit einschränken.

Süd-West-Fassade 3:
Veränderungen an den Fassaden möglich, da keine historisch wertvolle Substanz mehr vorhanden ist. Dachausbau ebenso möglich jedoch in Relation zur vorhandenen Firsthöhe. Bei einer Neugestaltung oder einem Dachausbau soll auf die Proportionen sowie Materialität zur vorhandenen denkmalgeschützten Bausubstanz geartet werden.

Süd-West-Fassade 4:
Stark verformter Bau zur ursprünglichen Bausubstanz. Neukonzipierung der Fassadenöffnungen möglich, jedoch in zurückhaltender Gestaltung zur den vorhandenen Fassaden. Weiterer Dachausbau wegen Proportionen zum Altbestand nicht zu empfehlen. Vordach aus baulicher Sicht nicht störend.

Süd-West-Fassade 5:
Neue Fassadenöffnungen zu den vorhandenen Fenstern in allen Geschossen sind nicht zu empfehlen. Auch im Dachbereich sind die bestehenden Dachgauben zu erhalten um eine Überformung zu verhindern. Die noch vorhandene Sandsteinverblendung und Eckbetonungen aus gleicher Materialität sind zu bewahren.

Süd-West-Fassade 6:
Erdgeschosszone mit der symmetrischen Fenstergliederung und Sandsteinverblendung baulich nicht veränderbar. Der Geschossausbau aus den 1970er Jahren kann, wenn gewollt, abgebrochen werden. Bei einem Neubau soll die vorangegangene Höhenproportion nicht überstritten werden. Bei vorhandener guter Bausubstanz ist eher ein kleinerer Eingriff in Form einer Sanierung der Fassadenverkleidung vorzuziehen.

Süd-West-Fassade 7:
Wie beim Eilgutschuppen keine größeren Eingriffe in Folge von neuen Öffnungen möglich. Die vorhandenen Ladetore können mit Fensterrahmen baulichen geschlossen werden, jedoch in einer einheitlichen Gestaltung. Im Bereich der Ladebühne kann ein barrierefreier Zugang geschaffen werden. Weitere Stiegenaufgänge sind anzubringen. Dachbereich sowie Fensterbänder sollen im ursprünglicher Form erhalten bleiben.

Süd-West-Fassade 8:
Keineschützenswerte Bausubstanz vorhanden. Abbruch der Blechhalle empfehlenswert, um die vorhandene Schauffassade mit ihren Gestaltungselementen (z.B. Segmentbogenfenster) im südlichen Bereich des Stückgutschuppens wieder freizulegen. Zubau auf der vorhandenen Ladebühne möglich, jedoch im respektvollen Abstand und Proportion sowie Materialität zum Bestand.

Legende: gering veränderbar mittel veränderbar moderat veränderbar



Nord-Ost-Fassade

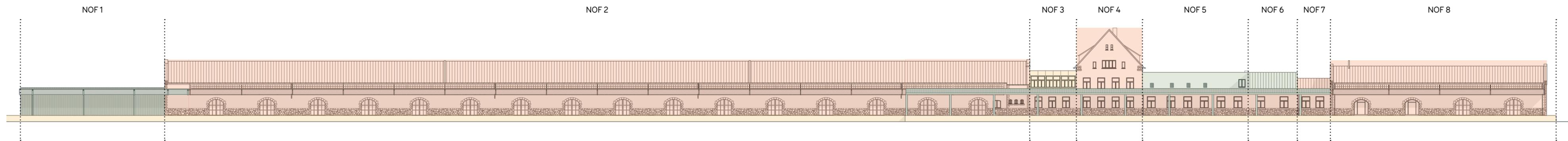


Abb. 215: Ansicht der Bestandsfassade auf der Nord-Ost-Seite, 2022 M 1:500

Nord-Ost-Fassade 1:
 Keineschützenswerte Bausubstanz vorhanden. Abbruch der Blechhalle empfehlenswert, um die vorhandene Schaufassade mit ihren Gestaltungselementen (z.B. Segmentbogenfenster) im südlichen Bereich des Stückgutschuppens wieder freizulegen.

Nord-Ost-Fassade 2:
 Wie beim Eilgutschuppen keine größeren Eingriffe in Folge von neuen Öffnungen möglich. Die vorhandenen Ladetore können mit Fensterrahmen baulichen geschlossen werden, jedoch in einer einheitlichen Gestaltung. Eine Absturzsicherung auf der Nord-Ost-Seite sollte angedacht werden. Dachbereich sowie Fensterbänder sollen im ursprünglicher Form erhalten bleiben.

Nord-Ost-Fassade 3:
 Der Geschossausbau aus den 1970er Jahren kann, wenn gewollt, abgebrochen werden. Bei einem Neubau soll die vorangegangene Höhenproportion nicht überstritten werden. Bei vorhandener guter Bausubstanz ist eher eine kleinerer Eingriff in Form einer Sanierung der Fassadenverkleidung vorzuziehen.

Nord-Ost-Fassade 4:
 Auf der Nord-Ost-Seite der ehemaligen Güterabfertigung sollten die vorhandenen Fassadenöffnungen bestmöglich bewahrt werden und keine Neuen hinzugefügt werden. Auch im Dachbereich sind die bestehenden Dachgauben zu erhalten, um eine Überformung zu verhindern. Die noch vorhandenen Sandsteinverblendungen und Eckbetonungen aus gleicher Materialität sind zu bewahren.

Nord-Ost-Fassade 5:
 Die noch vorhandenen Sandsteinverblendungen im Erdgeschoss aus gleicher Materialität sind zu bewahren. Im oberen Geschoss kann ein Geschossausbau stattfinden, welcher sich an die vorhandene Firsthöhe und mit angemessener Materialität der Fassade an den Bestand anpasst.

Nord-Ost-Fassade 6:
 Die noch vorhandenen Sandsteinverblendungen im Erdgeschoss aus gleicher Materialität sind zu bewahren. Im oberen Geschoss kann ein Geschossausbau stattfinden, welcher sich an die vorhandene Firsthöhe und mit angemessener Materialität der Fassade an den Bestand anpasst.

Nord-Ost-Fassade 7:
 Vorhandene Sandsteinverblendungen an der Fassade sollen erhalten bleiben. Dachausbau ist nicht zu empfehlen, um die südliche Giebfassade des Eilgutschuppens mit erhaltenem Oculus und Voluten nicht zu beeinträchtigen.

Nord-Ost-Fassade 8:
 Keine größeren Eingriffe in Folge von neuen Öffnungen möglich. Die vorhandenen Ladetore können mit Fensterrahmen baulichen geschlossen werden, jedoch in einer einheitlichen Gestaltung. Eine Absturzsicherung auf der Nord-Ost-Seite sollte angedacht werden. Dachbereich sowie Fensterbänder sollen im ursprünglicher Form erhalten bleiben.

Legende: gering veränderbar mittel veränderbar moderat veränderbar



4.4 Fazit

In den vorherigen Kapitel wurde eine umfangreiche Analyse und Aufarbeitung der Eisenbahngeschichte Wiesbadens sowie eine tiefgreifende geschichtliche Auseinandersetzung der Güterschuppenanlage im Hinblick auf ihre Entstehungsgeschichte und dem baulichen Wandel der Anlage selbst sowie Umgebung durchgeführt.

Mit der weiterführenden denkmalpflegerischen Analyse anhand der vorhandenen Denkmalwerte und Unterschutzstellungen nach örtlichen Gesetzgebungen kann festgehalten werden, dass die Güterschuppenanlage in Wiesbaden nach wie vor als technisches Denkmal der industriellen und verkehrstechnischen Geschichte der ehemaligen Kurstadt anerkannt werden soll. Trotz weitläufiger baulicher Veränderungen im städtebaulichen Kontext als auch an der Anlage selbst haben den schützenswerten Charakter der Gesamtanlage nicht geschmälert.

In weiterer Folge soll ein Nachnutzungskonzept erarbeitet werden, welches sich in den Bestand als neu gestalteten, jedoch zurückhaltenden Zweck integriert. Durch die schon im Laufe der Geschichte der Anlage vorangeschrittenen baulichen Veränderungen, soll versucht werden das äußere Erscheinungsbild trotz nötiger baulicher Maßnahmen für die zukünftige Nutzung nicht weiter zu verfälschen, um einen weitblickenden Umgang mit den immateriellen

Werten der Anlage, wie z.B. Erinnerung, Identität oder Authentizität zu gewährleisten. Eine solche Umnutzung „...orientiert sich an dessen Systematik, dessen räumlichen und materiellen Angebot. Und belebt es mit der neuen Nutzung wieder. Die Grenzen, die das Gebäude vorgibt, werden so zum ausschöpfbaren Potenzial.“²⁰⁴

²⁰⁴ Theresia, Gürtler Berger: Umnutzung, URL <<https://denkmalpraxismoderne.de/umnutzung/>>

Abb. 216: Ansicht der Nord-Ost-Fassade der Güterabfertigung, 2022





Kapitel 5: Die Nachnutzung der Güterschuppenanlage

5.1	Konzept	196
5.2	Entwurf	198

Abb. 217: Ehemalige Ladeluke des Eilgutschuppens zur Straße hin mit neuer Verglasung, 2022

5.1 Konzept

Die Stadt Wiesbaden verdankt ihrem heutigen Erscheinungsbild der damals blühenden Kurkultur und konnte sich damals schon als angesehene Stadt von Welt etablieren. Mit dem Wegfallen dieses lang anhaltendem Wirtschaftszweig nach dem ersten Weltkrieg konnte die Stadt nur langsam einen Industriezweig aufbauen. Heute umfasst die Industrie- und Handelskammer-Region Wiesbadens rund 36.000 Unternehmen und konnte sich bis heute als Kongress- und Dienstleistungszentrum etablieren. Zu den Schwerpunkten zählen die Finanz- und Versicherungswirtschaft als auch die Consulting- und Kreativbranche im Bereich der Werbung, Softwareentwicklung und Designwirtschaft.²⁰⁵

Seit 2007 steht die Kultur- und Kreativwirtschaft in der Landeshauptstadt Wiesbaden im Fokus. Der Bereich Medien und Design ist seitdem eng verknüpft mit beispielsweise der Hochschule RheinMain. Weitere Universitäten bieten Studienangebote in Design, Wirtschaft und Medien an. Darüber hinaus bildet das Institut für Marketing und Kommunikation Marketing-, Medien- und Kommunikationsfachleute aus.²⁰⁶

In der Stadt Wiesbaden sind über die Jahre einige kleinere Co-Working-Spaces entstanden, die sich in der ganzen Stadt verteilen. Mit der Güterschuppenanlage, welche schon vorher als Einheit funktionierende Anlage mehrerer Nutzungen für den Stückgutverkehr diente, soll sich nicht

²⁰⁵ Vgl. Industrie- und Handelskammer Wiesbaden (Hrsg.): Wirtschaftsregion Wiesbaden, S.16

²⁰⁶ Vgl. ebda, S. 40

nur ein neuer Co-Working-Space ansiedeln, sondern mit weiteren neuen Nutzungen eine Gesamtheit inmitten der Stadt bilden. Die immer weiter voranschreitende Vernetzung der Hochschulen mit der Wirtschaft und Unternehmen, welche die Industrie- und Handelskammer in Wiesbaden sowie die Politik in Zukunft weiter ausbauen will, bietet die ehemalige Güterschuppenanlage mit ihrer Nutzung als neuer Hotspot kreativer und wissenschaftlicher Branchen die Möglichkeit der gemeinsamen Kooperation mit unterschiedlichen Arbeits- und Bildungsbereichen. Des Weiteren wird die Kreativbranche in Wiesbaden mit Wirtschaftsförderung der Stadt gefördert. Hier wird der seit 2014 gegründete Kreativwirtschaftsausschuss genutzt, um die überregionale Sichtbarkeit der ansässigen Kreativszene zu stärken, neue Räume nutzbar zu machen sowie den Austausch zwischen Studierenden und Kreativunternehmen zu fördern.²⁰⁷

Hierzu soll anhand von drei Themenschwerpunkten die ehemalige Güterschuppenanlage in ein multifunktionelles Areal gewandelt werden und der Stadt als weiteres kreatives Organ zur Verfügung stehen:

- Gemeinsame und private Arbeitsbereiche
- Bildung und Wissensvermittlung
- Kommunikations- und Aufenthaltszonen

²⁰⁷ Vgl. ebda, S. 42



Gemeinsame und private Arbeitsbereiche

In den großzügigen Nutzflächen der Anlage sollen in den unterschiedlichen Gebäudeteilen Arbeitsräume für das gemeinsame oder privatere kreative Schaffen bereit gestellt werden. Der lang getreckte ehemalige Stückgutschuppen bietet hierbei das Herzstück für den Co-Working-Space. Des Weiteren ergibt sich die Möglichkeit privatere Bereiche am Areal zu mieten, jedoch weiter mit den anderen Nutzungen der Anlage in Verbindung zu bleiben und auszutauschen.



Bildung und Wissensvermittlung

Neben den unterschiedlichen, ansiedelnden Branchen im Co-Working-Space der Anlage, soll es die Möglichkeit geben, das dort vorhandene Wissen an Interessierte Personen weiterzugeben und somit den gegenseitigen Austausch zu fördern. Hierzu soll in einem eigenen Bereich der Anlage eine Bildungszentrum entstehen, welches den Raum für diesen Wissens- und Erfahrungsaustausch bereitstellen soll. Ebenso können sich die Universitäten der Stadt an diesem Austausch beteiligen und gemeinsam mit den Benutzern der Anlage als institutionelle, außenstehende Weiterbildungsstelle dienen.



Kommunikations- und Aufenthaltszonen

In Mitten der arbeitsreichen und kreativen Bereichen der Anlage soll es am Areal auch die Möglichkeit geben sich in dafür ausgelegten Zonen zu treffen, auszutauschen oder Veranstaltungen zu organisieren. Als Hauptveranstaltungszentrum der Anlage sollen die südliche Halle des ehemaligen Stückgutschuppens als großer Veranstaltungsort dienen, welcher von den Benutzer der Anlage genutzt, jedoch auch bei Bedarf für außenstehende Institutionen zur Benutzung freizugänglich werden soll. Durch die neu geschaffene, öffentliche Verkehrsanbindung wird das Areal trotz der versteckten Lage hinter dem Hauptbahnhof mit dem Stadtleben optimaler verbunden. Auch im Außenraum sollen durch eine neu angelegte Parkfläche entlang des freien Geländes sowie eine Veranstaltungs- und Marktfläche im Süden als eigene Begegnungs- und Verweilzone für die Benutzer der Anlage zur Verfügung stehen. Mit der neu geschaffenen Gastronomie im ehemaligen Eilgutschuppen ergibt sich auch die Möglichkeit der Versorgung am Areal selber.

Zu diesen drei Schwerpunkten soll ein Raumprogramm erstellt werden, welches sich in zwei Phasen aufteilt:

Zum einen die Phase der Zonierung des vorhandenen freien Außenraumes am Areal, der mit einem Verkehrs- sowie Flächenkonzept bespielt werden soll. Zum einen die Erreichbarkeit der einzelnen Gebäude am Areal durch den öffentlichen und Individualverkehr zu Fuß oder mit dem Pkw, wo bei letzterem auf eine möglich geringe Auslastung geachtet wird. Zum anderen die verschiedenen Verweil- und Ruhebereiche am Areal, die den Benutzern der Anlage zu Verfügung stehen sollen.

Die zweite Phase beschäftigt sich mit der Bespielung der Innerenräume der Güterschuppenanlage mit den jeweiligen neuen Nutzungen. Auf den folgenden Seiten wird jeder Gebäudetrakt der Anlage einzeln beleuchtet und die neuen Nutzungen sowie die vorangegangenen baulichen Veränderungen die zur Adaptierung an den neuen Zweck des jeweiligen Objektes von Nöten sind, ausführlich beschrieben.

5.2 Entwurf

5.2.1 Phase 1: Städtebauliche Situation

Vorherrschender Außenbereich

Der Außenraum der Güterschuppenanlage ist durch eine großflächige Asphaltierung geprägt. Die lang gezogene, freie Fläche wird momentan als Parkplatz genutzt. Eine genaue Straßenführung ist nicht vorhanden. Die Fahrbahn wird durch die Zonierung der Stellplätze gegliedert. An der südwestlichen Hangmauer befindet sich ein lang gezogenes, eingeschossiges Gebäude, welches als Bürogebäude genutzt wird (Siehe Abb. 306, S. 293). Allgemeine Aufenthaltsbereiche sind am Gelände nicht vorhanden. Der Außenbereich dient lediglich zum Zwecke des Verkehrs.

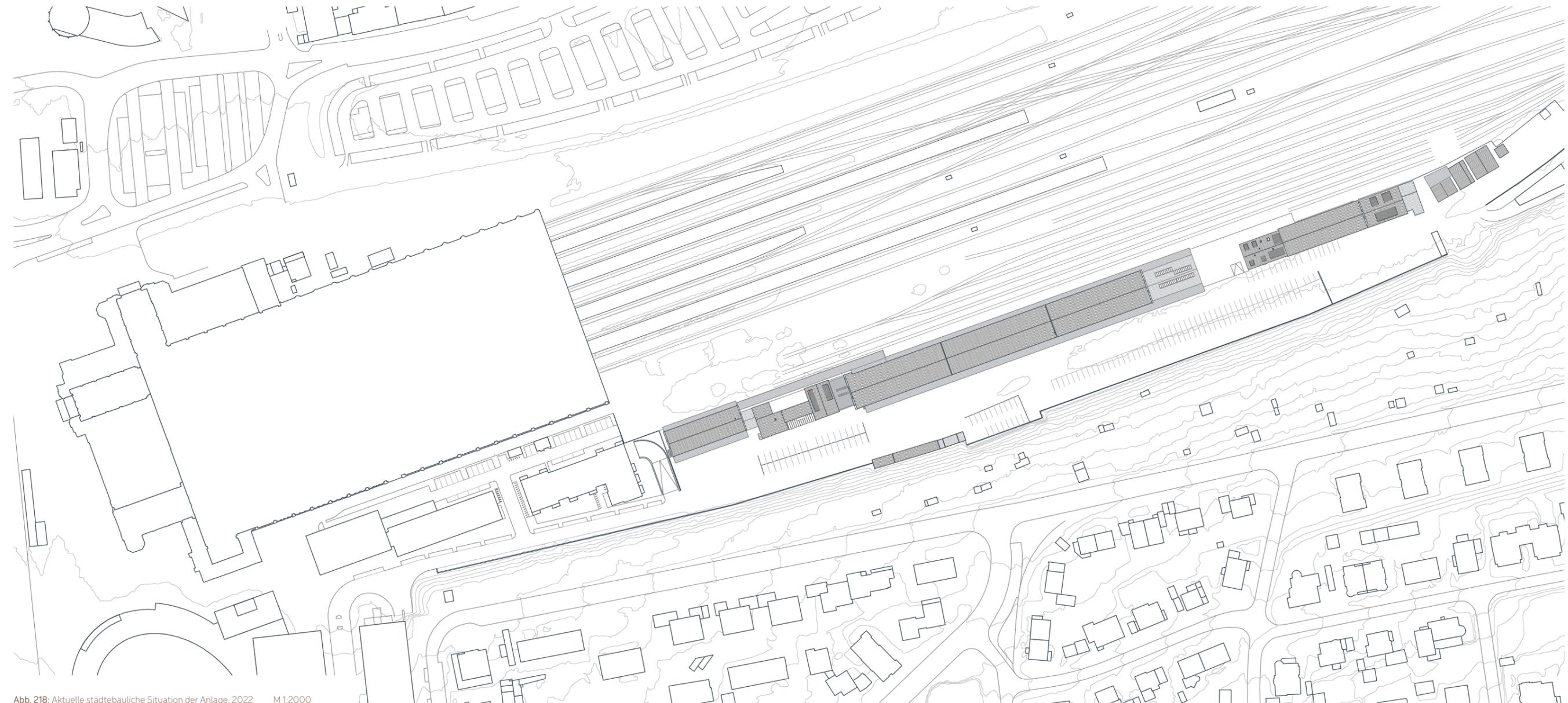


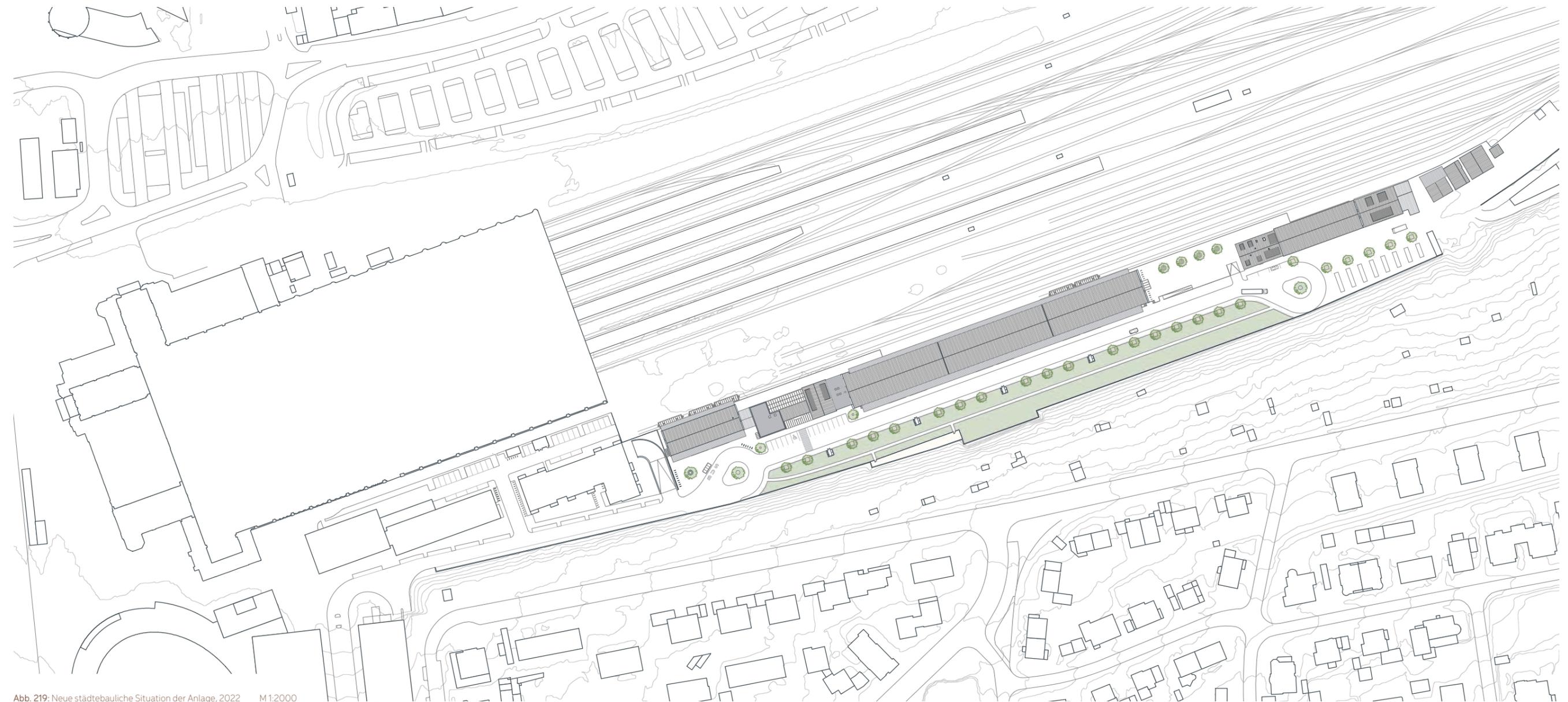
Abb. 218: Aktuelle städtebauliche Situation der Anlage, 2022 M1:2000

Neu gegliederter Außenbereich

Nach baulichen Eingriffen wird das Gelände zwischen Güterschuppenanlage und Hangbereich räumlich in Verkehrsflächen für Kraftfahrzeuge und Passanten sowie Aufenthaltsbereiche wie z.B. Park- und Begegnungszone mit Veranstaltungsfläche gegliedert.



Abb. 219: Neue städtebauliche Situation der Anlage, 2022 M1:2000



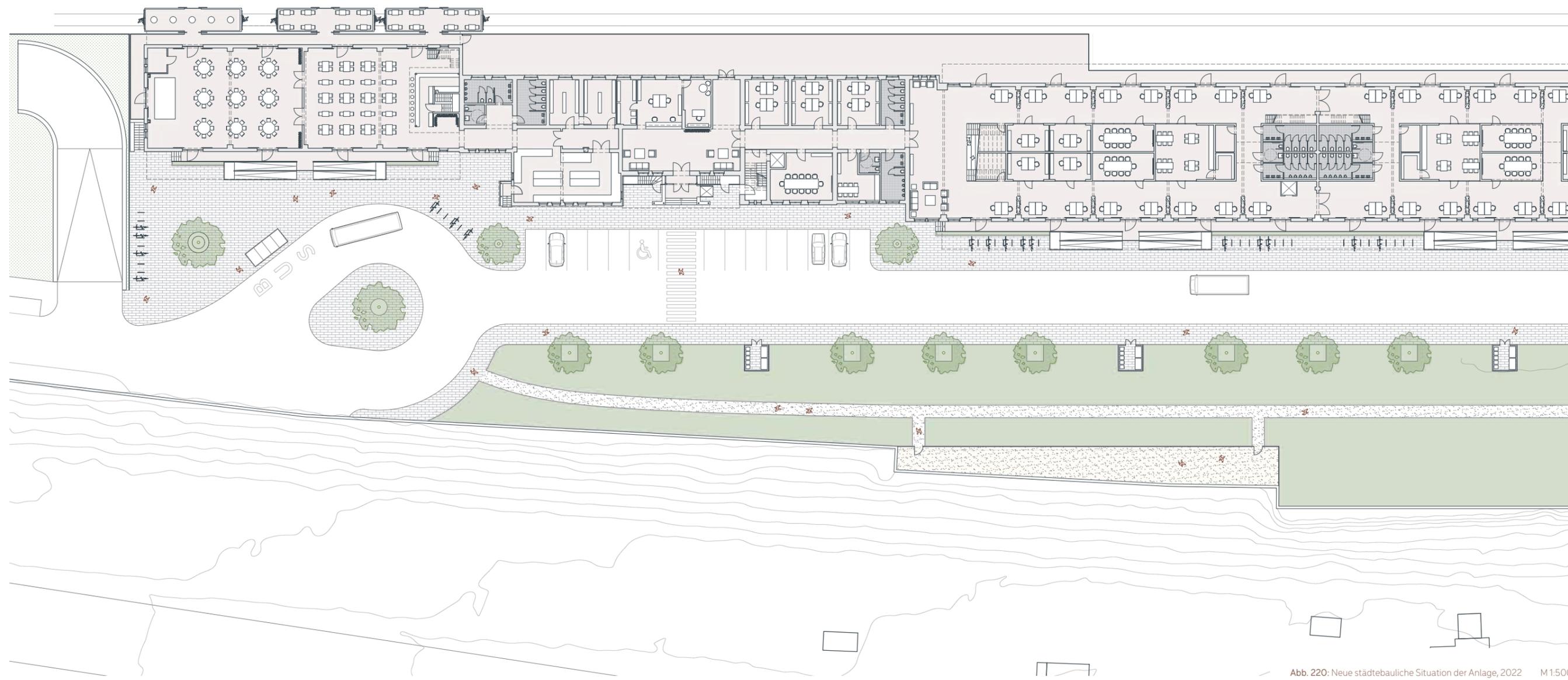


Abb. 220: Neue städtebauliche Situation der Anlage, 2022 M 1:500

Der Bereich zwischen Eilgutschuppen und den Gebäudetrakten der ehemaligen Güterabfertigung wird verstärkt als Verkehrsfläche genutzt. Ein neu angelegter Wendekreis bietet die Möglichkeit mit dem ankommenden Fahrzeug nur den einbezogenen Bereich anzufahren, ohne dabei einmal das gesamte Gelände zu durchqueren, wie es bei der vorherigen Verkehrssituation mit den großflächigen Parkplätzen der Fall war. Eine kleine Anzahl an Parkplätzen für die Verwaltung der Anlage wird vor dem Gebäude bereitgestellt, der Rest der Anlage soll möglichst autofrei bleiben. Eine neu angelegte Bushaltestelle am vorgelagerten Vorplatz des Eilgutschuppens soll die Möglichkeit bieten die hinter dem Hauptbahnhof versteckte Anlage mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder finden sich verteilt in der gesamten Anlage wieder.

Der kleine Vorplatz dient als erste Aufenthaltsfläche für ankommende Besucher. Von hier aus gelangt man umgehend zum Café und Restaurant im ehemaligen Eilgutschuppen. Als nächste Station folgt die neue Verwaltung der Anlage mit den vorgelagerten Parkmöglichkeiten. Durch das Überqueren der Straße gelangt man zur neu angelegten Grünfläche, welche sich über die restliche Breite des Außenbereichs bis zur Hangmauer hinzieht. Die Parkfläche bietet den Besuchern eine Aufenthaltsfläche als Verweilzone oder andere Aktivitäten. Das lange eingeschossige Gebäude an der

südwestlichen Hangmauer wurde im Entwurf nicht mehr berücksichtigt und abgebrochen. Die freigewordene Fläche wird als Hundezone umfunktioniert.

Die Straße führt weiter entlang des ehemaligen Stückgutschuppens und endet in einem weiteren Wendekreis (Siehe Abb. 221, S. 204). Hier befindet sich im Bereich des ehemaligen Zollamtes und -schuppen die zweite größere Aufenthaltsfläche. Diese ist als Begegnungszone gegliedert und bietet den Lastkraftwagen den hinteren privat genutzten Bereich, welcher sich außerhalb der Entwurfszone befindet, anzufahren. Der Aufenthaltsbereich soll großflächig als Veranstaltungs- oder Marktfläche genutzt werden können.



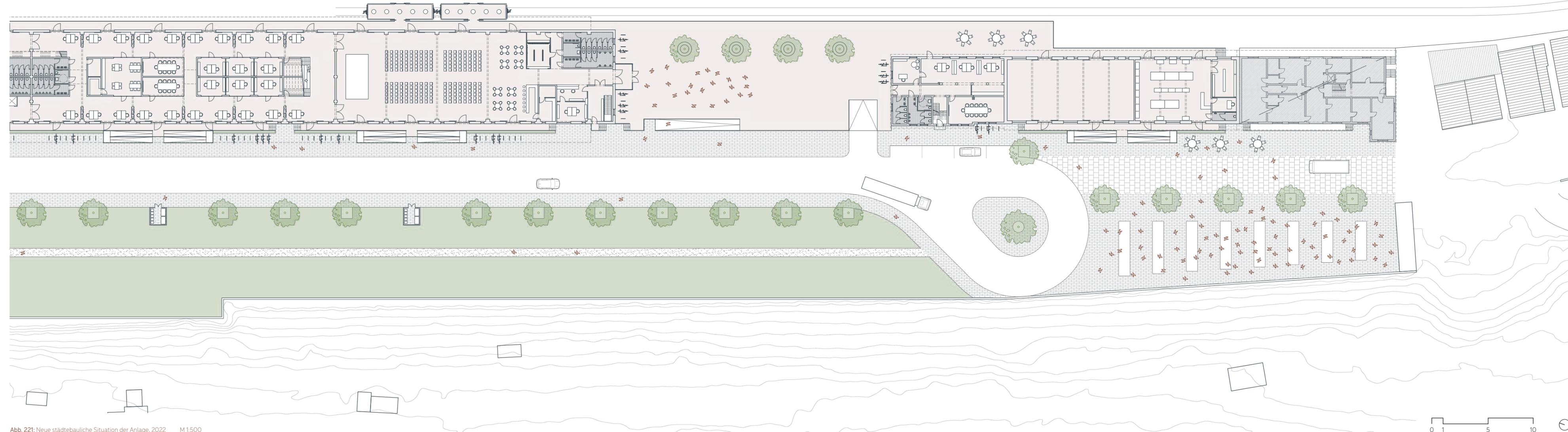


Abb. 221: Neue städtebauliche Situation der Anlage, 2022 M1:500

5.2.2 Phase 2: Nutzungskonzept

Eilgutschuppen: Café und Restaurant Erdgeschoss

Der kleinere von den beiden Güterschuppen soll in ein Café und Restaurant für Besucher und die arbeitenden Personen der Anlage umgenutzt werden. Der Hotel- sowie Wohnanlage soll ebenso eine in der Nähe befindliche Möglichkeit der Gastronomie geboten werden.

Über den neu angelegten Vorplatz gelangt man über die vorhandenen Stiegen der Ladebühne oder die neue zentral vorgelagerte, barrierefreie Rampe auf das ca. 90 Zentimeter erhöhte Geschoss des Schuppens. Das ursprüngliche äußere Erscheinungsbild des ehemaligen Eilgutschuppens wurde kaum verändert. Lediglich die neue Rampe und ein Geländer entlang der Ladebühne sowie die neuen Fenster- und Türrahmen zwischen den Ladetoren wurden hinzugefügt.

Im Inneren des Schuppens fand man die eingebaute zweigeschossige Holzkonstruktion wieder, welche ehemals als Bürofläche diente. Eine über die gesamte Höhe des Gebäudes verlaufende Feuermauer teilt den Schuppen in zwei gleich große Hallen. Mit dem Entfernen der Holzkonstruktion wurde der Grundriss wieder frei.

Lediglich das Stiegenhaus zu den Kellerräumen mit den originalen Wänden bleibt bestehen. Um dieses Stiegenhaus wird die neue Bar und die halb geschlossene Garderobe angedacht. Die restliche Fläche wird als Essbereich genutzt. Als kleines Highlight dienen die auf neu verlegten Gleisen befindlichen Güterwaggons, welche als Gastrobereich umfunktioniert werden, als weitere Aufenthaltsfläche.

Die für den Gastrobetrieb weiter benötigten Funktionen finden in Teilen der Räumlichkeiten der ehemaligen Güterabfertigung Platz. Über die verbreiterte Wandöffnung an der südlichen Kopfseite des Schuppens gelangt man in den Zwischenbereich von Restaurant und Küche, wo sich im Osten die WC-Anlagen befinden. Weiter den Gang entlang gelangt man zur Küche und Essensausgabe. Weitere Räume an der Ostseite dienen als Lagerfläche.

Neben der südlichen Gastrohalle gelangt man durch zwei neue große angedachte Flügeltüren in die nördliche Halle. Diese kann für weiter benötigten Platzbedarf für das Restaurant oder als eigene Veranstaltungshalle für entsprechend privatere Events genutzt werden. Ein kleiner, ursprünglicher Einbau in der nordöstlichen Gebäudeecke der zweiten Halle dient als Lagerraum.

Legende:

- Abbruch
- Neu

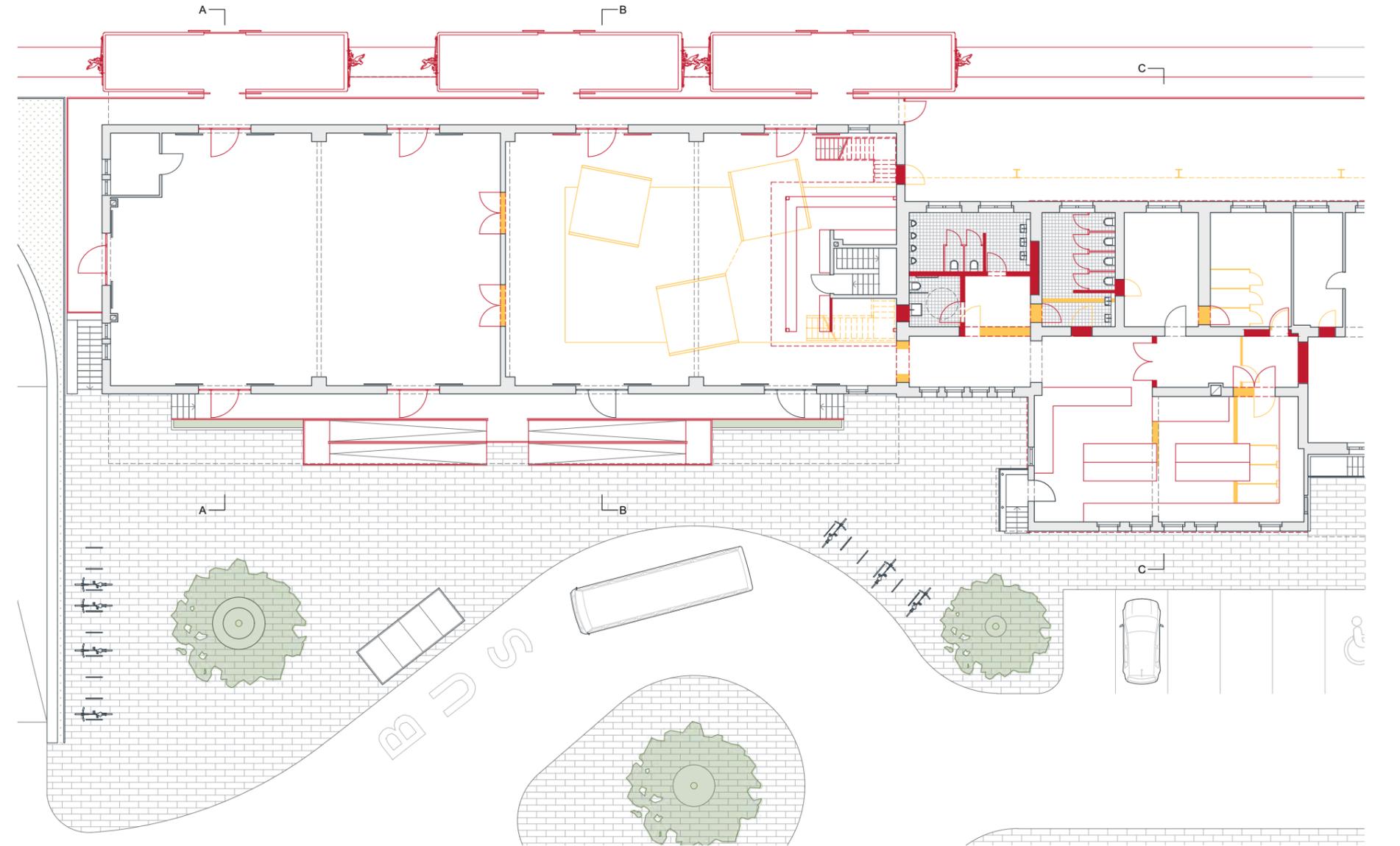


Abb. 222: Eilgutschuppen: Bauliche Veränderungen, Café und Restaurant, Erdgeschoss M 1:250

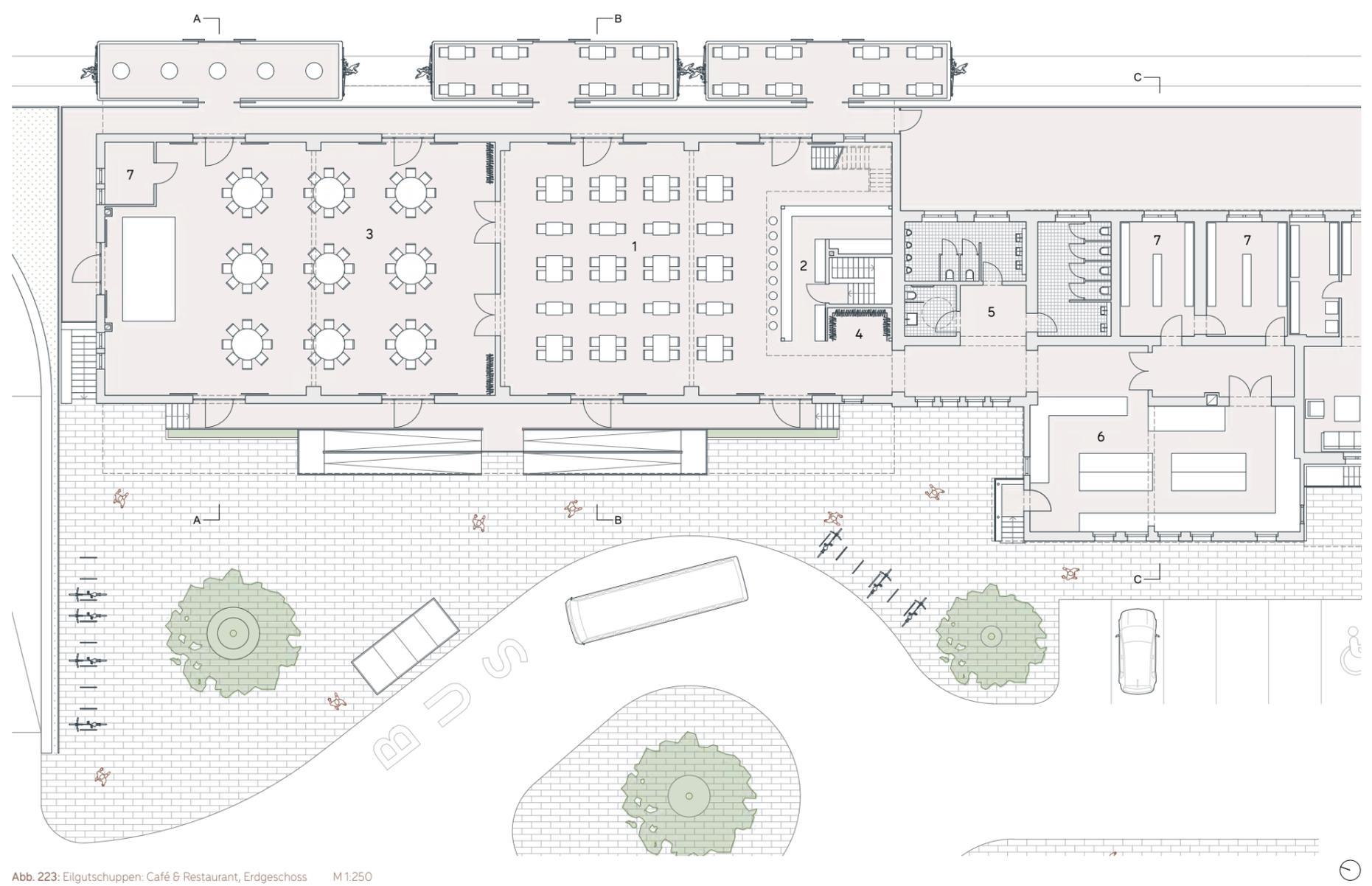


Abb. 223: Eilgutschuppen: Café & Restaurant, Erdgeschoss M 1:250



Abb. 224: Eilgutschuppen: Café & Restaurant, Schnitt A-A M 1:250

Raumprogramm:

- | | | | |
|---|--|---|------------|
| 1 | Essbereich | 5 | WC-Anlagen |
| 2 | Bar | 6 | Küche |
| 3 | Veranstaltungshalle / Erweiterung Restaurant | 7 | Lager |
| 4 | Garderobe | | |

**Eilgutschuppen: Café und Restaurant
 Obergeschoss**

Über dem Stiegenhaus und der Bar befindet sich ein neu angelegtes Zwischengeschoss, welches als weiterer Essbereich mit Blick in die Halle dient. Über eine Stiege in der südöstlichen Gebäudeecke gelangt man auf die neu geschaffene Ebene.

Legende:

- Abbruch
- Neu

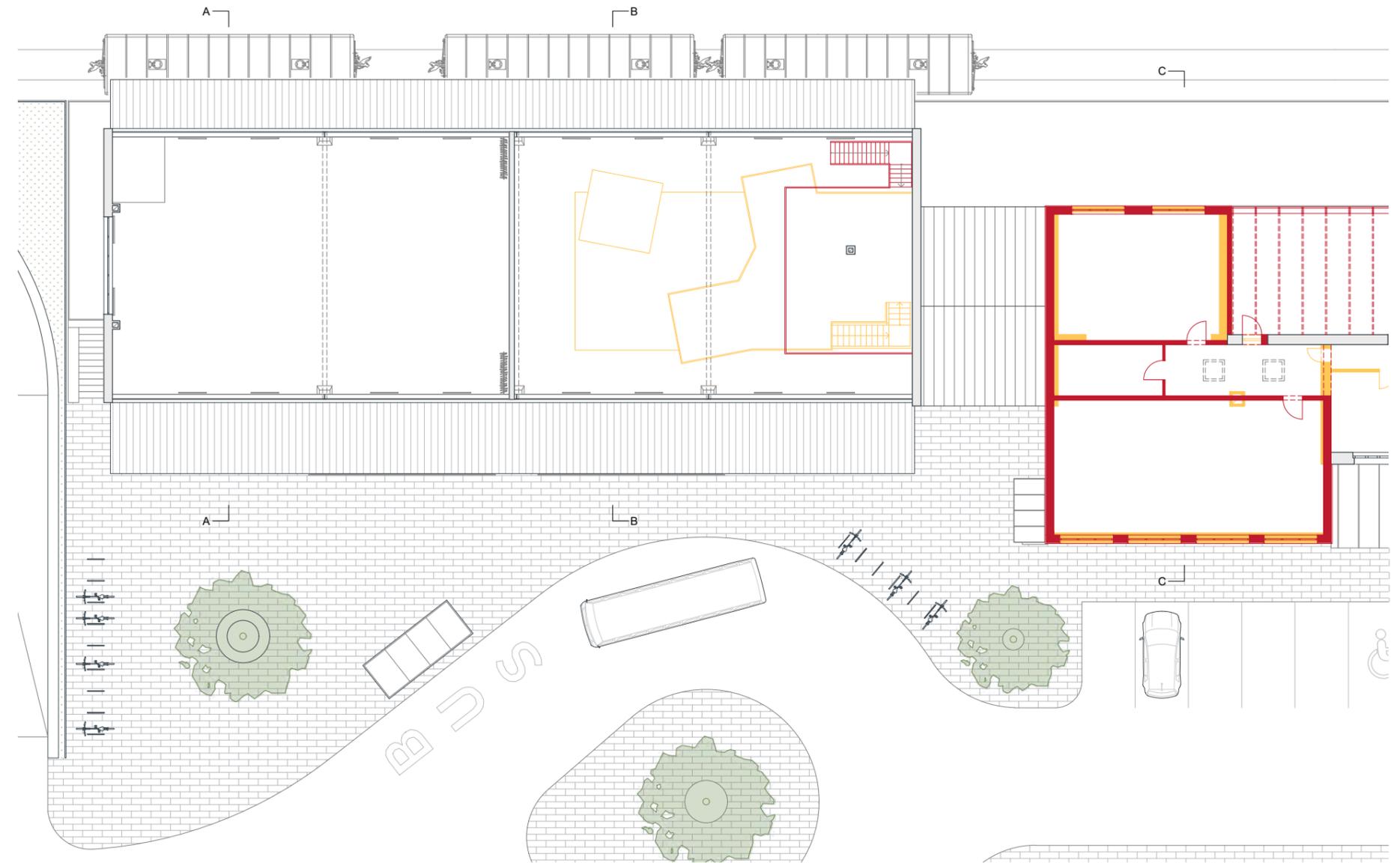


Abb. 225: Eilgutschuppen: Café & Restaurant, Zwischengeschoss M1:200

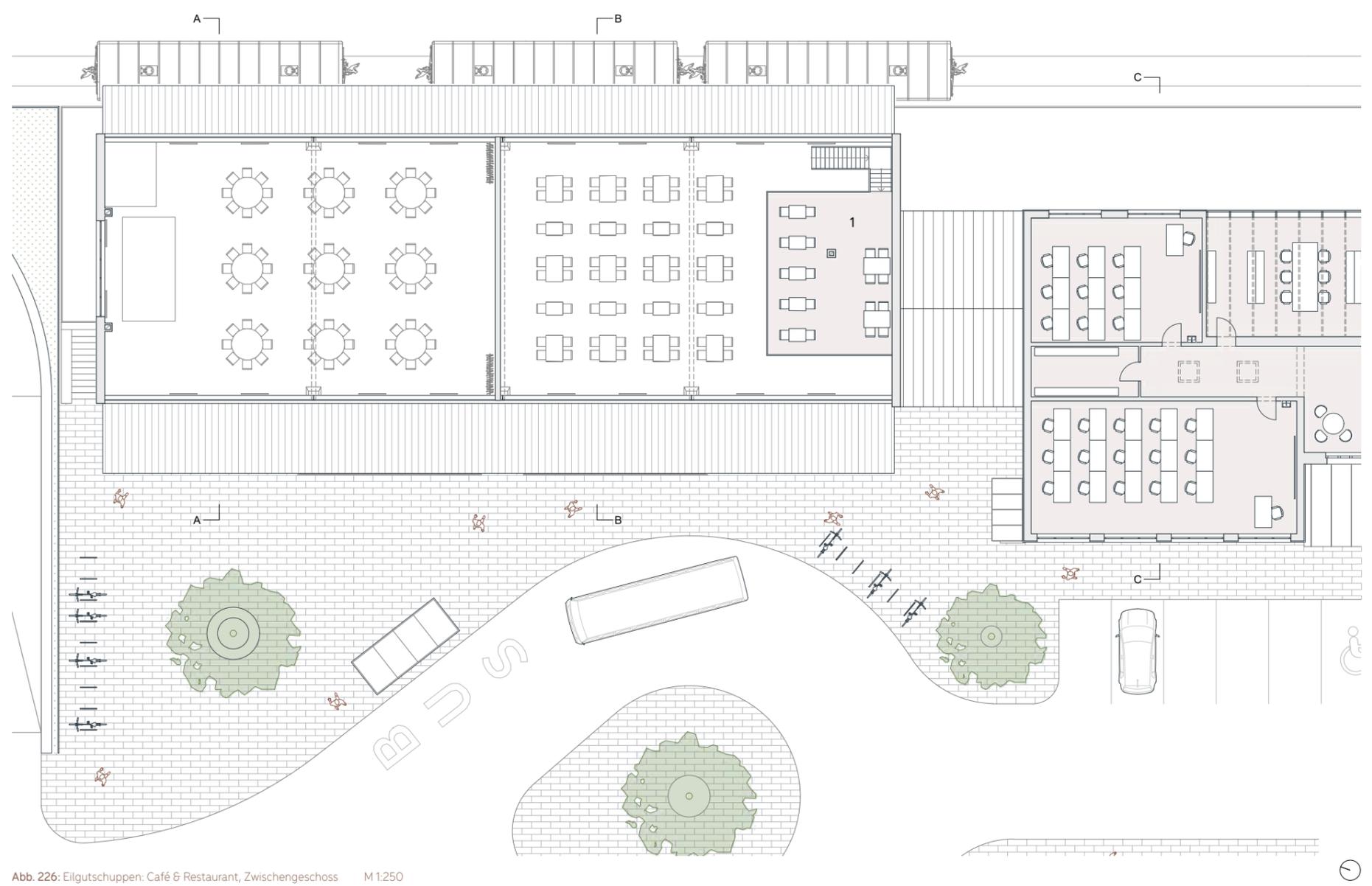


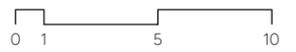
Abb. 226: Eilgutschuppen: Café & Restaurant, Zwischengeschoß M 1:250



Abb. 227: Eilgutschuppen: Schnitt B-B M 1:250

Raumprogramm:

- 1 Essbereich



**Güterabfertigung: Verwaltung
Erdgeschoss**

Die Verwaltung der Speditionsgesellschaft Rollkontor befand sich im Erdgeschoss der ehemaligen Güterabfertigung. Die Funktion als Verwaltung soll für die neuen Nutzungen auf dem Gelände der Gesamtanlage weitergeführt werden.

Für die räumliche Umnutzung waren nur kleinere baulichen Eingriffe nötig. Zur behindertengerechten Erreichbarkeit des erhöhten Erdgeschosses wurde seitlich an der vorhandenen Stiege eine Hebevorrichtung angebracht. Über den Windfang gelangt man in das ehemalige großflächige Foyer. Dieses wird nun durch Zwischenwände in Aufenthaltsbereich und Sekretariat aufgeteilt. Durch eine als Türöffnung umfunktionierte Fassadenöffnung auf der Nord-Ost-Seite gelangt man auf die frei nutzbare Ladebühne. Das Flugdach aus den 1970er Jahren, welches die Ladebühne überdachte, wurde entfernt, um so die Sicht auf die Nord-Ost-Fassade wieder frei werden zu lassen. Der langgestreckte Flur in Richtung des ehemaligen Stückgutschuppens dient als Verteilerraum zu den jeweiligen Büroräumen, zum Konferenzraum, zur Gemeinschaftsküche sowie zu den WC-Anlagen. Ebenso gelangt man vom Flur aus über eine Zwischentür zum Stiegenhaus mit einem neu eingebauten Lift. Dieser führt vom Keller bis ins obere Geschoss.

Legende:

- Abbruch
- Neu

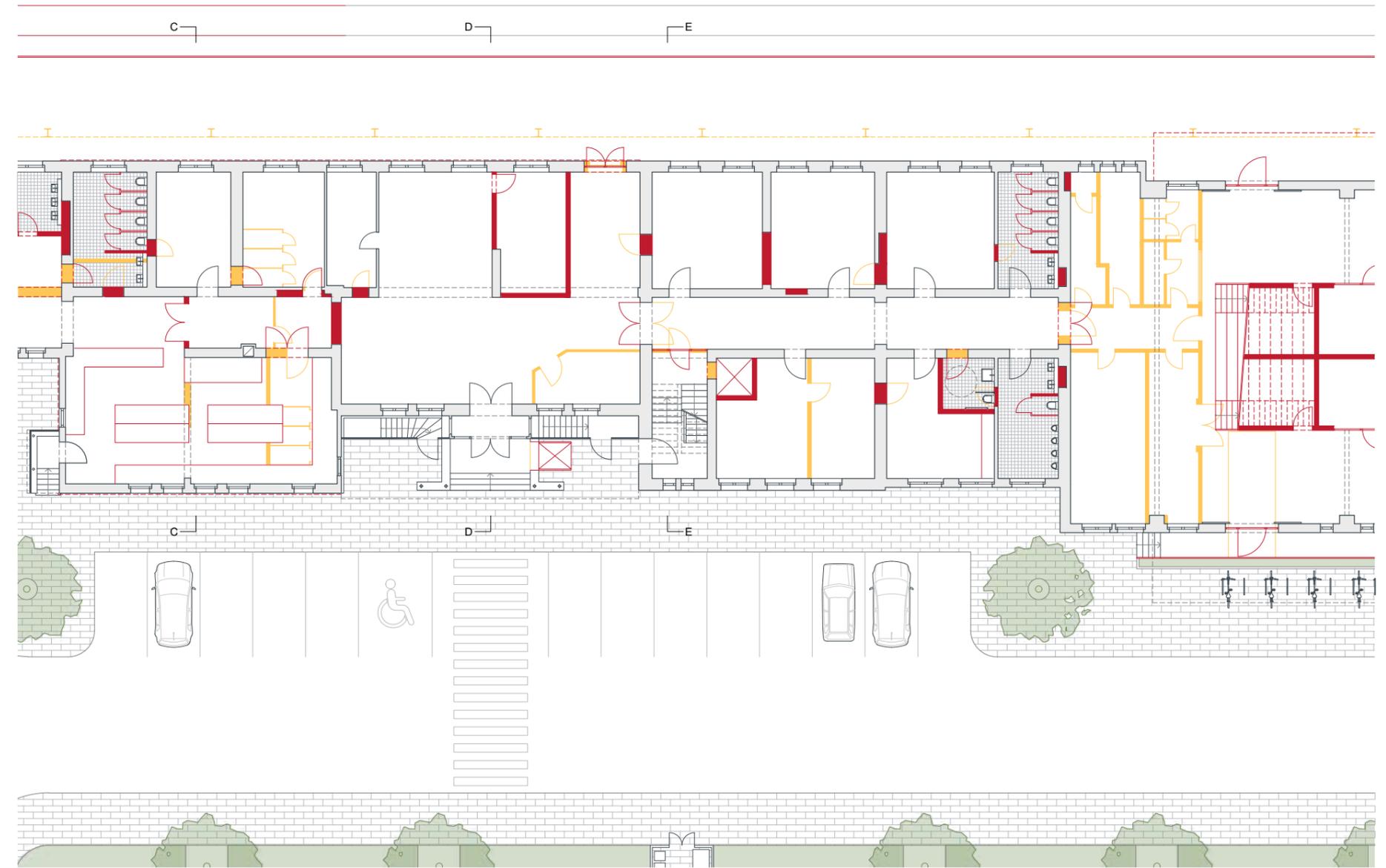


Abb. 228: Güterabfertigung: Bauliche Veränderungen, Verwaltung, Erdgeschoss M 1:250



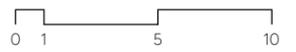
Abb. 229: Güterabfertigung: Verwaltung, Erdgeschoss M1:250



Abb. 230: Güterabfertigung: Schnitt D-D M1:250

Raumprogramm:

- | | | | |
|---|---------------|---|--------------------|
| 1 | Foyer | 5 | Gemeinschaftsküche |
| 2 | Sekretariat | 6 | WC |
| 3 | Büro | 7 | Lager |
| 4 | Konferenzraum | | |



**Güterabfertigung: Bildungszentrum
 1. Obergeschoss**

Das 1. Obergeschoss der ehemaligen Güterabfertigung wurde von der Fläche her bisweilen nicht voll ausgebaut. Das Geschoss wurde als angemietete Bürofläche genutzt, welches man durch eine außenliegende Eingangstür auf Straßenniveau über das Stiegenhaus erreichte. Die nördlichen Räumlichkeiten wurden lediglich als Dachboden genutzt.

In weiterer Folge der Nachnutzung soll die Fläche des Geschosses optimaler genutzt werden. Hierbei werden die nicht genutzten Flächen als Vollgeschosse ausgebaut. In den neuen Räumlichkeiten soll ein Bildungszentrum untergebracht werden, welches in Verbindung mit dem Co-Working-Space Kurse sowie Seminare für unterschiedliche Lehrveranstaltungen anbieten soll. In den neu geschaffenen sowie vorhandenen Flächen befinden sich die Lehrräume.

Für den Geschossausbau im Norden wurde das Satteldach abgetragen und die Höhe des neuen Flachdaches an die Firsthöhe des Mitteltraktes angepasst. Die Breite des nordöstlichen Traktes orientiert sich an den Proportionen des ehemaligen Gebäudeteiles von 1904 ab (Siehe Abb. 131, S. 121). Der nordöstliche Teil des Mitteltraktes der Güterabfertigung blieb bislang eingeschossig und

mit einem flachen Blechdach versehen. Hier erfolgt ein Schließen der Lücke im 1. Obergeschoss zwischen dem neuen Gebäudeteil im Norden und dem alten mehrgeschossigen Trakt der Güterabfertigung im Süden in Form eines verglasten langgestreckten Raumes, welcher als Lernbereich und Bibliothek mit Blick auf das Gleisbett des Wiesbadener Hauptbahnhofes dienen soll.

Der schon vorhandene Geschossausbau aus der 1970er Jahren im südlichen Bereich bietet im Vorhinein einen großflächigen Nutzraum. Dieser kann durch eine einfache angebrachte, verschiebbare Trennwand in zwei Seminarräume geteilt werden. Die schon etwas in die Jahre gekommene vorgehängte Fassadenverkleidung wird abgenommen und an die des neuen nördlichen Geschossausbau - vorrangig eine Zinkblechfassade - angepasst, um ein einheitliches Gesamtbild zwischen alten und neu hinzugekommenen Materialien zu schaffen.

Legende:

- Abbruch
- Neu



Abb. 231: Güterabfertigung: Bauliche Veränderungen, Bildungszentrum, 1. Obergeschoss M 1:250



Abb. 232: Güterabfertigung: Bildungszentrum, 1. Obergeschoss M1:250



Abb. 233: Güterabfertigung: Schnitt C-C M1:250

Raumprogramm:

- | | | | |
|---|-----------------|---|-------|
| 1 | Sekretariat | 5 | WC |
| 2 | Aufenthaltsraum | 6 | Lager |
| 3 | Seminarraum | | |
| 4 | Bibliothek | | |



**Güterabfertigung: Bürofläche
2. Obergeschoss**

Neben dem Co-Working-Space im lang gestreckten Stückgutschuppen soll die Anlage auch die Möglichkeit bieten privatere Räumlichkeiten für Firmen oder Privatpersonen anzubieten. Eine davon ist das obere Geschoss im mehrgeschossigen Gebäudetrakt der ehemaligen Güterabfertigung.

Durch kleine räumliche Adaptionen im Bestand bietet das 2. Obergeschoss eine großzügigen dreiseitig belichteten Bürobereich, einen Konferenzraum sowie eine offene Gemeinschaftsküche. Durch den außenliegenden Eingangsbereich auf Straßenniveau erreicht man durch das Stiegenhaus oder den Aufzug ohne Umwege die oberen Räumlichkeiten.

Legende:

- Abbruch
- Neu

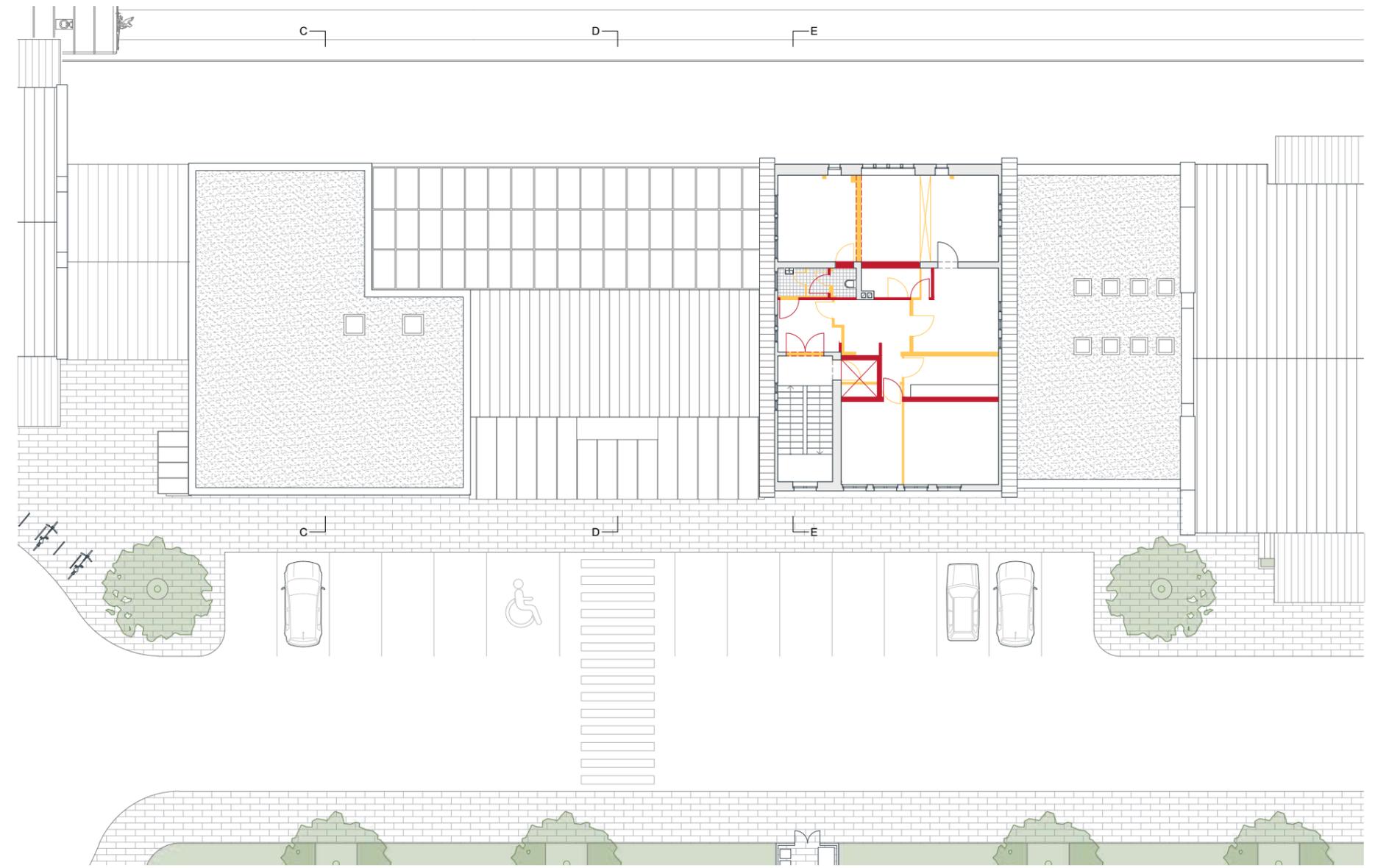


Abb. 234: Güterabfertigung: Bauliche Veränderungen, Bürofläche, 2. Obergeschoss M1:250

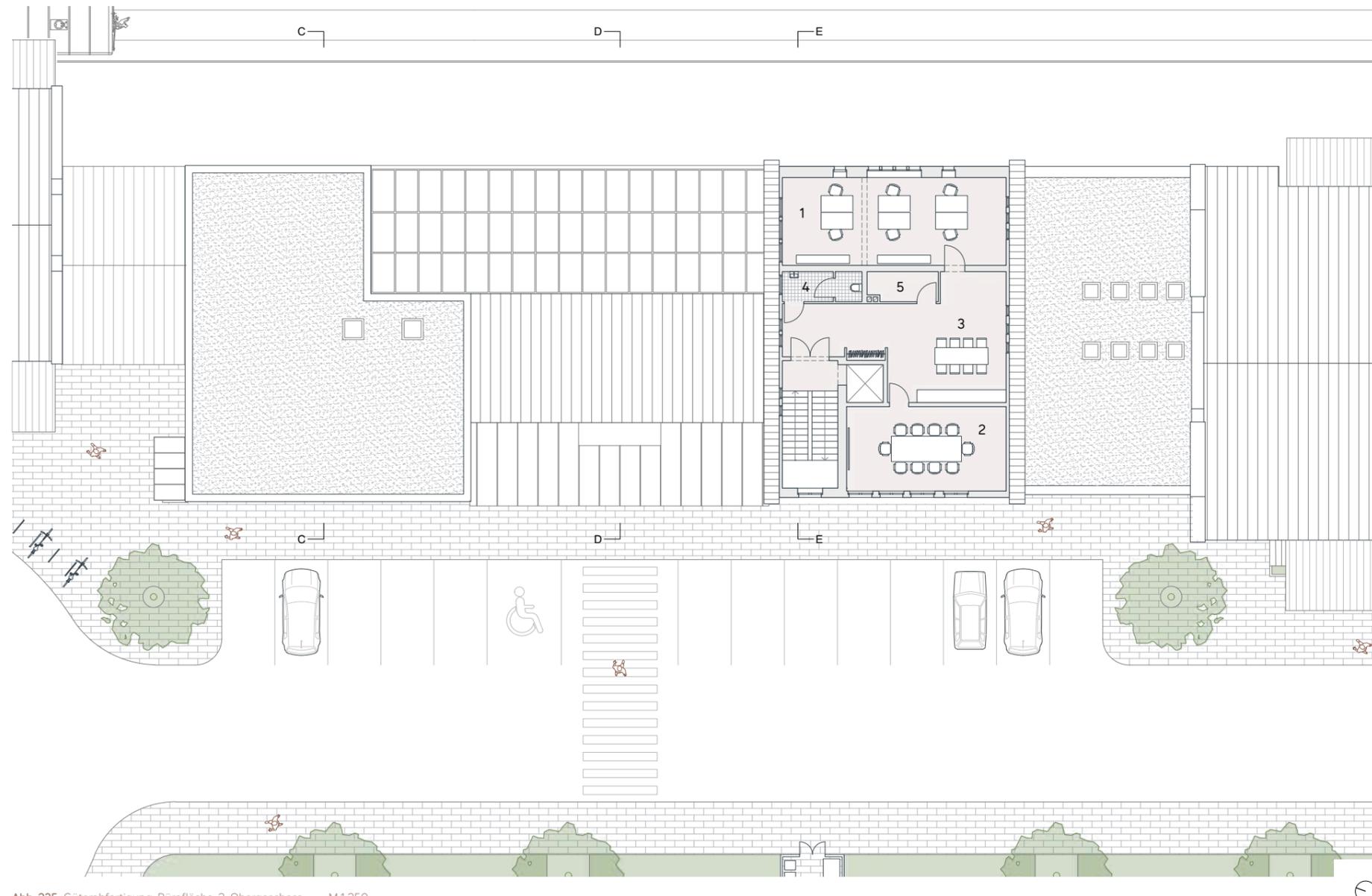


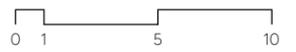
Abb. 235: Güterabfertigung: Bürofläche, 2. Obergeschoss M 1:250



Abb. 236: Güterabfertigung: Schnitt E-E M 1:250

Raumprogramm:

- | | | | |
|---|--------------------|---|-------|
| 1 | Büro | 5 | Lager |
| 2 | Konferenzraum | | |
| 3 | Gemeinschaftsküche | | |
| 4 | WC | | |



Stückgutschuppen: Co-Working-Space Halle 1, Erdgeschoss & Obergeschoss

Das Herzstück der Anlage, der Stückgutschuppen, bietet drei ca. gleich große Hallen mit hinreichend freien Grundrissabmessungen an. Die Hallen werden momentan als Lagerfläche genutzt und sind mit mehreren meterhohen Palettenregalen eingeteilt (Siehe Abb. 336, S. 300). An der nördlichen Kopfseite des Stückgutschuppen in der Halle 1 befinden sich noch eingeschossige Einbauten aus der Nachkriegszeit, in denen unter anderem Lagerflächen und WC-Anlagen untergebracht sind. Im Zuge der Umnutzung werden diese Räumlichkeiten abgetragen um so einen noch freieren Grundriss und mehr Fläche zu schaffen.

Die Halle 1 sowie die Halle 2 bieten nun die Möglichkeit einen offenen Arbeitsraum zu schaffen, welcher als Co-Working-Space dienen soll. Das bauliche Konzept sieht vor, die Originalsubstanz so wenig wie möglich anzugreifen. Hierbei wird ein mittig platzierter Riegel - optimal aus einer abbaubaren Holzkonstruktion - errichtet, in dem mehrere Nutzräume unterbracht werden. Unter anderem sind hier Konferenz- sowie privatere Büroräume als auch eine Gemeinschaftsküche für die jeweilige Halle zu finden. WC-Anlagen sind am südlichen Ende der Halle untergebracht. An den Längsseiten der Halle befinden sich jeweils zwischen den Ladetoren Arbeitsbereiche die zur freien Nutzung zu Verfügung stehen. Der nördliche Teil

der Halle dient als Aufenthalts- und Ruhebereich, wo eine in der gesamten Breite des eingebauten Riegel befindliche Stiege zu finden ist, die nicht nur zu den weiteren Arbeitsflächen auf der oberen Ebene führt, sondern auch als Tribüne für kleinere Veranstaltungen oder als Verweilort dienen soll. Der Zwischenraum unter der Stiege dient als Lagerfläche.

Eine außenliegende Rampe dient als barrierefreier Zugang zum Co-Working-Space. Ebenso ist die Halle durch eine Tür mit der Verwaltung der Anlage verbunden. Des Weiteren befindet sich im Süden der Halle ein Lift auf der Westseite sowie eine weitere kleinere Stiege auf der Ostseite zum Erreichen der oberen Ebene. Die Ladetore sind alle mit vollverglasten Türöffnungen versehen die nach außen zu den jeweiligen Ladebühnen auf den Längsseiten der Halle führen. So kann im Sommer der Außen- und Innenraum miteinander in Verbindung gesetzt werden.

Die obere Ebene dient als offenere Fläche mit Bibliothek und Aufenthaltszone. Hier ist auch PC-Bereich zu finden. Durch die langen Fensterbänder kann die obere Fläche mit natürlichem Licht belichtet werden und bietet ebenso einen flüchtigen Blick nach Außen. Mit neu geschaffenen Türöffnungen im Erdgeschoss sowie in der oberen Ebene im Süden ist die Halle 1 mit der Halle 2 räumlich verbunden.

Legende:

- Abbruch
- Neu

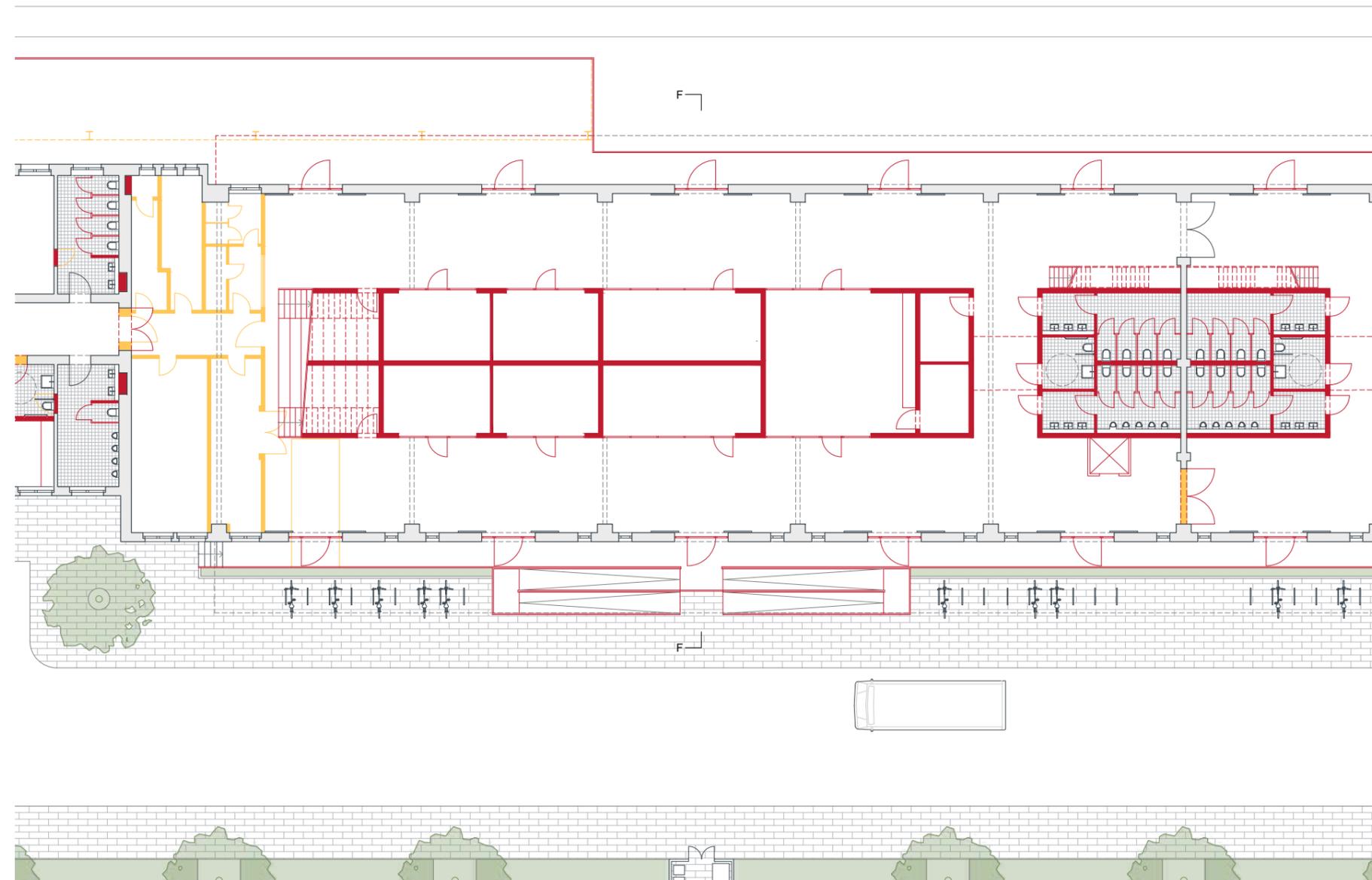


Abb. 237: Stückgutschuppen: Co-Working-Space, Halle 1, Erdgeschoss M 1:250

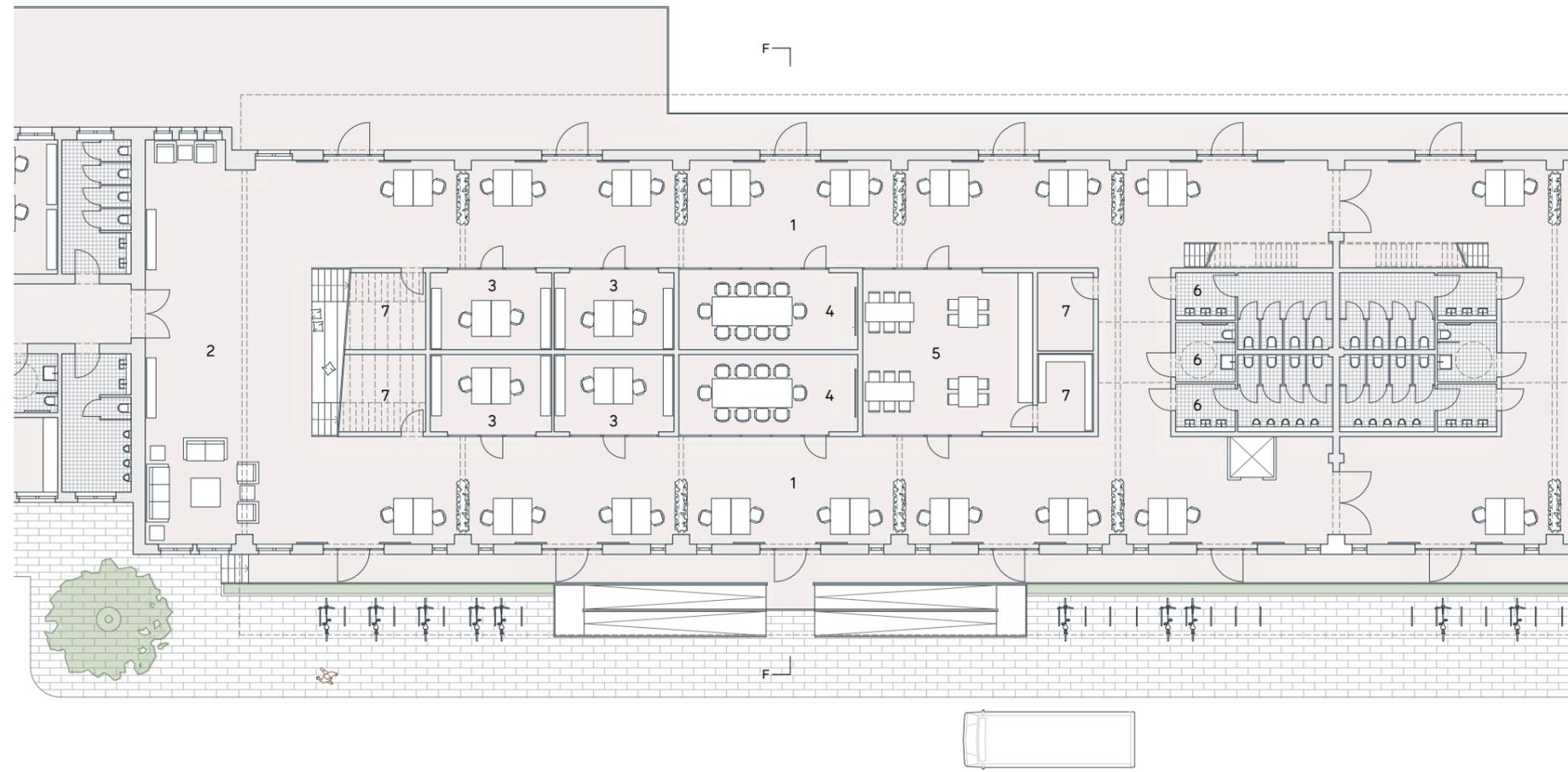


Abb. 238: Stückgutschuppen: Co-Working-Space, Halle 1, Erdgeschoss M 1:250

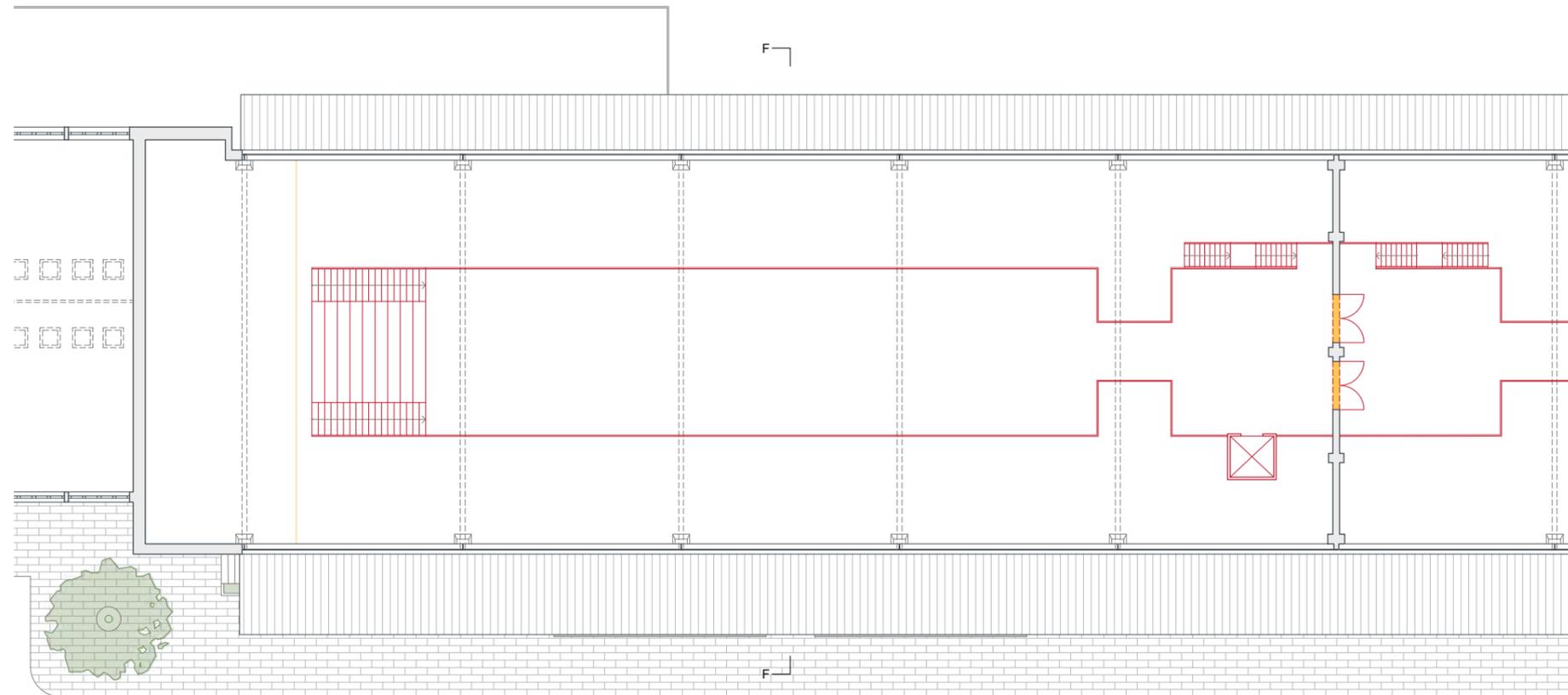


Abb. 239: Stückgutschuppen: Halle 1, Schnitt F-F M 1:250

Raumprogramm:

- | | | | |
|---|--------------------|---|--------------------|
| 1 | Freier Arbeitsraum | 5 | Gemeinschaftsküche |
| 2 | Aufenthaltsbereich | 6 | WC |
| 3 | Privater Büroraum | 7 | Lager |
| 4 | Konferenzraum | | |





Legende:
■ Abbruch
■ Neu

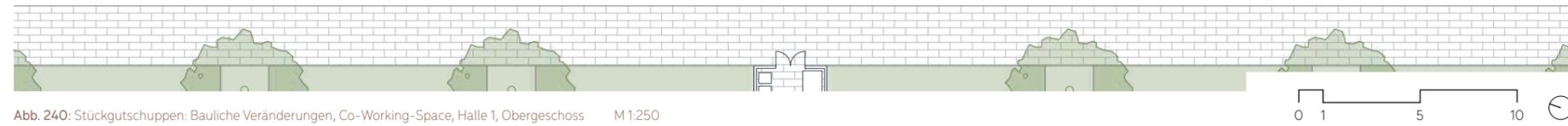
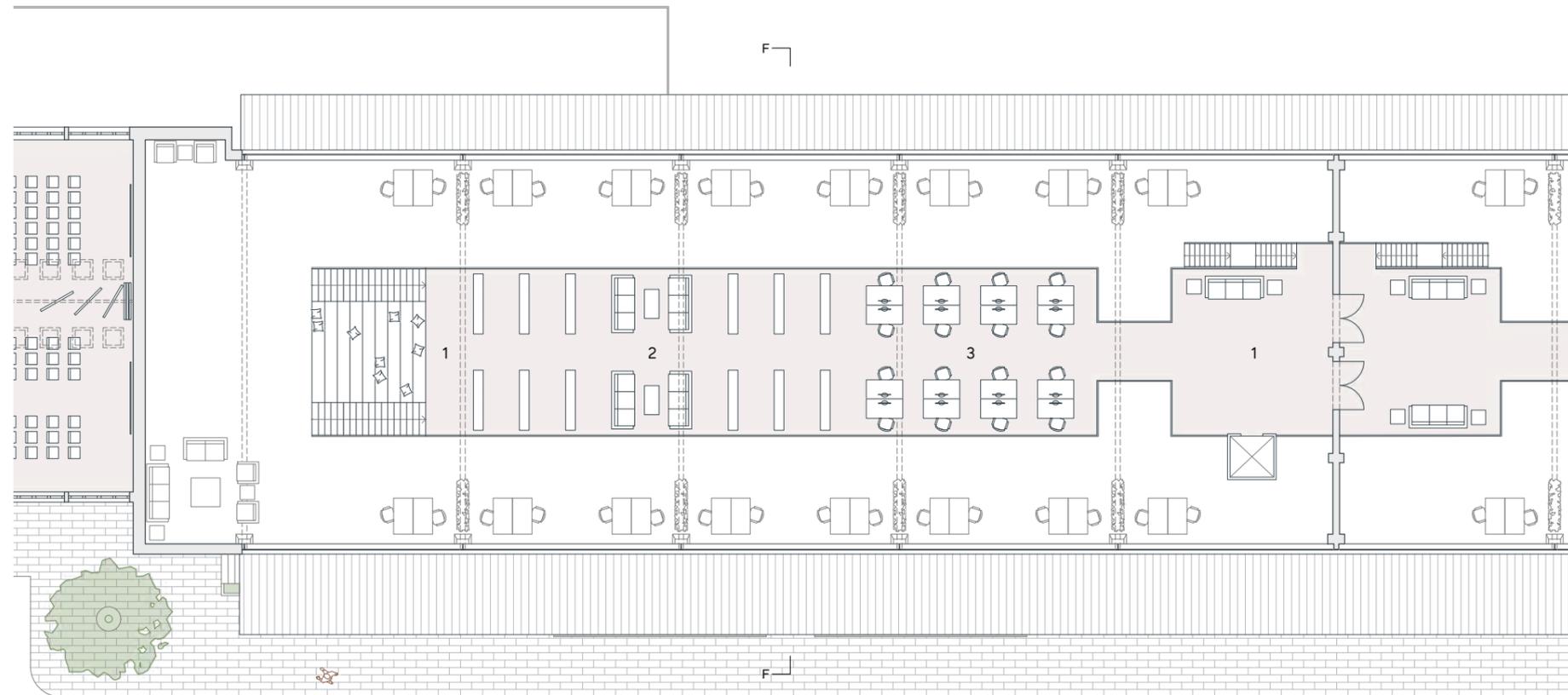


Abb. 240: Stückgutschuppen: Bauliche Veränderungen, Co-Working-Space, Halle 1, Obergeschoss M 1:250



Raumprogramm:
 1 Aufenthaltsbereich
 2 Bibliothek
 3 PC-Bereich

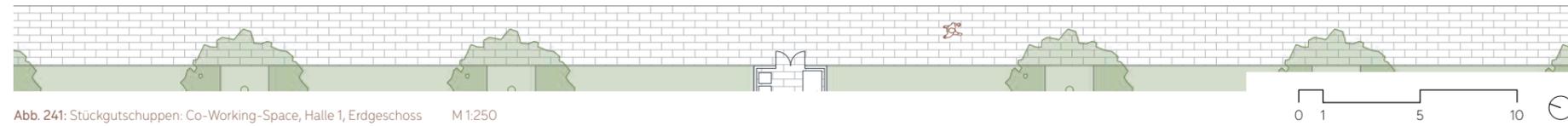


Abb. 241: Stückgutschuppen: Co-Working-Space, Halle 1, Erdgeschoss M 1:250

Stückgutschuppen: Co-Working-Space Halle 2, Erdgeschoss & Obergeschoss

Ebenso wie die Halle 1 bietet die Halle 2 die gleichen räumlichen Nutzflächen für den Co-Working-Space. In der vorherigen baulichen Situation waren drei Ladetore an der östlichen Längsseite mit Hohlziegeln baulich geschlossen. Diese wurden im Zuge der Umnutzung wieder geöffnet. Außerdem befand sich in der südlichen Gebäudeecke der Halle ein kleinerer Einbau, der jedoch entfernt wurde. Auch hier wurde eine neue Öffnung geschaffen, um die Halle 2 mit der weiterfolgenden Halle 3 in Verbindung zu setzen.

Die obere Ebene der Halle 2 wird größtenteils als freie Veranstaltungsfläche genutzt und kann individuell bespielt werden. Sie liegt in näherer Entfernung zur Halle 3, die wiederum als Veranstaltungshalle dient und so mit dem südlichen Teil der Halle 2 auch gemeinsam genutzt werden kann.

Legende:

- Abbruch
- Neu



Abb. 242: Stückgutschuppen: Bauliche Veränderungen, Co-Working-Space, Halle 2, Erdgeschoss M1:250

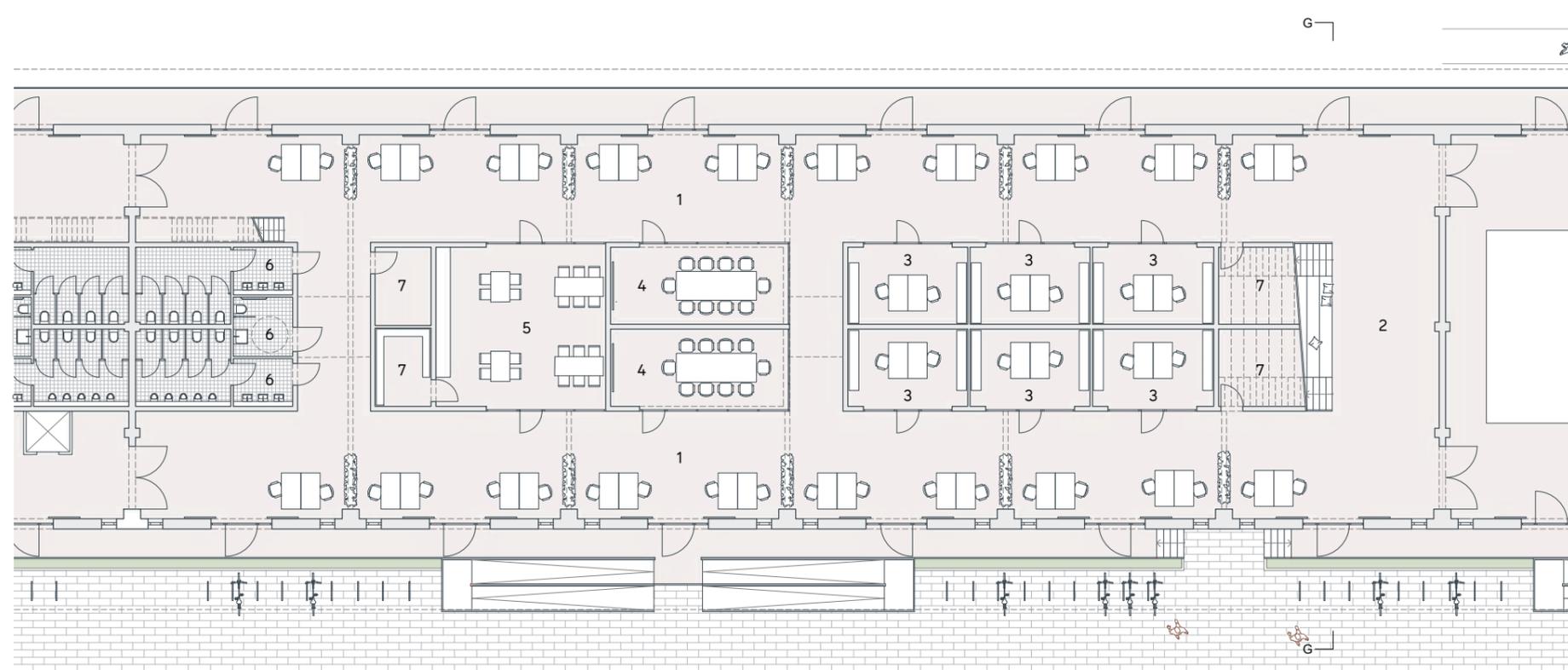


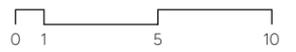
Abb. 243: Stückgutshuppen: Co-Working-Space, Halle 2, Obergeschoss M 1:250

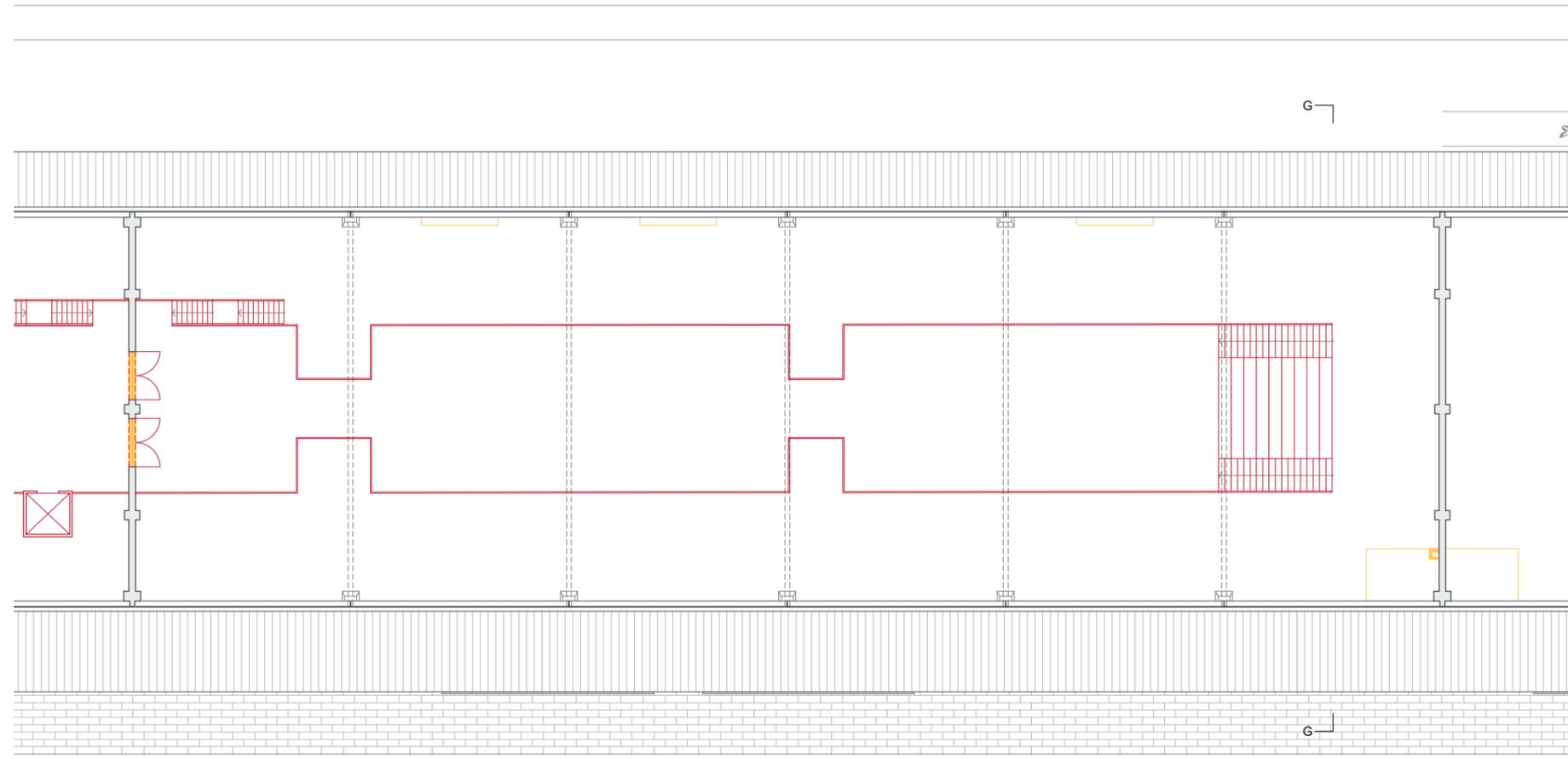


Abb. 244: Stückgutshuppen: Halle 2, Schnitt G-G M 1:250

Raumprogramm:

- | | | | |
|---|--------------------|---|--------------------|
| 1 | Freier Arbeitsraum | 5 | Gemeinschaftsküche |
| 2 | Aufenthaltsbereich | 6 | WC |
| 3 | Privater Büroraum | 7 | Lager |
| 4 | Konferenzraum | | |





Legende:

- Abbruch
- Neu

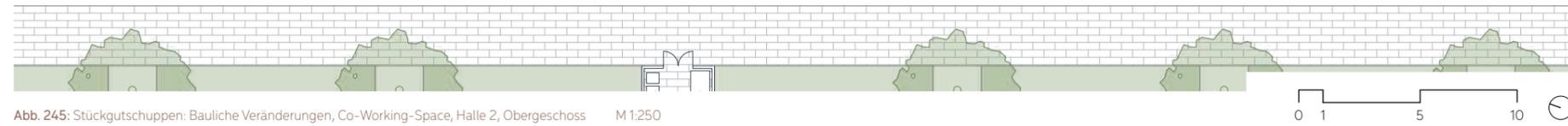
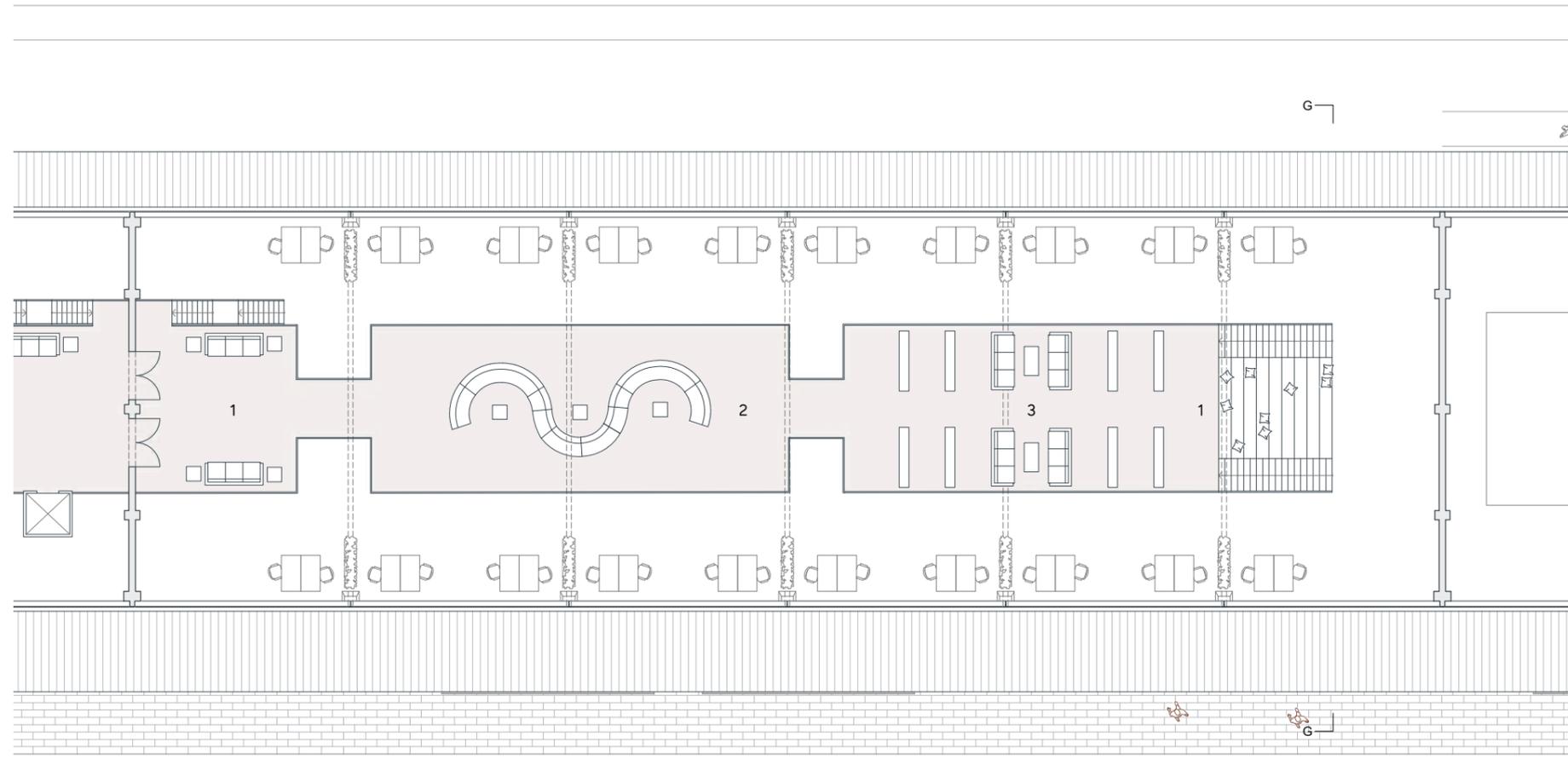


Abb. 245: Stückgutshuppen: Bauliche Veränderungen, Co-Working-Space, Halle 2, Obergeschoss M 1:250



Raumprogramm:

- 1 Aufenthaltsbereich
- 2 Veranstaltungsfläche
- 3 Bibliothek

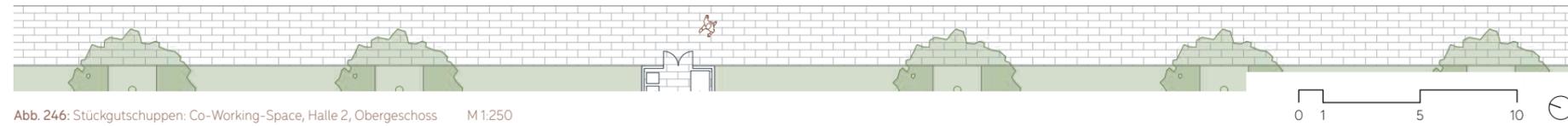


Abb. 246: Stückgutshuppen: Co-Working-Space, Halle 2, Obergeschoss M 1:250

Stückgutschuppen: Veranstaltungshalle Halle 3, Erdgeschoss

Die letzte der drei Hallen wurde durch ein- bis zweigeschossige Einbauten aus den 1970er Jahren im Süden sowie durch eine weitere Trennwand räumlich unterteilt (Siehe Abb. 341, S. 301). Die Halle 3 ist auch die einzige Halle mit einer Teilunterkellerung, wo sich ursprünglich die Aufenthaltsräume für die Arbeiter der Spedition befanden. Ein Stiegenabgang im südwestlichen Bereich der Halle führt ins Kellergeschoss. Diese ist jedoch nur durch eine außenliegende Erschließung zu erreichen. Um ebenso eine freie Grundrissnutzung zu gewährleisten wurden die südlichen Einbauten sowie die vorhandene Trennwand in der Halle zur Gänze entfernt. So wird eine natürliche Belichtung durch das wieder frei gewordene Segmentbogenfenster gewährleistet. Durch das Entfernen der Blechhalle an der südlichen Kopfseite des Stückgutschuppens wird die Fassade wieder in ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild freigesetzt.

Für die Verwendbarkeit als Veranstaltungshalle sind einige Nutzungen von Nöten. Diese werden am südlichen Ende der Halle angedacht. Hier befindet sich durch das vorhandene, mittig platzierte Ladetor der neue Haupteingang der Veranstaltungshalle, welcher mit einem dezenten Windfang ergänzt wird, um die neu freigesetzte äußere Fassade der Kopfseite nicht sichtbar

zu stören. Westlich des Eingangsbereiches befindet sich der Empfang mit eigenem Büro und Lager sowie der Möglichkeit das Kellergeschoss, welches für Lager- und Technikräume dient, zu erreichen. Im Osten befinden sich die Garderobe, ein kleiner Lagerraum sowie die WC-Anlagen für die Besucher. Hier musste für die räumliche Nutzung ein Ladetor baulich geschlossen werden, ist jedoch von Außen hin mit seinen Sandsteinfassungen noch sichtbar. Die restliche Fläche der Halle kann für Veranstaltungen genutzt werden. Eine Bar mit einer kleinen dazugehörigen Küche dient zum Versorgen der Besucher. Wie schon beim ehemaligen Eilgutschuppen befinden sich auf der Gleisseite der Halle zwei Güterwaggons, welche als Aufenthalts- und Rückzugsort genutzt werden können. Durch neu angebrachte, vollverglaste Türen an den Ladetoren sind die jeweiligen Ladebühnen begehbar. Zum Erreichen der Halle dient eine weitere Rampe auf der westlichen Längsseite der Halle sowie die südlich gelegene ehemalige Feuerturampe, die zum eigentlichen Haupteingang führt und mit einer weiteren Rampe versehen wurde.

Legende:

- Abbruch
- Neu

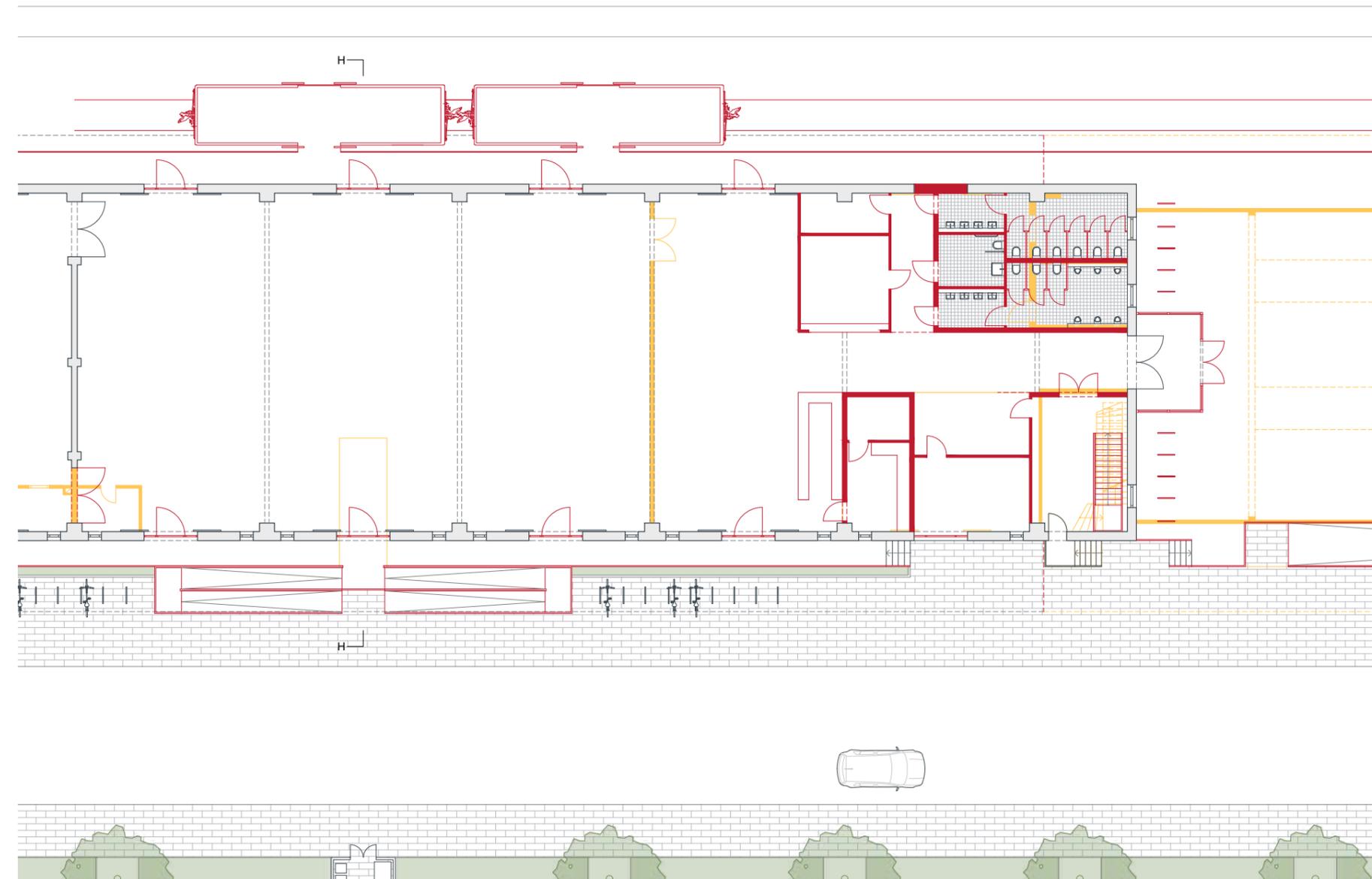


Abb. 247: Stückgutschuppen: Bauliche Veränderungen, Veranstaltungshalle, Halle 3, Erdgeschoss M 1:250

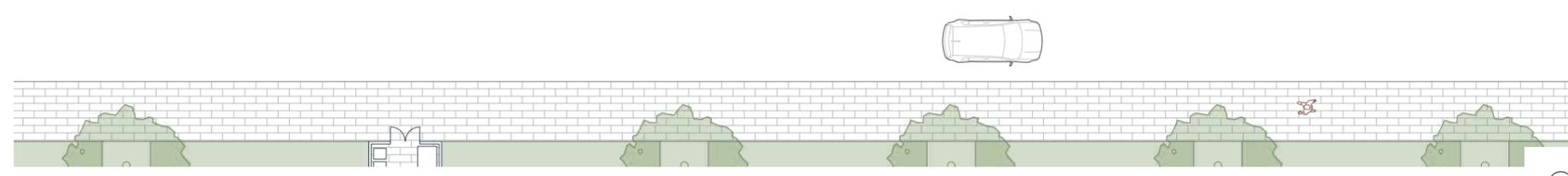
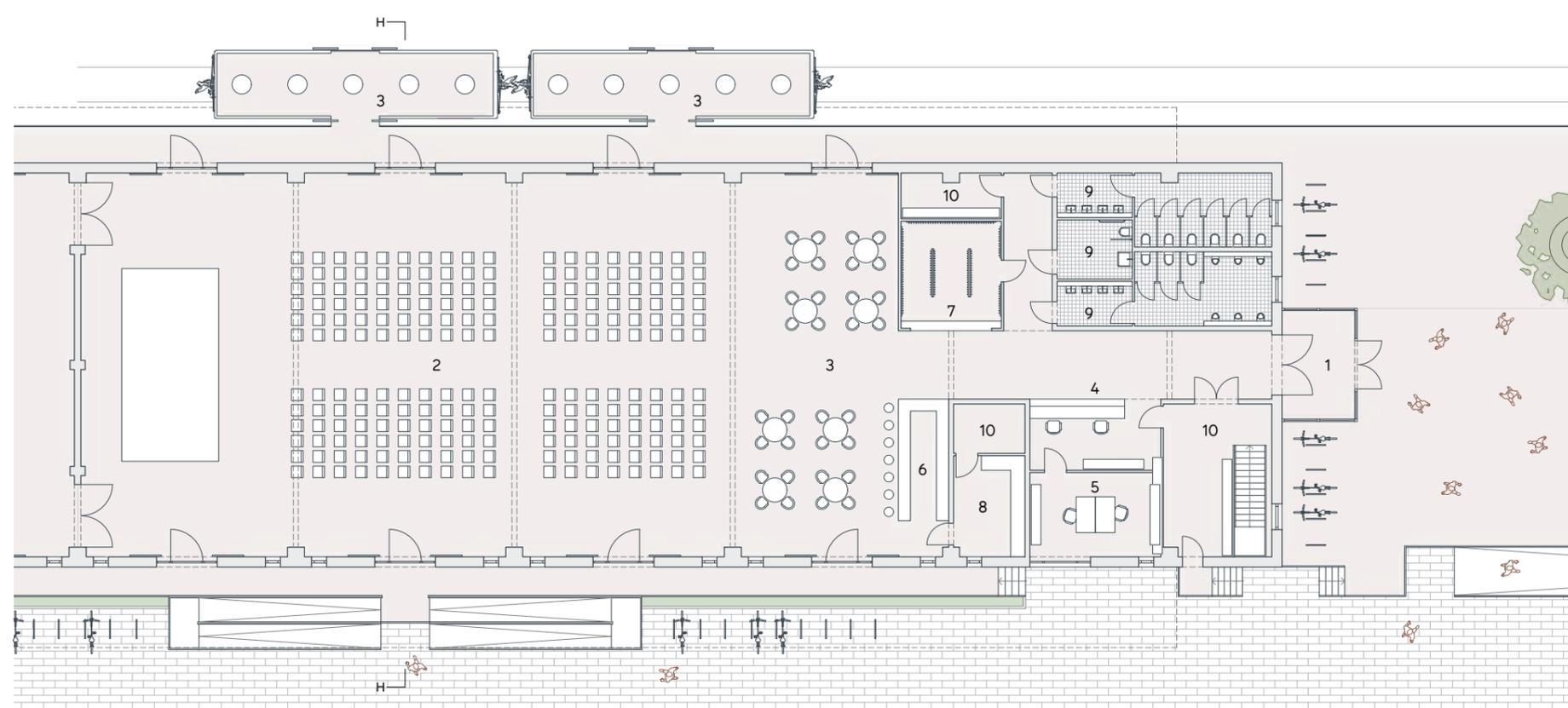


Abb. 248: Stückgutschuppen: Veranstaltungshalle, Halle 3, Erdgeschoss M 1:250



Abb. 249: Stückgutschuppen: Halle 3, Schnitt H-H M 1:250

Raumprogramm:

1	Eingangsbereich	5	Büro	9	WC
2	Veranstaltungsfläche	6	Bar	10	Lager
3	Aufenthaltsbereich	7	Garderobe		
4	Empfang	8	Küche		

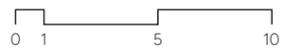




Abb. 250: Gesamtanlage: Bauliche Veränderungen, Nordfassade M 1:250

Legende:

- Abbruch
- Neu



Abb. 251: Gesamtanlage: Nordfassade M 1:250



Abb. 252: Gesamtanlage: Bauliche Veränderungen, Südfassade M 1:250

Legende:

- Abbruch
- Neu



Abb. 253: Gesamtanlage: Südfassade M 1:250



Zollamt: Bürofläche Erdgeschoss

Das ehemalige Zollamt, welches schon in der Nachkriegszeit nach Kriegsschäden in anderer Form wieder aufgebaut wurde, soll wie schon das obere Geschoss der ehemaligen Güterabfertigung als privater Bürofläche genutzt werden können. Durch kleinere bauliche Eingriffe werden die Räumlichkeiten im Erdgeschoss so wie im Dachgeschoss adaptiert. Dadurch werden in beiden Geschossen jeweils eine anmietbare Bürofläche geschaffen. Erreichbar ist das Erdgeschoss des Gebäudes barrierefrei über die ehemalige Feuerturampe wo sich an der nördlichen Kopfseite des Gebäudes ein neuer Eingang wiederfindet.

Legende:

- Abbruch
- Neu

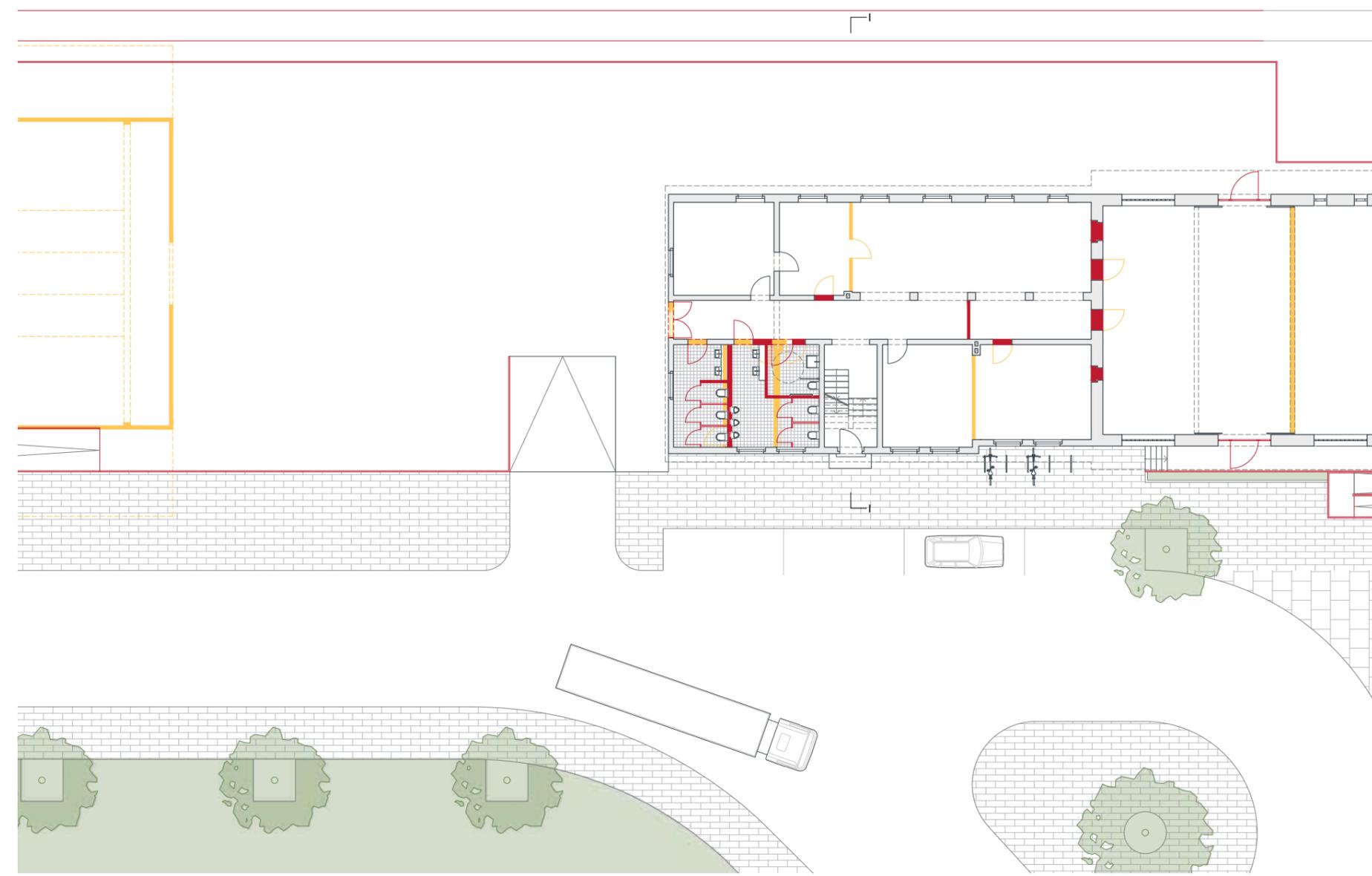


Abb. 254: Zollamt: Bauliche Veränderungen, Bürofläche, Erdgeschoss M 1:250

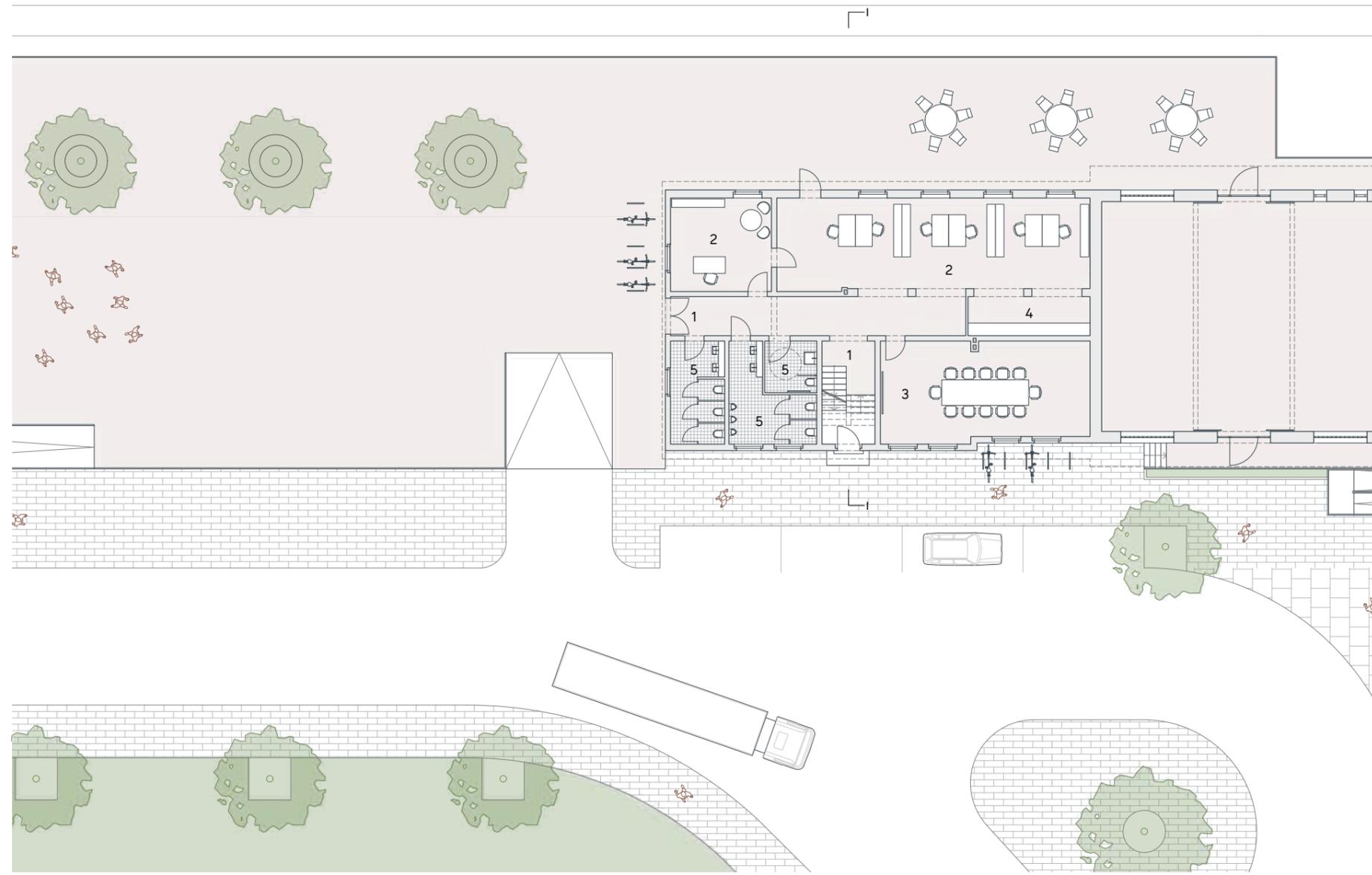


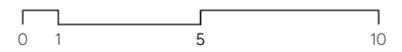
Abb. 255: Zollamt: Bürofläche, Erdgeschoss M1:250

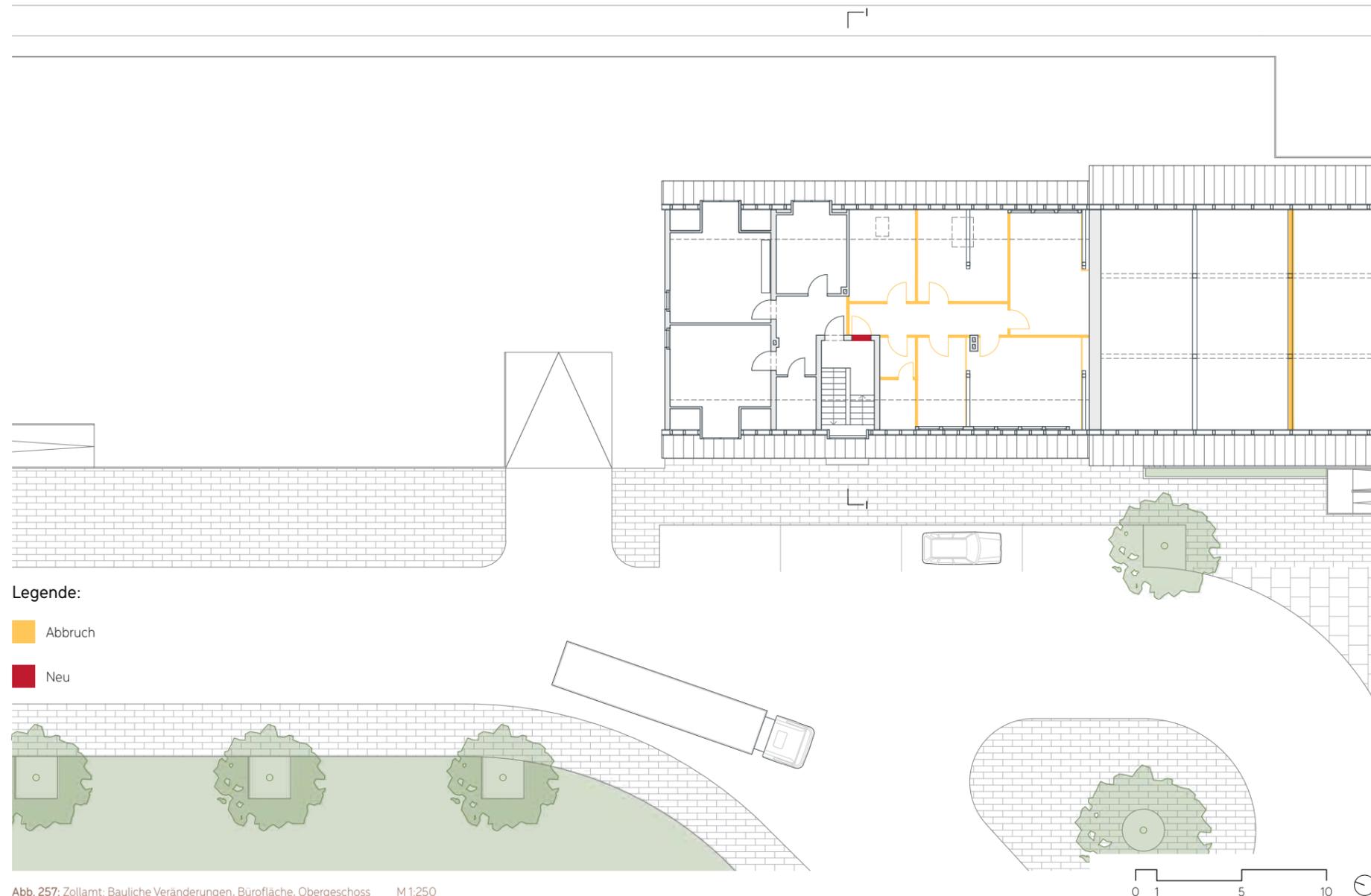


Abb. 256: Zollamt Schnitt I-I M1:250

Raumprogramm:

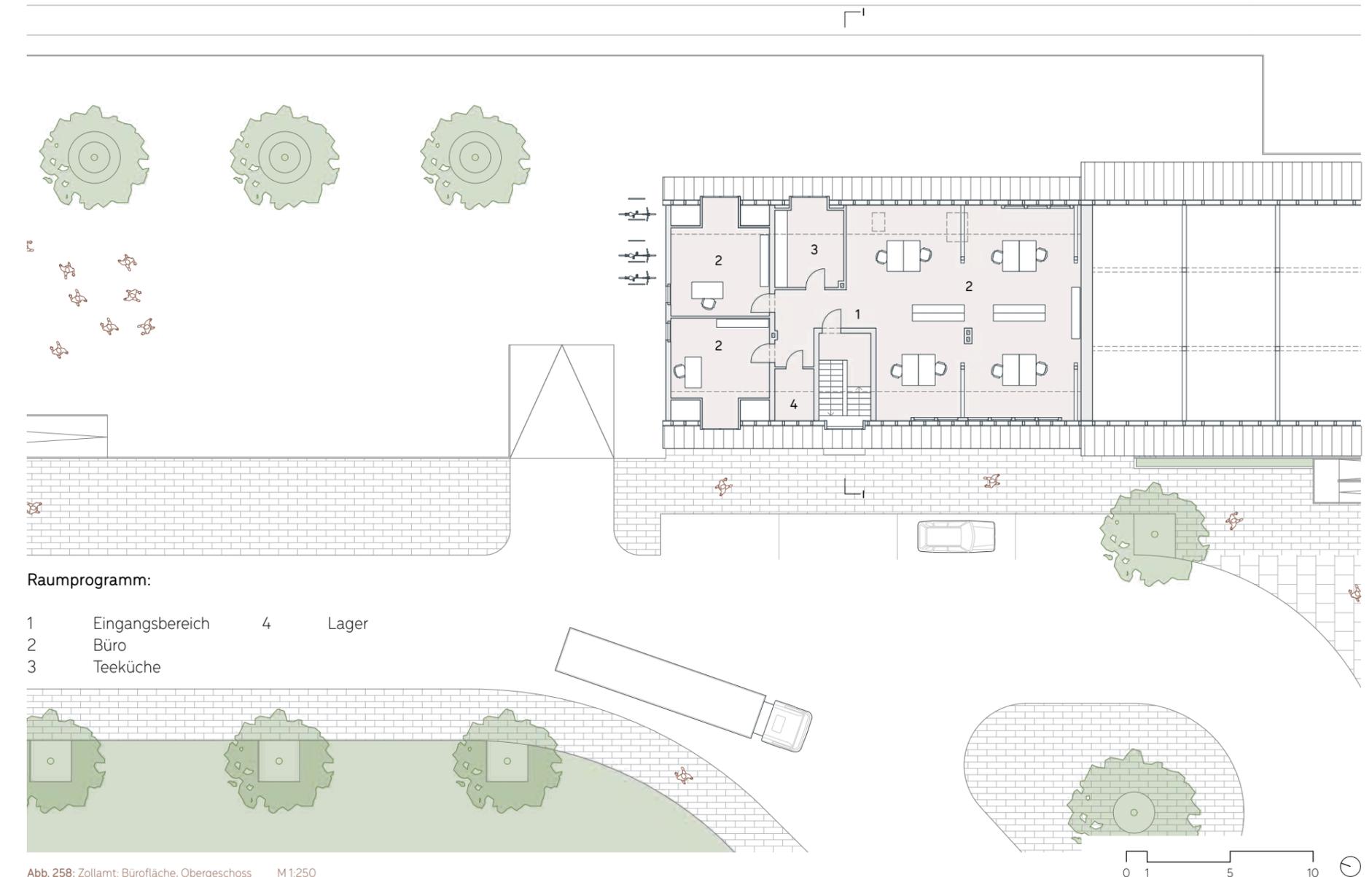
- | | | | |
|---|-----------------|---|----|
| 1 | Eingangsbereich | 5 | WC |
| 2 | Büro | | |
| 3 | Konferenzraum | | |
| 4 | Teeküche | | |





Legende:
■ Abbruch
■ Neu

Abb. 257: Zollamt: Bauliche Veränderungen, Bürofläche, Obergeschoss M 1:250



Raumprogramm:

1	Eingangsbereich	4	Lager
2	Büro		
3	Teeküche		

Abb. 258: Zollamt: Bürofläche, Obergeschoss M 1:250

Zollschuppen: Verkaufsfläche Erdgeschoss

Der ehemalige Zollschuppen wurde zuletzt als Abstellraum im Norden und als Verkaufsfläche für den Großeinkauf von hochwertigen Lebensmittel im Süden des Gebäudes genutzt. Zweiteres soll bei der Umnutzung der Anlage weiter bestehen bleiben und ausgebaut werden. Hierbei wurden die vorhanden Trennwände im Schuppen versetzt, um eine neue Raumaufteilung zu schaffen. An der südlichen Kopfseite des Schuppen wird ein Lager für den Verkauf sowie ein kleines Büro und ein WC angedacht. Die restliche Bereich dient als Verkaufsfläche.

Mit dem neu geschaffenen Aufenthaltsbereich vor dem Schuppen soll diese mit der Verkaufsfläche im Inneren in Verbindung gebracht werden. Hierzu kann die äußere Fläche beispielsweise als Marktplatz genutzt werden oder bei größeren Veranstaltung als Versorgung der Besucher dienen. Die restliche Fläche im nördlichen Bereich des ehemaligen Zollschuppen soll als frei nutzbare Halle dienen, die bei Schlechtwetter als Ausweichmöglichkeit für die äußere Veranstaltungs-, bzw. Marktfläche genutzt werden soll.

Legende:

- Abbruch
- Neu

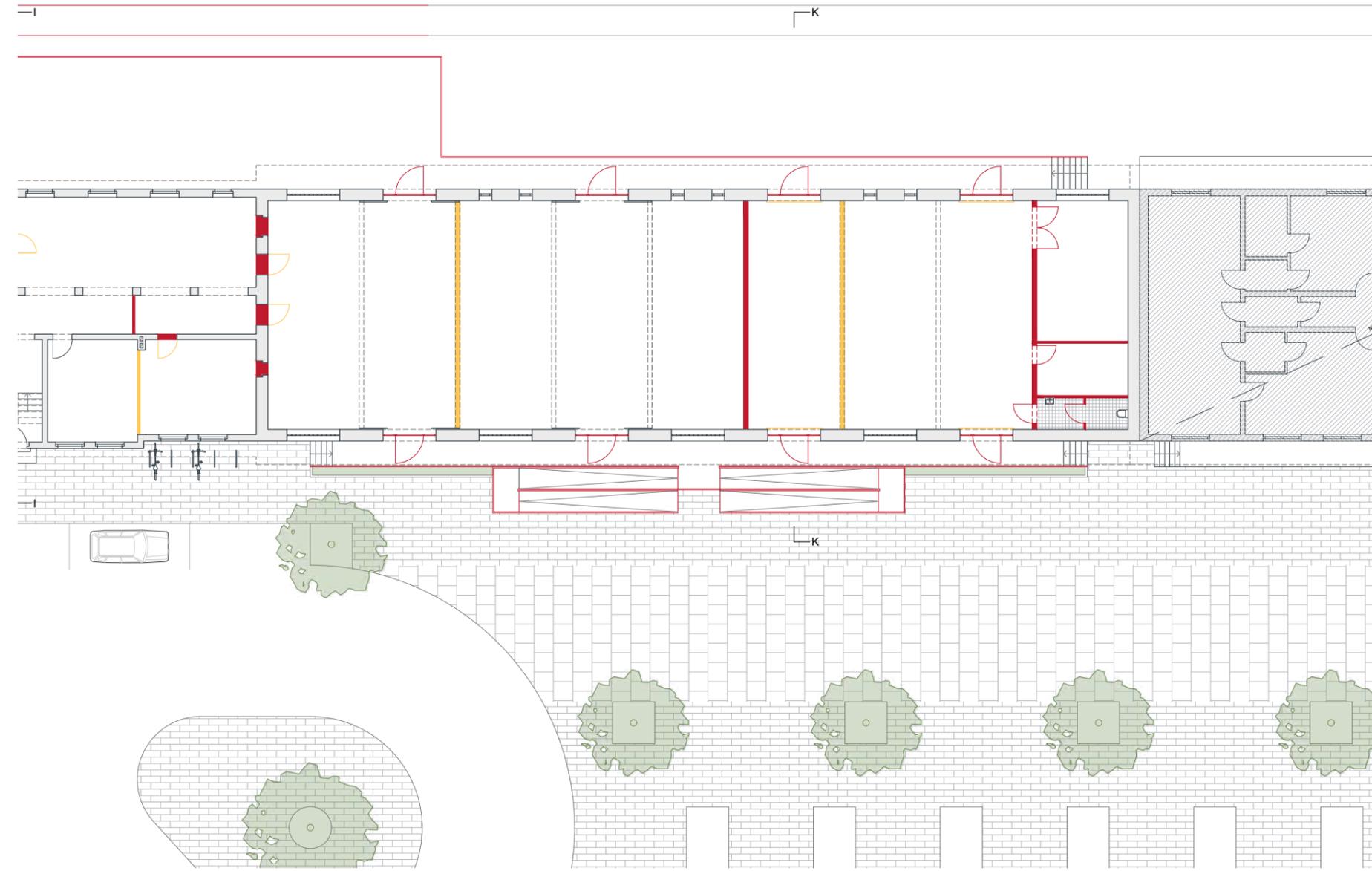
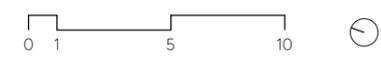


Abb. 259: Zollschuppen: Bauliche Veränderungen, Verkaufsfläche, Erdgeschoss M 1:250

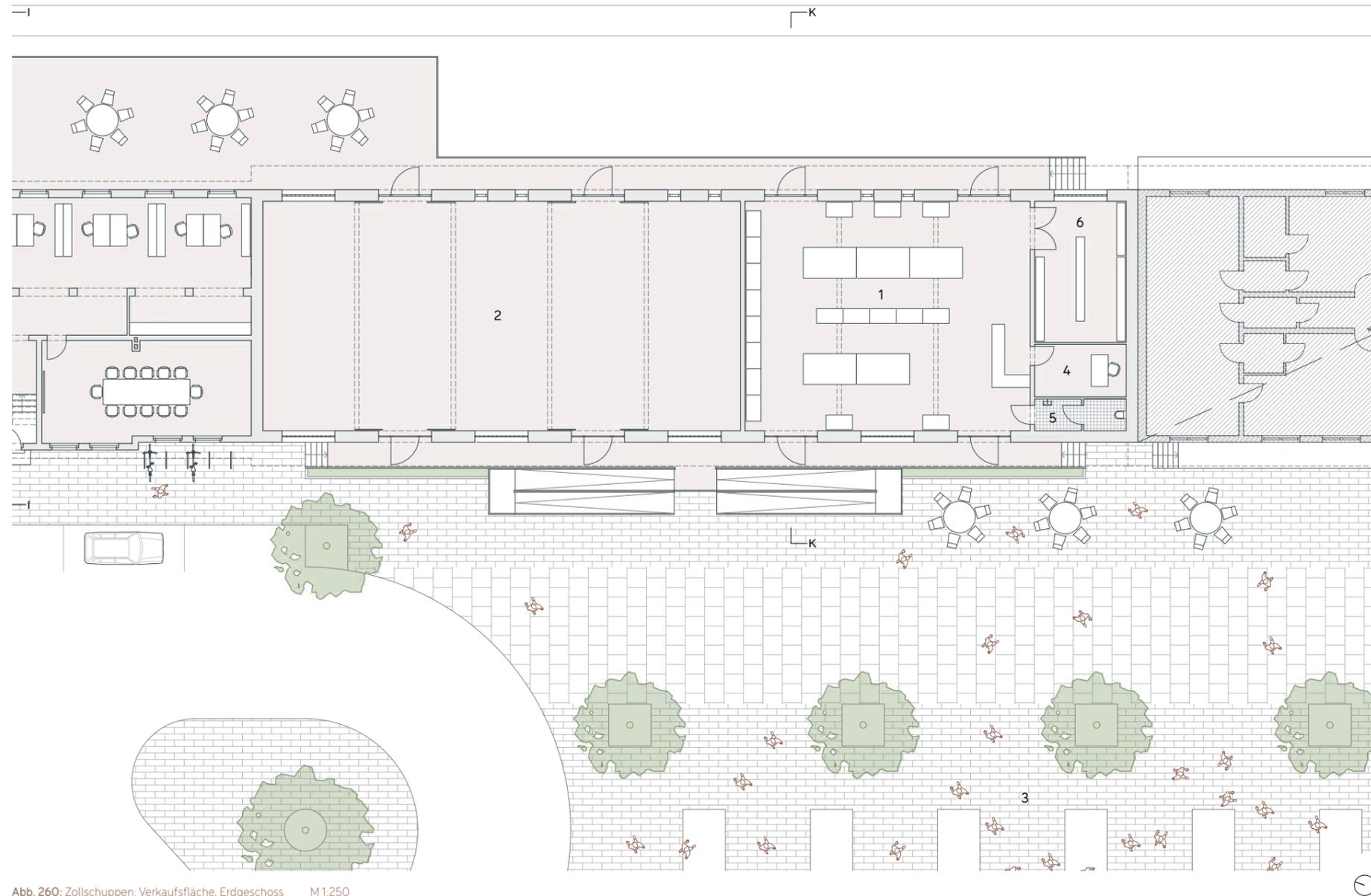


Abb. 260: Zollschuppen: Verkaufsfläche, Erdgeschoss M1:250

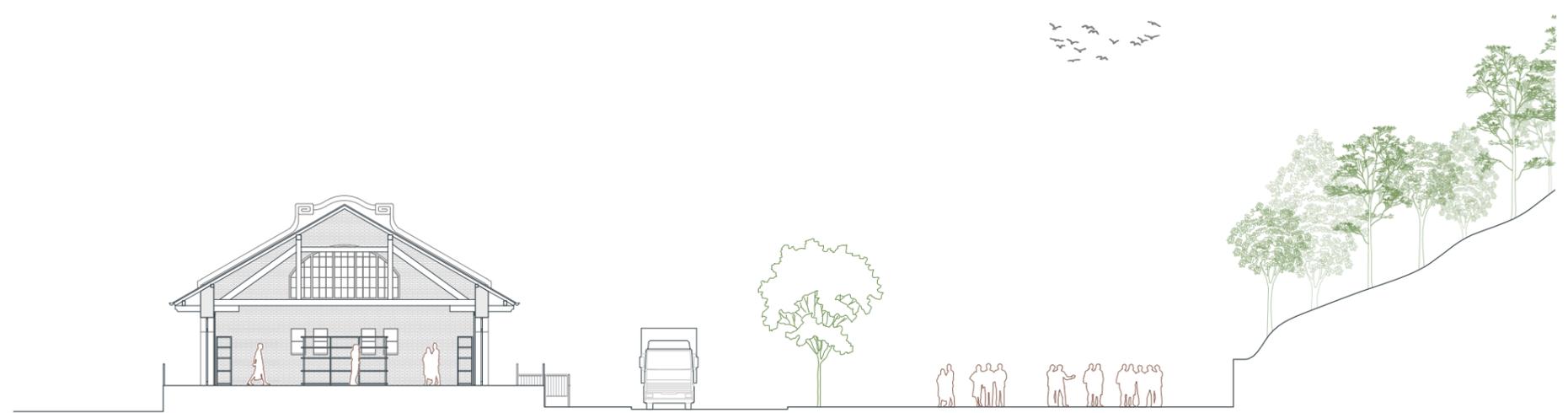


Abb. 261: Zollschuppen: Schnitt J-J M 1:250

Raumprogramm:

- | | | | |
|---|----------------------------------|---|-------|
| 1 | Verkaufsbereich | 5 | WC |
| 2 | Veranstaltungshalle | 6 | Lager |
| 3 | Aufenthaltsbereich / Marktfläche | | |
| 4 | Büro | | |

**Gesamtanlage: Nutzfläche
Kellergeschoss**

Das Kellergeschoss unter der ehemaligen Güterabfertigung und dem Zollamt sowie Teilen des Eilgut- und Stückgutschuppens bietet weitreichende Räumlichkeiten als Nutzfläche. Durch kleinere bauliche Eingriffe in Form von abgebrochenen und neu hinzukommenden Trennwänden wird das Kellergeschoss in einzelne Lagerflächen und Technikräume für die jeweiligen Nutzungen in den oberen Geschossen geschaffen. Diese sind durch äußere und innen liegende Stiegenabgänge sowie durch den neu eingebauten Lift zu erreichen.

Legende:

- Abbruch
- Neu

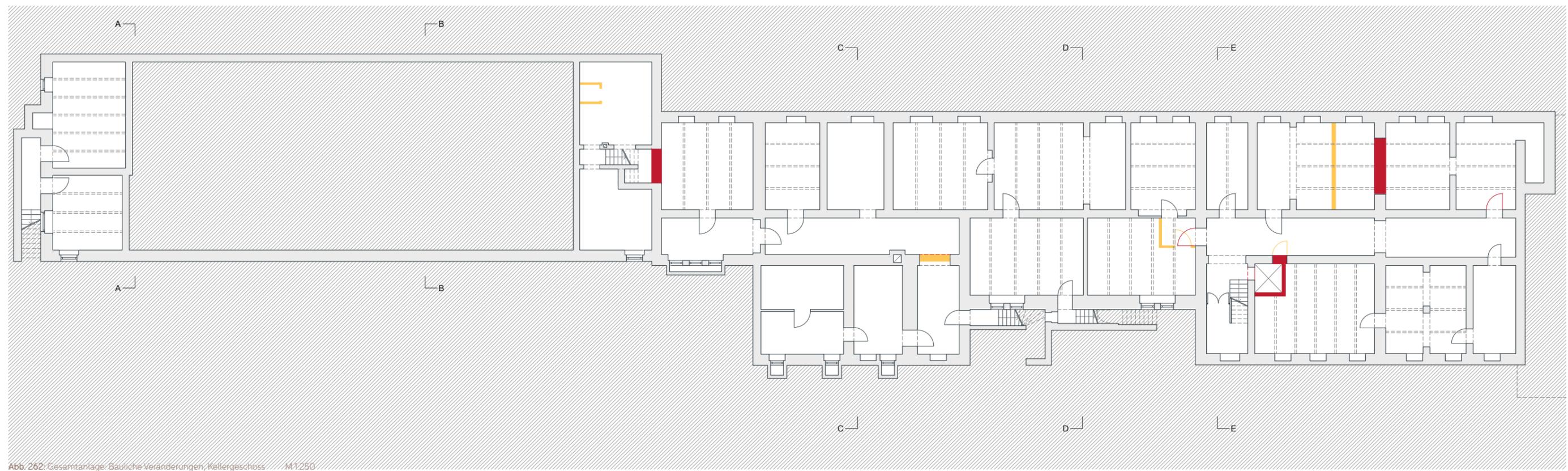
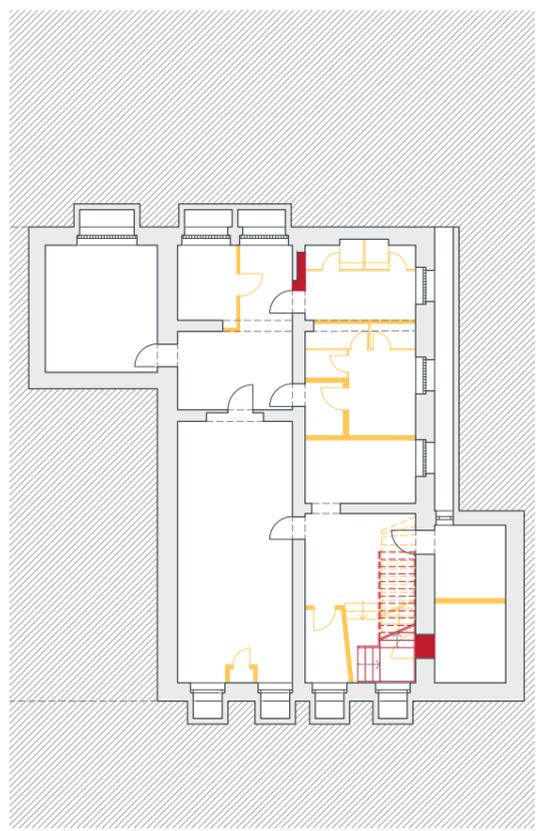


Abb. 262: Gesamtanlage: Bauliche Veränderungen, Kellergeschoss. M 1:250



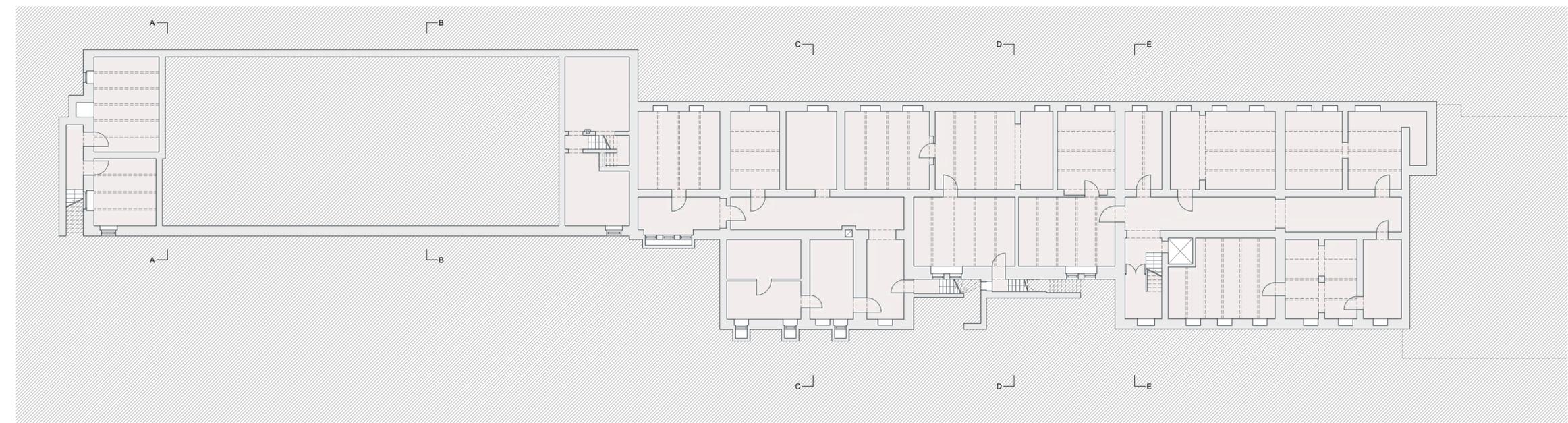
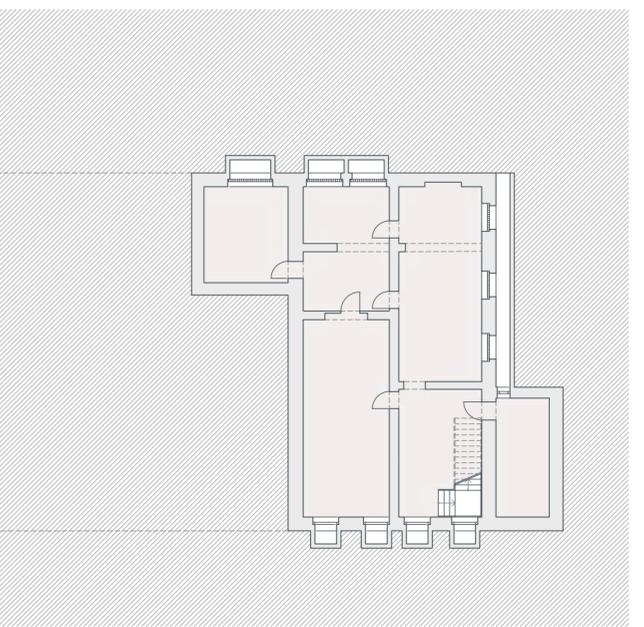


Abb. 263: Gesamtanlage: Kellergeschoss M 1:250



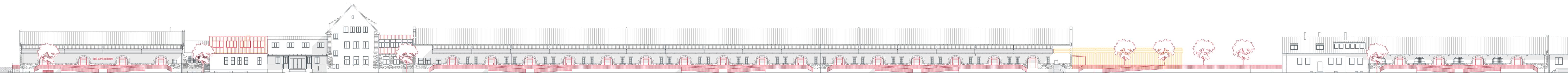


Abb. 264: Gesamtanlage: Bauliche Veränderungen, Süd-West-Fassade M1:250

Legende:

- Abbruch
- Neu

0 1 5 10

Entwurf

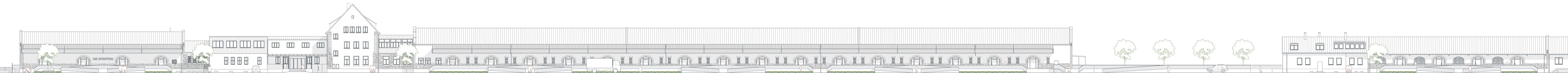


Abb. 265: Gesamtanlage: Süd-West-Fassade M1:250



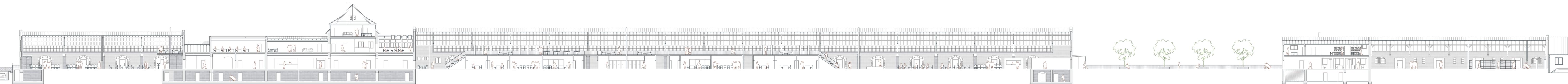


Abb. 266: Gesamtanlage Längsschnitt M1:250



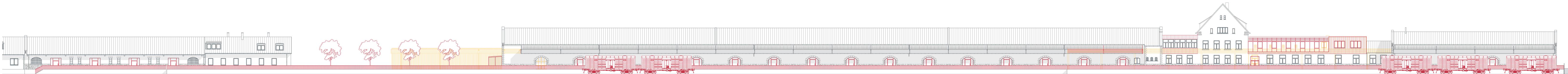


Abb. 267: Gesamtanlage: Bauliche Veränderungen, Nord-Ost-Fassade M1:250

Legende:

■ Abbruch

■ Neu



Entwurf

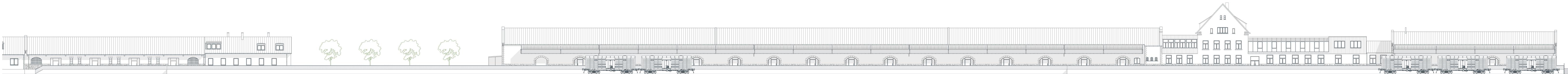
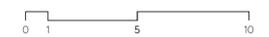


Abb. 268: Gesamtanlage, Nord-Ost-Fassade M1:250





Kapitel 6: Anhang

6.1	Literaturverzeichnis	272
6.2	Abbildungsverzeichnis	278
6.3	Abbildungskatalog	284
6.4	Chronologische Plandokumentation	308

6.1 Literaturverzeichnis

Bücher

Aschberger, Richard / Hager, Bernard / König, Christian / Mewar, Gabriele: Hauptbahnhof Wiesbaden: Der Bahnhof für die Kur- und Landeshauptstadt, Berlin, 2015

Blum, Otto / Leibbrand, Karl: Personen- und Güterbahnhöfe, 2. Ausgabe, Berlin, 1961

Cornelius, Karl: Eisenbahn-Hochbauten, in: Otzen, Robert (Hrsg.): Handbibliothek für Bauingenieure, II. Teil Eisenbahn, 6. Band, Berlin, 1921

Fuhs, Burkhard: Mondäne Orte einer vornehmen Gesellschaft. Kultur und Geschichte der Kurstädte 1700-1900, Hildesheim, 1992

Grinling, Charles H.: The ways of our railways, London, 1905

Hassler, Uta / Kierdorf, Alexander (Hrsg.): Denkmale des Industriezeitalters: von der Geschichte des Umgangs mit Industriekultur, Tübingen, 2000

Industrie- und Handelskammer Wiesbaden (Hrsg.): Wirtschaftsregion Wiesbaden, 3. Ausgabe, Oldenburg, 2016

Kiesow, Gottfried: Das verkannte Jahrhundert: der Historismus am Beispiel Wiesbaden, Bonn, 2005

Kiesow, Gottfried: Einführung in die Denkmalpflege, 2. Auflage, Darmstadt, 1989

Lueger, Otto: Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften, Band 4, Stuttgart/Leipzig, 1906

Malcher, Robert: Die Bahnhofsbauten von Fritz Klingholz, Berlin, Diplomarbeit, 2006

Minnis, John: Britain's lost railways: a commemoration of our finest railway architecture, London, 2017

Minnis, John - Historic England (Hrsg.): The Railway Goods Shed and Warehouse in England, Swindon, 2016

Müller-Wert, Herbert: Carl von Ibell 1847-1924, Wiesbaden, 1961

Reitler, Ernst: Über Englische Güterbahnhöfe: mit 11 in den Text gedruckten Abbildungen, Wien, 1895

Russ, Sigrid: Kulturdenkmäler in Hessen Wiesbaden 1.2 - Stadterweiterung innerhalb der Ringstraße, Ausgabe 1, Wiesbaden, 2005

Rödel, Volker: Eisenbahn in Hessen; Teil 1. Eisenbahngeschichte und -strecken 1829-1999, Ausgabe 1, Wiesbaden, 2005

Schomann, Heinz: Eisenbahn in Hessen; Teil 2. Eisenbahnbauten und -strecken 1839-1939; Teilbd. 1, Ausgabe 1, Wiesbaden, 2005

Schomann, Heinz: Eisenbahn in Hessen; Teil 2. Eisenbahnbauten und -strecken 1839-1939; Teilbd. 2, Ausgabe 1, Wiesbaden, 2005

Schwab, Karl: Hochbauten der Bahnhöfe: I. Empfangsgebäude, Nebengebäude, Güterschuppen, Lokomotivschuppen, Leipzig, 1911

Spielmann, Christian / Krake, Julius: Historischer Atlas der Stadt Wiesbaden, Wiesbaden, 2002

Vahrenkamp, Richard: Die logistische Revolution, Ausgabe 1, Frankfurt am Main, 2011

Weber, Max Maria Freiherr von: Die Schule des Eisenbahnwesens, 4. Auflage, Leipzig, 1885

Wegele, Hans: Band II: Bahnhofsanlagen - Hoch- und Tiefbauten der Bahnhöfe, Berlin, 1931

Weichel, Thomas: Die Bürger von Wiesbaden: Von der Landstadt zur „Weltkurstadt“ 1780-1914, München, 1997

Unselbstständig erschienene Literatur

Arendt, Karl: Die Güterschuppenanlage auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 61, 1907, S. 404-406

Cornelius, Karl: Das Entwerfen und der Bau von Güterschuppen, in: Zeitschrift für Bauwesen, LX / Heft IV bis VI, 1910, S. 265-304

Cornelius, Karl: Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden, in: Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang LVIII., 1908, S. 27-48

Eisenbahndirektion Mainz (Hrsg.): Nr. 607 Benennung der neuen Wiesbadener Bahnhöfe, in: Amtsblatt der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, Nr. 59, 1904, S. 657

Eisenbahndirektion Mainz (Hrsg.): Nr. 635 Eröffnung des neuen Güterbahnhofs Wiesbaden-West, in: Amtsblatt der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, Nr. 62, 1904, S. 677

Eisenbahndirektion Mainz (Hrsg.): Nr. 615 Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes Wiesbaden, in: Amtsblatt der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, Nr. 59, 1908, S. 505-506

Everken, Hermann (Hrsg.): Die neuen Bahnhofsanlagen in und bei Wiesbaden, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 91 / XXVI. Jahrgang, 1906, S. 580-583

Föhl, Axel: Was der Reisende nicht sieht - Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, in: ICOMOS, Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland (Hrsg.): Eisenbahn und Denkmalpflege III, Bd. XXVII, München, 1997, S. 62-67

Fuhs, Burkhard: Städtischer Tourismus, Kur und Sport: Zum exklusiven Leben in Wiesbaden im 19. Jahrhundert, in: Tourismus Journal, Band 6 / Ausgabe 3, 2002. S. 1-20

Grundmann, Friedheim: Der Umgang mit Bauten der Bahn - Bestandserhaltung und Nutzungsanforderungen, in: Deutsches Zentrum für Handwerk und Denkmalpflege (Hrsg.): Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof, Petersberg, 2000, S. 45-54

Hase, Ulrike von: Wiesbaden - Kur- und Residenzstadt, in: Grote, Ludwig (Hrsg.): Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung

im industriellen Zeitalter (Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts 24), München 1974, S. 129-149

Höhm, Rolf: Eisenbahn und Denkmalpflege, in: Deutsches Zentrum für Handwerk und Denkmalpflege (Hrsg.): Das Baudenkmal zwischen moderner Nutzung und Denkmalpflege: Beispiel Bahnhof, Petersberg, 2000, S. 40-44

Klingholz, Fritz: Fritz Klingholz - ein deutscher Bahnhofsarchitekt an der Wende vom 19. und 20. Jahrhunderts, in: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Band 43, Werl, 2011/2012, S. 99-108

Korn, Karl: Wandlungen einer Stadt, in: Merian Wiesbaden, 3. Jahrgang, Heft 8, Wiesbaden, 1951, S. 3-10

Landtag Hessen: Hessisches Denkmalschutzgesetz (HDSchG), in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen, Nr. 18, 2016, S. 211-217

Onnen, Christine: Denkmale des Verkehrs, des Handels und der Kommunikation, in: Vereinigung der Landesdenkmalpfleger der Bundesrepublik Deutschland (Hrsg.): Denkmale der Industrie und Technik in Deutschland, Berlin, 2016, S. 186-187

Slota, Rainer: Probleme mit Denkmälern der Eisenbahn,

in: ICOMOS, Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland (Hrsg.): Eisenbahn und Denkmalpflege III, Bd. XXVII, München, 1997, S. 6-9

Vahrenkamp, Richard: Warenströme in Mitteleuropa - Die Integrationsleistungen der Logistik im 20. Jahrhundert, in: Arbeitspapier zur Logistik, Nr. 22, 2018, S. 7-79

Online-Beiträge

aac - Academy for Architectural Culture: Technoversum Berlin - Das Museum der Zukunft, URL: <https://www.aac-hamburg.de/lehre/archiv/workshop-1585-das-museum-der-zukunft/>

Bedaux de Brouwer Architecten: Houtloods Tilburg, URL: <https://www.bedauxdebrouwer.nl/Werk/280/Houtloods-Tilburg>

BI Pro Aartalbahn: Auf der Aartalbahn, URL: <https://web.archive.org/web/20131217182001/http://www.ja-aartalbahn.de/aartalbahn/reaktivierung/die-regionalbahn/>

Deutsches Mühlenform: Mühlen prägten einst das Bild, URL: <https://87799.forumromanum.com/member/forum/entry.user_87799.1274885276.1109>

088014.muehlen_praegten_einst_bild_wiesbaden-muehlenforum.html >

Föhl, Axel: Industriedenkmalpflege im 20. Jahrhundert, URL: <https://denkmalpraxismoderne.de/industriedenkmalpflege-im-20-jahrhundert/>

Frankfurter Rundschau: Von der Spedition zum Kulturzentrum, URL: <https://www.fr.de/rhein-main/wiesbaden/spedition-kulturzentrum-11505372.html>

Gürtler Berger, Theresia: Umnutzung, URL <https://denkmalpraxismoderne.de/umnutzung/>

Güterbahnhof Flensburg: Historie, URL: <https://www.gueterbahnhof-fl.de/index.php>

Hessisches Hauptstaatsarchiv: Handwerkskammern, URL: <https://landesarchiv.hessen.de/handwerkskammern-online>

Jauss+Gaupp Freie Architekten BDA: Kulturschuppen Gleis 1 Meckenbeuren, URL: <https://architekten-jauss-gaupp.de/buildings/kulturschuppen-gleis-1-meckenbeuren>

Kultur am Gleis 1: Der Der Kulturschuppen: Historie, URL: <https://www.kag1.de/der-kulturschuppen/historie/>

Landesamt für Denkmalpflege Hessen: Der Wert des technischen Denkmals, URL <https://lfd.hessen.de/bau-kunst/querschnittsreferate-der-fl%C3%A4che/industrie-und-technik/der-wert-des-technischen-erbes>

Landesdenkmalamt Berlin: Denkmalbank: Verwaltungsgebäude des Anhalter Güterbahnhofs, URL: <https://denkmaldatenbank.berlin.de/daobj.php?obj_dok_nr=09095858>

Logistikbranche: Stückgut, URL: <https://www.logistikbranche.net/glossar/stueckgut.html>

Ministère de la culture: Protéger des immeubles au titre des monuments historiques, URL: <https://www.culture.gouv.fr/Thematiques/Monuments-Sites/Interventions-demarches/Proteger-un-objet-un-immeuble-un-espace/Proteger-des-immeubles-au-titre-des-monuments-historiques>

Monumente: Mit Volldampf stillgelegt, URL: <https://www.monumente-online.de/de/ausgaben/2020/2/Denkmalpflege-aktuell-Bahnhofsgebaeude.php>

Neue Osnabrücker Zeitung: Umbau auf der Zielgeraden - Alter Güterbahnhof in Papenburg eröffnet am 20. August, URL: <https://www.noz.de/lokales/papenburg/artikel/>

umbau-auf-der-zielgeraden-alter-gueterbahnhof-in-papenburg-eroeffnet-am-20-august-23401706>

odenwald-bahn.de: Das Bw Wiesbaden und seine Geschichte, URL: <http://www.odenwald-bahn.de/f_h_wsb_bw_0.htm>

odenwald-bahn.de: Die Eisenbahn in Wiesbaden, URL: <http://www.odenwald-bahn.de/f_h_wsb_gesch.htm>

Railway Heritage Trust: Introduction to the Railway Heritage Trust, URL: <http://railwayheritagetrust.co.uk/what-is-the-rht/>

Railway Heritage Trust: Railway Heritage Trust, URL: <http://railwayheritagetrust.co.uk/>

Rollkontor: Portrait, URL: <https://rollkontor.de/unternehmen.html>

Thorsten Reiß Verlag: 100 Jahre Hauptbahnhof, URL: <https://www.thorsten-reiss-verlag.de/Wiesbadener_Ansichten/hauptbahnhof.html>

Thorsten Reiß Verlag: Güterbahnhof West/Künstlerinnenviertel, URL: <https://www.thorsten-reiss-verlag.de/Wiesbadener_Ansichten/gueterbahnhof.html>

Wiesbadenaktuell: Das kann weg – Wehrbereichsgebührrisamt weicht neuer Bebauung, URL: <http://www.wiesbadenaktuell.de/startseite/news-detail-view/article/das-kann-weg-wehrbereichsgebuehrrisamt-weicht-neuer-bebauung.html>

Wiesbadenaktuell: Lagerhalle am Wiesbadener Hauptbahnhof in Flammen, URL: <http://www.wiesbadenaktuell.de/startseite/news-detail-view/article/lagerhalle-am-wiesbadener-hauptbahnhof-im-flammen.html>

Wiesbaden: Denkmalschutz: Denkmalschutz und Denkmalpflege, URL: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/planen/denkmalschutz/index.php>

Wiesbaden: Historie: Schlachthaus- und Viehhofanlage, URL: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/planen/staedtebauliche-projekte/rahmenplanungen/historie.php#:~:text=1884%20hatte%20Stadtbaumeister%20Lemcke%20mit,Bauweise%20war%20von%20einfachster%20Art.>

Wiesbaden: Stadtgeschichte: Hauptbahnhof, URL: <https://www.wiesbaden.de/kultur/stadtgeschichte/historismus/orte-des-historismus/hauptbahnhof.php>

Wiesbaden: Stadtlexikon A-Z: Bahnhöfe, URL: <https://www.wiesbaden.de/microsite/stadtlexikon/a-z/Bahnhofe.php#SP-tabs:1>

Wiesbaden: Stadtlexikon A-Z: Gewerbeverein für Nassau, URL: <https://www.wiesbaden.de/microsite/stadtlexikon/a-z/gewerbeverein-fuer-nassau.php>

Wiesbaden: Stadtlexikon A-Z: Nassauische Kunst- und Gewerbeausstellung, URL: <https://www.wiesbaden.de/microsite/stadtlexikon/a-z/nassauische-kunst-und-gewerbeausstellung-19.07.bis-30.08.1863.php>

Wiesbaden: Stadtlexikon A-Z: Wiesbadener Ölmühle Philipp L. Fauth, URL: <https://www.wiesbaden.de/microsite/stadtlexikon/a-z/wiesbadener-oelmuehle-philipp-l.fauth.php>

Wiesbadener Kurier: „Alles ist besser als die jetzige Lage“, URL: <https://www.wiesbadener-kurier.de/lokales/wiesbaden/nachrichten-wiesbaden/alles-ist-besser-als-die-jetzige-lage_17731035>

Wiesbadener Kurier: Neue Nachbarn für den Hauptbahnhof, URL: <https://www.wiesbadener-kurier.de/lokales/wiesbaden/nachrichten-wiesbaden/neue-nachbarn-fur-den-hauptbahnhof_19969416>

Wikki Midden-Brabant: Houtloods en Kraanbaan, URL: <https://wikimiddenbrabant.nl/Houtloods_en_Kraanbaan>

Wikipedia: Bahnhof Waldstraße, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Waldstra%C3%9Fe>

Wikipedia: Bahnhof Wiesbaden Ost, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Wiesbaden_Ost>

Wikipedia: Güterbahnhof Wiesbaden West, URL: <https://de.m.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCterbahnhof_Wiesbaden_West>

Wikipedia: Kulturzentrum Schlachthof (Wiesbaden), URL: <[https://de.wikipedia.org/wiki/Kulturzentrum_Slachthof_\(Wiesbaden\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Kulturzentrum_Slachthof_(Wiesbaden))>

Wikipedia: Rhein-Main-Hallen, URL: <<https://de.wikipedia.org/wiki/Rhein-Main-Hallen>>

Wikipedia: Schienengüterverkehr, URL: <<https://de.wikipedia.org/wiki/Schieneng%C3%BCterverkehr>>

Wikipedia: Wiesbaden Ludwigsbahnhof, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wiesbaden_Ludwigsbahnhof>

Wikipedia: Wiesbaden Taunusbahnhof, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Wiesbaden_Taunusbahnhof>

de.wikipedia.org/wiki/Wiesbaden_Taunusbahnhof#cite_note-5

Wilke Weber-Klüver Architekten: Sanierung und Ausbau zur Museumsfläche, URL: <<https://wilkeweberkluever.de/stiftung-deutsches-technikmuseum-berlin.html>>

Zielbahnhof: Bahnstation Papenburg (Ems), URL: <http://bf-opq.zielbahnhof.de/papenburg_ems.htm>

6.2 Abbildungsverzeichnis

Falls nicht anders angegeben, stammen die Abbildungen, Pläne und Grafiken vom Verfasser dieser Arbeit. Folglich sind diese nicht im Abbildungsverzeichnis einzeln aufgelistet. Nachstehend die Quellen zu den nicht selbst verfassten Abbildungen:

Abb. 02: Ben Brooksbank: Fahrender Gütertransport Richtung Branksome Station in Bournemouth, England, 1951, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Branksome_station_geograph-2637545-by-Ben-Brooksbank.jpg>

Abb. 03: Conrad Wießner: Die feierliche Eröffnung der Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835, Stahlstich, o.O., 1885, in : Ernst, Keil: Die Gartenlaube, Leipzig, 1885, S. 797

Abb. 04: Johann Karl Friedrich: Die Gölzschthal-Überbrückung bei Netzschkau, Teilausschnitt der Wandkarte vom Königreich Sachsen, Leipzig, 1857, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wandkarte_vom_K%C3%B6nigreiche_Sachsen_09.jpg>

Abb. 05: Calvert: Eine Dampflokomotive auf der Manchester & Liverpool Railway, koloriert von Havell, o.O., 1825, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:A_steam_train_on_the_Manchester_and_Liverpool_

[Railway_Wellcome_L0012267_\(digital_overlay\).jpg](#)>

Abb. 06: Anonym: Zeitgenössische Zeichnung der Rocket, o. O., o.J., URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Steam_locomotive_rocket.png>

Abb. 07: Anonym: Abbruch der der alten Euston Station, London, 1962, URL: <<https://www.flickr.com/photos/96284098@N08/23971019399/in/photostream/>>

Abb. 08: Anonym: Baustelle Bahnhof Stuttgart 21, Stuttgart, 2020, URL: <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Baustelle_Bahnhof_Stuttgart_21_\(Tag_der_offenen_baustelle_2020,_Januar\)_01.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Baustelle_Bahnhof_Stuttgart_21_(Tag_der_offenen_baustelle_2020,_Januar)_01.jpg)>

Abb. 09: Anonym: Gleishallen des Bahnhofes in Brighton, Brighton, 2009, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Brighton_-_Brighton_Rail_-_View_South_l.jpg>

Abb. 10-11: Grafiken selbst erstellt, Quelle: Allianz pro Schiene: Bahnhöfe in Deutschland - Ein Überblick, URL: <<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/bahnhoefe/>>

Abb. 13: Nederlandse Spoorwegen: Innenraum des Güterschuppens des NS-Bahnhofes in Den Haag, Den

Haag, 1935, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:HUA-166319-Interieur_van_de_goederenloods_bij_het_N.S.-station_Den_Haag_S.S._te_Den_Haag.jpg>

Abb. 14: Anonym: Stückgut Verladung von Dampfer auf Waggon, Varna, 1920, URL: <<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:St%C3%BCckgut-Varna.jpg>>

Abb. 15: Nederlandse Spoorwegen: Innenraum des Güterschuppens in Amersfoort, Amersfoort, 1939, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:HUA-166323-Interieur_van_de_goederenloods_van_N.S._te_Amersfoort.jpg>

Abb. 16: Speditions-gesellschaft Rollkontor: Lastkraftwagen der Speditions-gesellschaft Rollkontor, Wiesbaden, o.J.

Abb. 17: Nederlandse Spoorwegen: Bild von Mitarbeitern von Van Gend & Loos bei einer Stückgutpartie in einem Güterschuppen, Utrecht, 1966, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:HUA-168361-Afbeelding_van_medewerkers_van_Van_Gend_Loos_bij_een_partij_stukgoederen_in_de_goederenloods_te_Utrecht.jpg>

Abb. 18: Nederlandse Spoorwegen: Innenraum des Güterschuppens Rotterdam Westzeedijk (RMO, Rechtes Maasufer) von Van Gend & Loos , Rotterdam, 1953, URL: <<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:HUA->

167290-Interieur_van_de_goederenloods_Rotterdam_Westzeedijk_%28RMO,_Rechter_Maasoever%29_van_Van_Gend_%26_Loos_te_Rotterdam.jpg>

Abb. 19: Christian Friedrich Rudolf Gerke: Der Bahnhof Dresden-Friedrichstadt in einem Stadtplan von 1900, Dresden, 1900, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, [SLUB/KS 29390]

Abb. 20: Anonym: Stadtplan Frankfurt: Das noch weitgehend unbebaute Gallusviertel, zwischen Hauptbahnhof und Hauptgüterbahnhof, Frankfurt am Main, 1893, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Meyers5_Frankfurt_Gallus.png>

Abb. 21: Walter Mittelholzer: Flugaufnahme des Güterbahnhofes von Basel, Basel, zwischen 1918 und 1937, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:ETH-BIB-Basel,_G%C3%BCterbahnhof-Inlandfl%C3%BCge-LBS_MH03-0085.tif>

Abb. 22: Anonym: Güterschuppen mit innerem Ladegleis (Hannover), in: Otto, Lueger: Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften, Band. 4, Leipzig, 1906, S. 669

Abb. 23: Anonym: Güterschuppen auf dem

Hauptgüterbahnhof Köln, in: Lueger, 1906, S. 670

Abb. 24: Anonym: Güterschuppen mit sägeförmigen Ladesteigen (Olmütz, Köln), in: Lueger, 1906, S. 670

Abb. 25: Anonym: Historischer Gleisplan der Bahnanlagen von Leipzig, Leipzig, 1909, URL: <<https://loewitz.de/de/standort/geschichte>>

Abb. 26: Anonym: Perspektivzeichnung der Good Station der Great North Railway in Manchester, in: Charles H., Grinling: They ways of our railways, London, 1905, S. 210

Abb. 27: Anonym: Luftaufnahme des Warehouse der Great East Railway [EAW011220], London, 1947, in: Minnis, 2016, S. 16

Abb. 28: Anonym: Luftaufnahme der Bahnanlagen in Bradford [EPW054318], Bradford, 1937, in: Minnis, 2016, S. 14

Abb. 29: R. G. Nelson: Ansicht eines hölzernen Güterschuppens, Adlestrop, 1960, in: Minnis, 2016, S. 41

Abb. 30: Anonym: Ansicht eines Güterschuppens mit neogotischer Gestaltung [BB81_05015], Acklington, 1978, in: Minnis, 2016, S. 56

Abb. 31: R. G. Nelson: Ansicht eines Güterschuppens der London & North Western Railway, Market Harborough, o.J., in: Minnis, 2016, S. 47

Abb. 32: Allan Adams: Schnittzeichnung eines Güterschuppens auf Grundlage der Pläne des Güterschuppens in Rainham aus den 1860er Jahren, o.J., in: Minnis, 2016, S. 24

Abb. 33: Gleisplan vom Wiesbadener Hauptbahnhof, Wiesbaden, 1906, URL: <<http://hessische-ludwigsbahn.de/Gleisplan%20Wiesbaden.jpg>>

Abb. 34: Anonym: Güterschuppen mit Kopfform, in: Freiherr von, Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Band 5, Wien, 1914, S. 437

Abb. 35: Anonym: Güterschuppen mit Sägeform, in: Röll, 1914, S. 436

Abb. 36: Anonym: Güterschuppen mit Staffelfahnform, in: Röll, 1914, S. 436

Abb. 37: Anonym: Güterschuppen auf Bahnhof Krefeld, in: Röll, 1914, S. 442

Abb. 38: Anonym: Güterschuppen mit massiven Wänden und hölzernem Dachstuhl, in: Röll, 1914, S. 442

Abb. 39: Anonym: Güterschuppen mit oberem Seitenlicht, in: Lueger, 1906, S. 670

Abb. 40: OnTheMarket: Ansicht eines ehemaligen Güterschuppens als Wohnhaus umgebaut, Alne, o.J., URL: <<https://www.onthemarket.com/details/6449064/#/photos/1>>

Abb. 41: Anonym: Der ehemalige Güterschuppen zur Wohnlandschaft umfunktioniert, Gräfontonna, 2020, URL: <<https://www.kfw.de/stories/gesellschaft/bauen/kfw-award-bauen-2020-bahnhof-thueringen/#>>

Abb. 42: Inpetto Fotografisch: Außenansicht des Schuppens, Tilburg, 2015, URL: <<https://www.archdaily.com/794098/houtloods-bedaux-de-brouwer-architects>>

Abb. 43: Inpetto Fotografisch: Innenansicht des Schuppens, Tilburg, 2015, URL: <<https://www.archdaily.com/794098/houtloods-bedaux-de-brouwer-architects>>

Abb. 44: Jauss+Gaupp Freie Architekten BDA: Außenansicht der ehemaligen Güterschuppens, Meckenbeuren, 2009, URL: <<https://architekten-jauss-gaupp.de/buildings/kulturschuppen-gleis-1-meckenbeuren>>

Abb. 45: Jauss+Gaupp Freie Architekten BDA: Innenansicht des Foyers des ehemaligen Güterschuppen, Meckenbeuren, 2009, URL: <<https://architekten-jauss-gaupp.de/buildings/kulturschuppen-gleis-1-meckenbeuren>>

Abb. 46: Frank Vincentz: Ehemaliger Güterbahnhof, Bahnhofstraße in Papenburg, Papenburg, 2018, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Papenburg_-_Bahnhofstra%C3%9Fe_-_G%C3%BCterbahnhof_04_ies.jpg>

Abb. 47: Alter Güterbahnhof: Innenansicht des Güterbahnhofes, Papenburg, o.J., URL: <<https://www.alter-gueterbahnhof.de/?lang=de>>

Abb. 48: Kvikk: Ladestraße des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs, jetzt Teil des Deutschen Technikmuseums, Berlin, 2014, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Berlin_Kreuzberg_Deutsches_Technikmuseum_Berlin_Ladestra%C3%9Fe_Anhalter_G%C3%BCterbahnhof.JPG>

Abb. 49: H. Hattendorf: Innenansicht eines Güterschuppens, Berlin, o.J., URL: <<https://technikmuseum.berlin/ausstellungen/dauerausstellungen/strassenverkehr/>>

Abb. 50: Marco Hoffmann: Güterbahnhof Flensburg,

Flensburg, 2013, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:G%C3%BCterbahnhof_Flensburg_2013_-_Gewerbe_Areal_am_M%C3%BChlendam_21_Foto,_Marco_Hoffmann_f%C3%BCr_fleno.de_-_panoramio.jpg>

Abb. 52: Anonym: Fotografie Luftaufnahme Wiesbadener Bahngelände, Wiesbaden, 1950, Stiftung Stadtmuseum Wiesbaden [Inv.nr.: 201515]

Abb. 53: Hof Steindruckerei Jacob Zingel: Lithografie „Neuer Plan der Stadt Wiesbaden“, Wiesbaden, um 1850, Stiftung Stadtmuseum Wiesbaden [Inv.nr.: 000413]

Abb. 54: Verlag der Englischen Kunst-Anstalt Albert Henry Payne / Carse, Alexander / French, William: Stahlstich „Wiesbaden“, Wiesbaden, um 1865, Stiftung Stadtmuseum Wiesbaden [Inv.nr.: 000484]

Abb. 55: Anonym: Postkarte Kurhaus und Hoftheater, Wiesbaden, o.J., URL: <https://akon.onb.ac.at/#id=AKON_AK099_092>

Abb. 56: Christian, Spielmann: Stadtplan von Wiesbaden, Wiesbaden, 1843, Hauptstaatsarchiv Wiesbaden

Abb. 57: Christian, Spielmann: Stadtplan von Wiesbaden, Wiesbaden, 1910, Hauptstaatsarchiv Wiesbaden

Abb. 58: Hessische Verwaltung für Regionalentwicklung, Kataster und Flurneuordnung: Ausschnitt Hessen, Strecke 001, Frankfurt-Wiesbaden, in: Heinz; Schomann: Eisenbahn in Hessen; Teil 2. Eisenbahnbauten und -strecken 1839-1939; Teilbd. 1, Ausgabe 1, Wiesbaden, 2005, S. 20

Abb. 59: Stadtvermessungsamt: Stadtplan von Wiesbaden mit Flurnamen, Parzellengrenzen und Höhenlinien - Blatt 84: Güterbahnhof West, Wiesbaden, 1928, Hauptstaatsarchiv Wiesbaden [HHStAW Bestand 3011/1 Nr. 7195 H]

Abb. 60: Hessische Verwaltung für Regionalentwicklung, Kataster und Flurneuordnung: Ausschnitt Hessen, Strecke 012, Wiesbaden-Oberlahnstein, in: Schomann, Teilbd. 1, 2005, S. 205

Abb. 61: Anonym: Biebricher Bahnhof an der Waldstraße, Wiesbaden, 1910, Museum für Heimat- und Industriegeschichte

Abb. 63: Hessische Verwaltung für Regionalentwicklung, Kataster und Flurneuordnung: Ausschnitt Hessen, Strecke 025, Diez-Wiesbaden, in: Schomann, Teilbd. 1, 2005, S. 422

Abb. 64: Hessische Verwaltung für Regionalentwicklung,

Kataster und Flurneuordnung: Ausschnitt Hessen, Strecke 038, Wiesbaden-Niedernhausen, in: Schomann, Teilbd. 2, 2005, S. 591

Abb. 65: Anonym: Die alten Bahnhofsanlagen mit Blickrichtung Altstadt, Wiesbaden, ca. 1900, Stiftung Stadtmuseum Wiesbaden [Inv.nr.: 361680a]

Abb. 66: Anonym: Taunusbahnhof mit Rheinstraße, Stahlstich, Wiesbaden, 1840, Stiftung Stadtmuseum Wiesbaden [Inv.nr.: 361994a]

Abb. 67: Anonym: Der Rheinbahnhof, Wiesbaden, um 1900, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 001135]

Abb. 68: Anonym: Der Ludwigsbahnhof, Wiesbaden, o.J., Stiftung Stadtmuseum Wiesbaden [Inv.nr.: 361984a]

Abb. 69: Christian, Spielmann: Stadtplan von Wiesbaden, Wiesbaden, 1888, Hauptstaatsarchiv Wiesbaden

Abb. 70: Anonym: Übersichtsplan, o.O., 1906, in: Hermann, Everken (Hrsg.): Die neuen Bahnhofsanlagen in und bei Wiesbaden, in: Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 91 / XXVI. Jahrgang, 1906, S. 583

Abb. 71: Anonym: Die alten Bahnhofsanlagen mit Blick Richtung neuer Hauptbahnhof, Wiesbaden, ca. 1908,

Stiftung Stadtmuseum Wiesbaden [Inv.nr.: 361993a]

Abb. 72: Anonym: Fertigstellung des Wiesbadener Hauptbahnhofes, Wiesbaden, 1906, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 014466]

Abb. 73: Anonym: Reisinger-Brunnen-Anlagen: Blickrichtung zum Bahnhof, Wiesbaden, 1934, Hauptstaatsarchiv Wiesbaden [HHStAW Bestand 3008/1 Nr. 35061]

Abb. 74: Junkers Luftbild: Luftaufnahme des Hauptbahnhofes, Wiesbaden, 1928, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 004001]

Abb. 75: Anonym: Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden, Wiesbaden, 1908, in: Karl, Cornelius: Das neue Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden, in: Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang LVIII., 1908, S. 27

Abb. 76: Anonym: Postgebäude (Westseite), Wiesbaden, 1908, in: Cornelius, 1908, S. 48

Abb. 77: Anonym: Fürstenbau (Ostseite), Wiesbaden, 1908, in: Cornelius, 1908, S. 36

Abb. 78: Anonym: Luftaufnahme mit dem Hauptbahnhof

und Schlachthofgelände im Mittelpunkt, Wiesbaden, ca. 1950, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 016496]

Abb. 79: Anonym: Luftaufnahme Hauptbahnhof und Hauptpost, Wiesbaden, 1990, Stiftung Stadtmuseum Wiesbaden [Inv.nr.: 001632.13.068]

Abb. 81: Anonym: Porträt von Fritz Klingholz, o.O., o.J., in: Robert, Malcher: Die Bahnhofsbauten von Fritz Klingholz, Berlin, Diplomarbeit, 2006, S. 7

Abb. 82: Anonym: Hauptbahnhof Essen, Essen, um 1900, in: Malcher, 2006, S. 8

Abb. 83: Anonym: Entwurf Hauptbahnhof Metz, Metz, um 1900, in: Malcher, 2006, S. 48

Abb. 84: Anonym: Blick von der Reisingeranlage über den Kaiser-Friedrich-Ring zum Hauptbahnhof, Wiesbaden, ca. 1925, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 007468]

Abb. 85: Anonym: Entwurf Hauptbahnhof Hamburg, Hamburg, 1901, in: Malcher, 2006, S. 42

Abb. 86: Anonym: Hauptbahnhof Travemünde-Strand, Travemünde-Strand, um 1913, in: Malcher, 2006, S. 136

Abb. 87: Anonym: Badischer Bahnhof in Basel,

ursprüngliche Situation, Basel, 1913, URL: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bad_Bhf_1913.jpg>

Abb. 90: Junkers Luftbild: Dotzheimer Straße, Güterbahnhof West, Wellritztal, Wiesbaden, ca. 1930, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 014006]

Abb. 91: Anonym: Blick auf den Güterbahnhof West in der Nähe der Dotzheimer Straße, Wiesbaden, 1980, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 016495]

Abb. 92: Junkers Luftbild: Luftaufnahme der Güterbahnhofes Süd und des Hauptbahnhofes, Wiesbaden, ca. 1929, Stiftung Stadtmuseum Wiesbaden [Inv.nr.: 001632.02.063b]

Abb. 97: Anonym: Güterschuppen auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden, Wiesbaden, 1910, in: Karl, Cornelius: Das Entwerfen und der Bau von Güterschuppen, in: Zeitschrift für Bauwesen, LX / Heft IV bis VI, 1910, S. 267-270

Abb. 98: Anonym: Ansicht der Güterschuppenanlage am Hauptbahnhof in Wiesbaden, Wiesbaden, 1913, Stiftung Stadtmuseum Wiesbaden [Inv.nr.: 360073]

Abb. 99: Anonym: Eilgutschuppen und Abfertigungsgebäude auf dem Hauptbahnhof in Wiesbaden, Wiesbaden, 1910, in: Cornelius, 1910, S. 267

Abb. 100: Anonym: Zollabfertigungsgebäude und Zollschuppen in Wiesbaden, Wiesbaden, 1910, in: Cornelius, 1910, S. 269

Abb. 101: Anonym: Zollschuppen in Wiesbaden, Wiesbaden, 1910, in: Cornelius, 1910, S. 270

Abb. 132: Speditionsgesellschaft Rollkontor: Ansicht der Güterschuppenanlage, Wiesbaden, 1960

Abb. 192: Landesamt für Denkmalpflege in Hessen: Denkmalausweisung mit Ausschnitt des Hauptbahnhofes, Wiesbaden, 2022

Abb. 194: Anonym: Luftaufnahme des Hauptbahnhofes, o. J., Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 000419]

Abb. 195: Anonym: Luftaufnahme des Hauptbahnhofes, Wiesbaden, ca. 1930, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 000423]

Abb. 196: Fritz Lanzrath: Das Gelände der „Ausstellung für Handwerk und Gewerbe, Kunst und Gartenbau“, 1909, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 015988]

Abb. 197: Anonym: Luftaufnahme mit Blick auf die Gleise des Hauptbahnhofs und das Schlachthofgelände, Wiesbaden, 1945, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr.

006304]

Abb. 199: Lith. Druck und Verlag der Vereinigten Druckereien Isselfächer und Zingel: Stadtplan von Wiesbaden, Wiesbaden, 1925, Stadtarchiv Wiesbaden [KaPl-0078-12]

Abb. 200: Süddeutsche Luftverkehrs A.-G.: Luftaufnahme mit Blick des Hauptbahnhofes ,Wiesbaden, ca. 1925, Stadtarchiv Wiesbaden [Foto-Nr. 000425]

Abb. 201: wita/Paul Müller: Der Parkplatz auf der Bahnhof-Westseite, Wiesbaden, 2017, URL: <https://www.wiesbadener-kurier.de/lokales/wiesbaden/nachrichten-wiesbaden/alles-ist-besser-als-die-jetzigelage_17731035>

Abb. 204: Google Earth: Luftaufnahme des Bahnhofsareales in Wiesbaden, 2018

Abb. 350-357: Stadtarchiv Wiesbaden: Stadtpläne von Wiesbaden von Christian Spielmann, 1834-1910

Abb. 358-395: Speditionsgesellschaft Rollkontor: Planmaterial der Güterschuppenanlage Rollkontor, Wiesbaden, 1904-1998

6.3 Abbildungskatalog



Abb. 270: Ansicht der Reisinger-Brunnen-Anlagen mit Blick Richtung Nord-Osten zum RheinMain CongressCenter, 2022

Abb. 271: Die Reisinger-Brunnen-Anlagen zum RheinMain CongressCenter, 2022



Abb. 272: Blick vom RheinMain CongressCenter zum neobarocken Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes von Wiesbaden, 2022



Abb. 273: Das Empfangsgebäude des Wiesbadener Hauptbahnhofes mit dem markanten Uhrturm vor den Reisinger-Brunnen-Anlagen, 2022



Abb. 274: Der Haupteingangsbereich des Hauptbahnhofes mit dem markanten Uhrturm und einem Teil der Quersteighalle im Hintergrund, 2022



Abb. 275: Dachansicht des südwestlichen Gebäudetraktes des Empfangsgebäudes, 2022



Abb. 276: Bahnhofplatz zwischen dem südwestlichen Ende der Quersteighalle und dem Lilien-Carrée in Richtung der dahinter liegenden Klingholzstraße, 2022



Abb. 277: Blick durch die Lücke zwischen dem Lilien-Carrée und dem neuen Hotel in Richtung des südwestlichen Ende der Quersteighalle des Hauptbahnhofes, 2022



Abb. 278: Blick durch die Klingholzstraße entlang des Hotels und der Wohnanlage in Richtung der Güterschuppenanlage im Süden, 2022

Abb. 279: Blick durch die Klingholzstraße nach Norden hin zum Bahnhofplatz und dem Lilien-Carrée, 2022

Abb. 282: Ansicht der nördlichen Kopfseite des Eilgutschuppens mit davorliegendem Abgang zur Tiefgarage der neuen Wohnanlage, 2022

Abb. 283: Ansicht der Süd-West-Fassade des Eilgutschuppens mit seinen vier Ladetoren und davorliegender Ladebühne, 2022



Abb. 280: Ansicht der Südfassade der Wohnanlage mit Blick Richtung Hotel im Norden, 2022

Abb. 281: Detailsicht der oberen Balkone der Südfassade der Wohnanlage, 2022

Abb. 284: Ansicht der Süd-West-Fassade des Eilgutschuppens mit der Südfassade der Wohnanlage im Hintergrund, 2022

Abb. 285: Ansicht des südlichen Endes des Eilgutschuppens mit der darauffolgenden Güterabfertigung und ihren unterschiedlichen Gebäudetrakten, 2022



Abb. 286: Ansicht des nördlichen, eingeschossigen Gebäudetraktes der Güterabfertigung mit der ursprünglichen Sandsteinverblendung und den vier Fensteröffnungen, 2022



Abb. 287: Detailansicht der Fenster des nördlichen Gebäudetraktes der Güterabfertigung, 2022



Abb. 290: Ansicht des südlichen mehrgeschossigen Gebäudetraktes der Güterabfertigung, 2022



Abb. 291: Dachansicht des südlichen mehrgeschossigen Gebäudetraktes mit der nördlichen Dachgaube, 2022



Abb. 288: Ansicht des Gebäudetraktes an Stelle des nördlichen, ehemals mehrgeschossigen Gebäudetraktes, 2022



Abb. 289: Ansicht des zentralen Gebäudetraktes der Güterabfertigung mit Haupteingang und in der gesamten Breite des Gebäudes verlaufendem Flugdach, 2022



Abb. 292: Ansicht des seitlichen Einganges zum Stiegenhaus im südlichen mehrgeschossigen Gebäudetraktes der Güterabfertigung, 2022



Abb. 293: Fassadenansicht des Erdgeschosses des südlichen Gebäudetraktes der Güterabfertigung mit Sandsteinverblendungen und der Sockelzone, 2022



Abb. 294: Fassadenansicht des oberen Geschosses des südlichen Gebäudetraktes der Güterabfertigung mit dem Geschossausbau aus den 1970er Jahren, 2022

Abb. 295: Fassadenansicht des nördlichen Endes des Stückgutschuppens auf der Süd-West-Seite, 2022

Abb. 298: Ansicht der Ladetore und der dazwischen liegenden Fensteröffnungen mit vorgelagerter Ladebühne auf der Längsseite der Süd-West-Fassade des Stückgutschuppens, 2022

Abb. 299: Detailansicht eines Ladetores auf der Längsseite der Süd-West-Fassade des Stückgutschuppens, 2022



Abb. 296: Ansicht der Längsseite der Süd-West-Fassade des Stückgutschuppens mit Blick Richtung Güterabfertigung, 2022

Abb. 297: Blick über die vorgelagerte Ladebühne auf der Längsseite der Süd-West-Fassade Richtung Süden, 2022

Abb. 300: Detailansicht der symmetrischen Fensteröffnungen zwischen den jeweiligen Ladetoren auf der Längsseite der Süd-West-Fassade des Stückgutschuppens, 2022

Abb. 301: Detailansicht der Ladebühne mit den Abdeckungssteinen aus scharrierter Basaltlava, 2022



Abb. 302: Detailansicht der Sockelzone auf der Geschossebene des Stückgutschuppens aus roten Sandsteinverblendungen, 2022



Abb. 303: Ansicht der gesamten Längsseite der Süd-West-Fassade des Stückgutschuppens, 2022



Abb. 306: Ansicht des langgestreckten eingeschossigen Gebäudes am westlichen Hangbereich des Areals der Güterschuppenanlage, 2022



Abb. 307: Blick vom südlichen Bereich des Areals der Güterschuppenanlage Richtung Norden, 2022



Abb. 304: Ansicht der Süd-West-Fassade der vorgelagerten Blechhalle an der südlichen Kopfseite des Stückgutschuppens, 2022



Abb. 305: Blick Richtung Süden über die Freifläche der Güterschuppenanlage zwischen dem Stückgutschuppen und dem aufsteigendem Hang auf der Westseite, 2022



Abb. 308: Ansicht der Süd-West-Fassade des Zollamtes mit andockendem Zollschuppen, 2022



Abb. 309: Ansicht der Süd-West-Fassade des Zollschuppens mit den Ladetoren und den dazwischen liegenden Rundfenstern und vorgelagerter Ladebühne, 2022



Abb. 310: Ansicht der Süd-West-Fassade des Zollschuppens mit den Ladetoren und den dazwischen liegenden Rundfenstern und vorgelagerter Ladebühne, 2022



Abb. 311: Detailsicht eines Ladetores auf der Längsseite der Süd-West-Fassade des Zollschuppens, 2022



Abb. 314: Ansicht des Bereiches am südlichen Ende des Areals der Güterschuppenanlage, 2022



Abb. 315: Ansicht der Nord-Ost-Fassade des Eilgutschuppens mit der dahinter liegenden Wohnanlage vom außen liegenden Bahnsteig des Hauptbahnhofes aus gesehen, 2022



Abb. 312: Ansicht der drei Gebäudetrakte mit dem Zollamt im Norden, dem andockendem Zollschuppen und dem Anbau an der südlichen Kopfseite des Schuppens, 2022



Abb. 313: Ansicht der Werkshallen am südlichen Ende des Areals der Güterschuppenanlage, 2022



Abb. 316: Ansicht des Eilgutschuppens mit seiner vier Ladetoren auf der Nord-Ost-Seite und der Kopffassade mit dem markanten Segmentbogenfenster, 2022



Abb. 317: Frontalansicht der Nord-Ost-Fassade des Eilgutschuppens, 2021



Abb. 318: Ansicht der Nord-Ost-Fassade der Güterabfertigung mit der breiten vorgelagerten Ladebühne und der langgestreckten Überdachung, 2021



Abb. 319: Detailsicht des baulich geschlossenen Oculus auf der südlichen Kopfseite des Eilgutshuppens, 2022



Abb. 322: Ansicht des ehemaligen Prellbockes zwischen Güterabfertigung und Stückgutshuppen, 2022



Abb. 323: Frontalansicht eines Fassadenbereiches der Längsfassade des Stückgutshuppens auf der Nord-Ost-Seite, 2022



Abb. 320: Ansicht über die breite Ladebühne vor der Güterabfertigung mit Blick Richtung Eilgutshuppen, 2022



Abb. 321: Ansicht über die breite Ladebühne vor der Güterabfertigung mit Blick Richtung Stückgutshuppen, 2022



Abb. 324: Blick über die Ladebühne auf der Nord-Ost-Fassade des Stückgutshuppens mit Blick Richtung Süden, 2021



Abb. 325: Blick über die Ladebühne auf der Nord-Ost-Fassade des Stückgutshuppens mit Blick Richtung Gleishallen des Hauptbahnhofes, 2021



Abb. 326: Detailansicht der Ladebühne auf der Nord-Ost-Fassade des Stückgutschuppens, 2022



Abb. 327: Ansicht der südlichen Kopfassade des Stückgutschuppens mit vorgelagerter Blechhalle mit Blick Richtung Gleishallen des Hauptbahnhofes, 2022



Abb. 330: Ansicht der breiten vorgelagerten Ladebühne auf der Nord-Ost-Seite des Zollamtes, 2021



Abb. 331: Blick über die Ladebühne des südlichen Anbaus des Zollschuppens mit Blick Richtung Gleishallen des Hauptbahnhofes, 2022



Abb. 328: Ansicht der Nord-Ost-Seite der drei Gebäudetrakte mit dem Zollamt im Norden, dem andockendem Zollschuppen und dem Anbau an der südlichen Kopfseite des Schuppens, 2022



Abb. 329: Ansicht der Nord-Ost-Fassade des Zollschuppens mit seinen veränderten Ladetoren, 2022



Abb. 332: Detailansicht des hölzernen Einbaues in der südlichen Halle des Eilgutschuppens, 2022



Abb. 333: Detailansicht eines Verbindungsstückes eines eisernen Fachwerkträgers im Eilgutschuppen, 2022



Abb. 334: Innensicht des zentralen Gebäudetraktes der Güterabfertigung, 2022

Abb. 335: Blick durch den Flur der Güterabfertigung in Richtung zentraler Gebäudetrakt, 2022

Abb. 338: Blick durch die Halle 1 des Stückgutschuppens Richtung Halle 2, 2022

Abb. 339: Detailansicht des Türsturzes und der Brandmauer zwischen der Halle 1 und Halle 2 des Stückgutschuppens, 2022



Abb. 336: Innensicht der Halle 1 des Stückgutschuppens, 2022

Abb. 337: Ansicht der Dachkonstruktion der Halle 1 des Stückgutschuppens mit den eisernen Fachwerkträgern und den Holzbalken sowie Dachziegeln, 2022

Abb. 340: Detailansicht des Anschlusses der Brandmauer an die nordöstliche Außenmauer mit Sichtziegelmauerwerk, 2022

Abb. 341: Ansicht der ein- bis zweigeschossigen Einbauten im südlichen Ende der Halle 3 des Stückgutschuppens, 2022



Abb. 342: Detailsicht der Dachkonstruktion in der Halle 3 des Stückgutshoppens, 2022



Abb. 343: Ansicht der Innen verlaufenden Schiebetüren eines Ladetores an der südwestlichen Außenwand, 2022



Abb. 346: Detailsicht eines eisernen Fachwerkträgers in der Halle 2 des Stückgutshoppens, 2022



Abb. 347: Innenansicht der Verkaufsfläche in der südlichen Halle des Zollshoppens, 2022



Abb. 344: Detailsicht der Dachkonstruktion der Halle 1 des Stückgutshoppens, 2022



Abb. 345: Detailsicht der früheren Wiegevorrichtung im Boden der Halle 1 des Stückgutshoppens, 2022



Abb. 348: Innenansicht der Verkaufsfläche mit den baulich geschlossenen Fensteröffnungen auf der südlichen Kopfseite des Zollshoppens, 2022



Abb. 349: Detailsicht eines Rundbogenfensters auf der Nord-Ost-Seite des Zollshoppens, 2022

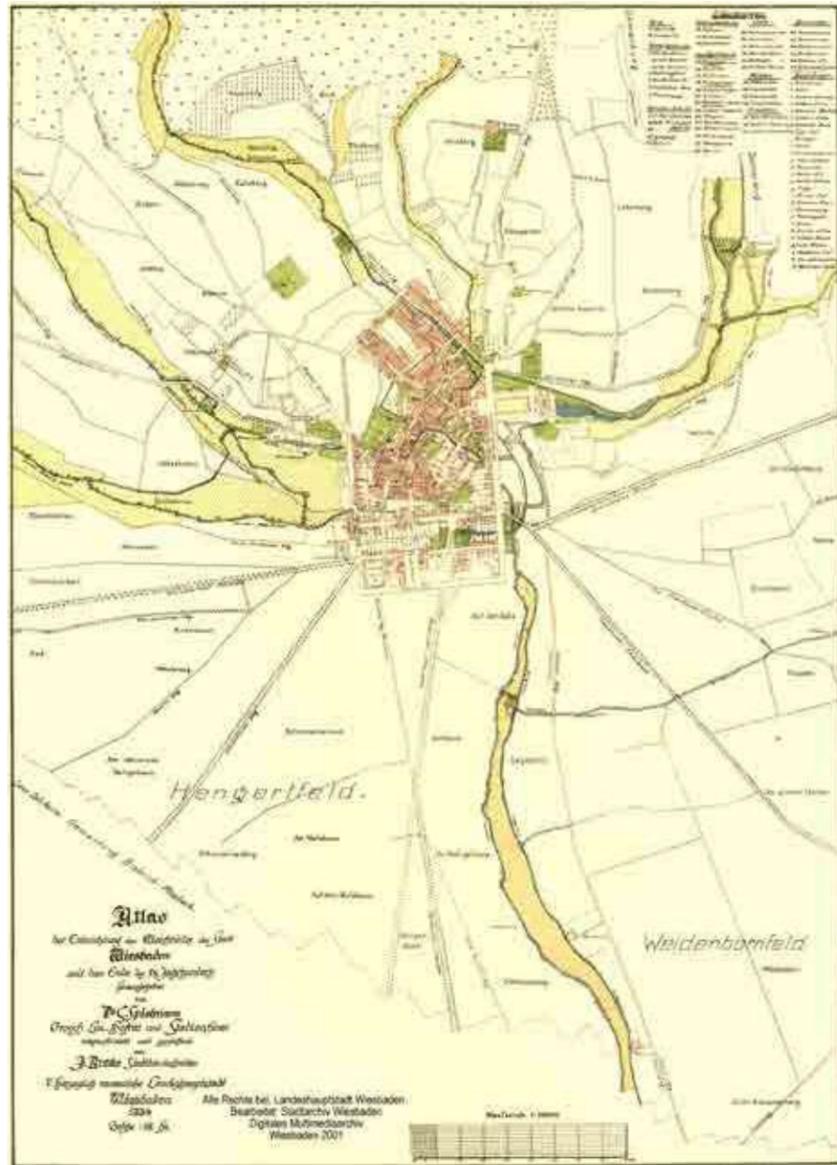


Abb. 350: Stadtplan von Wiesbaden, 1834

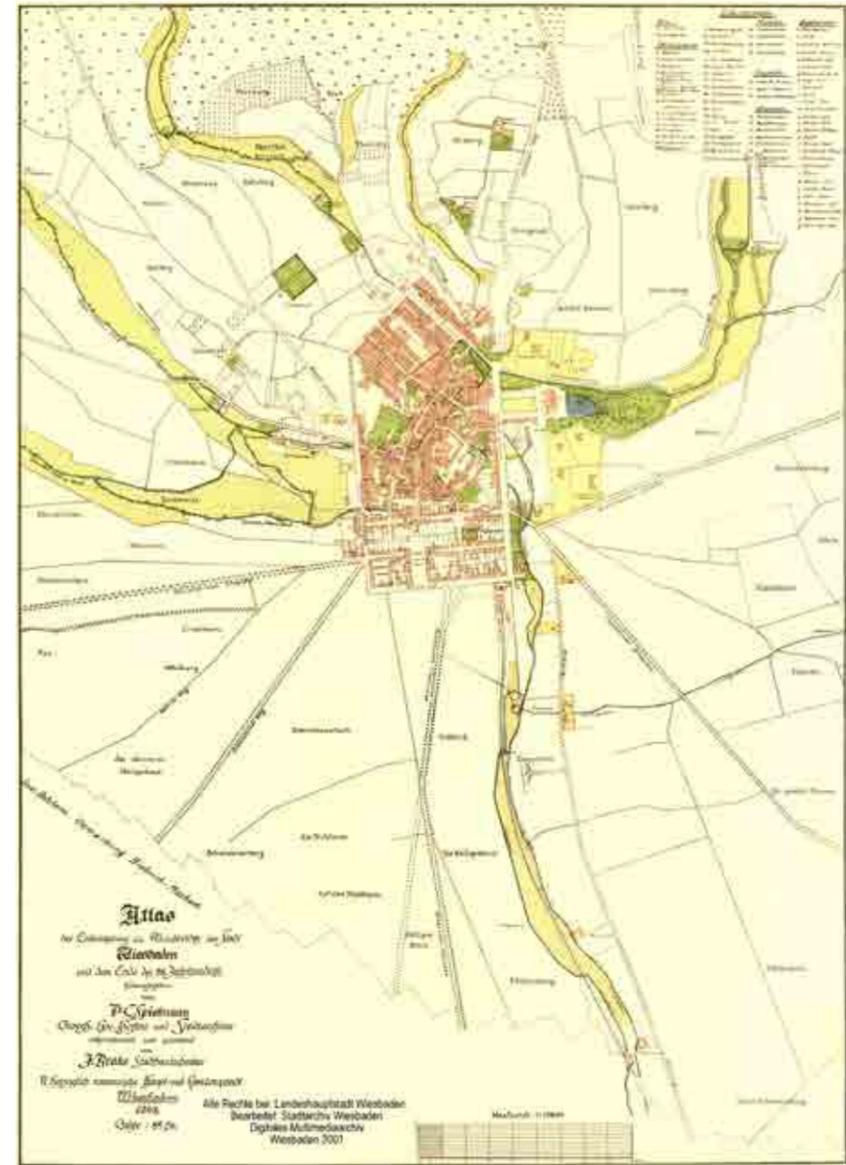


Abb. 351: Stadtplan von Wiesbaden, 1843

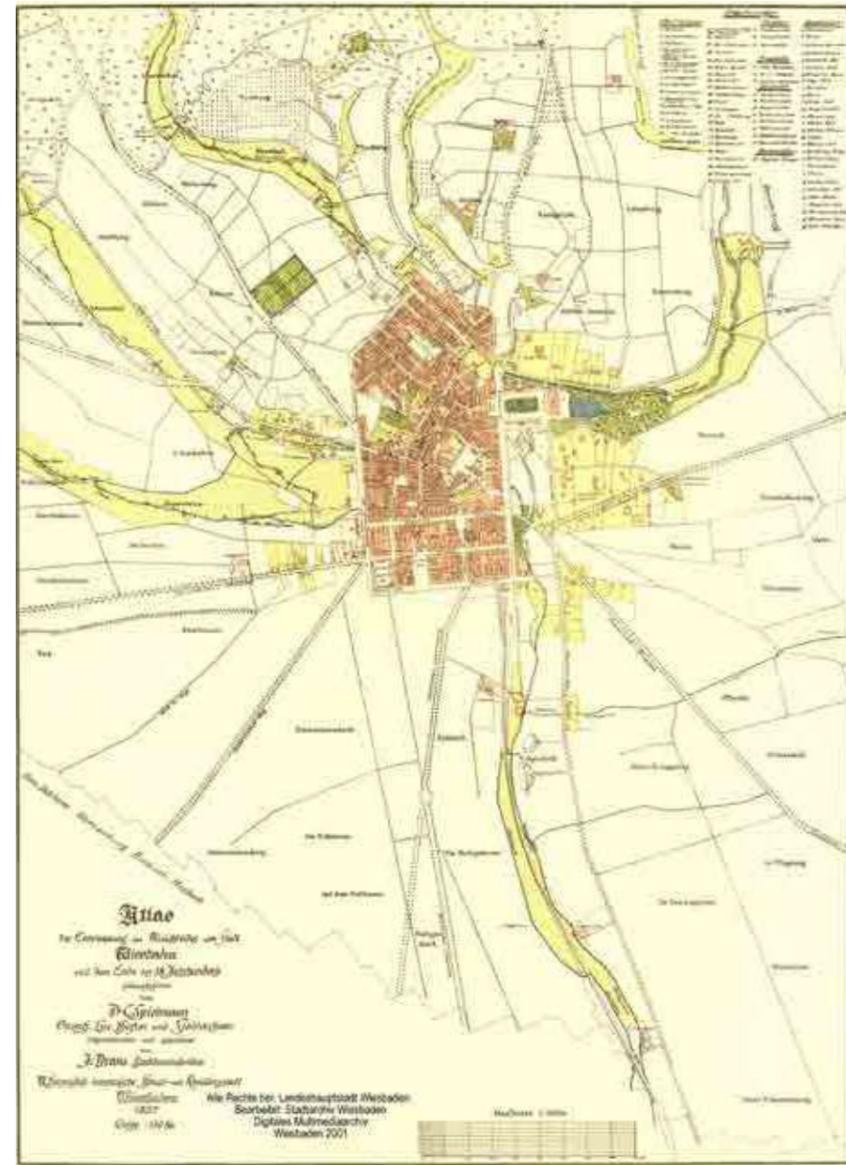


Abb. 352: Stadtplan von Wiesbaden, 1857

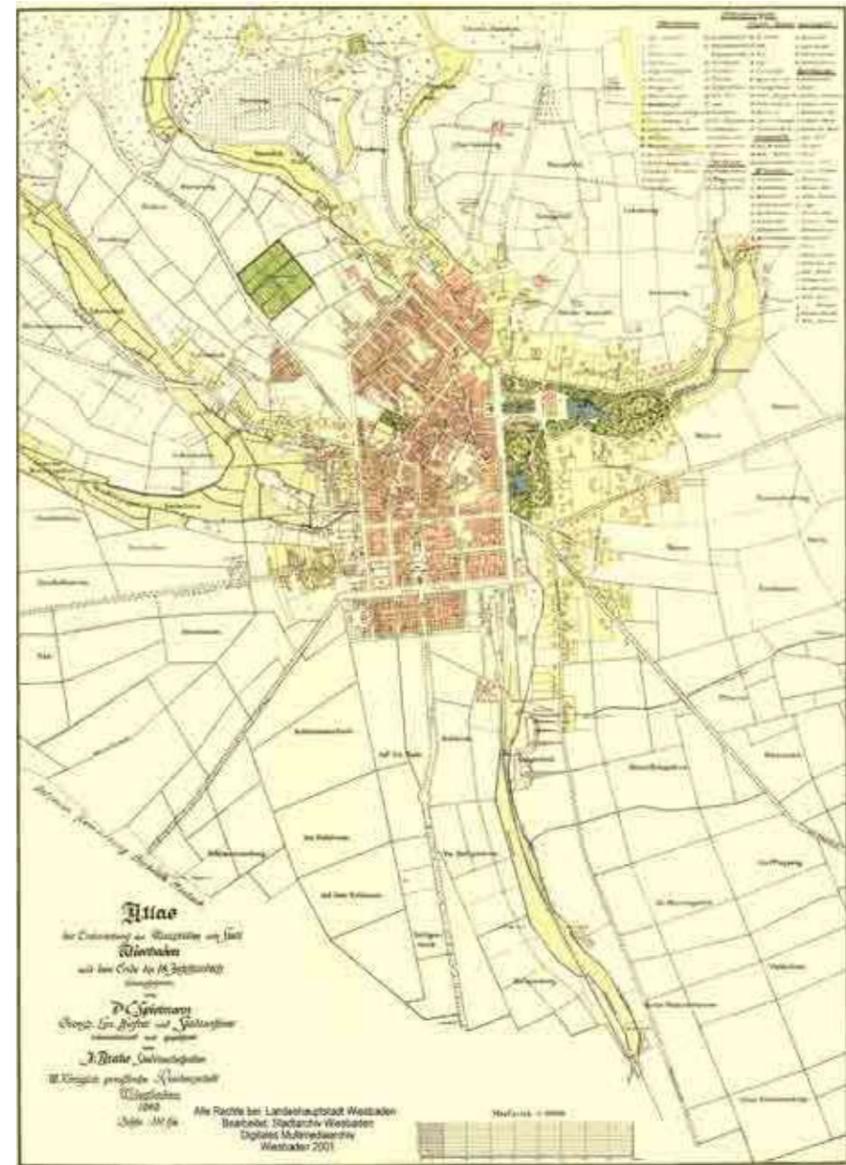


Abb. 353: Stadtplan von Wiesbaden, 1868

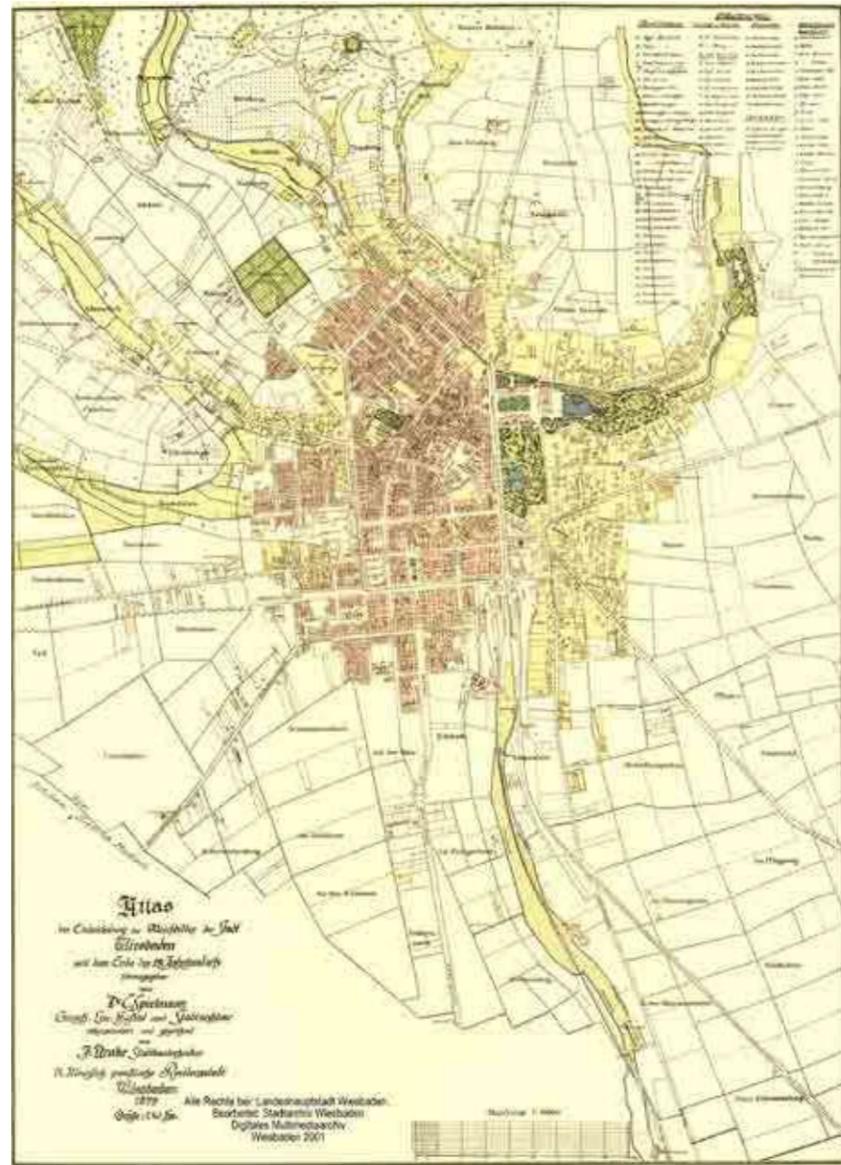


Abb. 354: Stadtplan von Wiesbaden, 1879

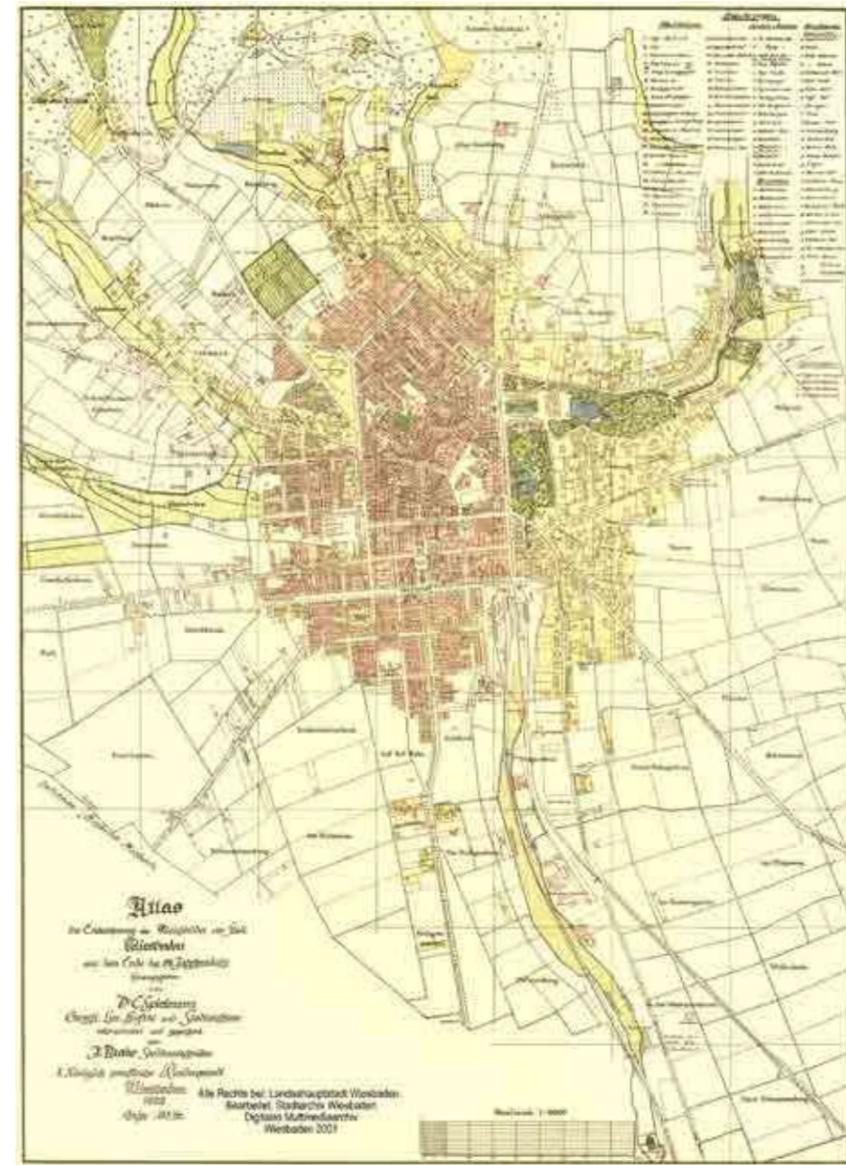


Abb. 355: Stadtplan von Wiesbaden, 1888

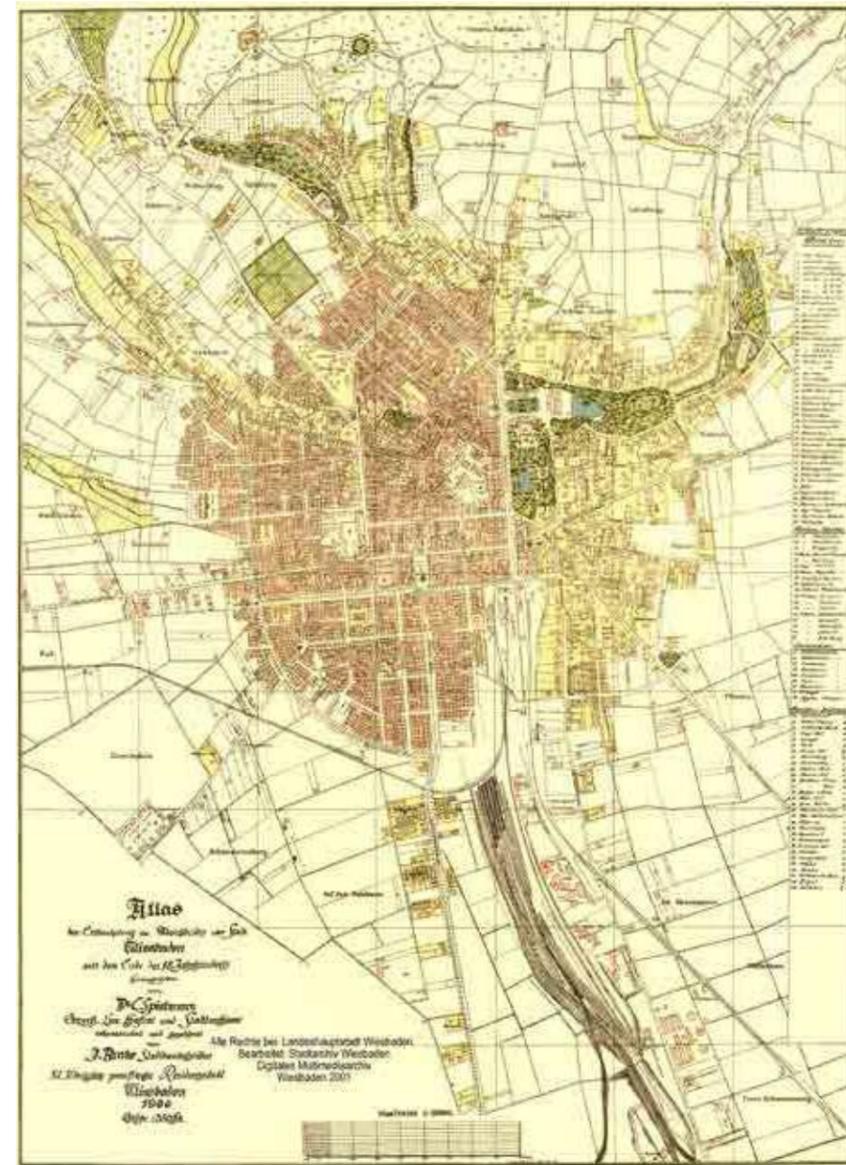


Abb. 356: Stadtplan von Wiesbaden, 1900

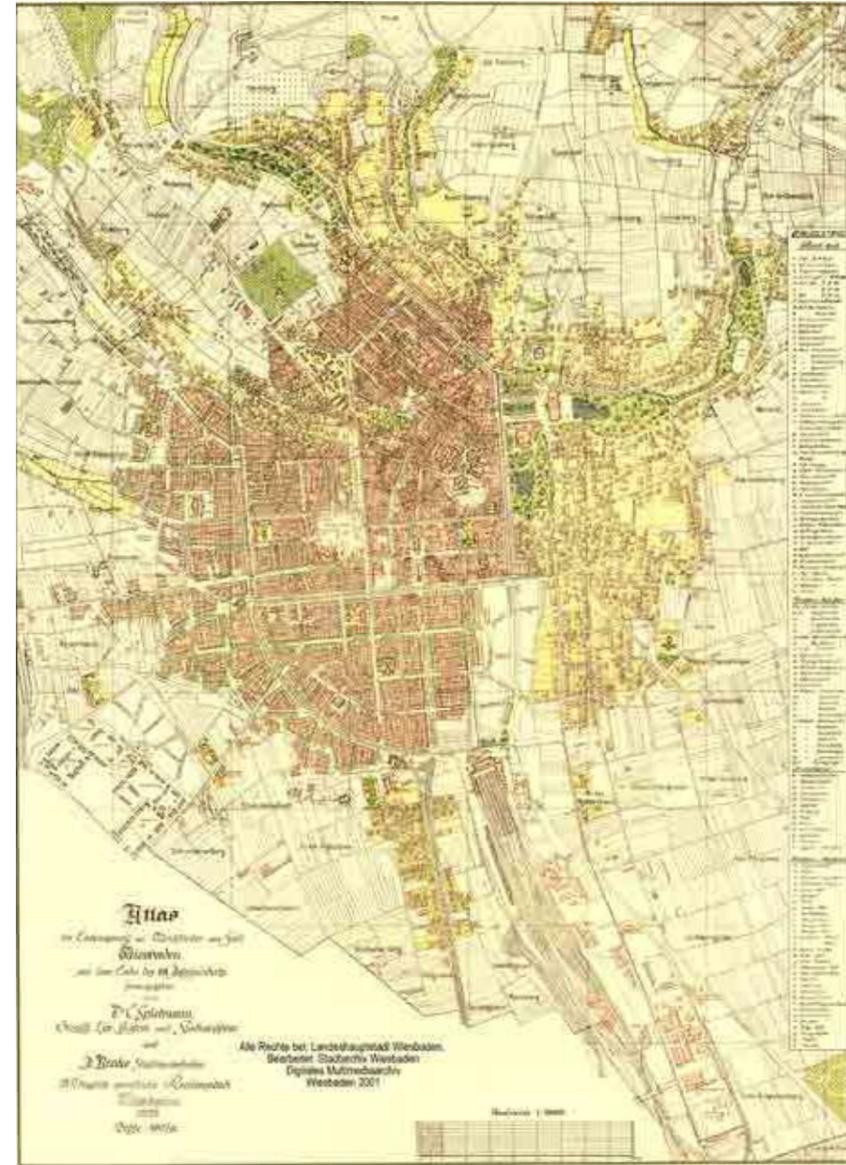


Abb. 357: Stadtplan von Wiesbaden, 1910

6.4 Chronologische Plandokumentation

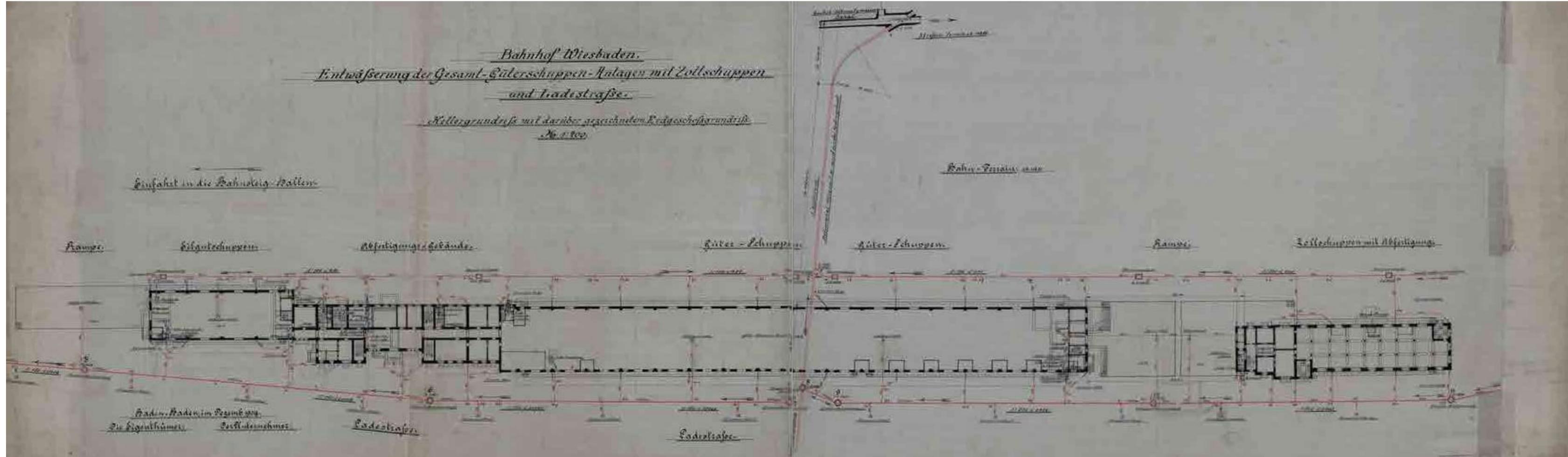


Abb. 358: Gesamtanlage: Entwässerungsplan mit Erd- und Kellergeschoss (Grundriß teilweise so nicht ausgeführt), 1904

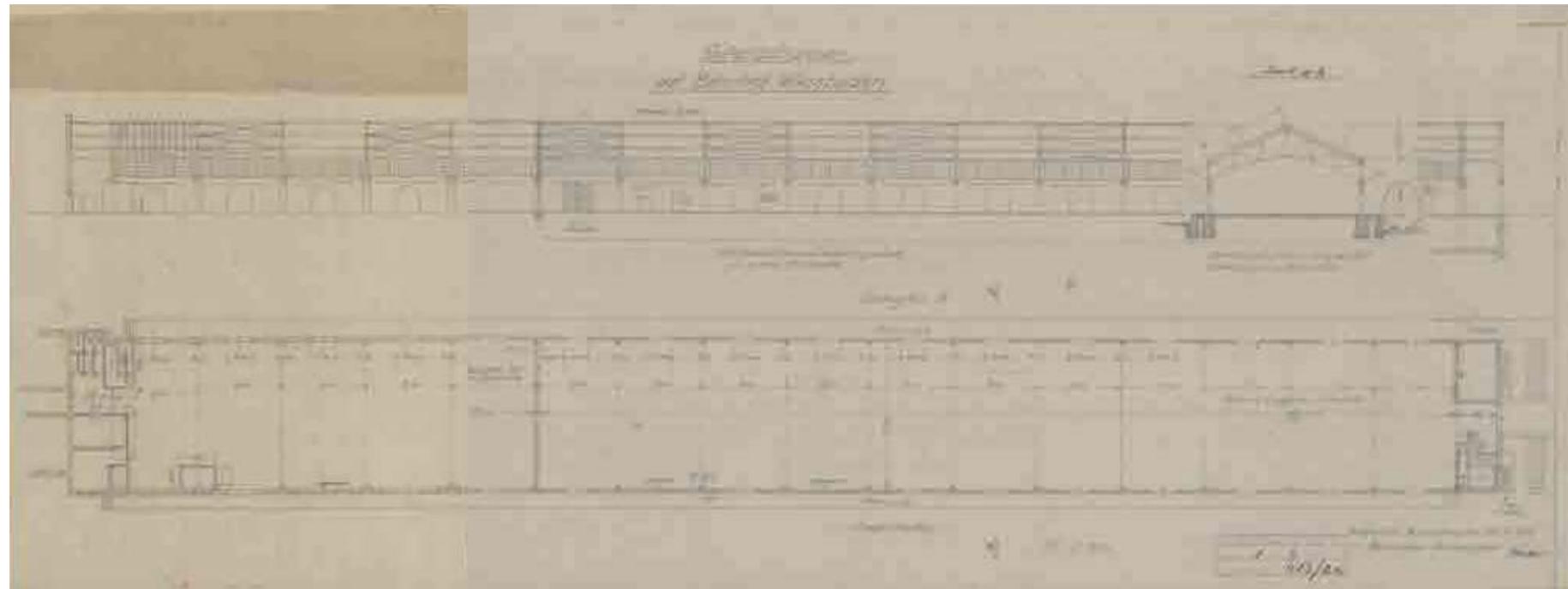


Abb. 359: Stückgutshuppen: Längsschnitt und Grundriss des Erdgeschosses, 1946



Abb. 360: Stückgutshuppen: Süd-West- (oben) und Nord-Ost-Fassade (unten), 1946

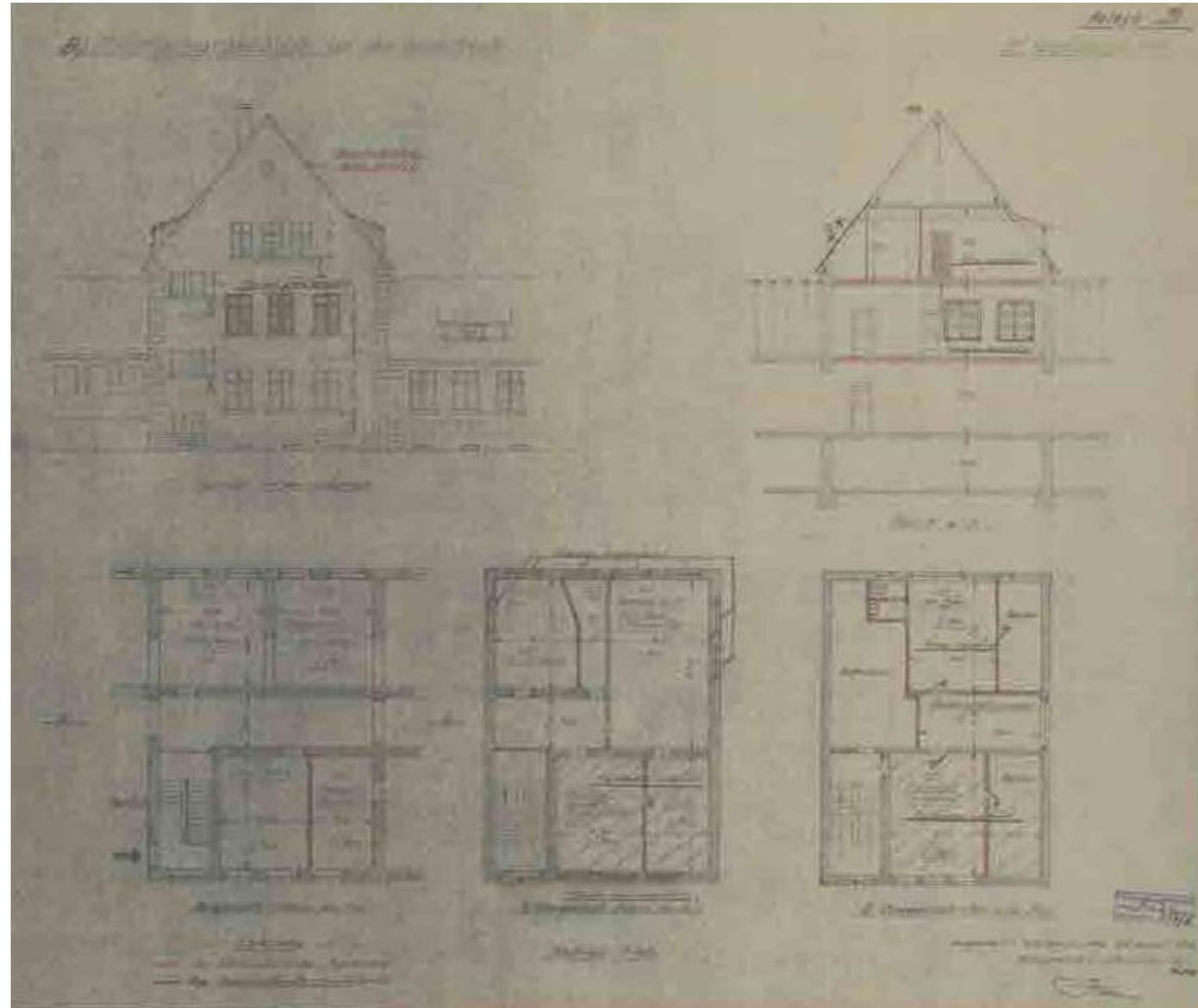


Abb. 361: Güterabfertigung: Plan zur Wiederherstellung des dreigeschossigen Gebäudetraktes im Süden, 1946

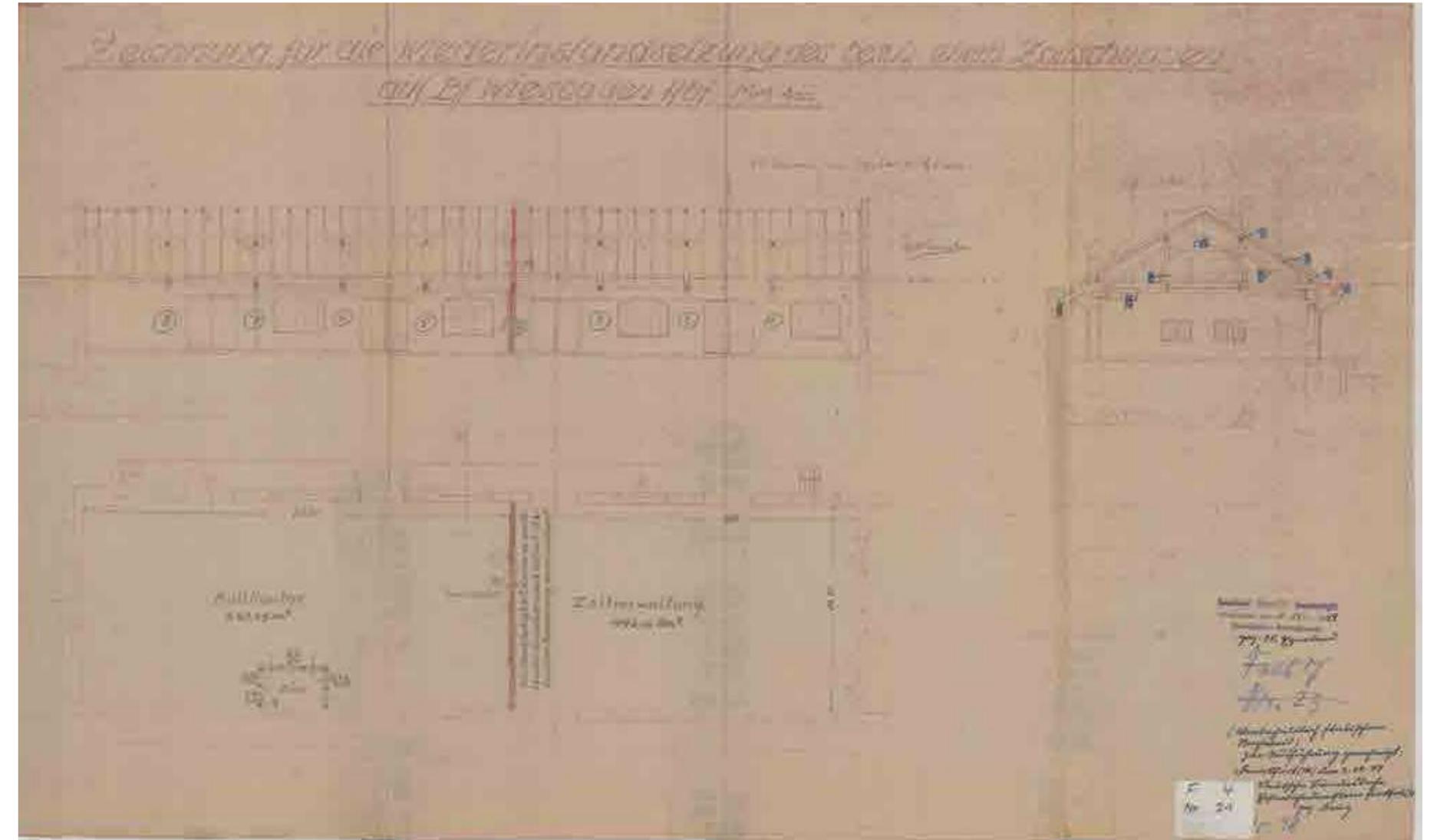


Abb. 362: Zollschuppen: Plan zur Wiederherstellung des Zollschuppens, 1949

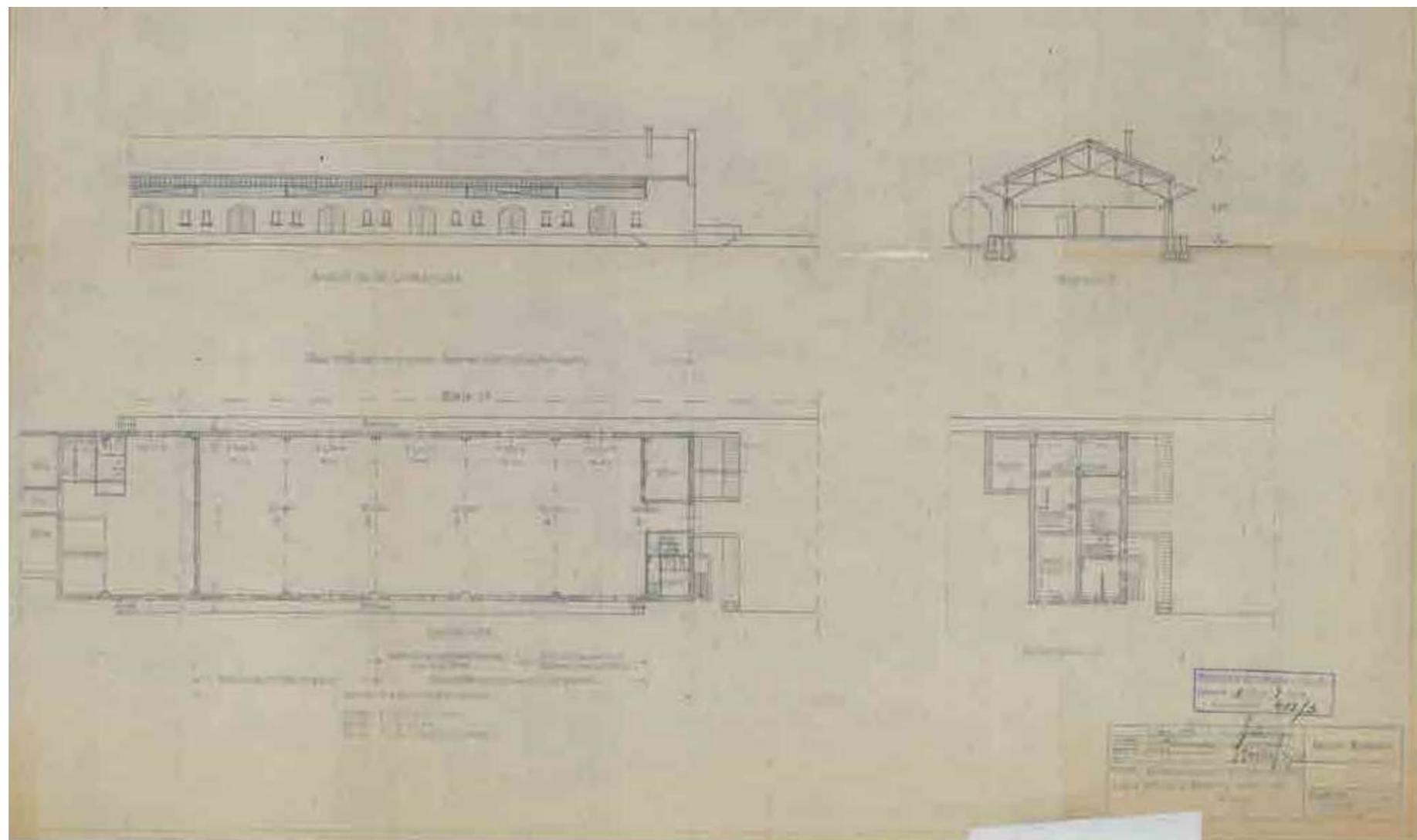


Abb. 363: Stückgutshuppen: Plan zur Wiederherstellung der im Krieg zerstörten Gebäudeteile im südlichen Bereich des Güterschuppens, 1951

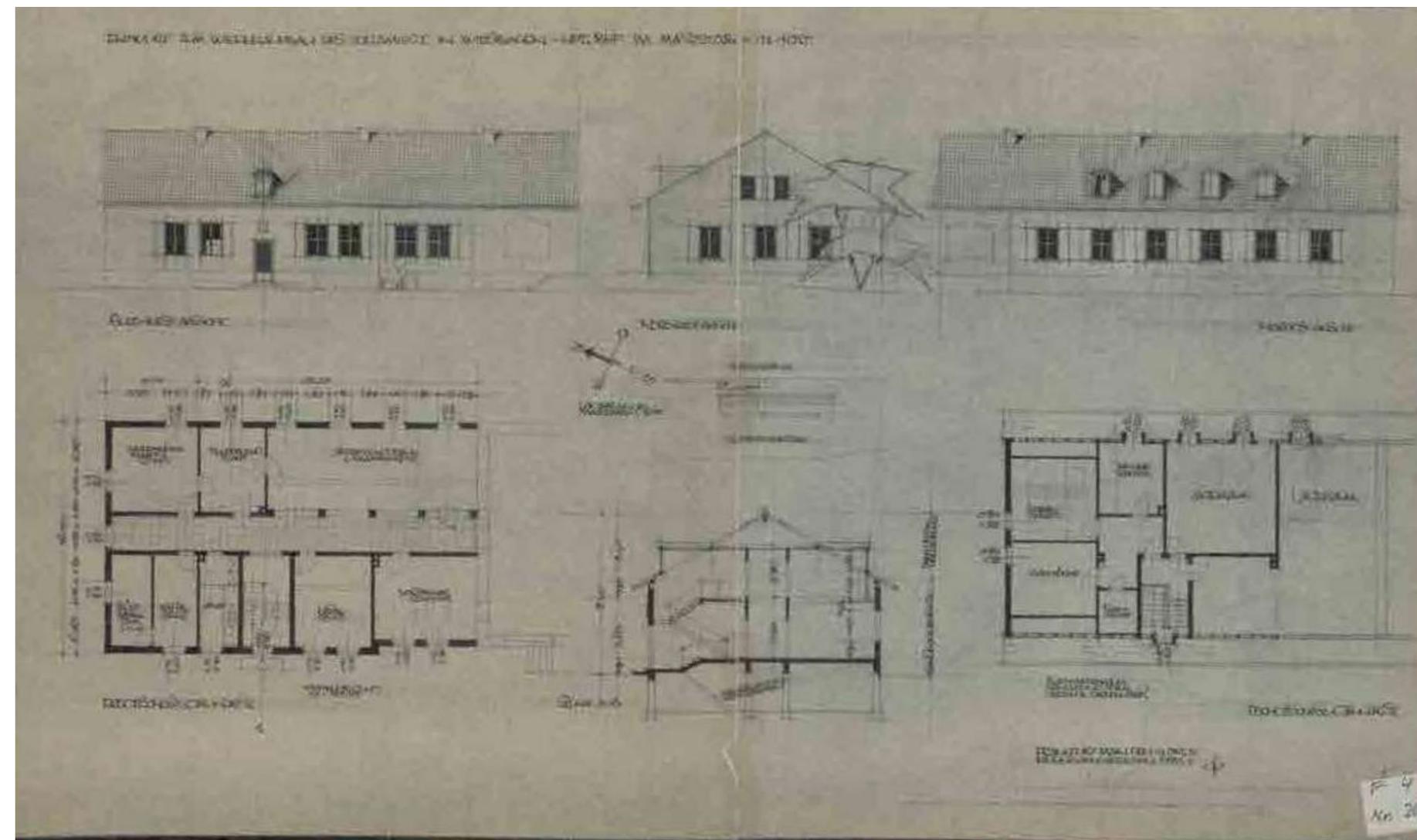


Abb. 364: Zollabfertigung: Entwurfsplan für den Wiederaufbau des Zollamtes, 1951

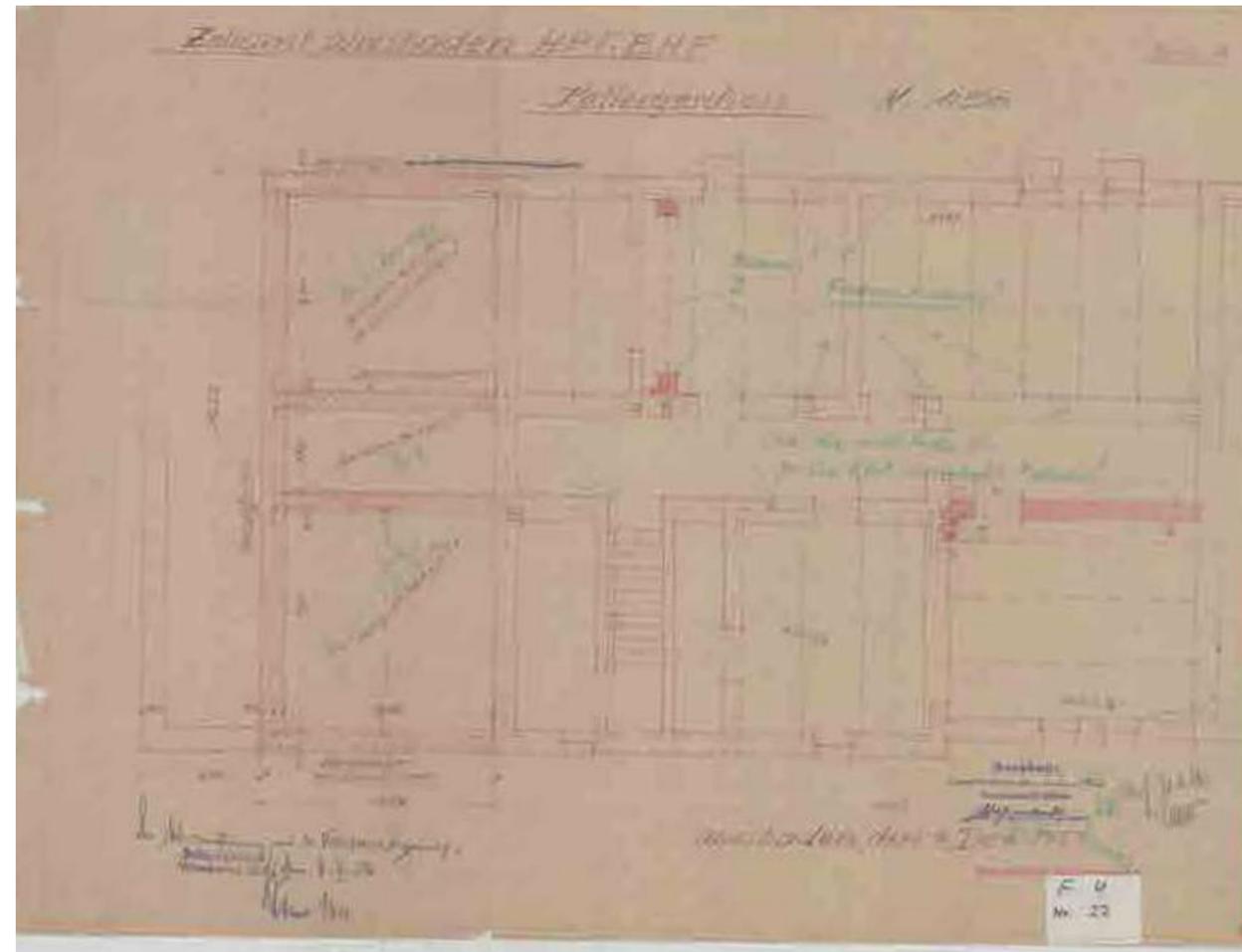


Abb. 365: Zollabfertigung: Plan mit Grundriss des Kellergeschosses für den Wiederaufbau, 1951

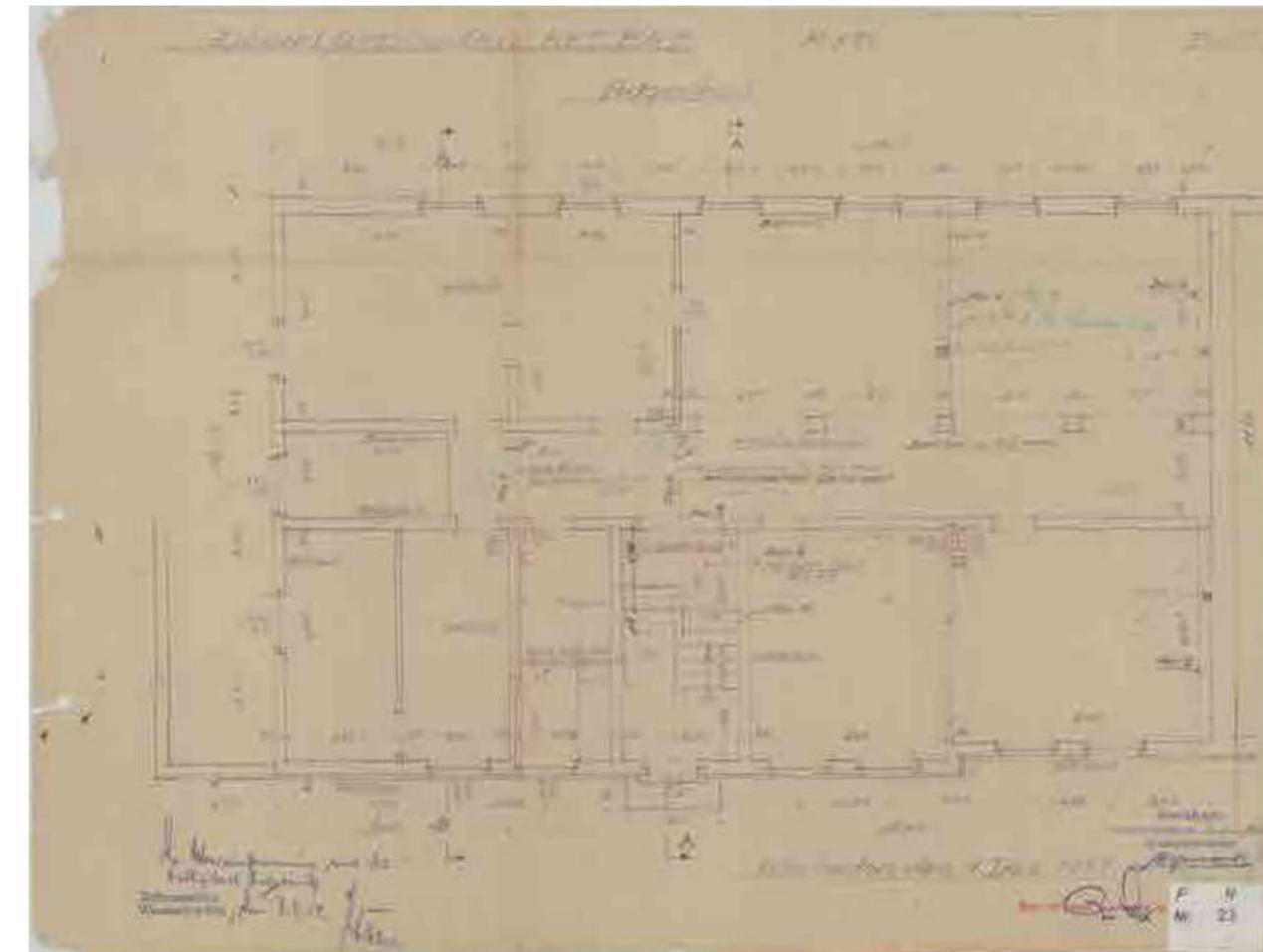


Abb. 366: Zollabfertigung: Plan mit Grundriss des Erdgeschosses für den Wiederaufbau, 1951

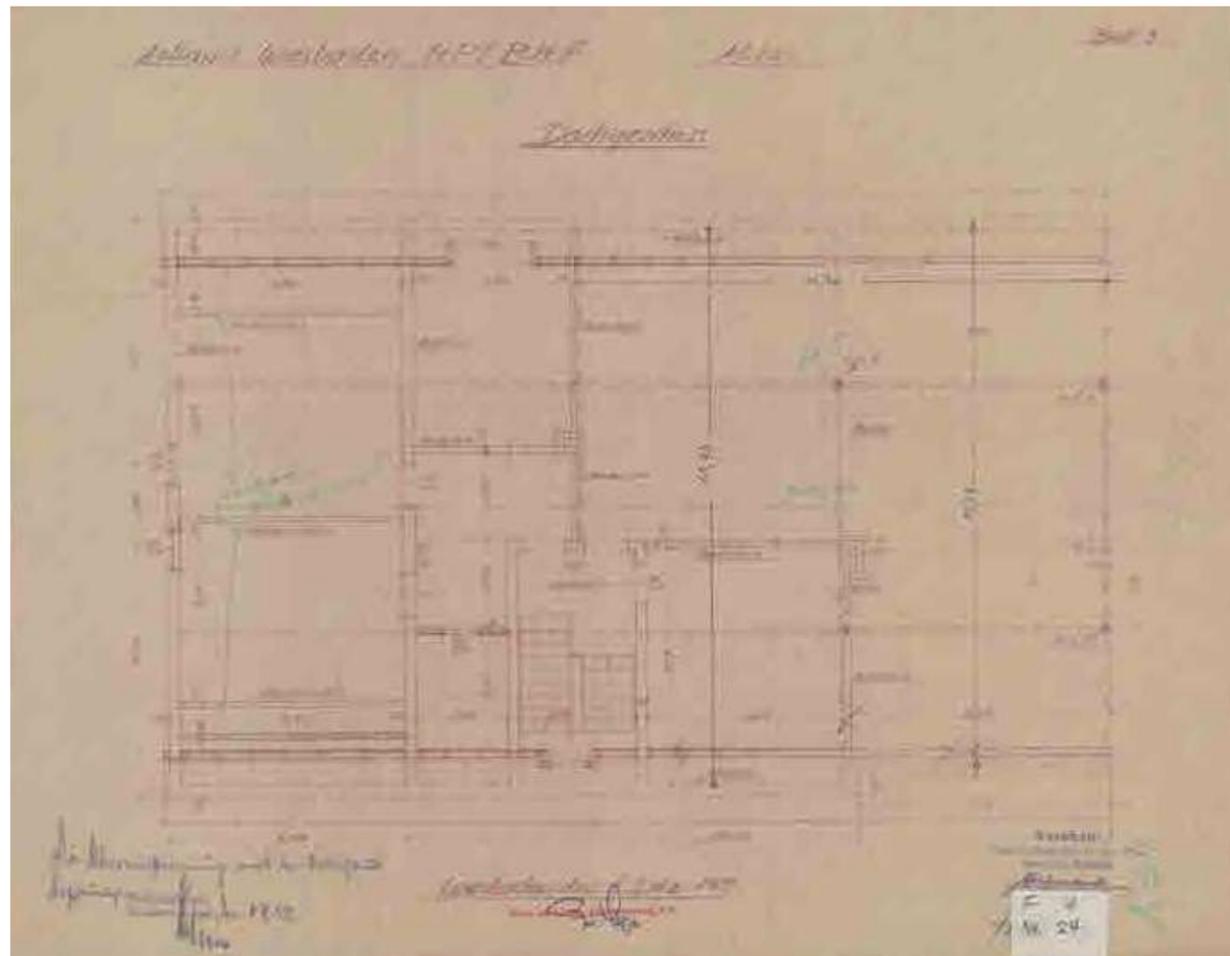


Abb. 367: Zollabfertigung: Plan mit Grundriss des Dachgeschosses für den Wiederaufbau, 1951

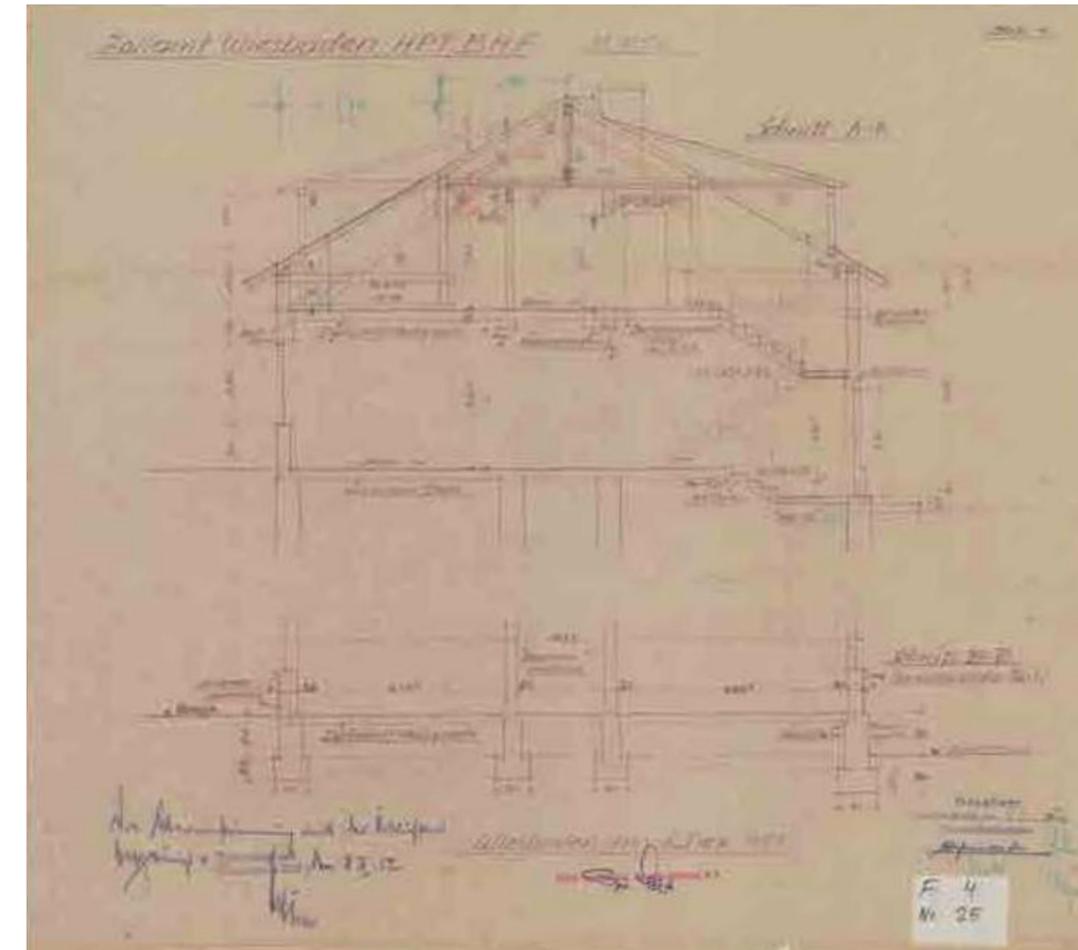


Abb. 368: Zollabfertigung: Plan mit Querschnitt A-A und B-B für den Wiederaufbau, 1951

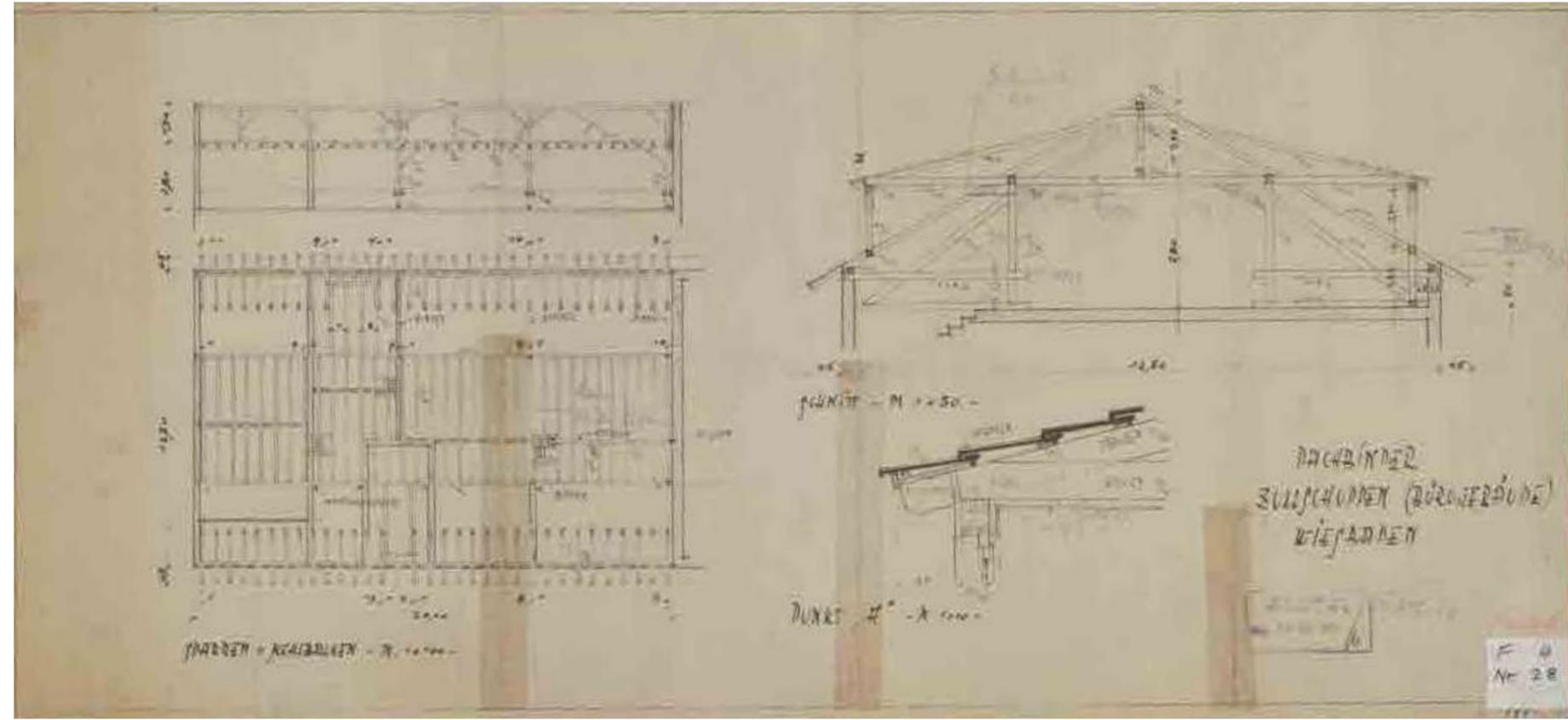


Abb. 369: Zollabfertigung: Plan der neuen Dachbinderkonstruktion, 1951

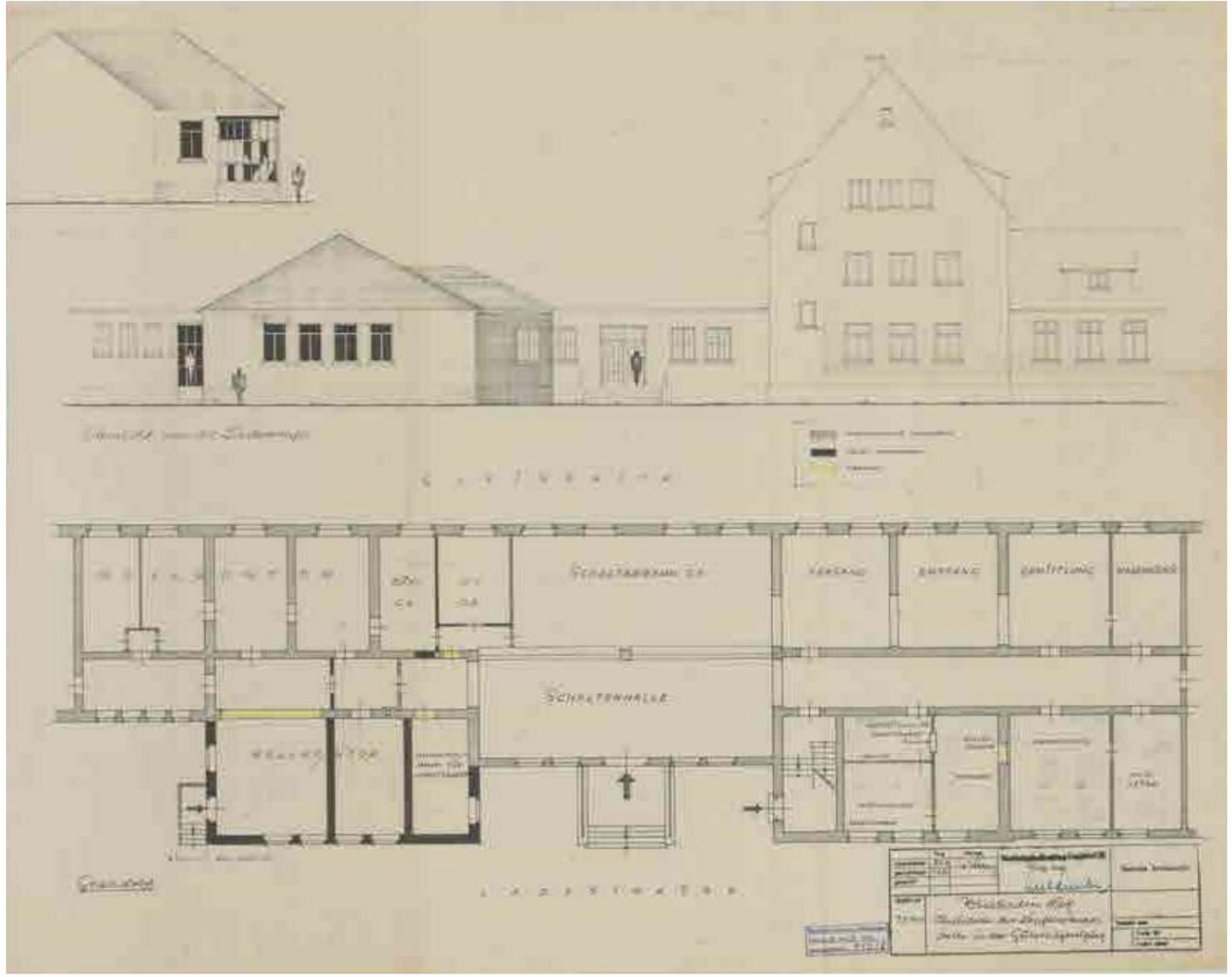


Abb. 370: Güterabfertigung: Plan zur Instandsetzung der Räumlichkeiten im nördlichen Bereich. Ursprünglicher dreigeschossiger Trakt nicht mehr wiederhergestellt, 1956

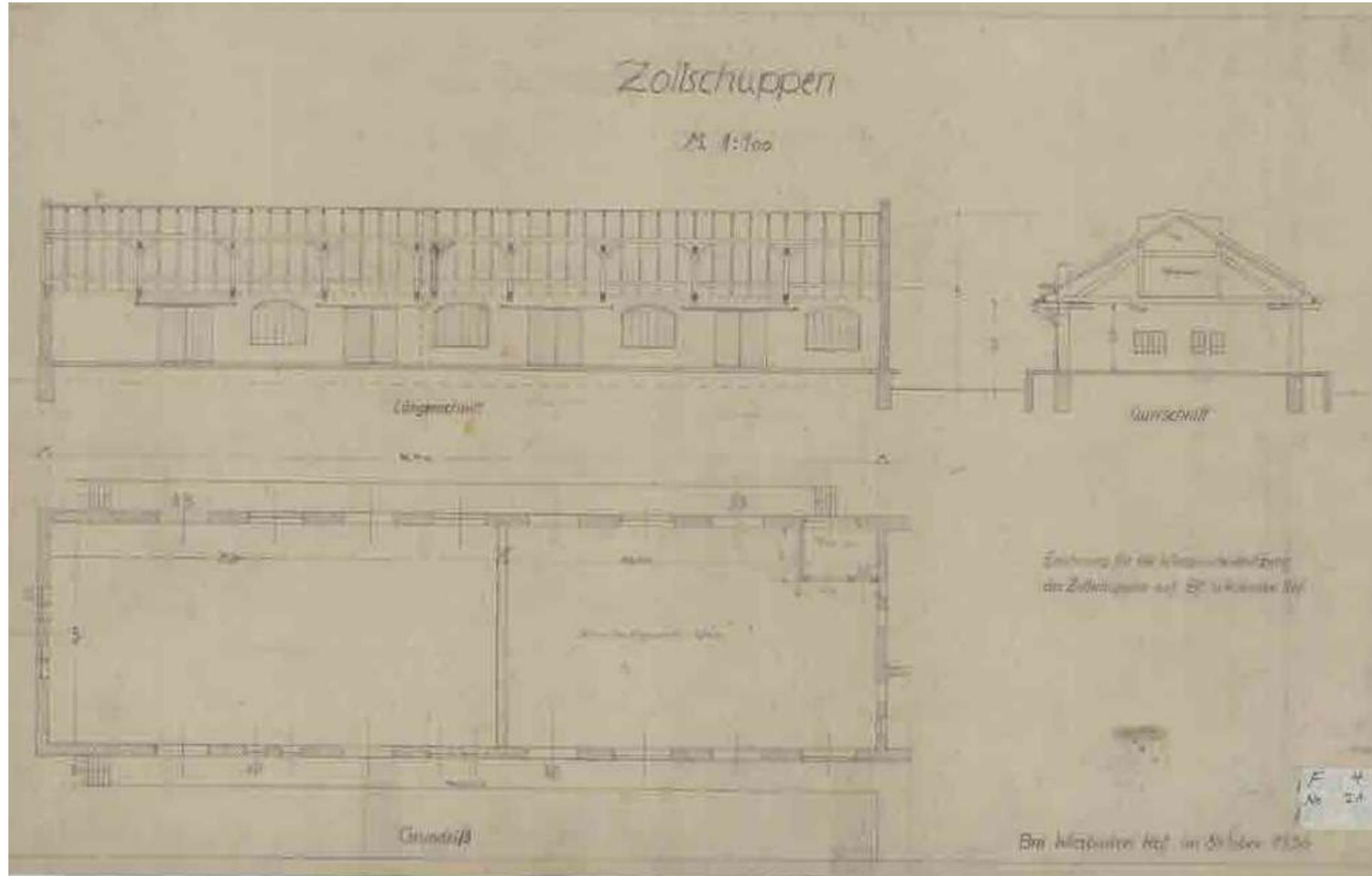


Abb. 371: Zollschuppen: Plan für die Wiederinstandsetzung des Zollschuppens, 1956

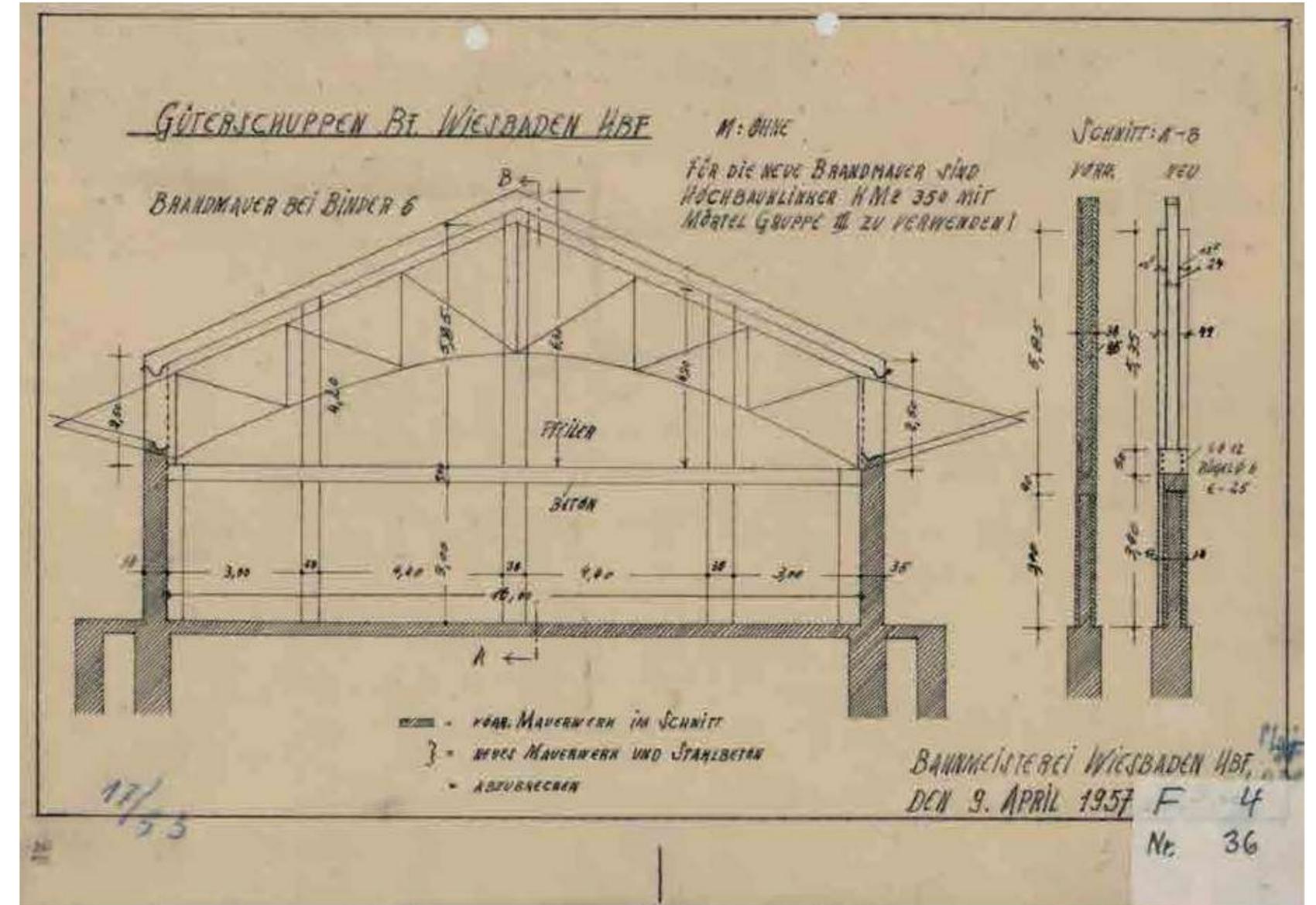


Abb. 372: Stückgutschuppen: Plan für die Errichtung neuer Brandmauern aus Hochbauklinker und Beton, 1957

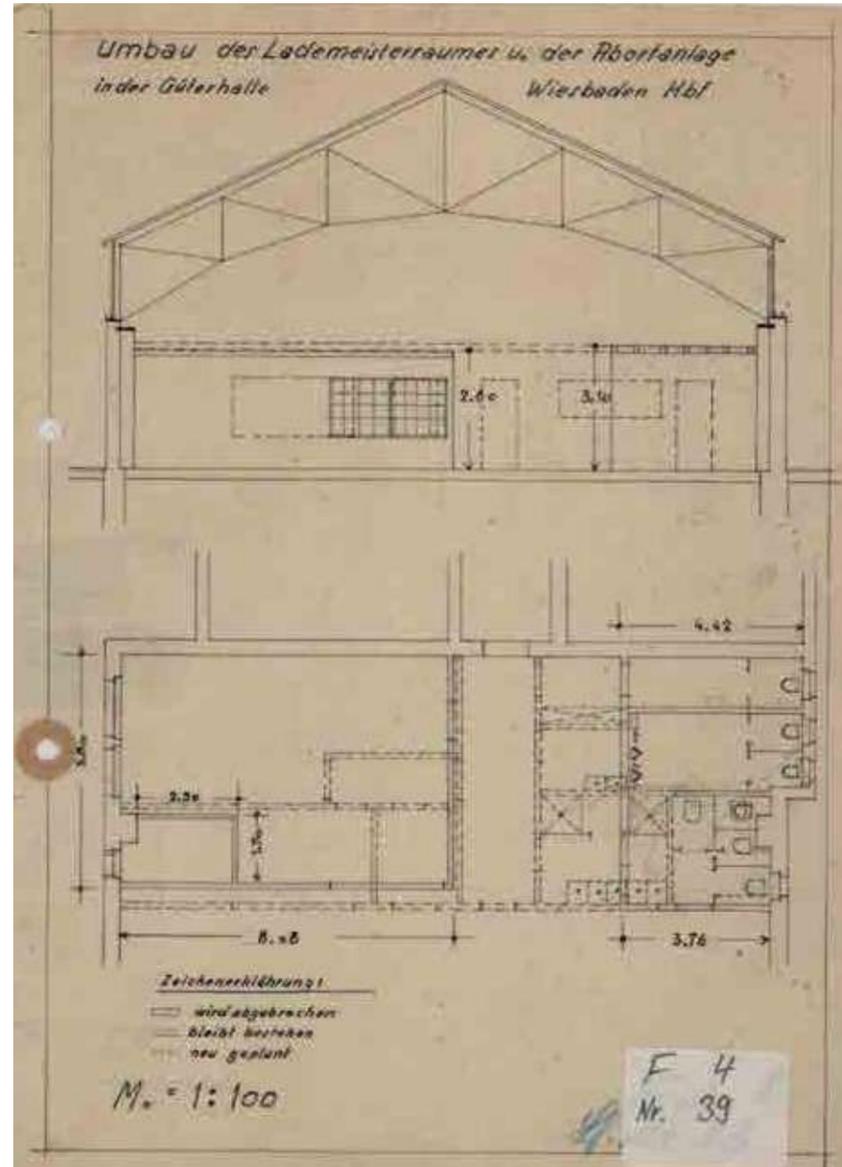


Abb. 373: Stückgutschuppen: Plan für den Umbau des Lademeisterraumes und der Abortanlage, 1957

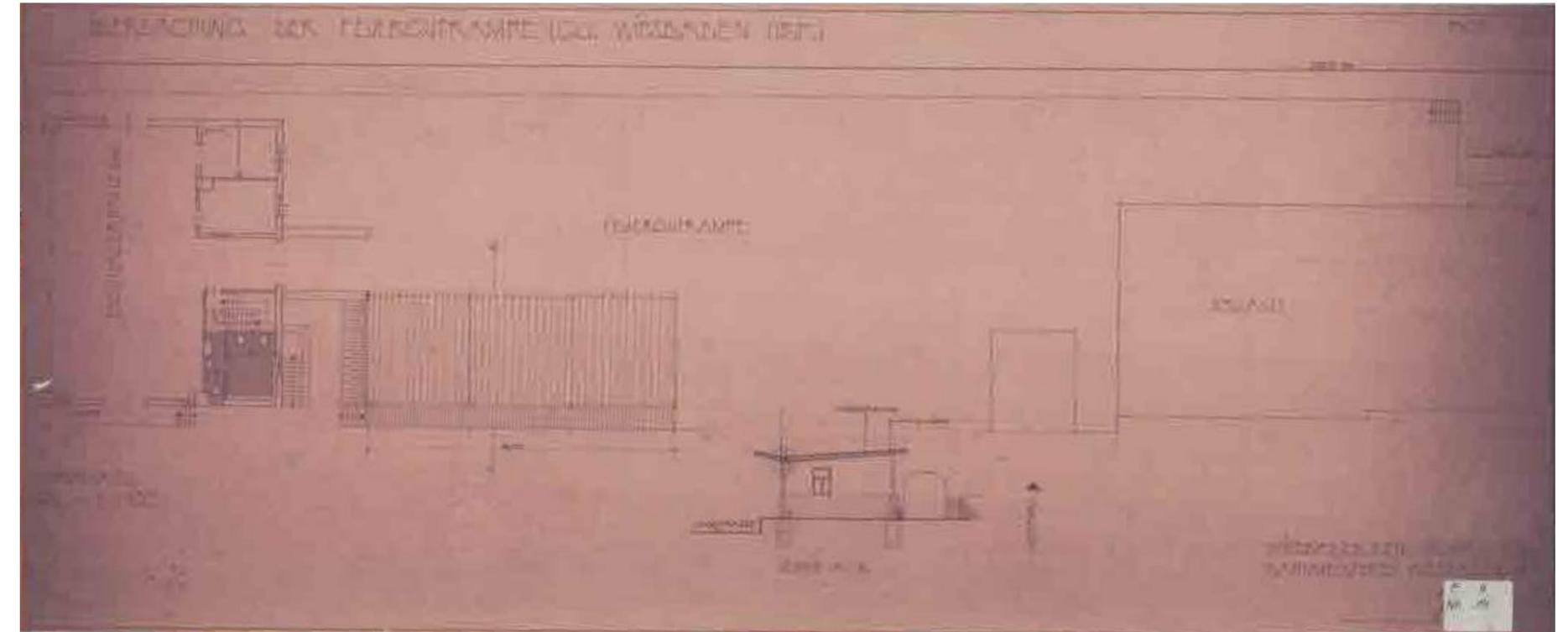


Abb. 374: Feuertrampe: Plan zur Überdachung Teile der Feuertrampe, 1958

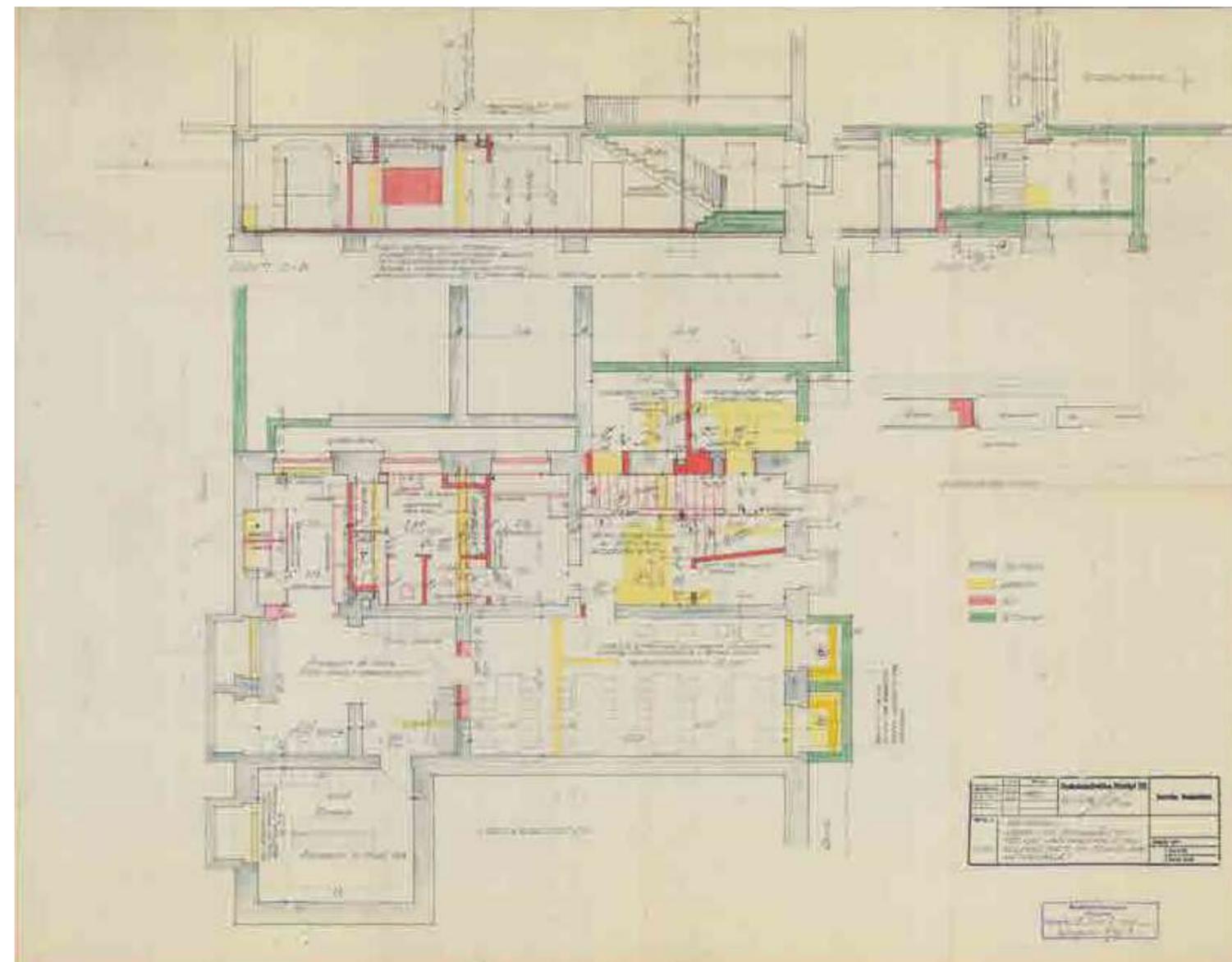


Abb. 379: Stückgutschuppen: Plan für den Einbau von Sozialräumen für das Ladepersonal im Kellergeschoss am Südende der Güterhalle, 1969

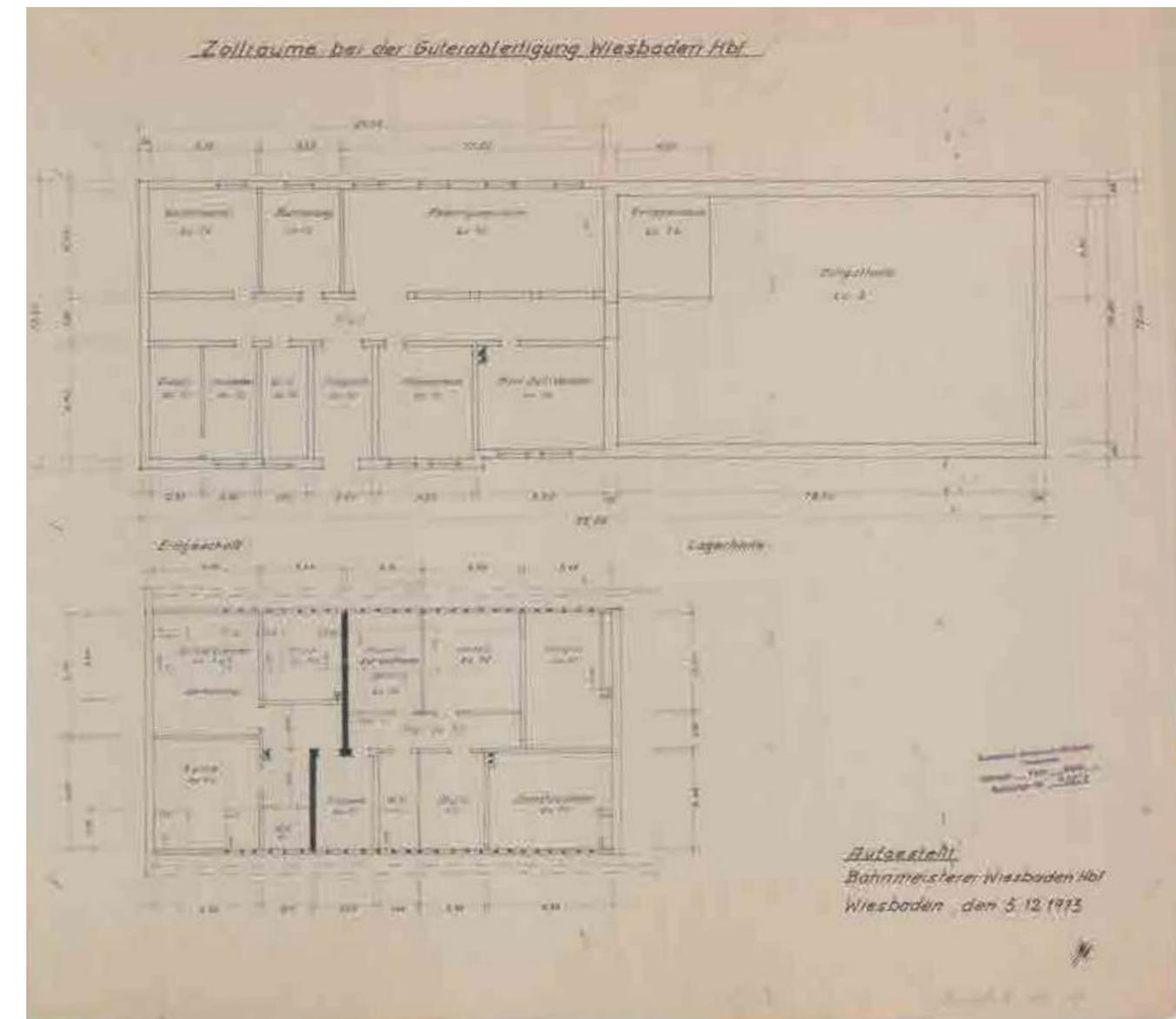


Abb. 380: Zollabfertigung: Bestandsplan der Zollräumlichkeiten, 1973

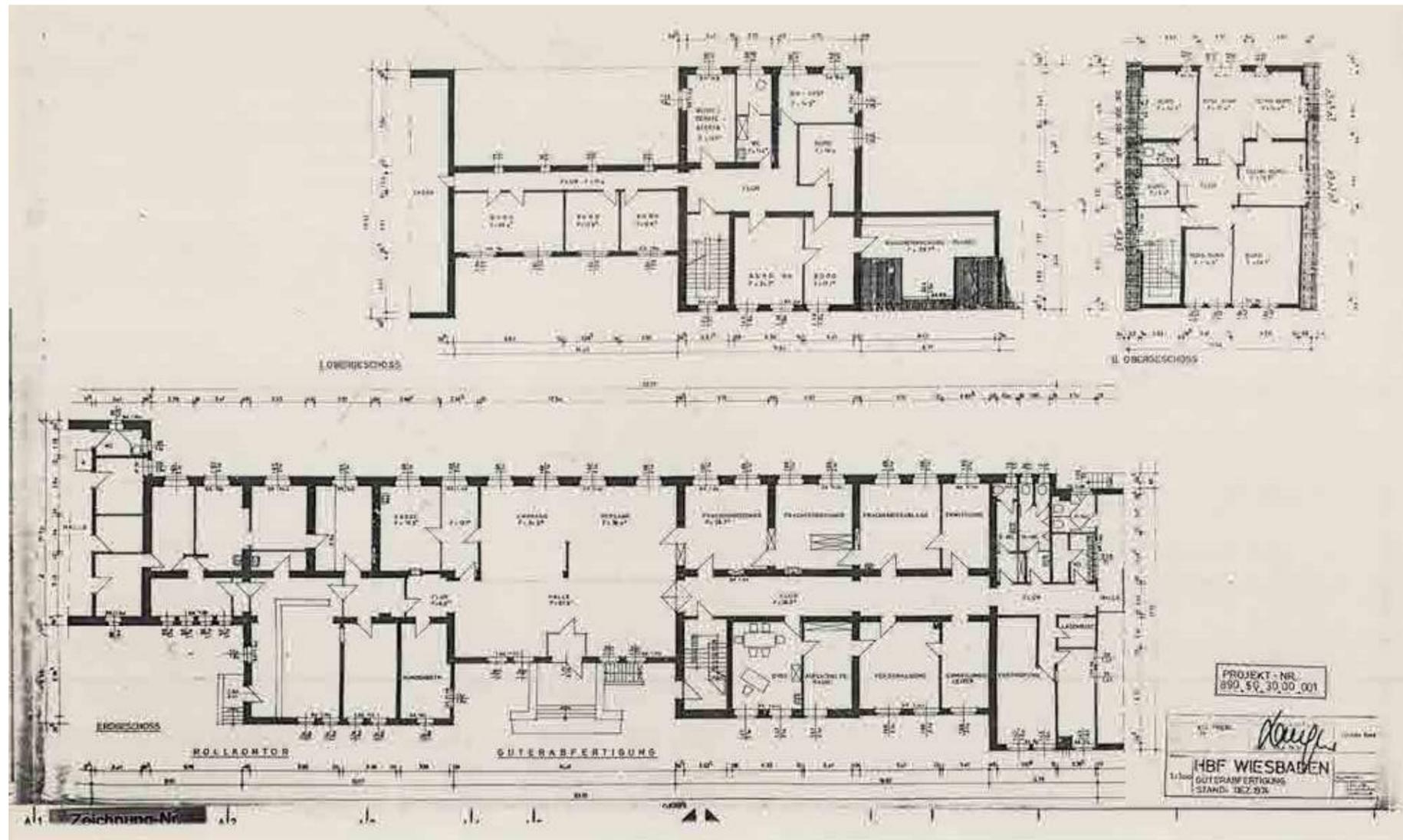


Abb. 381: Güterabfertigung: Grundrisspläne mit der neuen Aufstockung des Mitteltraktes im 1. Obergeschoss, 1974

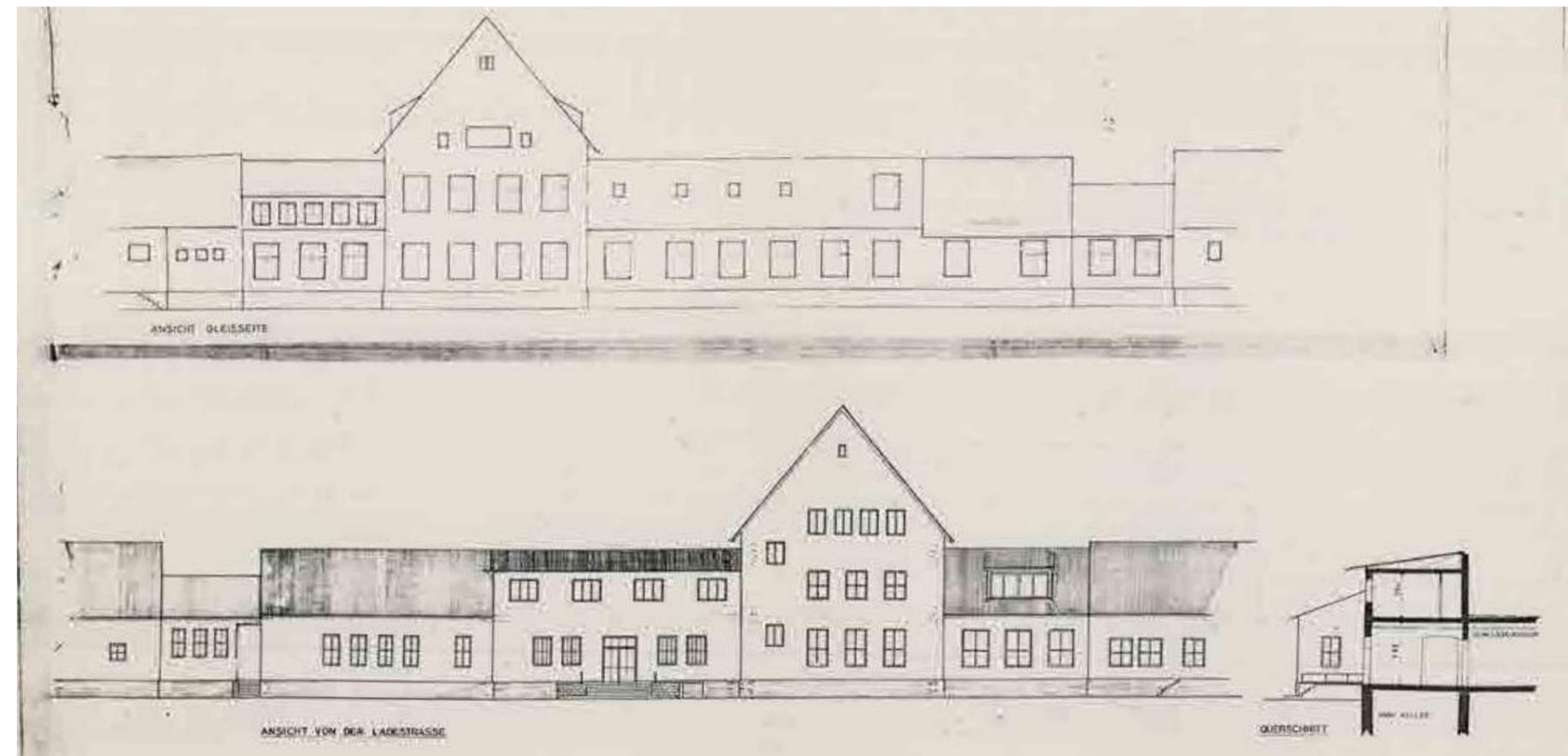


Abb. 382: Güterabfertigung: Plan mit Nord-Ost- (oben) und Süd-West-Fassade (unten) sowie mit Querschnitt durch den aufgestockten Mitteltrakt, 1974

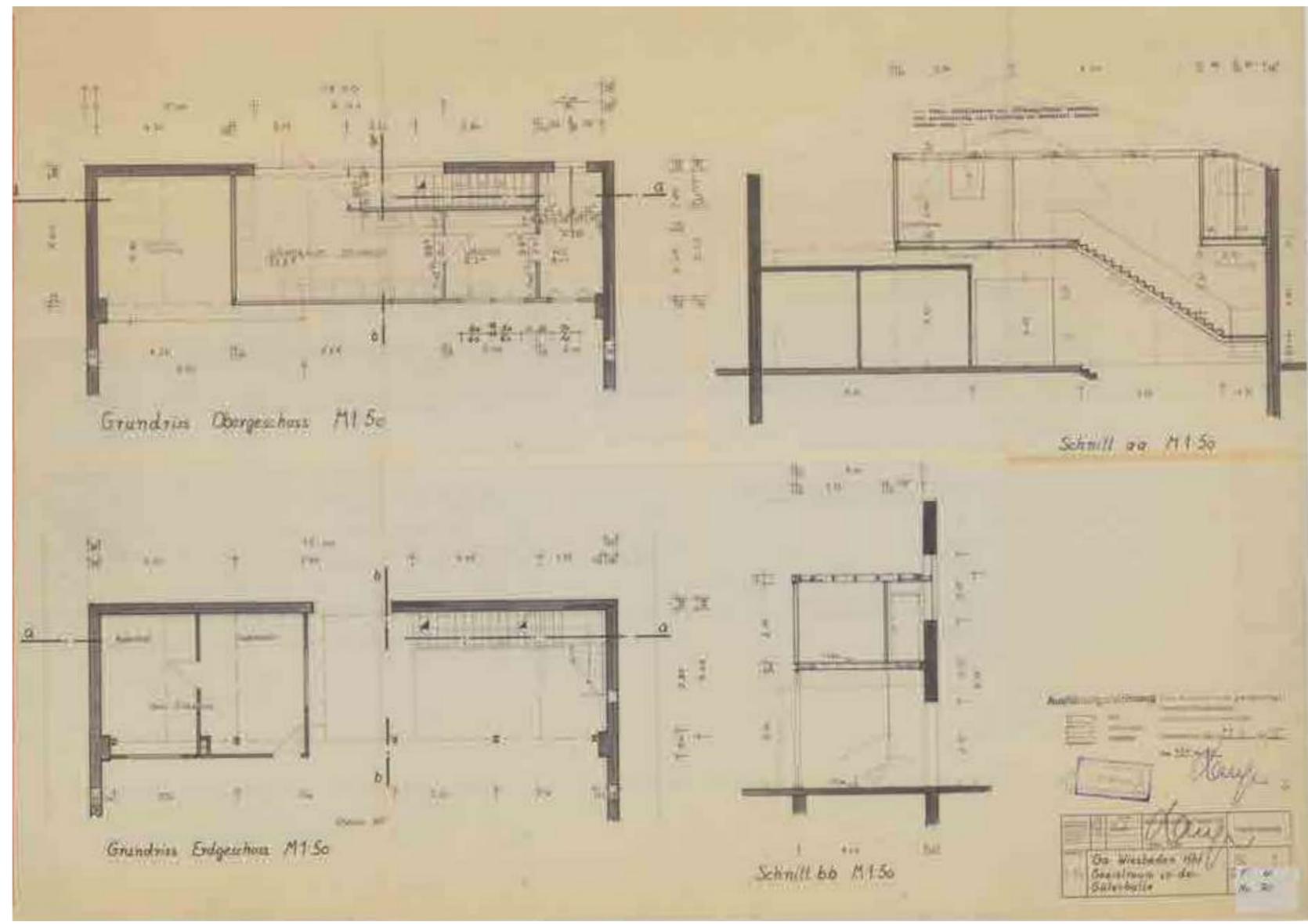


Abb. 383: Stückgutschuppen: Plan zur Errichtung von Sozialräumen im Erdgeschoss am Südende der Güterhalle, 1975

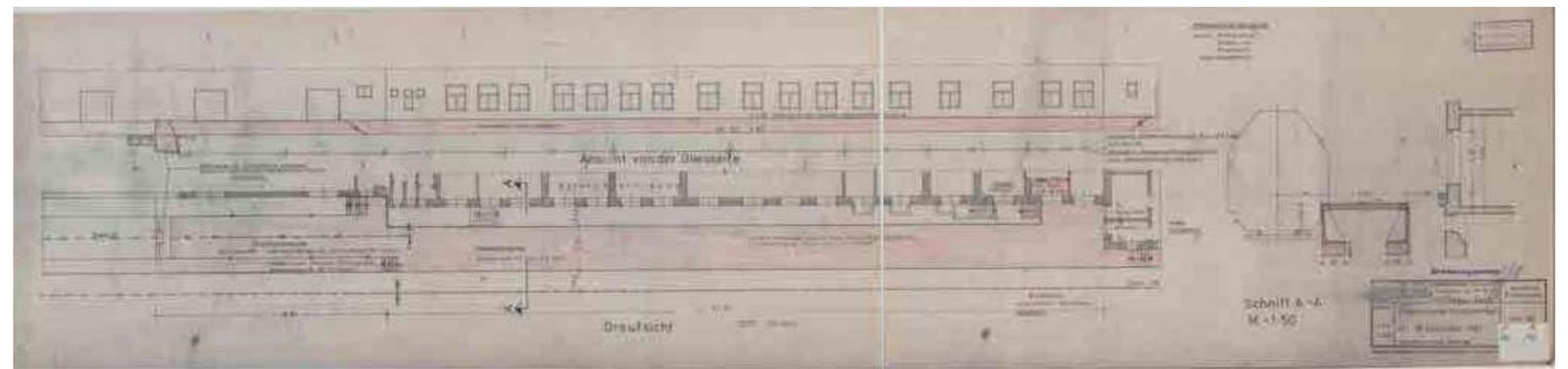


Abb. 384: Güterabfertigung: Plan zur Erweiterung der Güterrampe an der Nord-Ost-Fassade der Güterabfertigung, 1975

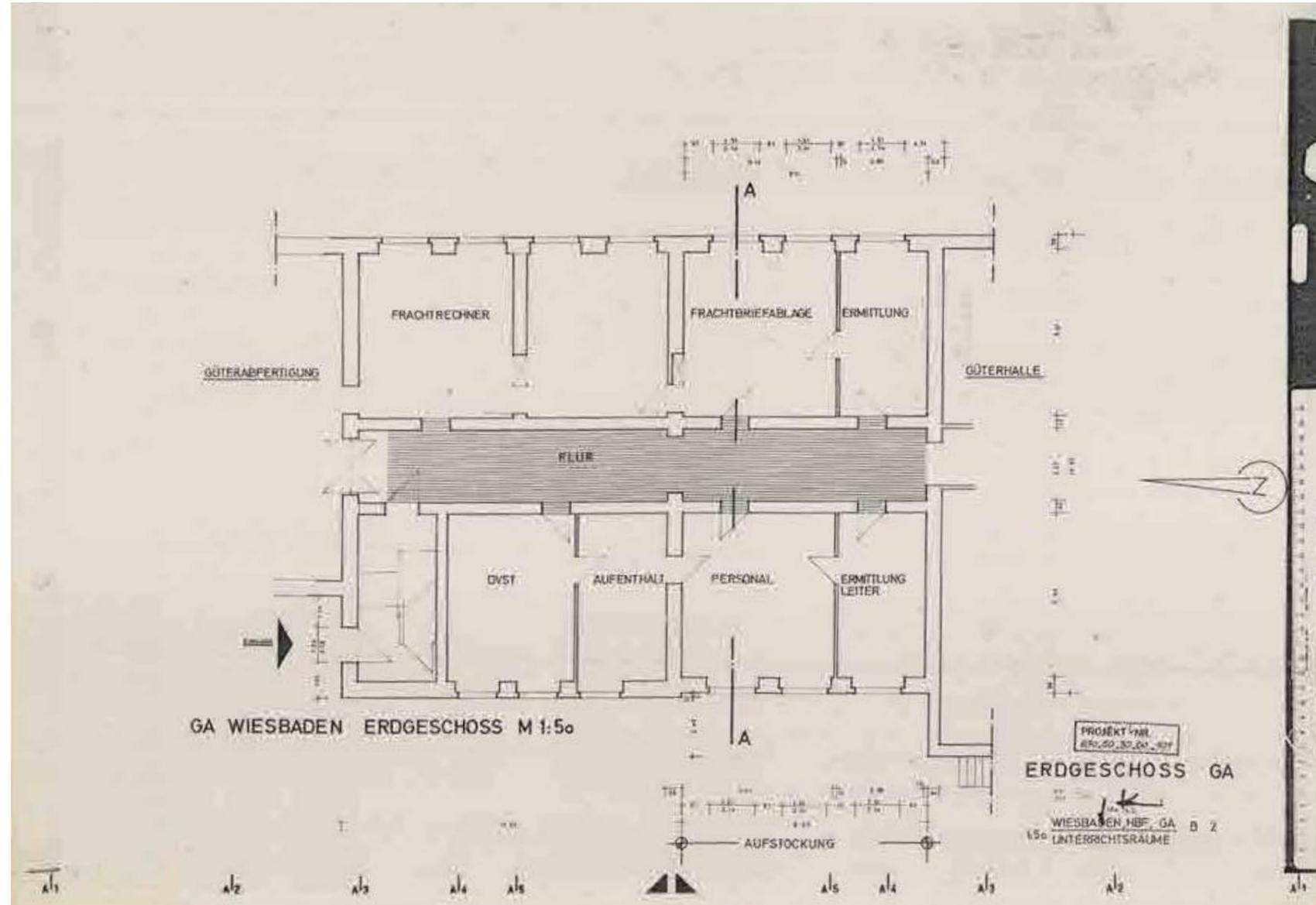


Abb. 385: Güterabfertigung: Plan mit Grundriss des Erdgeschosses am Südende der Güterabfertigung, 1975

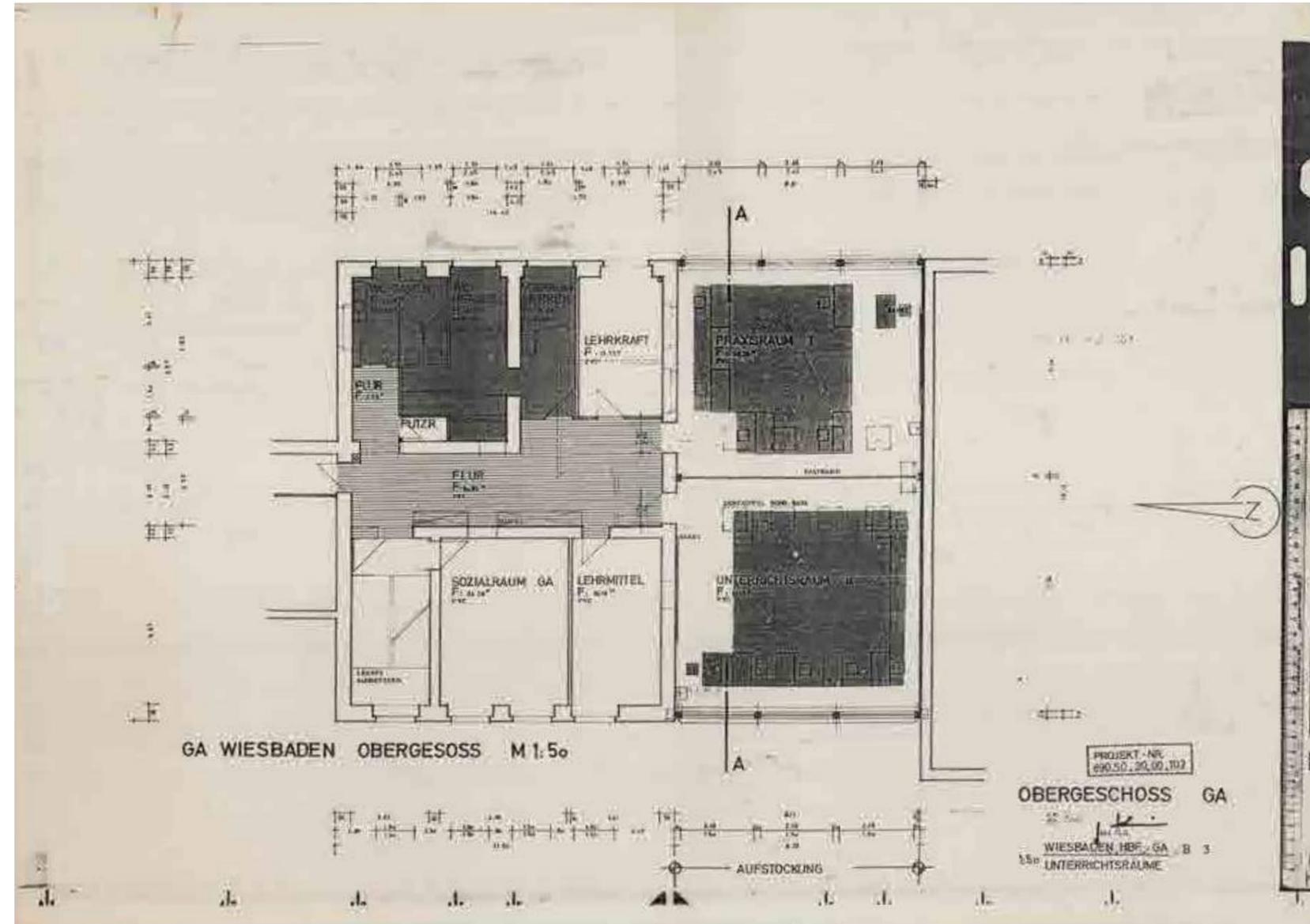


Abb. 386: Güterabfertigung: Plan mit Grundriss des 1. Obergeschosses am Südende der Güterabfertigung, 1975

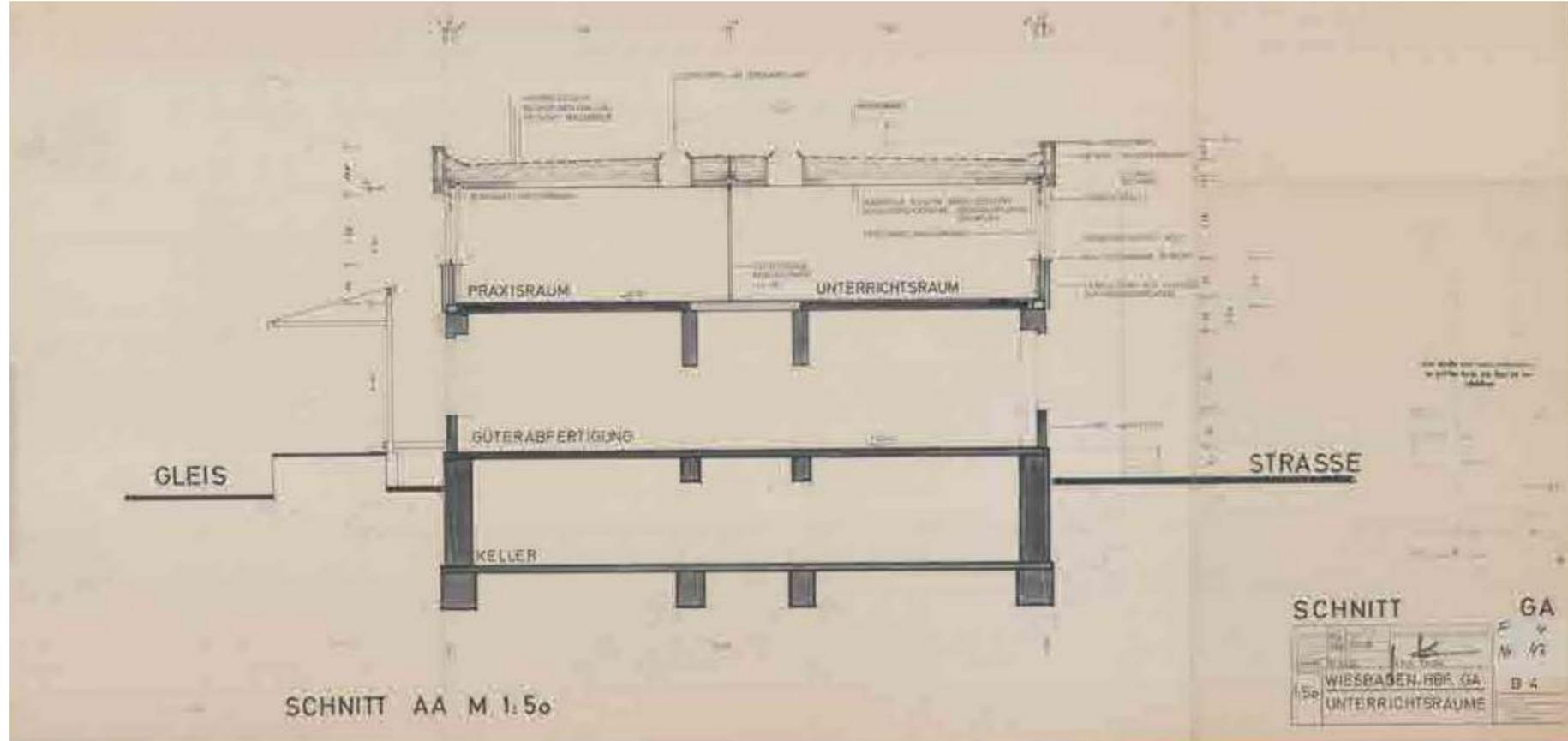


Abb. 387: Güterabfertigung: Plan mit Querschnitt des neuen Geschossausbaues, 1975



Abb. 388: Güterabfertigung: Plan mit Ansicht der Süd-West-Fassade mit dem neuen Geschossausbau, 1975

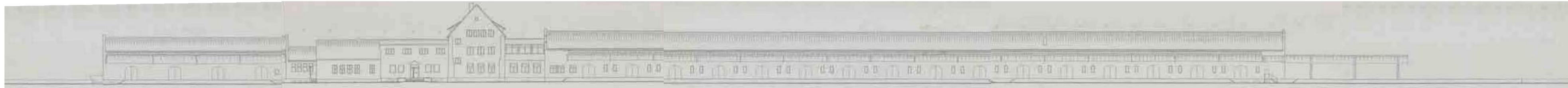


Abb. 389: Gesamtanlage: Plan mit Süd-West-Fassade ohne die Zollräumlichkeiten im Süden, 1998

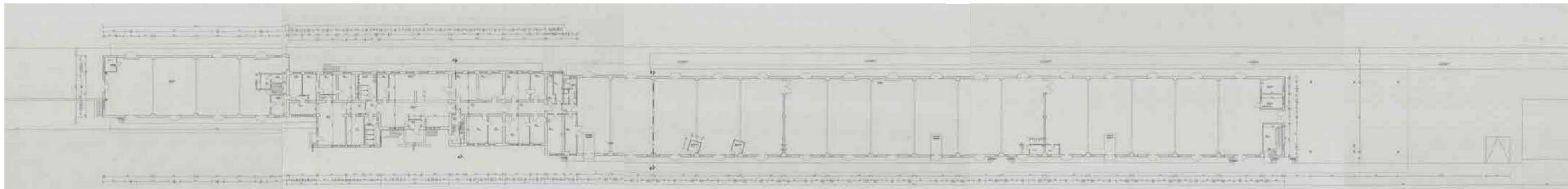


Abb. 390: Gesamtanlage: Plan mit Grundriss des Erdgeschosses der Gesamtanlage ohne die Zollräumlichkeiten im Süden, 1998

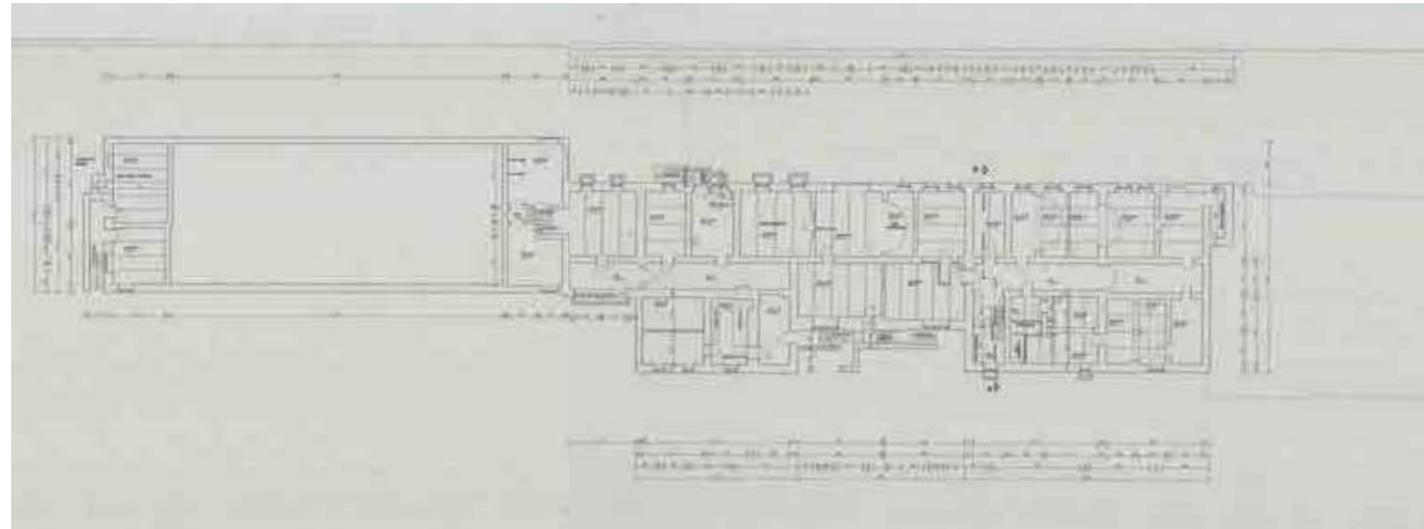


Abb. 392: Gesamtanlage: Plan mit Grundriss des Kellergeschosses ohne die Zollräumlichkeiten im Süden, 1998

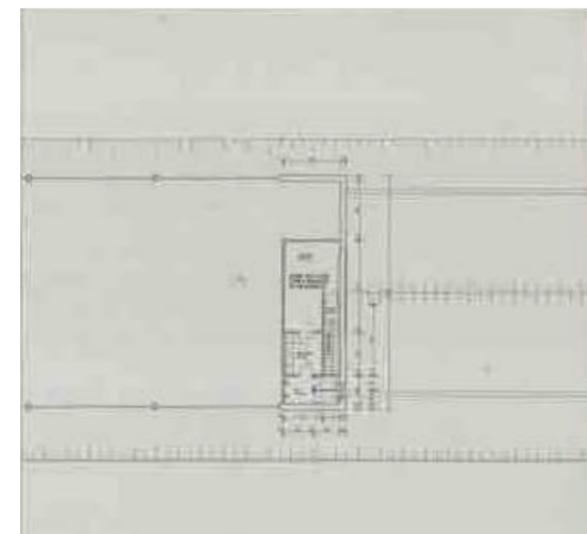
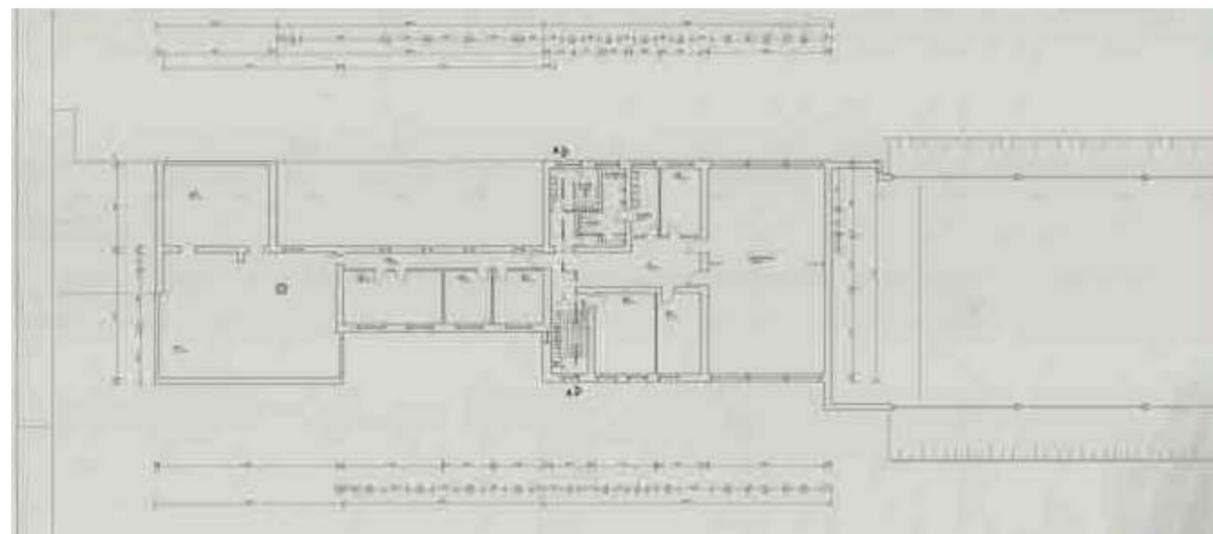


Abb. 391: Gesamtanlage: Plan mit Grundriss des 1. Obergeschosses ohne die Zollräumlichkeiten im Süden, 1998

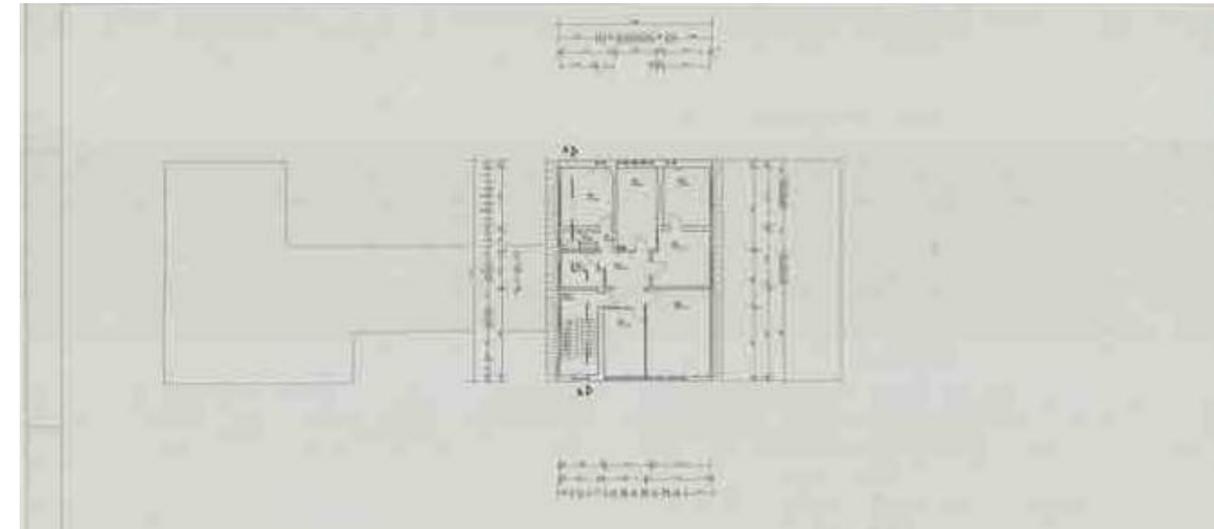


Abb. 393: Güterabfertigung: Plan mit Grundriss des Dachgeschosses, 1998

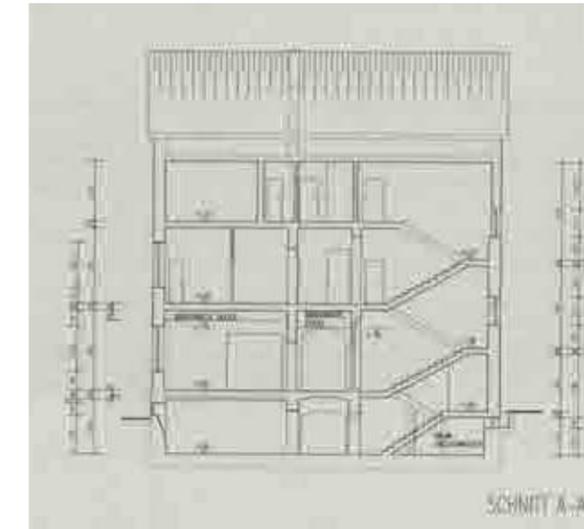


Abb. 394: Güterabfertigung: Plan mit Querschnitt A-A, 1998

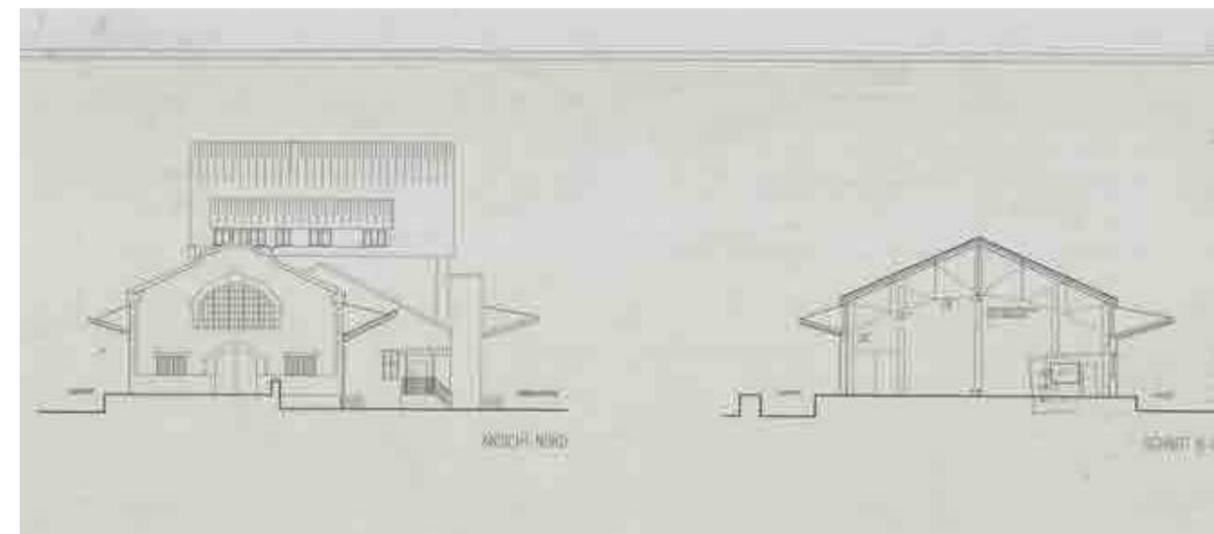


Abb. 395: Gesamtanlage: Plan mit Nordansicht und Querschnitt B-B durch den großen Stückgutschuppen, 1998



Abb. 396: Blick vom südlichen Bereich des Areals der Güterschuppenanlage Richtung Norden, 2022