

**Der Frankfurter Hauptbahnhof und seine Rezeption im deutschen Bahnhofsbau des ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhunderts**

Inaugural-Dissertation  
zur  
Erlangung der Doktorwürde  
des  
Fachbereichs Neuere deutsche Literatur  
und Kunstwissenschaften  
der Philipps-Universität Marburg

vorgelegt von:

Birgit Klein aus Heidelberg

**Textband**

Marburg/Lahn im September 2002

# Inhaltsverzeichnis

<b>0.</b>	<b>Vorwort</b>	<b>S. 5</b>
<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>S. 6</b>
<b>2.</b>	<b>Der Frankfurter Hauptbahnhof – Ein Prototyp eines historistischen Großstadtkopfbahnhofs</b>	<b>S. 12</b>
2.1.	Die Ausgangssituation: Die drei „Westbahnhöfe“	S. 12
2.2.	Skizzierung der Planungsgeschichte des Frankfurter Hauptbahnhofs	S. 14
2.3.	Die Ergebnisse des Architektenwettbewerbs im Jahre 1881	S. 23
2.4.	Baubeschreibung	S. 26
2.4.1.	Die Grundrißkonzeption des Frankfurter Hauptbahnhofs	S. 26
2.4.2.	Das Empfangsgebäude	S. 30
2.4.2.a)	Die Außenarchitektur	S. 30
2.4.2.b)	Die Innenarchitektur	S. 38



2.4.3.	Die Perronhalle	S. 41
2.4.4.	Zum ikonographischen Programm der Bauplastik	S. 45
2.5.	Zur städtebaulichen Situation und Wirkung des Frankfurter Hauptbahnhofs	S. 51
<b>3.</b>	<b>Die Rezeptionsbauten des Frankfurter Hauptbahnhofs</b>	<b>S. 55</b>
3.1.	Bremen	S. 56
3.1.1.	Zur Verkehrsentwicklung in Bremen	S. 56
3.1.2.	Der Bremer Hauptbahnhof	S. 61
3.2.	Erfurt	S. 67
3.2.1.	Zur Verkehrsentwicklung in Erfurt	S. 67
3.2.2.	Der Erfurter Hauptbahnhof	S. 69
3.3.	Nürnberg	S. 79
3.3.1.	Zur Verkehrsentwicklung in Nürnberg	S. 79

3.3.2.	Der Nürnberger Hauptbahnhof	S. 85
3.4.	Schwerin	S. 93
3.4.1.	Zur Verkehrsentwicklung in Schwerin	S. 93
3.4.2.	Der Bahnhof in Schwerin	S. 99
<b>4.</b>	<b>Schlußbetrachtung: Das Verhältnis von architektonischer Innovation und Rezeption am Frankfurter Hauptbahnhof und seinen Nachfolgebauten und zur Bedeutung des Architekturzitats im Historismus</b>	<b>S. 107</b>
<b>5.</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>S. 116</b>
	a) Zeitgenössische Quellen und Publikationen	S. 116
	b) Bücher und Aufsätze	S. 120
<b>6.</b>	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>S. 138</b>
<b>7.</b>	<b>Abbildungsnachweis</b>	<b>S. 170</b>

## 0. Vorwort

Die vorliegende Arbeit entstand als Folge einer mehrjährigen Beschäftigung mit dem Themenkomplex Bahnhof - Bahnhofsarchitektur, zu der mein Doktorvater, Herr Prof. Dr. Hans-Joachim Kunst, bereits in der Endphase meines Studiums die Anregung gab.

Diese Arbeit wäre ohne die materielle und moralische Unterstützung zahlreicher Personen in dieser Form nicht zustande gekommen, denen ich an dieser Stelle meinen ausdrücklichen Dank aussprechen möchte.

Für ihre Hilfe danke ich zunächst den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der folgenden Institutionen: Stadtarchiv Schwerin, Stadthistorisches Museum Schwerin, Stadthistorisches Museum Erfurt, Eisenbahnbundesamt Erfurt, Stadtarchiv Erfurt, Stadtarchiv Nürnberg und Verkehrsmuseum Nürnberg, Museum für Verkehr und Technik, Berlin. Für die herausragende Betreuung, für wertvolle Hinweise und anregende Diskussionen möchte ich meinem Doktorvater, Herrn Prof. Dr. Hans-Joachim Kunst, ganz herzlich danken. An dieser Stelle sei auch meinem Zweitgutachter, Herrn Prof. Dr. Ernst-Theodor Voss, sehr gedankt sowie den vielen hier namentlich nicht erwähnten, die diese Arbeit mit Interesse und Hinweisen begleiteten. Mein Dank gilt nicht zuletzt ganz besonders meinen Eltern für die materielle Unterstützung und ihre Geduld während der letzten Jahre.

Marburg, im September 2002

Birgit Klein

## 1. Einleitung

Die vorliegende Arbeit hat zum Ziel, sich den Entstehungszusammenhängen des Bahnhofbaus im 19. Jahrhundert sowohl aus architekturhistorischer und architekturikonographischer Sicht als auch unter sozial- und kulturgeschichtlichen Aspekten zu nähern.

Im Mittelpunkt steht dabei die Analyse eines der wichtigsten preußischen Bahnhofsgebäude des ausgehenden 19. Jahrhunderts, des Frankfurter Hauptbahnhofs, der 1888 eingeweiht wurde. Der Frankfurter Hauptbahnhof wurde von vielen Zeitgenossen als herausragende, geradezu „klassische“ Lösung der vielfältigen Fragen, die die neue Baugattung „Bahnhof“ an die Architektur der Zeit stellte, empfunden. So ist im Baedeker aus dem Jahre 1902 zu lesen: „Der 1883-1888 nach Eggert's Plan erbaute Hauptbahnhof gehört zu den großartigsten derartigen Anlagen, an Zweckmäßigkeit der Einrichtung hat er kaum seines gleichen“<sup>1</sup> Die Frankfurter „Illustrierte Zeitung“ pries den Frankfurter Hauptbahnhof sogar als eine der „großartigsten Schöpfungen der Neuzeit.“<sup>2</sup> Die architektonische Gestaltung des Frankfurter Hauptbahnhofs, in der nicht nur Motive des traditionellen Architekturkanons, sondern auch andere wichtige Bahnhofsbauten jener Zeit präsent sind, hat für die weitere Entwicklung des Bahnhofbaus auf deutschem Boden bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts wichtige Impulse gegeben. Ein weiterer Schwerpunkt der Dissertation liegt daher in der Darstellung der Entstehungsgeschichte und Architekturikonographie der Bahnhöfe, die in unmittelbarer Nachfolge des Frankfurter Hauptbahnhofs entstanden sind. Die Bahnhöfe in Bremen, Nürnberg, Erfurt und Schwerin werden hier als die wichtigsten Beispiele für die Rezeption des Frankfurter Hauptbahnhofs behandelt.

---

<sup>1</sup> Zitiert nach: Langner, Ulrich: Zentralstation. 100 Jahre Hauptbahnhof Frankfurt am Main. In: Die Bauverwaltung 61 (1988), Nr. 8, S. 323.

<sup>2</sup> Zitiert nach: Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof. 150 Jahre Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung (1838-1988). Stuttgart 1983, S. 104.

Der Hauptbahnhof in Frankfurt bietet sich als Untersuchungsobjekt an, da er als Prototyp eines historistischen Großstadtbahnhofs betrachtet werden kann. Auch seine Entstehungsbedingungen - Annexion der ehemals Freien Reichsstadt durch Preußen im Jahre 1866, Gründung des Deutschen Reiches unter preußischer Vorherrschaft im Jahre 1871 - sind als besonders interessant anzusehen. Hier ist der Frage nachzugehen, ob und inwieweit sich die Veränderung der politischen Herrschaftsverhältnisse auch in der Architektur und Ikonographie des Frankfurter Hauptbahnhofs widerspiegelt, ob es sich hierbei möglicherweise um eine rein „preußische“ Architektur in Frankfurt handelt, mit der sich die neuen Machthaber in der annektierten Stadt etablierten.

In diesem Zusammenhang sind folgende Fragestellungen von besonderer Relevanz: In welcher Weise manifestieren sich Momente der architektonischen Innovation und Rezeption am Frankfurter Hauptbahnhof? Wie ist der Dualismus von Empfangsgebäude und Perronhalle, von Architektenwerk und Ingenieurwerk, zu erklären? Wer waren der Architekt Hermann Eggert und der Ingenieur Johann Wilhelm Schwedler, die den Frankfurter Hauptbahnhof gestalteten, wie ist ihre Stellung und ihr Wirken in der Architekturgeschichte im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts? Kann man die Diskrepanz zwischen Architektenwerk und Ingenieurwerk einordnen in den Widerstreit zwischen Tradition und Moderne, auch im Sinne der "querelle des anciens et des modernes"<sup>3</sup>, wie er im 17. Jahrhundert von der französischen Architekturtheorie formuliert wurde? In Deutschland leitete der Architekt Heinrich Hübsch mit seinem Traktat „In welchem Style sollen wir bauen?“ im Jahre 1828 die Diskussion um die Erneuerung der Architektur ein. Kann man diese Frage exemplarisch auch für den Bau des Frankfurter Hauptbahnhofs stellen?

Bereits Charles Baudelaire hat diese zwei Seiten der Moderne gesehen: "Die Moderne ist das Vergängliche, Flüchtige, Mögliche, die halbe Kunst, deren andere Hälfte das Ewige und Unwandelbare ist."<sup>4</sup> Ist es möglich, diese Idee des Doppelcharakters der Moderne auch auf die Bahnhofsarchitektur des 19. Jahrhunderts zu beziehen, diesen Architekturtypus gewissermaßen als

---

3 Vgl.: Herding, Klaus: Die Moderne: Begriff und Problem. In: Wagner, Monika (Hrsg.): Moderne Kunst 1. Das Funkkolleg zum Verständnis der Gegenwartskunst. Reinbek bei Hamburg 1991. (= rowohlts enzyklopädie kulturen und ideen 516), S. 175 ff.

<sup>4</sup> Zitiert nach: Zacharias, Thomas: Blick der Moderne. Einführung in ihre Kunst. München, Zürich 1984, S. 15.

historische Schnittstelle von Tradition und Moderne zu betrachten? Wenn ja, ist zu fragen, aus welchen Motivationen man sich des historischen Architekturkanons bediente. Ist es legitim, die Ambivalenz in der Architektur als direkten Ausdruck einer gesellschaftlichen Umbruchssituation zu werten? Kann man die janusköpfige Erscheinungsform der Bahnhöfe des ausgehenden 19. Jahrhunderts mit ihrem Dualismus von innovativen und rezeptiven Elementen auch als Ausdruck der politischen Machtverschiebungen in Hinblick auf das aufstrebende Bürgertum interpretieren, das sich durch die Verwendung historischer Formen zu legitimieren versuchte?

Nicht nur die Architektur des Bahnhofs, auch die Bauplastik soll einer eingehenderen Analyse unterzogen werden. Auch hier stellt sich die Frage, ob sich in dem Skulpturenprogramm des Frankfurter Hauptbahnhofs ebenfalls eine - gebrochene oder ungebrochene - Ikonographie der Moderne bzw. des Industriezeitalters manifestiert. Anschließend wird es um die Beziehungen zwischen Stadt und Bahnhof gehen und gefragt: In welcher Weise bezieht sich der Bahnhof auf die Stadt und wie bezieht sich die Stadt auf den Bahnhof?

Bei der Untersuchung des Verhältnisses von architektonischer Innovation und Rezeption wird auch der Bedeutung historischer Zitate im "Historismus" nachgegangen. Es soll der Versuch unternommen werden, die historische Gestaltungsweise in der Architektur des späten 19. Jahrhunderts auf das konkrete Beispiel zu beziehen, also durch eine ausführliche ikonographische Analyse des Frankfurter Hauptbahnhofs und seiner Rezeptionsbauten aufzuzeigen, in welcher Weise auf die traditionelle Architektur Bezug genommen wird. Es ist zu untersuchen, ob ganz bewußt auf die rezipierte Architektur verwiesen wird oder ob sich möglicherweise bestimmte Motive im Laufe ihrer Rezeptionsgeschichte "verselbständigt", gewissermaßen einen Eigenwert bekommen haben, und so die Verwendung dieser Motive letztlich aus einer gewissen Beliebigkeit der Stile und Formen im Historismus erklärbar ist, d.h., daß von der rezipierten Architektur abstrahiert wird und sie nur genutzt wird, um auf eine bestimmte historische Traditionslinie zu verweisen.

Schließlich soll der Frankfurter Hauptbahnhof nicht nur als eine Architektur, die aus dem Formenkanon der Kunstgeschichte zitiert, sondern als Architektur, die selbst zitiert wird, dargestellt werden. Frankfurt hatte gewissermaßen Initialcharakter für die architektonische Gestaltung der Bahnhöfe mittlerer

und größerer deutscher Städte in den Jahren 1889 bis 1906. In diesem Zusammenhang ist die Frage zu klären, inwieweit und warum sich gerade die Bahnhöfe in Erfurt, Nürnberg, Schwerin und Bremen auf Frankfurt beziehen. Hierbei ist unter anderem auch die Entwicklung des preußischen Eisenbahnnetzes zu berücksichtigen.

An einführender Literatur zum Thema "Bahnhofsarchitektur" herrscht heute kein Mangel. Da jedoch lange Zeit der Historismus in der Architektur des ausgehenden 19. Jahrhunderts von der Forschung mit Vorurteilen belegt bzw. völlig vernachlässigt wurde - historistische Architekturen galten vielfach als eklektizistisch bzw. konservativ - wurde auch der Themenkomplex "Bahnhof - Bahnhofsarchitektur" entsprechend mißachtet. Diese pejorative Wertung bezog sich oft allerdings nur auf die Leistung der historistischen Architekten, während die Ingenieurwerke durchaus als fortschrittlich gewürdigt wurden. Die Zweiteilung der Bahnhofsarchitektur fand so bereits in der frühen Literatur zu diesem Thema ihren Ausdruck. Erst seit den sechziger Jahren wendet sich das Interesse der Forschung<sup>5</sup> in mehreren breiter angelegten architekturhistorischen Studien dem Thema „Bahnhof“ in seiner Gesamtheit zu<sup>6</sup>. Hervorzuheben sind hier insbesondere die allgemein gefaßten Standardwerke von Meeks<sup>7</sup> und Kubinszky<sup>8</sup>. Richards und MacKenzie<sup>9</sup> beschreiben den Themenkomplex aus sozialgeschichtlicher Perspektive, wobei sie auf die Entwicklung des Architekturtyps Bahnhof nur peripher eingehen. Die Dissertation von Ulrich Krings<sup>10</sup> zum deutschen Großstadtbahnhof des Historismus ist eine der wichtigsten wissenschaftlichen Arbeiten auf dem Gebiet der Bahnhofsforschung. Sein besonderes Verdienst ist nicht nur die struktu-

---

<sup>5</sup> Besonders in Großbritannien, dem Geburtsland der Industriellen Revolution, ist schon früh ein großes Interesse der Forschung an Bahnhofs- und Eisenbahnthemen zu verzeichnen, wie auch aus dem Literaturverzeichnis ersichtlich wird.

<sup>6</sup> Zu diesem Zeitpunkt wendet sich auch das denkmalpflegerische Interesse der Erhaltung dieser Bauten zu, die noch in den fünfziger Jahren manch grausames Schicksal erlitten haben (z.B. Abriß des Anhalter Bahnhofs im Jahre 1959).

<sup>7</sup> Meeks, Carroll L. V.: *The Railroad Station - An Architectural History*. London/New Haven 1956.

<sup>8</sup> Kubinszky, Mihály: *Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik*. Stuttgart 1969.

<sup>9</sup> Richards, Jeffrey; MacKenzie, John M.: *The Railroad Station - A Social History*. Oxford, New York 1986.

<sup>10</sup> Krings, Ulrich: *Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus*. München, Ludwig-Maximilians-Universität, Philos. Fak. Diss. 1981. Überarbeitet und veröffentlicht unter: Krings, Ulrich: *Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus*. München 1985 (= *Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts*, Band 46).

rierte und umfassende Darstellung der deutschen Großstadtbahnhöfe im europäischen Kontext, sondern auch die Präsentation des umfangreichen Quellenmaterials, womit der Forschung der Zugang zu dieser Architekturgattung erheblich erleichtert wird. Bei der Baubeschreibung der einzelnen Bahnhöfe richtet Krings meines Erachtens jedoch sein Augenmerk zu sehr auf konstruktionstechnische Fragen und Details - eine architekturikonographische Analyse der Bahnhöfe, und so auch des Frankfurter Hauptbahnhofs, erfolgt bei ihm nur in Ansätzen. Ferner stand für Krings, wie er selbst schreibt, die „Interpretation der von den beteiligten Zeitgenossen verfolgten Intentionen im Mittelpunkt des Interesses“<sup>11</sup>. Von daher ist es sinnvoll, das von Krings aufgearbeitete Material zu nutzen, um eine eigene, über die in der Literatur existierenden Baubeschreibungen hinausreichende Analyse des Frankfurter Hauptbahnhofs und seiner Rezeptionsbauten vorzunehmen.

Zum Frankfurter Hauptbahnhof und seinen Nachfolgebauten ist die Literaturlage dagegen weit weniger befriedigend. Von der kunsthistorischen Forschung ist auch die in dieser Arbeit gestellte Frage nach der Verbindung zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und seinen Rezeptionsbauten in Erfurt, Nürnberg, Schwerin und Bremen noch in keiner Weise betrachtet worden. Außer den zeitgenössischen Quellen<sup>12</sup>, die den Entstehungsprozeß des Frankfurter Bahnhofs dokumentieren, einigen kurzen Verweisen in den o.g. Standardwerken<sup>13</sup> und Publikationen der Bundesbahndirektion Frankfurt<sup>14</sup> ist die ausführliche Monographie von Heinz Schomann<sup>15</sup> als einzige wissenschaftliche Veröffentlichung zum Frankfurter Hauptbahnhof zu nennen.

Schomann bietet eine Darstellung der frühen Eisenbahngeschichte in Frankfurt, der Planungs- und Baugeschichte des Hauptbahnhofs und der verschiedenen Wettbewerbsentwürfe des Jahres 1881 als auch eine detailreiche photographische Dokumentation des ausgeführten Baus<sup>16</sup>. Schomann hat das

---

<sup>11</sup> Krings, Ulrich: Bahnhofsarchitektur, a.a.O., S. 9.

<sup>12</sup> Vgl.: Die zeitgenössischen Publikationen im Literaturverzeichnis.

<sup>13</sup> Krings widmet dem Frankfurter Hauptbahnhof jedoch ein ganzes Kapitel: Krings, Ulrich: Bahnhofsarchitektur, a.a.O., S. 215 ff.

<sup>14</sup> Vgl.: Die Veröffentlichungen der Bundesbahndirektion Frankfurt a. M. im Literaturverzeichnis.

<sup>15</sup> Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof, a.a.O.

<sup>16</sup> Schomann liefert vor allem eine sehr gelungene Dokumentation der ursprünglichen Pläne und Wettbewerbszeichnungen als auch vieler historischer Photographien des Bahnhofs.



umfangreiche Archivmaterial zum Frankfurter Hauptbahnhof aufgearbeitet und der weiteren Forschung zugänglich gemacht. Trotz dieser wichtigen Grundlage müssen dennoch einige Defizite seiner Arbeit benannt werden. Es gelingt ihm keine architekturikonographische Interpretation und Wertung des Bahnhofs<sup>17</sup>. So liefert Schomann keine eigenständige Baubeschreibung, er zitiert lediglich Äußerungen des Architekten Hermann Eggert zur architektonischen Ausgestaltung seines Baus<sup>18</sup>. Des weiteren stellt Schomann die Bildprogramme der Bauplastik nur vor, er unterzieht sie jedoch keiner ikonographischen Analyse, die auch den kulturhistorischen Kontext berücksichtigt. Eine solche ausführlichere Baubeschreibung des Frankfurter Hauptbahnhofs und seiner Rezeptionsbauten, die die zuvor umrissenen Problemkreise des Bahnhofsbaus einbezieht und auch mögliche architektonische Vorbilder aufbietet, wäre also auch unter Berücksichtigung der wenigen bereits vorhandenen Literatur zum Frankfurter Hauptbahnhof noch zu leisten und soll hier vorgenommen werden.

## **2. Der Frankfurter Hauptbahnhof - Ein Prototyp eines historischen Großstadtkopfbahnhofs**

### **2.1. Die Ausgangssituation: Die drei "Westbahnhöfe"**

---

<sup>17</sup> Die im Klappentext des Buches angekündigte Darstellung des Frankfurter Hauptbahnhofs im Kontext der europäischen Baugeschichte wird vom Verfasser aus meiner Sicht jedoch leider nicht eingehalten. Schomann stellt mögliche Vorbildbauten für den Frankfurter Hauptbahnhof nur kurz vor, nimmt aber keine genauere Analyse dieser Architekturen in ihrem Verhältnis zum Bahnhofsbaus in Frankfurt vor.

<sup>18</sup> Vgl.: Eggert, Hermann: Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in Frankfurt a. M., Zeitschrift für Bauwesen 41 (1891), Sp. 401-418. Schomann kommentiert die Beschreibung des Architekten, die er ausführlich zitiert (vgl.: Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof, a.a.O., S. 110-136.), abschließend lediglich mit den Worten: "Heute läßt sich allerdings Hermann Eggerts wertende Beschreibung nicht mehr an jedem der ausgiebig geschilderten Details überprüfen." (Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof, a.a.O., S. 136.) Eine eigenständige Überprüfung der Eggertschen Baubeschreibung liefert Schomann jedoch nicht.

Im Jahre 1838, drei Jahre nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Deutschland, begann man auch in Frankfurt mit Planungen für eine Eisenbahnlinie<sup>19</sup>. Die traditionsbewußte Freie Reichsstadt<sup>20</sup> war aufgrund ihrer zentralen geographischen Lage ein bedeutender Stapel- und Umschlagplatz und daher naturgemäß an der Bewahrung dieser Handelsvorteile interessiert. Auch verkehrsstrategisch war Frankfurt außerordentlich wichtig:

"Frankfurt a.M. ist der Centralpunkt für Europa, ... was die Entfernung von allen Residenz- und Hauptstädten anbelangt. (...) Dadurch bildet es einen Knotenpunkt des Weltverkehrs und wird für denselben von immer steigender Bedeutung sein."<sup>21</sup>

Man wollte durch den Bau einer wichtigen Eisenbahnstrecke durch Frankfurt den wirtschaftlichen Einfluß der Stadt sichern. Bereits 1838 wurde mit dem Bau der sogenannten Taunusbahn von Frankfurt nach Wiesbaden begonnen, die zwei Jahre später fertiggestellt wurde. 1846 wurde die Main-Neckar-Bahn auf der Strecke von Frankfurt nach Heidelberg eröffnet. Weitere sechs Jahre danach wurde die Linie Frankfurt - Kassel, die Main-Weser-Bahn, in Betrieb genommen.

Diese drei Bahnlinien hatten zunächst getrennte Kopfbahnhöfe, die sich nebeneinander an der Gallusanlage im westlichen Teil der Stadt (Abb. 1) befanden<sup>22</sup>: den Taunusbahnhof (1839) von Ignaz Opfermann (Abb. 2), den Main-Neckar-Bahnhof (1848) vom Frankfurter Stadtbaumeister Karl Friedrich Henrich (Abb. 3) sowie den ebenfalls durch Henrich ausgebauten Main-Weser-Bahnhof (Abb. 4). Entsprechend ihrer Lage wurden diese drei Bahnhöfe als "Westbahnhöfe" bezeichnet und waren in erster Linie auf die Bedürfnisse der Anfangszeit des Eisenbahnverkehrs ausgerichtet: "Der Bau der

---

<sup>19</sup> Vgl.: Gerteis, Walter: Das unbekannte Frankfurt. Frankfurt a. M. 1963, S. 181.

<sup>20</sup> So hat Frankfurt in der deutschen Geschichte immer wieder eine bedeutende Rolle gespielt: bereits im 16. Jahrhundert war der Frankfurter Dom ein Krönungsort der deutschen Kaiser. Im 19. Jahrhundert war Frankfurt nach dem Wiener Kongreß ab 1814 Sitz des Bundestages, 1848 fand die Nationalversammlung in der Frankfurter Paulskirche statt. Frankfurt war schon früh eine wichtige internationale Handelsstadt, was auch auf die führende Rolle des Frankfurter Judentums zurückzuführen ist.

<sup>21</sup> o. Verf.: Frankfurt a. M. und seine Entwicklung. In: Bau- und Kunstgewerbezeitung für das deutsche Reich. 6 (1889), S. 41.

<sup>22</sup> Vgl.: o. Verf.: Der Umbau der Westbahnhöfe zu Frankfurt a.M. zu einem Central-Bahnhof. In: Die Stadt 1880, Nr. 6, S. 44.

West-Bahnhöfe erfolgte zu einer Zeit, als der Verkehr sich noch in sehr bescheidenen Dimensionen bewegte."<sup>23</sup>

Mit der raschen Expansion des Eisenbahnwesens entstanden immer mehr Bahnlinien, sodaß die Westbahnhöfe verkehrstechnisch bald nicht mehr ausreichten. In der Folge wurden auch in anderen Stadtteilen Bahnhöfe errichtet: der Ostbahnhof für die Hanauer Bahn, der sich etwa 500 Meter vor dem bebauten Stadtareal nahe der Hanauer Landstrasse befand und der Südbahnhof, der für die Bebaer Bahn in Sachsenhausen gebaut wurde. Von 1859 an benötigte man, wie in anderen Großstädten auch (z.B. Berlin), eine städtische Verbindungsbahn, die die einzelnen Bahnhöfe miteinander verknüpfte<sup>24</sup>. Durch die Zunahme des Verkehrs und die getrennte Lage der Bahnhöfe ergaben sich jedoch zusehens Schwierigkeiten: "Der Durchgangsverkehr durch Frankfurt ist unter solchen Verhältnissen für die Reisenden sehr unbequem. Der Betrieb ist ebenfalls erschwert."<sup>25</sup> Es kam zu "fast unerträglichen Verkehrshemmungen."<sup>26</sup> Aus der Retrospektive beschreibt ein anonymes Autor die Zustände an den drei Westbahnhöfen:

"Wer die entsetzlichen alten Westbahnhöfe in Frankfurt a.M. aus eigener Anschauung kennt, wird sich ihrer nur mit gelindem Schauer erinnern! Die düsteren, verräucherten, zugigen Holzhallen, in denen die Reisenden nach langer ermüdender Fahrt abgesetzt wurden, die spärliche Beleuchtung, die Unbehaglichkeit der Wartesäle, die absolute Unmöglichkeit, in letzteren außer einigen schlechten Getränken etwas zu erhalten, konnte dem Ankommenden Frankfurt verleiden, ehe er es richtig betreten hatte."<sup>27</sup>

Besonders an den drei Westbahnhöfen wurden die Verkehrsverhältnisse immer unübersichtlicher:

---

<sup>23</sup> Grüttefien, Ernst: Der Umbau der Westbahnhöfe zu Frankfurt a.M. zu einem Zentral-Bahnhöfe. In: Deutsche Bauzeitung 14 (1880), Nr. 59, S. 315.

<sup>24</sup> Vgl.: Wegele, H.: Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a.M., In: Zeitschrift für Bauwesen 41 (1891), Sp. 83.

<sup>25</sup> Birk, Alfred: Bahnhofsanlagen in Deutschland. In: Der Bautechniker. Centralorgan für das österreichische Bauwesen. Zeitschrift für Bau- und Verkehrswesen, Technik und Verkehr, 4 (1884), S. 489.

<sup>26</sup> o. Verf.: Der neue Centralbahnhof zu Frankfurt a.M. In: Schweizerische Bauzeitung 8 (1886), S. 87.

<sup>27</sup> o. Verf.: Frankfurt a.M. und seine Entwicklung, a.a.O., S. 41-42.

"Innerhalb von 25 Jahren hatte sich entlang der Wallanlagen westlich des Stadtkerns ein schwer koordinierbares System dreier vorwiegend im Nord-Süd-Verkehr wichtiger Bahnlinien entwickelt. Deren funktionell voneinander unabhängige Gleis- und Stationsanlagen beanspruchten ein ... Areal von ca. 15000m<sup>2</sup> ... . Auf jenen Endstationen von Main-Neckar-, Taunus- und Main-Weser-Bahn sind 1863 zusammen 1.346.701 Personen abgefertigt worden; mindestens ebenso viele dürften die Frankfurter Westbahnhöfe auf der Durchreise passiert haben - also insgesamt mehr als das 35fache der damaligen Einwohnerzahl Frankfurts."<sup>28</sup> (Abb. 5)

Die genannten Zahlen verdeutlichen die erheblichen Transportprobleme an den drei Westbahnhöfen. Bei einer sich abzeichnenden weiteren Verkehrssteigerung wurde eine grundsätzliche Neustrukturierung der Schienenverkehrsplanung in Frankfurt immer dringlicher.

## **2.2. Skizzierung der Planungsgeschichte des Frankfurter Hauptbahnhofs**

In Frankfurt gab es bereits ab 1860 Planungen für eine neue Verkehrskonzeption. Ein Plan, der allerdings bald verworfen wurde, war, im Gebiet der drei Westbahnhöfe ein weiteres Stationsgebäude für die Hessische Ludwigsbahn einzurichten (Abb. 6). Im selben Jahr legte Justus Kramer, der stellvertretende Direktor der Hessischen Ludwigsbahn, einen Entwurf vor, demzufolge ein Personenkopfbahnhof in der Stadtmitte am Roßmarkt die Linien der drei Westbahnhöfe, erweitert um die der Hessischen Ludwigsbahn, aufnehmen sollte<sup>29</sup> (Abb. 7).

Dieser geplante Bahnhof sollte seine Fassade der im 18. Jahrhundert als elegante Einkaufsstraße ausgebauten Zeil zuwenden. Der Roßmarkt wäre nach dieser Konzeption zum Bahnhofsvorplatz geworden. Kramers Plan wurde jedoch bald aus Kostengründen aufgegeben<sup>30</sup>. In den folgenden Jahren

---

<sup>28</sup> Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof, a.a.O., S. 41.

<sup>29</sup> Vgl.: Wegele, H.: Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a.M., a.a.O., Sp. 86.

<sup>30</sup> Vgl.: Ebd., Sp. 87.

wurde entschieden, daß ein künftiger Zentralbahnhof in jedem Fall alle bestehenden Eisenbahnlinien vereinigen sollte. 1865 arbeitete Kramer einen weiteren Plan aus, wonach der neue Bahnhof nun an den westlichen Stadtrand plaziert werden sollte (Abb. 8).

Mit dem Einzug der preußischen Truppen und dem Verlust der Selbständigkeit der Stadt Frankfurt im Juli 1866 infolge des preußisch-österreichischen Krieges wurde allerdings jede weitere Diskussion des Kramer'schen Entwurfs beendet. Frankfurt wurde nach 1866 zu hohen Kontributionszahlungen und zur Übernahme des preußischen Verwaltungssystems sowie der preußischen Gemeindeverfassung verpflichtet, so daß in den ersten Jahren nach der Annexion ein sehr gespanntes Verhältnis zwischen der ehemaligen Reichsstadt und Preußen herrschte<sup>31</sup>. Durch die Annexion Frankfurts, Hessen-Nassaus und Hessen-Kassels gingen auch die wichtigsten bestehenden Bahnlinsen in den Besitz der preußischen Staatsbahnen über. Nach der Annexion im Jahre 1866 gingen die Frankfurter Teilstücke der Main-Neckar-, Main-Weser- sowie der Frankfurt-Offenbacher-Bahn in den Besitz der Preußischen Staatsbahnen über. 1871 kaufte die Hessische Ludwigsbahn die Taunusbahn auf, um im folgenden Jahr ihrerseits größtenteils an die preußischen Staatsbahnen weiterverkauft zu werden<sup>32</sup>. In Berlin dachte man nun nicht mehr an die Umgestaltung der alten Westbahnhöfe, sondern interessierte sich in erster Linie für den Ausbau einer direkten Verbindung zwischen Frankfurt und der preußischen Hauptstadt.

Mit dem Beginn des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 traten neue Transport- und Koordinierungsprobleme auf. Diese Ausnahmesituation machte drastisch deutlich, daß die Verkehrsanlage an den drei Westbahnhöfen auch aus militärischen Gesichtspunkten unhaltbar war und dringend einer Überarbeitung bedurfte.

---

<sup>31</sup> Vgl.: Kyrieleis, Gisela: Großstadt-Heimat. Der Frankfurter Hauptbahnhof. In: Zug der Zeit - Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985. Das offizielle Werk zur gleichnamigen Ausstellung unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Richard von Weizsäcker in Nürnberg. Berlin (West) 1985, S. 338-349, hier: S. 341.

<sup>32</sup> Vgl.: Klee, Wolfgang: Preußische Eisenbahngeschichte. Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1982, S. 193 ff. Vgl. auch: Reichsbahndirektion Frankfurt (M) (Hrsg.): Frankfurt und die Eisenbahnen. In: Bundesbahndirektion Frankfurt a.M. (Hrsg.): Abfahrt 1888 - Ankunft 1988. 100 Jahre Hauptbahnhof Frankfurt am Main. Darmstadt 1988, S. 30.

"Kein anderer Bahnhof in ganz Deutschland hatte während des Krieges solche Schwierigkeiten und Störungen (des Truppentransportes, B.K.) verursacht."<sup>33</sup>

Zudem wurden aufgrund der chaotischen Verkehrssituation in Frankfurt Einbußen für den dortigen Handel befürchtet:

"... auch im Handelsstande Frankfurts selbst machten sich die unhaltbaren Bahnhofsverhältnisse unliebsam fühlbar. Verzögerungen im Entladegeschäft (...) waren nicht selten. Das Warengeschäft Frankfurts, früher in großer Blüthe, ging bei der Unmöglichkeit der Einhaltung von Lieferterminen von Jahr zu Jahr zurück. (...) Ohnedies hatte die Stadt Frankfurt schwer mit dem Wettbewerb benachbarter Handelsplätze, wie Mannheim und Mainz, zu kämpfen. Die Entwicklung von Handel und Industrie und damit die Stellung Frankfurts als Führerin Südwestdeutschlands war in Frage gestellt."<sup>34</sup>

Im Dezember 1871 wurden dem Handelsministerium in Berlin konkrete Vorschläge über die Ausstattung eines künftigen Personenhauptbahnhofs unterbreitet<sup>35</sup>. Darin wurde festgelegt, daß ein gemeinsamer Personenhauptbahnhof an der Stelle der Westbahnhöfe gebaut werden sollte. Die Güterbahnhöfe und die Verwaltungsgebäude sollten nach den verschiedenen Bahngesellschaften getrennt werden. Präzisiert wurden bereits folgende Vorstellungen: fünf Gleisgruppen mit jeweils fünf Gleisen sollten angelegt werden. Davon sollten die preußischen Staatsbahnen sowie die noch selbständige Homburger Bahn über drei Gleisgruppen, die Hessische Ludwigsbahn über die anderen zwei Gleisgruppen verfügen. Der Hauptbahnsteig sollte 10 Meter, die Nebenbahnsteige 6 Meter breit werden.<sup>36</sup>

---

<sup>33</sup> Wegele, H.: Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a.M., a.a.O., Sp. 88. Vgl. zur Situation im Deutsch-Französischen Krieg auch: o. Verf.: Der neue Centralbahnhof zu Frankfurt a.M., In: Schweizerische Bauzeitung 8 (1886), S. 87.

<sup>34</sup> Wegele, H.: Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a.M., a.a.O., Sp. 88.

<sup>35</sup> "Grundzüge für die Aufstellung eines Entwurfs zur Umgestaltung der Bahnhofsanlagen bei Frankfurt a.M." In: Wegele, H.: Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a.M., a.a.O., Sp. 89.

<sup>36</sup> Vgl.: Ebd.

Ein entsprechendes Gesetz zum Bau des Personenbahnhofes an der Stelle der Westbahnhöfe wurde 1872 vom Handelsminister erlassen<sup>37</sup>. Mit den weiteren Entwurfsarbeiten für die gesamten Bahnhofsanlagen wurde der Kgl. Eisenbahn-Bauinspektor Julius L. J. Lehwald beauftragt. Im selben Jahr unterbreitete Kramer seinen dritten Projektentwurf, welcher sich ebenso wie die Ideen von Lehwald (Abb. 9) im wesentlichen auf technische Aspekte, wie die Gleisführungen und den Bau einer neuen Mainbrücke, bezog (Abb. 10). Neu an Kramers Entwurf war die Idee einer Trennung der Passagierströme im Empfangsgebäude<sup>38</sup>. So sollte das Empfangsgebäude lediglich den Abreisenden zur Verfügung stehen, während die ankommenden Reisenden an den Enden des Querbahnsteigs zu dort befindlichen Ausgängen geleitet werden sollten. Das Ministerium in Berlin zog den Entwurf von Kramer mit einigen Änderungen aus diesem Grunde den von Lehwald entwickelten Vorstellungen vor. Die von Kramer vorgeschlagene Raumidee wurde bei den folgenden Planungen beibehalten.

In einer gemeinsamen Konferenz aller beteiligten Bahnverwaltungen im Dezember 1873 präzierte man die Vorstellungen des neuen Bahnhofprojekts weiter: die Zahl der Gleisgruppen sollte auf zwölf mit insgesamt 34 Gleisen erhöht werden (die Spannweite der Perronhalle hätte nun 203 Meter betragen), außerdem sollte der Bau einer dritten Mainüberführung in Erwägung gezogen werden, um Verkehrskreuzungen im Gleisvorfeld zu vermeiden. Lehwald wurde beauftragt, diese neuen Elemente in die Planungen mitaufzunehmen und übergab die Projektentwürfe 1874 schließlich Alfred Hottenrott, dem Leiter des Planungsbüros der Königlichen Direktion der Main-Weser-Bahn in Kassel (Abb. 11)<sup>39</sup>.

Hottenrott regte an, die Fragen über die architektonische Gestaltung des Empfangsgebäudes durch einen öffentlichen Wettbewerb entscheiden zu lassen. Die Vorentwürfe dazu sollten zwei bekannte Berliner Architekten ausführen: August Orth und Prof. Johann Eduard Jacobsthal. In der Wahl zweier Berliner Architekten zeigt sich bereits, daß von preußischer Seite immer wieder entscheidend in den Planungsprozeß des Bahnhofs eingegriffen

---

<sup>37</sup> Vgl.: Fritsch, Karl Ernst Otto: Der neue Haupt-Personen-Bahnhof in Frankfurt a.M. In: Deutsche Bauzeitung 22 (1888), Nr. 68, S. 407. Vgl. auch: Wegele, H.: Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a.M., a.a.O., Sp. 90.

<sup>38</sup> Vgl.: Wegele, H.: Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a.M., a.a.O., Sp. 92.

<sup>39</sup> Vgl.: Grüttefien, Ernst: Der Umbau der Westbahnhöfe zu Frankfurt a.M. zu einem Zentral-Bahnhofe, a.a.O., S. 326.

wurde. Orth hatte bereits an verschiedenen Bahnhöfen (u.a. dem Görlitzer und dem Stettiner Bahnhof in Berlin) sowie am Bau der Berliner Stadtbahn mitgewirkt, während Jacobsthal an der Ausführung der Bahnhöfe in Straßburg, Metz und Köln und ebenfalls an der Berliner Stadtbahn (Station Alexanderplatz) beteiligt gewesen war.

Für den Frankfurter Hauptbahnhof entwickelte Orth die Vorstellung eines Empfangsgebäudes, dessen Zentrum zwei zentrale "Königsräume" bildeten<sup>40</sup>. Jacobsthal entschied sich für die Idee einer einzigen Eingangshalle in der Mitte des Empfangsgebäudes. Dieser Entwurf wurde in Berlin favorisiert und sollte Grundlage des Architektenwettbewerbs im Jahre 1880 werden.

Hottenrotts weitere Planung sah vor, die Gleise in der Perronhalle in acht Gruppen auf 24 zu verringern und so die Ausmaße der Halle auf 193 Meter zu verkürzen. Außerdem sollte im Bahnhof lediglich die Abfertigung von Fern- und Schnellzügen vorgenommen werden; Nahverkehrszüge sollten außerhalb der Halle abfahren.

Aufgewertet wurde bei Hottenrott der Querbahnsteig, dem er die Funktion einer repräsentativen Flanierstraße zuwies. Neu ist ferner Hottenrotts Überlegung, den Postbetrieb in Tunnels unter die Bahnsteighalle zu verlegen.

Nach einer erneuten Überarbeitung dieses Entwurfs wurden Hottenrotts Ideen vom Handelsministerium angenommen<sup>41</sup>, allerdings erweitert um die Vorschläge, die gesamte Gepäckbeförderung unter die Perronhalle zu verlegen sowie den Eilgutverkehr über die Güterbahnhöfe abzuwickeln. Außerdem sah dieser Plan eine weitere Westverschiebung des Bahnhofstandortes vor.

Ab 1875 griff die Stadt Frankfurt, die aufgrund der preußischen Annexion nicht mehr in die Verhandlungen einbezogen worden war, wieder in die Planungen ein. So kritisierte die Frankfurter Handelskammer beispielsweise

---

<sup>40</sup> Vgl.: Wegele, H.: Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a.M., a.a.O., Sp. 102.



den abgelegenen Standort der Güterbahnhöfe, was für den Handel erheblich längere Wegstrecken und zusätzliche Kosten bedeutet hätte<sup>42</sup>. Von der Stadtverordnetenversammlung wurde eine noch weitergehende Westverschiebung des Bahnstandsstandortes gefordert<sup>43</sup>. Im Jahre 1876 erklärte sich die Regierung in Berlin bereit,

"den Wünschen der Stadt zu entsprechen, und zwar sowohl hinsichtlich der Verschiebung der Güterbahnhöfe in die Nähe der Stadt, als auch die Zurückverlegung des Personenbahnhofs von den Anlagen nach Westen zu."<sup>44</sup>

Damit stand nun fest, daß der neue Hauptbahnhof westlich der Stadt auf dem früheren Galgenfeld errichtet werden sollte.

Die Interessen der unterschiedlichen Eisenbahngesellschaften verhinderten jedoch die zügige Abwicklung des Bauprojektes. Auf Grundlage der 1876 entwickelten Vorstellungen wurde zwei Jahre später von Hottenrott ein neues Konzept erstellt<sup>45</sup>. Seine Überlegung beinhaltete, den Bahnhof ca. 600 Meter westlich des Geländes der Westbahnhöfe anzulegen. Gleichzeitig wurde ein Projekt zur Bebauung dieses zwischen den Westbahnhöfen und dem neuen Bahnhof liegenden Geländes entwickelt. Als Verbindung mit dem Stadtzentrum schlug Hottenrott die Verlängerung von Kaiser- und Taunusstraße vor. Weitere Verstaatlichungen der Eisenbahngesellschaften gaben jetzt die Möglichkeit zur Anlage eines einzigen Güterbahnhofs nordöstlich des Bahnhofs, was eine erhebliche Reduzierung der Baukosten zur Folge hatte. Hottenrott erstellte 1879 auf dieser Basis ein letztes, viertes Konzept, das schließlich in Berlin angenommen wurde<sup>46</sup>. Im Herbst 1879 erteilte das Handelsministerium die Genehmigung, bei der Königlichen Regierung in

---

<sup>41</sup> Vgl.: Ebd., Sp. 104.

<sup>42</sup> Vgl.: Ebd., Sp. 96.

<sup>43</sup> Ebd.

<sup>44</sup> Ebd., Sp. 97.

<sup>45</sup> Ebd., Sp. 99.

<sup>46</sup> o. Verf.: Die Concurrenz für den Centralbahnhof zu Frankfurt a.M., In: Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. 3 (1881), S. 72.

Wiesbaden das formale Planfeststellungsverfahren zum Bau des Frankfurter Hauptbahnhofs einzuleiten<sup>47</sup>.

Im folgenden Jahr erfolgte auf der Grundlage eines präzisen Raumkonzeptes<sup>48</sup> die öffentliche Ausschreibung eines Wettbewerbs für das Empfangsgebäude, an dem sich insgesamt 59 Architekten beteiligten<sup>49</sup>. Es handelte sich hierbei um den ersten Architektenwettbewerb für einen Bahnhofsbau in Deutschland<sup>50</sup>. Über die konkrete Bauaufgabe hinaus erwartete man von diesem Wettbewerb die Entwicklung einer exemplarischen Konzeption für vergleichbare Projekte<sup>51</sup>. Die Wettbewerbsentwürfe wurden 1881 im Landwirtschaftlichen Museum in Berlin ausgestellt und diskutiert<sup>52</sup>.

1881 fällte die Bauakademie<sup>53</sup> in Berlin ihre Entscheidung<sup>54</sup>. Hier zeigt sich abermals, daß preußische Institutionen immer wieder den Planungsprozeß des Frankfurter Hauptbahnhofs gesteuert haben. Den ersten Preis erhielt der Entwurf des in Straßburg als Universitätsbaumeister tätigen Landinspektors Hermann Eggert. Einer der vier zweiten Preise fiel auf den Plan von

---

<sup>47</sup> Vgl.: Wegele, H.: Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a.M., a.a.O., Sp. 104.

<sup>48</sup> Vgl.: Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof, a.a.O., S. 51-53. Vgl. auch: Fritsch, Karl Ernst Otto: Der neue Haupt-Personen-Bahnhof in Frankfurt a.M., a.a.O., S. 407.

<sup>49</sup> o. Verf.: Zur Konkurrenz für Entwürfe zum Empfangsgebäude des neuen Zentral-Bahnhofs in Frankfurt a.M. In: Deutsche Bauzeitung 14 (1880), Nr. 95, S. 514.

<sup>50</sup> Fritsch, Karl Ernst Otto: Die Konkurrenz für Entwürfe zum Empfangsgebäude des neuen Zentralbahnhofs in Frankfurt a.M. In: Deutsche Bauzeitung 15 (1881), Nr. 26, S. 155.

<sup>51</sup> Vgl.: o. Verf.: Die Concurrenz für den Centralbahnhof zu Frankfurt a.M. In: Wochenblatt für Architekten und Ingenieure 3 (1881), Nr. 14, S. 69.

<sup>52</sup> Galland, Georg: Das Project des Centralbahnhofes in Frankfurt a.M. und die Ausstellung der Concurrenzpläne im Landwirthschaftlichen Museum zu Berlin. In: Romberg's Zeitschrift für praktische Baukunst 41 (1881) Sp. 122-125, Sp. 156-159.

<sup>53</sup> Die "Königliche Akademie des Bauwesens" war 1880 gegründet worden. "Der dominierenden Rolle Preußens im Deutschen Reich entsprechend, war sie eine mehr preußische als dem Reich verpflichtete Institution." Krings, Ulrich: Bahnhofsarchitektur, a.a.O., S. 61. Auch die Mitglieder der Jury, die den Frankfurter Wettbewerb zu entscheiden hatten, kamen vorwiegend aus Preußen.

<sup>54</sup> o. Verf.: Das Ergebnis der Konkurrenz für Entwürfe zum Empfangs-Gebäude des Zentral-Bahnhofs in Frankfurt a.M. In: Deutsche Bauzeitung 15 (1881), Nr. 8, S. 48. Vgl. auch: o. Verf.: In Angelegenheit der Frankfurter Bahnhofs-Konkurrenz. In: Deutsche Bauzeitung 15 (1881), Nr. 33, S. 200.

Georg Frentzen aus Aachen. Hermann Eggert<sup>55</sup> hat u.a. 1869 und 1874 Entwürfe zum Berliner Dom und zum Niederwalddenkmal ausgeführt. Ab 1875 war er in Straßburg tätig, wo er den Kaiserpalast und verschiedene Universitätsgebäude ausführte. Nach dem Bau des Frankfurter Hauptbahnhofs, welcher sein bedeutendstes Werk ist, arbeitete er als Kirchenbaumeister in Berlin. Schließlich führte er Skizzen zum Bahnhof in Altona und zur Technischen Hochschule in Danzig aus, ferner war Eggert am Rathausbau in Hannover beteiligt. Georg Frentzen<sup>56</sup> hatte einen Lehrstuhl an der Technischen Hochschule in Aachen inne. Sein wichtigster Bau ist der Kölner Hauptbahnhof (1889-94). Frentzen war darüberhinaus am Ausbau des Rathauses und der Christuskirche in Aachen beteiligt. Neben seinem Projekt für den Frankfurter Hauptbahnhof wurden auch seine Entwürfe für den Bahnhof in Dresden sowie zum Reichstagsgebäude und zum Opernhaus in Berlin mit Preisen ausgezeichnet.

Da keiner der vorgelegten Entwürfe den Juroren favorabel erschien, "wurde Eggerts Projekt 'vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten als Grundlage für die Ausführung gewählt', und 'eine Berücksichtigung' des Projektes von Frentzen 'bei der Ausführung der Eggertschen Pläne empfohlen'.<sup>57</sup> Mit der Konstruktion der Perronhalle wurde Johann Wilhelm Schwedler beauftragt. Die Federführung des Bauprojekts übertrug man Eggert, dem Sieger des Wettbewerbs<sup>58</sup>. Bald darauf begann man mit den Bauarbeiten, die im Gegensatz zur Planung des Bahnhofs recht zügig vorangingen. (Abb. 12). Innerhalb der nächsten fünf Jahre war der Bau des Bahnhofs vollendet.

Die Mehrheit der Frankfurter Bürger war am Bau des Bahnhofs jedoch nicht sonderlich interessiert<sup>59</sup>, was auch durch die abgelegene Lage des neuen Bahnhofs auf dem ehemaligen Galgenfeld zu erklären ist. Auch die bevorstehende Eröffnung des Bahnhofs wurde in der Presse noch recht zurückhaltend-bürokratisch angekündigt<sup>60</sup>. Die Einweihung<sup>61</sup> des Bahnhofs im August

---

<sup>55</sup> Vgl.: Thieme, Ulrich; Becker, Felix: Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart. Leipzig 1907ff. Hier: Bd. 10, S. 378-379.

<sup>56</sup> Vgl.: Ebd., Bd. 12, S. 424.

<sup>57</sup> Krings, Ulrich: Bahnhofsarchitektur, a.a.O., S. 217.

<sup>58</sup> Fritsch, Karl Ernst Otto: Der neue Haupt-Personen-Bahnhof in Frankfurt a.M., a.a.O., S. 408.

<sup>59</sup> Vgl.: Kyrieleis, Gisela: Großstadt-Heimat: der Frankfurter Hauptbahnhof. In: Zug der Zeit - Zeit der Züge, a.a.O., S. 342.

<sup>60</sup> "Am 18. d. M. wird der zum Bezirke der kgl. Eisenbahndirektion zu Frankfurt a.M. gehörige Hauptpersonenbahnhof zu Frankfurt a.M. für den Personen-

1888 wurde dann von der Frankfurter Bürgerschaft doch als ein außergewöhnliches Ereignis gewürdigt:

"Der vor der Stadt entstandene Bau war nun zugänglich und wurde von den Frankfurtern mit Begeisterung aufgenommen. (...) Allgemein sah man den Hauptbahnhof als Sehenswürdigkeit ersten Ranges an, und zwar nicht nur in bezug auf seine Konstruktion, sondern 'ebenso in bezug auf seine schönheitliche Wirkung'. Andere Stimmen meinten sogar euphorisch, daß man diesen Bahnhof 'ohne Übertreibung das achte Weltwunder nennen könnte'."<sup>62</sup>

Der neue Frankfurter Hauptbahnhof wurde von Zeitgenossen auch als ein bedeutsames Denkmal der nationalen Einigung gefeiert<sup>63</sup>:

"Es wurde in dieser Zeit ein Bauwerk geschaffen, auf das ganz Deutschland mit Stolz blicken kann und welches Zeugnis ablegt von der Tüchtigkeit deutscher Technik und Industrie."<sup>64</sup>

Der Frankfurter Hauptbahnhof war in den folgenden zwanzig Jahren nicht nur *das* Vorbild für weitere Bahnhofsbauten, sondern auch lange Zeit,

---

und Gepäckverkehr und damit gleichzeitig die Eilgut-Expedition Frankfurt a.M. Staatsbahnhof für den Eilgüterverkehr sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, soweit diesselbe mit Personenzügen erfolgt, eröffnet werden. Zu derselben Zeit werden die Westbahnhöfe ... außer Betrieb gesetzt werden." In: "Reichsanzeiger" vom 6.8.1888. Zitiert nach: Zimmermann, Karl: Bahnhof - geliebt und erforscht. Frankfurt 1954, S. 33.

<sup>61</sup> Es gab jedoch keine offizielle Einweihungsfeier des Frankfurter Hauptbahnhofs. So wurde der Bahnhof lediglich durch die Einfahrt des ersten Fernzuges aus Hamburg am Morgen des 18.8.1888 eröffnet. Es wäre zu fragen, ob eine Machtdemonstration der preußischen Herrscher in der ehemaligen "Freien Reichsstadt" vermieden werden sollte oder ob das Fehlen einer offiziellen Feier vielleicht darauf zurückzuführen ist, daß 1888 zwei deutsche Kaiser starben, infolgedessen noch Trauerzeit herrschte oder man in Berlin wegen der Beerdigungs- und Krönungszeremonien keine Zeit fand, im fernen Frankfurt den Hauptbahnhof einzuweihen.

<sup>62</sup> Zitiert nach: Kyrieleis, Gisela: Großstadt-Heimat: Der Frankfurter Hauptbahnhof. In: Zug der Zeit- Zeit der Züge, a.a.O., S. 343.

<sup>63</sup> o. Verf.: Centralbahnhof zu Frankfurt a.M. In: Blätter für Architektur und Kunsthandwerk. 1 (1888), Heft 10, S. 100.

<sup>64</sup> o. Verf.: Der neue Hauptbahnhof zu Frankfurt a.M. In: Stahl und Eisen, Nr. 3, 1889, S. 198.

bis zum Bau des Hauptbahnhofs in Leipzig 1915, die größte Bahnstation Europas<sup>65</sup>.

### 2.3. Die Ergebnisse des Architektenwettbewerbs im Jahre 1881

Im Jahre 1880 sollte über die architektonische Gestaltung des Empfangsgebäudes durch einen öffentlichen Architektenwettbewerb entschieden werden, dessen Grundlage die Vorentwürfe von Orth und Jacobsthal sowie der modifizierte Entwurf Hottenrotts aus dem Vorjahr war. Dieser Entwurf enthielt bereits ein genaues Raumkonzept des Bahnhofs (vgl. auch Kap. 2.4.1.). Ferner war festgelegt, daß die Perronhalle aus drei Hallenschiffen mit Spannweiten von je 56 Metern, also zusammen 168 Metern, bestehen sollte. In der Bahnsteighalle sollten sich insgesamt 18 Gleise befinden, die in sechs Gruppen zu jeweils drei Gleisen aufgeteilt werden sollten. Die beiden nördlichen Gleisgruppen waren für die Hessische Ludwigsbahn, die anderen vier Gruppen für die Preußischen Staatsbahnen vorgesehen. Ein breiter Kopfperron mit Verbindung zu Vestibül und Warteräumlichkeiten sollte sich zwischen Empfangsgebäude und Einzelperrons erstrecken. Im Norden und im Süden des Querbahnsteiges sollten Ausgänge angelegt werden, um eine Trennung der Passagierströme zu ermöglichen.

Vor der Bahnsteighalle sollte sich gen Osten, der Stadt zugewandt, das Empfangsgebäude befinden (Länge 212 Meter, Tiefe 42 Meter), in dessen Mittelrisalit ein Vestibül mit einem zentralen Fahrkartenschalter<sup>66</sup> sowie zwei seitlichen Gepäckschaltern geplant war. An das Vestibül nach Norden und Süden anschließend sollten sich in symmetrischen Seitenflügeln - Symmetrie bot sich aufgrund der Doppelnutzung des Bahnhofs von Hessischer Ludwigsbahn und Preußischen Staatsbahnen an - die Warte- und Speiseräumlichkeiten befinden.

---

<sup>65</sup> "Eine Bahnhofs-Anlage dieses Umfanges - sie übertrifft bei 31 248 qm Flächeninhalt den bisher größten deutschen Bahnhof in München um 10 200 qm - ist eben noch nicht ausgeführt worden." Fritsch, Karl Ernst Otto: Der neue Haupt-Personen-Bahnhof in Frankfurt a.M., a.a.O., S. 410.

<sup>66</sup> Auf den zentralen Fahrkartenschalter wurde schließlich zugunsten von zwei, die Eingangshalle flankierenden Schaltern verzichtet.

In den Seitenflügeln im Norden und im Süden sollten die Verwaltungsgebäude für die beiden Eisenbahngesellschaften untergebracht werden. Vorgesehen war darüber hinaus die Anlage eines Bahnhofsvorplatzes im Osten. In einigen Projekten gab es zudem Überlegungen zur Straßenführung des künftigen Bahnhofsviertels, ausgehend von der zu verlängernden Kaiserstraße (Abb. 13)<sup>67</sup>.

Die Raumkonzeption des Empfangsgebäudes war für die am Frankfurter Bahnhofswettbewerb teilnehmenden Architekten also schon präzise festgelegt. Probleme ergaben sich hingegen aus der Frage der Fassadengestaltung. Es war die Frage zu klären, welche historischen Architekturformen man für die Gestaltung des Bahnhofs verwenden sollte. Beim Frankfurter Wettbewerb wurde das ganze Spektrum der verschiedenen Auffassungen historistischer Architektur aufgeboten. Bei den noch erhaltenen 14 Wettbewerbsentwürfen<sup>68</sup> lassen sich deshalb sehr unterschiedliche Architekturtraditionen verfolgen. Abgesehen von der Fassadenlösung sind die noch erhaltenen Entwürfe in Bezug auf die Baukörperdisposition sehr ähnlich, was sich aus den genauen Vorgaben ergab: Das Vestibül befand sich im Mittelrisalit, der gleichzeitig der mittleren Perronhalle vorgelagert war. Es wurde zumeist von niedrigen Seitenflügeln gerahmt, die oft als Rundbogengalerie ausgebildet waren und in Eckpavillons endeten.

Eine weitere wichtige Fragestellung ergab sich für die am Wettbewerb teilnehmenden Architekten aus der schon beschriebenen spezifischen Diskrepanz zwischen Empfangsgebäude und Bahnsteighalle: Sollte man den technisch-industriellen Aspekt des Bahnhofs in der Fassade sichtbar machen? Oder sollte man traditionell verfahren und diesen Aspekt des Bahnhofs durch eine historisierende Fassade, die nicht direkt auf den Typus Bahnhof verwies, verstecken?

Die bei Krings und Schomann dokumentierten Wettbewerbsentwürfe machen genau diesen Konflikt zwischen Tradition und Moderne deutlich:

---

<sup>67</sup> Vgl.: Schomann, Heinz: Das Frankfurter Bahnhofsviertel und die Kaiserstraße. Ein Beitrag zu Städtebau und Baukunst des Historismus. Stuttgart 1988, S. 74 ff.

<sup>68</sup> Zu den Wettbewerbsentwürfen: Krings, Ulrich: Bahnhofsarchitektur, a.a.O., S. 221 ff und Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof, a.a.O., S. 56 ff.

Wie schon angedeutet, entschieden sich fast alle Teilnehmer für eine traditionelle, historistische Fassade, wobei auf sehr unterschiedliche historische Traditionslinien Bezug genommen wurde. Der technische Teil des Bahnhofs wurde von fast allen Architekten mehr oder weniger architektonisch verblendet. Die Fassadenentwürfe von Haenel & Adam, Otto Warth und Johannes Vollmer kaschieren den technischen Aspekt des Bahnhofs am meisten. Die Entwürfe von Hermann Eggert und Georg Frentzen, die den technisch-innovativen Teil des Bahnhofs hingegen am deutlichsten zeigen, waren letztlich die Grundlage für die endgültige architektonische Gestaltung des ausgeführten Baus des Frankfurter Hauptbahnhofs. Dies deutet darauf hin, daß man eine innovative Lösung für die Bauaufgabe Großstadtkopfbahnhof favorisierte. Auch ist dies ein Indiz dafür, daß man in Frankfurt keinesfalls hinter die innovative Fassadenlösung einiger Berliner Bahnhöfe zurückfallen wollte. Die weitere Untersuchung wird deutlich machen, daß insbesondere im Vergleich mit dem Anhalter Bahnhof, dem Ausgangsbahnhof für die Strecke Berlin-Frankfurt, beim Frankfurter Hauptbahnhof eine neue Lösung gefunden wurde, die die technische Innovation auch mit architektonischen Mitteln innovativ in der Fassade des Bahnhofs zur Darstellung bringt.

Die Wettbewerbsjury in Berlin entschied sich letztlich dafür, den Entwurf des ersten Preisträgers, Hermann Eggert (Abb. 14), mit dem Gewinner einer der vier 2. Preise, Georg Frentzen (Abb. 15), zu kombinieren. Bei Frentzen lobte man insbesondere "die 'organische' Verbindung von Perronhalle und Kopfbau..."<sup>69</sup>, während bei dem Entwurf von Eggert die "architektonische Durchbildung der Fassaden, besonders auch die Längswände der Perronhalle"<sup>70</sup> positiv bewertet, allerdings die "'nüchterne Erscheinung' der Perronhallengiebel, die 'entschieden unschön wirkt und unwillkürlich an gewisse Nützlichkeitsbauten von trivialer Bestimmung - Lagerhaus- oder Fabrikanlagen - erinnert"<sup>71</sup> bemängelt wurde. Dies zeigt, daß der technische Aspekt des Bahnhofs von den Zeitgenossen doch noch als problematisch angesehen wurde.

Die Tatsache, daß sich die Jury nicht für eine Lösung entschied, die nur auf *ein* historisches Vorbild abzielte, wie auch der ausdrückliche Wunsch, die beiden Entwürfe von Frentzen und Eggert miteinander zu kombinieren, legt

---

<sup>69</sup> Krings, Ulrich: Bahnhofsarchitektur, a.a.O., S. 221-222.

<sup>70</sup> Ebd., S. 221.

<sup>71</sup> Zitiert nach: Ebd., S. 232.

die Vermutung nahe, daß man sich stilistisch nicht eindeutig festlegen wollte. Im ausgeführten Bau lassen sich dementsprechend eine Vielzahl architektonischer und historischer Zitate und Assoziationen aufspüren.

## 2.4. Baubeschreibung

### 2.4.1. Die Grundrißkonzeption des Frankfurter Hauptbahnhofs

Der Bau des Frankfurter Hauptbahnhofs weist einen hufeisenförmigen Grundriß (Abb. 16-18) auf, wobei das Hauptvestibül dem Baukörper in der Mittelachse vorgelagert ist. Die dreischiffige Perronhalle wird durch das Empfangsgebäude und die beiden Seitenflügel U-förmig umklammert: im Osten, zur Stadt hin, wird die Perronhalle durch die Hauptfront des Empfangsgebäudes abgeschlossen, im Norden und im Süden erstrecken sich westwärts die Verwaltungsgebäude der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn (nördlicher Seitenflügel) und die der Preußischen Staatsbahnen (südlicher Seitenflügel).

Diese Grundrißdisposition erinnert an Vorbilder aus dem absolutistischen Schloßbau. So weckt die hufeisenförmige Anlage des Kopfbahnhofs Assoziationen zu einer barocken Dreiflügelanlage mit Cour d'honneur und Mittelrisalit. Als prominente Beispiele seien hier die Grundrißdispositionen der Schloßanlage in Versailles oder in Arolsen genannt. Durch diese Grundrißgestaltung wird der Hofcharakter des „Bahn-Hofs“ deutlich gemacht und die Parallelität von „Schloßhof“ und „Bahnhof“ herausgestellt.

Diese hufeisenförmige Grundrißstruktur tritt bereits bei anderen wichtigen Großstadtkopfbahnhöfen auf, z.B. beim Anhalter Bahnhof<sup>72</sup>, Berlin (Abb. 19). Auf diese Weise wurde ein Motiv des barocken Schloßbaus in den Industrie- und Profanbau des 19. Jahrhunderts übernommen.

---

<sup>72</sup> Beim Grundriß des Anhalter Bahnhofs fällt jedoch der separate Fürsteneingang auf, der in seiner Anlage an Sakralarchitekturen erinnert, die oft ebenfalls einen gesonderten Eingang für die Herrscher aufwiesen (z.B. Garnisonkirche in Potsdam).



Das sich im Mittelrisalit des Empfangsgebäudes befindende Hauptvestibül des Bahnhofs dominiert, dem Corps de logis einer barocken Schloßanlage gleich, die gesamte Ostfassade. Das zentrale Vestibül weist jedoch, wie noch gezeigt wird, auch sakrale Elemente auf. Es ist in Form einer Pfeilerbasilika ausgebildet.

Das Vestibül ist durch fünf Eingangsportale zu betreten, wobei die drei zentralen Portale im Osten den mit Droschken vorfahrenden Reisenden vorbehalten waren, während die zwei seitlichen Portale an der Nord- bzw. Südseite des vorgelagerten Baukörpers ursprünglich für Fußgänger bestimmt waren. Man könnte meinen, daß die drei zentralen Portale den Zugang zum "Hauptschiff" der Pfeilerbasilika, an welche dieser Baukörper erinnert, bilden, wohingegen die zwei seitlichen Eingänge und die sich anschließenden Räumlichkeiten als die "Seitenschiffe" des "Kircheninnenraums" aufzufassen sind.

Der sakrale Charakter, der in der Grundrißstruktur des Hauptvestibüls des Bahnhofs vorgegeben ist, wird nochmals durch den Querkorridor betont, der in seiner Anlage an ein "Querhaus" erinnert. Schließlich weist der Innenraum des Vestibüls nach Westen einen apsidialen Abschluß auf. An diesem, dem Haupteingang gegenüberliegenden Ende befindet sich jedoch nicht, wie in der Sakralarchitektur, das Allerheiligste. Beim Frankfurter Hauptbahnhof bildet dieser "Chorabschluß", dem Weltbild des 19. Jahrhunderts entsprechend, den Zugang zum Kopfperron und bedeutet für den Reisenden somit das "Tor zur weiten Welt".

Wie bereits dargestellt, war in den Planungen die Raumkonzeption des Empfangsgebäudes genau festgelegt worden. So stand fest, daß sich rechts und links der drei Eingangsportale zwei Fahrkartenschalter, getrennt nach den beiden Eisenbahngesellschaften, befinden sollten. Die beiden Fahrkartenschalter erinnern in ihrer Gestaltung an ein Chorgestühl, an Prieche, an auf den Bodengesetzte Emporen, womit nochmals der sakrale Charakter des Vestibüls unterstrichen wird. In den „Seitenschiffen“ schlossen sich nach Norden bzw. Süden verschiedene Diensträume (Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung) und Toilettenräume an. In der Querachse der Eingangshalle erstreckte sich ebenfalls nach Norden und nach Süden der bereits erwähnte

Korridor, der zu symmetrisch angelegten und nach Klassen getrennten Warte- und Speisesälen an der Westseite des Querkorridors führte.

Dem Vestibül am nächsten gelegen waren jeweils die Wartesäle 3. und 4. Klasse, daran anschließend befanden sich die Wartesäle 1. und 2. Klasse sowie die Speisesäle. Die Wahl der Warteräumlichkeiten, die jeweils auch einen direkten Zugang zum Kopfperron hatten, entschied sich nach Wagenklasse und nach Lage des Abfahrtsgleises. Zwischen den Wartesälen lagen separate Damenzimmer, die, wie die Wartesäle, nach Klassen getrennt und nur von dem entsprechenden Wartesaal zugänglich waren. Im Anschluß an die Speisesäle befanden sich Anrichteräume für den Betrieb der Restaurants sowie weitere Toiletten- und Waschräume. An die Warteräume angrenzend lagen im Süden nach einem Verbindungsraum eine Suite für "Höhere und Höchste Herrschaften" sowie ein Zimmer für das Gefolge, im Norden befanden sich dementsprechend die repräsentativen Sitzungszimmer der beiden Bahnverwaltungen.

Diese starke Hierarchisierung der Räumlichkeiten zwischen Fürsten- bzw. Kaiserzimmern, Wartesälen für die erste und zweite Klasse bis hin zur dritten und vierten Klasse spiegelt die Klassenstruktur der Gesellschaft des ausgehenden 19. Jahrhunderts wieder. Die Räumlichkeiten werden umso repräsentativer, je weiter man sich vom Haupteingangsvestibül und somit von den durch diesen Raum geschleusten Reisenden entfernte. Die gesellschaftlichen Eliten hatten hier, abseits des hektischen Reisebetriebes, ihr privilegiertes Refugium.

Der Korridor in der Querachse des Vestibüls, von dem die Warte- und Speisesäle abgingen, hatte in der Mittelachse je einen stadtseitigen Zugang, sodaß der Bahnhof auch direkt betreten werden konnte, ohne das zentrale Vestibül zu passieren.

Im westlichen Teil des Vestibüls, auf der durch den Korridor getrennten und dem Kopfperron zugewandten Seite, befanden sich mehrere Gepäckräume der Bahnlagen, eine Auskunftsstelle, halbkreisförmige Damentoilet-

tenzimmer<sup>73</sup> sowie Brunnenanlagen zur Erfrischung der Reisenden. In der Mitte befand sich an diesem Ende ein „absidial“ geformter Durchgang, der von mir so genannte "Chorabschluß", von dem aus die Bahnsteighalle zu erreichen war.

Der Kopfbahnsteig erstreckte sich über die gesamte Breite der Perronhalle; in ihm mündeten die achtzehn Einzelperrons. An seinen Enden schlossen sich im Norden und im Süden die Ausgangsvestibüle an, sodaß auch in der Praxis die in der Planung als wichtig erachtete Trennung der Passagierströme erreicht wurde. Die ankommenden Reisenden hatten so die Möglichkeit, den Bahnhof durch diese Seitenausgänge zu verlassen und mußten nicht unbedingt das Hauptvestibül durchqueren.

Auch die sich westwärts erstreckenden Verwaltungsgebäude der beiden Bahngesellschaften sind, wie das Empfangsgebäude, vom Raumprogramm her sehr funktional angelegt. Hier befanden sich jeweils verschiedene, hierarchisch gegliederte Diensträume des Vorstandes, Polizei- und Telegraphenstuben sowie Räume für Techniker und Zugpersonal. Im Süden schloß sich an den Verwaltungstrakt ein Kesselhaus und eine Schmiede an. Ganz im Westen des Bahnhofskomplexes befanden sich zwei, den westlichen Teil der Perronhalle rahmende fortifikative Türme.

Die beschriebene Grundrißkonzeption des Frankfurter Hauptbahnhof gibt auch Aufschluß über die verschiedenen Funktionen eines Bahnhofs als Forum, Passage, Restaurant, Palast, Maschinenhaus und Verwaltungsgebäude. Auch der sakrale Charakter der Architektur des Hauptvestibüls sowie die Zitate, die dem absolutistischen Schloßbau entnommen wurden, sind bereits im Grundriß des Bahnhofs ablesbar.

#### **2.4.2. Das Empfangsgebäude**

---

<sup>73</sup> Diese halbkreisförmige Anlage der Erfrischungszimmer in den "Seitenschiffen" des Vestibüls erinnert an absidial geformte "Seitenaltäre", die ein Pendant zum absidialen "Chorabschluß" im Westen bilden.

### 2.4.2.a) Die Außenarchitektur

Die stadtseitige Hauptfassade des Frankfurter Hauptbahnhofs (Abb. 20-24), die den drei Perronhallen nach Osten vorgelagert ist, gliedert sich in fünf Teile. Dominiert wird die Fassade durch den mittelrisalitartig hervortretenden Baukörper des zentralen Haupteingangsvestibüls, dem sich rechts und links jeweils eingeschossige Rundbogengalerien anschließen, die in zwei Eckpavillons münden.

Der zentrale Vestibülrisalit (Abb. 25-27) ist zweigeschossig: das rustizierte Erdgeschoß wird von einem als Thermenfenster ausgebildeten monumentalen Segmentbogen überfangen, der die Form der hinter dem Baukörper liegenden Perronhalle aufnimmt.

In den drei vertikalen Achsen des Erdgeschoßes befinden sich drei rundbogige, durch rustizierte Pfeiler geschiedene Portale, die als Ädikulaportiken (mit Vordächern) ausgebildet sind. Horizontal wird die Erdgeschoßzone der Vestibülfassade durch drei Gesimse gegliedert, die sich um den gesamten Bau ziehen. Ein Gesims befindet sich auf der Höhe des Postamentes, ein weiteres auf der Höhe der Dreiecksgiebel der Ädikulaportiken. Das Erdgeschoß wird durch ein Konsolgesims abgeschlossen, über dem sich eine durchgitterte Ballustrade befindet. Die vertikale Mittelachse der Vestibülfassade wird durch eine große, repräsentative Bahnhofsuhr mit zwei flankierenden weiblichen Allegorien ("Tag und Nacht") (Abb. 28), die sich über der Ballustrade erhebt, hervorgehoben. Diese Hauptuhr des Bahnhofs erinnert in ihrer Gestaltung an eine Taschenuhr, wobei die sich über der Uhr befindende Vase mit dem Knopf zum Aufziehen der Uhr vergleichbar ist. Über dem Portalbereich des Bahnhofs spannt sich das große Thermenfenster, dessen beiden vertikale Hauptstreben die Rustikapfeiler des Erdgeschosses fortführen.

Die Hierarchisierung der Geschosse wird durch die Übereinanderstellung von Dreiecksgiebeln und Rundbögen hergestellt. Die Variation dieser beiden geometrischen Grundformen stellt ein Hauptmotiv der gesamten Fassade dar. Während die rustizierten Pfeiler im Erdgeschoß jeweils von einem Dreiecksgiebel bekrönt sind, enden die Vertikalstreben des Thermenfensters in mit Löwenköpfen, Muschelformen und Laubwerk ornamentierten Rundbögen.

Die drei Hauptfelder des Thermenfensters im oberen Bereich der Vestibülfassade werden nochmals durch zwei weniger stark ausgebildete Vertikalstreben gegliedert. Das Thermenfenster wird nach oben durch ein mächtiges Konsolgesims, das mit Voluten ornamentiert ist, abgeschlossen. Der Schlußstein des die gesamte Vestibülfassade überfangenden Segmentbogens stellt den preußischen Adler mit Königskrone<sup>74</sup> (Abb. 29) dar. Über dem Segmentbogen erhebt sich auf dem Dach des Hauptvestibüls die Figur eines Atlanten, der, unterstützt von den Personifikationen des Dampfes und der Elektrizität, die Weltkugel trägt (Abb. 30).

Der zentrale Mittelrisalit des Frankfurter Hauptbahnhofs wird von rustizierten, dreiteiligen Flankierungstürmen gerahmt, die in die horizontale Gliederungsstruktur des Mittelrisalits eingebunden sind. Im rustizierten Erdgeschoß tritt die Substruktion der Türme in dreifach gestaffelten Wandvorlagen hervor. Über dem sich verkröpfenden, die Geschosse scheidenden Hauptgesims befindet sich an den Türmen, im Gegensatz zu den Dreiecksgiebeln der rustizierten Pfeiler des Portalbereichs, anstelle eines Kapitells ein Segmentbogen. Die mit Figurennischen<sup>75</sup> ausgestattete Mittelzone der Türme wird durch das beide Bauteile - Mittelrisalit und Türme - abschließende und so verbindende Konsolgesims der Thermenfensterzone zugewiesen. Die Helme der Flankierungstürme (Abb. 31) korrespondieren mit der sich auf einem Postament befindenden bereits erwähnten Atlantenfigur auf der Mitte des Vestibüldaches. Die Türme vermitteln zwischen dem Hauptvestibül und den sich anschließenden eingeschossigen Flügelbauten, den Rundbogengalerien.

Die Rundbogengalerien sind an den Seiten des Mittelrisalits "seitenschiffartig" herumgeführt und münden in seitlichen Portalpavillons, die fast "Querhauscharakter" annehmen. Ihr "Querhauscharakter" wird auch dadurch betont, daß sie eine eigene Bedachung aufweisen. In den Dreiecksgiebelfeldern der Pavillons befinden sich Medaillons mit Jünglingsköpfen (Abb. 32).

---

<sup>74</sup> Heinz Schomann spricht hier von der Reichskrone, was jedoch falsch ist. Es handelt sich um die preußische Königskrone. Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof, a.a.O., S. 141.

<sup>75</sup> Am nördlichen Flankierungsturm des Hauptvestibüls befinden sich Allegorien des "Ackerbaus" und der "Schiffahrt", am südlichen Flankierungsturm "Handel" und "Eisenindustrie". Vgl. auch: Kap. 2.4.4.: "Zum ikonographischen Programm der Bauplastik".

Ursprünglich standen an den Portalpavillons je zwei Jünglingsstatuen, die an Donatello's "David" (Abb. 33) orientiert waren<sup>76</sup>. Ferner befanden sich am südlichen Pavillon ein "Studien-" und ein "Handlungsreisender", am nördlichen Pavillon ein "Vergnügungsreisender" und ein "Auswanderer", die jedoch heute nicht mehr existieren.

Über den Nord- bzw. Südseiten der sich den Portalpavillons anschließenden "Seitenschiffe" befindet sich die Obergeschoßzone des Vestibüls, die als Obergaden ausgebildet ist und somit die basilikale Grunddisposition des Hauptvestibüls betont (Abb. 34). Die Joche des Obergadens sind durch je drei Rundbogenfenster gegliedert. Das erste Joch über den Seitenportalpavillons weist im Gegensatz zu den anderen Jochen keine Fensteröffnungen auf. Es tritt risalitartig hervor und wird durch bekrönende Obelisken abgeschlossen.

Die sich nördlich und südlich anschließenden Rundbogengalerien bestehen aus je sieben Bogenstellungen, die durch rustizierte Pilaster mit bekrönenden Obelisken geschieden sind. In die Rundbögen sind Ädikulen eingestellt. Die mittlere Bogenstellung ist als Ädikulaportal ausgebildet und tritt risalitartig hervor. In der sich darüber befindenden, durch eine Ionika ausgezeichneten und mit Hermenpilastern gesäumten Ädikula ist im Norden das Frankfurter Stadtwappen (Abb. 35) und im Süden das Wappen der Provinz Hessen-Nassau (Abb. 36) zu erkennen. Diese Wappengiebel der Mittelportale tragen die höchsten architektonischen Würdeformen. Es kann vermutet werden, daß damit der Stellenwert Frankfurts und der Provinz Hessen-Nassau dokumentiert werden soll. Die Rundbogengalerien münden im Norden und im Süden in Eckpavillons, die wiederum risalitartig ausgebildet sind.

Hinter den eingeschossigen Rundbogengalerien sind an der Ostfassade etwas zurückgesetzt die beiden äußeren Perronhallen sichtbar, deren Ingenieurkonstruktion dem Betrachter hier ohne architektonische Verblendung präsentiert wird. Lediglich auf den Scheitelpunkten der Perronhallendächer befinden sich als figurativer Schmuck preußische Adler (Abb. 37-38), in den Traufpunkten zwischen den Dächern sind die Helme der Flankierungstürme in verkleinerter Form sichtbar (Abb. 39).

---

<sup>76</sup> Vgl.: Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof, a.a.O., S. 143.

Das Untergeschoß der Eckpavillons ist noch in die Systematik der Rundbogengalerien eingebunden. Die Eckpavillons werden jedoch durch ein rustiziertes Mezzaningeschoß mit einem flach abgewalmten Kuppeldach hervorgehoben. Im Halbgeschoß befinden sich an den Fassadenseiten mit Voluten und Eierstab ornamentierte Uhren (Abb. 40), die von je zwei Fensteröffnungen gerahmt werden. Die Uhren greifen das Prinzip der Hauptuhr in verkleinerter und vereinfachter Form auf. Sie sind ebenfalls mit einer Taschenuhr vergleichbar.

Am Nord- und Südflügel des Bahnhofs wird das Motiv der Bogenstellungen, die die Gliederung der Ostfassade bestimmen, weitergeführt. Die Rundbogengalerie wird an diesen Flügelbauten mit drei Bogenstellungen bis zu den Ausgangsvestibülen weitergeführt (Abb. 41). Die Fassaden der Ausgangsvestibüle (Abb. 42) rezipieren die architektonische Aufrißstruktur des Haupteingangsvestibüls in reduzierter Form. Als Hauptmotive der Fassade befinden sich hier ebenfalls Thermenfenster, Segmentbogen und Flankierungstürme. Anstelle der drei Ädikulaportiken des Hauptvestibüls finden sich hier jedoch nur ein von zwei Okuli gerahmtes Rundbogenportal, in das eine Ädikula eingestellt ist. Das Rundbogenportal ist von zwei rechteckigen Öffnungen flankiert und erinnert dadurch in seiner Form an eine Serliana. Das nördliche Ausgangsvestibül wurde auch als Fürstenausgang und für den Empfang von besonderen Herrschaften genutzt.

Bei der Aufrißgestaltung der sich westwärts an die Ausgangsvestibüle anschließenden zweigeschossigen Verwaltungsgebäude der beiden Bahngesellschaften (Abb. 43) erfolgt nun jedoch ein Paradigmenwechsel in der Architektur des Bahnhofs. Ohne Übergang schließt sich hier eine schlichte, klassizistische Fassade an, die vom Prinzip der Reihung gekennzeichnet ist. Die wenigen Würdeelemente der Verwaltungsgebäude bestehen darin, daß ihre Fassade durch rustizierte Pilaster gegliedert ist, die je drei rechteckige Fensteröffnungen jochartig zusammenfassen. Diese Gebäudeteile erinnern in ihrer Gestaltung eigentlich nicht an eine Verwaltungsarchitektur, sondern eher an eine Fabrikarchitektur oder an eine Mietskaserne. In jedem Fall stehen sie im völligen Kontrast zur repräsentativen Ostfassade und verweisen auf den industriellen Aspekt des Bahnhofs. In der Mitte der Flügelbauten tritt ein Baukörper risalitartig hervor, daneben befand sich im Süden ein großer Schornstein für den Betrieb des dahinterliegenden Kesselhauses. Der Schornstein ist jedoch wiederum dekorativ ausgestattet und hat fast den Charakter

einer Säule mit Kapitell. Im Südflügel befand sich neben dem Schornstein noch eine Schmiede, welche ebenfalls den industriellen Aspekt des Bahnhofs unterstreicht.

Die Westfassade des Bahnhofs (Abb. 44) weist wiederum eine völlig neue Grundstruktur auf: hier wird dem Rezipienten die Ingenieurkonstruktion der Bahnsteighalle ohne jegliche architektonische Verblendung präsentiert. Lediglich die die drei Hallenschiffe der Bahnsteighalle rahmenden Ecktürme (Abb. 45) wecken Assoziationen zur traditionellen Stadttorikonographie.

Es muß allerdings herausgestellt werden, daß sich diese Seite des Bahnhofs im Grunde nur dem Lokomotivführer offenbart, der als einziger diese Sicht auf den Bahnhof hat. Insofern kann man sagen, daß sich hier der Blick des Technikers auf die Technik vollzieht. Insgesamt hatte die Rückfront des Bahnhofs einen sehr viel niedrigeren Stellenwert als die repräsentative Architektur der Ostfassade.

Die quadratischen, viergeschossigen Ecktürme, die die Perronhalle im Westen rahmen, sind an den Ecken rustiziert. An der Nord- bzw. Südseite ist den Türmen ein absidial geformter Schalenturm angegliedert, der an einen Festungsturm aus der barocken Bastionsarchitektur erinnert<sup>77</sup>. Das Obergeschoß des Turms weckt mit seinen Pfeilerkolonaden hingegen Assoziationen zur Torhaus- bzw. Wacharchitektur, an die der Reisende seit dem 18. Jahrhundert gewöhnt war, wenn er sich einer Stadt näherte. Die Westfassade des Frankfurter Hauptbahnhofs evoziert mit den drei Bogenstellungen und den Türmen auch den Querschnitt einer Eisenbahnbrücke. So ist die Gestaltung der Türme auch der Brückenkopfarchitektur des 19. Jahrhunderts entlehnt. Die Nibelungenbrücke in Worms (Abb. 46) beispielsweise weist ähnliche Elemente auf. Insgesamt betonten die Türme Momente wie Wehrhaftigkeit und Trutzigkeit und verwiesen so auch auf einige Berliner Bahnhöfe, bei denen solche fortifikativen Elemente an dieser Seite der Perronhalle ebenfalls vorhanden waren (z.B. Potsdamer Bahnhof, Abb. 48). Bei der Rückfront des Anhalter Bahnhofs (Abb. 49) jedoch tritt der technische Aspekt zugunsten einer repräsentativen Gestaltung zurück, diese Seite des Bahnhofs bildet die Einfahrt in eine repräsentative Architektur. Insofern kann man konstatieren, daß der Frankfurter Hauptbahnhof bei der Gestaltung der Westseite deutlich

---

<sup>77</sup> Daß die Gestaltung der Ecktürme des Frankfurter Hauptbahnhofs der Festungsarchitektur entlehnt ist, belegt auch eine andere Frankfurter Architektur, der Saalbau (ab 1160), an dem ähnliche Gestaltungsprinzipien auftreten (Abb. 47).



über die beim Anhalter Bahnhof, dem Ausgangsbahnhof für die Strecke Berlin-Frankfurt, gefundene Lösung hinausgeht: in Frankfurt wird sehr viel mehr auf den technischen Aspekt des Bahnhofs verwiesen als es beim Anhalter Bahnhof der Fall ist.

Bei der Analyse der Außenarchitektur des Frankfurter Hauptbahnhofs läßt sich resümierend feststellen, daß diese durch eine geschickte Verbindung von Motiven der traditionellen Profan- und Sakralarchitektur gebildet wird. Es wird versucht, die Bauaufgabe Bahnhof durch Zitate aus dem historischen Architekturkanon aufzuwerten und zu nobilitieren. Diese Rückgriffe auf die traditionelle Ikonographie dient m.E. zum einen der Herrschaftslegitimation des während der Industrialisierung aufgestiegenen Bürgertums und zum anderen der Darstellung des preußischen Machtanspruchs in Frankfurt. Es muß allerdings herausgestellt werden, daß ein schloßähnlicher Bahnhof, wie er in Frankfurt gebaut wurde, in der Bürgerstadt Frankfurt wie ein Fremdkörper erscheint und eher als sehr „protzige“ Lösung der Bauaufgabe Bahnhof angesehen werden muß - im Gegensatz zu anderen Städten, wie z.B. Schwerin (vgl. Kap. 3.4.), wo ein „Schloßbahnhof“ als für die Residenzstadt adäquat verstanden werden kann.

Beim Frankfurter Hauptbahnhof läßt sich zusammenfassend festhalten, daß auf verschiedene Architekturtraditionen zurückgegriffen wird. So ist das Hauptvestibül des Bahnhofs basilikal ausgebildet: hinter der klassischen Doppelturmfassade befinden sich "Seitenschiffe" und "Querhausbauten"; die Obergeschoßzone des Vestibüls ist als Obergaden angelegt.

Die "Seitenschiffe" des Hauptvestibüls wiederum münden in Rundbogengalerien, die an absolutistische Orangeriebauten oder auch an die Rundbogengalerien des Palais du Luxembourg in Paris (Abb. 50) erinnern. Das dominierende Motiv der Rundbogengalerien ist der Segmentbogen mit eingestellter Ädikula, ein Michelangeleskes Motiv, das z.B. auch am Palazzo Medici in Florenz (Abb. 51) zu finden ist.

Die Aufrißdisposition der Hauptfassade des Frankfurter Hauptbahnhofs erinnert mit dem dominierenden Mittelrisalit und den Eckpavillons, die durch eine Rundbogengalerie verbunden sind, auch an einige Villenbauten Andrea Palladios (vgl. z.B. Villa Emo (Abb. 52), Villa Barbaro (Abb. 53)). Das do-

minierende Thermenfenster ist ebenfalls oft von Palladio als ein Motiv der Fassadengestaltung verwendet worden (Abb. 54-56).

Auffallend ist darüber hinaus die Rustizierung der gesamten Fassade, welche ebenfalls an historische Vorbilder, z.B. an Bauten der florentinischen Renaissance, insbesondere den Palazzo Pitti denken läßt (Abb. 57). Die Rustizierung weist den Bahnhof als öffentlichen Funktionsbau aus.

Auch die Eckpavillons des Frankfurter Hauptbahnhofs erinnern entfernt an den historische Vorbilder, z.B. an den zentralen Portalpavillon des zerstörten Tuilerenschlosses in Paris (Abb. 58). Möglicherweise haben auch die Eckpavillons der Börse in Frankfurt (Abb. 59), die nur wenige Jahre vor dem Hauptbahnhof vollendet wurde, hier als architektonische Vorlage gedient, um die Wechselbeziehung zwischen Bahnhof und Börse als wirtschaftlichen Faktor herauszustellen.

Auf die möglichen Vorbilder der beiden Ecktürme an der Westfassade des Bahnhofs ist bereits verwiesen worden. Hier scheint es sich um fortifikative Elemente aus der Torhaus- bzw. Wacharchitektur zu handeln.

Das wichtigste Motiv der Außenarchitektur des Frankfurter Hauptbahnhofs ist jedoch der zentrale Segmentbogen der Hauptvestibülfassade, der durch die Vorgabe des Ingenieurwerks präfiguriert ist: in der Ostfassade wird der Segmentbogen der Ingenieurkonstruktion übernommen und architektonisch verblendet.

Beim Vergleich mit dem Berliner Ausgangsbahnhof für die Strecke Berlin-Frankfurt, dem Anhalter Bahnhof<sup>78</sup> (Abb. 60), fällt auf, daß sich hier die Perronhalle noch weiter im Hintergrund des Baukörpers befindet. Beim Anhalter Bahnhof ist die Perronhalle zwar in der Hauptfassade sichtbar, ihr ist aber durch die Vorhalle mit den sich anschließenden Rundbogengalerien<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> Der Anhalter Bahnhof von Franz Schwechten geht im übrigen auf einen Entwurf Schinkels für eine Basilika zurück (Abb. 61), der wiederum Philibert de l'Orme verpflichtet ist (Abb. 61a).

<sup>79</sup> Die Fenster im Untergeschoß der Rundbogengalerien scheinen jedoch Schinkels Bauakademie in Berlin verpflichtet zu sein (Abb. 62).

gewissermaßen ein Riegel vorgesetzt. Die Vorhalle mit den Galerien kann als eigenständiger Baukörper angesehen werden, der der Lustgartenarchitektur entstammt. Die Perronhalle und die Vorhalle mit den Rundbogengalerien sind also als zwei verschiedene Baukörper zu werten. Die architektonisch verblendete, mit einem Segmentbogen überfangene und von zwei Türmen gerahmte Perronhalle des Anhalter Bahnhofs tritt vor der Lustgartenarchitektur zurück. Man könnte argumentieren, daß der „Fortschritt“ - impliziert durch die mit der Perronhalle verbundenen Innovationen - noch durch die traditionelle Architektur in die Schranken gewiesen wird.

Am Frankfurter Hauptbahnhof stellt sich dies jedoch ganz anders dar: der Gebäudeteil, der am Anhalter Bahnhof noch eine Hintergrundfunktion hatte, schiebt sich in den Vordergrund. Die Perronhalle ist beim Frankfurter Hauptbahnhof durch den mittelrisalitartig in den Vordergrund tretenden Baukörper des Hauptvestibüls das dominierende Motiv der gesamten Hauptfassade. Der Auflage des Wettbewerbs, eine „organische Verbindung von Architekten- und Ingenieurwerk“ zu erreichen, wurde entsprochen. So kann man konstatieren, daß der Frankfurter Hauptbahnhof im Verhältnis zum Anhalter Bahnhof innovativ verfährt und die eigentliche Bahnhofsfunktion, die Perronhalle, in der Hauptfassade einen deutlich höheren Stellenwert erhält. Auf diese Weise übertrifft die Frankfurter Lösung die Berliner Bahnhofsarchitektur. Der Frankfurter Hauptbahnhof etabliert sich gewissermaßen als der „Hauptbahnhof für Deutschland“. Auch die Größe des Frankfurter Hauptbahnhofs ist in diesem Zusammenhang zu verstehen - bis zum Bau des Leipziger Hauptbahnhofs im Jahre 1915 war der Frankfurter Hauptbahnhof nicht nur der größte Bahnhof in Deutschland, sondern in ganz Europa.

Die am Frankfurter Hauptbahnhof gefundene Fassadengestaltung erschien für die Zeitgenossen als angemessene und auch neue Lösung des Bautyps Kopfbahnhof, eine Lösung, die deshalb, wie noch gezeigt wird, in der Folgezeit auch bei der Gestaltung weiterer Bahnhofsgebäude in verschiedenen kleineren und mittleren Städten Schule machte.

#### **2.4.2.b) Die Innenarchitektur**

Der Vestibülinnenraum ist heute - nach Bombardement im Zweiten Weltkrieg und unsensibler Modernisierung der letzten Jahre - nicht mehr in

seinem ursprünglichen Zustand erhalten. Auch die Vestibülfassade in Richtung Westen präsentiert sich heute ganz anders als gegen Ende des 19. Jahrhunderts (Abb. 63-65)

Die Vestibülfassade in Richtung Westen nahm die Struktur und die architektonischen und gestalterischen Motive der Ostfassade auf: die Fassade ist ebenfalls zweigeteilt, die drei Bogenstellungen im unteren Bereich, in die jeweils eine Ädikula eingestellt ist, werden von einem großen Thermenfenster überfangen, dessen Form sich aus der Vorgabe der Eisenkonstruktion ergab. Im Unterschied zur Ostfassade hatte hier jedoch nur die mittlere Bogenstellung Portalfunktion, von hier aus war der Kopfperron zu erreichen. Als Pendant zur Hauptuhr zeichnet eine große Uhr, die in die Thermenfensterzone hineinragt, auch dieses Portal aus.

Der tonnengewölbte Vestibülinnenraum ist in seiner Grunddisposition ganz an sakralen Vorbildern ausgerichtet, wie z.B. den Wandpfeilerbasiliken der frühen Renaissance<sup>80</sup>.

Der Wandaufriß des Vestibüls ist in sieben Joche gegliedert, die durch Pfeiler geschieden werden, denen jeweils Pilaster vorgelagert sind. Das erste und das letzte Joch unterscheidet sich von den anderen dadurch, daß sie keinerlei Wandöffnungen (z.B. Fenster oder Arkaden) aufweisen. Über der Arkatur des Untergeschosses befindet sich die Obergadenzone des Vestibüls. Der Obergaden ist jochweise durch je drei Rundbogenfenster mit vorgestellten ionischen, teilweise kanellierten Säulen strukturiert. Die Obergadenzone ist als zweischalige Architektur ausgebildet. Der hintere Bereich wird durch die Rundbogenarchitektur bestimmt, während der vordere Bereich von der Ordnungsarchitektur, den ionischen Säulen, dominiert wird. Die Säulen tragen den Architrav. Die Fensterzone des Obergadens schneidet in das Gewölbe ein, sie wird zum Gewölbe durch ein Gesims geschieden. Obergaden und Arkatur sind ebenfalls durch ein mächtiges Gesims geschieden.

---

<sup>80</sup> Die Beschreibung des Vestibülinnenraums, die Ulrich Krings auf den Seiten 254-256 vornimmt, ist m.E. zu additiv. Seine Beschreibung berücksichtigt nicht die „Megastruktur“ dieses Raums, der als Kircheninnenraum aufzufassen ist. Vgl.: Krings, Ulrich: *Bahnhofsarchitektur*, a.a.O., S. 254-256.

Die jochscheidenden Gurtbögen des Tonnengewölbes sind als Eisen-träger ausgebildet, deren Unterseiten auf Postamenten oberhalb des Arkatur und Gewölbe scheidenden Gesimses aufliegen. Die Oberseiten der Eisen-träger enden direkt oberhalb des Gesimses, das die Fensterzone des Obergadens vom Tonnengewölbe trennt. Durch die Verwendung von unverkleideten Ei-senträgern erhält das Ingenieurwerk Einzug in das Empfangsgebäude und erfährt somit eine Nobilitierung. Sein repräsentativer Wert wird auch da-durch hervorgehoben, daß die Eisenträger durch die verschiedenen Verstre-bungen eine eigene geometrische Dekoration aufweisen.

Das mittlere Joch des Vestibülinnenraumes, von dem aus der Querkorridor zu erreichen war, ist besonders ausgezeichnet. Zum einen sind hier die jochscheidenden Eisenträger als doppelte Binderkonstruktion ausgebildet, zum anderen sind hier wiederum die Pilaster mit Segmentbögen zu finden, die bereits an den Flankierungstürmen der Ostfassade des Vestibüls zu sehen waren. Auf diese Weise wird ein Motiv der Außenarchitektur in der Innenar-chitektur des Bahnhofs übernommen.

Aber auch das erste und das letzte Joch unterscheiden sich, wie bereits erwähnt, von den übrigen Jochen. Die Wand springt an diesen Stellen etwas hervor. Diese beiden Joche werden von den angrenzenden jeweils durch ei-nen mächtigen, kassettierten Gurtbogen geschieden. Das Tonnengewölbe ist im ersten und im letzten Joch als steinerne Kassettendecke gebildet. In allen übrigen Jochen wird das Gewölbe lediglich durch Eisenstreben gegliedert, womit nur die Assoziation an eine kassettierte Decke geweckt wird.

Insgesamt erinnert der tonnengewölbte Vestibülinnenraum des Frank-furter Hauptbahnhofs, wie schon angedeutet, an eine Sakralarchitektur der Renaissance. Kircheninnenräume wie in St. Andrea in Mantua (Abb. 66), Il Gesù in Rom (Abb. 67) oder St. Michael in München (Abb. 68) mögen Her-mann Eggert inspiriert haben. Die Eingangshalle, in der profane Handlungen wie Ankommen, Abfahren, Fahrkartenlösen etc. vollzogen werden, wird so mit einer „sakralen“ Aura umgeben - auf diese Weise wird eine Sakralisie-rung des Profanen evoziert. Zieht man in Betracht, wie wichtig das Reisen und die damit verbundenen Erfahrungen im 19. Jahrhundert waren, ist eine solche Überhöhung des technischen Fortschrittes im „Jahrhundert der Eisen-bahn“ durchaus nachvollziehbar. Nicht umsonst sind die Bahnhöfe des 19. Jahrhunderts ja oft als „Kathedralen der Technik“ bezeichnet worden.

Verläßt man den Vestibülinnenraum in Richtung Westen, so gelangt man in die Bahnsteighalle. Hier präsentiert sich die Architektur des Vestibüls in erster Linie den ankommenden Reisenden. Die hallenseitige Vestibülfassade (Abb. 69) wiederholt das architektonische Programm der Ostfassade in reduzierter Form.

Als Hauptmotive der hallenseitigen Vestibülfassade finden sich dementsprechend wieder die drei Bogenstellungen mit eingestellten Ädikulen im Untergeschoß, welches vom Obergeschoß durch ein Gesims und eine Balustrade geschieden wird. Über dem Portalbereich erhebt sich ebenfalls ein großes Thermenfenster. Der Schlußstein des Segmentbogens (Abb. 70) stellt hier, wie an der Ostfassade, den preußischen Adler mit Königskrone dar. Auch an der hallenseitigen Vestibülfassade ist die vertikale Mittelachse durch eine große Bahnhofsuhr, hier mit den Allegorien „Morgen“ und „Abend“<sup>81</sup>, ausgezeichnet. An der Mittelzone der Flankierungstürme sind, dem Programm der Ostfassade entsprechend, wiederum Figurennischen sichtbar, anstelle der Turmhelme befindet sich hier jedoch auf einem Postament je ein Figurenpaar. Über dem Scheitelpunkt des Segmentbogens der hallenseitigen Vestibülfassade erhebt sich - als Pendant zur Atlantengruppe der Ostfassade - ein epitaphartiger Aufsatz mit dem Baudatum des Bahnhofs (Abb. 71).

An der hallenseitigen Vestibülfassade kristallisiert sich ein dialektisches Verhältnis von Innen- und Außenarchitektur des Bahnhofs: obwohl sich diese Fassade im Inneren des Bahnhofs, in der Perronhalle, befindet, hat sie doch den Charakter einer Außenfassade. Sie bildet für die in der Perronhalle, in dem noch offenen Raum ankommenden Reisenden den Zugang zum geschlossenen Raum des Empfangsgebäudes, so daß sich das Empfangsgebäude hier mit einer Außenfassade präsentiert.

Der hallenseitigen Vestibülfassade schließen sich zu beiden Seiten, die Gliederungsstruktur der Ostfassade aufgreifend, Rundbogengalerien an, hinter denen sich die Warte- und Speiseräumlichkeiten des Empfangsgebäudes befanden. Die mittlere der sieben Bogenstellungen der Galerien ist hier eben-

---

<sup>81</sup> Vgl.: Kap. 2.4.4.: „Zum ikonographischen Programm der Bauplastik“.

falls besonders ausgezeichnet, sie bildete jeweils den Zugang zu den Wartesälen I. und II. Klasse und wurde von einem Uhraufbau abgeschlossen.

Die seitlichen Innenwände der Perronhalle wurden im Zuge der Erweiterung des Hauptbahnhofs 1912 abgerissen. Da auch keine Photographien aus dieser Zeit mehr existieren, ist es nicht möglich, die Gestaltung dieser Wände zu rekonstruieren. Es kann jedoch vermutet werden, daß sie im wesentlichen der Außenarchitektur der Verwaltungsgebäude entsprachen. Die Bahnsteighalle selbst soll im folgenden Kapitel genauer untersucht werden.

### 2.4.3. Die Perronhalle

Das Kernstück des Frankfurter Hauptbahnhofs ist die dreischiffige Perronhalle mit den Gleis- und Bahnsteiganlagen (Abb. 72-77). Sie stellt den technisch-industriellen Teil des Bahnhofs dar. Die von Johann Wilhelm Schwedler erbaute 186 Meter lange und 168 Meter breite Hallenkonstruktion überspannt den "Innenhof", den "Cour d'honneur" der Dreiflügelanlage des Empfangsgebäudes. Im Westen wurde die Bahnsteighalle durch die bereits beschriebenen Ecktürme gerahmt. Obwohl die Perronhalle das "Zentrum" des Bahnhofs ist, eben der Teil, über den sich der Bautyp "Bahnhof" eigentlich definieren müßte, ist die Halle des Frankfurter Hauptbahnhofs im Prinzip kein eigenständiger Baukörper, sondern eher ein "überdachter Innenhof"<sup>82</sup> und erscheint der Architektur des repräsentativen Empfangsgebäudes untergeordnet.

---

<sup>82</sup> Diese Unterscheidung zwischen Innenhofcharakter und eigenständigem Baukörper der Bahnsteighallen nimmt Plaßmeyer vor. Vgl.: Plaßmeyer, Peter: Die Wiener Fernbahnhöfe des 19. Jahrhunderts. Architektur zwischen ökonomischem Zwang und bürgerlicher Selbstdarstellung. Marburg 1990. Ungedruckte Philos. Dissertation am Fachbereich Neuere Deutsche Literatur und Kunstwissenschaften der Philipps-Universität Marburg, S. 42 f.

Die Halle gliedert sich in drei<sup>83</sup> gleich große Hallenschiffe, deren Zahl den drei ursprünglich den Bahnhof anfahrenen Eisenbahngesellschaften entsprach<sup>84</sup>. Die drei Schiffe weisen jeweils Spannweiten von 56 und Scheitelhöhen von 29 Metern auf. Die Schiffe sind durch zwanzig eiserne Bogenkonstruktionen unterteilt, deren Jochabstände 9,3 Meter betragen. Erstmals im Hochbau wurden in Frankfurt die von Schwedler entwickelten "Dreigelenkbogenbinder" verwendet<sup>85</sup>, die es ermöglichten, das Gelenk der Bogenkonstruktion nach drei Seiten hin ausgreifen zu lassen<sup>86</sup>. Die durchsichtigen, kastenförmigen Gurte der Bogenkonstruktion tragen die längs parallel angeordnete Dachkonstruktion der Frankfurter Perronhalle. Die Ober- und Untergurte der Bogenkonstruktionen sind durch Andreaskreuz-Verstreben untereinander verbunden, womit eine geometrische Ornamentik sichtbar wird.

Obwohl im Wettbewerb des Jahres 1880/81 das Ziel formuliert wurde, eine "organische Verbindung" von Architektenwerk und Ingenieurwerk beim Bau des Bahnhofs zu erreichen, wird doch deutlich, daß im ausgeführten Bau beide Gebäudeteile typologisch voneinander getrennt sind. Die Lösung dieses ästhetischen Konflikts war außerordentlich schwierig, kennt doch die Architekturgeschichte keine Baugattung, in der ein einzelnes Gebäude zwei formal so grundverschiedene Bauteile vereinigte, wie es bei den neuen Bauaufgaben des 19. Jahrhunderts, den Passagen, den Industrie- und Werkhallen, den Brücken, den Bahnhöfen und den Ausstellungshallen, der Fall war.

Am Frankfurter Hauptbahnhof ist, der Auflage des Wettbewerbs entsprechend, zumindest an einzelnen Stellen versucht worden, die strenge Trennung zwischen traditioneller Architektur und innovativem Ingenieur-

---

<sup>83</sup> Im Jahre 1912 wurde der Frankfurter Hauptbahnhof erweitert, heute besteht die Bahnsteighalle aus fünf Hallenschiffen.

<sup>84</sup> Meeks bringt diese Hallenkonstruktion auch in Zusammenhang mit dem Einheitsgedanken des deutschen Staates: "The triple shed perpetuated the identity of the three regions formerly served separately, and the single head house symbolized the unity of the German State." Meeks, Carroll L. V.: *The Railroad Station - An Architectural History*, a.a.O., S. 116.

<sup>85</sup> Vgl.: Hennig-Schefold, Monica; Schmidt-Thomsen, Helga: *Transparenz und Masse. Passagen und Hallen aus Eisen und Glas 1800-1880*. Köln 1972, S. 138.

<sup>86</sup> In Frankreich wurden beim Bahnhofsbaub hauptsächlich "Polonceau-Binder" verwendet. Im Unterschied zu den in England gebräuchlichen Bindertypen, wo die Druckglieder senkrecht zum Untergurt angeordnet waren, standen die Druckglieder bei den "Polonceau-Bindern" senkrecht zum Obergurt. Vgl.: Hennig-Schefold, Monica; Schmidt-Thomsen, Helga: *Transparenz und Masse*, a.a.O., S. 93. Vgl. auch: Plaßmeyer, Peter: *Die Wiener Fernbahnhöfe des 19. Jahrhunderts*, a.a.O., S. 43.



werk aufzuheben. So wurden die guß- und schmiedeeisernen Bogenkonstruktionen mit dem traditionellen Architekturkanon entlehnten dekorativen Details versehen, das Werk des Ingenieurs damit ornamentiert<sup>87</sup>. Im Raum zwischen den Obergurten der Bogenkonstruktionen und den Dächern der Perronhallen sind beispielsweise Rosetten mit floralen Mustern (Abb. 78-79) angebracht. Auch die eisernen Binder-Fußpunkte (Abb. 80) sind mit gußeisernen Voluten ornamentiert und greifen so ein Motiv der Architektur des Empfangsgebäudes (Abb. 81) auf. Der äußere Rand der Perronhallendächer weist ebenfalls vegetabile Gußdekorationen auf (Abb. 82). Es wird ferner der Versuch unternommen, die strenge Trennung zwischen Ingenieurwerk und Architektenwerk aufzuheben, indem, wie bereits erwähnt, Konstruktionselemente der Perronhalle in die architektonische Ausstattung des Vestibülinnenraums Einzug erhalten und damit eine Nobilitierung erfahren. So werden z.B. die eisernen Bogenkonstruktionen der Bahnsteighalle im Tonnengewölbe des Vestibülinnenraums (Abb. 63-65) fortgesetzt<sup>88</sup>.

Die östlichen und westlichen Stirnseiten der Perronhallen bestehen aus großen Segmentbogenfenstern (Abb. 83), die vertikal durch Stäbe unterteilt sind. Diese Segmentbogenfenster gehören ausschließlich zur ingenieuren Glas- und Eisenarchitektur. Lediglich die östliche Stirnseite der mittleren Perronhalle bildet einen Schnittpunkt zwischen der Architektur des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighalle - das Segmentbogenfenster umrahmt an dieser Stelle das Thermenfenster der "inneren", hallenseitigen Westfassade des Vestibüls (Abb. 69), die hier, wie bereits beschrieben, als Außenarchitektur des Empfangsgebäudes aufzufassen ist.

Die Dächer der Perronhallen sind bis auf die Wellblechdeckung der Zwickelzone über den Gabelpunkten der Binder verglast. In den Traufpunkten zwischen den Perronhallendächern befinden sich zur Stadtseite hin Turmaufsätze (Abb. 39), die in verkleinerter Form die Helme der Türme an der Ostfassade und an den seitlichen Ausgangsvestibülen wiederholen. Auf den östlichen Scheitelpunkten der Hallendächer sind als figurativer Schmuck

---

<sup>87</sup> Die innovative Gestaltung der Eisenkonstruktion ist ohne die Vorgabe des Crystal Palace oder der Londoner Bahnhöfe nicht denkbar, die eine Vorreiterposition auf dem Gebiet der Ingenieurkonstruktion hatten.

<sup>88</sup> Der Dachstuhl des Kölner Doms ist ebenfalls ein Beispiel für den Einzug der Eisenkonstruktion im 19. Jahrhundert an einem ungewohnten Ort. Durch den eisernen Dachstuhl im gotischen Dom wird auch der Bezug zwischen Gotik und Technik deutlich gemacht.

wiederum preußische Adler (Abb. 37-38) sichtbar, die die Emblematik der Ostfassade (vgl. Schlußstein des Hauptvestibüls) aufgreifen.

Bei der Analyse der Bahnsteighalle des Frankfurter Hauptbahnhofs ist insbesondere das gegensätzliche Verhältnis von Ost- und Westfassade auffallend. Im Gegensatz zur traditionellen, historistischen Architektur der Ostfassade präsentiert sich im Westen dem Rezipienten<sup>89</sup> - bis auf die beiden rahmenden Ecktürme der Seitenflügel, die den fortifikativen Aspekt des Bahnhofs herausstellen - das "reine" Ingenieurwerk (Abb. 84). Ohne jegliche architektonische Verblendung offenbart die Perronhalle hier ihre Konstruktionsystematik<sup>90</sup>. Die Darstellung des Ingenieurwerks an der Rückfront des Bahnhofs ist als innovativ anzusehen. Hiermit wird auch der ästhetische Eigenwert der Eisenkonstruktion zur Geltung gebracht. Beim Vergleich mit anderen Bahnhöfen, z.B. dem Anhalter Bahnhof, dem Ausgangsbahnhof der Strecke Berlin-Frankfurt, fällt auf, daß sich dort die Rückseite des Bahnhofs (Abb. 85) als konventionelle Giebelarchitektur präsentiert. Sie führt die Arkadenreihe der Vorderfront (Abb. 86) fort und verkleidet auf diese Weise den technisch-industriellen Teil des Bahnhofs.

Prinzipiell jedoch ist die janusköpfige Erscheinungsform des Bahnhofs mit ihrer Trennung von Architekten- und Ingenieurwerk aufrechterhalten worden. Auf der "Feldseite" des Bahnhofs, des neuzeitlichen Stadtores, wird die ingenieurtechnische Innovation (bis auf die Ecktürme) ohne Verblendung dargestellt, die "Stadtseite" hingegen präsentiert sich der städtischen Öffentlichkeit mit einer die traditionelle Architekturikonographie rezipierenden Fassade. Als innovativ jedoch ist zu werten, daß die Perronhalle in der Hauptfassade des Bahnhofs sichtbar wird, so daß hier eine neue Antwort auf den Bautypus Bahnhof gegeben wurde. Diese am Frankfurter Hauptbahnhof gefundene Lösung für den Bautypus Bahnhof geht, wie bereits dargestellt, über die Bahnhofsarchitektur in der Reichshauptstadt, insbesondere den Anhalter Bahnhof, hinaus und wurde, wie noch gezeigt werden wird, auch in der Gestaltung von weiteren Bahnhöfen, die in der Folgezeit entstanden, aufgegriffen.

---

<sup>89</sup> Daß es sich hier in erster Linie um den Lokomotivführer handelt, wurde an anderer Stelle bereits beschrieben.

<sup>90</sup> Die Westseite der Perronhalle erinnert, wie bereits erwähnt, an eine Eisenbrücke.

#### 2.4.4. Zum ikonographischen Programm der Bauplastik

Die Beschreibung des Bahnhofsgebäudes im vorangegangenen Kapitel hat gezeigt, daß die Architektur des Frankfurter Hauptbahnhofs Rückgriffe auf die traditionelle Ikonographie vornimmt. Dies geschieht zum einen zur Herrschaftslegitimation und Demonstration des Aufstiegsbewußtsein des Bürgertums als auch zur Darstellung der preußischen Hegemonie in Frankfurt. Es wird versucht, die Profanarchitektur durch Zitate aus dem historischen Architekturkanon aufzuwerten. Es soll untersucht werden, ob sich auch das ikonographische Programm der Bauplastik des Bahnhofs dieser Methode bedient, um das Legitimations- und Repräsentationsbedürfnis dieser gesellschaftlichen Gruppen herauszustellen.

Zum einen wird, wie bereits erwähnt, der preußische Herrschaftsanspruch dokumentiert, indem die Insignien Preußens an zentralen Stellen des Bahnhofs erscheinen. Der preußische Adler mit Königskrone (Abb. 87) befindet sich am Schlußstein des Hauptvestibüls, die Wappen der annektierten Provinzen Hessen-Nassau und der Stadt Frankfurt sind diesem hierarchisch untergeordnet. Ferner sind preußische Adler an den östlichen Scheitelpunkten der Perronhallendächer sichtbar und deuten auch hier auf die Präsenz Preußens in der ins Deutsche Reich unter preußischer Vorherrschaft eingegliederten Stadt.

Das weitere Skulpturenprogramm am Frankfurter Hauptbahnhof geht jedoch über die Präsentation des preußischen Hegemonieanspruchs hinaus.

So wird in der zentralen Figurengruppe des Mittelrisalits der Ostfassade "Atlas, die Weltkugel tragend, unterstützt von Dampf und Elektrizität" (Abb. 88-89) die Dominanz des technischen Fortschritts im industriellen Zeitalter, dessen wichtigste Innovation die Anwendung der Dampfkraft war, signalisiert. In der Atlantengruppe wird das "Weltbild" der Industriellen Revolution dargestellt, welche auf den vom Menschen domestizierten und kontrollierten Naturelementen, Dampf und Licht, basierte.

Die Symbolisierung der künstlichen Erzeugung dieser Elemente und ihrer Dienstbarmachung für den Menschen - wie die Umsetzung der Dampfkraft in Geschwindigkeit, welche Lokomotiven und Maschinen permanent in Bewegung hält und so von animalischer als auch menschlicher Kraft zu abstrahieren in der Lage ist, sowie die Erfindung der künstlichen Helligkeit, die die äußeren Bedingungen für die Kontinuität der Maschinentätigkeit schafft und sich über natürliche Zeitzyklen hinwegzusetzen vermag - deuten auf den Stellenwert des technischen und ökonomischen Fortschritts im Zeitalter der Industrialisierung hin und dokumentieren auch die Fortschrittseuphorie der Menschen in dieser Zeit<sup>91</sup>.

Interessanterweise wird in der Gestaltung dieser zentralen Figurengruppe des Frankfurter Hauptbahnhofs auf traditionelle Atlantendarstellungen<sup>92</sup>, wie sie z.B. in der Bauplastik der absolutistischen Architektur vorzufinden sind, rekurriert. Auf diese Weise wird der Versuch unternommen, eine Verbindung der klassischen Ikonographie mit den Elementen des Industriezeitalters zu schaffen, um auch hier einen ideologischen Bezugspunkt zwi-

---

<sup>91</sup> Monika Wagner sieht in den pathetischen Darstellungen der Dampfkraft und anderer wichtiger Erfindungen an den Bahnhöfen des 19. Jahrhunderts auch einen „Ablenkungsmechanismus“ für das Industrieproletariat: "... die personifizierenden Darstellungen ... zielten darauf, das Bewußtsein von der Bedeutung der ingenieurtechnischen Leistungen in der Weise zu vermitteln, daß anthropomorphisierte Natur als Sklave im Dienste der Menschheit erschien und damit von den Sklavendiensten der für die Industrie Arbeitenden ablenkte." Wagner, Monika: Allegorie und Geschichte. Ausstattungsprogramme öffentlicher Gebäude des 19. Jahrhunderts. Tübingen 1989, S. 194. Wagner übersieht meiner Ansicht nach jedoch, daß auch die Arbeiterbewegung bzw. die Sozialdemokratie im 19. Jahrhundert immer wieder Symbole des technischen Fortschritts (Dampfkraft, Lokomotive) für ihre politischen Ziele benutzte, wohl kaum, um ihrerseits von den "Sklavendiensten" der Industriearbeiter abzulenken. Ich denke, mit dem Gebrauch dieser Symbole wird eher allgemein auf die Fortschrittseuphorie der Zeit verwiesen.

<sup>92</sup> Eine wichtige Atlantendarstellung ist beispielsweise die Atlasfigur auf dem Wallpavillon des Dresdener Zwinger (Abb. 90). Die Profanarchitektur des 19. Jahrhunderts greift diese traditionellen bauplastischen Vorgaben auf und stellt so eine herrschaftslegitimatorische Verbindung her. Dies ist nicht nur bei den Bahnhöfen der Fall, auch andere öffentliche Bauten weisen diese repräsentativen bauplastischen Elemente des absolutistischen Schloßbaus auf. Die Atlantengruppe am Reichspostmuseum in Berlin (Abb. 91) ist im übrigen mit der Gruppe am Frankfurter Hauptbahnhof fast identisch. Zu fragen wäre, ob hier u.U. ein bewußter Bezug zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und der wilhelminischen Architektur in der Reichshauptstadt intendiert war oder ob die Verwendung dieses Motivs lediglich auf seine Funktion als ein Topos in der historistischen Architektur zurückzuführen ist.

schen der aristokratischen Herrschaft und der des durch die Industrialisierung aufgestiegenen Bürgertums herzustellen.

Neben der Symbolisierung der Innovationen des technischen Fortschritts in der zentralen Figurengruppe des Ostfassade werden im bauplastischen Programm des Bahnhofs Allegorien von verschiedenen Wirtschafts- und Industriezweigen mit ihren jeweiligen Attributen dargestellt. Am nördlichen Flankierungsturm des Hauptvestibüls befinden sich Allegorien des "Ackerbaus" (Abb. 92) und der "Schifffahrt" (Abb. 93), am Südturm "Handel" (Abb. 94) und "Eisenindustrie" (Abb. 95). An der westlichen, hallenseitigen Vestibülfassade sind weitere Allegorien sichtbar, die sich in diese Thematik einordnen lassen: am südlichen Eckturm findet sich eine Allegorie des "Heereswesens" (Abb. 96) sowie am nördlichen Eckturm eine allegorische Darstellung des "Bergbaus" (Abb. 97).

An den nördlichen und südlichen Ausgangsvestibülen der Seitenflügel existierten ursprünglich noch weitere Skulpturen, die sich in diese Ikonographie des Handels und der Industrie einreihen. Die Allegorien des "Maschinenbaus", des "Ingenieurwesens", "Obsthandels", "Kunsthandwerks", des "Kleinhandels" und der "Handwerkstätigkeit"<sup>93</sup> an den Ausgangsvestibülen jedoch wurden durch den Abriß der Seitenflügel im Zuge der Erweiterung des Bahnhofs im Jahre 1912 zerstört.

Bei diesen Allegorien der unterschiedlichen Handelszweige handelt es sich - bis auf die Darstellungen von "Bergbau" und "Heereswesens" - um weibliche, sitzende Personifikationen mit den für den jeweiligen Berufsstand charakteristischen Attributen, die sich insgesamt durch einen antikisierenden Habitus auszeichnen. So sind beispielsweise der Personifikation des „Ackerbaus“ Ähren und Früchte, der Allegorie der „Eisenindustrie“ Hammer und Amboß zugeordnet. Die allegorischen Darstellungen der verschiedenen Wirtschaftszweige im bauplastischen Programm des Bahnhofs sollen zum einen auf die gesteigerte Produktivität im industriellen Zeitalter verweisen, die Reichtum und Prosperität infolge der expandierenden Wirtschaft für alle Handelsstände der Stadt verheißt. Auf diese Weise wird programmatisch zum Ausdruck gebracht, daß die durch die neuen technologischen Innovatio-

---

<sup>93</sup> Vgl.: Becker, H.: Die Bildwerke am Frankfurter Centralbahnhof. In: "Didaskalia" vom 27.3.1887, S. 290 f.

nen angekurbelte Wirtschaft zum Vorteil aller sei. Andererseits wird durch diese Figurengruppen des Bahnhofs auch auf die Bedeutung der Stadt Frankfurt Bezug genommen, die ja traditionell stark von Handel und Gewerbe geprägt war<sup>94</sup> und deren internationale Wirtschaftsbeziehungen vom Ausbau des Verkehrswesens und vom Bau des Hauptbahnhofs sehr profitierten<sup>95</sup>.

In einer weiteren Figurengruppe werden ebenfalls Konsequenzen der sich vollziehenden technischen und ökonomischen Umbrüche symbolisiert. In der Darstellung verschiedener Paare auf der Reise bezieht man sich auf die erweiterte Umwelterfahrung und die größere Mobilität der Menschen im 19. Jahrhundert, die sich infolge des Ausbaus des Verkehrswesens ergab. Der Anlaß der Reise ist hier durchaus unterschiedlich, so sind an der hallenseitigen Vestibülfassade "Hochzeitsreisende" (Abb. 98) und "Bildungsreisende" (Abb. 99) dargestellt. Am Empfangsgebäude befanden sich darüber hinaus noch die Figuren eines "Handlungsreisenden", eines "Studienreisenden", eines "Vergnügungsreisenden" sowie eines "Auswanderers".

Es fällt auf, daß in dieser "Ikonographie des Reisens im Industriezeitalter" in erster Linie bürgerliche, d.h. privilegierte Reisende dargestellt sind<sup>96</sup>. Aus diesem Programm des privilegierten Reisens allerdings zu folgern, daß es Aufschluß gäbe über die sozialen Gruppen, die im 19. Jahrhundert mit der Bahn reisten, wäre meiner Ansicht nach falsch. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es zwar noch nicht so viele berufstätigen Pendler, die heute das Bild des Bahnhofs bestimmen, jedoch sind durchaus auch viele Arbeiter und Bauern mit der Bahn gefahren<sup>97</sup>, um beispielsweise agrarische Produkte auf den Märkten in der Stadt zu verkaufen. Ebenso ist zu konstatieren, daß infolge des Ausbaus des Eisenbahnwesens viele Angehörige niedriger sozialer Schichten die Möglichkeit hatten, billige Fahrkarten zu erwerben und so

---

<sup>94</sup> Vgl.: Rebentisch, Dieter: Industrialisierung, Bevölkerungswachstum und Eingemeindungen. Das Beispiel Frankfurt am Main 1870-1914. In: Reulecke, Jürgen (Hrsg.): Die deutsche Stadt im Industriezeitalter. Beiträge zur modernen deutschen Stadtgeschichte. Wuppertal 1978, S. 91/92.

<sup>95</sup> Vgl.: Lerner, Franz: Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Nassauer Raumes 1816 - 1964. Wiesbaden 1965, S. 176.

<sup>96</sup> Eine Ausnahme bildet jedoch der "Auswanderer", der durchaus proletarischen Ursprungs sein konnte und emigrierte, um dem Elend der Lebensverhältnisse oder politischer Verfolgung zu entinnen.

<sup>97</sup> "Von den über 600 000 in Frankfurt 1840 verkauften Eisenbahnbillets ist die Hälfte für die 4. Klasse erworben worden; das Reisen hatte aufgehört, ein Privileg zu sein." Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof, a.a.O., S. 12.

zumindest an Feiertagen auch in den Genuß kamen, mit der Bahn umliegende Ausflugsgebiete zu erreichen. Es bleibt jedoch festzuhalten, daß diese sozialen Schichten in den Teilen der Bauplastik des Bahnhofs, die sich ikonographisch auf das Thema Reise und Verkehr beziehen, ausgeschlossen sind. Nur bürgerliche Reisende erscheinen im Skulpturenprogramm eines wilhelminischen Verkehrsbaus als bildwürdig<sup>98</sup>. Insgesamt jedoch kann man festhalten, daß das Reisen, wie im Bildprogramm des Frankfurter Hauptbahnhofs dokumentiert, im Zeitalter der Industrialisierung eine ganz andere Funktion erhielt als zur adeligen Zeit. Aus dem ikonographischen Programm des Bauplastik ist ebenfalls ersichtlich, daß sich der Bahnhof in erster Linie als Personenbahnhof präsentiert und nicht auf den Güterverkehr ausgerichtet ist.

Auch in der letzten zu kommentierenden Figurengruppe des Hauptbahnhofs werden Konsequenzen der sich vollziehenden Produktivkraftentwicklung während der Industriellen Revolution dargestellt. In den verschiedenen Bahnhofsuhren wird auf den zentralen Stellenwert des Faktors "Zeit" im Industriezeitalter verwiesen. Durch die Vernetzung des Eisenbahnsystems erfolgte auch eine Vereinheitlichung und Standardisierung der Zeit, insgesamt kam es zu einer zunehmenden zeitlichen Strukturierung des (Arbeits-)Alltags der Menschen im 19. Jahrhundert. Vor allem nach der Erfindung des elektrischen Lichts wurde die traditionelle zyklische, von natürlichen Tagesläufen abhängige Zeitauffassung durch eine lineare Zeitvorstellung, die für die moderne Industriegesellschaft charakteristisch ist, abgelöst.

Am Frankfurter Hauptbahnhof wird zwar auf die Dominanz der "Zeit" als das den (Eisenbahn-)Alltag bestimmende Element verwiesen, in den zentralen Uhraufbauten mit den sie flankierenden, allegorischen Frauengestalten "Tag" und "Nacht" (Abb. 100) an der Ostfassade bzw. "Morgen" und "Abend" (Abb. 101) an der hallenseitigen Vestibülfassade wird jedoch gerade die traditionelle, rhythmische Zeitstruktur des Tages symbolisiert. Hier wird wiederum, wie im gesamten Programm des Bahnhofs, deutlich, daß die Innovation nicht ungebrochen zur Darstellung gebracht wird. Der Verweis auf die traditionelle Zeitauffassung in der Bauplastik der zentralen Bahnhofsuhren kann als ein Versuch gewertet werden, den mit der Industrialisierung erfolgten vollzogenen Bruch mit der Tradition durch die Formen der Kunst zu ü-

---

<sup>98</sup> Ob dies ein generelles Prinzip in der Bahnhofsplastik ist, müßte Gegenstand einer weitergehenden Untersuchung sein.

berbrücken<sup>99</sup>. Die Bauplastik hat für dieses neue Phänomen offenbar noch keine anderen künstlerischen Ausdrucksmittel parat. Den Vorstellungen des Historismus entsprechend bemühte man auch in der Gestaltung dieser Skulpturen prominente Vorbilder, hier wird Michelangelos Grabmal des Lorenzo de' Medici in Florenz (Abb. 102) direkt zitiert. Die Rezeption der Grabplastik Michelangelos war weit verbreitet, sie ist geradezu ein Topos geworden. So griff vor dem Frankfurter Hauptbahnhof auch die zentrale Uhr am Anhalter Bahnhof in Berlin (Abb. 103) dieses Motiv auf.

Insgesamt verweisen die ikonographischen Programme der Bauplastik am Frankfurter Hauptbahnhof auf die Konsequenzen der Produktivkraftentwicklung und des Ausbaus des Verkehrswesens sowie dessen Auswirkungen auf den Erlebnishorizont der Menschen im 19. Jahrhundert. Mit der Symbolisierung des Weltbildes der industriellen Epoche auf der Basis von Dampf und Elektrizität in der zentralen Figurengruppe, mit der Darstellung der verschiedenen Wirtschaftszweige, die von der Industrialisierung profitierten, mit dem Verweis auf die zunehmende Mobilität der Menschen in den Skulpturen, die sich ikonographisch auf Reise und Verkehr beziehen, als auch in dem Versuch, die veränderte Zeitstruktur zu thematisieren, wird dazu beigetragen, die Umbrüche und Leistungen des Industriezeitalters sowie der dafür im wesentlichen verantwortlichen Schicht, des aufgestiegenen Bürgertums, zu nobilitieren und metaphorisch zu überhöhen<sup>100</sup>. Auch die preußische Hegemonie und Suprematie, die in Frankfurt ab 1866 sehr zur Prosperität der Stadt und zum Ausbau ihrer Wirtschaftsmacht beigetragen hat<sup>101</sup>, kommt in der Bauplastik des Bahnhofs entsprechend zum Ausdruck.

In den traditionellen Bezügen und im ikonographischen Programm der Bauplastik des Frankfurter Hauptbahnhofs wie auch in den historischen Zitate der Architektur dokumentiert sich somit das Legitimationsbedürfnis der neuen, bürgerlichen Führungsschicht als auch ein Versuch, "Topoi zur Be-

---

<sup>99</sup> Vgl.: Wagner, Monika: Allegorie und Geschichte, a.a.O., S. 194.

<sup>100</sup> Vgl.: Wagner, Monika: Allegorie und Geschichte, a.a.O., S. 166 u. S. 174.

<sup>101</sup> Wolf-Arno Kropat kommt zu dem Schluß, "daß die Annexion durch Preußen (...) für die weitere Entwicklung Frankfurts ungemein hilfreich war, indem sie nämlich die Stadt vollends dem modernen Kapitalismus öffnete". Kropat, Wolf-Arno: Frankfurt zwischen Provinzialismus und Nationalismus. Die Eingliederung der "Freien Stadt" in den preußischen Staat (1866-71). Frankfurt a.M. 1971. (= Studien zur Frankfurter Geschichte, Heft 4), S. 133.



wältigung und Akzeptanz des Industrialisierungsschubes"<sup>102</sup> im 19. Jahrhundert zu formulieren.

## 2.5. Zur städtebaulichen Situation und Wirkung des Frankfurter Hauptbahnhofs

"Mehr als jeder andere Einzelfaktor wirkte die Eisenbahn auf die ... Stadt; sie war verantwortlich für die dichte Bebauung, sie prägte den Charakter der Innenstadt ebenso wie den der öden Außenbezirke und Vorstädte; sie bestimmte Tempo und Ausmaß des Wachstums; und sie stellte wahrscheinlich den wichtigsten Faktor auf dem städtischen Immobilienmarkt des 19. Jahrhunderts dar."<sup>103</sup>

Diese Feststellungen treffen in besonderem Maße auch für die Stadtentwicklung Frankfurts zu. Die alten Festungsanlagen der Stadt waren zwar bereits ab 1802 geschleift worden, doch wies die Innenstadt Frankfurts bis zum Zeitpunkt des Straßendurchbruchs vom Roßmarkt zu den Westbahnhöfen noch im wesentlichen eine mittelalterliche Strukturierung auf (Abb. 104). Als Ost-West-Achse verlief die Zeil, die im Osten an der Konstablerwache und im Westen am Roßmarkt endete. Im 18. Jahrhundert hatte die Zeil den Charakter einer eleganten Geschäfts- und Flanierstraße bekommen, in gleicher Weise erfuhr auch der Roßmarkt eine Aufwertung.

Ab 1855 gab es Planungen, eine Straßenverbindung zwischen den damaligen Westbahnhöfen und dem Roßmarkt zu bauen. Diese Verbindung wurde ab 1873 durch die Trassierung des ersten Abschnitts der Kaiserstraße verwirklicht. Die Bebauung dieses älteren Teils der Straße wurde rasch betrieben. Bankiers und andere Mitglieder der gesellschaftlichen Oberschicht

---

<sup>102</sup> Vgl.: Wagner, Monika: Allegorie und Geschichte, a.a.O., S. 184.

<sup>103</sup> John R. Kellet in: The Impact of Railway on Victorian Cities. London/Toronto 1969. Zitiert in: Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt a.M., Berlin, Wien 1979 (= Ullstein Materialien Anthropologie), S.158.

hatten sich schnell die besten Bauplätze gesichert<sup>104</sup>; entsprechend repräsentativ waren die Gebäude in diesem Teil des späteren Bahnhofsviertels gestaltet.

Mit dem Abriß der Westbahnhöfe und dem Bau des Hauptbahnhofs an einem noch weiter westlich gelegenen Standort ergab sich die Chance, das gesamte Areal zwischen dem bereits bestehenden, östlichen Teil der Kaiserstraße und dem Hauptbahnhof zu bebauen. Der Hauptbahnhof befand sich nach seiner Eröffnung im Jahre 1888 zunächst als Architektursolitär auf dem ehemaligen Galgenfeld an der westlichen Peripherie der Stadt. Zwischen dem ersten Abschnitt der Kaiserstraße und dem Bahnhof auf dem ehemaligen Gleisfeld war infolgedessen eine noch ungenutzte Fläche vorzufinden. Die Planierung des Bahnhofsplatzes und der Kaiserstraße war zwar noch im Jahre 1888 erfolgt, doch "...wie eine Prachtstraße, die in pompösen Bauformen einer neuen Zeit prangte, kann sie (die Kaiserstraße, B.K.) Italiens König Umberto nicht empfunden haben, als er am 26. Mai 1889 aus seinem Salonwagen stieg, die imponierenden Hallen des Hauptbahnhofs durchschritt, um dann beiderseits der ihm zu Ehren paradierenden Infanterie und Kavallerie nichts als Unkraut mit Bauschutt (...) zu erkennen."<sup>105</sup> (Abb. 105) Verzögert wurde die Bebauung des Bahnhofsviertels zusätzlich auch durch eine "Elektrotechnische Ausstellung" in den Jahren 1890-91<sup>106</sup> (Abb. 106), die zwischen dem Areal der Kaiserstraße und der Gutleutstraße stattfand.

Auf Alfred Hottenrott, der schon beim Bau des Bahnhofs eine dominante Rolle eingenommen hatte, gehen auch wichtige Vorschläge bezüglich der Straßenführung zum Bahnhof zurück. Diese Vorschläge wurden zum Teil parallel zu den anderen Planungen des Bahnhofs entwickelt. So war es Hottenrotts Idee, die Kaiserstraße westwärts als elegante Bahnhofstraße zu verlängern. Die Kaiserstraße wurde in diesem Abschnitt dementsprechend vor allem Geschäfts- und Einkaufsstraße (Abb. 107). Dadurch, daß der frühere Durchbruch der Kaiserstraße direkt auf den Taunusbahnhof ausgerichtet worden war, sich der Hauptbahnhof jedoch an einem anderen, etwas versetzten Standort befand, mußte nun der Direktbezug der Kaiserstraße zum neuen Hauptbahnhof aufgegeben werden. Daher verläuft die spätere Verlängerung

---

<sup>104</sup> Vgl.: Schomann, Heinz: Das Frankfurter Bahnhofsviertel und die Kaiserstraße, a.a.O., S. 69.

<sup>105</sup> Ebd., S. 87.

<sup>106</sup> Vgl.: Steen, Jürgen: Die Zweite Industrielle Revolution. Frankfurt und die Elektrizität 1800-1914. Ausstellungskatalog Historisches Museum Frankfurt 1981.

der Kaiserstraße leicht schräg auf den Bahnhof zu. Das zentrale Eingangsvestibül des Hauptbahnhofs erscheint aber dennoch als passender "Point de vue" der Kaiserstraße (Abb. 108-109). Die Eckpavillons des Bahnhofs bilden die Endpunkte der später angelegten Kronprinzenstraße (=heute: Münchener Straße) im Süden und im Norden die der parallel verlaufenden Taunusstraße.

Der Bahnhofsvorplatz (Abb. 110) wurde halbkreisförmig angelegt. Die dominierende Position des Hauptbahnhofs wurde auch bei der späteren Bebauung des Bahnhofplatzes beibehalten. Das Empfangsgebäude nimmt die ganze Sehne des Halbkreises ein, während die Nachbarbauten auf dem Kreisbogen zusammengespannt erscheinen. Dadurch verliert der Platz und die Randbebauung an Eigenständigkeit, das Empfangsgebäude wird jedoch aufgewertet. Nordwärts des Bahnhofsvorplatzes sollte, den ehemaligen Gleisen von Main-Weser- und Main-Neckar-Bahn folgend, die Hohenzollern (=heute: Düsseldorfer) Straße angelegt werden, im Süden die Scharnhorst (=heute: Baseler) Straße verlaufen. Soweit gingen die Planungen für das künftige Bahnhofsviertel, die im wesentlichen bis zur Jahrhundertwende auch so verwirklicht wurden.

Es ist für Frankfurt, wie auch für viele andere Großstädte charakteristisch, daß sich die alte, historische Stadt zunehmend auf den an der Peripherie entstandenen Hauptbahnhof bezog. Wichtige Straßenführungen wurden, wie gezeigt wurde, mit Blick auf den Bahnhof ausgerichtet. Die alten, mittelalterlichen Befestigungsanlagen und Stadttore (wie z.B. das Eschenheimer Tor), die oft auch fiskalische Grenzen gewesen waren, verloren im 19. Jahrhundert durch den Wegfall der Zollschraken und den Ausbau des Verkehrsnetzes nach und nach ihre Bedeutung. Immer mehr Reisende betraten die Stadt nun durch das neuzeitliche Stadttor, den Hauptbahnhof.

Der Frankfurter Hauptbahnhof wurde zu einem Katalysator für die weitere Entwicklung der Stadt (Abb. 111-112)<sup>107</sup>. Durch die Existenz des

---

<sup>107</sup> In den Jahren des Ausbaus eines effektiven Verkehrssystems und der Entwicklung Frankfurts zu einer modernen Industrie- und Handelsstadt verlief analog auch eine Explosion in der Bevölkerungsentwicklung der Stadt: "Seit 1870 ... setzte ein sprunghaftes Wachstum der städtischen Bevölkerung ein. Während die Einwohnerzahl (Frankfurts, B.K.) zwischen 1817 und 1870 von 41500 auf 84700 angestiegen war, sich also in einem halben Jahrhundert gerade verdoppelt hatte, trat die nächste Verdoppelung in den zwanzig Jahren bis 1890 ein..." Rebutisch, Dieter: Industrialisierung, Bevölkerungswachstum und Eingemeindungen. Das Beispiel Frankfurt a.M. 1870-1914.

technisch-industriellen Bahnhofs am Stadtrand wurden auch die neuen Straßen- bzw. Bauplanungen zunehmend den verkehrstechnischen Anforderungen entsprechend (z.B. für Zubringerverkehr) ausgerichtet. Auch innerhalb des ehemaligen Stadtkerns vollzog sich bald ein Auflösungsprozeß vorindustrieller Bedingungen. Während die Schauseite des Bahnhofs auf die Stadt mit ihren eleganten Wohn- und Geschäftsstraßen ausgerichtet war, entwickelte sich auf der Rückseite des Bahnhofs ein vorwiegend industriell geprägtes Viertel. Durch den Bau des Güterbahnhofs nordwestlich des Hauptbahnhofs war das erste Industriegebiet der Stadt an der Mainzer Landstraße entstanden<sup>108</sup>. Auch das südwestlich des Bahnhofs gelegene Gallusviertel nahm im wesentlichen einen industriellen Charakter an.

Diese Entwicklung im soziogeographischen Gefüge der Stadt, die in ähnlicher Weise im 19. Jahrhundert auch in anderen Großstädten auftrat, zeigt, daß der Frankfurter Hauptbahnhof nicht nur architektonisch eine janusköpfige Erscheinungsform aufweist, sondern auch auf die Entwicklung der Stadt eine ambivalente Wirkung hatte. Nicht nur architektonisch manifestiert sich somit im Bahnhofsbaus des 19. Jahrhunderts mit der Dialektik von historischen Zitaten und technischer Innovation der Widerstreit zwischen Tradition und Moderne, die "querelle des anciens et des modernes", auch stadtgeschichtlich erscheint der Bahnhof als Schnittstelle zwischen Tradition und Moderne.

---

In: Reulecke, Jürgen (Hrsg.): Die deutsche Stadt im Industriezeitalter, a.a.O., S. 95.

<sup>108</sup> Vgl.: Menne, Paul: Die Stadt Frankfurt am Main und ihr Raum. Frankfurt a.M. 1964, S. 36-37.

### 3. Die Rezeptionsbauten des Frankfurter Hauptbahnhofs

Der Frankfurter Hauptbahnhof ist als einer der wegweisenden Bauten der gründerzeitlichen Bahnhofsarchitektur anzusehen. In vorbildlicher Weise wurden hier die Anforderungen an den Typus Bahnhof mit den unterschiedlichen Bereichen Empfangsgebäude und Bahnsteighalle verwirklicht. Beide Bereiche haben ihren eigenen Stellenwert, wobei die Bahnsteighalle den innovativen Bereich des Bahnhofs darstellt und als innovatives Moment in der Fassadengestaltung der Ostfassade des Empfangsgebäudes zu sehen ist. (Dies ist auch ein Unterschied zu den Berliner Bahnhöfen, die noch konventioneller einzuordnen sind, die aber, wie gezeigt werden konnte, und hier im besonderen der Anhalter und der Stettiner Bahnhof, auch eine Vorbildfunktion für den Bau des Frankfurter Bahnhofs gehabt haben.) So ist es nicht verwunderlich, daß der Frankfurter Hauptbahnhof mit seiner innovativen architektonischen Gestaltung von vielen Zeitgenossen als „klassische Lösung“ im Bahnhofsbaus des ausgehenden 19. Jahrhunderts empfunden wurde.

In den folgenden Jahren entstanden in mehreren kleineren und größeren deutschen Städten Bahnhofsbauten, die dem Frankfurter Vorbild verpflichtet sind. Diese Bahnhöfe sollen im folgenden in ihrer Geschichte und Architektur vorgestellt werden. Im besonderen soll gefragt werden, in welchen Aspekten sie sich auf den Frankfurter Hauptbahnhof beziehen und aus welchem Grund Frankfurt rezipiert wurde. Gibt es hier Zusammenhänge, die aus der Entwicklung des preußischen Eisenbahnnetzes resultieren oder sind Analogien zu Frankfurt den Persönlichkeiten zu verdanken, die am Bau der jeweiligen Bahnhöfe beteiligt waren? Ist der Frankfurter Hauptbahnhof ein typisches Beispiel preußischer Bahnhofsarchitektur, das in diesem Kontext von anderen deutschen Städten ebenfalls als preußische Architektur aufgegriffen wurde? Im folgenden Kapitel werden die Bahnhöfe und die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Bremen, Erfurt, Schwerin und Nürnberg beschrieben, die als Beispiele für die Rezeption des Frankfurter Hauptbahnhofs in den Jahren 1889 bis 1906 anzusehen sind.

### 3.1. Bremen

#### 3.1.1. Zur Verkehrsentwicklung in Bremen

Bremens Entwicklung ist durch seine Bedeutung als Handels- und Schifffahrtsstadt, die auf das Meer ausgerichtet ist, geprägt. Seit dem Mittelalter war Bremen Mitglied der Hanse, was für die Stadt günstige Auswirkungen hatte. Mit dem Ende des 18. Jahrhunderts wurden die nordamerikanischen Häfen für den allgemeinen Verkehr geöffnet, was wiederum den Handel in Bremen positiv beeinflusste. In Bremen wurden wichtige Stapelgeschäfte abgewickelt, allerdings war die Stadt schon damals eher ein Ein- als Ausfuhrhafen. Bedeutender noch war Bremens Stellung als wichtigster Auswandererhafen in Europa, was auch eine entsprechende Infrastruktur an Herbergen und Gaststätten nach sich zog. Die Weser war die Verbindung zum Hinterland, die jedoch im 19. Jahrhundert zunehmend versandete. Dies machte zunächst den Bau eines Hafens in Vegesack, später, 1827, den Bau eines Hafens noch weiter nördlich, in Bremerhaven, erforderlich. Wichtig zum Verständnis der Verkehrsentwicklung in Bremen ist seine Lage zwischen Oldenburger und Hannoveraner Gebiet. Die politische Zerstrittenheit Deutschlands wird hier augenfällig - allein zwischen Hann. Münden und Bremen gab es 21 Zollabgabestellen. Erst 1888, also sehr spät, trat Bremen dem Zollverein bei. Die Mehrheit der Bremer Kaufleute war zunächst gegen engere Verbindungen zum Deutschen Reich eingestellt und hatte wenig Interesse an einem wirtschaftlich einheitlichen Deutschland<sup>109</sup>. Auch das Königreich Hannover war ursprünglich gegen die Verbindung Hannover-Bremen, da es ein Interesse an möglichst langen Handelswegen innerhalb seines Territoriums hatte und zudem den Transport seiner Waren nach Hamburg favorisierte.

1822 entwickelte der Kurhessen Walter Henschel den Plan einer Pferdebahn von Frankfurt am Main nach Bremen. Dies ist das einzige Mal, daß eine direkte Verbindung zwischen diesen beiden Städten in Erwägung gezogen

---

<sup>109</sup> Wallentin, Rainer: Schifffahrt und Zugfahrt. In: Gerstenberger, Heide: Zwischen Ankunft und Abfahrt. Zur Geschichte des Bremer Hauptbahnhofs. Bremen 1989. (= Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 12), S. 11-105, hier S. 19.

wurde. Seit 1820 hatte Philipp August von Amsberg die Idee, eine Pferdebahn zwischen Hannover, Braunschweig und den Hansestädten einzurichten.

Mit Beginn des Eisenbahnzeitalters gab es auch in Bremen Diskussionen über die Einrichtung einer Eisenbahnlinie, von der man sich die Förderung der Ausfuhr von Waren versprach: „Die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Verwendung dieses vervollkommenen Verkehrsmittels eröffnete Bremen die Aussicht auf eine seiner wirtschaftlichen Stellung im Weltverkehr angemessenen Vergrößerung seines Hinterlandes.“<sup>110</sup> 1834 wurde das Eisenbahnkomitee „Bahn Hannover-Bremen“ gegründet. Zunächst gab es jedoch Pläne von Friedrich Harkort, eine „Rhein-Weser-Bahn“ von Köln nach Minden zu bauen. Arnold Duckwitz machte dieses Projekt sogar zu einer Existenzfrage für Bremen: „Solange Bremens Flagge auf dem Ozean weht und Bremen eine Handelstadt heißt, ist für dessen Handel nichts Wichtigeres erschienen als die Aussicht zur Anlage einer Eisenbahn von Minden nach Köln.“<sup>111</sup> Hierfür wurde sogar 1836 die „Rhein-Weser-Bahn“-Gesellschaft gegründet, die allerdings drei Jahre später aufgrund zu knapper Finanzmittel wieder aufgelöst wurde. Letztlich wurde dieses Projekt aufgegeben, und ein langsamer Meinungswandel unter den Bremer Kaufleuten trat ein. Die „ältehrwürdigen“, im Überseehandel reich gewordenen Bremer Kaufleute wollten immer noch nicht begreifen, wie wichtig zur Verbesserung des Bremer Hinterlandes für den Hafen der Anschluß an das entstehende Eisenbahnsystem war.“<sup>112</sup> Schließlich wurden Verhandlungen mit Hannover zwecks Baus einer Eisenbahnlinie zwischen Bremen und Hannover geführt. Noch 1840 scheiterten die Verhandlungen am Widerstand des Senates in Bremen.

Erst 1845, fast acht Jahre nach dem Thronwechsel 1837 im Königreich Hannover, wurde der Eisenbahnvertrag mit Hannover unterschrieben. Duckwitz argumentierte, daß „Bremen den Centralpunkt des hannoverschen Handels bilde, mithin in dieser Beziehung eigentlich gleichsam eine hannoversche Stadt sei, denn der Handel Bremens und Hannovers bilde ein untrennbares Ganzes.“<sup>113</sup> Die Bremer Kaufleute begriffen erst allmählich, welche positiven Auswirkungen die Eisenbahnlinie Hannover-Bremen auf den bremischen Handel haben könnte: „Es darf ferner nicht unerwogen bleiben,

---

<sup>110</sup> zitiert nach: Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 19.

<sup>111</sup> zitiert nach Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 26.

<sup>112</sup> Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 31.

<sup>113</sup> zitiert nach Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 31f.

daß die Anlage der Eisenbahn eine große Vermehrung des Geschäftsverkehrs zur Folge haben kann, da die Erfahrung dafür spricht, daß Erleichterungen der Kommunikation stets günstig auf die Belebung des Handels gewirkt haben.“<sup>114</sup> In dem Eisenbahnvertrag zwischen Bremen und Hannover wurde vereinbart, daß beide Städte je zur Hälfte die Kosten für den Bau der Linie zu übernehmen hatten.

Der Bau der beiden Bahnhöfe allerdings sollte von der jeweiligen Stadt selbst finanziert werden. Bremen wollte sich beim Bau des Hannoverschen Bahnhofs nicht von Hannover reinreden lassen. „Wir wollten, trotz der Gemeinschaftlichkeit des Bauunternehmens in unserem Staate selbst völlig freie Hand behalten und unseren Bahnhof anlegen, wie es unserem eigenem und alleinigen Interesse sowohl damals, als für die Folgezeit entsprechen möchte.“<sup>115</sup> Auch die Streckenlegung wurde in dem Eisenbahnvertrag der „Hannover-Bremer-Eisenbahn“ über Wunstorf, Neustadt am Rübenberge, Nienburg und Achim genauestens festgelegt. 1846 wurde Adolf Schröder, Bauinspektor aus Dessau, von der Berlin-Anhaltischen Bahn als Bauleiter für den Bahnhofsbaub berufen.

Die Lage des künftigen Bahnhofs wurde bald entschieden: „Er sollte in der Nähe des Stadtzentrums liegen und außerdem zu den Stadttoren gute Zufahrtswege haben. Bei der Suche nach einem geeigneten Platz konnte nur die Vorstadt in Frage kommen, da die Bahnlinie eine Überbrückung der Weser vermied, sich also rechtsseitig hielt und so bei Hastedt das bremische Gebiet erreichte. Die Altstadt schied wegen ihrer allzu dichten Bebauung von vorneherein aus. Zwei Stellen mit verschiedenen Variationen wurden vorgeschlagen: I. im Dobbenbogen zwischen Häfen und Rembertistraße, II. auf dem südlichen Teil der Bürgerweide.“<sup>116</sup> Letztendlich entschied man sich für den Bau des Bahnhofs auf der Bürgerweide, die allerdings den Nachteil mit sich brachte, daß sie früher oft überflutet wurde und erst trockengelegt werden mußte. Sie mußte entwässert werden und der Weserdeich wurde vor dem Bau des Bahnhofs zusätzlich verstärkt und erhöht. Die Kosten des Bahnhofs sollten sich auf 598.000 Reichsthaler belaufen und trieb die Staats-

---

<sup>114</sup> zitiert nach: Thies, Erika: Ein Backsteinschloß für zügiges Reisen. Der Bremer Hauptbahnhof feiert Jubiläum: Vor 100 Jahren eröffnet. Weser-Kurier vom 15. September 1989, S. 18.

<sup>115</sup> zitiert nach Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 34.

<sup>116</sup> zitiert nach Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 39.



verschuldung des Landes Bremen in die Höhe.<sup>117</sup> Ein Mittel zur Beitreibung des Finanzvolumens waren drastische Steuererhöhungen.

1847 konnte mit dem Bau der Strecke und des Bahnhofs begonnen werden. Innerhalb von anderthalb Jahren, einer sehr kurzen Bauzeit, war die Trasse fertiggestellt, was darauf zurückzuführen ist, daß es sich um eine Flachlandstrecke handelte, die einfach zu bauen war und wenig Aufschüttungen notwendig waren. Am 14. November desselben Jahres fand die Probefahrt der Eisenbahn von Hannover nach Bremen statt. Die „Weser-Zeitung“ berichtete zwei Tage später, „daß die Eisenbahn unter wehenden Fahnen begrüßt wurde, ´unter welchen die schwarz-roth-gelbe deutsche vom Gipfel der großen Halle alle anderen Flaggen überragte`. Kommentarlos stand dies geschrieben, als wenn es das Normalste der Welt gewesen wäre. Dabei war es das erste Mal, daß in Bremen die deutsche Fahne gehißt wurde! Bis dahin galt es als Hochverrat, in Bremen die schwarz-rot-goldenen Farben zu zeigen. Der Bremer Senat zeigte Nationalbewußtsein, er demonstrierte, daß Bremen ein Teil Deutschlands war.“<sup>118</sup> So wird deutlich, daß die Einweihung des Hannoverschen Bahnhofs in Bremen ein Ereignis von besonderer Bedeutung war. Der Bahnhof (Abb. 113) erinnerte in seiner Anlage an eine mittelalterliche Ritterburg oder an einen Palast: „Das zweistöckige Gebäude war streng symmetrisch gegliedert, mit einem vorspringenden Mittelteil und einem Säulenportal vor dem Eingang. Hallenein- und -ausgang waren mit Türmchen verziert und wirkten wie ein wuchtiges Burgtor mit drei Rundungen. Neben dem Hauptgebäude mit einer überdachten Halle gab es einen ebenfalls überdachten Anknüpfungsteig im Osten.“<sup>119</sup> Das Gebäude „gehörte zur Gruppe der biedermeierlichen hannoverschen Bahnhöfe aus den vierziger Jahren, die zumeist in den Formen des Rundbogenstils nach Angaben des Hannoverschen Architekten Georg Ludwig Laves durch L. Debo errichtet worden waren.“<sup>120</sup>

Wie in Frankfurt, so erfolgte auch in Bremen ein großer Impetus des neuen Bahnhofs auf die Stadtentwicklung. Zunächst wurde die Thorsperre, das Schließen der Stadttore zu bestimmten Zeiten, als Behinderung der Freizügigkeit der Bürger und als dem Eisenbahnverkehr nicht mehr entsprechend, abgeschafft. Dies geschah auch unter dem Eindruck der revolutionären Entwicklungen des Jahres 1848. Für den Bau des Bahnhofs und der Trassen wurden umfangreiche Eingemeindungen vorgenommen. „Die Anlage

---

<sup>117</sup> Vgl.: Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 46 ff.

<sup>118</sup> Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 55.

<sup>119</sup> Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 57.

<sup>120</sup> Krings, Ulrich: Bahnhofsarchitektur, a.a.O., S. 289.

des Bahnhofs in der Vorstadt beeinflusste nicht nur die gesamte vorstädtische Entwicklung der darauffolgenden 25 Jahre, sondern sie hat für die strukturelle Gliederung der alten Vorstadtteile bis heute nachwirkende Bedeutung.“<sup>121</sup> Der Bahnhof wurde bald zum neuen städtischen Zentrum in der Vorstadt. Der Bahnhofplatz sollte ebenfalls dieser neuen Bedeutung gerecht werden: „Bei dem Mittelplatz legte man ... Wert darauf, daß der Bahnhofplatz eine angemessene Größe und eine architektonisch schöne Gestalt erhielt.“<sup>122</sup> In der Nähe des Bahnhofs entstanden neue Hotels, z.B. Hillmann's Hotel und Hotel Stadt Bremen. Bahnhof und Stadt wuchsen aufeinander zu, neue Straßenverbindungen wurden angelegt. „Der Bahnhof wurde zum Brückenkopf des neuen Verkehrs, der sich von hier aus über die ganze Stadt ausbreitete.“<sup>123</sup> Der Hannoversche Bahnhof erhielt zwei Hauptzufahrtswege und zwar vom „Herdenthore“ und von „Ansgarii-Thore“. 1852 wurde der erste Abschnitt zwischen der Bahnhofstraße und der großen Weidestraße hergestellt, der Ausbau des Breitenweges wurde bald notwendig. Interessant ist, daß auch in Bremen nur die stadtseitigen Straßen und Verbindungen angelegt wurden, die Stadtteile jenseits des Bahnhofs wie Findorff und Schwachhausen wurden für längere Zeit als zweitrangig betrachtet. 1856 wurden auf der Rückseite des Bahnhofs eine Werkstatt für Lokomotiven gebaut. Die Zunahme des Güterverkehrs, insbesondere durch den Transport von Tabak, Baumwolle und Reis, machte bald die Vergrößerung des Güterbahnhofs erforderlich. „Dieser Wandel ist durch den Einsatz der Eisenbahn überhaupt erst möglich geworden. Auch konnte sich Bremen nur durch den Eisenbahnananschluß zum Welthafen entwickeln und stabilisieren.“<sup>124</sup> 1855 erhielt Bremen einen weiteren Bahnhof, den Weserbahnhof (Abb. 114)<sup>125</sup>, der als Verbindung von Eisenbahn und Flußschiffahrt eingerichtet wurde: „Man überzeugte sich bald, daß eine Verbindung der Eisenbahn mit der Flußschiffahrt nur dann in zweckmäßiger und ausreichender Weise erlangt werden könnte, wenn die Schienen bis an die Weser selbst geführt und dort diejenigen Anstalten und Einrichtungen hergestellt würden, welche die eigenthümlichen Verhältnisse Bremens erforderten.“<sup>126</sup> Trotzdem stand Bremen nach wie vor in Konkurrenz zu den Häfen an Elbe und Rhein, die ein erheblich besser ent-

---

<sup>121</sup> Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 88.

<sup>122</sup> zitiert nach: Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 89.

<sup>123</sup> Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 90.

<sup>124</sup> Beutin, Ludwig: Bremen und Amerika. Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten. Bremen 1953, S. 36.

<sup>125</sup> Vgl.: Schröder, Peter: Der Weserbahnhof in Bremen. In: Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins Hannover 10 (1864), Sp. 19-25, Blatt 275-278.

<sup>126</sup> Schröder, Peter: Der Weserbahnhof in Bremen, a.a.O., Sp. 20.

wickeltes Hinterland vorweisen konnten. „Der strukturelle Nachteil blieb (...) bestehen. Denn neben den geographischen Gegebenheiten behinderte auch die politische Spaltung, die im Hinterland Bremens besonders ausgeprägt war, den bremischen Handel.“<sup>127</sup>

### 3.1.2. Der Bremer Hauptbahnhof

Obwohl groß dimensioniert, wurde der Hannoversche Bahnhof in Bremen mit Anwachsen des Eisenbahnverkehrs dennoch bald zu klein. Seit 1872 gab es Planungen für einen neuen Bahnhof in Bremen. Im selben Jahr wurde auch der Venlo-Hamburger-Bahnhof nordöstlich des Hannoverschen Bahnhofs errichtet, der von der Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft gebaut worden war und die Linien nach Hamburg und Osnabrück-Münster-Venlo bzw. Köln bediente. Ebenfalls 1872 gab es bereits Planungen für einen gemeinsamen Bahnhof, der alle Bremen berührenden Linien aufnehmen sollte. 1885 wurde der Hannoversche Bahnhof abgerissen, und der Venlo-Hamburger-Bahnhof nahm vorübergehend, bis zur Eröffnung des Bremer Hauptbahnhofes 1889, alle Linien auf. Hiermit liegt in Bremen, wie auch in Frankfurt, die klassische Situation vor, daß mehrere kleinere Bahnhöfe im Zuge des Anwachsens des Eisenbahnverkehrs nicht mehr ausreichten und durch einen zentralen Hauptbahnhof ersetzt wurden.

Zunächst war der Personenverkehr, der erst nur eine untergeordnete Rolle spielte, in den Güterverkehr integriert, was aber bald nicht mehr möglich war und zu komplizierter Verkehrslogistik führte. Die dringende Notwendigkeit nach der „Vereinigung des Personenverkehrs an einem Orte“<sup>128</sup> machte sich bemerkbar. Ferner kristallisierte sich heraus, daß in Bremen kein Kopf-, sondern ein Durchgangsbahnhof gebaut werden sollte. 1873 wurde der Bremer Architekt Heinrich Müller (1819-1890) von der Stadt mit Plänen für ein neues Bahnhofsempfangsgebäude beauftragt. Müller war Schüler von Friedrich Gärtner in München und seit 1855 in Bremen tätig. So sind die Bremer Börse (1864) und die Rembertikirche (1868-70) von Müller gebaut worden. Der Auftrag für den Bahnhofsneubau in Bremen wurde Müller allerdings 1885 wieder entzogen. Ein Grund für die Entlassung mag sein, daß

---

<sup>127</sup> Wallentin, Rainer: a.a.O., S. 99.

<sup>128</sup> Pochciol, Ralf: Der Bremer Bahnhof. In: Gerstenberger, Heide: a.a.O., S. 161-200, hier: S. 164.

Müller sich nicht mit Ernst August Leopold Grüttefien arrangieren konnte, der, wie beim Bau des Frankfurter Hauptbahnhofs, die Gesamtkoordination des Baus, die von Berlin aus geleitet wurde, übernommen hatte. 1877 waren die Planungen daher bis auf weiteres eingestellt worden. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß der Bremer Architekt entlassen wurde, weil es Differenzen mit dem preußischen Oberbaurat gab, was auch hier als Indiz gewertet werden kann, wie dominant der preußische Einfluß beim Bahnhofsbau in Bremen war.

1879 kam die Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft in preußischen Besitz und damit ergaben sich neue Möglichkeiten, einen Zentralbahnhof für Bremen zu realisieren. In einem Staatsvertrag zwischen der Hansestadt und Preußen wurde vereinbart, daß die Reichsregierung in Berlin die Gestaltung des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighalle übernehmen sollte. 1883 ging der Eisenbahnbesitz in Bremen in den Besitz Preußens über. Die Planungen wurden dem Berliner Ministerium für Öffentliche Angelegenheiten übertragen. Oberbaurat Grüttefien sollte weiterhin die Gesamtkoordination leiten, „welcher auch in Betreff des Grundgedankens der Gesamt-Entwürfe - insbesondere auch des Entwurfes des Empfangsgebäudes- einen maßgebenden Einfluß ausübte.“<sup>129</sup>

Grüttefien verdient als zentrale Figur beim Bau der Bahnhöfe in Frankfurt und Bremen besondere Beachtung. Er wurde am 18. Dezember 1837 in Neuhalderleben geboren und verstarb am 17. Januar 1890 in Berlin. Zusammen mit Hubert Stier, dem späteren Architekten des Bremer Hauptbahnhofs, besuchte er von 1856 bis 1858 die Bauakademie in Berlin. Mit Stier entwickelte er die Gestaltung des Hauptbahnhofs in Hannover und war an mehreren anderen deutschen Bahnhofsbauten planerisch beteiligt.

Für die Hallenberechnungen am Bremer Hauptbahnhof wurde der Ingenieur Johann Wilhelm Schwedler (1823-1894) engagiert, der der damals bekannteste Brückenkonstrukteur war.<sup>130</sup> So hat Schwedler nicht nur am Frankfurter Hauptbahnhof, sondern auch in Bremen beim Bau der Perronhalle mitgewirkt. „Der Berliner Johann Wilhelm Schwedler war so eine Art `Papst für Eisenbahnkonstruktionen´. Im ausgehenden 19. Jahrhundert war bei allen größeren Bauten mit Eisenkonstruktionen sein Einfluß direkt oder indirekt spürbar.“<sup>131</sup> Schwedler war von 1859-73 an der Bauakademie in Berlin tätig und von 1880 bis 1894 Mitglied der Akademie des Bauwesens.

---

<sup>129</sup> zitiert nach: Krings, Ulrich: Bahnhofsaarchitektur, S. 290.

<sup>130</sup> Pochciol, Ralf: a.a.O., S. 165-166.

<sup>131</sup> Langner, Ulrich: Hundert Jahre Hauptbahnhof Frankfurt - M -. In: Die Bundesbahn 64 (1988), Nr. 8, S. 735.

Neben zahlreichen Brückenkonstruktionen und den Bahnhöfen in Frankfurt und Bremen hat er am Ostbahnhof und den Stadtbahnhöfen in Berlin und am Kölner Hauptbahnhof mitgewirkt.

Die Königlich Preußische Eisenbahndirektion wurde ausführende Instanz des gesamten Bahnhofsbaus in Bremen. Grütteffien übernahm die Koordination der Spezialistentätigkeiten, die sich im Laufe der siebziger Jahre im Bahnhofsbaubereich durchgesetzt hatten: „Waren zunächst die sogenannten Ingenieur-Architekten, die ihre Ausbildung an polytechnischen Schulen erfahren hatten, für den gesamten Bahnhofsbaubereich zuständig gewesen, so setzte sich in den siebziger Jahren eine Spezialisierung in Architekten bzw. Ingenieure durch. Die ersteren waren für die Empfangsgebäude, die letzteren für die Bahnsteighallen zuständig.“<sup>132</sup> Der Ingenieur Schwering wurde mit einem allgemeinen Entwurf für die Bahnsteighalle betraut, während Schwedler die Revision des Entwurfs an Schwering übernahm. Wie beim Bau der Frankfurter Bahnsteighallen verwendete Schwedler auch beim Bremer Hauptbahnhof die sogenannte Drei-Gelenk-Bogenbinder-Konstruktion, die er erstmals 1866/67 am Berliner Ostbahnhof entwickelt hatte. Bei dieser Konstruktion haben die Mauern keine statische Aufgabe, da die Binder bis zum Bahnsteig selbsttragend sind. Durch sie werden große Überspannungen ermöglicht, so daß der Raumeindruck eines Tonnensaales entstehen konnte. 1888 wurde der Plan für die Bahnhofshallen durch das Ministerium für Öffentliche Arbeiten genehmigt. Die Union AG aus Dortmund bekam den Auftrag zur Montage der Hallen, welche 1888/89 erfolgte.

Für das Empfangsgebäude hatte Heinrich Müller mehrere Fassadentwürfe vorgelegt, die allesamt folgendem einheitlichen Schema unterlagen: ein dominanter Mittelrisalit mit fast quadratischem Vestibül, neben dem sich zu beiden Seiten Rundbogengalerien und Eckpavillons anschließen. In der Ausgestaltung des Mittelrisalits und der Eckpavillons schlägt Müller verschiedene Variationen, z.B. ein Ädikulaportal (Abb. 115) oder Thermenfensterkonstruktionen (Abb. 116) vor. Der Hintergrund der Entwürfe bildet jeweils die Wölbung der Bahnsteighalle. „Die der Funktion dienenden Einrichtungen (Bahnsteighalle, B.K.) erscheinen dem Auge als organische Bestandteile des Bauwerkes.“<sup>133</sup> Insgesamt jedoch herrschte der Eindruck einer Schloßanlage vor, die Müller dem Bremer Hauptbahnhof, ähnlich dem Hannoverschen Bahnhof und dem alten und neuen Bahnhof in Hannover, verleihen wollte.

---

<sup>132</sup> Pochciol, Ralf: a.a.O., S. 168.

<sup>133</sup> Pochciol, Ralf: a.a.O., S. 173.

Nach der Entlassung Müllers 1885 wurden die Planungen durch Hubert Stier fortgesetzt, der von Grüttefien dazu beauftragt wurde. Ludwig Oswald Hubert Stier wurde am 27. März 1838 in Berlin geboren und starb am 25. Juni 1907 in Hannover. Er besuchte mit Grüttefien die Berliner Bauakademie und war bald als Bahnhofsbaumeister sehr gefragt. Er baute unter anderem die Bahnhöfe in Hannover 1875-79, in Hildesheim 1882-84, in Uelzen 1885-86<sup>134</sup>, in Bremen 1886-89, in Kreiensen 1886-89 und in Harburg 1895-97<sup>135</sup>. „Hubert Stier hat in seinen Entwürfen vom Januar 1886 die generelle Disposition der Anlage, die schon den Plänen Müllers zugrunde lag, nahezu unverändert übernommen.“<sup>136</sup> Stier legte 1886 seinen ersten Entwurf (Abb. 117) und wenig später seinen zweiten Entwurf (Abb. 118) vor. Hier dominiert die Fassade ein breiter Mittelrisalit mit Segmentbogengiebel, der von Pylonen flankiert ist. Diesem Mittelbau schließen sich zu beiden Seiten rundbogige Galerien an, die in Eckpavillons münden. Somit wird hier eine Schloßarchitektur suggeriert. Der erste Entwurf hatte über dem Mittelrisalit eine blinde Laterne vorgesehen. Im zweiten Entwurf erhielt der Mittelbau statt einer fünfachsigen eine vierachsige Fassade und einen rechteckigen Vestibülgrundriß. Diese Entwürfe erscheinen bereits mit dem dominierenden Segmentbogengiebel dem Anhalter bzw. dem Frankfurter Fassadenschema verpflichtet.

Der endgültige Bau des Bremer Hauptbahnhofs (Abb. 119-120), der am 15. Oktober 1889 eingeweiht wurde, öffnet sich als fünfteiliger Komplex zum Bahnhofplatz nach Süden. Das fünfgliedrige Empfangsgebäude besteht aus dem dominierenden Mittelbau, in dem sich die Schalterhalle befindet, flankierenden Seitentrakten, in denen die Wartesäle untergebracht sind und abschließenden Eckbauten, die Raum für die Verwaltung, Wohnungen für das Dienstpersonal und Bewirtschaftung geben. Der Hauptkörper der Gesamtanlage, die 130,85 Meter lange und 60,20 Meter breite Perronhalle, überragt mit ihrer Scheitelhöhe von 30 Metern die anderen Bauteile des Bahnhofs.

---

<sup>134</sup> Der Bahnhof in Uelzen ist im Vorfeld der EXPO 2000 nach Plänen von Friedensreich Hundertwasser (1928-2000) umgestaltet worden, womit die Bedeutung historischer Bahnhöfe wieder etwas mehr ins Bewußtsein gerückt wurde. Neben der phantasiereichen Gestaltung durch Hundertwasser wurde auch die historische Substanz des Bahnhofs saniert. Vgl.: o. Verf.: Bahnhof mal ganz anders. Seit Ende letzten Jahres eröffnet: der Bahnhof Uelzen mit vielen neuen Ideen und der außergewöhnlichen Architektur von Friedensreich Hundertwasser. In: Unterwegs (Publikation der Deutschen Bahn AG) 5/2001, S. 14-15.

<sup>135</sup> Zum Werk Hubert Stiers vgl.: Siegner, Klaus: Die Bahnhofsarchitektur Hubert Stiers (1838-1907). Ein Beitrag zur niedersächsischen Kunstgeschichte des 19. Jahrhunderts. Diss. Univ. Göttingen 1986.

<sup>136</sup> Siegner; Klaus: a.a.O., S. 154.

Bei der Darstellung der Geschichte und der Analyse der Architektur des Bremer Hauptbahnhofs wird deutlich, daß sich der Bahnhof in Bremen in wesentlichen Punkten auf die Vorgabe des Frankfurter Hauptbahnhofs bezieht. Zum einen lag auch in Bremen die nahezu klassische Situation vor, daß mehrere kleinere Bahnhöfe im Laufe der Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht mehr ausreichten, um die Kapazitäten des anwachsenden Personenverkehrs aufzunehmen. So wurde etwa zeitgleich zu den Planungen in Frankfurt zum Bau eines Zentralbahnhofs auch in Bremen mit den Planungen für eine zentrale Bahnstation begonnen. Dies ist sicher nicht Resultat der Entwicklung in Frankfurt, sondern liegt in der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs insgesamt begründet.

Obwohl fast zeitgleich fertiggestellt, kann man den Bremer Hauptbahnhof als Rezeptionsbau des Frankfurter Hauptbahnhofs ansehen. In Frankfurt wurde etwas früher mit den Planungen begonnen, und man kann konstatieren, daß die Entwürfe des Architekturwettbewerbes des Jahres 1880 für viele Architekten Anregungen für die Gestaltung von weiteren Bahnhöfen hatten. So griff auch Hubert Stier, der ja auch am Frankfurter Wettbewerb teilgenommen hatte, für die Gestaltung des Bremer Bahnhofs wie auch für seinen Bahnhof in Hannover auf die verschiedenen Interpretationsmöglichkeiten, die im Frankfurter Wettbewerb vorgestellt wurden, zurück. „Von dem Ideenfundus dieser ersten Ausschreibung eines Bahnhofsbaus profitierten viele nachfolgenden Planer. Auch Stier nutze sie für den Bremer Bahnhof.“<sup>137</sup>

Die Grunddisposition der gesamten Fassade des Bremer Hauptbahnhofs mit ihrem zentralen, vorgelagerten Mittelrisalit, sich anschließenden Rundbogengalerien und Eckpavillons erinnert sehr stark an das Frankfurter Vorbild. Insbesondere der Mittelrisalit, dessen wesentliches Moment der zwischen pylonenartigen Türmen eingefangene Segmentbogen unter Verwendung von Thermenfenstern ist, prägt den Eindruck des Bremer wie des Frankfurter Bahnhofsempfangsgebäudes. Das tonnengewölbte Vestibül des Bahnhofs evoziert in seiner basilikalen Anlage einen Kircheninnenraum mit Obergaden, der hier in Form von Thermenfenstern ausgebildet ist (Abb. 121). Auch dies ist ein Moment, das in Frankfurt präfiguriert wurde. Das Skulpturenprogramm des Bremer Bahnhofs mit Allegorien von „Handel“ und „Industrie“, „Schiffahrt“ und „Eisenbahn-Verkehr“ sowie dem Reichsadler, dem die Wappen der Städte Hamburg, Bremen, Hannover und Köln unterstellt sind, weist ebenfalls starke Parallelen zum Frankfurter Bahnhofsbau

---

<sup>137</sup> Pochciol, Ralf: a.a.O., S. 194.

auf<sup>138</sup>. Auch in der Konstruktion der Bahnsteighalle (Abb. 122) mit der Verwendung von Schwedlers Drei-Gelenk-Bogenbinder zeigt sich deutlich, daß der Bahnhof in Frankfurt als Vorbild für den Bau des Bremer Hauptbahnhofs diente. Hier ist allerdings zu konstatieren, daß die Rückfront des Frankfurter Hauptbahnhofs die Glas-Eisenkonstruktion der Perronhalle offener zur Darstellung bringt, während beim Bremer Hauptbahnhof die Ingenieurkonstruktion durch die Arkaden der Segmentbogenfenster mehr Ornamentik aufweist. Diese Arkaden wiederum scheinen der Hauptfassade des Anhalter Bahnhofs verpflichtet zu sein. Im Verhältnis zur Rückfront des Anhalter Bahnhofs jedoch zeigt der Bremer Hauptbahnhof die moderne Glas-Eisenkonstruktion, während die Anhalter Lösung eine traditionelle Steinarchitektur aufweist. So ist festzuhalten, daß beim Vergleich der Rückfronten der drei Bahnhöfe der Anhalter Bahnhof am traditionellsten verfährt (Steinarchitektur), der Bremer Hauptbahnhof die Ingenieurkonstruktion mit Ornamentik versieht, während der Frankfurter Hauptbahnhof die Glas-Eisenarchitektur fast ohne Verblendung präsentiert.

Die Tatsache, daß Frankfurt in so vielen Elementen des Bremer Hauptbahnhofs zitiert wird, liegt meines Erachtens in zwei wesentlichen Aspekten begründet. Zum einen hatte Frankfurt, wie bereits erwähnt, durch die dort erfolgte innovative Weiterentwicklung des Typus Kopfbahnhof für die Zeitgenossen Signalwirkung auch für die nachfolgenden Bauten, nicht nur für Kopfbahnhöfe, sondern auch für Durchgangsbahnhöfe, wie es in Bremen der Fall ist. In Bremen wird die Vorgabe eines Kopfbahnhofs auf einen Durchgangsbahnhof bezogen, so daß in Bremen eine kleine Täuschung erfolgt: die Hauptfassade des Bahnhofs ist im Grunde eine Querhausfassade, die Bahnhofsstraße ist nicht, wie in Frankfurt, die Fortsetzung der Gleise, sondern die Gleise liegen quer zur Bahnhofsstraße. Zum anderen sind aber auch sowohl am Frankfurter wie am Bremer Hauptbahnhof dieselben Persönlichkeiten beteiligt: Hubert Stier nahm am Frankfurter Wettbewerb teil, Schwedler, der Konstrukteur der Frankfurter Hallen, übernahm auch in Bremen die Hallenberechnungen, auch wenn Schwingler letztlich die Hallenkonstruktion ausführte. Ernst August Leopold Grüttefien hatte die Gesamtkoordination an beiden Bahnhöfen inne, die von Berlin aus geleitet wurde. „Der Frankfurter Bau, der den Sprung zum Repräsentativgebäude endgültig geschafft hatte, wurde zu einem Beispiel, auf welches sich fortan Bahnhofsbauten sowohl in Deutschland als auch im Ausland beziehen sollten.“<sup>139</sup>

---

<sup>138</sup> Zum Skulpturenprogramm am Bremer Hauptbahnhof vgl. auch: Krings, Ulrich: Bahnhofsarchitektur, a.a.O., S. 303.

<sup>139</sup> Pochciol, Ralf: a.a.O., S.194.



## 3.2. Erfurt

### 3.2.1. Zur Verkehrsentwicklung in Erfurt

Die jahrhundertealte Tradition Erfurts als wichtige Handelsstadt ist u.a. durch seine Lage an der Königstraße (Via Regia), die von Rußland und Polen kommend über Leipzig, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach nach Frankfurt am Main und weiter nach Frankreich bzw. Flandern verlief<sup>140</sup>, zurückzuführen. Lange Jahre war Erfurt dem Erzbischof von Mainz unterstellt, der die Landeshoheit über die Stadt ausübte. Die durch Handel und Handwerk wirtschaftlich erstarkte Stadt strebte aber auch nach politischer Macht, was zwischen dem 13. und 15. Jahrhundert zu zahlreichen Kriegen und Fehden zwischen dem Mainzer Erzbischof und den sächsischen Fürsten führte. Seit Ende des 15. Jahrhunderts verlor Erfurt seine Stellung als wichtiger Ost-West-Handelsplatz immer mehr an Leipzig, was zu einem gewissen wirtschaftlichen Niedergang der Stadt führte.

1802 wurde Erfurt durch Preußen in Besitz genommen, allerdings 1806 kampflos an Napoleon übergeben. Im Jahre 1814 wurde es wieder an Preußen zurückgegeben, das den Ausbau der Stadt zu einer Garnisonsstadt verfügte. Erfurt wurde Teil der preußischen Provinz Sachsen. Durch die Ausplünderung der Stadt während der französischen Besatzungszeit war Erfurt zu Beginn des 19. Jahrhunderts wirtschaftlich erlahmt. Dies sollte sich erst mit der Industrialisierung ändern, die auch in Erfurt zu einem beschleunigten Wirtschaftswachstum führte.

Das durch die Staaten Kurhessen, Braunschweig und Hannover in östliche und westliche Provinzen getrennte Preußen war sehr stark an einer Verbindung zwischen diesen Provinzen interessiert und ließ bereits ab 1838 verschiedene Varianten einer Eisenbahnstrecke zwischen Halle und Kassel und von dort weiter in die Rheinprovinz prüfen. Als kürzeste Strecke kam die Linie über Nordhausen und Heiligenstadt in Betracht, ferner die Strecke Halle - Mühlhausen - Eschwege - Kassel. Als weitere Variante wurde eine Eisenbahnstrecke entlang der alten Handelsstraße über Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach mit einer Fortführung nach Frankfurt am Main vorgeschlagen.

---

<sup>140</sup> Landeszentrale für politische Bildung (Hrsg.): Thüringen. Verkehrswesen im 19. Jahrhundert. Blätter zur Landeskunde. Erfurt 2000, o.S.

Als diese verschiedenen Streckenvarianten bekannt wurden, setzte sich die Stadt Erfurt sehr für die letztere Streckenführung ein und richtete 1840 ein Immediatsgesuch an König Friedrich Wilhelm IV, mit der Bitte, die Strecke über Erfurt zu führen, u.a. mit der Begründung, daß ansonsten die alte Handelsstraße von Frankfurt nach Leipzig rasch an Bedeutung verlöre. Auch befürchtete man, daß Erfurt sonst zu sehr in ein verkehrspolitisches Abseits geraten würde. In den Residenzstädten Thüringens propagierten Friedrich List und der mit ihm befreundete Verleger Joseph Meyer<sup>141</sup> die Vorzüge des neuen Verkehrsmittels. Sie erreichten, daß sich die Regierungen Sachsen-Weimars, Sachsen-Meinings und Sachsen-Coburg und Gothas am 19.8.1840 zu einem „Thüringischen Eisenbahnverein“ zusammenschlossen, dessen Leitung die Gothaische Regierung übernahm, da sich Herzog Ernst I von Sachsen-Coburg und Gotha persönlich sehr für die Eisenbahnfrage interessierte<sup>142</sup>. List und Meyer unterstützten die Bemühungen, die neue Eisenbahnstrecke entlang der alten Handelsstraße zu führen<sup>143</sup>. Auch die Regierungen in Sachsen-Weimar, Sachsen-Coburg und Gotha und Sachsen-Meinigen favorisierten diese Linienführung, sodaß es am 20.12.1841 zu einem Staatsvertrag zwischen dem Königreich Preußen, dem Kurfürstentum Hessen, dem Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach und dem Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha über „die Herstellung einer Eisenbahn von Halle über Erfurt nach Kassel“<sup>144</sup> kam, wobei von Kassel aus ein Anschluß an die in Vorbereitung begriffene Bahn von Minden nach Köln vorgesehen war. Im Jahre 1844 wurde das Statut der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, die eine private Aktiengesellschaft mit staatlichen Zinszuschüssen sein sollte, genehmigt, und der Bau der Bahn konzessioniert. Sitz der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft wurde Erfurt.

Der Bau der Strecke, dem der Oberingenieur August Mons vorstand, begann 1844. Der erste Teilabschnitt der Stammstrecke der Thüringischen Eisenbahngesellschaft (Abb. 123) Halle-Weißenfels wurde im Juni 1846 eröffnet. Entlang der Linie von Halle nach Gerstungen, auf der 15 bei Stephenson & Co. in Newcastle und sechs bei Borsig in Berlin hergestellte Lokomotiven fuhren, wurde zusätzlich eine der ersten elektromagnetischen Telegra-

---

<sup>141</sup> Bei Joseph Meyer handelt es sich um den Verleger des bekannten „Meyer's Konversationslexikon“. List und Meyer waren in erster Linie in Gotha tätig, wo sie für das neue Verkehrsmittel warben.

<sup>142</sup> Vgl.: Fromm, Günter: Aus der Geschichte der Thüringischen Eisenbahn und des Bahnhofs Erfurt 1846-1882. Bad Langensalza 1997. S. 12.

<sup>143</sup> Vgl.: Landeszentrale für politische Bildung (Hrsg.): Thüringen, a.a.O., o.S.

<sup>144</sup> Baum, Harald; Moritz, Horst: Fahrt frei! 150 Jahre Eisenbahn in Erfurt. Begleitschrift zur Jubiläumsausstellung des Stadtarchivs Erfurt und des Stadtmuseums Erfurt vom 3. April bis 29. Juni 1997. Erfurt 1997, S. 9.

phenlinien Deutschlands gebaut. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft gehörte im Jahre 1862 mit einem Kapital von 20,9 Millionen Talern und einer Streckenlänge von 285 km zu den 10 größten deutschen Privatgesellschaften<sup>145</sup>.

### 3.2.2. Der Erfurter Hauptbahnhof

Für den Bau der Bahnlinie wurden im Jahre 1846 die Festungswerke der Stadt Erfurt an zwei Stellen, am Schmidtstedter Tor und am Gothaer Brückenkopf, durchbrochen. Dies war notwendig geworden, da die preußischen Behörden der Auffassung waren, daß der neue Bahnhof der Thüringischen Eisenbahngesellschaft durch die Festungsanlagen geschützt werden müsse<sup>146</sup>. Zunächst war das Areal östlich des Schmidtstedter Tores außerhalb der Festungswerke als Bauplatz für den Bahnhof vorgesehen, was für die weitere Verkehrsentwicklung und den späteren Ausbau der Bahnhofsanlagen günstig gewesen wäre. Aus den oben genannten Gründen wurde der Bahnhof jedoch zwischen dem August- und dem Löberthor angelegt. Am 1. April 1847 wurde der Teilabschnitt Weimar-Erfurt der Thüringischen Eisenbahngesellschaft eröffnet, womit Erfurt an das neu entstehende Eisenbahnnetz angeschlossen wurde. Wegen der bereits spürbaren Krisensymptome als Vorboten der 48er Revolution fand keine offizielle Eröffnungfeier statt. Der Bahnhof selbst wurde erst ein Jahr später vollständig fertiggestellt, da zusätzlich zu dem Empfangsgebäude noch Wagenremisen, Schuppen und Werkstätten errichtet wurden. Bereits bei einer Probefahrt Ende März 1847 mit der Lokomotive „Thüringen“ war die ganze Bahnstrecke von einer zahlreichen Menschenmenge umlagert worden, die beim Anblick des Zuges in Jubelrufe ausbrach: „Nach Ankunft des Zuges stürzten Hunderte den Wall herunter, um Lokomotive und Wagen zu bestaunen und prallten erschrocken zurück, wenn der Lokomotivführer laute Pfiffe ertönen ließ und unter schwerem Aufpusten die Lokomotive sich in Bewegung setzte.“<sup>147</sup>

Für den Bau des ersten Bahnhofs in Erfurt (Abb. 124) wurde August Mons (1809-1872) beauftragt, der von 1844-1865 erster Betriebsdirektor

---

<sup>145</sup> Landeszentrale für politische Bildung (Hrsg.): Thüringen, a.a.O., o.S.

<sup>146</sup> Hommel, Detlef; Thielmann, Georg: Verkehrsknoten Erfurt. Freiburg 2000, S. 12.

<sup>147</sup> Zitiert nach: Fromm, Günter: Aus der Geschichte der Thüringischen Eisenbahn und des Bahnhofs Erfurt 1846-1882, a.a.O., S.33.

und Oberingenieur der Thüringischen Eisenbahngesellschaft war<sup>148</sup> und für den Bau mehrerer Bahnhöfe entlang der Stammstrecke verantwortlich war. Bei dem ersten Empfangsgebäude der Thüringischen Eisenbahn in Erfurt handelt es sich um einen dreigeschossigen, symmetrischen Bau. Der Mittelrisalit ist durch ein Mezzaningeschoß besonders ausgezeichnet. Das durch symmetrische Gestaltung und durch geschoßscheidende Gesimse klar strukturierte Gebäude wird zum Dach hin durch ein Zinnenfries abgeschlossen. An den Ecken des Mittelrisalits und der Seitenrisalite sind kleine Türmchen sichtbar. Als asymmetrischer Akzent befindet sich am Ostgiebel des Gebäudes ein hoher Uhrturm, der ebenfalls mit Zinnenfries und Türmchen abgeschlossen ist<sup>149</sup> und somit einen burgturmartigen Charakter hat. Im Erdgeschoß weist das Gebäude Segmentbogenfenster auf, in den Obergeschossen befinden sich Fenster mit geraden Stürzen. Hiermit wird deutlich, daß die Geschoßgestaltung durch eine deutliche Hierarchisierung charakterisiert ist, die auch auf die unterschiedliche Funktion der Geschosse verweist: während der bürgerlichen Öffentlichkeit im Erdgeschoß mit dem Segmentbogen die allerunterste Ordnung vorbehalten ist, sind die der Repräsentation dienenden Obergeschosse mit klassischen Elementen ausgestattet. Insgesamt ist das Gebäude der mittelalterlichen Bautradition verpflichtet, womit durch den Bahnhof kein Fremdkörper für die Stadt geschaffen wurde: „Mons, der sonst für seine Bauten Elemente der italienischen Renaissance bevorzugte, gestaltete das Erfurter Gebäude wohl mit Bezug auf die historische Bautradition der Stadt in gotisierenden Formen, zinnen- und türmchenbewehrt.“<sup>150</sup> Die fortifikatorischen Elemente des ersten Erfurter Bahnhofs sind der Festungsstadt geschuldet, der Bahnhof am Rand der Stadt erscheint auch als Bollwerk zur Verteidigung der Stadt und somit auch als integrativer Bestandteil der alten Festungsanlagen<sup>151</sup>.

Zwischen dem Empfangsgebäude und dem 1847 errichteten Hotel Silber erstreckte sich ursprünglich ein großer Vorplatz, von dem aus das Gebäude über eine Freitreppe<sup>152</sup> durch den Mittelrisalit zu betreten war. Im Inneren des Gebäudes befand sich eine große Halle, in der zwei Fahrkarten-

---

<sup>148</sup> Vgl.: Fromm, Günter; Hunger, Erich: Die Entwicklung der Thüringischen Eisenbahn. 125 Jahre Strecke Halle-Gerstungen. Erfurt 1970, S. 9.

<sup>149</sup> Der Uhrturm erinnert mit seinen drei Öffnungen an die Gestaltung des Hamburger Bahnhofs in Berlin (Abb. 125).

<sup>150</sup> Berger, Manfred: Historische Bahnhofsbauten Sachsens, Preußens, Mecklenburgs und Thüringens. Berlin (Ost) 1980, S. 236.

<sup>151</sup> Insofern kann man den Bahnhof nicht nur als Symbol der Stadt verstehen, sondern er verweist auch auf die Ferne. Der Bahnhof steht damit auch für den Aspekt die „Nähe in der Ferne“ und die „Ferne in der Nähe“.

<sup>152</sup> Die Freitreppe wurde 1925 entfernt.

schalter und die Gepäckexpedition untergebracht waren. Zum Bahnsteig hin schloß sich ein Wartesaal für besondere Gelegenheiten, ein großer durchgehender Passagiersaal und der Speisesaal mit Küchen- und Wirtschaftsräumen an. Die Säle waren repräsentativ ausgestattet und wiesen eine gediegene Raumaustattung, vertäfelte Wände und Stuckdecken auf<sup>153</sup>. Die Bahnsteige waren durch die Warteräume aus zugänglich. In den Obergeschossen waren die Verwaltungs- und Repräsentationsräume der Thüringischen Eisenbahngesellschaft untergebracht. Die unterschiedliche Nutzung der Geschosse drückt sich auch, wie bereits erwähnt, im Außenbau aus.

Es stellte sich allerdings bald heraus, daß der erste Bahnhof schon bald nicht mehr den wachsenden Verkehrsbedürfnissen gewachsen war<sup>154</sup>. So wurden bereits 1852 erste Veränderungen vorgenommen und der Lokomotivschuppen und der Güterbahnsteig vergrößert. Allerdings war die Ausdehnung der Bahnanlagen durch das Festungswerk stark eingeschränkt. Als 1863 eine Zweigbahn zum Königlichen Salzbergwerk Ilversgehofen in den Bahnhof eingeführt wurde, verschärfte sich das Raumproblem weiter. 1865 kaufte die Thüringische Eisenbahngesellschaft ein großes Areal vor dem Schmidtstedter Tor zur Anlage des künftige Güterbahnhofs auf, der 1871 eingeweiht wurde, womit eine gewisse Verkehrsentlastung erreicht wurde. Zwischen 1869 und 1871 wurde ein Anbau an das Empfangsgebäude gebaut, in dem von nun an die Verwaltungsräume untergebracht waren<sup>155</sup>. Trotz dieser Neu- und Umbauten war der erste Bahnhof durch die Erweiterung des thüringischen Eisenbahnnetzes und die Anbindung der nördlichen und südlichen thüringischen Gebiete den verkehrstechnischen Anforderungen auf Dauer jedoch nicht gewachsen.

---

<sup>153</sup> Vgl.: Berger, Manfred: Historische Bahnhofsbauten Sachsens, Preußens, Mecklenburgs und Thüringens, a.a.O., S. 237.

<sup>154</sup> Auch in der Stadt selbst herrschten chaotische Verkehrsverhältnisse, wie aus verschiedenen Reiseberichten aus dem 19. Jahrhundert hervorgeht: „Die Stadt Erfurt laboriert wie alle alten und namentlichen Festungsstädte an großen Verkehrsmängeln durch zu enge und gebundene Straßen. Es genügt, daran zu erinnern, daß heute die Bahnhofstraße kaum mehr im Stande ist, den ihr zugewiesenen Verkehr zu bewältigen...“ und „Vor dem Bahnhof ein enges, von häßlichen Gebäuden und Holzverschlängen umschlossenes Plätzchen, dann an einem großen, wüst aussehenden Hotel vorbei ... in ein gleichfalls enges, dürrtiges Gässchen, das den Verkehr kaum fassen kann; kleine Häuser, hastende Menschen, fluchende Kutscher; nein, nett war das nicht...“ Zitiert nach: Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit ICE-Bahnhof Erfurt und Umfeld (Hrsg.); Landeshauptstadt Erfurt, Stadtverwaltung; Projektleitung ICE-Bahnhof und Umfeld: Erfurt verbindet. Der neue ICE-Bahnhof. Teil 1: Die Planungsgeschichte des neuen ICE-Bahnhofes Erfurt und seines Umfeldes. Erfurt, Kassel 2001, S. 39.

<sup>155</sup> Dieser Anbau wurde jedoch bei der Neugestaltung der Bahnhofsanlagen wieder abgerissen.

Nach der Reichsgründung 1871 war Preußen verstärkt an der Verstaatlichung privater Eisenbahngesellschaften und so auch an der Thüringischen Eisenbahngesellschaft interessiert. „Da 41% der Strecken der Thüringischen Eisenbahngesellschaft auf preußischem Gebiet lagen und die Linie Halle - Gerstungen für den preußischen Staat als Teil der Verbindung Berlin - Frankfurt (Main) immer wichtiger wurde, betrieb man zielgerichtet deren Übernahme.“<sup>156</sup> Insbesondere nach dem „Gründerkrach“ von 1873 zeigte sich auf Seiten der Aktionäre der Thüringischen Eisenbahngesellschaft eine gewisse Verunsicherung, die sich Preußen durch großzügige Angebote zunutze machen konnte. Im Jahre 1882 wurde schließlich der Kauf der Thüringischen Eisenbahngesellschaft durch die Preußischen Staatsbahnen genehmigt und die Königliche Eisenbahn-Direktion in Erfurt gegründet, die Teil der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung wurde. „Für die thüringischen Staaten bedeutete der preußischen Einfluß nach der Verstaatlichung eine Unterordnung Thüringens unter die Preußische Verkehrspolitik, die damals das gesamte Leben Mitteldeutschlands beeinflusste.“<sup>157</sup> Der Anschluß Erfurts an die Thüringische Eisenbahn 1847 und der zielstrebige Ausbau der Eisenbahnstrecken in Preußen und in anderen Ländern des Deutschen Bundes wurde ein bedeutender wirtschaftlicher Faktor. Nach der Reichseinigung von 1871 und den sich daran anschließenden Gründerjahren beginnt eine beispiellose Zeit der Prosperität<sup>158</sup>

Nach der Verstaatlichung wurde eine grundlegende Neugestaltung der Bahnhofsanlagen<sup>159</sup> in Erfurt beschlossen. Sie sollte großzügig geplant und für einen noch weiter ansteigenden Eisenbahnverkehr ausgerichtet sein. Das alte Empfangsgebäude sollte ab 1893 nur noch als Verwaltungsgebäude für die Eisenbahn-Direktion dienen. Die seit 1873 durchgeführte Entfestigung der Stadt erleichterte das Bauvorhaben, da nun genügend Areal, insbesondere auch durch die Abtragung der sogenannten „Hohen Batterie“<sup>160</sup>, zur Verfügung stand. Der Baubeginn des neuen Bahnhofs verzögerte sich jedoch noch, da die Stadt Erfurt ihren Anteil an den Kosten für Straßenumbauten im Bahnhofsbereich als zu hoch einschätzte und zusätzlich den Bau des Gera-

---

<sup>156</sup> Hommel, Detlef; Thielmann, Georg: Verkehrsknoten Erfurt, a.a.O., S.14.

<sup>157</sup> Fromm, Günter; Hunger, Erich: Die Entwicklung der Thüringischen Eisenbahn, a.a.O., S. 30.

<sup>158</sup> Vgl.: Baum, Harald; Moritz, Horst: Fahrt frei! a.a.O., S. 35.

<sup>159</sup> Die Neugestaltung umfaßte auch den Ausbau des Güterbahnhofs und den Bau einer Straßenunterführung im Verlauf der Bahnhofstraße.

<sup>160</sup> Die „Hohe Batterie“, die sich dem Bahnhofsareal im Süden anschloß, war Teil der Befestigungsanlagen. Sie wurde 1875 abgetragen. 1908 wurde der Stadtpark auf dem Areal errichtet. Vgl.: Fromm, Günter: Aus der Geschichte der Thüringischen Eisenbahn und des Bahnhofs Erfurt 1846-1882, a.a.O., S. 78.

Umflut-Kanals mit dem Bahnprojekts verbinden wollte, um das Hochwasserproblem in der Stadt zu lösen<sup>161</sup>. Erst 1887 kam es schließlich zur Einigung zwischen Bahn und Stadt. Im selben Jahr erteilte der preußische Minister für öffentliche Arbeiten seine Genehmigung für den Neubau des Bahnhofs und die damit verbundenen Maßnahmen.

Mit dem Bau des neuen Erfurter Hauptbahnhofs wurde der Eisenbahnbauinspektor Eduard Keil<sup>162</sup>, der später Professor in Königsberg wurde, und der Regierungsbaumeister Otto Erlendsen beauftragt. Aus verschiedenen Gründen entschied man sich bei der Anlage des Bahnhofs für die Kombination aus einem Vorempfangsgebäude und einem Inselgebäude, das sich auf der Höhe der Bahnsteige befinden sollte. Zum einen verliefen die Bahnanlagen zum Teil erhöht auf dem alten Festungswall, so daß dieser Höhenunterschied überbrückt werden mußte. Zum anderen sollte der Bahnhof für die Strecke Halle-Eisenach als Durchgangsbahnhof und für die Strecken nach Nordhausen und Sangerhausen als Kopfbahnhof angelegt werden, so daß sich ein Inselgebäude anbot (Abb. 126). Da der Bahnhof zum Teil auf dem alten Festungswall und zum Teil im alten Wallgraben steht, mußten stellenweise ungewöhnlich tiefe Gründungsmaßnahmen durchgeführt werden. Die erhöhte Anlage der Bahnsteige und der Gleise hatte wiederum auch zur Folge, daß Kreuzungen von Schiene und Straße vermieden werden konnten, was sich auf die Verkehrsentwicklung in der Stadt günstig auswirkte. Deshalb konnten die neuen, südlich gelegenen Stadtteile ohne Verkehrsbehinderungen an das Stadtzentrum angeschlossen werden.

Am 1. November 1893 wurde der neue Personenbahnhof feierlich in Betrieb genommen. „Als erster Zug fuhr 12.33 Uhr der Sangerhäuser Personentrain ein, der von einem zahlreichen Publikum mit lebhaften Zurufen empfangen wurde. Die Lokomotive war mit Blumengewinden geschmückt, und auch die Maschinen der kurz darauf passierenden Güterzüge trugen Blumenschmuck. Am darauffolgenden Sonntag war der neue Bahnhof das Wanderziel einer nach Hunderten zählenden Besucherschar, die die weite Halle des neuen Hauses belebte und die Eleganz der Einrichtung desselben bewunderte. Auch die ankommenden Reisenden zollten dem stattlichen Bau rückhaltlose Bewunderung. Lediglich die Nachbarschaft des Gebäudes, die

---

<sup>161</sup> Der neue Flutgraben sollte anstelle der alten Festungsgräben südlich und östlich um die Altstadt führen und den Hochwasserschutz der Stadt gewährleisten. Vgl.: Hommel, Detlef; Thielmann, Georg: Verkehrsknoten Erfurt, a.a.O., S. 16.

<sup>162</sup> Eduard Keil entwarf u.a. auch den Erweiterungsbau des Eisenbahndirektionsgebäudes Erfurt (Ost-, Nord- und Westflügel) in den Jahren 1888-1889. Vgl.: Fromm, Günter: Aus der Geschichte der Thüringischen Eisenbahn und des Bahnhofs Erfurt 1846-1882, a.a.O., S. 85.

Grundstücke der Büßleber Gasse, zu deren Fenstern die fragwürdigsten Wäschestücke heraushingen, forderten zu den unterschiedlichsten, für unsere Stadt nicht immer schmeichelhaften Bemerkungen heraus.“<sup>163</sup>

Der neue Erfurter Hauptbahnhof (Abb. 127-136) stellt sich, wie bereits erwähnt, als zweigeteiltes Gebäude dar. Zur Stadt und zum Bahnhofplatz präsentiert sich der Bahnhof durch ein Vorempfangsgebäude, während sich das Inselgebäude und die Bahnsteige erhöht auf den ehemaligen Festungsanlagen befinden. Beide Gebäudeteile sind durch einen Personentunnel miteinander verbunden (Abb. 137). Bei dem Vorempfangsgebäude (Abb. 138) handelt es sich um ein langgestrecktes Gebäude aus fünf Achsen mit turmartigen Eckrisaliten und einem als Thermenarchitektur gestalteten Mittelrisalit. Das Vorempfangsgebäude wird durch den von einem großen Segmentbogen überfangenen Mittelrisalit dominiert, dem sich rechts und links jeweils eingeschossige Rundbogengalerien anschließen, die in jeweils doppelstöckigen Eckpavillons münden. Das zentrale Motiv des Mittelrisalits ist das große Thermenfenster, das von dem großen Segmentbogen gerahmt wird. Das Thermenfenster hat in seinem Scheitel einen mit Laubwerk dekorierten Schlußstein, während sich im Scheitel des Hauptbogens ein Giebel mit Muschelwerk befindet, unter dem der preußische Adler sichtbar ist. Der mit Muschelwerk ornamentierte Giebel ist ein beliebtes Motiv der Gründerzeitarchitektur. Der Mittelrisalit wird jeweils von zwei im Erdgeschoß rustizierten und von Obeliskten bekrönten Pylonen flankiert. Zusammen mit den rahmenenden Obeliskten erhält der Mittelrisalit den Charakter eines hoheitlichen Gebäudes. Dem Mittelrisalit ist ein Portikus vorgelagert, der zur Stadt hin drei Rundbogenportale aufweist. Die Seitenportale des Portikus sind ebenfalls als Rundbogenportale ausgebildet. Der Portikus wird von einem großen Uhrenaufbau abgeschlossen, der auf diese Weise in die Thermenfensterzone des Mittelrisalits hineinragt. Die aus fünf Bogenstellungen bestehenden eingeschossigen Rundbogengalerien münden jeweils in rustizierten, doppelstöckigen Eckpavillons, die im Erdgeschoß die Rundbogenfenster der Galerien aufgreifen, im ersten Stock jedoch eine doppelte Rundbogenfensterkonstruktion aufweisen. Das Erdgeschoß der Pavillons ist durch den Galeriecharakter geprägt, während das Obergeschoß den Eckturmcharakter betont. Die Eckpavillons werden durch ein Satteldach abgeschlossen.

Das zweigeschossige Inselgebäude (Abb. 139-141) liegt riegelartig erhöht hinter dem Vorempfangsgebäude. Es ist im Verhältnis zum ersteren

---

<sup>163</sup> Zitiert nach: o. Verf.: Unser Hauptbahnhof und seine Geschichte. Zu den Erneuerungsplänen am Erfurter Hauptbahnhof. In: Thüringer Volk vom 23.2.1949. Hier wird deutlich, daß die Bahn, wie so oft, gewissermaßen durch die Hinterhöfe in die Stadt einfährt.



wesentlich schlichter ausgebildet, greift aber zentrale Motive des Vorempfangsgebäudes auf. Das rechteckige Gebäude weist zwei durch ein Satteldach abgeschlossene Seitenrisalite auf, die seitlich von Obelisken und auf dem Dachfirst von einem, wiederum mit Muschelornamentik versehenen Giebel bekrönt sind. Die Seitenrisalite sind im Obergeschoß mit einem Blendbogen versehen, der drei der fünf Rundbogenfenster umrahmt. Zwischen den Seitenrisaliten erstreckt sich im Obergeschoß eine Thermengalerie, die somit ein zentrales Motiv des Vorempfangsgebäudes aufgreift. Das Inselgebäude stellt sich als arkadenartige Palasarchitektur dar, die im Erdgeschoß Segmentbogenfenster und im Obergeschoß Rundbogenfenster bzw. die Themengalerie aufweist. Insgesamt wird das Inselgebäude durch einen palas- bzw. pfalzartigen Charakter dominiert. Zu den Gleisen hin ist das Inselgebäude mit pultdachartigen Anbauten versehen, die anstelle einer Bahnsteighalle auf diese Weise einen gewissen Schutz der Reisenden gewährleisteten.

Die Aufteilung des Erfurter Bahnhofs in ein Vorgebäude und ein erhöht liegendes Hauptgebäude läßt Assoziationen zur Schloßarchitektur aufkommen. Man könnte hier an die Anlage eines Vorschlosses und eines Hauptschlusses denken, wie sie sich beispielsweise in Wien mit dem Unteren und Oberen Belvedere (Abb. 142-143) findet. Unten befindet sich die Portal-situation mit einer Vorhofarchitektur, während oben das eigentliche Schloß, der Wohnpalast, angelegt ist. So kann man konstatieren, daß der Erfurter Bahnhof Anleihen an die Schloßarchitektur macht, indem sich das Vorempfangsgebäude als Vorhofarchitektur präsentiert, während sich das Inselgebäude als das eigentliche Bahnhofsgebäude als erhöht liegendes Hauptschloß darstellt.

Im Vorempfangsgebäude (Abb. 144), das durch die Portale der Vorhalle zu betreten war, befanden sich die große Eingangshalle mit Fahrkartenschaltern, Gepäckannahme und -ausgabe sowie Räume für die Postabfertigung. In der Mittelachse führte ein 6 Meter breiter Personentunnel<sup>164</sup> zum Inselgebäude. Vorempfangsgebäude und Inselgebäude waren zusätzlich noch mit vier weiteren Tunnel verbunden, die für die ankommenden Reisenden, den Gepäck-, Eilgut- und den Posttransport vorgesehen waren. Der Personentunnel mündete im Erdgeschoß des Inselgebäudes wiederum in einer großen Eingangshalle, der sich rechts der Wartesaal I. und II. Klasse, der Speisesaal, ein Damenzimmer und das Fürstenzimmer anschlossen und links der Wartesaal III. und IV. Klasse, Toilettenräume und Telegraphenstube anschlossen. Im Obergeschoß befanden sich Übernachtungs- und Diensträume.

---

<sup>164</sup> Vgl.: Berger, Manfred: Historische Bahnhofsbauten Sachsens, Preußens, Mecklenburgs und Thüringens, a.a.O., S. 238.

Besonders die Wartesäle (Abb. 145) und das Fürstenzimmer waren mit reich geschmückten Wandverkleidungen, Kronleuchtern und schmiedeeisernen Gittern sehr repräsentativ ausgestattet. „Im Inneren herrscht vornehmer architektonischer Schmuck, während die Räumlichkeiten durch ihre zweckmäßige Anordnung große Bequemlichkeiten für das Publikum bieten.“<sup>165</sup> „Selbst die Toilettenräume boten ungewohnten Luxus durch Toiletten mit Wasserspülung, Wandverkleidungen aus weißem Marmor und separate Waschräume. Mit diesen Einrichtungen war der Bahnhof der Stadt weit voraus, denn die erste Wasserspülung wurde in Erfurt erst 1907 genehmigt.“<sup>166</sup>

Eduard Keil, einer der beiden Architekten des neuen Erfurter Hauptbahnhofs, hat 1896 in der „Zeitschrift für Bauwesen“ einen Aufsatz über den Neubau des Bahnhofs verfaßt, in dem er eine ausführliche, im wesentlichen technische Beschreibung seines Bau vornimmt. Hier interessieren vor allem zwei Aspekte. Zum einen vergleicht Keil den Portikus des Erfurter Hauptbahnhofs mit dem des Anhalter Bahnhofs: „Der Hauptzugang zum Vorgebäude erfolgt durch die geschlossene Vorhalle, welche ursprünglich breiter entworfen war und zugleich als Unterfahrt dienen sollte. Die vorgenommene Änderung ist eine wesentliche Verbesserung geworden. Unterfahrten wie z.B. am Anhalter Bahnhof in Berlin führen zu großen Übelständen infolge der mangelnden Trennung des Fußgänger- und Wagenverkehrs. Im vorliegenden Falle ist diese Trennung erreicht: die Wagen fahren unter einem Schutzdach vor die Vorhalle; die Fußgänger aber benutzen die seitlichen Eingangsthüren. Dazu kommt noch, daß die geschlossene Vorhalle zum geräumigen Windfang geworden ist.“<sup>167</sup> So wird deutlich, daß Keil für den Erfurter Hauptbahnhof explizit Anleihen beim Anhalter Bahnhof gemacht hat, was insbesondere durch den dreibogigen Portikus, den großen Segmentbogen und den Uhrenaufbau deutlich wird (Abb. 60). Zum anderen schreibt Keil weiter: „Die Entwürfe für das Inselgebäude wurden nach Angaben der allgemeinen Bau-Abtheilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in den Jahren 1889 und 1890 vom Unterzeichneten und dem Regierungs-Baumeister Erlendsen bearbeitet und durch den erstgenannten unter dem ehemaligen Betriebsamte Erfurt ausgeführt. Von ihm wurde dann 1891 das Vorgebäude nach Angaben des damals als Hilfsarbeiter im Ministerium der

---

<sup>165</sup> Zitiert nach: Hommel, Detlef; Thielmann, Georg: Verkehrsknoten Erfurt, a.a.O., S. 18.

<sup>166</sup> Ebd.

<sup>167</sup> Keil, Eduard: Der Umbau des Bahnhofs Erfurt in den Jahres 1888 bis 1894, mit besonderer Berücksichtigung der Hochbauten des Personenbahnhofes. Zeitschrift für Bauwesen 46 (1896), Sp. 167.

öffentlichen Arbeiten beschäftigten Regierungs- und Bauraths, jetzigen Geh. Bauraths Eggert entworfen und ausgeführt.“<sup>168</sup>

Es ist davon auszugehen, daß es sich hierbei um Herrmann Eggert, den Architekten des Frankfurter Hauptbahnhofs handelt, der offensichtlich bei der Gestaltung der Erfurter Bahnhofsbau mitgewirkt hat. In der bisher publizierten Literatur sowohl zum Frankfurter wie zum Erfurter Bahnhof ist dieser Aspekt und die damit einhergehende enge Beziehung zwischen diesen beiden Bahnhöfen bislang nicht beachtet worden. So darf ich feststellen, daß die Bezüge zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und dem Bahnhofsneubau in Erfurt evident sind. Insbesondere die Aufrißdisposition des Vorempfangsgebäudes mit dem sich über drei Rundbogenportalen erhebenden Thermenfenster und der von zwei rustizierten Pylonen eingefasste Segmentbogen erscheinen der Frankfurter Tradition verpflichtet. Der Uhrenaufbau, der in die Thermenfensterzone hineinragt, und die Gestaltung des das Thermenfenster abschließenden Gesimses sowie des Gesimses, das den Segmentbogen abschließt, sind als fast wörtliche Zitate des Frankfurter Bahnhofsbaus zu begreifen. Der muschelformartig ausgebildete Schlußstein des Mittelrisalits (Abb. 138) erinnert wiederum stark an die Gestaltung des Schlußsteins der inneren Vestibülfassade des Frankfurter Hauptbahnhofs, der das Baudatum des Bahnhofs trägt (Abb. 71). Die den Segmentbogen einfassenden Pylonen sind am Erfurter Bahnhof mit Obelisken abgeschlossen. Am Frankfurter Hauptbahnhof erscheinen Obelisken ebenfalls als ein die Gestaltung des Mittelrisalits dominierendes Motiv (Abb. 25). Auch die sich dem Mittelrisalit anschließenden Rundbogengalerien, die in Eckpavillons münden, greifen in ihrer Systematik die Gestaltung der Rundbogengalerien am Frankfurter Hauptbahnhof auf. Die Gestaltung des Inselgebäudes, das die Rundbögen des Vorgebäudes wiederholt, läßt sich ebenfalls in diese Motive einordnen.

Im Gegensatz zum ersten Erfurter Bahnhof, der der mittelalterlichen Tradition der Stadt verpflichtet war, weist der Bahnhofsneubau, wie auch der Frankfurter Hauptbahnhof, durch die bereits beschriebene Gestaltung, insbesondere dem Mittelrisalit und den Rundbogengalerien, einen schloßähnlichen Charakter auf<sup>169</sup>. Auch die Aufteilung in ein „Vorschloß“ und ein „Hauptschloß“ läßt sich in diesen Kontext einordnen. Die Stadt Erfurt wurde

---

<sup>168</sup> Ebd., Sp. 174.

<sup>169</sup> Bevor der endgültige Entwurf für die Hochbauten 1885 genehmigt wurde, hatte Keil mehrere Vorentwürfe für das Empfangsgebäude ausgearbeitet. Einer dieser Entwürfe ist erhalten geblieben (Abb. 146), der auch der Schloßarchitektur, hier wohl explizit der Zwingerarchitektur in Dresden (Abb. 147) entlehnt ist. Hommel und Thielmann sehen allerdings auch eine Parallele zum Japanischen Palais in Dresden (Abb. 148). Vgl.: Hommel, Detlef; Thielmann, Georg: Verkehrsknoten Erfurt, a.a.O., S. 21.

auf diese Weise mit einer „Schloßarchitektur“ versehen und der technische Fortschritt auf diese Weise metaphorisch überhöht. Wie jedoch bereits auch erwähnt, sind am Erfurter Bahnhof auch Motive des Anhalter Bahnhofs zu finden, wie insbesondere in der Gestaltung des Portikus ersichtlich wird. Am Bahnhofsneubau in Erfurt finden sich dementsprechend Zitate aus der Berliner und Frankfurter Bahnhofsarchitektur. Dies ist nicht nur aus der Tatsache zu erklären, daß die Strecke Berlin - Frankfurt über Erfurt verläuft und insofern Motive des Ausgangs- bzw. Endbahnhofs aufgegriffen werden. Auch die preußische Hegemonie und der preußische Einfluß bei der Gestaltung von Bahnhofsgebäuden zu der Zeit, insbesondere durch das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Berlin, dem zahlreiche Architekten unterstanden, spielt hier sicher eine maßgebliche Rolle, so daß man konstatieren kann, daß es sich hier, wie beim Frankfurter Hauptbahnhof, auch um eine explizit preußische Bahnhofsarchitektur handelt.

Wie bereits erwähnt, ist der Erfurter Bahnhof als Inselbahnhof gestaltet, der, wie zwei andere Rezeptionsbauten des Frankfurter Hauptbahnhofs, der Nürnberger und der Schweriner Bahnhof, keine eigenständige Perronhalle aufweist. Auf die neue Technik wurde jedoch trotzdem nicht verzichtet, so wurde für die Konstruktion des Vorempfangsgebäudes die neue Eisenarchitektur verwendet (Abb. 149-151). Hier zeigt sich eine weitere Parallele zum Frankfurter Hauptbahnhof, wo am Hauptvestibül die moderne Eisenkonstruktion zur Verwendung kam und so eine Nobilitierung erfuhr.

Wie in anderen Städten erfuhr auch Erfurt durch den Bahnhofsneubau und die zuvor betriebene Entfestigung neue Impulse in der Stadtentwicklung: „Die bisher mittelalterlich strukturierte Stadt stellte sich mit der Erweiterung der Bahnanlagen und dem Neubau eines Hauptbahnhofes nach der Fertigstellung des Flutgrabens der allgemeinen Urbanisierungsentwicklung des 19. Jahrhunderts. Ein umfassender Modernisierungsprozeß verbunden mit einer großen Stadterweiterung erfaßte die Stadt Erfurt.“<sup>170</sup> Der damalige Oberbürgermeister Dr. Breslau hatte die Vision, die Beengtheit und Provinzialität der Stadt mit der Verschüttung der Wilden Gera und dem Bau einer Ringstraße im Charakter eines Boulevards (heute: Juri-Gagarin-Ring), wie in Wien oder Budapest, zu beseitigen. Er glaubte, daß der neue Straßenzug einer der stattlichsten und vornehmsten der Zukunft werden würde<sup>171</sup>. Dies ist sicher nur in Ansätzen gelungen. Der Bahnhofsvorplatz (Abb. 152-154) wurde erst einige Jahre nach der Inbetriebnahme des Bahnhofs abgeschlossen. Der Bau des

---

<sup>170</sup> Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit ICE-Bahnhof Erfurt und Umgebung (Hrsg.); u.a.: Erfurt verbindet, a.a.O., S. 41.

<sup>171</sup> Ebd., S. 40.

Hotel Koschenhaschen (heute „Erfurter Hof“) als nördliche Begrenzung des Bahnhofsvorplatzes erfolgte erst 1904-05 und verschaffte dem Bahnhofsvorplatz somit ein großstädtisches Aussehen. Somit hat der Bahnhofsneubau in Erfurt, wie in anderen Städten, z.B. Frankfurt oder Berlin, neue Impulse zur Stadtentwicklung gegeben und zum großstädtischen Charakter Erfurts beigetragen.

### **3.3. Nürnberg**

#### **3.3.1. Zur Verkehrsentwicklung in Nürnberg**

Nürnberg besitzt das Privileg, mit der 1835 in Betrieb genommenen Ludwigsbahn von Nürnberg nach Fürth die erste Eisenbahnlinie in Deutschland aufweisen zu können. Die von einer privaten Gesellschaft gebaute Bahn kam zwar über eine lokale Verkehrsbedeutung nie hinaus, aber sie bewirkte eine Art Initialzündung für einen stürmischen Eisenbahnbau in den folgenden Jahren.

Es kommt nicht von ungefähr, daß ausgerechnet in Nürnberg das neue Verkehrsmittel seine Geburtsstunde erlebte. Als ehemalige Reichstadt kann Nürnberg jahrhundertealte Handelsbeziehungen vorweisen. Bereits im Jahre 1163 hat Kaiser Friedrich Barbarossa den Nürnberger Kaufleuten kaiserlichen Schutz und die Handelsfreiheit im ganzen Reich zugesichert. Nachdem Kaiser Friedrich II im Jahre 1219 Nürnberg zudem das Privileg einer freien Reichsstadt erteilt hatte, konnte sich Nürnberg zu einer bedeutenden Fernhandelsstadt entwickeln. Besonders die Metallverarbeitung und das Textilgewerbe haben in Nürnberg eine lange Tradition, was durch das ganze Mittelalter anhielt. Man muß allerdings konstatieren, daß es sich nicht um eine ungebrochene Tradition handelt: im 16. Jahrhundert erfuhr Nürnberg, bedingt durch den Dreißigjährigen Krieg und durch die Verlagerung der Schwerpunkte des Welthandels in die Seestädte Europas im Zeitalter der Entdeckungen, einen wirtschaftlichen Niedergang, der bis zum Ende des 18.

Jahrhunderts anhielt<sup>172</sup>. Im Jahre 1806 wurde Nürnberg durch Napoleon an Bayern übergeben und verlor damit den Status als freie Reichstadt. Durch die Aufhebung der Binnenzölle in Bayern wurden jedoch die Bedingungen für den Handel erleichtert, sodaß Nürnberg sich im 19. Jahrhundert wieder zu einem bedeutenden Handels- und Wirtschaftszentrum entwickeln konnte. Insbesondere die Metallverarbeitung bewirkte im 19. Jahrhundert einen großen Industrialisierungsschub in Nürnberg und wurde damit auch zur Triebkraft zur Einführung der Eisenbahn. Das vermehrte Arbeitsplatzangebot durch neuerrichtete Fabriken zog eine Steigerung der Bevölkerungszahl nach sich. Während Nürnberg 1840 noch 50.328 Einwohner hatte<sup>173</sup>, waren es 1870 bereits 81.290 Einwohner und im Jahre 1881 wurde schließlich die Hunderttausendgrenze überschritten<sup>174</sup>. Wichtig für Nürnbergs Bedeutung als Handelszentrum war zudem der Pendlerverkehr zwischen Nürnberg und Fürth, der ebenfalls auf eine jahrhundertealte Tradition zurückging<sup>175</sup>. So waren es Vertreter der Nürnberger und Fürther Kaufmannschaft, die das Projekt der Eisenbahn vorantrieben und auch König Ludwig I hatte bereits 1825 die Möglichkeit einer Bahnverbindung zwischen Nürnberg und Fürth erwogen<sup>176</sup>. 1833 wurde eine Aktiengesellschaft zum Bau der Ludwigsbahn gegründet. Die Ludwigsbahn verlief parallel zur Fürther Straße, die nach Aufgehen des Fürstentums Ansbach ins Königsreich Preußen (1792) auf Anordnung des preußischen Ministers von Hardenberg angelegt worden war<sup>177</sup>. Der erste Bahnhof in Nürnberg (Abb. 155) entstand am Plärrer und stammte aus den sechziger Jahren des Vorjahrhunderts<sup>178</sup>. Es handelte sich um ein

---

<sup>172</sup> Vgl. hierzu auch: Bänsch, Dieter: Zum Dürerbild der literarischen Romantik. In: Marburger Jahrbuch für Kunstwissenschaft, Bd. 19. Marburg 1974, S. 259-274.

<sup>173</sup> Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841-1853. Zur Geschichte des bayerischen Staatsbauwesens im 19. Jahrhundert. Karlsruhe 1989, S. 199.

<sup>174</sup> Möck, Gabriele: Der Hauptbahnhof Nürnberg. Die Entwicklung des bayerischen Eisenbahnwesens in Grundzügen, Nürnberg im 19. Jahrhundert und die Geschichte seines Hauptbahnhofs. Unveröffentlichte Diplomarbeit Universität Stuttgart. Stuttgart 1988, S. 12.

<sup>175</sup> Der Pendlerverkehr zwischen Nürnberg und Fürth war jahrhundertealt: nach altem Nürnberger Recht mußten handelstreibende Juden abends die Stadt verlassen, Fürth hingegen hatte eine sehr tolerante Haltung gegenüber Juden. Vgl.: Möck, Gabriele: Der Hauptbahnhof Nürnberg, a.a.O., S. 24.

<sup>176</sup> Vgl.: Eichhorn, Ernst: „Alle Welt ergriff eine ungeheuere Eisenbahnlust...“. In: Frankenland. Zeitschrift für Fränkische Landeskunde und Kulturpflege. Heft 10, Dezember 1985, 37. Jahrgang, S. 336.

<sup>177</sup> Häußler, Helmut: Nürnberg als Eisenbahn- und Verkehrsknotenpunkt. Seine Bahnhöfe und Gleisanlagen in 150 Jahren. In: Frankenland. Zeitschrift für Fränkische Landeskunde und Kulturpflege. Heft 1, Januar 1985, 37. Jahrgang, S. 2.

<sup>178</sup> Ebd.

kleines Biedermeierhäuschen mit anschließender offener Bahnsteigshalle, welches 1872 den erweiterten Verkehrsbedürfnissen entsprechend umgebaut wurde<sup>179</sup>.

Nach dem Ludwigsbahnprojekt entstanden zahlreiche Aktiengesellschaften zum Bau weiterer Bahnlinien. So wurde 1840 die Privatbahn München-Augsburg eingeführt. Doch bereits 1836 hatte sich der Staat durch „Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstrecken in Bayern“ den Einfluß auf Bau und Betrieb bei der Erteilung von Konzessionen gesichert<sup>180</sup>. Es schien angeraten, selbst den Bahnbau zu leiten, um diesen nicht Zufälligkeiten zu überlassen und nicht den Anschluß an die anderen Länder zu verlieren. So drohten die in Württemberg geplanten Strecken den Transitverkehr von Italien, Österreich und auch der Schweiz von bayerischem Gebiet abziehen. Im Jahre 1840 wurde durch Ludwig I verfügt, eine Bahnlinie von der sächsischen Grenze bei Hof bis Augsburg auf Staatskosten zu bauen, die ihre Fortsetzung im Süden bis Lindau finden sollte<sup>181</sup>. Mit der sogenannten Ludwig-Süd-Nordbahn hatte sich Bayern als dritter Staat nach Braunschweig 1837 und Baden 1838 für das Staatsbahnprinzip entschieden. Für dieses Projekt wurde die Königliche Eisenbahnbau-Kommission mit Sitz in Nürnberg gegründet, welche die erste für den Eisenbahnbau eingesetzte staatliche Behörde war<sup>182</sup>. Am 25. August 1844, dem Geburtstag Ludwigs I, wurde die erste Teilstrecke der Ludwig-Süd-Nordbahn zwischen Nürnberg und Bamberg feierlich eröffnet. Den Sonderzug führte eine bei Maffai gebaute Lokomotive „Bavaria“<sup>183</sup>. In den folgenden Jahren wurde Nürnberg an weitere Strecken angeschlossen. So erfolgte 1859 mit der Strecke Nürnberg - Hersbruck/links der Pegnitz (östlich von Nürnberg) der Anschluß der Bayerischen Ostbahnen an Nürnberg. Im Jahre 1865 folgte die Bahnlinie nach Würzburg, 1871 nach Neumarkt in der Oberpfalz (südöstlich von Nürnberg), 1875 nach Ansbach (südwestlich von Nürnberg) und 1877 nach Bayreuth (in Richtung Nordosten). Mit der Ludwig-Westbahn von Bamberg nach Aschaffenburg, die im Jahre 1854 fertiggestellt worden war, und der Maximiliansbahn zwischen Augsburg und Ulm konnte Bayern schließlich ein sehr dichtes Eisenbahnnetz aufweisen.

---

<sup>179</sup> Berger, Manfred: Historische Bahnhofsbauten III - Bayern, Baden, Württemberg, Pfalz, Nassau, Hessen. Berlin (Ost) 1988, S. 12.

<sup>180</sup> Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 31.

<sup>181</sup> Vgl.: Berger, Manfred: Historische Bahnhofsbauten III, a.a.O., S. 20.

<sup>182</sup> Pressedienst der Bundesbahndirektion Nürnberg (Hrsg.): 75 Jahre Hauptbahnhof Nürnberg 1906-1981. Nürnberg 1981, S.7.

<sup>183</sup> Ebd., S.8.

Nach der Eröffnung der ersten Teilstrecke der Ludwig-Süd-Nordbahn ergab sich das Problem der angemessenen Lokalisierung eines neu einzurichtenden Bahnhofs in Nürnberg. Dies war eine der Aufgaben, mit der die Königliche Eisenbahnbau-Kommission betraut war. Es war von Anfang an klar, daß der Bahnhof der Staatsbahn nicht in den Bahnhof der Ludwigsbahn am Plärrer integriert werden sollte. Zum einen reichte der Platz dort nicht aus, zum anderen war es für die damalige Zeit noch undenkbar, einen gemeinsamen Bahnhof von privater Ludwigsbahn und staatlicher Ludwig-Süd-Nordbahn einzurichten. Auf Anordnung Ludwigs I war die Eisenbahnbau-Kommission angehalten worden, einen Bauplatz vor den Stadttoren zu suchen, da Ludwig I „Allerhöchst ... es ungern sehen, wenn Stadtmauern durchbrochen und Stadthore abgebrochen werden, wodurch das städtische Ansehen leidet.“<sup>184</sup> Die Wahl fiel schließlich auf den Platz vor dem Frauentor. Hier war nicht nur durch die Mauthalle, das Postgebäude und die bis zur Mitte der Stadt führende Königstraße eine gute Infrastruktur gegeben, sondern das Königshaus besaß dort auch ein großes Grundstück, den „Tuchbereitersplatz“, wodurch komplizierte Zwangsenteignungsverfahren vermieden werden konnten. Der Standort des Bahnhofs am Frauentor spricht auch für die Weitsicht der ersten Eisenbahnplaner - durch die dort gegebenen ausreichenden Flächen konnte der Nürnberger Bahnhof später wiederholt den wechselnden Anforderungen des Verkehrs angepaßt werden.

Als Architekt für den ersten Staatsbahnhof in Nürnberg wurde Eduard Rüber beauftragt. Eduard Rüber wurde 1804 geboren und verstarb 1874. Er studierte an der Akademie der bildenden Künste bei Friedrich Gärtner in München. 1842 wurde er zum ersten Architekten der Eisenbahnbau-Kommission berufen und war fortan für Hochbauten der Ludwig-Süd-Nordbahn zuständig. Der Bahnhof in Nürnberg ist sein wichtigstes Werk, in der Folgezeit entstanden auch die Stationen in Bamberg, Augsburg und Lindau unter Rübers Leitung<sup>185</sup>. Das Eingangstor zum Hafen von Lindau wurde ebenfalls von Rüber gestaltet. Ab 1844 war Rüber mit dem Bau des Nürnberger Bahnhofs beschäftigt: „Der 39-jährige Architekt hatte damit nicht nur den größten Baukomplex seiner bisherigen Laufbahn projektiert, sondern auch den bedeutendsten Bahnhof Bayerns.“<sup>186</sup> (Der Bahnhof in München von Friedrich Bürklein entstand erst 1846/47).

---

<sup>184</sup> zitiert nach: Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 78.

<sup>185</sup> Vgl.: Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841-1853, a.a.O., S. 31-34.

<sup>186</sup> Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 89.



Mit dem Bau des Bahnhofs wurde im Frühjahr 1844 begonnen. Bei dem ersten Staatsbahnhof in Nürnberg (Abb. 156-162) handelte es sich um ein langgestrecktes, dreigeschossiges Gebäude. Dominiert wurde der Baukörper durch einen durch einen Treppengiebel abgeschlossenen Mittelrisalit, dem sich rechts und links Zwischenflügel und die Eckrisalite anschlossen. Der Zugang zum Bahnhof erfolgte durch drei spitzbogige Portale in den Zwischenflügeln, die als Arkaden ausgebildet waren. Die Ecken der drei Risalite waren durch Ecktürmchen und polygonal gebrochene Pfeiler besonders ausgezeichnet, wobei die Ecktürmchen an eine zinnenbesetzte Kanzel erinnerten. Auch die Fenstergestaltung der drei Risalite hob sich von der der Zwischenflügel ab: während die drei Spitzbogenfenster des Erdgeschosses an der Nordseite des Bahnhofs durch ein hochgestelltes Gesims ausgezeichnet wurden, wurden die Spitzbogenfenster des ersten Stockes von Wimpergen mit gotischem Maßwerk, Krabben und Kreuzblumen<sup>187</sup> bekrönt. Das Mauerwerk wurde zum Dach hin mit einem sich um das gesamte Gebäude ziehenden Zinnenfries abgeschlossen. Der Treppengiebel des Mittelrisalits, an dem sich die Bahnhofsuhr befand, wurde von einem durchbrochenen Glockenturmchen dominiert<sup>188</sup>. Im Süden, zu den Gleisen, schlossen sich dem Hauptgebäude (in der Verlängerung der drei Risalite) drei eingeschossige Anbauten an, die auf diese Weise zwei offene Höfe umschlossen (Abb. 164). An diese flachen Vorbauten wiederum grenzte die Einsteighalle des Bahnhofs. Die eingeschossige und einschiffige Einsteighalle war als Spitzbogenarkatur ausgebildet und erinnert in ihrer Anlage an einen Kreuzgangsflügel. Auch die Verbindungsbauten zwischen dem Hauptgebäude und der Einsteighalle hatten den Charakter eines Kreuzgangs. Die Einsteighalle war mit einer Satteldachkonstruktion abgeschlossen, die an den Giebelseiten mit Maßwerkgerüst und Fialen verziert war (Abb. 165). Die Giebelseiten der Einsteighalle wiesen jeweils ein großes Spitzbogentor auf. Diese mit gotischen Motiven besetzten Spitzbogentore bildeten somit die Einfahrt in den Bahnhof.

Bei der Beschreibung des Bahnhofs ist bereits deutlich geworden, daß er im neugotischen Stil gebaut worden ist, auf den Eduard Rüber auf ausdrücklichen Wunsch Ludwigs I verpflichtet worden war: im Jahre 1841 hatte Ludwig I angeordnet; „daß die Entwürfe zu allen Bauten an den Eisenbahnen

---

<sup>187</sup> Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841-1853, a.a.O., S. 200.

<sup>188</sup> Beatrice Sendner-Rieger sieht hier ein direktes Zitat der Schau in Nürnberg (Abb. 163), die seit dem 16. Jahrhundert das reichsstädtische Münz- und Goldschauamt beherbergte: „Der Uhrengiebel der Schau in Nürnberg diente Eduard Rüber als Vorbild für die Gestaltung des Bahnhofs.“ Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841-1853, a.a.O., S. 86/87.

im antik-römischen Style“<sup>189</sup> zu bauen seien, wohl in der Hoffnung, damit an die verkehrstechnischen und architektonischen Meisterleistungen der Römer anknüpfen zu können. Ludwig I hatte aber für Nürnberg explizit eine Ausnahme zugelassen: „die in Nürnberg auszuführenden Hochbauten seyen ausnahmsweise in dem Style des Mittelalters, wie derselbe für jene Stadt öffentliche Gebäude angeordnet ist, auszuführen.“<sup>190</sup> Mit dem ersten Staatsbahnhof in Nürnberg sollte ein Gebäude geschaffen werden, das sich dem mittelalterlich geprägten Stadtbild Nürnbergs anpaßt und sich nicht als Fremdkörper präsentiert. So rekurriert der Bahnhof, das Stadtor des 19. Jahrhunderts, auf die gotische Architektur, die Nürnberg geprägt hat. In der zeitgenössischen Kritik wurde dies auch entsprechend gewürdigt: „Die Privat- und öffentlichen Bauten Nürnbergs, auf weise Anordnung seit vielen Jahren nur im mittelalterlichen Style aufgeführt, haben die Bewahrung von Nürnbergs altdeutschem Gepräge wesentlich gefördert... Die Wahl der gothischen Bauweise für den Bahnhof zu Nürnberg rechtfertigt und erklärt sich sonach von selbst...“<sup>191</sup>

Es stellte sich allerdings schon bald heraus, daß der 1844, für die Anfangsbedürfnisse des Eisenbahnverkehrs gebaute Bahnhof den wachsenden Verkehrsanforderungen nicht gewachsen war. Nach Angliederung des Ostbahnhofes an den Staatsbahnhof wurden die ersten Umbauten vorgenommen: so wurden die offenen Höfe überbaut und die Erdgeschoßfenster des Mittelrisalits zu Türöffnungen erweitert, so daß der Zugang zum Bahnhof sodann über diese neu geschaffene Portalzone des Mittelrisalits erfolgte. Auf Wunsch von Maximilian II wurde zwischen 1860 und 1864 ein Warteraum für „allerhöchste Herrschaften“ eingerichtet, der von Friedrich Bürklein entworfen wurde (Abb. 166). Im Zuge des weiteren Ausbaus des Verkehrswesens und der Industrialisierung Nürnbergs wurden zwischen 1880 und 1882 links und rechts des Hauptgebäudes eingeschossige Anbauten an den Bahnhof vorgenommen (Abb. 167). Der Salon für den König wurde bei dieser Umgestaltung in den westlichen Anbau verlegt. Die Gleisanlage wurde von vier auf neun Gleise erweitert. Zuvor war ein Perrontunnel in der Verlängerung der Mittelachse des Hauptgebäudes angelegt worden, so daß sieben Gleise nur durch den Tunnel zu erreichen waren. Dies gestaltete sich aber schon bald zu einem Problem, da die Reisenden nicht nur zweimal unbequem Treppen steigen mußten, sondern auch durch Gegenverkehr ein starkes Ge-

---

<sup>189</sup> Zitiert nach: Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841-1853, a.a.O., S. 78.

<sup>190</sup> Zitiert nach: Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 124.

<sup>191</sup> Zitiert nach: Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841-1853, a.a.O., S. 202.

dränge im Tunnel herrschte<sup>192</sup>. Schon bald kristallisierte sich heraus, daß die erfolgten Umbaumaßnahmen nur vorübergehend die Probleme am Bahnhof lösen würden und eine grundsätzliche Neustrukturierung vonnöten sein würde. So wurde projektiert, die gesamten Gleisanlagen anzuheben, u.a. um das zweimalige Treppensteigen zu umgehen (der Fußboden des Perrontunnels sollte niveaugleich mit dem Erdgeschoß des Hauptgebäudes liegen). Zum anderen konnte auf diese Weise der südliche Stadtteil, der im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr stark angewachsen war<sup>193</sup>, mit der Höherlegung der Bahnanlagen durch Tunnels und großzügige Straßenunterführungen besser an die Altstadt angebunden werden. Schließlich wurde in den weiteren Planungen für den Nürnberger Bahnhof die Trennung von Personen- und Güterbahnhof vorgesehen.

### 3.3.2. Der Nürnberger Hauptbahnhof

„Der fortschreitende Ausbau des Eisenbahnwesens, der großartige wirtschaftliche Aufschwung der Stadt Nürnberg und ihr bedeutendes Anwachsen machten Erweiterungsbauten im Bahnhof nötig...“<sup>194</sup> Der Personenverkehr war von 1882 bis 1898 um mehr als das Dreifache gestiegen<sup>195</sup>. Der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung, die Einführung des 2-Pfennig-Tarifs für Vorortzüge und die Landesausstellung im Jahre 1896 waren die wesentlichen Faktoren, die schließlich zum Bau eines neuen Empfangsgebäudes in Nürnberg führten. Der Bauherr für dieses Projekt war die „Generaldirektion der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen“. Unter den Räten der Bauabteilung der Generaldirektion war auch Carl Gustav Ritter von Zenger (1838-1905), der als Architekt für den neuen Nürnberger Hauptbahnhof beauftragt wurde. Zenger war zunächst in den Baudienst des Fürsten von Thurn und Taxis berufen worden. Seit 1870 war er Direktions-Architekt der Ostbahnen und seither ununterbrochen im Eisenbahndienst tätig. Von Zenger stammen

---

<sup>192</sup> Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 146.

<sup>193</sup> Vgl.: Glaser, Hermann; Ruppert, Wolfgang; Neudecker, Norbert (Hrsg.): Industriekultur in Nürnberg. Eine deutsche Stadt im Maschinenzeitalter. München 1983, S. 191.

<sup>194</sup> Fränkischer Kurier vom 5.5.1910. Zitiert nach: Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 154.

<sup>195</sup> Pressedienst der Bundesbahndirektion Nürnberg (Hrsg.): 75 Jahre Hauptbahnhof Nürnberg 1906-1981, S. 9.

die Postgebäude in Nürnberg und Lindau und die Bahnhofsgebäude in Eger, Eisenstein, Passau, Weiden, Landshut und Regensburg<sup>196</sup>. Der Zentralbahnhof in Nürnberg war sein letztes Werk, dessen Vollendung er nicht mehr erlebte.

„Von Anfang an stand fest, daß das neue Betriebshauptgebäude auf der gleichen Baustelle zu errichten war.“<sup>197</sup> Da der neue Hauptbahnhof jedoch deutlich größer dimensioniert war als der Vorgängerbau, mußte für den Bau die Größe des Bahnhofsvorplatzes reduziert und einige Grünanlagen vor dem Gebäude entfernt werden. Einer großen Sorge der Nürnberger Bürger konnte jedoch entgegengetreten werden: „Auf alle Fälle werde die Stadtverwaltung einmütig für die Erhaltung der alten Befestigungswerke sein...“<sup>198</sup> Die Nürnberger Stadtverwaltung hatte bereits im Jahre 1897 Wilhelm von Rümmermann (1850-1906), der Professor an der Münchener Akademie war, den Auftrag gegeben, für das Zentrum des Bahnhofsvorplatzes ein bronzenes Reiterstandbild des Prinzregenten Luitpold auf einem Marmorsockel, flankiert von zwei bayerischen Löwen (Abb. 168-169), zu schaffen. Dieses Reiterstandbild wurde am 13. März 1901, dem 80. Geburtstag des Prinzregenten, eingeweiht. Es ist verschiedentlich davon die Rede, daß der Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Georg von Schuh dem Prinzregenten dahingehend geschmeichelt haben soll, daß das Reiterstandbild viel besser zur Geltung käme, wenn dahinter ein neuer Bahnhof stünde und von Schuh auf diese Weise die Genehmigung für den Bau des Bahnhofs erhalten habe<sup>199</sup>.

Am 7. Februar 1900 wurde von allerhöchster Stelle die Genehmigung zum Bau des neuen Nürnberger Hauptbahnhofs erteilt. Die Bauarbeiten wurden jedoch dadurch erschwert, daß der alte Bahnhof zunächst noch erhalten blieb, bis der Neubau nach und nach seine Funktionen übernehmen konnte. Erst im Oktober 1903 wurde der Altbau abgerissen, die Gleisanlagenanhebung war erst Ende des Jahrzehnts abgeschlossen. Der langsame Baufortschritt stieß bei den Zeitgenossen auf Kritik: er verlaufe „in einem Schnecken-tempo...“, das auch den Geduldigsten nervös machen mußte. Die Verkehrsverhältnisse im Zentralbahnhof sind derart, daß man sich wundern muß, daß dort noch kein größeres Unglück dortselbst passiert ist.“<sup>200</sup> Und auch die

---

<sup>196</sup> Vgl.: Thieme, Ulrich; Becker, Felix: Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart, a.a.O., Bd. 26, S. 458.

<sup>197</sup> Zitiert nach: Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 158.

<sup>198</sup> Fränkischer Kurier vom 13.11.1900. Zitiert nach: Ebd., S. 159.

<sup>199</sup> Vgl.: Häußler, Helmut: Nürnberg als Eisenbahn- und Verkehrsknotenpunkt, a.a.O., S.7-8 und Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 166.

<sup>200</sup> Zitiert nach: Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 172.

Tatsache, daß die Frankfurter Firma Philipp Holzmann mit der Ausführung des Bahnhofsbau beauftragt worden war, rief eine Entrüstung unter den Nürnbergern hervor: dies sei „geradezu ... ein Faustschlag ins Gesicht und eine moralische Niederlage, daß man zur Ausführung eines an sich konstruktiv einfachen Bahnhofbaues zu einem Unternehmer aus Frankfurt a.M. greifen muß.“<sup>201</sup>

Die Grundrißdisposition des Nürnberger Hauptbahnhofs (Abb. 170) stellt sich wie folgt dar: Der zentralen Mittelhalle schließen sich rechts der Warte- und Wirtschaftssaal I. und II. Klasse<sup>202</sup> und der Empfangsraum für Allerhöchste Herrschaften an. Auf der linken Seite befanden sich verschiedene Nutzräumlichkeiten, wie z.B. Baderäume, die Handgepäckaufbewahrung und der Fremdenverkehrsverein. Der Mittelhalle folgte im Süden eine Querhalle, die rechts und links zu einem großen Korridor führte, der in der Osthalle bzw. in der Westhalle endete. Zu den Gleisen hin befand sich im Anschluß an die Querhalle die Gepäckannahme. Im Osten schloß sich die Gepäckausgabe, im Westen der Warte- und Wirtschaftssaal III. Klasse an. Carl Gustav Ritter von Zenger hatte für den Nürnberger Bahnhof die vollständige räumliche Trennung der ankommenden und abfahrenden Reisenden entwickelt. Die Osthalle war für die ankommenden Reisenden und die Westhalle für die abreisenden Reisenden vorgesehen, während die zentrale Mittelhalle lediglich eine Verteilerfunktion hatte und für die Nahverkehrsreisenden gedacht war. „Unser neuer Staatsbahnhof wird der erste Bahnhof der Welt sein, der dieses ‚Getrenntmarschieren‘ zur Einführung bringt.“<sup>203</sup> In der Praxis allerdings stellte sich heraus, daß diese Konzeption auch Nachteile hatte. Besonders, wenn Nürnberg nur als Umsteigebahnhof genutzt wurde, mußten lange Wege in Kauf genommen werden: „Die ganze Reise, welche auch das ... Treppab-treppauf-Laufen in sich schließt, kann unter Umständen, wenn mit schwerem Handgepäck auszuführen, eine Bergtour ersetzen.“<sup>204</sup> Kritisiert wurde auch, daß es sich um einen Durchgangsbahnhof und nicht um einen Kopfbahnhof handelte: „Wer von einem Zuge zu einem solchen auf anderem Bahnsteig stehenden will, hat wie bisher Treppe ab und Treppe auf zu gehen. Dieser nicht unbedeutende Nachteil wäre zu vermeiden gewesen, wenn man

---

<sup>201</sup> Fränkischer Kurier vom 1.5.1900. Zitiert nach: Ebd., S. 201.

<sup>202</sup> Der Wartesaal I. und II. Klasse wurde von Bruno Paul, einem führenden Jugendstilkünstler der Vereinigten Werkstätten in München, 1905 entworfen. Vgl.: Franzke, Jürgen: Ein Schloß in Franken. In: Alfred Ziffer (Hrsg.): Bruno Paul. Deutsche Raumkunst und Architektur zwischen Jugendstil und Moderne. München 1992, S. 111-116.

<sup>203</sup> Nürnberger Volkszeitung vom 26.6.1900. Zitiert nach: Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 203.

<sup>204</sup> Nürnberger Anzeiger vom 3.7.1900. Zitiert nach: Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 207.

an Stelle des Durchgangsbahnhofes eine Kopfstation, wie in Stuttgart oder Frankfurt, hätte wählen können, allein dazu ist's seit Jahren zu spät.“<sup>205</sup>

Der Nürnberger Hauptbahnhof (Abb. 171-178), der am 10. April 1906 eröffnet wurde<sup>206</sup>, präsentiert sich als fünfteiliger Gebäudekomplex: einem zentralen, von einem großen Kuppelaufbau dominierten Mittelrisalit schließen sich rechts und links jeweils eine doppelstöckige Rundbogengalerie an, die in ebenfalls zweigeschossigen Eckpavillons mündet. Bekrönt wurde der Mittelrisalit von einer mächtigen Tambourkuppel, die sich als Glas-Eisenarchitektur präsentierte. Der Hauptkuppel waren vier kleinere Kuppeln unterstellt. Der Mittelrisalit ist triumphtorartig mit Attika ausgebildet. Die rustizierten Pylonen des Mittelrisalits weisen im Erdgeschoß jeweils ein Ädikulafenster auf, im ersten Geschoß zwei Rundbogenfenster. Im oberen Bereich der Pylonen, der nicht mehr rustiziert ist, finden sich Wappen haltende Löwen<sup>207</sup>. Dem Mittelrisalit (Abb. 182) ist eine ein Joch vorspringende Vorhalle vorgelagert, die von zwei rustizierten, mit kleinen Segmentbögen und Figurennischen ausgestatteten Pfeilern gerahmt ist und von einem großen

---

<sup>205</sup> Fränkischer Kurier vom 11.5.1900. Zitiert nach: Pressedienst der Bundesbahndirektion Nürnberg (Hrsg.): 75 Jahre Hauptbahnhof Nürnberg, a.a.O., S. 63.

<sup>206</sup> Die weitere Entwicklung des Nürnberger Hauptbahnhofs sei hier nur kurz umrissen. Im Jahre 1928 wurden bereits die ersten Umbaumaßnahmen durchgeführt, die sich im wesentlichen auf die Änderung der Verkehrsströme, die sich in der Planung von Zenger als nachteilig erwiesen hatten, bezogen. So wurde die Osthalle, die ehemalige Ankunftshalle, jetzt zur Abfahrtshalle, während die Haupthalle zur zentralen Ankunftshalle umfunktioniert wurde. Die Westhalle war ab jetzt ohne besondere Funktion, man dachte 1928 sogar an die totale Schließung der Westhalle. Des weiteren wurde ein südlicher Zugang zu den Gleisanlagen geschaffen, der gerade für die Anbindung der Südstadt wichtig war, die infolge der Industrialisierung im 19. Jahrhundert stark angewachsen war. Im Dritten Reich bezogen sich die Umgestaltungsmaßnahmen in erster Linie auf den Bahnhofsvorplatz. Zur Bewältigung des Verkehrs zum Reichsparteitag wurden die Grünanlagen reduziert, der Platz asphaltiert und das Reiterstandbild des Prinzregenten entfernt. Die Nationalsozialisten favorisierten offenkundig keine monarchistischen Denkmäler. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Gebäude zu 42% beschädigt, bis auf den Wartesaal I. und II. Klasse und die stadtseitige Fassade lagen alle Gebäudeteile in Trümmern. Beim Wiederaufbau in den fünfziger Jahren erhielt der Bahnhof eine Kuppelkonstruktion mit flachem Pyramidendach, die auf dem wiederhergestellten alten Tambour errichtet wurde (Abb. 179). Dem Zeitgeschmack der fünfziger Jahre entsprechend wurde die noch erhaltenen alten Stuckdecken und -gewölbe entfernt, so daß nicht nur die Kriegsschäden, sondern auch die wenig sensiblen Baumaßnahmen dieser Zeit dem Bahnhof arg zugesetzt haben. Als schließlich 1965 der Bau einer U-Bahn beschlossen wurde, gab es sogar Überlegungen, den Mittelrisalit mit dem Portikus abzureißen und stattdessen einen Stahl-Glas-Zylinder mit einer Acryl-Glas-Kuppel (Abb. 180) zu errichten. Gegen diese Pläne konnte die Bundesbahndirektion intervenieren. Nach einem Wettbewerb unter drei Nürnberger Architekten wurde der Mittelrisalit schließlich 1973 mit der kupfergedeckten Kuppel versehen, wie sie sich heute noch darstellt (Abb. 181).

<sup>207</sup> Es ist zu vermuten, daß es sich um die Wappen Frankens und Nürnbergs handelt.

Segmentbogen überfangen wird. Der Schlußstein des Segmentbogens bildet ein Löwenkopf, über dem sich eine Figurengruppe<sup>208</sup> erhebt. Die in Inneren kassettierte Vorhalle führt zu drei rechteckigen Portalen, über denen sich jeweils zwei Rundbogenfenster befinden. Das innere Segmentbogenfenster der Vorhalle ist als Thermenfenster ausgebildet, das von der Erdgeschoßzone durch eine Balustrade geschieden wird und in das ein großer Uhrenaufbau hineinragt. Die sich dem Mittelrisalit anschließenden Zwischenbauten weisen im Erdgeschoß mit den großen Rundbogenfenstern einen Galeriecharakter auf, während der erste Stock mit kleinen, durch dorische Doppelsäulen geschiedene Rundbogenfenster an ein Biforium erinnert. Das mittlere der neun als Ädikulafenster ausgebildeten Rundbogenfenster des Erdgeschosses ist jeweils als Portal ausgebildet und bildete den Zugang zum Wirtschaftssaal I. und II. Klasse (im Westen) bzw. zu einem Durchgang zum Querkorridor (im Osten). Die sich den Galeriebauten anschließenden Eckpavillons greifen mit jeweils drei rechteckigen Portalen, sich darüber befindenden Rundbogenfenstern und einem großen Thermenfenster die Systematik der Vorhalle des Mittelrisalits auf. Während der Portikus des Mittelrisalits dem Baukörper jedoch vorgesetzt ist, sind die Portiken der Eckrisalite zurückgesetzt und daher als nebenrangig anzusehen. Die Pavillons weisen eine gebrochene Dachkonstruktion auf: einem schräg abgewalmten Dach ist ein Satteldach aufgesetzt. Über der Ost- bzw. Westhalle ist das Dach nochmals kuppelartig ausgebildet. Die Seitenfassaden des Nürnberger Hauptbahnhofs greifen die Ädikula- und die Rundbogenfenster der Hauptfassade auf. Die Ost- bzw. Westvestibüleingänge sind mit rechteckigen Portalen, Rundbogenfenstern und Thermenfenstern ausgestattet und wiederholen so die Gestaltung der Eingänge des Mittelrisalits bzw. der Eckpavillons. Der östliche bzw. westliche Seiteneingang des Nürnberger Hauptbahnhofs ist jeweils von zwei Pfeilern gerahmt, in deren Mitte ein Okulus eingestellt ist, wodurch diese Konstruktion an eine Serliana erinnert (Abb. 183).

Hinter dem Empfangsgebäude des Nürnberger Hauptbahnhofs schlossen sich die Gleisanlagen an, die im Zusammenhang mit dem Neubau von 9 auf 21 Gleise erweitert worden waren. Die Gleiskörperüberdachung bestand aus Eisenbeton-Konstruktionen (Abb. 184), die von der Firma Dykerhoff &

---

<sup>208</sup> Die Skulpturen am Nürnberger Hauptbahnhof wurden ebenfalls von Wilhelm von Rümmer gestaltet, der ja bereits das Reiterstandbild von Prinzregent Luitpold geschaffen hatte. Vgl.: Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 278. Es gibt in der vorhandenen Literatur leider keinen Hinweis darauf, um welche Figurengruppe es sich hier handelt. Eine Vermutung wäre, daß es die Bavaria ist, welche den Portikus des Mittelrisalits bekrönt.

Widmann, eines der bedeutendsten deutschen Eisenbeton-Bauunternehmen jener Zeit, ausgeführt worden waren<sup>209</sup>.

Nach der Eröffnung des Hauptbahnhofs 1906 waren die zunächst kritischen Stimmen verstummt: „Der Hauptbahnhof war gestern Ziel eines großen Teils der Bevölkerung. Abgesehen davon, daß das herrliche Wetter zu Ausflügen verlockte, waren viele, die des Karfreitags wegen sich nicht zu Ausflügen verleiten ließen, gekommen, um die neueröffneten Hallen zu sehen. Man muß gestehen, daß der Bahnhof jetzt einen imponierenden Eindruck hervorbringt.“<sup>210</sup> Zuvor hatte es insbesondere Kritik am Stil des neuen Hauptbahnhofs gegeben: „Der alte Bahnhof Nürnberg war wenigstens stilgerecht dem Stadtbild angepaßt. Der Bau des neuen Bahnhofs paßt gar nicht dazu. Lächerlich erscheinen namentlich die kleinen Fenster, welche in der ausgedehnten massigen Fassade wie Schießscharten in der Stadtmauer aussehen. Es wäre besser gewesen, den alten Bahnhof stehen zu lassen und mit Anbauten zu versehen, als ein derartiges architektonisches Ungeheuer auf einen viel zu kleinen Platz zu stellen...“<sup>211</sup>

Während es beim Bau des Stadttheaters 1898/99 (Abb. 185) durch den Berliner Architekten Heinrich Seeling noch Entwürfe gab, die den „Nürnberger Stil“ berücksichtigten (Abb. 186), erfolgte beim Bau des Hauptbahnhofs eine Abkehr von der lokalen Bautradition und eine Hinwendung zu überregionalen Bahnhofsbauten des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Zenger war nicht wie Rüber auf eine bestimmte Architekturtradition verpflichtet worden, sondern konnte beim Bau des Nürnberger Hauptbahnhofs eine größere künstlerische Freiheit entfalten. Im Gegensatz zum ersten Nürnberger Staatsbahnhof, der am Anfang der Entwicklung eines neuen Bautypus stand, konnte der Architekt des Hauptbahnhofs auch auf eine längere Tradition im Bahnhofsbau rekurreren.

So weist die Fassadengestaltung des Nürnberger Hauptbahnhofs mit dem dominierenden Mittelrisalit und den sich anschließenden Rundbogengalerien, die in Eckpavillons münden, starke Parallelen zum Frankfurter Hauptbahnhof auf. Insbesondere die Gestaltung des Portikus des Mittelrisalits mit dem zwischen zwei Pfeilern eingefassten Thermenfenster, das von einem Segmentbogen überfangen wird, ist als direktes Zitat des Frankfurter Baus zu werten. Die kassettierte Vorhalle des Mittelrisalits erinnert an die Ausgestaltung des Vestibülinnenraums des Frankfurter Empfangsgebäudes. Die rusti-

---

<sup>209</sup> Vgl.: Möck, Gabriele: Der Nürnberger Hauptbahnhof, a.a.O., S. 261.

<sup>210</sup> Zitiert nach: Pressedienst der Bundesbahndirektion Nürnberg (Hrsg.): 75 Jahre Hauptbahnhof Nürnberg, a.a.O., S. 15.

<sup>211</sup> Zitiert nach: Ebd.



zierten, mit Figurennischen und einem kleinen Segmentbogen ausgestatteten Pfeiler des Portikus sind fast wörtlich dem Frankfurter Vorbild verpflichtet. Die Motivik des Mittelrisalits wiederholt sich nochmals in der Gestaltung der Eingänge der Eckpavillons. Sie weisen ebenfalls ein von zwei Pfeilern eingefasstes Thermenfenster, das sich über der rustizierten Portalzone erhebt, auf, so daß man konstatieren kann, daß die Motivik des Frankfurter Mittelrisalits an der Nürnberger Hauptfassade in dreifacher Ausführung in Erscheinung tritt. Aber auch die Seiteneingänge des Nürnberger Hauptbahnhofs (Abb. 183) rekurrieren auf ein Frankfurter Motiv: die Seiteneingänge des Frankfurter Hauptbahnhofs (Abb. 42) sind zusätzlich zu den Pfeilern und den Thermenfenstern mit zwei Okuli ausgestattet und erinnern daher in ihrer Form an eine Serliana. Die in Nürnberg doppelstöckig ausgeführten Rundbogengalerien, die sich zu beiden Seiten dem Mittelrisalit anschließen, greifen mit den von rustizierten Pfeilern geschiedenen Ädikulafenstern auf die Rundbogengalerien des Frankfurter Hauptbahnhofs zurück. Wie in Frankfurt finden sich auch in Nürnberg in der Mitte der Rundbogengalerien besonders ausgezeichnete Portale.

Auch die Innenraumgestaltung des Nürnberger Hauptbahnhofs erinnert sehr stark an das Frankfurter Vorbild bzw. an Entwürfe aus dem Architektenwettbewerb. So mag Zenger bei der Gestaltung der Mittelhalle (Abb. 187) auf den Wettbewerbsentwurf von Thiersch (Abb. 188) zurückgegriffen haben. Es läßt m.E. jedoch auch eine Analogie zum Schweriner Bahnhof aufspüren. Die gebrochene Dachkonstruktion der Eckpavillons mit dem schräg abgewalmten Dach, dem ein Satteldach aufgesetzt ist, findet sich in ähnlicher Weise auch bei den Eckpavillons des Schweriner Bahnhofs (Abb. 189).

Im Gegensatz zum Frankfurter Hauptbahnhof weist der Nürnberger Hauptbahnhof keine eigenständige Perronhalle auf. Die moderne Glas-Eisenkonstruktion ist hier in den Kuppelaufbauten zu finden (Abb. 190), so daß nicht ganz auf die neue Technik verzichtet wurde. In Frankfurt ist die Gestaltung des Mittelrisalits als Fortführung der Perronhalle in der Hauptfassade zu verstehen. Insofern wird in Nürnberg eine kleine Täuschung vorgenommen, da nicht auf eine dahinter liegende Perronhalle verwiesen wird. Es ist vielmehr anzunehmen, daß mit der Gestaltung des Portikus bewußt ein Motiv des Frankfurter Hauptbahnhofs aufgegriffen wurde, um auf diese großartige Lösung des Bahnhofbaus zu verweisen.

Die Fassadengestaltung des Nürnberger Hauptbahnhofs mit dem bereits beschriebenen Mittelrisalit, der von einem großen Kuppelaufbau bekrönt ist, weist insbesondere durch diese Kuppelkonstruktion auch Parallelen zu anderen Großstadtbahnhöfen auf. So sind die Fassaden des Dresdener Bahnhofs (Abb. 191) und der Bahnhöfe in Luzern (Abb. 192) und Antwerpen

(Abb. 193) in ähnlicher Weise gestaltet. Auch das nicht ausgeführte Projekt von Georg Frentzen für den Hauptbahnhof in Bukarest (Abb. 194) ist mit einer ähnlichen Kuppelkonstruktion ausgestattet. Sicher darf man auch nicht den Kuppelaufbau des Reichstages in Berlin (Abb. 195) ganz außer Acht lassen. Der Kuppelbau des Nürnberger Hauptbahnhofs rezipiert m.E. jedoch auch andere wilhelminische Architekturen: so sind hier insbesondere der Berliner Dom (Abb. 196), das Reichsgericht in Leipzig (Abb. 197-198) und der Kaiserpalast in Straßburg (Abb. 199-200), der von Hermann Eggert, dem Architekten des Frankfurter Hauptbahnhofs, gebaut wurde, zu nennen. Es lassen sich aber auch Assoziationen zum Kunsthistorischen Museum in Wien (Abb. 201) aufspüren. Die Gestaltung der Erdgeschoßfenster des Nürnberger Hauptbahnhofs erinnert wiederum an den Reichstag, während die Biforiumsarchitektur des ersten Stockes ein Motiv des Hauptbahnhofs in Hannover aufgreift (Abb. 202).

Es kommt sicher nicht von ungefähr, daß der neue Hauptbahnhof in Nürnberg, der Stadt, die sich mit Fürth den Ruhm der ersten Eisenbahn in Deutschland sicherte, u.a. auf den Frankfurter Hauptbahnhof rekurriert, dessen Bau als „nationale Aufgabe“ angesehen wurde. Die ehemalige Reichsstadt hat wie Frankfurt eine lange Tradition und war das wichtigste Industriezentrum Bayerns. Im 19. Jahrhundert hat Nürnberg wie Frankfurt die Selbstständigkeit als freie Reichsstadt verloren und mußte sich mit diesem neuen Status zurechtfinden. Wichtig für ein Verständnis des Bahnhofsbaus des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts ist die preußische Hegemonie in Deutschland. Mit dem Bahnhof wurde in Nürnberg ein wilhelminischer Monumentalbau an eine im Mittelalter geprägten Sternstadt gebaut. Man kann konstatieren, daß mit dem Bahnhofsbau der Präsenz des Reiches Ausdruck verliehen und der Stadt gewissermaßen ein „preußischer Stempel“ aufgedrückt wurde. Daß die Kuppelkonstruktion des Nürnberger Hauptbahnhofs an die anderer wilhelminischer Architekturen erinnert, ist ebenfalls in diesem Kontext zu sehen. Es handelt sich um eine sinnstiftende Staatsarchitektur des noch jungen Deutschen Reiches, die in den genannten Monumentalbauten und eben auch am Nürnberger Hauptbahnhof zum Ausdruck kommt.

### **3.4. Schwerin**

#### **3.4.1. Zur Verkehrsentwicklung in Schwerin**

Am 1. Mai 1847 begann um 7 Uhr der offizielle Eisenbahnverkehr in Schwerin, als die Strecke Schwerin - Hagenow-Land als erste mecklenburgische<sup>212</sup> Eisenbahnstrecke in Betrieb genommen wurde. Damit wurde Schwerin an das bereits bestehende Eisenbahnnetz, an die ein Jahr zuvor eingeweihte Hauptstrecke Berlin-Hamburg angeschlossen<sup>213</sup>.

Diesem Ereignis waren zähe Verhandlungen und diplomatisches Geschick von Seiten des dem neuen Verkehrsmittel sehr aufgeschlossenen Großfürsten Friedrich Franz II und des Bürgertums insbesondere in den Hafenstädten Wismar und Rostock vorausgegangen, die aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung stark an der Anbindung an das Eisenbahnnetz interessiert waren.

Bis weit in das 19. Jahrhundert hinein reichte im dünn besiedelten und landwirtschaftlich geprägten Mecklenburg das Pferdefuhrwerk als Verkehrsmittel völlig aus. Schwerin hatte im Jahre 1839 16063 Einwohner und war damit nach Rostock die zweitgrößte Stadt<sup>214</sup> des Landes. In Schwerin gab es zu der Zeit 48 Fuhrleute und 4 Spediteure<sup>215</sup>. Bis in die dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts wurde vorwiegend in den Ausbau des Straßenverkehrs investiert: 1830 wurde die Chaussee nach Wismar und 1834 die Chaussee nach Ludwigslust gebaut. Die erste Schnellpost verkehrte ab 1830 nach Ludwigslust. Angesichts des steigenden Handels und der erweiterten Produktivität im Zuge der Industrialisierung erwiesen sich die bestehenden Verkehrssysteme jedoch zunehmend als unzureichend.

Als Landeshauptstadt war Schwerin das gesellschaftliche und kulturelle Zentrum Mecklenburgs und besaß viele Einrichtungen, die das Leben des großherzoglichen Hofes gewährleisteten. Auch die soziale Struktur des Stadt

---

<sup>212</sup> Unter dem Begriff „Mecklenburg“ ist im folgenden das Land in seinen historischen Grenzen zu verstehen, das sich aus den Großherzogtümern Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz zusammensetzte. Dies ist nicht zu verwechseln mit den einstigen Grenzen der Reichsbahndirektion Schwerin, die ja über die Landesgrenzen hinaus gingen oder dem heutigen Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Vgl.: Radke, Detlef: 150 Jahre Eisenbahnen in Mecklenburg. Schwerin 1997, S.1.

<sup>213</sup> Erst viele Jahre später, 1888, wurde die Querverbindung von Schwerin nach Ludwigslust an die Hamburg-Berliner Strecke gebaut, die damit den Weg nach Berlin verkürzte (Abb. 203). Die wirtschaftliche Anbindung an Hamburg wurde offensichtlich als wichtiger erachtet als die politische bzw. militär-strategische Anbindung an Berlin. Vgl.: Schultz, Lothar: Die Eisenbahnen in Mecklenburg. Berlin (Ost) 1986, S. 24.

<sup>214</sup> Vgl.: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (Hrsg.): Die Eisenbahngeschichte Schwerins von 1836 bis 1985. 825 Jahre Schwerin. Arbeitsgemeinschaft 8/9 „Freunde der Eisenbahn“. Schwerin, 1985, S. 2.

<sup>215</sup> Vgl.: Ebd., S. 3.

entsprach dem Charakter einer Residenzstadt und war, im Gegensatz zu den Hafenstädten Rostock und Wismar, die sich zu den Wirtschaftszentren entwickelten, konservativer geprägt. So gab es nur wenige Manufakturwerkstätten und keine Industriebetriebe in der Residenzstadt.

Von der höheren Warenzirkulation profitierten zunächst jedoch in erster Linie die Hafenstädte, und so kamen auch die ersten Bestrebungen zur Einrichtung einer Eisenbahn durch Mecklenburg vom handelstreibenden Bürgertum in Rostock und Wismar. Der Wismarer Bürgermeister Johann Friedrich Anton Haupt favorisierte bereits im Frühjahr 1835, noch vor Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahnstrecke, den Bau einer Eisenbahnlinie durch Mecklenburg<sup>216</sup>. In dem von Friedrich List 1833 veröffentlichten Plan war Mecklenburg unberücksichtigt geblieben, da es nicht dem Deutschen Zollverein beigetreten war<sup>217</sup>. 1836 gründete sich auf Bestreben Haupts hin ein Bürgerkomitee für den Bau einer Eisenbahn von Wismar nach Boizenburg. Aufgrund der hohen Bedeutung dieses Projektes befaßten sich in der Folgezeit auch die Regierungen des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin und des Königsreichs Hannover mit diesem Plan. Das Resultat ihrer Verhandlungen war die Idee einer Eisenbahnstrecke, die zwischen Wismar und Hannover über Schwerin und Boizenburg verkehren sollte. Diese Strecke sollte schließlich ihren Anschluß an eine projektierte Strecke nach Hamburg finden<sup>218</sup>.

In diesem Frühstadium der Entwicklung eines mecklenburgischen Eisenbahnnetzes zeigt sich bereits die vorherrschende Rolle des preußischen Staates. Er intervenierte gegen die geplante Streckenführung. Damit war der Plan, die Ostseeküste mit Hannover und Hamburg zu verbinden, vorerst vom Tisch. „Die in Norddeutschland dominierende Macht konnte nicht hinnehmen, daß für den zukünftigen Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und Hamburg nur ein nördlicher Umweg über Schwerin oder ein südlicher über Hannover geblieben wäre.“<sup>219</sup> Preußen bewirkte schließlich die Aufhebung des Vertrages und schloß seinerseits 1841 einen Staatsvertrag mit Mecklenburg-Schwerin, Hamburg, Lübeck und Dänemark (für das Herzogtum Lauenburg) ab, der vorsah, eine rechtselbige Eisenbahnstrecke zwischen Berlin und

---

<sup>216</sup> Vgl.: Falow, Peter: Schwerin und sein Bahnhof. Ein Beitrag zur Eisenbahn-, Kultur- und Stadtgeschichte. (= Schriften des Ateliers für Porträt- und Historienmalerei, Bd. 4). Schwerin 1999, S. 7.

<sup>217</sup> Vgl.: Schultz, Lothar: Die Eisenbahnen in Mecklenburg, a.a.O., S.11. Der Beitritt Mecklenburgs zum Deutschen Zollverein erfolgte erst relativ spät im Jahre 1868. Vgl.: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (Hrsg.): Die Eisenbahngeschichte Schwerins 1836 bis 1985, a.a.O., S. 11.

<sup>218</sup> Vgl.: Falow, Peter: Schwerin und sein Bahnhof, a.a.O., S. 7.

<sup>219</sup> Ebd., S. 7-8.

Hamburg zu bauen. Diese Hauptstrecke von Berlin nach Hamburg wurde 1846 in Betrieb genommen.

In Artikel 3 dieses Vertrages war auch der Anschluß Schwerins an die Berlin-Hamburger Strecke vorgesehen<sup>220</sup>. Der Knotenpunkt für die Anschlußstrecke sollte Hagenow-Land sein. Großherzog Friedrich Franz II hatte durch diplomatische Beziehungen und seine verwandtschaftliche Verbindung zum Preußischen Königshaus erreicht, daß diese Anschlußstrecke möglichst weit nach Norden, möglichst nah an Schwerin heran, geführt wurde. Er erhoffte sich davon eine Stärkung der Residenzstadt Schwerin.

Die Städte Rostock und Wismar befürchteten ihrerseits eine Schädigung ihrer Interessen, wenn sie nicht Anschluß an die Strecke Hagenow-Schwerin erhielten und bewirkten, daß die Erweiterung der Strecke an die beiden See- und Hafenstädte in die künftigen Planungen mit eingeschlossen wurden. 1844 hatte der Landtag bereits 500 000 Taler für den Bau der Strecke Hagenow-Schwerin bewilligt, unter der Voraussetzung, daß diese Eisenbahnlinie bis zur Küste weitergeführt werden sollte. Zu diesem Zwecke wurde 1845 die Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahngesellschaft gegründet. Ihr folgten die Schwerin-Wismarer und die Bützow-Güstrower Eisenbahngesellschaft. Um eine Zersplitterung des Eisenbahnwesens zu vermeiden, setzte sich die Landesregierung jedoch für die Gründung einer einzigen Eisenbahngesellschaft ein. So wurde der Mecklenburgischen Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft am 19.4.1846 die Konzession erteilt<sup>221</sup>.

Am 1.5.1847 wurde die Eisenbahnstrecke über Hagenow-Land nach Schwerin offiziell eingeweiht und damit das Eisenbahnzeitalter in Schwerin eröffnet. Der erste Spatenstich für diese Strecke war im Dezember 1845 in der Nähe des Feldtores (am Ende der heutigen Wallstraße in der Nähe des alten Friedhofs) am Ostufer des Ostorfer Sees in Schwerin erfolgt<sup>222</sup>. Dies war zugleich der schwierigste Teil, da ein ca. 1000 Meter langer und bis zu 10 Meter tiefer Einschnitt bis zum zukünftigen Schweriner Bahnhof ausgehoben werden mußte. Dieser Einschnitt bildet auch heute noch die imposante Einfahrt in den Schweriner Bahnhof. Das für den Einschnitt gewonnene Erdreich wurde für den Dammbau durch den Ostorfer See verwendet.

Am 13.3.1847 fuhr die erste Dampflokomotive in die Residenzstadt ein. Insgesamt standen drei bei Borsig in Berlin gefertigte Dampflokomotiven „Ros-

---

<sup>220</sup> Vgl.: Ebd., S. 8.

<sup>221</sup> Vgl.: Radke, Detlef: 150 Jahre Eisenbahnen in Mecklenburg, a.a.O., S.2.

<sup>222</sup> Vgl.: Zander, August: Rund um den Grunthalplatz wird Geschichte lebendig. Besinnliche Spaziergänge durch die Landeshauptstadt Schwerin (1). In: Schweriner Volkszeitung vom 26.10.1993.

tock“, „Wismar“ und „Güstrow“ zur Verfügung<sup>223</sup>. Vor der offiziellen Eröffnung hatte im April eine Probefahrt mit dem Großherzogspaar, Vertretern der Landesbehörden und des Magistrats stattgefunden<sup>224</sup>. Insgesamt hatten über 300 Personen an dieser Fahrt teilgenommen, was das beträchtliche Interesse an dem neuen Verkehrsmittel zeigt<sup>225</sup>.

Die durch den Eisenbahnanschluß erfolgten Neuerungen stimmten die Schweriner nicht nur euphorisch, sondern sie sahen sich auch, wie überall im Deutschen Reich zu der Zeit, vor neue Probleme gestellt. Eine gravierende Veränderung war die Vereinheitlichung der Zeit: „Zum Zwecke eines genau anschließenden Ganges der Eisenbahn- und Postzüge sollen die Uhren aller inländischen Post Anstalten nach der in Schwerin eingerichteten Normaluhr, unter Berücksichtigung der Zeitunterschiede zwischen der Schweriner mittleren Sommerzeit und der der übrigen inländischen Städte und Flecken, gestellt werden, weshalb denn auch die Veröffentlichung solcher Zeitunterschiede geschieht.“<sup>226</sup> Ferner wurde die Befürchtung geäußert, mit der Eisenbahn könnte sich die Kriminalität in der Stadt erhöhen. So erschien im „Freimütigen Abendblatt“ am 7. Mai 1847 eine Leserzuschrift, in der es hieß: „Dem Publikum wird eine bessere Beaufsichtigung der Häuser anempfohlen, zumal wir beim Beginn des Eisenbahnverkehrs gewandte fremde Diebe zu erwarten haben, die, sind sie erst mit den hiesigen Verhältnissen bekannt, leicht reiche Beute finden dürfen.“<sup>227</sup> Aber auch die Vorteile des neuen Verkehrsmittels wurden sehr schnell für jeden ersichtlich und spürbar: statt mit der langsamen Postkutsche konnte man nun innerhalb von sechseinhalb Stunden nach Hamburg reisen, die Fahrt nach Berlin dauerte nur eine Stunde länger<sup>228</sup>.

Der Chronist der Stadt Schwerin, Ludwig Fromm, berichtete über die Ereignisse des Frühjahrs 1847: „Am 13. März kam auf der eben fertig gewordenen hagenow-schweriner Eisenbahn die erste, festlich mit Blumen, Kränzen und Fahnen geschmückte Locomotive (Wismar No. 2) unter dem lauten Jubel einer zahlreich versammelten Menschenmenge in Schwerin an.

---

<sup>223</sup> Vgl.: Radke, Detlef: 150 Jahre Eisenbahnen in Mecklenburg, a.a.O., S. 18.

<sup>224</sup> Vgl.: Behrens, Werner: Vor 150 Jahren kam die erste Lokomotive an. Am 23. März 1847 bekam Schwerin Anschluß an das Schienennetz. In: Schweriner Volkszeitung vom 22.3.1997.

<sup>225</sup> Vgl.: o. Verf.: Großes Interesse für die Eisenbahn. In: Schweriner Volkszeitung vom 2.6.1979.

<sup>226</sup> zitiert nach: Radke, Detlef: 150 Jahre Eisenbahnen in Mecklenburg, a.a.O., S.18.

<sup>227</sup> zitiert nach: o. Verf.: Großes Interesse für die Eisenbahn. In: Schweriner Volkszeitung vom 2.6.1979.

<sup>228</sup> Vgl.: Behrens, Werner: Vor 150 Jahren kam die erste Lokomotive an. Am 23. März 1847 bekam Schwerin Anschluß an das Schienennetz. In: Schweriner Volkszeitung vom 22.3.1997.

Am 25. April fand die erste Probefahrt auf dieser Bahnstrecke, welche zum 1. Mai dem Verkehr übergeben werden sollte, statt. Sieben Wagen, in welchen etwa 300 Personen saßen, unternahmen die erste Fahrt von Schwerin nach Hagenow.<sup>229</sup> Mit dem Bau der Linie wurde 1847 auch eine der Bahndienende optische Telegraphenstrecke in Betrieb genommen<sup>230</sup>. Im folgenden Jahr wurde die Erweiterungsstrecke nach Wismar fertiggestellt. 1850 wurden Rostock und Güstrow an das Schienennetz angeschlossen.

Auch wenn mit Fertigstellung dieser Strecken die bedeutendsten Städte Mecklenburgs an das Schienennetz angeschlossen waren und man nun auf dem Schienenweg von Rostock nach Wien reisen konnte, so ist doch festzuhalten, daß die wichtigsten Strecken, insbesondere die Ost-West-Verbindung Berlin-Hamburg, an Schwerin vorbeiliefen. Auch die Strecke Hamburg-Stettin ließ die Stadt „links liegen“ und führte über Bad Kleinen an der Nordspitze des Schweriner Sees an Schwerin vorbei.

Die Bevölkerungsentwicklung in Schwerin schritt in den folgenden Jahren rasch voran, so hatte die Residenzstadt 1860 bereits 23517 Einwohner. Immer weitere Bevölkerungsschichten kamen nach und nach in den Genuß des neuen Verkehrsmittels und waren in der Lage, die nähere und weitere Umgebung zu erkunden. Die Bedeutung und die Vorherrschaft Preußens beim Eisenbahnbau durch Norddeutschland zeigte sich abermals im Jahre 1863, als die preußische Staatsbahn die Strecke Stettin-Pasewalk-Straßburg (Uckermark) baute. Die Schweriner Regierung sah sich veranlaßt, von Güstrow über Teterow und Malchin nach Neubrandenburg entgegen zu bauen, weil die preußische Regierung gern eine Verbindung ihrer beiden Häfen Hamburg und Lübeck mit Stettin haben wollte<sup>231</sup>. Diese Eisenbahnstrecke wurde 1867 als „Friedrich-Franz-Bahn“ in Betrieb genommen. Bald zeigte sich auch die militärische Bedeutung der Eisenbahn: in den Kriegen Preußens gegen Dänemark 1864, gegen Österreich 1866 und gegen Frankreich 1870/71 waren Truppentransporte mit der Eisenbahn bereits in strategische Entfernungen möglich. Für Militärpersonen, Militärpferde und Gerät wurden ermäßigte Tarife erhoben<sup>232</sup>.

Nach der Reichsgründung gab es von Seiten der Landesregierung Bestrebungen, mehr staatlichen Einfluß auf die Entwicklung des Eisenbahnwe-

---

<sup>229</sup> zitiert nach: Falow, Peter: Schwerin und sein Bahnhof, a.a.O., S. 9.

<sup>230</sup> Vgl.: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (Hrsg.): Die Eisenbahngeschichte Schwerins 1836 bis 1985, a.a.O., S. 8.

<sup>231</sup> Vgl.: Radke, Detlef: 150 Jahre Eisenbahnen in Mecklenburg, a.a.O., S. 2.

<sup>232</sup> Vgl.: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (Hrsg.): Die Eisenbahngeschichte Schwerins 1836 bis 1985, a.a.O., S. 10.

sens zu nehmen<sup>233</sup>. Man befürchtete, daß die Reichsregierung unter Bismarck die einzelnen Privat- und Staatsbahnen als Reichsbahn zusammenschließen könnte, was einen Machtverlust und auch einen finanziellen Verlust der Landesregierung bedeutet hätte. 1870 wurden die mecklenburgischen Eisenbahnen von der Großherzoglichen Regierung angekauft und 1873 die „Großherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahn“ gegründet. Diese erste mecklenburgische Staatsbahn währte allerdings nur zwei Jahre, da sie Schulden in Millionenhöhe an die ehemaligen Aktionäre hatte. So kam es bereits 1875 zur Reprivatisierung unter dem Namen „Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft“, aus der mehrere neue Aktiengesellschaften hervorgingen. Im Jahre 1880 wurde die „Parchim-Ludwigsluster-Eisenbahngesellschaft“, 1885 die „Mecklenburgische Südbahn-Gesellschaft“ und 1883 die „Wismar-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft“ gegründet. Zwar wurde der Eisenbahnbau durch die verschiedenen Privatbahnen gefördert, aber ein Hauptproblem bestand darin, daß aufgrund der unterschiedlichen Verwaltungen und Betriebsführungen kein einheitliches Eisenbahnnetz entstand. Dies wiederum führte dazu, daß die Eisenbahnen erneut verstaatlicht wurden. 1890 wurden die Privatbahnen durch die „Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn“ mit Sitz in Schwerin übernommen. Für die Großherzogliche Eisenbahndirektion wurde von 1890 bis 1892 ein repräsentatives Gebäude gegenüber dem Schweriner Bahnhof errichtet. Nach dem Herzogtum Oldenburg, mit ca. 600 km Eisenbahnstrecken, hatten die Großherzogtümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz (mit der Residenzstadt Neustrelitz) allerdings zu Ende des 19. Jahrhunderts das zweitkleinste Eisenbahnnetz in Deutschland<sup>234</sup>.

### 3.4.2. Der Bahnhof in Schwerin

Nachdem am 1.5.1847 Schwerin durch die Inbetriebnahme der Strecke Hagenow-Land - Schwerin an das Eisenbahnnetz angeschlossen worden war, stand als „Bahnhof“ zunächst nur ein provisorischer Holzschuppen am Packhof zur Verfügung. Der erste Schweriner Bahnhof (Abb. 204) wurde erst zwei Jahre später fertiggestellt. Dieses erste Bahnhofsgebäude wurde im spätklassizistischen Stil errichtet. Einem zweigeschossigen Mittelrisalit sind

---

<sup>233</sup> Vgl.: Schultz, Lothar: Die Eisenbahnen in Mecklenburg, a.a.O., S. 25.

<sup>234</sup> Vgl.: Radke, Detlef: 150 Jahre Eisenbahnen in Mecklenburg, a.a.O., S. 4.



zwei eingeschossige Seitenflügel zugeordnet. Im Giebelaufbau des Mittelrisalits ist eine Dekoration sichtbar, die wahrscheinlich das Wappen der Stadt Schwerin darstellte<sup>235</sup>. Dem Mittelrisalit ist eine Terrasse mit Freitreppe vorgebaut, die zwischen der Bahnsteighöhe und dem tiefer gelegenen Luisenplatz vermittelte. Dieser erste Bahnhof lag, ähnlich wie sich die Situation in Frankfurt darstellte, fast auf freiem Feld. Für die Verlängerung der Eisenbahnstrecke nach Norden war es erforderlich, den 1840 für die Erhebung von Binnenzöllen rund um die Stadt errichteten „Accisewall“ in der Nähe der Bischofsmühle abzutragen. Dieser nördliche „Ausgang“ des Bahnhofs war mit einem Tor verschlossen und diente nur der Eisenbahn, so wie es in den Anfangsjahren des Eisenbahnverkehrs üblich war.

Im Zuge des expandierenden Eisenbahnverkehrs - 1847 konnte man 59427 Fahrgäste verzeichnen, im Jahre 1889 waren es 418428<sup>236</sup> - zeichnete sich ab, daß der anfänglich erbaute Bahnhof nicht mehr den Anforderungen gewachsen war. Hier war ebenfalls die klassische Situation gegeben, daß ein für die Anfänge des Eisenbahnverkehrs geplanter Bahnhof nicht mehr ausreichte. Insbesondere nach dem „Gründerkrach“ von 1873 kam es zum industriellen Aufschwung. Damit einher ging der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes. Die Hoffnungen der Schweriner auf einen Bahnhofsneubau wuchsen bereits in den sechziger Jahren, zumal 1868 die Bahnsteighalle zur Hälfte durch einen orkanartigen Sturm abgedeckt worden war<sup>237</sup>. 1882 wurde ein Kostenplan für einen Neubau erstellt, demnach 1 Million Mark zu veranschlagen wären<sup>238</sup>. Es standen jedoch nur 10000 Mark zur Verfügung, sodaß entschieden wurde, zunächst nur Umbaumaßnahmen durchzuführen, die für die Reisenden Verbesserungen bringen sollten. So wurden insbesondere die Wege zu den Warteräumen geändert. Die Eingänge zu den Warteräumen wurden so verlegt, daß die Reisenden nach dem Lösen der Fahrkarten, ohne ins Freie treten zu müssen, dieselben aufsuchen konnten. Es bestanden aber weitere Probleme: so stand auf dem ersten Bahnhof nur ein Hauptgleis für den Personenverkehr zur Verfügung und auch der gesamte Güterverkehr wurde auf dem Bahnhof abgewickelt. 1884 wurden die Perrons

---

<sup>235</sup> Dieser ungewöhnliche Giebelaufbau erinnert in seiner Gestaltung an den ersten Bahnhof in Rostock (Abb. 205) und Wismar (Abb. 206), womit auch der Bezug zwischen diesen Städten, die ja auch beim Bau der ersten Eisenbahnstrecke durch Mecklenburg eine dominante Rolle spielten, herausgestellt wird.

<sup>236</sup> Vgl.: Falow, Peter: Schwerin und sein Bahnhof, a.a.O., S. 24-25.

<sup>237</sup> Vgl.: Zander, August: Rund um den Grunthalplatz wird Geschichte lebendig. Besinnliche Spaziergänge durch die Landeshauptstadt Schwerin (1). In: Schweriner Volkszeitung vom 26.10.1993.

<sup>238</sup> Vgl.: Falow, Peter: Schwerin und sein Bahnhof, a.a.O., S. 25.

ausgebaut und ein Zwischenperron angelegt. Im Jahre 1887 schließlich konnten 350 000 Mark für den Umbau des Bahnhofs bereitgestellt werden<sup>239</sup>.

Nach der Genehmigung des Aufsichtsrates der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn wurde das neue Bahnhofsgebäude in den Jahren 1888 bis 1890 errichtet<sup>240</sup>. Den Entwurf für den neuen Schweriner Bahnhof lieferte der Baurat Carl Jacobi. Die Bauausführung oblag dem Königlich Preußischen Regierungsbaumeister Ernst Möller.

Der Schweriner Bahnhof (Abb. 207-223) stellt sich als fünfteiliger Baukörper dar. Einem zweigeschossigen Mittelrisalit (Abb. 224) schliessen sich zu beiden Seiten eingeschossige Rundbogengalerien an, die in wiederum zweigeschossigen Eckpavillons münden. Der Mittelrisalit wird von einem großen Segmentbogen überfangen und von einer weiblichen Figur, das Flügelrad haltend, bekrönt, die als Personifikation des Eisenbahnwesens anzusehen ist. Das Erdgeschoss des Mittelrisalits domierte eine durch drei Portale erschließbare Vorhalle, der sich das zentrale Vestibül anschloß. Das Obergeschoß ist als Thermenfenster ausgebildet. Zwischen Erdgeschoss und Obergeschoss korrespondiert eine große Bahnhofsuhr, die auf den bedeutenden Faktor Zeit im Zeitalter der Eisenbahn verweist. Der Mittelrisalit wird von zwei Türmen eingefasst. Den von Balustraden bekrönten, fünfteiligen Rundbogengalerien schliessen sich die Eckpavillons (Abb. 225) an. Diese weisen eine gebrochene Dachkonstruktion auf: einem zunächst gewölbten Dach ist ein Walmdach aufgesetzt. Die Dächer werden ferner durch Lukarnen und Schornsteine bereichert, wobei letztere an Tudor-chimneys erinnern. Die Eckpavillons sind nicht, wie in Frankfurt, dem Mittelrisalit hinsichtlich der Höhe untergeordnet, sondern gleichrangig behandelt. Dies ist m.E. darauf zurückzuführen, daß sich hier die Empfangszimmer für den Großherzog (im südlichen Pavillon) bzw. die Wartesäle I. und II. Klasse (im nördlichen Pavillon) befanden. So wird schon durch die Geschosshöhe auf die sich hier befindlichen repräsentativen Räumlichkeiten verwiesen. Die Eckpavillons sind also ein herausgestellter Gebäudeteil, während sich in den eingeschossigen Galerien jeweils Räume mit Nebenfunktionen befanden (z.B. Gepäck- und Billet-Expedition, Telegraf-Bureau). Der südliche Eckpavillon weist seitlich zudem noch ein großes Vordach auf, welches den großherzoglichen Vorperron bedeckte. Interessant ist auch die Verwendung von Segmentbogen und Rundbogen in der Fassadengestaltung: den Rundbogengalerien schließen sich die Eckpavillons an, die an der Hauptfront im Untergeschoß

---

<sup>239</sup> Vgl.: Ebd., S. 26.

<sup>240</sup> Vgl.: Michels, Marko: Alter Bahnhof wird jünger. Schweriner Hauptbahnhof wird modernisiert / Bald „Markt im Bahnhof“. In: Schweriner Volkszeitung vom 8.3.1995.

einen Segmentbogen aufweisen, während an der Seitenfront, wo sich der großherzogliche Eingang befand, Rundbögen vorzufinden sind. Durch diese Eingangsgestaltung wird auf die Wertigkeit der Eingänge verwiesen (der Segmentbogen ist dem Rundbogen unterstellt).

Die Fassadendisposition des Schweriner Bahnhofs zeigt sehr starke Parallelen zur Hauptfassade des Frankfurter Hauptbahnhofs, insbesondere der Mittelrisalit kann als fast wörtliches Zitat betrachtet werden. Wie in Frankfurt sind in der Fassadengestaltung auch in Schwerin Bezüge zur Schloßarchitektur erkennbar. So ist der fünfteilige Baukörper - Mittelrisalit mit Rundbogengalerien und Eckpavillons - der Schloßarchitektur entlehnt, so daß man die These aufstellen kann, daß mit dem Bahnhof in Schwerin gewissermaßen ein zweites Schloß für den Großherzog gebaut wurde. Hierbei handelt es sich allerdings um ein Schloß, das von dem Insignium der Eisenbahn schlechthin, dem Flügelrad, bekrönt wurde und so der neuen Technik Referenz erweist.

Am 19.4.1890 fuhr um fünf Uhr früh der erste Zug in den neuen Bahnhof ein, womit der Bahnhof offiziell eröffnet wurde. Peter Falow resümiert, daß der Bahnhof ein anspruchsvoll erscheinendes Bauwerk sei, das von seiner Größe und Architekturformen her dem damaligen Repräsentationsbedürfnis entsprach<sup>241</sup>. „Der Zeit entsprechend war es im Stil des Eklektizismus errichtet, rührte also aus dem Prachtstreben der sogenannten Gründerjahre her und war eine Art „Wirtschaftswunder-Baukunst“ des Großbürgertums Ende des 19. Jahrhunderts.“<sup>242</sup> Wie bereits angedeutet, läßt sich beim Schweriner Bahnhof, wie beim Frankfurter Hauptbahnhof, der Bezug zur Schloßarchitektur sehr stark erkennen. Der Schweriner Bahnhof ist mit seiner sehr reichhaltigen Fassadengestaltung auf die Residenz bezogen, es sollte eine ehrwürdige Verbindung zwischen diesen beiden Architekturen geschaffen werden. Auch in der Grundrißdisposition kommt dieser Aspekt zum Ausdruck: die Grundrißdisposition ist, analog zur Schloßarchitektur, hierarchisch geprägt - so gab es eigene Salons für die gekrönten Häupter, die entsprechend repräsentativ ausgestaltet waren. Wie wichtig diese hierarchische Nutzung des Gebäudes auf politischer Ebene war, zeigt sich in der Tatsache, daß 1919, nach der Novemberrevolution, der SPD-Finanzminister Julius Asch dem ehemaligen Landesherren und seiner Familie nach der Abdankung das Betreten des Fürstenzimmers im Schweriner Bahnhof untersagte<sup>243</sup>.

---

<sup>241</sup> Vgl.: Falow, Peter: Schwerin und sein Bahnhof, a.a.O., S.26.

<sup>242</sup> Ebd.

<sup>243</sup> Vgl.: Ebd., S.27.

Ganz frappierend stellt sich allerdings der Bezug des Schweriner Bahnhofs zur Fassadengestaltung des Frankfurter Hauptbahnhofs dar. Insbesondere der Mittelrisalit kann fast als Kopie der Frankfurter Lösung angesehen werden.<sup>244</sup> Hier ist zu konstatieren, daß der Frankfurter Hauptbahnhof, wie bereits mehrfach erwähnt, eine Vorbildfunktion für den Bahnhofsbaubau des ausgehenden 19. Jahrhunderts hatte. Am Schweriner Bahnhof zeigt sich auch der preußische Einfluß dahingehend, daß der Königlich Preußische Regierungsbaumeister Ernst Möller mit der Bauausführung beauftragt wurde. Möglicherweise hat der Großherzog versucht, mit der Auftragsvergabe an einen preußischen Architekten seine Residenzstadt aufzuwerten. Es ist aber auch möglich, daß die Tatsache, daß ein preußischer Regierungsbaumeister mit dem Bau beauftragt wurde, aus dem preußischen Hegemonialstreben zu der Zeit zu erklären ist. Diese Frage läßt sich nicht abschließend klären. Es ist durchaus denkbar, daß beide Erklärungsansätze gleichermaßen zutreffen.

Es lassen sich allerdings auch einige Unterschiede zwischen Schwerin und Frankfurt herausstellen: obwohl in beiden Städten der Bahnhof eine bürgerliche Architektur ist, die höfische Architekturformen okkupiert, erscheint die der Schloßarchitektur entlehnte Bahnhofsgestaltung als eine für die Residenzstadt Schwerin adäquate Lösung, während sie sich in der Bürgerstadt Frankfurt doch eher als Fremdkörper darstellt. Auch kann man feststellen, daß es sich bei der Rezeption des Frankfurter Hauptbahnhofs in Schwerin um eine gebrochene Tradition handelt: während der Frankfurter Bahnhof in Sandstein gebaut wurde, wurde beim Schweriner Bahnhof Ziegel verwendet, welcher einen geringeren repräsentativen Wert als Sandstein hat. Noch ein weiterer Unterschied zwischen den beiden Bahnhofsgebäuden läßt sich benennen: der vorgelagerte Mittelrisalit des Frankfurter Hauptbahnhofs verweist auf die dahinter liegende Perronhalle des Kopfbahnhofs. Beim Schweriner Bahnhof ist der von dem Segmentbogen überfangene Mittelrisalit von der Baustruktur eigentlich gar nicht notwendig, da es sich um einen Durchgangsbahnhof ohne Bahnsteighalle handelt. Insofern kann man sagen, daß der Schweriner Bahnhof in gewisser Weise mehr verspricht als er hält, da die Fassadendisposition mit der Gestaltung des Mittelrisalits auf einen Kopfbahnhof mit Bahnhofshalle verweist. Man kann vermuten, daß damit versucht wird, dem Bahnhof in der Residenzstadt zu einem höheren Stellenwert zu

---

<sup>244</sup> Ich möchte allerdings nicht unerwähnt lassen daß Peter Falow auch Anleihen des Schweriner Bahnhofs bei französischen und belgischen Bahnhöfen vermutet. So sei im Landeshauptarchiv Schwerin, das das Archiv der Reichsbahndirektion Schwerin übernommen hat, die Zeitschrift „La Construction Moderne“ aufbewahrt. Hier sei auch eine Abbildung des Bahnhofs vom Cambrai archiviert, der dem Schweriner Bahnhof sehr ähnlich sei. Vgl.: Falow, Peter: Schwerin und sein Bahnhof, a.a.O., S. 26.

verhelfen als er eigentlich hat und diese Fassadengestaltung in erster Linie eine repräsentative Funktion hat.

In den folgenden Jahren kristallisierte sich mehr und mehr heraus, daß die Trennung von Personen- und Güterverkehr vonnöten sein würde. 1898 wurde ein eigener Güterbahnhof an der heutigen Stelle nördlich des Obotritenringes gebaut. Zu diesem Zweck wurden nahezu alle Gleisanlagen um den Schweriner Bahnhof umgebaut. Der neue Güterbahnhof wurde von einem zeitgenössischen Chronisten folgendermaßen beschrieben: es mache „in seiner Anlage und Ausführung einen wirklich freundlichen, großstädtischen - und was die Hauptsache ist - dem Verkehr günstigen unbeschränkten Eindruck.“<sup>245</sup>

Im selben Jahr wurde ein neues Verwaltungsgebäude für die „Großherzogliche General-Eisenbahn-Direction“ fertiggestellt (Abb. 226), das hinter dem Bahnhof liegt. Es wurde ebenfalls vom Königlich Preußischen Regierungsbaurat Ernst Möller gebaut. Dieses repräsentative Gebäude entsprach wie der Bahnhof dem damaligen Rang des Verkehrsmittels in der gesamten Wirtschaft und ist mit zahlreichen Insignien der Eisenbahn ausgestattet. So ist am Mittelrisalit ein „fliegendes Rad“ als Symbol der Eisenbahn zu erkennen, ebenfalls gibt es Mosaiken, die die Eisenbahn, den Handel, die Schifffahrt und die Landwirtschaft darstellen. Diese Thematik erinnert an das Skulpturenprogramm des Frankfurter Hauptbahnhofs, ohne daß hier ein direkter Bezug anzunehmen ist. Sie soll m.E. vielmehr insgesamt auf die die Wirtschaft tragenden Säulen und die mit ihnen verbundenen Innovationen verweisen.

Das Bahnhofsgebäude selbst war zur Zeit seiner Umgestaltung im Jahre 1888 bis 1890 bereits von allen Seiten von der Stadt eingebaut. Die Stadt war, wie in vielen Städten, auf den Bahnhof zugewachsen, nachdem der erste Bahnhof noch am Stadtrand gelegen hatte.

Beachtung verdient in diesem Zusammenhang auch der Bahnhofsvorplatz, der zunächst, erstmals im Plan von Schwerin 1843 von „Cammer Ingenieur“ C. Wunderlich, als Louisenplatz bezeichnet wurde<sup>246</sup>. Der Bahnhofsvorplatz in Schwerin erfuhr im Laufe seiner Geschichte mehrere Namensänderungen, so hieß er von 1933 bis 1945 Hindenburgplatz und heißt seit 1947 Grunthalplatz<sup>247</sup>.

---

<sup>245</sup> zitiert nach: Ebd., S. 31.

<sup>246</sup> Vgl.: Ebd., S. 46.

<sup>247</sup> Der Platz wurde nach einer demokratischen Lehrerin, Marianne Grunthal, benannt, die am 2. Mai 1945, wenige Stunden vor dem Einmarsch amerikanischer Truppen in Schwerin, von SS-Männern auf dem Platz gehängt wurde,

Auf der nördlichen Seite des Bahnhofplatzes waren bereits ab 1847 repräsentative Wohnhäuser im klassizistischen Stil von Georg Adolph Demmler entstanden, einem Schüler Schinkels, der die Schweriner Architektur zu der Zeit entscheidend geprägt hat und auch am Um- und Neubau des Schlosses mitgewirkt hatte. An der Südseite des Bahnhofplatzes entstand ebenfalls ein repräsentatives Gebäude, das als Hotel genutzt wurde. Kurzfristig war hier auch ein Interimstheater<sup>248</sup> untergebracht, nachdem das Staatstheater 1882 einem Brand zum Opfer gefallen war (Abb. 227) und neugebaut werden mußte. Man kann konstatieren, daß auch der Bahnhofplatz mit seiner Bebauung dem Repräsentationsbedürfnis der Stadt entsprach.

Der Bahnhofplatz war ursprünglich mit Grünanlagen versehen (Abb. 228): Bäume beschatteten den Platz und diagonale Wegverbindungen führten auf den Brunnen „Rettung aus Seenot“ (Abb. 229) als Mittelpunkt hin, der von dem Schweriner Bildhauer Hugo Berwald 1911 im Auftrag der Kaufmannswitwe Emma Mühlenbruch geschaffen worden war<sup>249</sup>. Am Bahnhofplatz befand sich ebenfalls zunächst ein Warteplatz für Pferdedroschken, die anfangs für die Anbindung an die Stadt sorgten. Nach Inbetriebnahme des städtischen Elektrizitätswerkes 1904 wurden Bahnhof und Stadt dann durch drei Straßenbahnlinien miteinander verbunden (Abb. 230).

Im Zuge des expandierenden Eisenbahnverkehrs mußte der Schweriner Bahnhof dann nochmals den veränderten Begebenheiten angepaßt werden. Zunächst wurde sogar erwogen, einen völlig neuen Bahnhof zu bauen<sup>250</sup>. Im Jahre 1925 schließlich wurde entschieden, den Bahnhof einer größeren Umbaumaßnahme zu unterziehen, in deren Verlauf die Bahnsteige verbreitert und höher gelegt wurden und der Fußboden der Empfangshalle 1 Meter tiefer gelegt wurde. Dadurch wurde die Freitreppe zum Louisenplatz überflüssig. Durch den Bau eines Fußgängertunnels mit zwei Treppen zu den Bahnsteigen entfiel das gefährliche Überqueren der Gleise. Ferner wurde ein neuer Gepäcktunnel mit Aufzügen angelegt. Im nördlichen Zwischentrakt wurde

---

weil sie den Tod Hitlers begrüßt hatte. Vgl: Falow, Peter: Schwerin und sein Bahnhof, a.a.O., S. 46.

<sup>248</sup> Vgl.: Zander, August: Der Grunthalplatz hat viel Historie zu bieten. Besinnliche Spaziergänge durch die Landeshauptstadt Schwerin. In: Schweriner Volkszeitung vom 9.11.1993.

<sup>249</sup> Bei der derzeit geplanten Neugestaltung des Bahnhofplatzes im Zuge der Modernisierung von Bahnhof und Bahnhofplatz soll der gründerzeitlichen Anlage des Platzes Rechnung getragen werden. So sollen wieder Bäume und diagonale Wegverbindungen angelegt werden. Vgl.: Neumann, Sabine: Grünes Eingangstor für die Stadt. Bahnhofsvorplatz soll für 4,2 Millionen Mark umgestaltet werden / Im Juli Arbeitsbeginn. In: Schweriner Volkszeitung vom 16./17.6.2001.

<sup>250</sup> Vgl.: Falow, Peter: Schwerin und sein Bahnhof, a.a.O., S. 29.

eine Bahnhofsgaststätte mit Terrasse gebaut. Zudem wurden zwei kleinere Vordächer entfernt, eines vor dem Haupteingang, das andere vor dem Diensteingang<sup>251</sup>. Schließlich wurde die Statue auf dem Mittelrisalit und die Spitzen auf den Türmen entfernt, womit die Fassadengestaltung insgesamt schlichter wurde.

Resümierend kann festgehalten werden, daß der Schweriner Bahnhof von 1888-1890 ein typischer Bau der Gründerzeit ist, der dem Repräsentationsbedürfnis der Residenzstadt entsprach. Es ist hervorzuheben, daß die Architektur des Bahnhofs auf die Residenz bezogen ist: man wollte hier eine Verbindung zwischen der Verkehrsarchitektur und der Schloßarchitektur herstellen. Dies geschah m.E. aus verschiedenen Gründen: zum einen wollte man der Stadt dadurch ein passendes Entrée verschaffen, zum anderen wertete man damit auch die Verkehrsarchitektur und die damit verbundenen Errungenschaften auf. Die Verbindung von Schloßarchitektur und Bahnhofsarchitektur entsprach aber auch dem Geltungsanspruch des Großherzogs, der mit einem schloßähnlichen Bahnhof seine Residenzstadt Schwerin und seinen Machtbereich aufwerten konnte. Durch den preußischen Architekten Ernst Möller zeigt sich ferner der preußische Einfluß am Schweriner Bahnhofsbau. Zuvor hatte der Großherzog sein Verwandtschaftsverhältnis zum preußischen Königshaus genutzt, um Einfluß auf die Streckenführung zu nehmen und Schwerin möglichst nah an das preußische Netz anzuschließen, um zu verhindern, daß die Residenzstadt verkehrstechnisch zu sehr ins Abseits geriet. Wie in Frankfurt, so ist auch die Entwicklung in Schwerin typisch für die Entwicklung von Bahnhöfen im 19. Jahrhundert: ein kleiner Bahnhof wird zunächst außerhalb der Stadt angelegt, er wird im Laufe der Zeit erweitert bzw. neu gebaut, während die Stadt immer mehr auf den Bahnhof zuwächst. Dies sind, wie gezeigt werden konnte, nicht die einzigen Analogien zu Frankfurt. Das Erscheinungsbild des Schweriner Bahnhofs, insbesondere die Fassadendisposition, weist frappierende Bezüge zum Frankfurter Hauptbahnhof auf, der kurz zuvor fertiggestellt worden war. Es kann vermutet werden, daß die Publikation der Wettbewerbsentwürfe und der endgültige Bau des Frankfurter Hauptbahnhofs Ernst Möller beim Bau des Schweriner Bahnhofs inspiriert haben. Der Frankfurter Hauptbahnhof wurde ja nicht umsonst als „klassische Lösung“ im Bahnhofsbau des ausgehenden 19. Jahrhunderts empfunden. In gewisser Weise wurde durch die Rezeption des Frankfurter Hauptbahnhofs, der ja, wie ausführlich dargestellt, auch als preußische Verkehrsarchitektur verstanden werden kann, der Residenzstadt Schwerin ein „preußischer Stempel“ aufgedrückt. Insofern kann man den Schweriner Bahnhof

---

<sup>251</sup> Vgl.: o. Verf.: Großes Interesse für die Eisenbahn. In: Schweriner Volkszeitung vom 2.6.1979.

auch begreifen als eine Synthese großherzoglichen und preußischen Herrschaftsanspruchs.



#### **4. Schlußbetrachtung: Das Verhältnis von architektonischer Innovation und Rezeption am Frankfurter Hauptbahnhof und seinen Nachfolgebauten und zur Bedeutung des Architekturziats im Historismus**

Bei der Analyse der ambivalenten architektonischen Erscheinungsform des Frankfurter Hauptbahnhofs, seines Grundrisses und Empfangsgebäudes, der Bahnsteighalle sowie des ikonographischen Programms der Bauplastik wurde deutlich, daß die Gestaltung des Bahnhofs sowohl von Momenten der architektonischen Innovation als auch der Rezeption geprägt ist. Am ausgeführten Bau des Frankfurter Hauptbahnhofs wurde auf viele unterschiedliche architektonische Traditionslinien Bezug genommen.

In der Bauanalyse konnte gezeigt werden, daß die Grundrißdisposition des Empfangsgebäudes Motive des absolutistischen Schloßbaus (Dreiflügelanlage mit Cour d'honneur und Corps de logis) und der Sakralarchitektur (basilikale Anlage des Hauptvestibüls) rezipiert.

Auch die historistische Architektur des Empfangsgebäudes rekurriert auf Motive des traditionellen Architekturkanons. So erinnert die Aufrißdisposition der Ostfassade mit der eingeschossigen Rundbogengalerie an barocke Orangieriebauten als auch an die Rundbogengalerien des Palais du Luxembourg in Paris. Die Eckpavillons wiederum wecken Assoziationen zum zentralen Portalpavillon des in der Pariser Commune zerstörten Tuilleries-Schlusses. Die Ostfassade des Frankfurter Hauptbahnhofs - insbesondere die Gliederung der Baukörper - erinnert an Villenbauten Andrea Palladios, wie z.B. die Villen Barbaro und Emo. Auch das große Thermenfenster des Mittelrisalits ist ein palladianisches Motiv.

Die Gestaltung des Vestibülinnenraums hingegen ist von sakralen Elementen geprägt: die Aufrißgestaltung des Hauptvestibüls erinnert an renaissanceistische Kircheninnenräume wie z.B. St. Andrea in Mantua oder St. Michael in München. Die Ausstattung der anderen Innenräume des Bahnhofs,

wie die Warte- und Speisesäle (Abb. 169) oder das Fürstenzimmer, ist schließlich wiederum der Schloßarchitektur verpflichtet.

Die Architektur des Frankfurter Hauptbahnhofs rezipiert, wie ebenfalls gezeigt wurde, auch fortifikative Motive: Neben der sakralen Bedeutung der Doppelturmfassade wird mit diesem Motiv auch auf den Charakter des Bahnhofs als neuzeitliches Stadtor verwiesen. Die Westfassade des Bahnhofs mit seinen beiden Ecktürmen weckt Allusionen zur traditionellen Stadttorikonographie sowie zur Brückentorikonographie.

Auch in der Bauplastik des Bahnhofs ließen sich rezeptive Elemente nachweisen. Zwar thematisiert die Ikonographie der Bauplastik die technischen und kulturellen Innovationen des 19. Jahrhunderts (z.B. den Triumph der Dampfkraft, die prosperierende Wirtschaft und die neue Mobilität der Menschen), die Ausgestaltung des figurativen Schmucks jedoch ist dem Historismus entsprechend durchweg traditionell. Bei einigen Figurengruppen und Allegorien ließen sich sogar direkte Vorbilder benennen. So zitieren z.B. die die zentrale Bahnhofsuhr rahmenden Allegorien "Tag" und "Nacht" das Medici-Grabmal von Michelangelo. Auch für die zentrale Atlantenfigur auf dem Vestibüldach finden sich Vorbilder in der absolutistischen Bauplastik.

Neben diesen rezeptiven Momenten finden sich am Frankfurter Hauptbahnhof aber auch wichtige architektonische Innovationen, die sich allerdings im wesentlichen auf den ingenieurtechnischen Teil des Bahnhofs beziehen. Hierzu zählt die moderne Eisen- und Glaskonstruktion der Bahnsteighalle unter Verwendung der von Schwedler entwickelten Dreigelenkbogenbinder. Die Westfassade des Bahnhofs, die die Konstruktionssystematik der Perronhalle fast ohne jegliche Verblendung offenlegt, kann - auch im Gegensatz zur Rückfront vieler Berliner Bahnhöfe, die diese neue Technik noch weitgehend kaschieren - ebenfalls als innovativ angesehen werden. Innovativ ist darüber hinaus, daß die Bahnsteighalle in der Hauptfassade des Bahnhofs sichtbar ist<sup>252</sup>

---

<sup>252</sup> Dies ist für viele europäische Großstadtbahnhöfe des 19. Jahrhunderts ungewöhnlich, meistens wird die Ingenieurkonstruktion vollkommen verkleidet (z.B. St. Pancras Station, London (Abb. 231)). Einige Bahnhöfe (z.B. King's Cross Station, London (Abb. 232); Stazione Porta Nuova, Turin (Abb. 233)) verweisen jedoch auch in der Hauptfassade auf die hinter ihr liegende ingenieure Hallenkonstruktion. Insofern kann man nicht behaupten, daß das

Der "Ideologie" des Historismus entsprechend überwiegen insgesamt gesehen in der Architektur des Frankfurter Hauptbahnhofs jedoch die rezeptiven, traditionellen Architektur motive. Dadurch wird eine Vielzahl unterschiedlicher Assoziationen zur historischen Architektur hervorgerufen. Die historistische Architektur des Frankfurter Hauptbahnhofs bedient sich des traditionellen Architekturkanons, um auf diese Weise eine Fülle von historischen Legitimationslinien zu etablieren. Die Architektur des Bahnhofs, eines wichtigen öffentlichen Repräsentationsbaus des Wilhelminismus, nimmt die historische Architektur gewissermaßen "warenhausmäßig" für ihren Auftraggeber, den preußischen Staat, in Dienst. Der Historismus ist dementsprechend auch als eine freizügige und suggestive Verfügung von Geschichte zu bewerten.

Dieses Verhältnis von architektonischer Innovation und Rezeption trifft auch für die untersuchten Rezeptionsbauten des Frankfurter Hauptbahnhofs zu. Es konnte gezeigt werden, daß der Frankfurter Hauptbahnhof nicht nur eine Architektur ist, die sich des traditionellen Architekturkanons bedient, sondern in der Folgezeit auch selbst zitiert wird. Bei den Rezeptionsbauten des Frankfurter Hauptbahnhofs in Bremen, Erfurt, Nürnberg und Schwerin läßt sich zusammenfassend konstatieren, daß der Frankfurter Hauptbahnhof gewissermaßen eine Initialzündung für diese Architekturen hatte. Zum einen hatte der ausgeschriebene Wettbewerb für den Bau in Frankfurt, an dem sich viele namhafte Architekten der Zeit beteiligten, zu einem Ideenanstoß für den Bau eines Großstadtkopfbahnhofs beigetragen, zum anderen war der ausgeführte Bau von den Zeitgenossen als klassische Lösung dieser Bauaufgabe angesehen worden. Hier ist insbesondere die Verbindung von Empfangsgebäude und Bahnsteighalle, die Tatsache, daß die Bahnsteighalle in der Architektur des Empfangsgebäudes sichtbar ist, erwähnenswert. In Frankfurt hat man die Vorbedingungen, wie sie in den Berliner Bahnhöfen, insbesondere beim Stettiner und beim Anhalter Bahnhof vorformuliert wurden, weiterentwickelt und auf den wichtigsten Großstadtbahnhof der Zeit in Deutschland bezogen.

So ist es nicht verwunderlich, daß in den genannten Städten auf den von vielen Zeitgenossen als idealtypisch betrachteten Bau des Frankfurter Hauptbahnhofs zurückgegriffen wurde. In Bremen wurde versucht, die Vorgabe des Frankfurter Hauptbahnhofs, der ja als Kopfstation ausgebildet ist, auf den Typus eines Durchgangsbahnhofs zu übertragen. In Erfurt bezog

---

Sichtbarmachen der Ingenieurkonstruktion in der Fassade innovativ allein für den Frankfurter Hauptbahnhof ist.

man die Frankfurter Lösung auch auf einen Inselbahnhof, der gar keine eigenständige Perronhalle aufweist. Hier zielt diese Vorgehensweise quasi ins Leere, da es von der Baustruktur der Anlagen keinen einsichtigen Grund gibt, auf Frankfurt zurückzugreifen. Der schloßähnliche Charakter des Frankfurter Hauptbahnhofs findet sich auch in der Disposition des Schweriner Bahnhofs wieder, der als eine für die Residenzstadt adäquate Lösung erscheint. Es konnte gezeigt werden, daß auch der Nürnberger Hauptbahnhof auf das Frankfurter Vorbild zurückgreift und sich so als eine zeitgenössische Großarchitektur präsentiert.

Das Zitat des Frankfurter Hauptbahnhofs verselbständigt sich in den Bahnhöfen Bremen, Erfurt, Nürnberg und Schwerin in gewisser Weise. Man bezieht sich auf den Frankfurter Hauptbahnhof, um auf die klassische Lösung eines Bahnhofsbaus zu verweisen und diesem seine Referenz zu erweisen, ohne von der Struktur des Baukörpers eine technische Notwendigkeit dafür zu haben. Frankfurt wird zitiert, um an diese großartige Lösung des Bahnhofsbaus anzuknüpfen und sich in die Tradition der Frankfurter Bahnhofsarchitektur zu stellen und sich als modern auszugeben. Es wurde bei den untersuchten Bahnhöfen zudem deutlich, daß sich in den genannten Architekturen auch die preußische Hegemonie zu der Zeit offenbahrt. So kann man sagen, daß sie somit auch zum Ausdruck staatlicher Identität des noch jungen Deutschen Reiches beitragen.

Das zuvor beschriebene suggestive Vorgehen im Historismus ist auch aus der gesellschaftlichen Umbruchperiode in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu erklären. So ist das Geschichtsverständnis dieser Zeit äußerst ambivalent. Eine übersteigerte Fortschrittseuphorie angesichts der immensen Produktivität der industriellen Revolution und der technischen Innovationen ist gekoppelt mit einem sehr konservativen, rückwärtsgewandten Geschichtsbewußtsein. Gerade das Bürgertum als aufstrebende Wirtschaftsmacht der industriellen Epoche war sich zwar seiner ökonomischen Macht durchaus bewußt, politisch jedoch war es in der wilhelminischen Monarchie wenig einflußreich. Zur Repräsentation seiner prominenten wirtschaftlichen Stellung rekurrierte das Bürgertum auf feudal-absolutistische oder auch sakrale Vorbilder. Durch diesen architektonischen Aneignungsgestus versucht sich das Bürgertum als wichtige gesellschaftliche Gruppe zu legitimieren.

Insbesondere im Bahnhofsbau, der mit der Eisenbahn eine der wichtigsten Leistungen der industriellen Revolution war, wird die gesellschaftliche Stellung des Bürgertums und der von ihm initiierte technische Fortschritt architektonisch sehr traditionell inszeniert. Die Gestaltung des Empfangsbäudes des Frankfurter Hauptbahnhofs mit den zahlreichen historischen Ar-

chitekturformen ist für diese traditionelle Inszenierung bürgerlichen Selbstbewußtseins ein gutes Beispiel.

"Die rezipierten Formen historischer Stile sind als Zitate zu begreifen, die die historische Architektur an die zeitgenössische binden. Die historisierenden Formen werden somit zu Trägern einer bestimmten Bedeutung, nämlich der ideellen Aneignung einer historischen Objektivität."<sup>253</sup>

Im Historismus des ausgehenden 19. Jahrhunderts werden die für die Inszenierung der bürgerlichen (Wirtschafts-)Macht und dessen Errungenschaften passendsten Architekturzitate ausgewählt, um diese gesellschaftliche Schicht an die architektonische Selbstdarstellung früherer Herrscher und Epochen anknüpfen zu lassen. Der Historismus ist somit auch eine Suche nach politischer Identität und Legitimität auf ästhetisch-kulturellem Gebiet<sup>254</sup>.

"Die Suche nach Dauer im Wechsel, nach einem Halt inmitten der wachsenden Unbeständigkeit - mit anderen Worten: der Sicherung der Identität durch Kontinuität - fand ... in der idealen Bestimmung der (historistischen, B.K.) Monumentalarchitektur ihre adäquate Entsprechung."<sup>255</sup>

Der beliebige Zugriff auf die historischen Architekturformen<sup>256</sup> trägt in gewisser Weise schließlich zur Enthistorisierung von Geschichte bei; mit dem Rückgriff auf die traditionelle Architekturikonographie erfolgt nicht nur ein

---

<sup>253</sup> Kunst, Hans-Joachim: Die politischen und gesellschaftlichen Bedingtheiten der Gotikrezeption bei Friedrich und Schinkel. Zitiert nach: Klingenburg, Karl-Heinz: Historismus - Aspekte zur Kunst im 19. Jahrhundert. Leipzig 1985, S. 14.

<sup>254</sup> Historismus bedeutet die Art ohne die Weise, die gleiche Form, aber eine andere Methode, das gleiche Resultat, aber ein anderer Herstellungsprozeß. Dies ist die unüberwindliche Grenze eines jeden Historismus. Vgl.: Vogt, Adolf Max; Besset, Maurice; Wetzels, Christoph: Belser Stilgeschichte. Vom Klassizismus bis zur Gegenwart. Bd. VI. Stuttgart, Zürich 1993, S. 41.

<sup>255</sup> Brix, Michael; Steinhäuser, Monika (Hrsg.): "Geschichte allein ist zeitgemäß". Historismus in Deutschland. Gießen 1978, S. 284.

<sup>256</sup> Diese Fremd-Rezeption ist typisch für das 19. Jahrhundert, wie andere Beispiele, Japonismus, Islamismus oder auch der Rückgriff auf chinesische Bauformen, deutlich machen.

Anknüpfen und Weiterführen, sondern auch eine Neuinterpretation<sup>257</sup> der geschichtlichen Objektivität:

"Wenn die Funktion eines Architekturzitates darin besteht, die abwesende Architektur in der anwesenden zu vergegenwärtigen, so hat ein solches, das auf die Geschichte verweist, Geschichte zu vergegenwärtigen, zu vereinnahmen und darüber hinaus zu korrigieren."<sup>258</sup>

Im Gegensatz zu seiner traditionellen Verwendung erfährt das Architekturzitat im Historismus jedoch eine neue Dimension:

"Während bisher das Zitat dem Auftraggeber als Zeichen zur Legitimation, zum Aufzeigen oder Verschleiern eines Konkurrenzverhältnisses, oder zu Visualisierung von Amt und Würde diente, durchläuft das Zitat nun einem Abstraktionsprozeß. Nicht mehr zwei Personen (Auftraggeber), sondern zwei (oder mehrere, B.K.) Epochen werden ... in Verbindung gesetzt. Dabei ändert sich nicht der historische Bezug zur Architektur, sondern vor allem die Funktion der Architektur, deren Charakter ein zunehmend öffentlicherer wurde, zwangsläufig wollte sich nicht mehr eine Person in 'ihrem' Bau legitimieren, sondern die 'gesamte Gesellschaft'<sup>259</sup> bzw. einzelne Schichten dieser Gesellschaft.

Vor diesem Hintergrund läßt sich auch die Bedeutung der Architekturzitate am Frankfurter Hauptbahnhof und seiner Rezeptionsbauten, die bei der Baubeschreibung bereits angedeutet wurde, genauer erklären. Die Assoziationen und Allusionen zu absolutistischen Schloß- und Orangeriebauten sowie zur Sakralarchitektur sind in diese "ideologische" Ebene<sup>260</sup> der historistischen

---

<sup>257</sup> Ein anschauliches Beispiel für das Weiterführen und Neuinterpretieren von geschichtlichen Zusammenhängen ist auch die Denkmalpflege des 19. Jahrhunderts. Hier ging es weniger um historische Detailtreue und Richtigkeit als vielmehr um den Nachweis des eigenen Herrschaftsanspruchs. So wurde z.B. die romanische Kaiserpfalz in Goslar zum preußisch-deutschen Nationaldenkmal uminterpretiert. Auch die Vollendung anderer historischer Bauwerke, wie z.B. des Kölner Doms, ist in diesem Kontext zu verstehen. Vgl. Brix, Michael; Steinhäuser, Monika: Romantischer Kult und Mißbrauch. Historismus und Denkmalpflege. Der Hintergrund des 19. Jahrhunderts. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 242 vom 1. November 1978, S. 23.

<sup>258</sup> Kunst, Hans-Joachim: Die politischen und gesellschaftlichen Bedingtheiten der Gotikrezeption bei Friedrich und Schinkel. Zitiert nach: Klingenburg, Karl-Heinz: Historismus, a.a.O., S. 13.

<sup>259</sup> Plaßmeyer, Peter: Die Wiener Fernbahnhöfe des 19. Jahrhunderts, a.a.O., S. 19.

<sup>260</sup> Die Verwendung einiger Motive am Frankfurter Hauptbahnhof ist sicherlich nicht auf diese "ideologische" Ebene zurückzuführen. So ist m.E. die Rezep-

Architektur einzuordnen. Die Architekturformen früherer Herrscher, von Adel und Kirche, wurden aufgeboten, um die noch nicht ganz genau definierte gesellschaftliche Stellung des aufstrebenden Bürgertums herrschaftslegitimatorisch abzusichern<sup>261</sup>. Die Architekturzitate vergangener Epochen werden so zur Inszenierung der bürgerlichen Selbstdarstellung "baukastenartig" in Dienst genommen.

Der Frankfurter Hauptbahnhof und die Rezeptionsbauten in Bremen, Erfurt, Nürnberg und Schwerin werden auf diese Weise zu einem Statussymbol des aufgestiegenen Bürgertums umfunktioniert; die benannten architektonischen Assoziationen tragen zur Legitimation und Repräsentation der gesellschaftlichen Stellung dieser Schicht bei. Die Verwendung traditioneller historischer Architekturformen und -zitate signalisiert zum einen, daß die ökonomische Führungsschicht des Industriezeitalters die Nachfolge früherer Herrscher antreten will. Gleichzeitig werden jedoch in der Ikonographie der Bauplastik des Bahnhofs die eigenen wirtschaftlichen und kulturellen Errungenschaften dargestellt. Die traditionelle historistische Architektur des Bahnhofs bildet den Rahmen, in dem die innovativen ökonomischen Leistungen des Bürgertums gewürdigt werden. Auch der architektonische Bezug des Bahnhofs zur Frankfurter Börse, die einige Jahre zuvor errichtet wurde, deutet auf die wirtschaftliche Dimension dieses Bauwerks hin.

In der Architektur des Bahnhofs repräsentiert sich jedoch nicht nur das Bürgertum. Die Bezugnahme zur Bahnhofsarchitektur der Reichshauptstadt und die Darstellung preußischer Heraldik und Symbolik am Bahnhofsbau in Frankfurt demonstriert auch die Loyalität des Bürgertums zum preußischen Staat und zum neu gegründeten Deutschen Reich. Von Abgrenzung und Opposition des Bürgertums gegenüber Preußen kann z.B. in Frankfurt keine Rede sein, im Gegenteil: Die Eingliederung Frankfurts in den preußischen

---

tion des Medici-Grabmals von Michelangelo auch dadurch verständlich, daß gerade dieses Motiv gewissermaßen ein Topos des Historismus geworden ist. Daß aber auch die zentrale Uhr am Anhalter Bahnhof in Berlin dieses Motiv rezipiert, könnte die Vermutung nahelegen, daß die Verbindung Berlin-Frankfurt herausgestellt werden sollte. Frankfurt und die Reichshauptstadt stehen also "rund um die Uhr" miteinander in Verbindung.

<sup>261</sup> Es gibt nun auch keine Instanz mehr, die dem Bauherrn bzw. dem Bürgertum verbietet, diese Formen für sich zu benutzen. So gab es zuvor ein strenges Baureglement mit genauen Auflagen, so daß es undenkbar war, Bauformen des Adels für sich in Anspruch zu nehmen. Dies änderte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts. Das Haus am Michaelerplatz in Wien von Adolf Loos ist hierfür ein gutes Beispiel. Zuvor wäre es nicht möglich gewesen, ein derart modernes Haus direkt neben die Hofburg zu setzen.

Staat war für die ehemals Freie Reichsstadt wirtschaftlich ausgesprochen förderlich. Dieser Entwicklung wird am Hauptbahnhof als staatliche Bauaufgabe<sup>262</sup> Respekt gezollt: das in der Industrialisierung aufgestiegene Bürgertum geht quasi Hand in Hand mit dem preußisch dominierten deutschen Staat.

Die Verwendung der historischen Architekturformen am Frankfurter Hauptbahnhof und seinen Rezeptionsbauten hat also in erster Linie eine herrschaftstechnische Funktion, in dem Sinne, daß sie zur Synthese der Herrschaftsansprüche von Bürgertum und preußischem Staat beiträgt.

Der Historismus ist, wie gezeigt wurde, eng mit den gesellschaftlichen und staatlichen Bedingungen des ausgehenden 19. Jahrhunderts und des Wilhelminismus verbunden. Ein wichtiger Grund für die Rückwärtsgewandtheit des Historismus in der Architektur ist eben in der konservativen Ausrichtung des Wilhelminismus zu sehen. Die die Gesellschaft tragende Schicht, das Bürgertum, greift in ihren ästhetischen Ausdrucksformen auf bereits Vorgegebenes, Bekanntes zurück. Nach dieser Erstarrung, Verharrung, ja Verkrustung in Kunst und Architektur vollzieht sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts fast explosionsartig und provokativ der Beginn der Moderne. Neue Wege in Kunst und Architektur werden erprobt, so beispielsweise die „Arts and Crafts Movement“ eines William Morris, der Deutsche Werkbund, das Bauhaus und der Expressionismus, künstlerische Bewegungen, die vor diesem Hintergrund zu verstehen sind. Historistische Tendenzen in der Architektur sind allerdings bis zum 1. Weltkrieg zu verzeichnen. Die mit dem Ende des 1. Weltkrieges verbundene Abschaffung der Monarchie und der Versuch, eine parlamentarische Demokratie zu etablieren, markiert in Deutschland den endgültigen Niedergang des Historismus als Architekturepoche<sup>263</sup>. In dem Moment, wo diese politischen Konstellationen überwunden sind, verliert auch der Historismus seine Bedeutung.<sup>264</sup>

---

<sup>262</sup> Der Bahnhof wurde überwiegend von den Preußischen Staatsbahnen und der Hessischen Ludwigbahn finanziert. Vgl. Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof, a.a.O., S. 104.

<sup>263</sup> Natürlich wird es in der Geschichte immer wieder Historismen geben. Hier ist jedoch der Historismus als bestimmte Epoche in der Architektur des ausgehenden 19. Jahrhunderts gemeint.

<sup>264</sup> Vgl.: Landeskonservator Rheinland (Hrsg.): Der Kölner Hauptbahnhof. Arbeitsheft 22. Von Ulrich Krings. S. 47-48.



Auf dem Gebiet der Architektur und Ästhetik bildete sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts der Funktionalismus heraus, der ein erklärter Gegner jeglicher Form von Eklektizismus war. „1912 forderte Freiherr von Röll, daß `man sich von den sogenannten geschichtlichen Stilformen freizumachen und der modernen Aufgabe des Gebäudes entsprechend auch moderne Formen zu wählen´ habe.“<sup>265</sup> Auch auf dem Gebiet des Bahnhofsbaus erfolgt nun eine Phase der Abkehr vom Historismus und eine bewußte Neuorientierung. Die Bahnhöfe in Stuttgart, Leipzig und Karlsruhe stehen für diese „moderne“ Phase der Bahnhofsarchitektur. Oft wurde jedoch verkannt, daß die historistischen Bauten - insbesondere die Bahnhöfe mit ihren innovativen Eisen- und Glaskonstruktionen - auf gewisse Weise auch "Vorläufer" des Funktionalismus waren. So wären ohne die Glas-Eisenarchitektur des 19. Jahrhunderts die Stahlkonstruktionen der Wolkenkratzer des 20. Jahrhunderts nicht denkbar. In den Ingenieurwerken des 19. Jahrhunderts, in den Passagen, Gewächshäusern und den Bahnhofshallen wurde gewissermaßen die Architektur der Moderne präfiguriert.

---

<sup>265</sup> Zitiert nach: Krings, Ulrich: Bahnhofsarchitektur, a.a.O., S. 66. Hierzu ist allerdings zu bemerken, daß der Slogan „form follows function“ letztlich auch nur eine Ideologie ist. Das Moderne ist oft nur das Uralte. Vgl.: Kunst, Hans-Joachim: Die Vollendung der Romantischen Gotik im Expressionismus - Die Vollendung des Klassizismus im Funktionalismus. In: Kritische Berichte. Mitteilungsorgan des Ulmer Vereins. Verband für Kunst- und Kulturwissenschaften. Jg. 7, 1979, Heft 1, S. 20-36.

## 5. Literaturverzeichnis

### a) Zeitgenössische Quellen und Publikationen

ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN ZU BREMEN (Hrsg.):  
Bremen und seine Bauten. Bremen 1900.

BECKER, Hermann: Der neue Centralbahnhof zu Frankfurt a. M. In: Illustrierte Zeitung vom 4.8.1888, S. 133ff.

ders.: Die Bildwerke am Frankfurter Centralbahnhof. In: „Didaskalia“ vom 27.3.1887, S. 290ff.

BIRK, Alfred: Bahnhofsanlagen in Deutschland. In: Der Bautechniker. Centralorgan für das österreichische Bauwesen. Zeitschrift für Bau- und Verkehrswesen, Technik und Verkehr. 4 (1884), S. 489-491.

EGGERT, Hermann: Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in Frankfurt a. M.. In: Zeitschrift für Bauwesen 41 (1891), Sp. 401-418, Tafel 46-50.

FRENTZEN, Georg: Zur Frankfurter Bahnhofs-Frage. In: Deutsche Bauzeitung 15 (1881), Nr. 37, S. 215-216.

FRITSCH, Karl Ernst Otto: Das Ergebnis der Konkurrenz für Entwürfe zum Empfangs-Gebäude des Zentral-Bahnhofs in Frankfurt a. M. In: Deutsche Bauzeitung 15 (1881), Nr. 8, S. 48.

ders.: Der neue Haupt-Personen-Bahnhof in Frankfurt a. M. In: Deutsche Bauzeitung 22 (1888), Nr. 68, S. 406-410; Nr. 72, S. 433-435; Nr. 92, S. 553-555; Nr. 94, S. 566-568.

ders.: Die Konkurrenz für Entwürfe zum Empfangsgebäude des neuen Zentralbahnhofs in Frankfurt a. M. In: Deutsche Bauzeitung 14 (1880), Nr. 95, S. 514; Deutsche Bauzeitung 15 (1881), Nr. 17, S. 97-100; Nr. 19, S. 109-110; Nr. 20, S. 117-119; Nr. 26, S. 153-155.

- GALLAND, Georg: Das Project des Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. und die Ausstellung der Concurrrenzpläne im Landwirthschaftlichen Museum zu Berlin. In: Romberg's Zeitschrift für praktische Baukunst 41 (1881), Sp. 122-125, Sp. 156-159.
- GRÜTTEFIEN, Ernst: Der Umbau der Westbahnhöfe zu Frankfurt a. M. zu einem Zentral-Bahnhofe. In: Deutsche Bauzeitung 14 (1880), Nr. 59, S. 315; Nr. 61, S. 325-326, S. 329.
- KEIL, Eduard: Der Umbau des Bahnhofs Erfurt in den Jahren 1888 bis 1894, mit besonderer Berücksichtigung der Hochbauten des Personenbahnhofes. In: Zeitschrift für Bauwesen 46 (1896), Sp. 163-174, Atlas, Tafel 28-29.
- LUFT, W.: Neuere Hallenbauten in Eisenbeton I. Die Bahnsteighalle auf dem neuen Hauptbahnhof in Nürnberg. (Endres, Dyckerhoff & Widmann). In: Deutsche Bauzeitung (Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau) 5 (1908), S. 29-32.
- O. Verf.: Berliner Bahnhofsgebäude der Anhaltischen Eisenbahn. In: Romberg's Zeitschrift für praktische Baukunst 38 (1878), Sp. 416.
- O. Verf.: Berliner Neubauten. Das neue Empfangsgebäude der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. In: Deutsche Bauzeitung 14 (1880), Nr. 99, S. 531-532, S. 535.
- O. Verf.: Centralbahnhof zu Frankfurt a. M. In: Blätter für Architektur und Kunsthandwerk 1 (1888), Heft 10, S. 100.
- O. Verf.: Das Ergebnis der Konkurrenz für Entwürfe zum Empfangs-Gebäude des Zentral-Bahnhofs in Frankfurt a.M. In: Deutsche Bauzeitung 15 (1881), Nr. 8, S. 48.
- O. Verf.: Das im Bau begriffene Betriebshauptgebäude am Zentralbahnhof Nürnberg. In: Süddeutsche Bauzeitung 11 (1901), S. 341.
- O. Verf.: Das neue Empfangs-Gebäude der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Berlin. In: Baugewerks-Zeitung 12 (1880), S. 349-350.
- O. Verf.: Das neue Empfangs-Gebäude der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Berlin. In: Deutsche Bauzeitung 13 (1879), Nr.3, S. 11-14, Nr. 5, S. 21-23, Nr. 9, S. 41-42, Tafel nach S. 48.

- O. Verf.: Der Frankfurter Centralbahnhof. In: Frankfurter Zeitung vom 7.8.1888.
- O. Verf.: Der neue Centralbahnhof zu Frankfurt a. M. In: Schweizerische Bauzeitung 8 (1886), S. 87-90, 9 (1887), S. 6-7.
- O. Verf.: Der neue Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M. In: Stahl und Eisen (1889), Nr. 3, S. 194-198.
- O. Verf.: Der Umbau der Westbahnhöfe zu Frankfurt a. M. zu einem Central-Bahnhöfe. In: Die Stadt (1880), Nr. 6, S. 44-46.
- O. Verf.: Die Bearbeitung des definitiven Entwurfs zum Empfangsgebäude des neuen Zentral-Bahnhofes in Frankfurt a. M. In: Deutsche Bauzeitung 15 (1881), Nr. 55, S. 320.
- O. Verf.: Die Concurrnz für den Centralbahnhof zu Frankfurt a. M. In: Wochenblatt für Architekten und Ingenieure 3 (1881), Nr. 14, S. 69-73; Nr. 16, S. 80-82, Nr. 18, S. 89-91.
- O. Verf.: Die Empfangshalle des Anhalter Bahnhofes. In: Wochenblatt für Architekten und Ingenieure 2 (1880), S. 226-227.
- O. Verf.: Die Hallensysteme der Concurrnz um den Centralbahnhof Frankfurt a. M. In: Wochenblatt für Architekten und Ingenieure 3 (1881), Nr. 22, S. 115-116; Nr. 24, S. 119-120; Nr. 28, S. 139-141; Nr. 29, S. 149-150.
- O. Verf.: Eingang zu den Kaiserzimmern des Anhalter Bahnhofes in Berlin. In: Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. 2 (1880), S. 449-450.
- O. Verf.: Frankfurt a. M. und seine Entwicklung. In: Bau- und Kunstgewerbezeitung für das deutsche Reich (1889) Nr. 1, S. 1-3; Nr. 2, S. 9-11; Nr. 3, S. 18-19; Nr. 4, S. 25-26; Nr. 5, S. 33-35; Nr. 6, S. 41-43; Nr. 7, S. 49-50; Nr. 8, S. 57-59.
- O. Verf.: In Angelegenheit der Frankfurter Bahnhofs-Konkurrenz. In: Deutsche Bauzeitung 15 (1881), Nr. 33, S. 200.
- O. Verf.: Ueber den Bau des neuen Berlin-Anhalter Bahnhofs. In: Romberg's Zeitschrift für praktische Baukunst 38 (1878), Sp. 457-458.

- O. Verf.: Umbau des Hauptbahnhofs Bremen. In: Zentralblatt der Bauverwaltung 4 (1884), S. 141.
- O. Verf.: Vom Bau des Zentralbahnhofs zu Frankfurt a. M. In: Deutsche Bauzeitung 17 (1883), Nr. 9, S. 49-50.
- O. Verf.: Von den Berliner Bahnhöfen. In: Deutsche Bauzeitung 16 (1882), Nr. 84, S. 498.
- O. Verf.: Zur Eröffnung des Hauptpersonenbahnhofes. In: Frankfurter Zeitung vom 9.8.1888.
- O. Verf.: Zur Konkurrenz für Entwürfe zum Empfangsgebäude des neuen Zentralbahnhofs in Frankfurt a.M. In: Deutsche Bauzeitung 14 (1880), Nr. 95, S. 514.
- PINKENBURG, Hans: Umbau des Anhalter Bahnhofs zu Berlin in den Jahren 1872-1880. In: Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins Hannover 30 (1884), Sp. 21-32, Bl. 4-7, Sp. 105-108, Bl. 8-10, Sp. 145-148, Bl. 14-15, Sp. 237-244, Bl. 16-18, Sp. 317-320, Bl. 24-26.
- PUDOR, Heinrich: Zur Ästhetik der Eisenarchitektur. In: Der Architekt 8 (1902), S. 1-3.
- RASCH, Julius: Zentralbahnhof Nürnberg. In: Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins Hannover 14 (1868), Sp. 367-368, Bl. 420.
- RICHARD, F.: Der Umbau des Bahnhofes Bremen. In: Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins Hannover. 38 (1892), Sp. 253-266, Sp. 379-394, Sp. 431-442, Sp. 521-546, Sp. 553-572.
- SCHRÖDER, Peter: Der Weserbahnhof in Bremen. In: Zeitschrift des Architekten- und Ingenieurvereins Hannover 10 (1864), Sp. 19-25, Blatt 275-278.
- STIER, Hubert: Das Empfangsgebäude des Bahnhofs in Bremen. In: Blätter für Architektur und Kunsthandwerk. 6 (1893), Heft 6, S. 28, Tafel 55-56.
- ders.: Der neue Haupt-Personen-Bahnhof in Bremen. In: Deutsche Bauzeitung 24 (1890), Nr. 64, S. 381-383, S. 388. Nr 66, S. 400.

ders.: Details vom Bahnhof Bremen. In: Architektonische Rundschau 7 (1891), Heft 2, Text zu Tafel 14 mit Grundriß, Schnitten und Ansicht. 10.1894, Heft 2, Tafel 16.

WEGELE, H.: Die Hauptbahnhofs-Anlagen in Frankfurt a. M. In: Zeitschrift für Bauwesen 41 (1891), Sp. 83-104, Sp. 223-260, Sp. 319-348, Sp. 427-492.

ZENGER, Karl Ritter v.: Zentralbahnhof in Nürnberg. In: Süddeutsche Bauzeitung 15 (1905), S. 33-34.

## b) Bücher und Aufsätze

ADRIAN, Marianne: Hannover. Stadt und Eisenbahn in friedlicher Koexistenz. In: Stadt 32 (1985), Nr. 2, S. 50-55.

ARBEITSKREIS ÖFFENTLICHKEITSARBEIT ICE-BAHNHOF ERFURT UND UMFELD (Hrsg.); LANDESHAUPTSTADT ERFURT, STADTVERWALTUNG, PROJEKTLEITUNG ICE-BAHNHOF UND UMFELD: Erfurt verbindet. Der neue ICE-Bahnhof. Teil 1: Die Planungsgeschichte des neuen ICE-Bahnhofes Erfurt und seines Umfeldes. Erfurt, Kassel 2001.

ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VEREIN ZU BERLIN (Hrsg.): Berlin und seine Bauten. Teil X, Bd. B: Anlagen und Bauten für den Verkehr (2): Fernverkehr. Berlin 1984.

AURENHAMMER, Hans und Gertrude: Das Belvedere in Wien. Bauwerk, Menschen, Geschichte. Wien, München 1971.

BÄNSCH, Dieter: Zum Dürerbild der literarischen Romantik. In: Marburger Jahrbuch für Kunstwissenschaft, Bd. 19. Marburg 1974, S. 259-274.

BARMANN, Christian: An Introduction to Railway Architecture. London 1950.

BARRET, André (Hrsg.): Die große Zeit der Eisenbahnen. 1832-1914. Frankfurt a.M. 1979.

BARTETZKO, Dieter: Auf dem Weg ins Paradies. Abstellgleis: Die Bahn untergräbt ihre Hallen und macht die Bahnhöfe schlanker. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr. 235 vom 9. Oktober 1996, S. 39.

ders.: Ein letztes Vibrieren. Der Frankfurter Hauptbahnhof wird 100 Jahre alt. In: Bauwelt 79 (1988), Nr. 33, S. 1346-1347.

BAUAKADEMIE DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK,  
INSTITUT FÜR STÄDTEBAU UND ARCHITEKTUR DER  
DDR; INSTITUT FÜR DENKMALPFLEGE DER DDR  
(Hrsg.): Architekturführer DDR. Bezirk Erfurt. Berlin 1979.

dies.: Architekturführer DDR. Bezirk Schwerin. Berlin 1984.

dies.: Karl Friedrich Schinkel. Sein Wirken als Architekt. Ausgewählte Bauten in Berlin und Potsdam im 19. Jahrhundert. Berlin 1981.

BAUM, Harald; Moritz, Horst: Fahrt frei! 150 Jahre Eisenbahn in Erfurt. Begleitschrift zur Jubiläumsausstellung des Stadtarchivs Erfurt und des Stadtmuseums Erfurt vom 3. April bis 29. Juni 1997. Erfurt 1997.

BEHNISCH, Günter; Hartung, Giselher: Eisenkonstruktionen des 19. Jahrhunderts. München 1983.

BEHR, Alfred: Stuttgarts Hauptbahnhof wird unter die Erde gebracht. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 18. Januar 1995, S. 8.

BEHRENS, Werner: Vor 150 Jahren kam die erste Lokomotive an. Am 23. März 1847 bekam Schwerin Anschluß an das Schienennetz. In: Schweriner Volkszeitung vom 22. März 1997.

BERGBREDE, Günter: Der Bahnhof. Die Verknüpfung zwischen Stadt und Eisenbahn. In: Stadt 32 (1985), Nr. 2, S. 28-33.

BERGER, Manfred: Historische Bahnhofsbauten Sachsens, Preußens, Mecklenburgs und Thüringens. Berlin (Ost) 1980.

ders.: Historische Bahnhofsbauten II - Braunschweig, Hannover, Preußen, Bremen, Hamburg, Oldenburg und Schleswig-Holstein. Berlin (Ost) 1987.

ders.: Historische Bahnhofsbauten III - Bayern, Baden, Württemberg, Pfalz, Nassau, Hessen. Berlin (Ost) 1988.

ders.: Leipzig Hauptbahnhof. Geschichte, Architektur, Technik. Berlin 1990.

BEUTIN, Ludwig: Bremen und Amerika. Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten. Bremen 1953.

BIEDENKOPF, Kurt u.a.: Dresden. Die Kunststadt. München, Berlin 1991.

BINNEY, Marcus; Hamm, M.; Foehl, A.: Great Railway Stations of Europe. London 1984.

ders.; Pearce, David: Railway Architecture. London 1979.

BLEY, Peter: 150 Jahre Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Düsseldorf 1990.

BOBERG, Jochen; Fichter, Tilman; Gillen, Eckart (Hrsg.): Exerzierfeld der Moderne - Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert. München 1984.

BODENSCHATZ, Harald: Eisenbahn und Städtebau im 19. Jahrhundert. Städtische Entwicklungschancen und „Schattenzonen“ durch den Eisenbahnbau. In: Stadt 32 (1985) Nr. 2, S. 6-7.

BODEY, Geoffrey: The Railway Era. Ashbury 1982.

BONATZ, Paul; Leonhardt, Fritz: Brücken. Königstein/Ts. 1951.

BRACHMANSKI, Hans-Peter; Schirmer, Hans-Werner: Bunte Kartengrüße aus der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt. Erfurt 1992.

BRAKE, Ludwig: Die ersten Eisenbahnen in Hessen. Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Frankfurt, Hessen-Darmstadt, Kurhessen und Nassau bis 1866. (= Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau 51). Wiesbaden 1991.



BRIGGS, Asa: Iron Bridge to Crystal Palace. Impact and Images of the Industrial Revolution. London 1979.

BRIX, Michael; Steinhauser, Monika (Hrsg.): "Geschichte allein ist zeitgemäß". Historismus in Deutschland. Gießen 1978.

dies.: Romantischer Kult und Mißbrauch. Historismus und Denkmalpflege. Der Hintergrund des 19. Jahrhunderts. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 242 vom 1. November 1978, S. 23.

BROZAT, Dieter: Der Berliner Dom und die Hohenzollerngruft. Berlin 1985.

BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN (BDA); DEUTSCHE BAHN AG; FÖRDERVEREIN DEUTSCHES ARCHITEKTURZENTRUM (DAZ) (HRSG.): Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. In Zusammenarbeit mit Meinhard von Gerkan. Eutin 1996.

BUNDESBAHNDIREKTION FRANKFURT AM MAIN (Hrsg.): Abfahrt 1888 - Ankunft 1988. 100 Jahre Hauptbahnhof Frankfurt am Main. Darmstadt 1988.

dies. (Hrsg.): Frankfurter Hauptbahnhof. 75 Jahre alt. Frankfurt a. M. 1963.

dies. (Hrsg.): Frankfurt (M) Hauptbahnhof - einer der größten Reisezugbahnhöfe Europas. Frankfurt a.M. 1989.

BUSCH, Werner: Funkkolleg Kunst. Eine Geschichte der Kunst im Wandel ihrer Funktionen. Bd. II. München 1987.

COCKMAN, F. G.: Railway Architecture. Aylesbury 1976.

CROSNIER Leconte, Marie-Laure: La Naissance des Gares. Paris: Hachette/Réunion des musées nationaux 1990.

CULLEN, Michael S.: Bauwerke der Gründerzeit. Hamburg 1984.

dies.: Der Reichstag - Die Geschichte eines Monumentes. Berlin 1983.

- DETHIER, Jean (Hrsg.); Centre Georges Pompidou: Le Temps des Gares. Ausstellungskatalog. Paris: Centre de Création Industrielle 1978. (13.12.1978-9.4.1979).
- DEUTSCHE BUNDESBAHN (Hrsg.); Bandmann, Günter: Die Eisenbahn in der Kunst. Ein Bildwerk. Bonn 1958.
- DEUTSCHER MODELLEISENBAHN-VERBAND DER DDR (Hrsg.): Die Eisenbahngeschichte Schwerins von 1836 bis 1985. 825 Jahre Schwerin. Arbeitsgemeinschaft 8/9 „Freunde der Eisenbahn“. Schwerin 1985.
- DÖHMER, Klaus: „In welchem Style sollen wir bauen?“. Architekturtheorie zwischen Klassizismus und Jugendstil. München 1976. (= Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts, Bd. 36).
- DORSCH, Thomas G.: Der Reichsgerichtsbau in Leipzig. Anspruch und Wirklichkeit einer Staatsarchitektur. (= Europäische Hochschulschriften, Bd. 21). Frankfurt a. M., Berlin, Bern, New York, Paris, Wien 1999.
- EICHHORN, Ernst: Eilen wir uns, Süddeutschland den Ruhm der ersten Eisenbahn zu sichern. Frankens Beitrag zur frühen Eisenbahngeschichte Bayerns. In: *Schönere Heimat* 74 (1985), Nr. 3, S. 149-160.
- ders.: „Alle Welt ergriff eine ungeheuere Eisenbahnlust...“. In: *Frankenland. Zeitschrift für Fränkische Landeskunde und Kulturpflege*. Heft 10, Dezember 1985, 37. Jahrgang, S. 335-346.
- ERMISCH, Hubert Georg: Der Dresdner Zwinger. Dresden 1954.
- EVERS, Hans-Gerhard: Vom Historismus zum Funktionalismus. Baden-Baden 1967.
- FALLOW, Peter: Schwerin und sein Bahnhof. Beitrag zur Eisenbahn-, Kultur- und Stadtgeschichte. (=Schriften des Ateliers für Porträt- und Historienmalerei, Bd. 4). Schwerin 1999.
- FEHRING, Günther P.; Ress, Anton: Die Stadt Nürnberg. Bearbeitet von Wilhelm Schwemmer. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege. München 1977. (= Bayerische Kunstdenkmale 10).

- FRANKENSTEIN, Norbert v.: Schwerin in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1991.
- FREIBERG, Jens: Tod und Leben eines Bahnhofs. Vom Bahnhof der Pariser Weltausstellung zum Musée d'Orsay. In: Stadt 32 (1985), Nr. 2, S. 8-9.
- FRIES, Fritz Rudolf: Endstation Sehnsucht. In: Zug, Nr. 4, 1995, S. 46-53.
- FROMM, Günter: Aus der Geschichte der Thüringischen Eisenbahn und des Bahnhofs Erfurt 1846-1882. Bad Langensalza 1997.
- ders.; Hunger, Erich: Die Entwicklung der Thüringischen Eisenbahn. 125 Jahre Strecke Halle-Gerstungen. Erfurt 1970.
- GALL, Lothar; Pohl, Manfred (Hrsg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München 1999.
- GASEROW, Vera; Schröter, Erasmus: Ein Denkmal wird geliftet. Er war der Empfangssaal einer Weltstadt, heute ist Europas größter Kopfbahnhof einer der leersten. Jetzt soll das Leipziger Wahrzeichen gegen den lautstarken Protest der Bürger umgebaut werden. In: Zeitmagazin Nr. 47 vom 17. November 1995, S. 8-12.
- GÄRTNER, Peter: Leipzig: Drei Gleise erhitzen die Gemüter. Proteststurm gegen den geplanten Umbau des Bahnhofs. In: Weser-Kurier Nr. 233 vom 5. Oktober 1995, S. 4.
- GEIST, Johann Friedrich: Passagen. - Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts. München 1969. (= Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts, Band 5).
- GERSTENBERGER, Heide: Zwischen Ankunft und Abfahrt. Zur Geschichte des Bremer Hauptbahnhofs. Bremen 1989. (= Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 12).
- GERTEIS, Walter: Das unbekannte Frankfurt. Frankfurt a.M. 1963.
- GLASER, Hermann: Die Kultur der wilhelminischen Zeit. Topographie einer Epoche. Frankfurt a. M. 1984.

ders.; Ruppert, Wolfgang; Neudecker, Norbert (Hrsg.): Industriekultur in Nürnberg. Eine deutsche Stadt im Maschinenzeitalter. München 1980.

ders.: Maschinenwelt und Alltagsleben. Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier bis zur Weimarer Republik. Frankfurt a. M. 1981.

ders.: Über das Transitorische des Reisens... Eisenbahnfreuden - Eisenbahnleiden. In: Stadt 32 (1985), Nr. 2, S. 14-17.

ders.; Neudecker, Norbert: Die deutsche Eisenbahn. Bilder aus ihrer Geschichte. München 1984.

GLOAG, John; Bridgewater, D.: A History of Cast Iron in Architecture. London 1948.

GÖPFERT, Claus-Jürgen: Neue Pläne für den Bahnhof. Untertunnelung geplant. Frankfurter Rundschau Nr. 197 vom 25. August 1990, S. 13.

GROTE, Ludwig (Hrsg.): Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter. München 1974. Darin insbesondere: Schadendorf, Wulf: Der Großstadtbahnhof nach 1870. Hannover und Dresden. S. 235-246.

HAMM, Manfred: Bahnhöfe. Berlin 1984.

HAMMER-SCHENK, Harold: Architektur und Nationalbewußtsein. Wandlungen vom 16. bis zum 20. Jahrhundert. In: Busch, Werner: Funkkolleg Kunst. München 1987, S. 559-585.

HAMMERSCHMIDT, Valentin W.: Anspruch und Ausdruck in der Architektur des späten Historismus in Deutschland (1860-1914). Frankfurt a. M., Bern, New York 1985. (= Europäische Hochschulschriften, Reihe 37, Architektur, Bd. 3).

HÄUSSLER, Helmut: Nürnberg als Eisenbahn- und Verkehrsknotenpunkt. Seine Bahnhöfe und Gleisanlagen in 150 Jahren. In: Frankenland. Zeitschrift für Fränkische Landeskunde und Kulturpflege. Heft 1, Januar 1985, 37. Jahrgang, S. 2-11.

HEIMLER, M.: Bildprogramme in bayrischen Bahnhöfen des 19. Jahrhunderts. Die Fresken im alten Würzburger Bahnhof (1856) und im

Centralbahnhof München (1861-63). Magisterarbeit an der Universität Regensburg 1984.

HEITZENRÖDER, Wolfram; Höhmann, Rolf; Schirmbeck, Peter: Hessen. Denkmäler der Industrie und Technik. Berlin 1986.

HELLER, Agnes: Der Bahnhof als Metapher. Eine Betrachtung über die beschleunigte Zeit und die Endstationen der Utopie. In: Frankfurter Rundschau vom 26.10.1991, S. ZB 3.

HENNIG-SCHEFOLD, Monica; Schmidt-Thomsen, Helga: Transparenz und Masse. Passagen und Hallen aus Eisen und Glas 1800 - 1880. Köln 1972.

HINZEN-BOHLEN, Brigitte: Rom. Kunst und Architektur. Köln 2000.

HOFFMANN, Andreas: Wie Schmutzecken sich in Erlebniszentren verwandeln sollen. Pläne für Renovierung der deutschen Bahnhöfe schon weit gediehen. In: Frankfurter Rundschau vom 23.9.1994.

HOLLAY, Ignaz E.: Großer Bahnhof. 100 Jahre Frankfurter Hauptbahnhof. In: Deutsche Bauzeitung Nr. 11 (1988), S. 30-33.

HOMMEL, DETLEF; THIELMANN, GEORG: Verkehrsknoten Erfurt. Freiburg 2000.

ICOMOS (International Council of Monuments and Sites) (Hrsg.): Eisenarchitektur. - Die Rolle des Eisens in der historischen Architektur der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Hannover 1979.

INFORMATIONSZENTRUM RAUM + BAU DER FRAUNHOFER GESELLSCHAFT (Hrsg.): Historische Bahnhöfe. IRB- Literaturauslese Nr. 1377. Stuttgart 1989.

JENZEN, Igor A. (Hrsg.): Uhrzeiten: Die Geschichte der Uhr und ihres Gebrauchs. Frankfurt a. M. 1989. (= Kleine Schriften des Historischen Museums, Bd. 42). Ausstellung vom 7.6.-29.10.1989. Darin insbes.: Merle, Ulla: Tempo! Tempo! - Die Industrialisierung der Zeit im 19. Jahrhundert. S. 161-183.

KALUSCHE, Bernd; Setzepfandt, Wolf-Christian: Architekturführer. Architectural Guide. Frankfurt am Main. Berlin 1997.

KAPITZKI, Christel: Neue Bahnhöfe in Berlin. Visionen werden Realität. Berlin 1998.

KLEE, Wolfgang: Preußische Eisenbahngeschichte. Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1982.

ders.: Warum der Bahnhof Bahnhof heißt. In: Extratour, Nr. 2, 1995, S. 6-9.

KLIEM, Peter G.; Noack, Klaus: Berlin Anhalter Bahnhof. Berlin 1984.

KLINGENBURG, Karl-Heinz: Historismus - Aspekte zur Kunst im 19. Jahrhundert. Leipzig 1985.

KNOTHE, Rainer: Anhalter Bahnhof: Entwicklung und Betrieb. Zeugen und Zeugnisse aus über 100 Jahren. Berlin 1987.

KOHLMAIER, Georg; v. Sartory, Barna: Das Glashaus - Ein Bautypus des 19. Jahrhunderts. München 1981 (= Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts, Band 43).

KOPPELKAMM, Stefan: Gewächshäuser und Wintergärten im 19. Jahrhundert. Stuttgart 1981.

KRINGS, Ulrich: Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus. München 1985 (= Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts, Band 46).

ders.: Der Kölner Hauptbahnhof. In: Baukultur (1984), Nr. 5, S. 32-36.

ders.: Der Kölner Hauptbahnhof - ein Baudenkmal des 19. Jahrhunderts. In: Die Bundesbahn 63 (1987), Nr. 6, S. 537-549.

ders.: Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus. München, Ludwig-Maximilians-Universität, Philos. Fak. Diss. 1981.

KROPAT, Wolf-Arno: Frankfurt zwischen Provinzialismus und Nationalismus. Die Eingliederung der "Freien Stadt" in den preußischen Staat (1866-71). Frankfurt a.M. 1971 (= Studien zur Frankfurter Geschichte, Heft 4).

KUBINSZKY, Mihály: Architektur am Schienenstrang. Hallen, Schuppen, Stellwerke. Architekturgeschichte der Eisenbahn-Zweckbauten. Stuttgart 1990.

ders.: Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik. Stuttgart 1969.

ders.: Die Architektur der Empfangsgebäude bei den europäischen Eisenbahnen. In: Acta technica Acad. scientiarum Hungaricae 38 (1962), S. 431-466.

ders.: Zur geschichtlichen Entwicklung der Bahnhofsbauten. In: Bauen und Wohnen 19 (1964), Nr. 6, S. VI 24-VI 26, VI 28, VI 30, VI 32.

KUNST, Hans-Joachim: Die politischen und gesellschaftlichen Bedingtheiten der Gotikrezeption bei Friedrich und Schinkel. In: Hinz, Berthold u.a.: Bürgerliche Revolution und Romantik. Natur und Gesellschaft bei Caspar David Friedrich. Gießen 1976.

ders.: Die Vollendung der Romantischen Gotik im Expressionismus - die Vollendung des Klassizismus im Funktionalismus. In: Kritische Berichte. Mitteilungsorgan des Ulmer Vereins für Kunst- und Kulturwissenschaft. Jg. 7, 1979, Heft 1, S. 20-36.

ders.: Freiheit und Zitat in der Architektur des 13. Jahrhunderts. Die Kathedrale von Reims. In: Clausberg, Karl; Kimpel, Dieter; Hans-Joachim Kunst; Robert Suckale (Hrsg.): Bauwerke und Bildwerke im Hochmittelalter. Gießen 1981.

ders.: Friedrich Wilhelm IV. als Auftraggeber von Bahnhöfen und Brücken. Das Beispiel Wittenberge. In: Jahrbuch Stiftung Preussische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg. Bd. I, 1995/1996. Berlin 2000, S. 167-179.

ders.: Moderne und konventionelle Formen in den Elbbrücken von Wittenberge und Dömitz. In: „Hannoversches Wendland“, 14. Jahreshaft 1992/93, S. 7-22, Lüchow 1994.

LANDESBILDSTELLE BERLIN (Hrsg.): Verkehr in Berlin. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Einleitung von Jürgen Grothe. Bd. 2. Fernverkehr. Berlin 1988. (Bd. 1: Nahverkehr. Berlin 1987).

LANDESKONSERVATOR RHEINLAND (Hrsg.): Arbeitsheft 22. Der Kölner Hauptbahnhof. Von Ulrich Krings. Köln 1977.

ders. (Hrsg.): Technische Denkmäler. Die Eisenbahnbrücke über die Wupper bei Müngsten 1893 -1897. Von Ernst Werner. Bonn 1973.

LANDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (Hrsg.): Thüringen. Verkehrswesen im 19. Jahrhundert. Blätter zur Landeskunde. Erfurt 2000.

LANGNER, Ulrich: Hundert Jahre Hauptbahnhof Frankfurt - M -. In: Die Bundesbahn 64 (1988), Nr. 8, S. 733-741.

ders.: Zentralstation. 100 Jahre Hauptbahnhof Frankfurt am Main. In: Die Bauverwaltung 61 (1988), Nr. 8, S. 320-323.

ders.: Zug der Zeit - Zeit der Züge. Die Ausstellung zum 150jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen. In: Die Stadt 32, Nr. 2, 1985, S. 12-13.

LEMBERG, Margret: Vom Füstenzimmer zum Wartesaal. Eine Spur der Revolution von 1918. In: Hessische Heimat. 43 (1993), Heft 4, S. 159-169.

LEMPER, Ernst-Heinz: Historismus als Großstadtarchitektur. Die städtebauliche Legitimierung eines Zeitalters. In: Klingenburg, Heinz: Historismus - Aspekte zur Kunst im 19. Jahrhundert. Leipzig 1985, S. 50-72.

LERNER, Franz: "Der Frankfurter Hauptbahnhof". In: Das tätige Frankfurt. Frankfurt a. M. 1955, S. 306ff.

ders.: Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Nassauer Raumes 1816-1964. Wiesbaden 1965.

LIETZMANN, Hilda: Bibliographie zur Kunstgeschichte des 19. Jahrhunderts. Publikationen der Jahre 1940-1966. München 1968.

LLOYD, David; Insall, D.: Railway Station Architecture. Newton Abbot, London 1978.

MÄRKEL, Peter; Wagner, Monika (Hrsg.): Mit dem Auge des Touristen. Zur Geschichte des Reisebildes. Ausstellung in der Kunsthalle Tübingen. Ausstellungskatalog der Eberhard-Karls-Universität



Nr. 14, Tübingen 1981. Darin: Märkel, Peter: Der komische Tourist. S. 129-142.

MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT (Hrsg.): Denkmaltopographie Stadt Frankfurt a. M. Braunschweig, Wiesbaden 1986.

MARSCHALL, Horst Karl: Friedrich von Thiersch 1852-1921. München 1982.

MARTENS, Rolf: 125 Jahre Eisenbahn in Bremen. Jubiläumsschrift zum 12. Dezember 1972. Bremen 1972.

MATHIEU, Caroline: Musée d'Orsay. Führer. Ministère de la Culture et de la Communication. Editions de la Réunion des musées nationaux. Paris 1987. Darin: "Geschichte des Bahnhofs und des Museums", S. 8ff.

dies.: La Naissance des Gares. Guides Paris/Musée d'Orsay. Hachette Réunion des musées nationaux. Paris 1990.

MATTENKLOTT, Gert: Reisezeit. In: Merkur Nr. 374 (1979), S. 681.

MEEKS, Carroll L.V.: The Railroad Station - An Architectural History. London: The Architectural Press; New Haven: Yale University Press 1956.

MENNE, Paul: Die Stadt Frankfurt am Main und ihr Raum. Frankfurt a.M. 1964.

MICHELS, Marko: Alter Bahnhof wird jünger. Schweriner Hauptbahnhof wird modernisiert / Bald „Markt im Bahnhof“. In: Schweriner Volkszeitung vom 8. März 1995.

MÖCK, Gabriele: Der Hauptbahnhof Nürnberg. Die Entwicklung des bayerischen Eisenbahnwesens in Grundzügen, Nürnberg im 19. Jahrhundert und die Geschichte seines Hauptbahnhofs. Unveröffentlichte Diplomarbeit Universität Stuttgart. Stuttgart 1988.

NEMEC, Helmut; Mraz, Gottfried: Belvedere. Schloß und Park des Prinzen Eugen. Wien 1988.

- NERDINGER, Winfried: Friedrich von Thiersch - Ein Münchner Architekt des Späthistorismus 1852-1921. München 1977.
- NEUMANN, Sabine: Grünes Eingangstor für die Stadt. Bahnhofsvorplatz soll für 4,2 Millionen Mark umgestaltet werden - Im Juli Arbeitsbeginn. In: Schweriner Volkszeitung vom 16./17. Juni 2001.
- O. Verf.: Bahnhof mal ganz anders. Seit Ende letzten Jahres eröffnet: der Bahnhof Uelzen mit vielen neuen Ideen und der außergewöhnlichen Architektur von Friedensreich Hundertwasser. In: Unterwegs (Publikation der Deutschen Bahn AG) 5/2001.
- O. Verf.: Der Bahnhof erstrahlt in neuem Glanz. In: Schweriner Volkszeitung vom 2. April 1997.
- O. Verf.: "Der Frankfurter Hauptbahnhof". In: Die Gegenwart, 3 (1955), Nr. 3, S. 78ff.
- O. Verf.: Die Schwager waren böse. 75 Jahre Erfurter Bahnhofsgebäude. In: Erfurter Wochenzeitung vom 13. November 1968.
- O. Verf.: Ein Bahnhof taucht ab. In: Zug, Nr. 2, 1995, S. 7.
- O. Verf.: "Ein Bahnhof wird hundert". In: DIE ZEIT, Nr. 34 vom 19. August 1988, S. 47.
- O. Verf.: Eisenbahnhistorie. In: Schweriner Volkszeitung / Mecklenburg-Magazin vom 13. Juli 1990.
- O. Verf.: "Geschichte des Frankfurter Hauptbahnhofs". In: Baukunst und Werkform, Nr. 13, 1960, S.610 ff.
- O. Verf.: Großes Interesse für die Eisenbahn. In: Schweriner Volkszeitung vom 2. Juni 1979.
- O. Verf.: Im Zug der Zeit. Alte Bahnhöfe: Kathedralen eines Fortschrittglaubens, der erlosch, Tore und Endstationen der Sehnsucht. In: Geo, Nr. 8, 1984, S. 70-81.
- O. Verf.: Jetzt hat Ernst August wieder den Überblick. In: RegioTrams 2000. Jahrbuch für den öffentlichen Personennahverkehr. November 2000.

- O. Verf.: Südflügel restauriert. In: Schweriner Volkszeitung vom 18. Mai 1999.
- O. Verf.: Umbau im Münchner Hauptbahnhof. In: Stadt 32, Nr. 2, 1985, S. 56-59.
- O. Verf.: Unser Hauptbahnhof und seine Geschichte. Zu den Erneuerungsplänen am Erfurter Hauptbahnhof. In: Thüringer Volk vom 23. Februar 1949.
- O. Verf.: Unter den Augen von Ernst-August. Bahnporträt Hannover. In: Presse & Buch News im Bahnhof. Nr. 2, 1995, S. 58 f.
- PFEIFFER, Gerhard (Hrsg.): Geschichte Nürnbergs in Bilddokumenten. München 1970.
- PLAßMEYER, Peter: Die Wiener Fernbahnhöfe des 19. Jahrhunderts. Architektur zwischen ökonomischem Zwang und bürgerlicher Selbstdarstellung. Marburg 1990. Ungedruckte Philos. Dissertation am Fachbereich Neuere Deutsche Literatur und Kunstwissenschaften der Philipps-Universität Marburg.
- POHLE, Maik: Schwerins Bahnhof wird zum City-Zentrum mit Gleisanschluß. Phase II des Umbaus wird im April 1997 abgeschlossen - Ladenpassage im Erdgeschoß. In: Schweriner Volkszeitung vom 6. Dezember 1996.
- PÖLS, Werner (Hrsg.): Deutsche Sozialgeschichte 1815-1870. Ein historisches Lesebuch. München 1988. Insbesondere Kap.: 3: Verkehr und Transport, S. 340ff.
- POSENER, Julius: Berlin auf dem Weg zu einer neuen Architektur. Das Zeitalter Wilhelms II 1890 - 1918. München 1979 (= Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts, Band 40). Darin insbesondere: Kapitel: "Stahl und Beton", S. 482ff.
- PRESSEDIENST DER BUNDESBAHNDIREKTION NÜRNBERG (Hrsg.): 75 Jahre Hauptbahnhof Nürnberg 1906-1981. Nürnberg 1981.
- PRESSE- UND INFORMATIONSAMT DER STADT FRANKFURT A. M.: Der Hauptbahnhof. Frankfurt a. M. 1989.

- RADKE, Detlef: 150 Jahre Eisenbahn in Mecklenburg. Schwerin 1997.
- REULECKE, Jürgen (Hrsg.): Die deutsche Stadt im Industriezeitalter. Beiträge zur modernen deutschen Stadtgeschichte. Wuppertal 1978. Darin insbesondere: Marschalck, Peter: Zur Rolle der Stadt für den Industrialisierungsprozeß in Deutschland in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts. S. 57ff.
- RIBBE, Wolfgang; Schäche, Wolfgang (Hrsg.): Baumeister - Architekten - Stadtplaner. Biographien zur baulichen Entwicklung Berlins. Historische Kommission zu Berlin. Berlin 1987.
- RICHARDS, Jeffrey M.; MacKenzie, John M.: The Railway Station - A Social History. Oxford, New York 1986.
- ROEDEL, Volker: Ingenieurbaukunst in Frankfurt am Main 1806-1914. Beiträge zur Stadtentwicklung. Frankfurt a. M. 1983.
- ROSER, Matthias: Der Stuttgarter Hauptbahnhof - ein vergessenes Meisterwerk der Architektur. Stuttgart 1987.
- SCHADENDORF, Wulf: Das Jahrhundert der Eisenbahn. München 1965.
- SCHÄFER, Ulrich: Palast mit Gleisanschluß. Die Union Station in Washington D.C. ist nicht nur Amerikas schönster Bahnhof, sondern auch eine edle Einkaufsmeile und die heimliche Kantine des Kapitols. In: DIE ZEIT, Nr. 22 vom 24. Mai 1996, S. 53.
- SCHILD, Erich: Zwischen Glaspalast und Palais des Illusions. Form und Konstruktion im 19. Jahrhundert. Frankfurt a. M., Berlin 1967.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt a. M., Berlin, Wien 1979 (= Ullstein Materialien Anthropologie).
- SCHOMANN, Heinz: Das Frankfurter Bahnhofsviertel und die Kaiserstraße. Ein Beitrag zu Städtebau und Baukunst des Historismus. Stuttgart 1988.
- ders.: Der Frankfurter Hauptbahnhof. 150 Jahre Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung (1838-1988). Stuttgart 1983.

- SCHULTZ, Lothar: Die Eisenbahnen in Mecklenburg. Berlin (Ost) 1986.
- SEMBACH, Klaus-Jürgen: Durchgang und Zeitlichkeit. Die transitorische Funktion der Bahnhöfe. In: Stadt 32, Nr. 2, S. 18-22.
- SENDNER-RIEGER, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841-1853. Zur Geschichte des bayerischen Staatsbauwesens im 19. Jahrhundert. Karlsruhe 1989.
- dies.: Feuertaufe der bayerischen Baubehörde. Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn und ihre Bahnhöfe 1841-1854. In: Unser Bayern 36 (1987), Nr. 2, S. 9-12.
- SHEPPARD, Charles: Bahnhöfe. Meisterwerke der Architektur. Köln 1996.
- SIEGNER, Klaus: Die Bahnhofsarchitektur Hubert Stiers (1838-1907). Ein Beitrag zur niedersächsischen Kunstgeschichte des 19. Jahrhunderts. Diss. Univ. Göttingen 1986.
- STEEN, Jürgen: Die Zweite Industrielle Revolution. Frankfurt und die Elektrizität 1800 - 1914. Ausstellungskatalog Historisches Museum Frankfurt a. M. 1981. Darin: "Der Hauptbahnhof", S. 112ff.
- STEINIGER, Gerhard: Der Schweriner Hauptbahnhof. Historische Bauwerke in Schwerin (2). In: Schweriner Volkszeitung vom 8. Februar 1992.
- STEINLE, Holger: Der Hamburger Bahnhof. Geschichte und Gegenwart. Berlin 1987.
- dies.: Ein Bahnhof auf dem Abstellgleis - Der ehemalige Hamburger Bahnhof in Berlin und seine Geschichte. Berlin 1983.
- STRAUB, Eberhard: Verlorene Illusionen. Die Zeit der Bahnhöfe. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27. Januar 1979.
- THIEME, Ulrich; Becker, Felix: Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart. Leipzig 1907 ff.

THIES, Erika: Ein Backsteinschloß für zügiges Reisen. Der Bremer Hauptbahnhof feiert Jubiläum: Vor hundert Jahren eröffnet. Weser-Kurier Nr. 210 vom 15. September 1989, S. 18.

TOUSSAINT, Angela: Der Münchner Hauptbahnhof. Stationen seiner Geschichte. Dachau 1991.

VERKEHRSMUSEUM DRESDEN UND DEUTSCHE BAHN AG (Hrsg.): 1898-1998. Hundert Jahre Dresdner Hauptbahnhof. Leipzig 1998.

VOGT, Adolf Max; Besset, Maurice; Wetzel, Christoph: Belser Stilgeschichte. Band VI. Vom Klassizismus bis zur Gegenwart. Stuttgart, Zürich 1993.

WAGNER, Monika: Allegorie und Geschichte. Ausstattungsprogramme öffentlicher Gebäude des 19. Jahrhunderts in Deutschland. Tübingen 1989. Darin insbesondere: Kap. IV: Personifikationen der Technik für die "Kathedralen des Fortschritts", S. 165ff.

WOISCHKE, Dieter: 150 Jahre Eisenbahn in Marburg: Der „Champagnerbahnhof“ vor den Toren der Stadt. In: Studier mal Marburg 4/2000. Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Universitätsstadt Marburg. April 2000.

WUNDRAM, Manfred; Pape, Thomas: Andrea Palladio 1508-1580. Architektur zwischen Renaissance und Barock. Köln 1988.

ZACHARIAS, Thomas: Blick der Moderne. Einführung in ihre Kunst. München, Zürich 1984.

ZANDER, August: Rund um den Grunthalplatz wird Geschichte lebendig. Besinnliche Spaziergänge durch die Landeshauptstadt Schwerin (1). In: Schweriner Volkszeitung vom 26. Oktober 1993.

ders.: Der Grunthalplatz hat viel Historie zu bieten. Besinnliche Spaziergänge durch die Landeshauptstadt Schwerin. In: Schweriner Volkszeitung vom 9. November 1993.

ZIFFER, Alfred (Hrsg.): Bruno Paul. Deutsche Raumkunst und Architektur zwischen Jugendstil und Moderne. München 1992.

ZIMMERMANN, Karl: Bahnhof - geliebt und erforscht. Frankfurt 1954.

ZUG DER ZEIT - ZEIT DER ZÜGE. Deutsche Eisenbahn 1835 - 1985. Das offizielle Werk zur gleichnamigen Ausstellung unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Richard von Weizsäcker in Nürnberg. 2 Bd. Berlin (West) 1985.

## 6. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Frankfurt/Main: Lageplan der ehemaligen Westbahnhöfe mit projektiertem Hauptbahnhof, 1880.

Abb. 2: Frankfurt/Main: Taunusbahnhof. Von Ignaz Opfermann, 1839.

Abb. 3: Frankfurt/Main: Main-Neckar-Bahnhof. Von Karl Friedrich Henrich, 1848.

Abb. 4: Frankfurt/Main: Main-Weser-Bahnhof. Von Karl Friedrich Henrich, 1852.

Abb. 5: Frankfurt/Main: Steigerung des Verkehrsvolumens an den drei Westbahnhöfen von 1842-1864.

Abb. 6: Frankfurt/Main: Projekt eines vierten Westbahnhofs für die Hessische Ludwigsbahn, um 1860.

Abb. 7: Frankfurt/Main: 1. Projekt von Justus Kramer, 1860: ein zentraler Personenkopfbahnhof im Stadtzentrum am Roßmarkt.



Abb. 8: Frankfurt/Main: 2. Projekt von Justus Kramer, 1865: ein Hauptbahnhof am westlichen Stadtrand anstelle der drei Westbahnhöfe.

Abb. 9: Frankfurt/Main: Projekt von Julius L. J. Lehwald, 1872.

Abb. 10: Frankfurt/Main: 3. Projekt von Justus Kramer, 1872.

Abb. 11: Frankfurt/Main: 1. und 2. Projekt von Alfred Hottenrott, 1874.

Abb. 12: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Leegerüst für die mittlere Bahnsteighalle, um 1885.

Abb. 13: Frankfurt/Main: Vorschläge zur Straßenführung und zur Anlage des Bahnhofsviertels aus dem Architektenwettbewerb, 1880-81.

Abb. 14: Frankfurt/Main: Wettbewerbsprojekt von Hermann Eggert, 1. Preis (Ost- und Westfassade), 1880-81.

Abb. 15: Frankfurt/Main: Wettbewerbsprojekt von Georg Frentzen (Ost- und Westfassade), 1880-81.

Abb. 16: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Grundriß bis 1912.

Abb. 17: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Grundriß bis 1912.

Abb. 18: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Grundriß bis 1912.

Abb. 19: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80. Grundriß.

Abb. 20: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Ostfassade.

Abb. 21: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Ostfassade.

Abb. 22: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Ostfassade.

Abb. 23: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Ostfassade.

Abb. 24: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Hauptvestibül von Südosten.

Abb. 25: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Hauptvestibül von Osten.

Abb. 26: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Hauptvestibül von Osten.

Abb. 27: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Hauptvestibül von Nordosten, ohne die zentrale Atlantengruppe, um 1888.

Abb. 28: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Östliche Vestibülfassade (Detail) mit Bahnhofsuhr und Schlußstein.

Abb. 29: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Schlußstein des Hauptvestibüls: Preußischer Adler mit Königskrone.

Abb. 30: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Östliche Vestibülfassade (Detail) mit Atlantengruppe und Flankierungstürmen.

Abb. 31: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Helm des nördlichen Flankierungsturms am Hauptvestibül.

Abb. 32: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Jünglingskopf am Giebelfeld des südlichen Seitenportalpavillons am Hauptvestibül. Von Franz J. Born.

Abb. 33: Donatello: David, 1425-30. Nationalmuseum Florenz. (Vorbild für die zerstörten und photographisch nicht überlieferten Jünglingsstatuen von Eckardt und Scholl an den Seitenportalpavillons des Hauptvestibüls am Frankfurter Hauptbahnhof).

Abb. 34: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Hauptfassade von Nordosten, um 1890.

Abb. 35: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Frankfurter Stadtwappen an der Rundbogengalerie der Ostfassade nach Norden.

Abb. 36: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Wappen der Provinz Hessen-Nassau an der Rundbogengalerie der Ostfassade nach Süden.

Abb. 37: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Adler am Scheitelpunkt des nördlichen Perronhallendaches.

Abb. 38: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Adler am Scheitelpunkt des nördlichen Perronhallendaches.

Abb. 39: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Turmhelme zwischen den östlichen Traufpunkten der Perronhallendächer.

Abb. 40: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Uhr am nördlichen Eckpavillon des Empfangsgebäudes.

Abb. 41: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Empfangsgebäude von Nordosten mit Eckpavillon und sich anschließendem Teil des Nordflügels (abgerissen im Zuge der Erweiterung im Jahre 1912).

Abb. 42: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Nordflügel des Empfangsgebäudes mit Teil der Ausgangsvestibülfassade (abgerissen im Zuge der Erweiterung im Jahre 1912).

Abb. 43: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Empfangsgebäude von Südosten mit Südflügel (abgerissen im Zuge der Erweiterung im Jahre 1912).

Abb. 44: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Westfassade, um 1890.

Abb. 45: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Perronhalle mit Ecktürmen von Südwesten, um 1890.

Abb. 46: Worms: Nibelungenbrücke. Von Karl Hofmann, 1900.

Abb. 47: Frankfurt/Main: Saalhof. Ab 1160.

Abb. 48: Berlin: Potsdamer Bahnhof. Von Döbner und Sillich. 1868-1872. Rückfassade.

Abb. 49: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80. Rückfassade.

Abb. 50: Paris: Palais du Luxembourg. Von Salomon de Brosse u.a., 1611-31. Eingangspavillon und östlicher Hofflügel.

Abb. 51: Florenz: Palazzo Medici. Von Michelozzo di Bartolomeo, 1440-45. Ansicht von Süden. (Fenster von Michelangelo 1517 eingefügt).

Abb. 52: Fanzolo (Treviso): Villa Emo. Von Andrea Palladio, 1555-65.

Abb. 53: Maser (Treviso): Villa Barbaro. Von Andrea Palladio, 1550-58.

Abb. 54: Venedig: Villa Foscari (La Malcontenta). Von Andrea Palladio, 1558-61.

Abb. 55: Venedig: Il Redentore. Von Andrea Palladio, 1567-77.

Abb. 56: Venedig: San Francesco della Vigna. Von Andrea Palladio, 1562-70.

Abb. 57: Florenz: Palazzo Pitti. Von Bartolommeo Ammanati, 1558-70.

Abb. 58: Paris: Tuilerenschloß. Von Phlibert de l'Orme, 1564 (zerstört).

Abb. 59: Frankfurt/Main: Börse. Von H. Burnitz und Oskar Sommer, 1874-79.

Abb. 60: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80. Hauptfassade.

Abb. 61: Schinkel, Karl Friedrich und Gilly, David: Basilika, 1798. (nach Philibert de l'Orme).

Abb. 61a: Philibert de l'Orme: Basilika, 1648.

Abb. 62: Berlin: Bauakademie. Von Karl Friedrich Schinkel, 1832-35.

Abb. 63: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Innenraum des Hauptvestibüls nach Westen.

Abb. 64: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Innenraum des Hauptvestibüls nach Westen.

Abb. 65: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Innenraum des Hauptvestibüls nach Westen.

Abb. 66: Mantua: S. Andrea. Von Leone Battista Alberti, 1470. Innenraum.



Abb. 67: Rom: Il Gesù. Von Giacomo da Vignola, begonnen 1568. Innenraum.

Abb. 68: München: St. Michael. Von W. Miller, F. Sustris, W. Dietrich, 1583 (Grundsteinlegung). Innenraum (vor 1944 mit dem intakten Deckenstück).

Abb. 69: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Hallenseitige Vestibülfassade.

Abb. 70: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Schlußstein des Segmentbogens der hallenseitigen Vestibülfassade.

Abb. 71: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Epitaphartiger Aufsatz mit dem Baudatum an der hallenseitigen Vestibülfassade (wurde bereits im Vorjahr der tatsächlichen Vollendung des Bahnhofs versetzt).

Abb. 72: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Mittelschiff der Perronhalle von Nordwesten, um 1890.

Abb. 73: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Mittelschiff der Perronhalle von Nordwesten, um 1890.

Abb. 74: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Mittelschiff der Perronhalle von Südwesten, um 1890.

Abb. 75: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Bogenkonstruktionen des Mittelschiffs der Perronhalle.

Abb. 76: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Perronhalle mit Querbahnsteig nach Süden, um 1890.

Abb. 77: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Perronhalle mit Querbahnsteig nach Süden, um 1890.

Abb. 78: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Zierrosetten in der Zwickelzone der Bogenkonstruktionen in der Perronhalle.

Abb. 79: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Zierrosetten in der Zwickelzone der Bogenkonstruktionen in der Perronhalle.

Abb. 80: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Fußpunkt der Bogenkonstruktionen in der Perronhalle.

Abb. 81: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Schlußstein des Segmentbogens am Mittelportal des Hauptvestibüls.

Abb. 82: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Gußdekoration vom äußeren Rand der Perronhallendächer.

Abb. 83: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Westfassade mit den Segmentbogenfenstern der Perronhalle.

Abb. 84: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Westfassade mit Gleisfeld, um 1890.

Abb. 85: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80. Rückfassade.

Abb. 86: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80. Hauptfassade.

Abb. 87: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Schlußstein am Hauptvestibül in Form des preußischen Adlers mit der Königskrone.

Abb. 88: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Atlas, die Weltkugel tragend, unterstützt von Dampf und Elektrizität“ auf dem Dach des Hauptvestibüls. Von Gustav Herold.

Abb. 89: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Atlas, die Weltkugel tragend, unterstützt von Dampf und Elektrizität“ auf dem Dach des Hauptvestibüls. Von Gustav Herold.

Abb. 90: Dresden: Zwinger. Von Matthes Daniel Pöppelmann, 1711-28. Atlantenfigur auf dem Wallpavillon von Balthasar Permoser.

Abb. 91: Berlin: Reichspostmuseum (ehem. Reichspostamt, Leipziger Str.). Von E. Hake, 1872.

Abb. 92: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Ackerbau“ am nördlichen Flankierungsturm des Hauptvestibüls. Von Alexander Calandrelli.

Abb. 93: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Schiffahrt“ (mit „Ackerbau“, links) am nördlichen Flankierungsturm des Hauptvestibüls. Von Emil Hundrieser.

Abb. 94: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Handel“ am südlichen Flankierungsturm des Hauptvestibüls. Von Alexander Calandrelli.

Abb. 95: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Eisenindustrie“ (mit „Handel“, rechts) am südlichen Flankierungsturm des Hauptvestibüls. Von Emil Hundrieser.

Abb. 96: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Heereswesen“ am südlichen Flankierungsturm der hallenseitigen Vestibülfassade. Von Josef Keller.

Abb. 97: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Bergbau“ am nördlichen Flankierungsturm der hallenseitigen Vestibülfassade. Von Josef Keller.

Abb. 98: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Hochzeitsreisende“ am nördlichen Flankierungsturm der hallenseitigen Vestibülfassade. Von Anton Carl Rumpf.

Abb. 99: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Bildungsreisende“ am südlichen Flankierungsturm der hallenseitigen Vestibülfassade. Von Friedrich Schierholz.

Abb. 100: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Tag“ und „Nacht“ an der zentralen Uhr der Hauptfassade. Von Gustav Kaupert.

Abb. 101: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Morgen“ und „Abend“ an der ehemaligen Uhr der hallenseitigen Vestibülfassade (Modell um 1886). Von Franz Krüger.

Abb. 102: Michelangelo Buonarroti: Grabmal des Lorenzo de`Medici. Florenz, S. Lorenzo, 1524-34.

Abb. 103: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80. Zentrale Bahnhofsuhr mit den Allegorien „Tag“ und „Nacht“.

Abb. 104: Frankfurt/Main: Innenstadt mit schematischer Darstellung der Hauptstraßen, um 1800.

Abb. 105: Frankfurt/Main: Empfang König Umbertos I. von Italien am 26. Mai 1889 am Hauptbahnhof mit der noch unbebauten Kaiserstraße.

Abb. 106: Frankfurt/Main: Plakat der Internationalen Elektrotechnischen Ausstellung im Jahre 1891.

Abb. 107: Frankfurt/Main: Geschäftshäuser im Bahnhofsviertel, um 1910.

Abb. 108: Frankfurt/Main: Kaiserstraße mit Blick auf den Hauptbahnhof, um 1910.

Abb. 109: Frankfurt/Main: Kaiserstraße mit Blick auf den Hauptbahnhof, um 1910.

Abb. 110: Frankfurt/Main: Bahnhofsvorplatz.

Abb. 111: Frankfurt/Main: Baufortschritt im Bahnhofsviertel 1883-1915.

Abb. 112: Frankfurt/Main: Straßen- und Gleisführung zum Hauptbahnhof.

Abb. 113: Bremen: Hannoverscher Bahnhof. Nach Angaben von Georg Ludwig Laves durch L. Debo 1847 errichtet.

Abb. 114: Bremen: Weserbahnhof. 1855.

Abb. 115: Bremen: Hauptbahnhof. 1. Projekt von Heinrich Müller, 1885.

Abb. 116: Bremen: Hauptbahnhof. 2. Projekt von Heinrich Müller, 1885.

Abb. 117: Bremen: Hauptbahnhof. 1. Projekt von Hubert Stier, 1886.

Abb. 118: Bremen: Hauptbahnhof. 2. Projekt von Hubert Stier, 1886.

Abb. 119: Bremen: Hauptbahnhof. Von Hubert Stier, 1886-91. Hauptfassade.

Abb. 120: Bremen: Hauptbahnhof. Von Hubert Stier, 1886-91. Hauptfassade.

Abb. 121: Bremen: Hauptbahnhof. Von Hubert Stier, 1886-91. Vestibül.

Abb. 122: Bremen: Hauptbahnhof. Von Hubert Stier, 1886-91. Bahnsteighalle.

Abb. 123: Stammstrecke der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.



Abb. 124: Erfurt: erster Bahnhof der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. Von August Mons, 1847-48.

Abb. 125: Berlin: Hamburger Bahnhof. Von Friedrich Neuhaus, 1845-47.

Abb. 126: Erfurt: Lageplan des Hauptbahnhofs, 1887-93.

Abb. 127: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlandsen, 1887-93.

Abb. 128: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlandsen, 1887-93.

Abb. 129: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlandsen, 1887-93.

Abb. 130: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlandsen, 1887-93.

Abb. 131: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlandsen, 1887-93.

Abb. 132: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93.

Abb. 133: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93.

Abb. 134: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93.

Abb. 135: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93.

Abb. 136: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93.

Abb. 137: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93. Querschnitt.

Abb. 138: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93. Vorempfangsgebäude.

Abb. 139: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93. Inselgebäude.

Abb. 140: Erfurt. Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93. Inselgebäude.

Abb. 141: Erfurt. Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93. Inselgebäude.

Abb. 142: Wien: Belvedere. Von Johann Lukas von Hildebrandt,  
1721-23.

Abb. 143: Wien: Belvedere. Von Johann Lukas von Hildebrandt,  
1721-23.

Abb. 144: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93. Grundriß des Vorempfangsgebäudes.

Abb. 145: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Er-  
lendsen, 1887-93. Wartesaal I. und II. Klasse.

Abb. 146: Erfurt: Hauptbahnhof. Entwurfszeichnung von Eduard  
Keil.

Abb. 147: Dresden: Zwinger. Entwurf für einen Pavillon. Federzeichnung, getuscht und aquarelliert. Von Matthes Daniel Pöppelmann.

Abb. 148: Dresden: Japanisches Palais. Von Matthes Daniel Pöppelmann, 1732.

Abb. 149: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlandsen, 1887-93. Eisenkonstruktionen.

Abb. 150: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlandsen, 1887-93. Eisenkonstruktionen.

Abb. 151: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlandsen, 1887-93. Eisenkonstruktionen.

Abb. 152: Erfurt: Bahnhofsvorplatz.

Abb. 153: Erfurt: Bahnhofsvorplatz.

Abb. 154: Erfurt. Bahnhofsvorplatz.

Abb. 155: Nürnberg: Ludwigsbahnhof, 1835.

Abb. 156: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn.  
Von Eduard Rüber, 1844-47.

Abb. 157: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn.  
Von Eduard Rüber, 1844-47.

Abb. 158: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn.  
Von Eduard Rüber, 1844-47.

Abb. 159: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn.  
Von Eduard Rüber, 1844-47.

Abb. 160: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn.  
Von Eduard Rüber, 1844-47.

Abb. 161: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn.  
Von Eduard Rüber, 1844-47.

Abb. 162: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn.  
Von Eduard Rüber, 1844-47.

Abb. 163: Nürnberg: Uhrengiebel des reichsstädtischen Münz- und Goldschauamtes. Bleistiftskizze von Johann Christoph Jakob Wilder, unmittelbar vor dem Abbruch der „Schau“ am 6. Juni 1810 entstanden.

Abb. 164: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber, 1844-47. Grundriß.

Abb. 165: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Aquarell von Karl Herrle, 1854.

Abb. 166: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Wartesaal für „Allerhöchste Herrschaften“ von Friedrich Bürklein, 1864.

Abb. 167: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber. Anbauten 1880-82.

Abb. 168: Nürnberg: Reiterstandbild vor dem Hauptbahnhof. Von Wilhelm von Rümman, 1901.

Abb. 169: Nürnberg: Reiterstandbild vor dem Hauptbahnhof. Von Wilhelm von Rümman, 1901.

Abb. 170: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Grundriß.

Abb. 171: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.

Abb. 172: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.

Abb. 173: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.

Abb. 174: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.

Abb. 175: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.

Abb. 176: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.

Abb. 177: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.

Abb. 178: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.

Abb. 179: Nürnberg: Hauptbahnhof mit der neuen Kuppel nach dem Wiederaufbau, 1956.

Abb. 180: Nürnberg: Hauptbahnhof. Projekt einer Acryl-Glas-Kuppel auf dem Mittelrisalit, 1973.

Abb. 181: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Mittelrisalit mit der jetzigen Kuppel.

Abb. 182: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Mittelrisalit.

Abb. 183: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Seitenfassade.

Abb. 184: Nürnberg: Hauptbahnhof. Eisenbeton-Konstruktionen als Gleisüberdachung der Firma Dykerhoff & Widmann.

Abb. 185: Nürnberg: Stadttheater. Von Heinrich Seeling, 1898-99.



Abb. 186: Nürnberg: Stadttheater 1. Entwurf. Von Heinrich Seeling, 1898-99.

Abb. 187: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Mittelhalle.

Abb. 188: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Wettbewerbsprojekt von Friedrich Thiersch, 1880. Blick in das Vestibül.

Abb. 189: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 190: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Glas-Eisenkonstruktion der Kuppel.

Abb. 191: Dresden: Hauptbahnhof. Von Ernst Giese und Paul Weidner, 1890-98.

Abb. 192: Luzern: Hauptbahnhof. 1889-96.

Abb. 193: Antwerpen: Centraal Station, 1905.

Abb. 194: Bukarest: Hauptbahnhof. Nicht ausgeführtes Projekt von Georg Frentzen, 1892.

Abb. 195: Berlin: Reichstag. Von Paul Wallot, 1884-94.

Abb. 196: Berlin: Berliner Dom. Von Julius Raschdorff, 1894-1904.

Abb. 197: Leipzig: Reichsgerichtsbau. Von Ludwig Hofmann, 1888-95.

Abb. 198: Leipzig: Reichsgerichtsbau. Von Ludwig Hofmann, 1888-95.

Abb. 199: Straßburg: Kaiserpalast. Von Hermann Eggert, 1884-89.

Abb. 200: Straßburg: Kaiserpalast. Von Hermann Eggert, 1884-89.

Abb. 201: Wien: Kunsthistorisches Museum. Von Gottfried Semper und Karl Hasenauer, 1871-82.

Abb. 202: Hannover: Hauptbahnhof. Von Hubert Stier, 1875-79.

Abb. 203: Eisenbahnnetz in Mecklenburg. Bau bzw. Eröffnungsjahr der Eisenbahnen.

Abb. 204: Schwerin: Bahnhof Schwerin. Empfangsgebäude und Wasserstation um 1860. Zeitgenössische Lithographie von Schuricht, um 1860.

Abb. 205: Rostock: Friedrich-Franz-Bahnhof Rostock. Empfangsgebäude um 1860. Zeitgenössische Lithographie von Schuricht.

Abb. 206: Wismar: Bahnhof Wismar. Empfangsgebäude vom Vorplatz um 1860. Zeitgenössische Lithographie von Schuricht.

Abb. 207: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 208: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 209: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 210: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 211: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 212: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 213: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 214: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 215: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 216: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 217: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 218: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 219: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 220: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 221: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 222: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 223: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

Abb. 224: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890. Schnitt durch den Mittelrisalit.

Abb. 225: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890. Schnitt durch den Eckpavillon.

Abb. 226: Schwerin: Verwaltungsgebäude der Großherzoglichen General-Eisenbahn-Direction. Von Ernst Möller, 1898.

Abb. 227: Schwerin: Lageplan des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes mit Theater.

Abb. 228: Schwerin: Bahnhofplatz mit Grünanlagen, um 1910.

Abb. 229: Schwerin: Brunnen „Rettung aus Seenot“ auf dem Bahnhofplatz. Von Hugo Berwald, 1910.

Abb. 230: Schwerin: Bahnhofplatz mit Straßenbahnen, um 1910.

Abb. 231: London: St. Pancras Station. Von George Gilbert Scott, 1863-65.

Abb. 232: London: King`s Cross Station. Von Lewis Cubitt, 1851-52.

Abb. 233: Turin: Stazione Porta Nuova, 1866-68.

## 7. Abbildungsnachweis

Abb. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 59, 61, 61a, 63, 64, 65, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 87, 88, 89, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 105 aus: Schomann, Heinz: Der Frankfurter Hauptbahnhof. 150 Jahre Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung (1838-1988). Stuttgart 1983.

Abb. 19, 48, 49, 60, 85, 103, 115, 116, 117, 118, 119, 121, 122, 125, 179, 188, 191, 192, 193, 194, 202, 233 aus: Krings, Ulrich: Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus. München 1985 (= Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts, Band 46).

Abb. 46 aus: Bonatz, Paul; Leonhardt, Fritz: Brücken. Königstein/Ts. 1951.

Abb. 47 aus: Kalusche, Bernd; Setzepfandt, Wolf-Christian: Architekturführer. Architectural Guide. Frankfurt am Main. Berlin 1997.

Abb. 50, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 66, 68, 90, 91, 114, 232, 233 aus: Bildarchiv Foto Marburg.

Abb. 54, 56 aus: Wundram, Manfred; Pape, Thomas: Andrea Palladio 1508-1580. Architekt zwischen Renaissance und Barock. Köln 1988.



Abb. 62 aus: Bauakademie der Deutschen Demokratischen Republik, Institut für Städtebau und Architektur der DDR; Institut für Denkmalpflege der DDR (Hrsg.): Karl Friedrich Schinkel. Sein Wirken als Architekt. Ausgewählte Bauten in Berlin und Potsdam im 19. Jahrhundert. Berlin 1981.

Abb. 67 aus: Hinzen-Bohlen, Brigitte: Rom. Kunst und Architektur. Köln 2000.

Abb. 86, 113, 120, 126, 138, 155, 173, 182, 204, 205, 206 aus: Berger, Manfred: Historische Bahnhofsbauten. Band I-III. Berlin (Ost) 1980, 1987 und 1988.

Abb. 104, 107, 108, 109, 110, 111, 112 aus: Schomann, Heinz: Das Frankfurter Bahnhofsviertel und die Kaiserstraße. Ein Beitrag zu Städtebau und Baukunst des Historismus. Stuttgart 1988.

Abb. 106 aus: Steen, Jürgen: Die Zweite Industrielle Revolution. Frankfurt und die Elektrizität 1800-1914. Ausstellungskatalog Historisches Museum Frankfurt a.M. 1981.

Abb. 123, 124, 131, 132, 134, 139, 140, 141, 151, 152 aus: Fromm, Günter: Aus der Geschichte der Thüringischen Eisenbahn und des Bahnhofs Erfurt 1846-1882. Bad Langensalza 1997.

Abb. 127, 137, 144 aus: Keil, Eduard: Der Umbau des Bahnhofs Erfurt in den Jahren 1888 bis 1894, mit besonderer Berücksichtigung der Hochbauten des Personenbahnhofes. In: Zeitschrift für Bauwesen 46 (1896), Sp. 163-174, Atlas, Tafel 28-29.

Abb. 128, 129, 130, 145, 146, 149, 150 aus: Hommel, Detlef; Thielmann, Georg: Verkehrsknoten Erfurt. Freiburg 2000.

Abb. 133 aus: Baum, Harald; Moritz, Horst: Fahrt frei! 150 Jahre Eisenbahn in Erfurt. Begleitschrift zur Jubiläumsausstellung des Stadtarchivs Erfurt und des Stadtmuseums Erfurt vom 3. April bis 29. Juni 1997. Erfurt 1997.

Abb. 135, 136, 175, 176, 177, 178, 181, 183, 189, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221: Birgit Klein.

Abb. 142 aus: Nemeč, Helmut; Mraz, Gottfried: Belvedere. Schloß und Park des Prinzen Eugen. Wien 1988.

Abb. 143 aus: Aurenhammer, Hans und Gertrude: Das Belvedere in Wien. Bauwerk, Menschen, Geschichte. Wien, München 1971.

Abb. 147 aus: Ermisch, Hubert Georg: Der Dresdner Zwinger. Dresden 1954.

Abb. 148 aus: Biedenkopf, Kurt u.a.: Dresden. Die Kunststadt. München, Berlin 1991.

Abb. 153, 154 aus: Brachmanski, Hans-Peter; Schirmer, Hans-Werner: Bunte Kartengrüße aus der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt. Erfurt 1992.

Abb. 156, 157, 159, 164, 166, 167, 168, 170, 171, 172, 180, 184, 185, 186, 187, 190 aus: Möck, Gabriele: Der Hauptbahnhof Nürnberg. Die Entwicklung des bayerischen Eisenbahnwesens in Grundzügen, Nürnberg im 19. Jahrhundert und die Geschichte seines Hauptbahnhofs. Unveröffentlichte Diplomarbeit Universität Stuttgart. Stuttgart 1988.

Abb. 158, 169 aus: Häußler, Helmut: Nürnberg als Eisenbahn- und Verkehrsknotenpunkt. Seine Bahnhöfe und Gleisanlagen in 150 Jahren. In: Frankenland. Zeitschrift für Fränkische Landeskunde und Kulturpflege. Heft 1, Januar 1985, 37. Jahrgang, S. 2-11.

Abb. 160, 163 aus: Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1841-1853. Zur Geschichte des bayerischen Staatsbauwesens im 19. Jahrhundert. Karlsruhe 1989.

Abb. 161, 162, 165 aus: Glaser, Hermann; Ruppert, Wolfgang; Neudecker, Norbert (Hrsg.): Industriekultur in Nürnberg. Eine deutsche Stadt im Maschinenzeitalter. München 1983.

Abb. 174 aus: Pressedienst der Bundesbahndirektion Nürnberg (Hrsg.): 75 Jahre Hauptbahnhof Nürnberg 1906-1981. Nürnberg 1981.

Abb. 195, 197, 198, 199, 200, 201 aus: Dorsch, Thomas G.: Der Reichsgerichtsbau in Leipzig. Anspruch und Wirklichkeit einer Staatsarchitektur. (= Europäische Hochschulschriften, Bd. 21). Frankfurt a.M., Berlin, Bern, New York, Paris, Wien 1999.

Abb. 203, 209, 223, 229 aus: Falow, Peter: Schwerin und sein Bahnhof. Beitrag zur Eisenbahn-, Kultur- und Stadtgeschichte. (=Schriften des Ateliers für Porträt- und Historienmalerei, Bd. 4). Schwerin 1999.

Abb. 207, 208, 222, 224, 225, 227, 228: Stadtarchiv Schwerin.

Abb. 196 aus: Brozat, Dieter: Der Berliner Dom und die Hohenzollerngruft. Berlin 1985.

Abb. 226, 230 aus: Schultz, Lothar: Die Eisenbahnen in Mecklenburg. Berlin (Ost) 1986.

**Der Frankfurter Hauptbahnhof und seine Re-  
zeption im deutschen Bahnhofsbau des ausge-  
henden 19. und frühen 20. Jahrhunderts**

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

des

Fachbereichs Neuere deutsche Literatur

und Kunstwissenschaften

der Philipps-Universität Marburg

vorgelegt von:

Birgit Klein aus Heidelberg

**Abbildungsband**

Marburg/Lahn im Oktober 2002

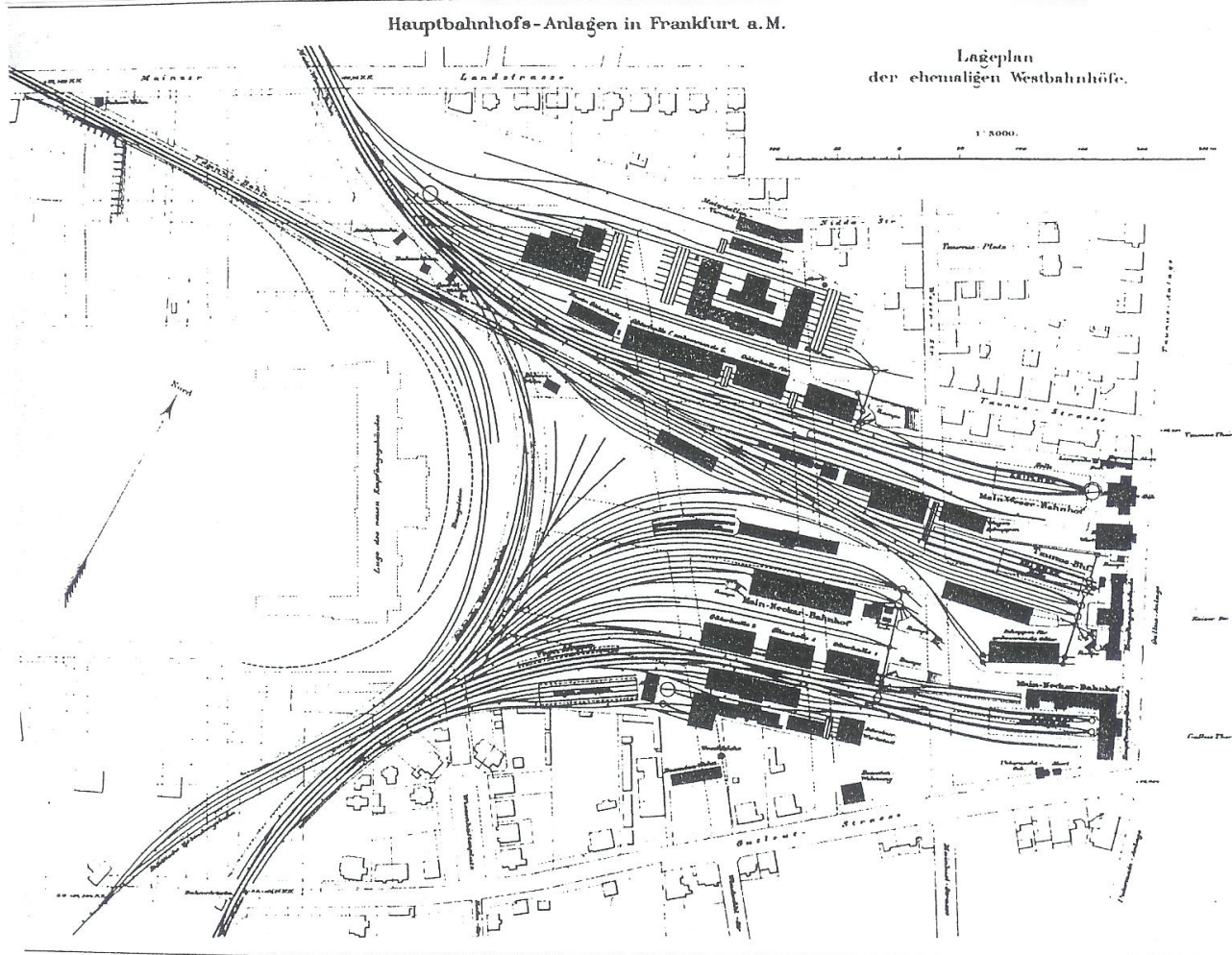


Abb. 1: Frankfurt/Main: Lageplan der ehemaligen Westbahnhöfe mit projektiertem Hauptbahnhof, 1880.



Abb. 2: Frankfurt/Main: Taunusbahnhof. Von Ignaz Opfermann, 1839.

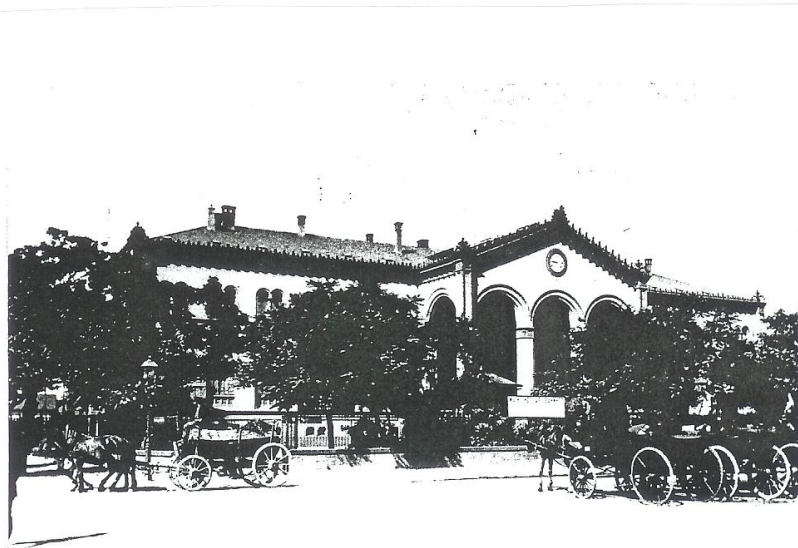


Abb. 3: Frankfurt/Main: Main-Neckar-Bahnhof. Von Karl Friedrich Henrich, 1848.





Abb. 4: Frankfurt/Main: Main-Weser-Bahnhof. Von Karl Friedrich Henrich, 1852.

Bahnlinien	Jahr	Zahl der auf der ganzen Linie beförderten Personen	Gewicht der auf der ganzen Linie beförderten Güter-Ctr.
Taunusbahn	1842	809 012	33 110
	1863	1 118 456	1 554 402
Main-Neckar-bahn	1847	770 231	120 853
	1862	1 016 576	3 893 128
Main-Weser-bahn	1853	634 555	2 066 412
	1864	837 104	6 584 683

Abb. 5: Frankfurt/Main: Steigerung des Verkehrsvolumens an den drei Westbahnhöfen von 1842-1864.



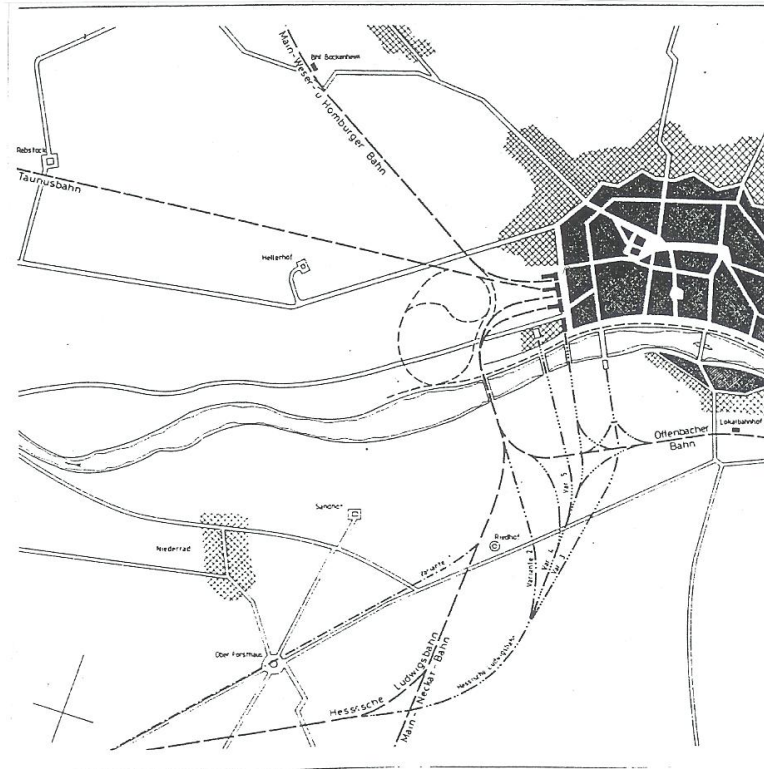


Abb. 6: Frankfurt/Main: Projekt eines vierten Westbahnhofs für die Hessische Ludwigsbahn, um 1860.

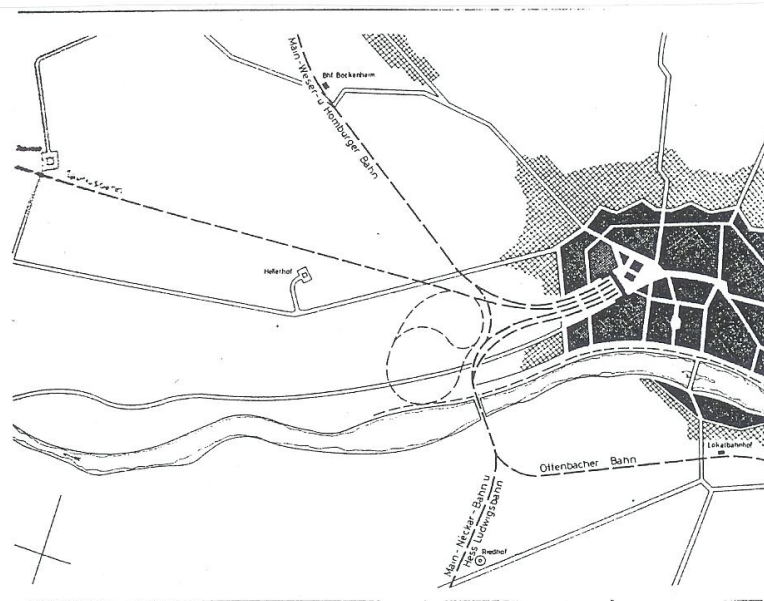


Abb. 7: Frankfurt/Main: 1. Projekt von Justus Kramer, 1860: ein zentraler Personenkopfbahnhof im Stadtzentrum am Roßmarkt.

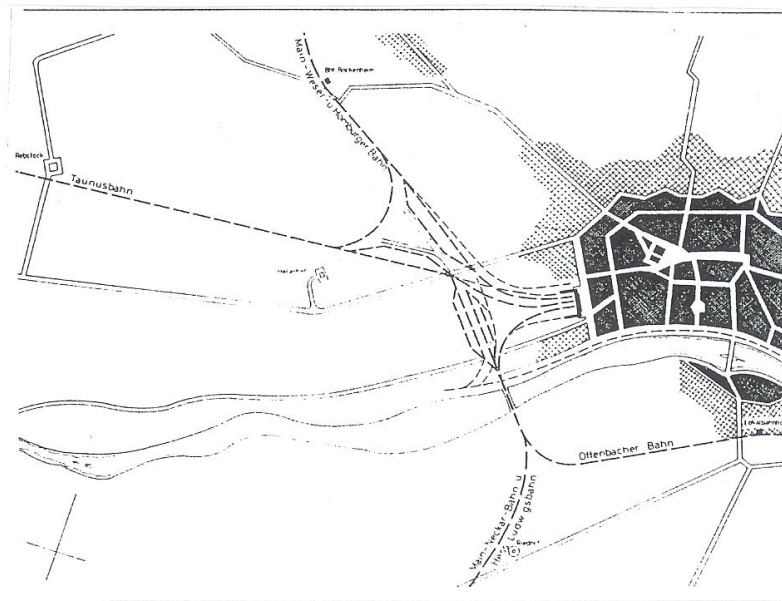


Abb. 8: Frankfurt/Main: 2. Projekt von Justus Kramer, 1865: ein Hauptbahnhof am westlichen Stadtrand anstelle der drei Westbahnhöfe.



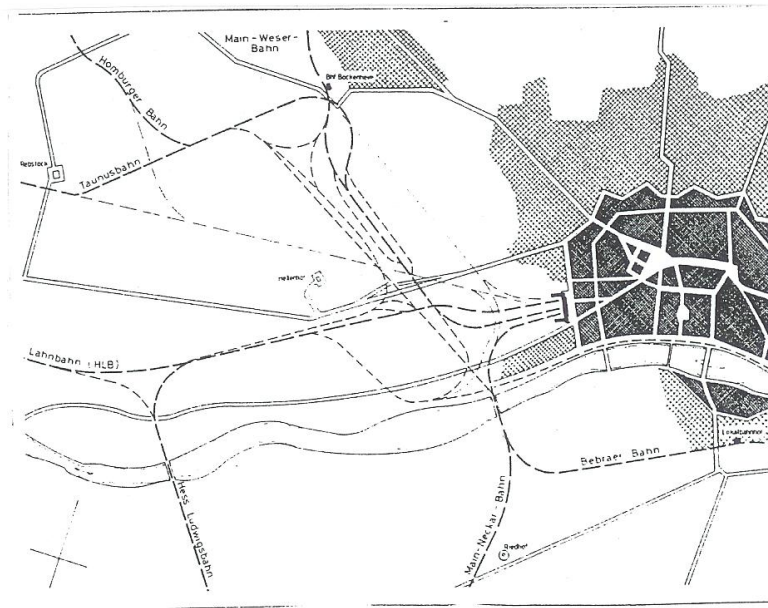


Abb. 10: Frankfurt/Main: 3. Projekt von Justus Kramer, 1872.





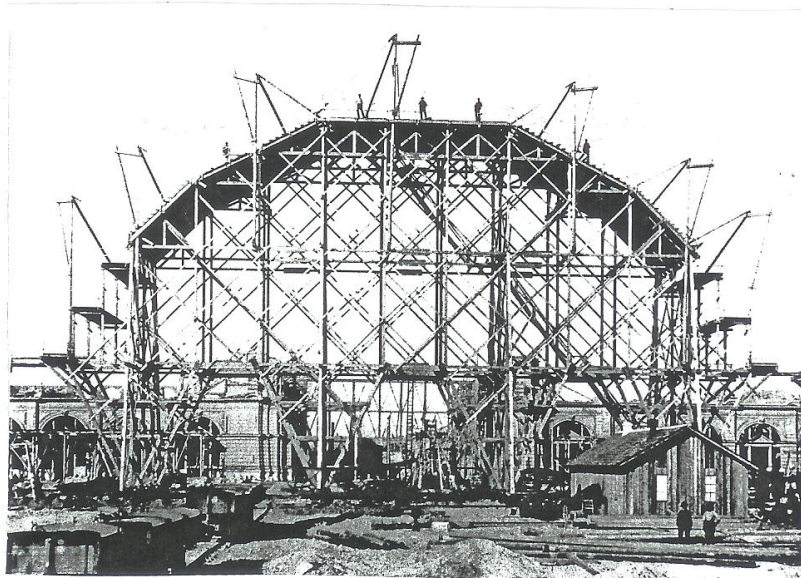


Abb. 12: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Leegerüst für die mittlere Bahnsteighalle, um 1885.

Vorschläge zur Straßenführung aus dem Bahnhofs-Wettbewerb (1880)

- 1 Entwurf Warth
- 2 Entwurf Stier
- 3 Entwurf Hildebrand
- 4 Entwurf Wailot
- 5 Entwurf Eggert
- 6 Entwurf Thiersch

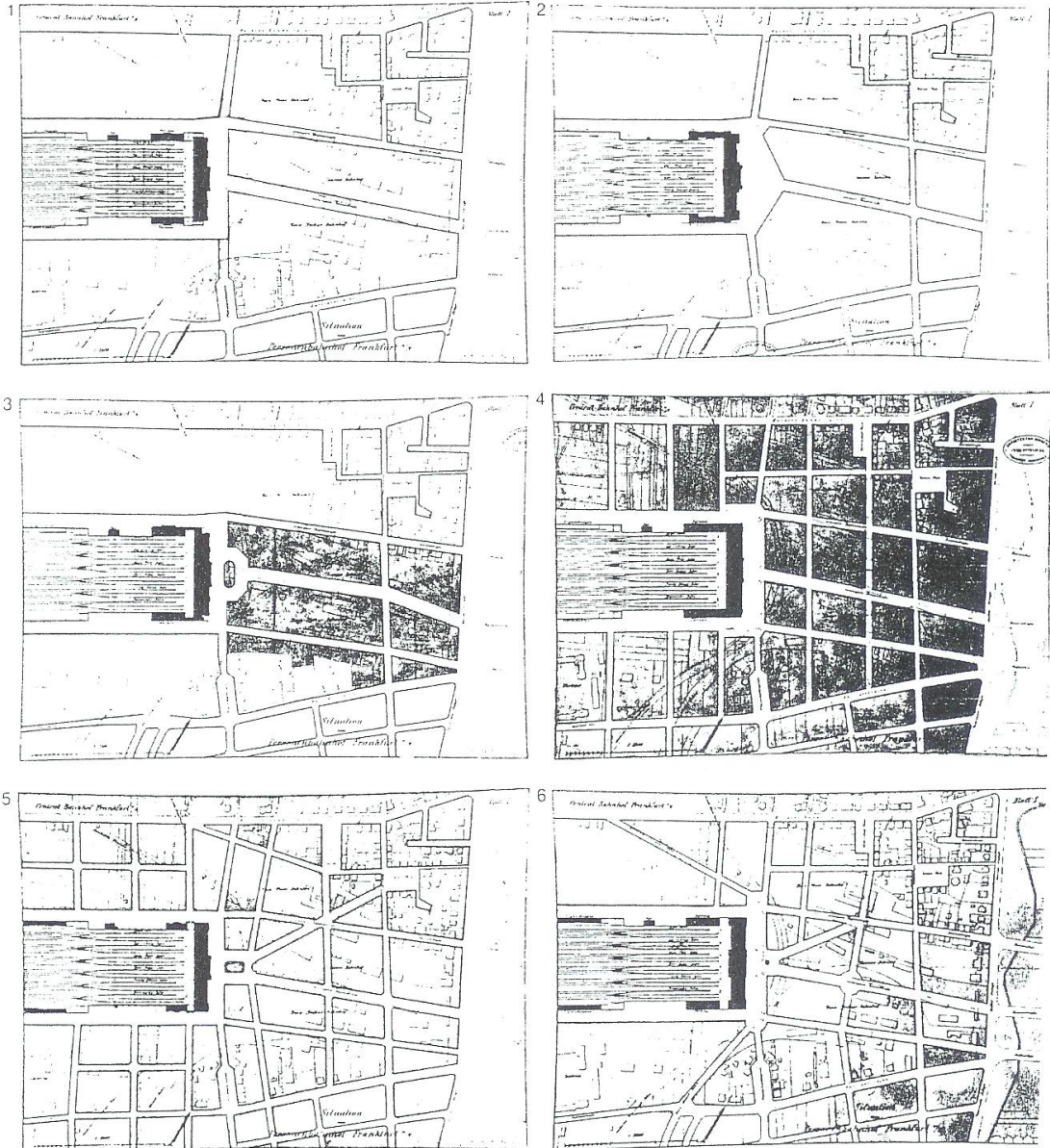


Abb. 13: Frankfurt/Main: Vorschläge zur Straßenführung und zur Anlage des Bahnhofsviertels aus dem Architektenwettbewerb, 1880-81.



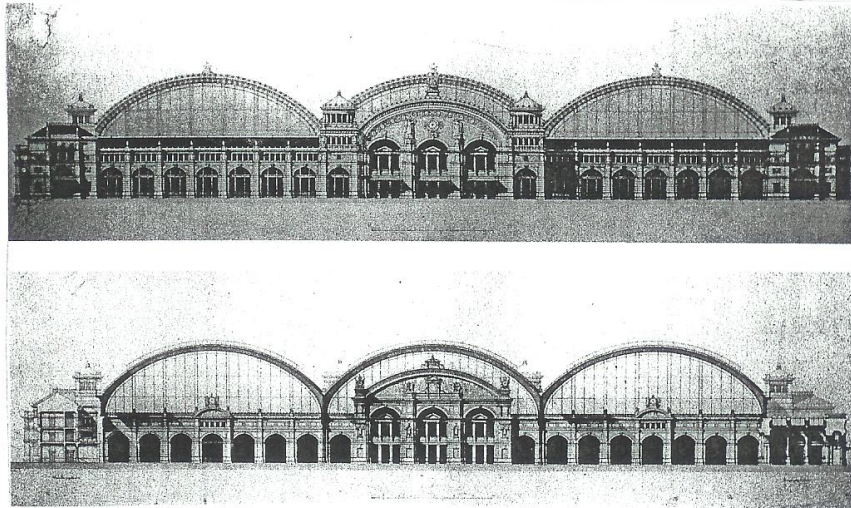


Abb. 14: Frankfurt/Main: Wettbewerbsprojekt von Hermann Eggert, 1. Preis (Ost- und Westfassade), 1880-81.

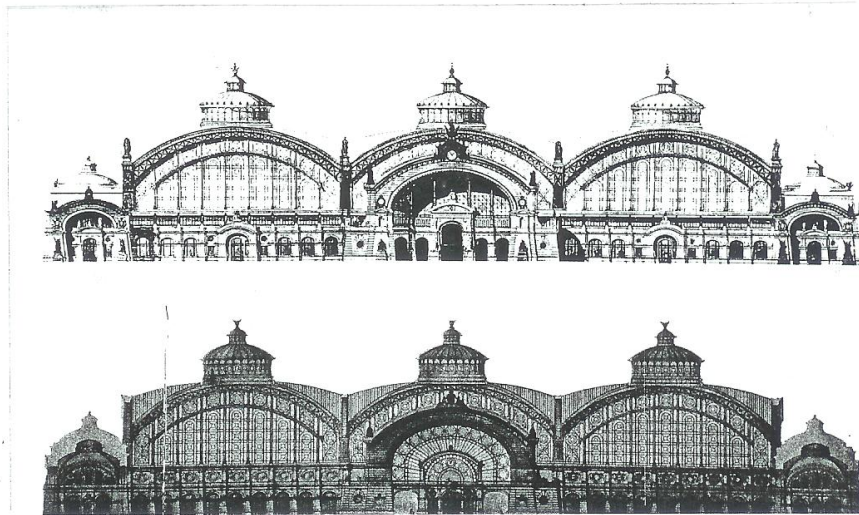


Abb. 15: Frankfurt/Main: Wettbewerbsprojekt von Georg Frentzen (Ost- und Westfassade), 1880-81.

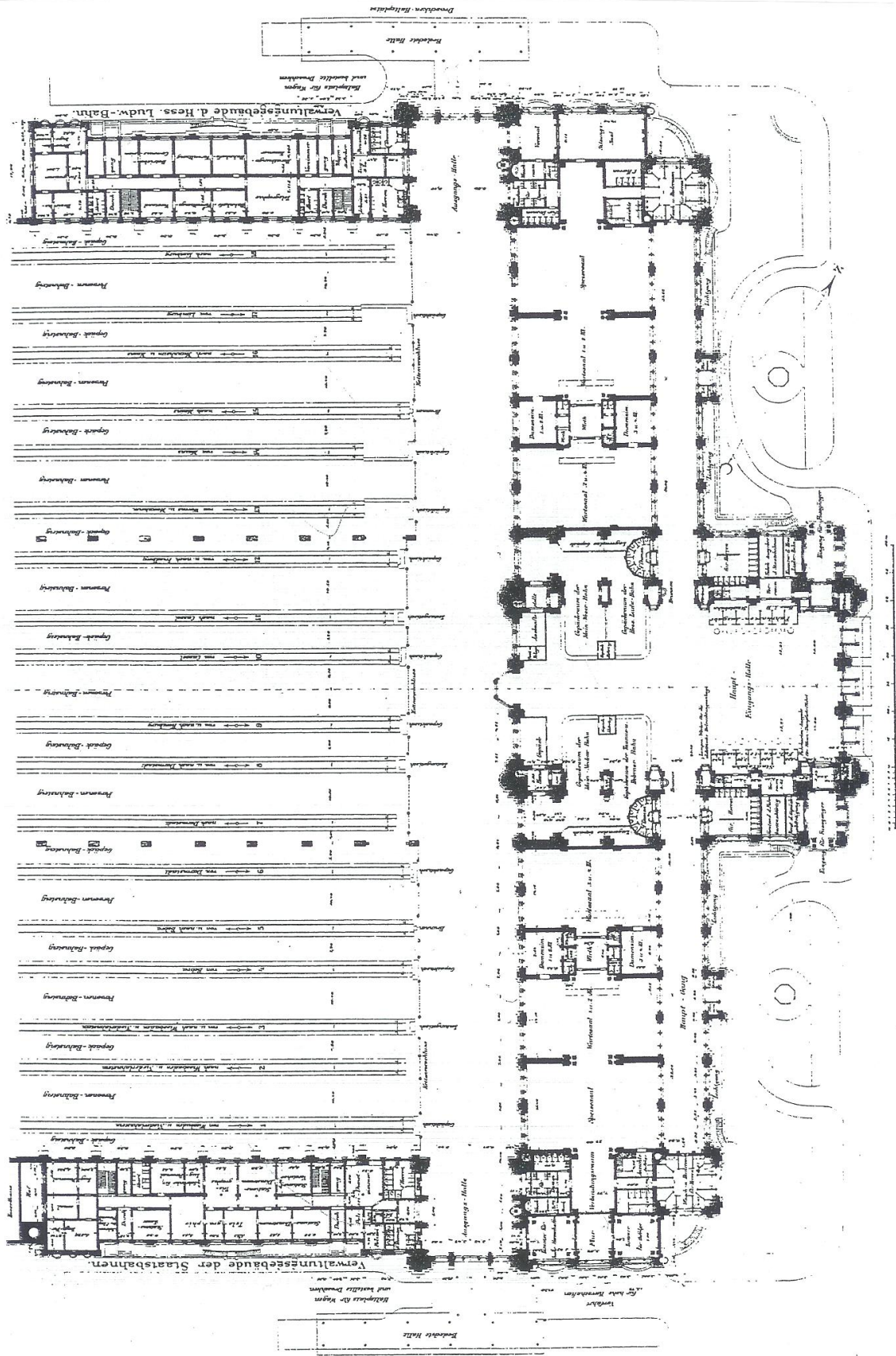


Abb. 16: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Grundriß bis 1912.





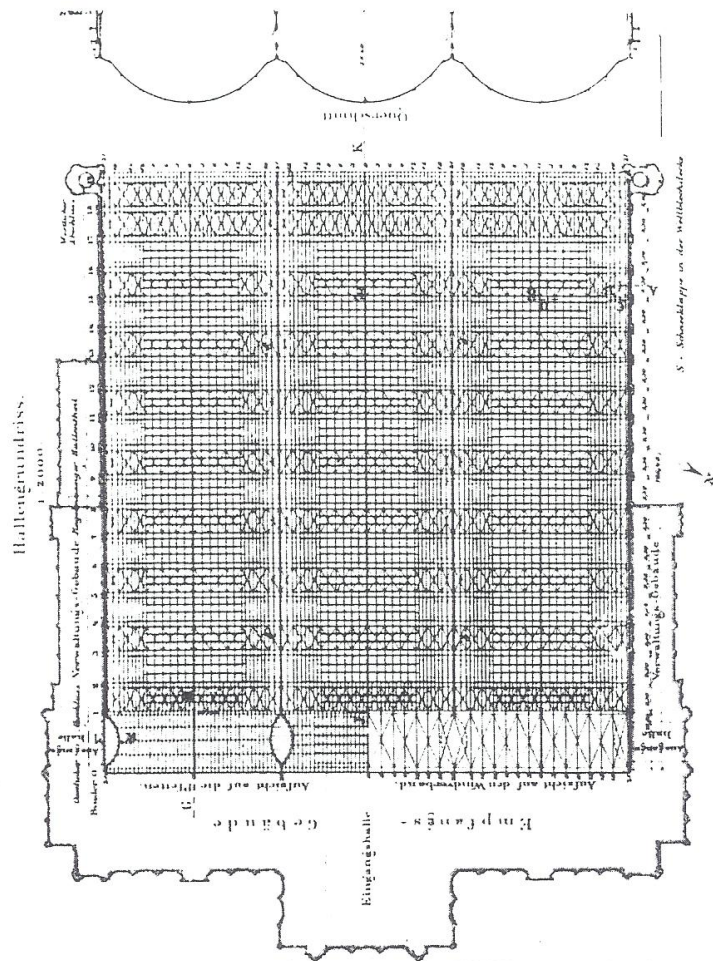


Abb. 18: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Grundriß bis 1912.

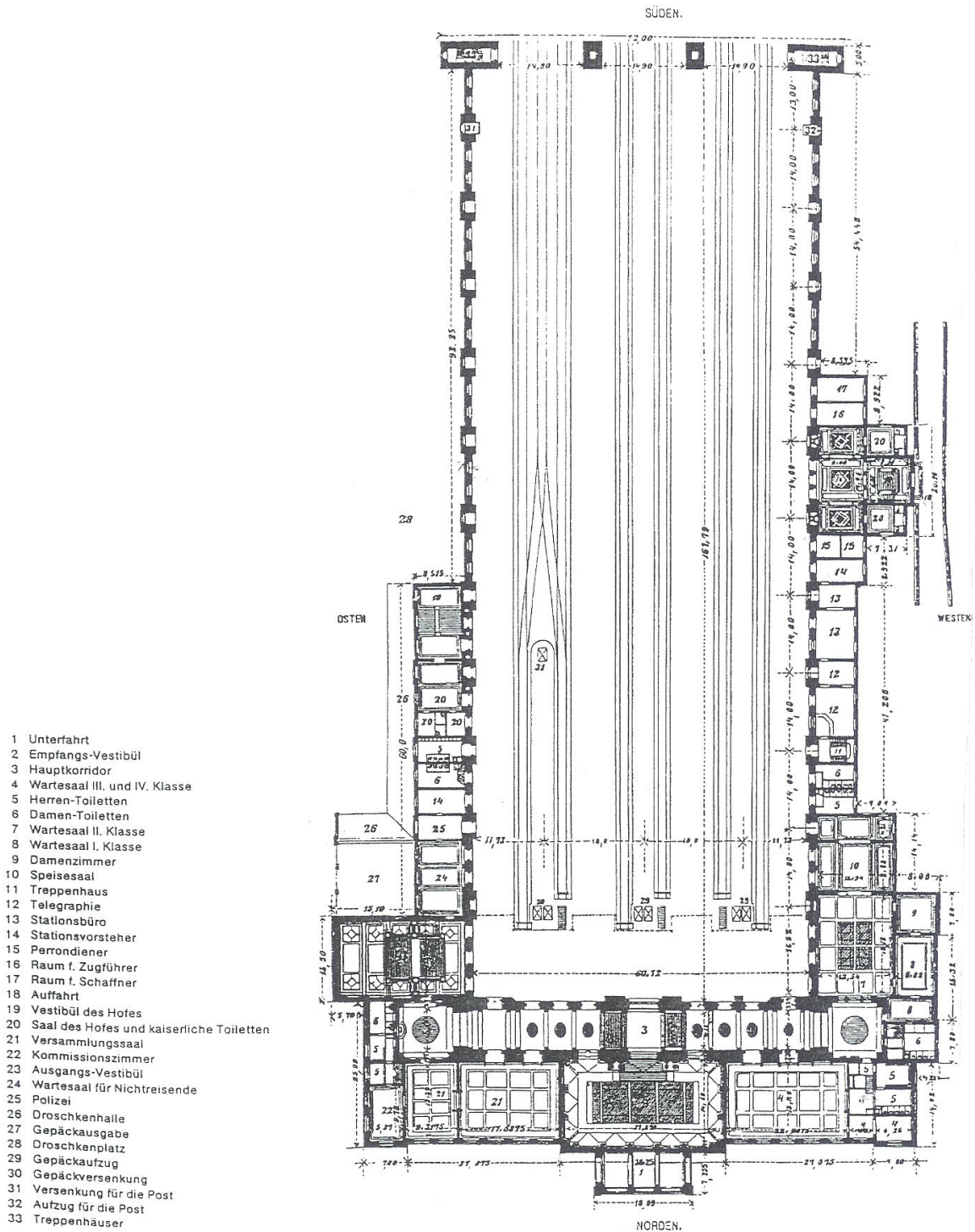


Abb. 19: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80. Grundriß.





Abb. 20: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Ostfassade.

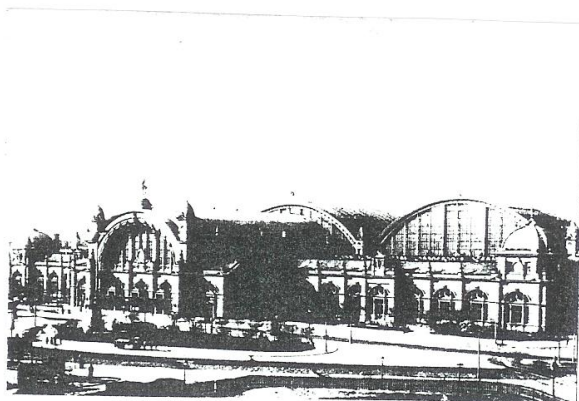


Abb. 21: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Ostfassade.

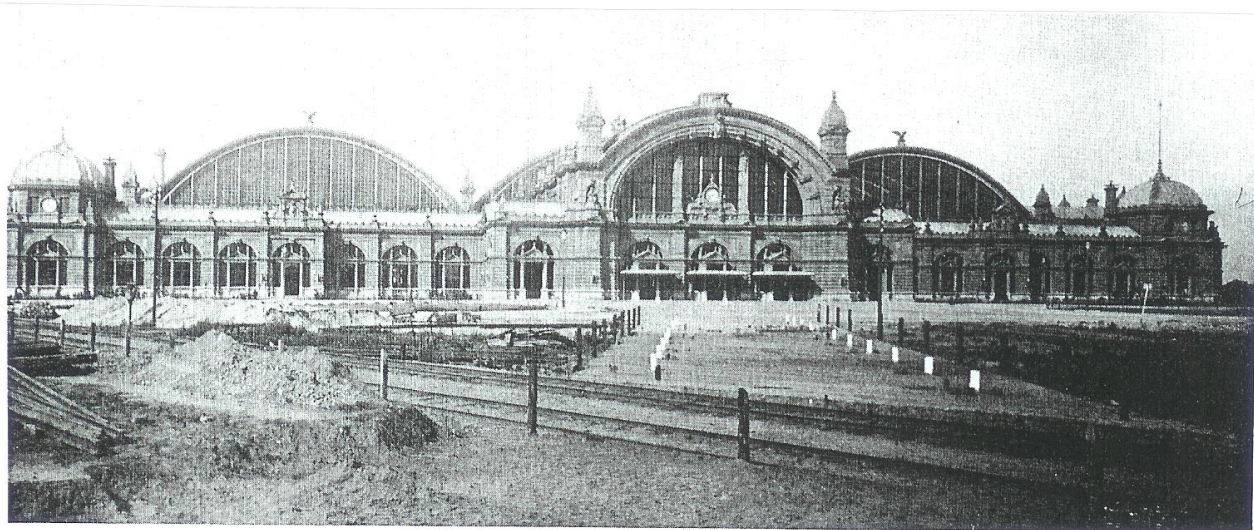


Abb. 22: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Ostfassade.



Abb. 23: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Ostfassade.



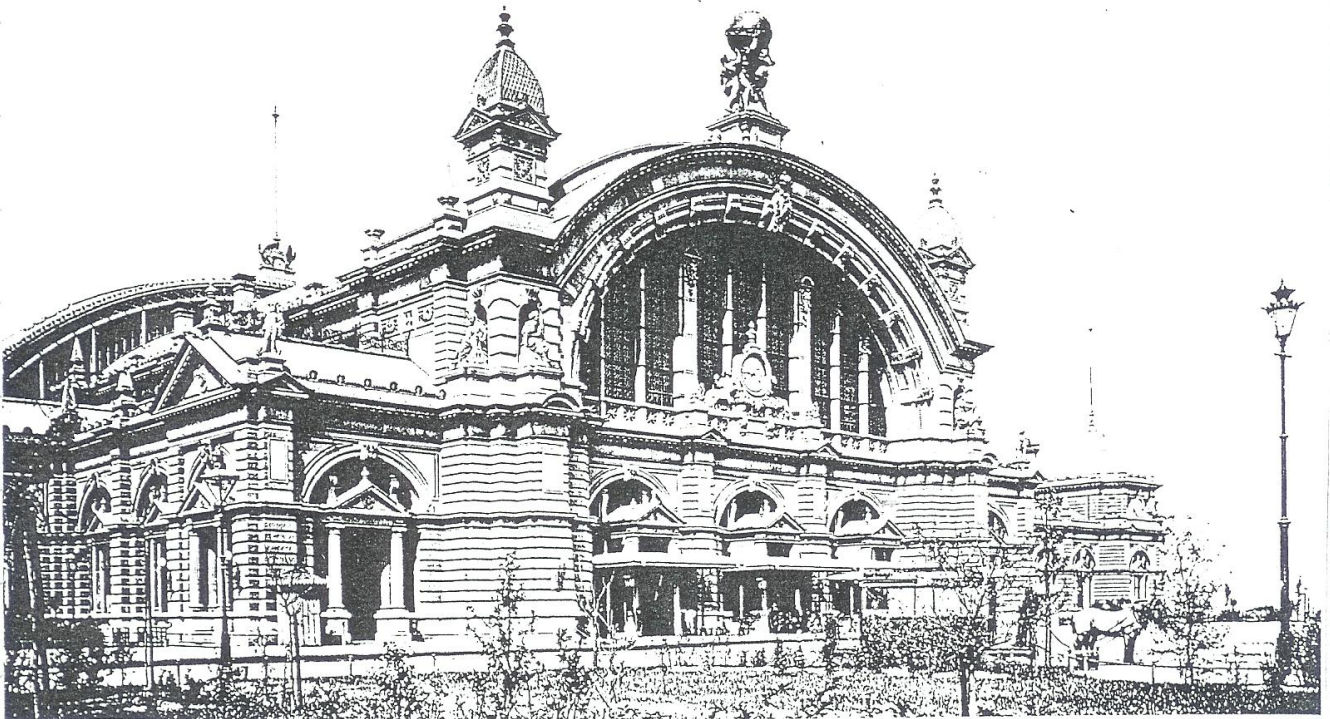


Abb. 24: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Von Hermann Eggert, 1883-88. Hauptvestibül von Südosten.

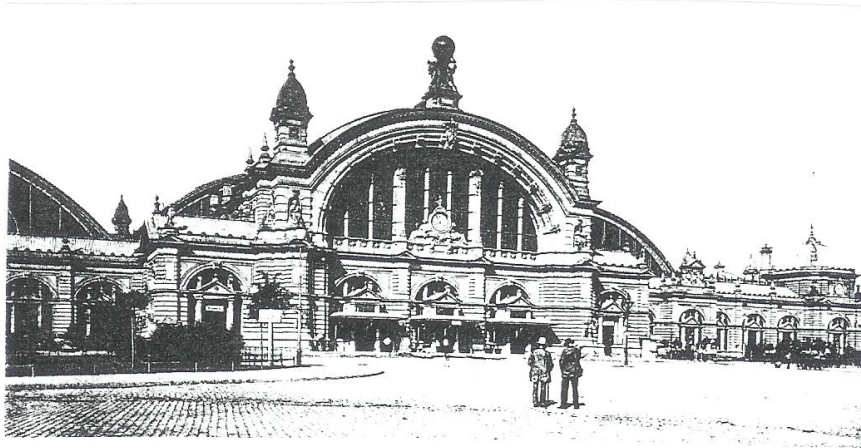


Abb. 25: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Hauptvestibül von Osten.

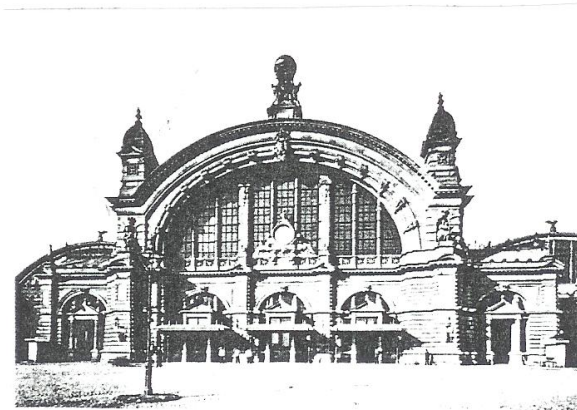


Abb. 26: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Hauptvestibül von Osten.

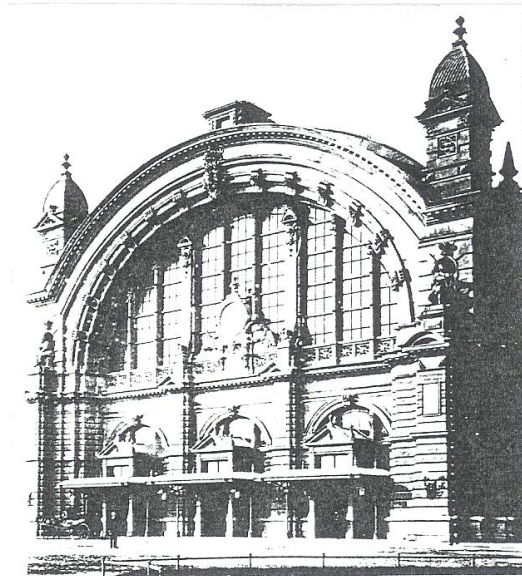


Abb. 27: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Hauptvestibül von Nordosten, ohne die zentrale Atlantengruppe, um 1888.

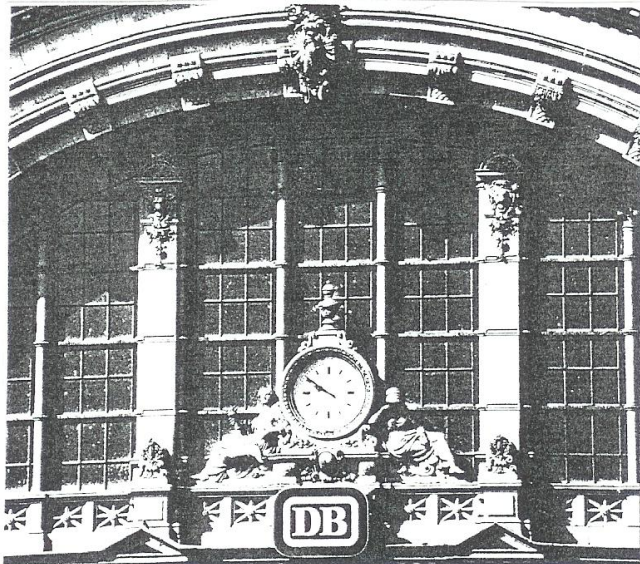


Abb. 28: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Östliche Vestibülfassade (Detail) mit Bahnhofsuhr und Schlußstein.





Abb. 29: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Schlußstein des Hauptvestibüls: Preußischer Adler mit Königskrone.

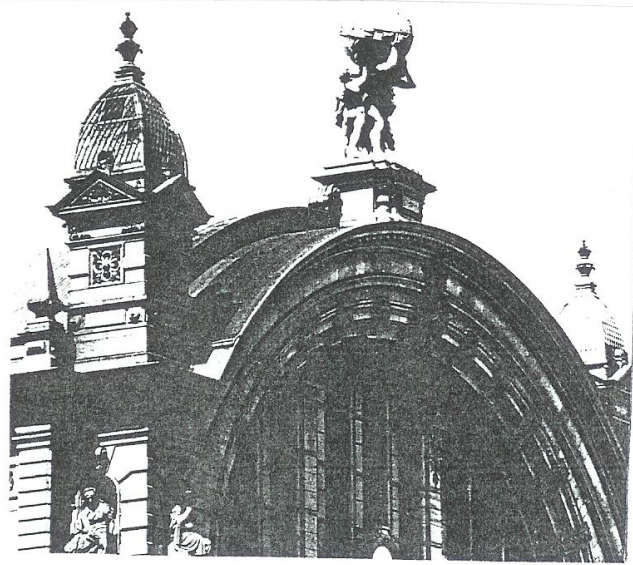


Abb. 30: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Östliche Vestibülfassade (Detail) mit Atlantengruppe und Flankierungstürmen.

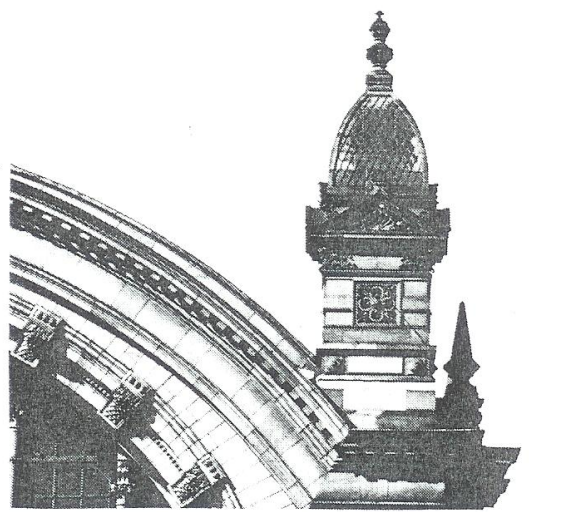


Abb. 31: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Helm des nördlichen Flankierungsturms am Hauptvestibül.



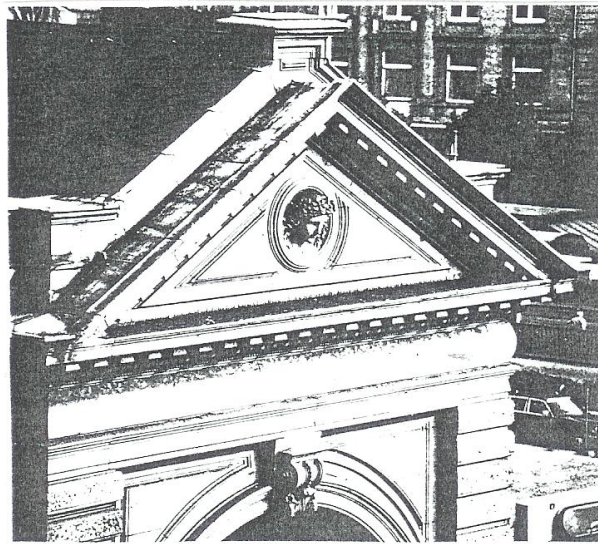


Abb. 32: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Jünglingskopf am Giebelfeld des südlichen Seitenportalpavillons am Hauptvestibül. Von Franz J. Born.

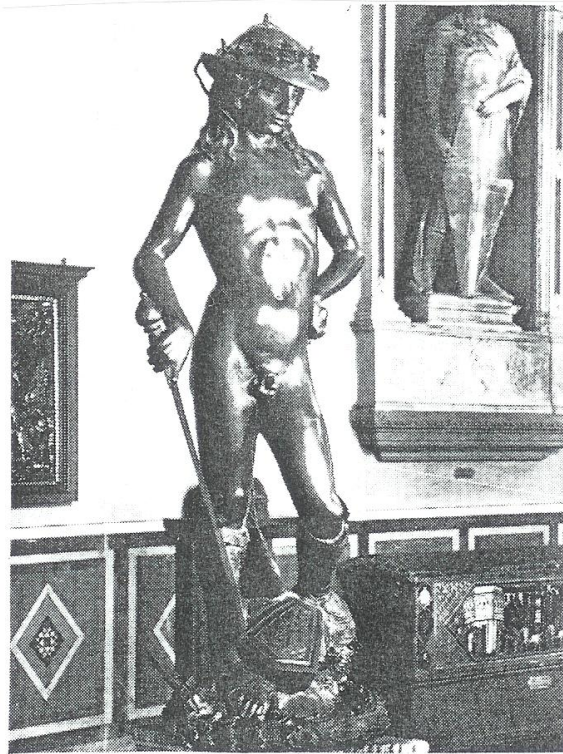


Abb. 33: Donatello: David, 1425-30. Nationalmuseum Florenz. (Vorbild für die zerstörten und photographisch nicht überlieferten Jünglingsstatuen von Eckardt und Scholl an den Seitenportalpavillons des Hauptvestibüls am Frankfurter Hauptbahnhof).

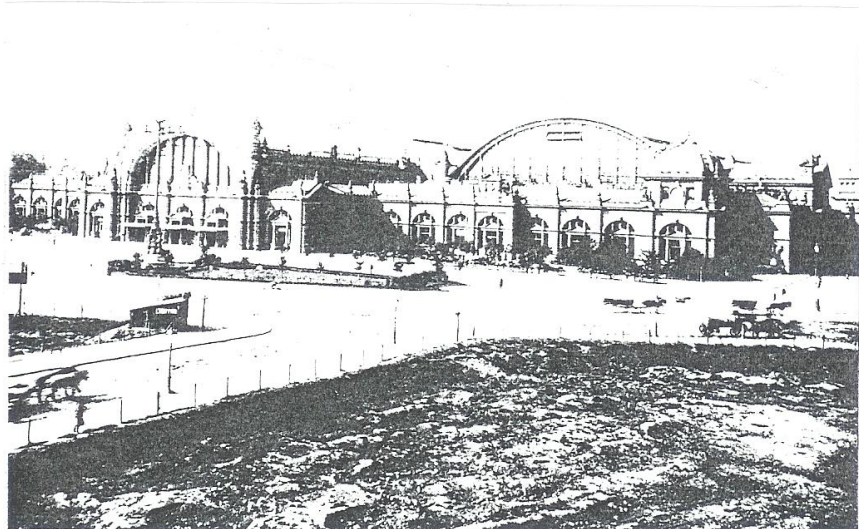


Abb. 34: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Hauptfassade von Nordosten, um 1890.

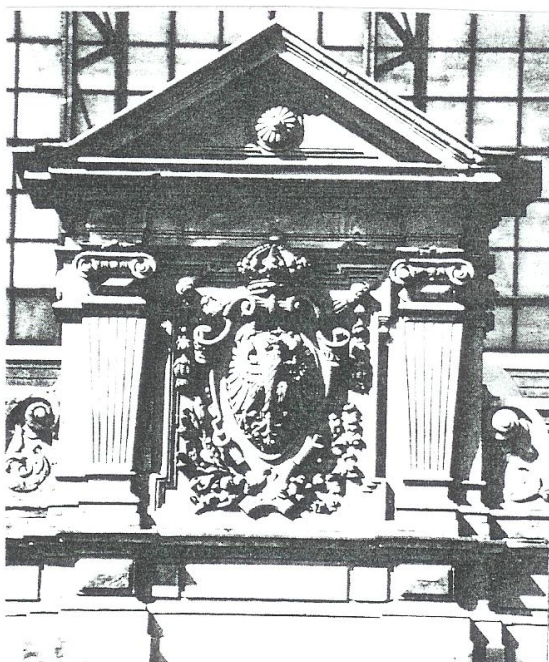


Abb. 35: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Frankfurter Stadtwappen an der Rundbogengalerie der Ostfassade nach Norden.



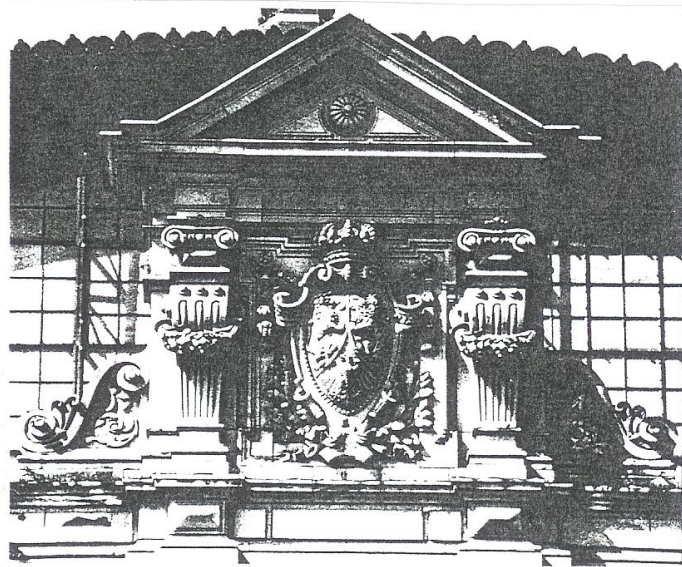


Abb. 36: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Wappen der Provinz Hessen-Nassau an der Rundbogengalerie der Ostfassade nach Süden.



Abb. 37: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Adler am Scheitelpunkt des nördlichen Perronhallendaches.

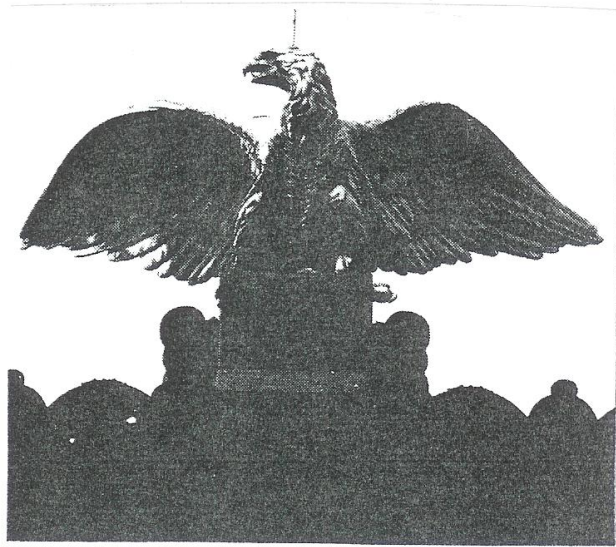


Abb. 38: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Adler am Scheitelpunkt des nördlichen Perronhallendaches.

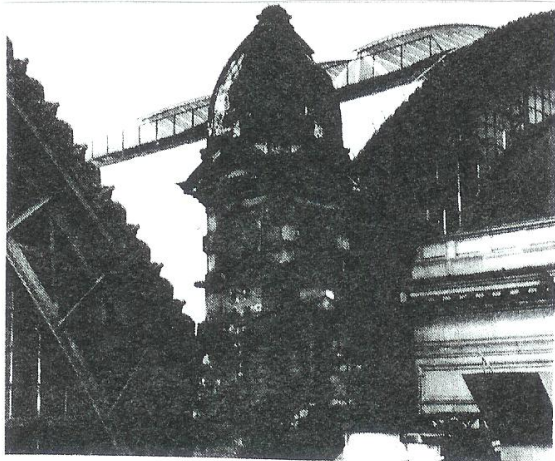


Abb. 39: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Turmhelme zwischen den östlichen Traufpunkten der Perronhallendächer.



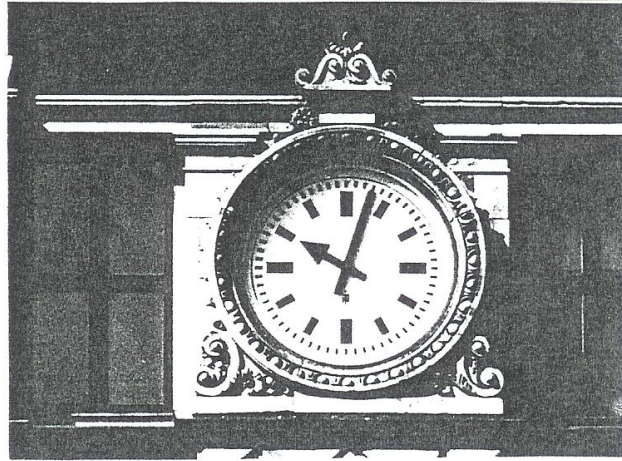


Abb. 40: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Uhr am nördlichen Eckpavillon des Empfangsgebäudes.

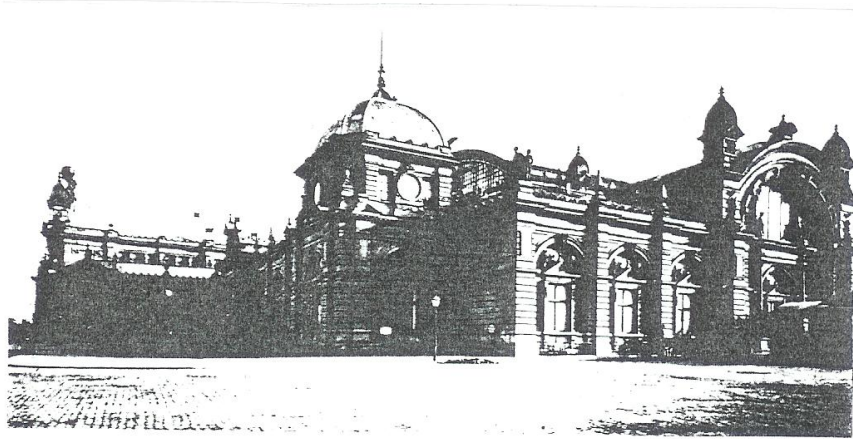


Abb. 41: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Empfangsgebäude von Nordosten mit Eckpavillon und sich anschließendem Teil des Nordflügels (abgerissen im Zuge der Erweiterung im Jahre 1912).

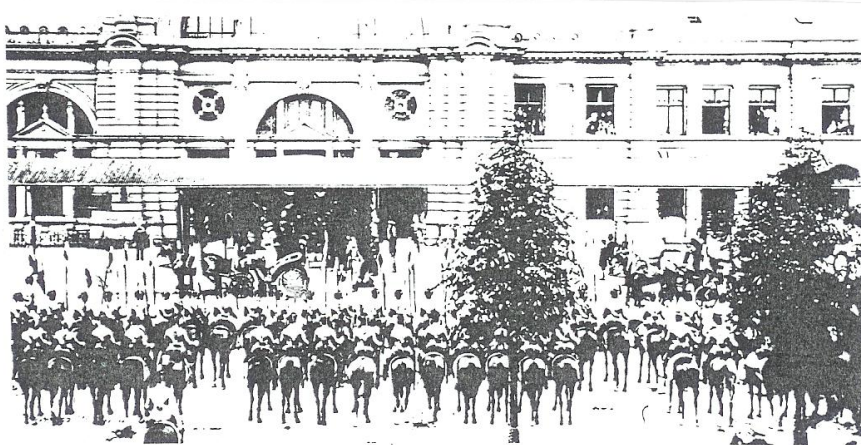


Abb. 42: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Nordflügel des Empfangsgebäudes mit Teil der Ausgangsvestibülfassade (abgerissen im Zuge der Erweiterung im Jahre 1912).

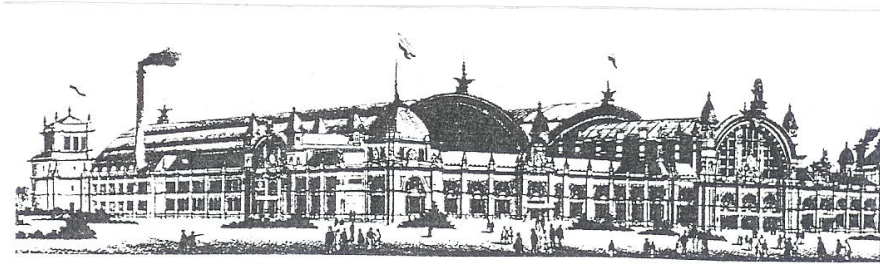


Abb. 43: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Empfangsgebäude von Südosten mit Südflügel (abgerissen im Zuge der Erweiterung im Jahre 1912).

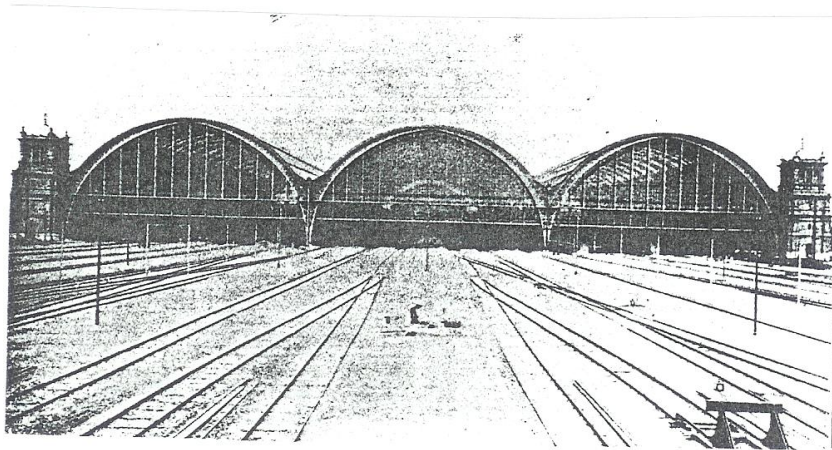


Abb. 44: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Westfassade, um 1890.



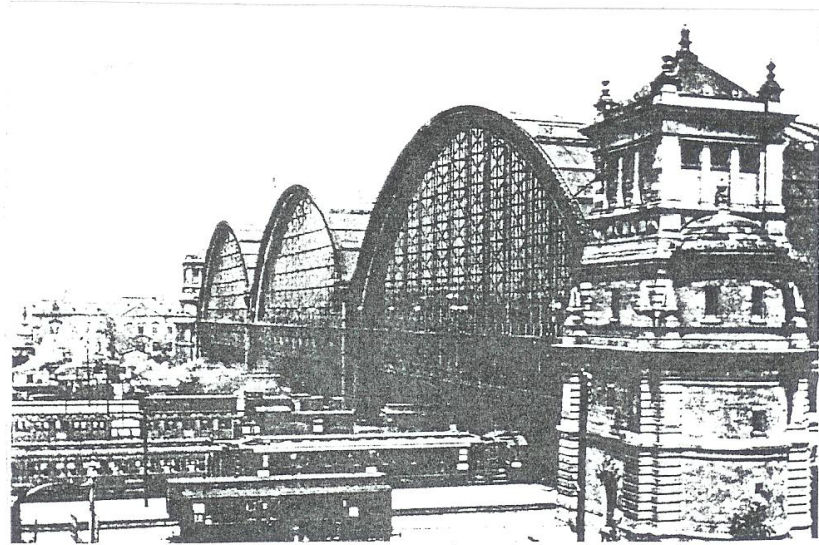


Abb. 45: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Perronhalle mit Ecktürmen von Südwesten, um 1890.

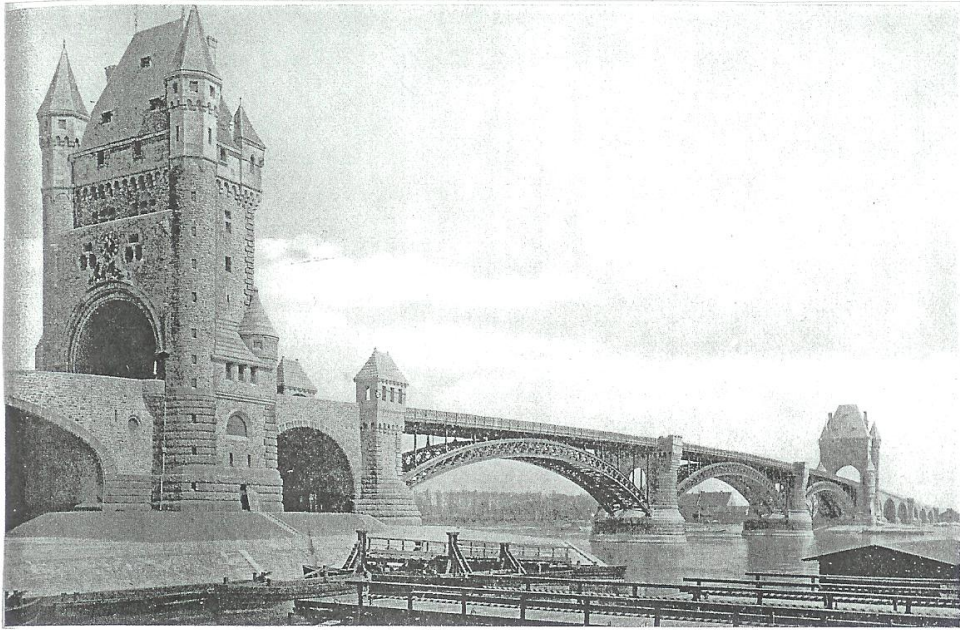


Abb. 46: Worms: Nibelungenbrücke. Von Karl Hofmann, 1900.

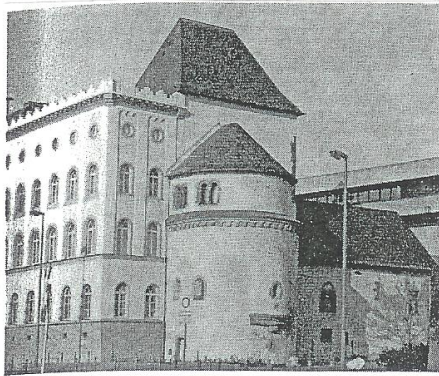


Abb. 47: Frankfurt/Main: Saalhof. Ab 1160.



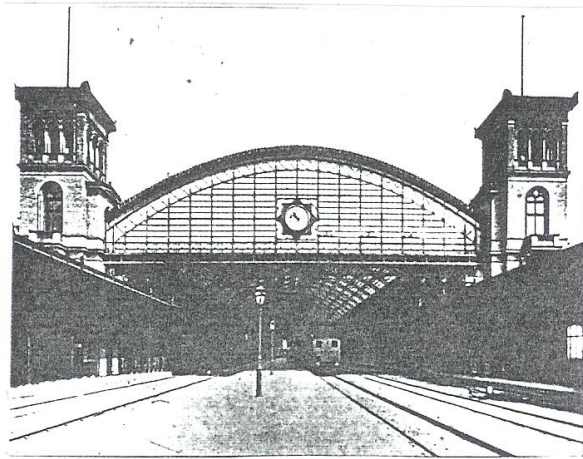


Abb. 48: Berlin: Potsdamer Bahnhof. Von Döbner und Sillich. 1868-1872. Rückfassade.

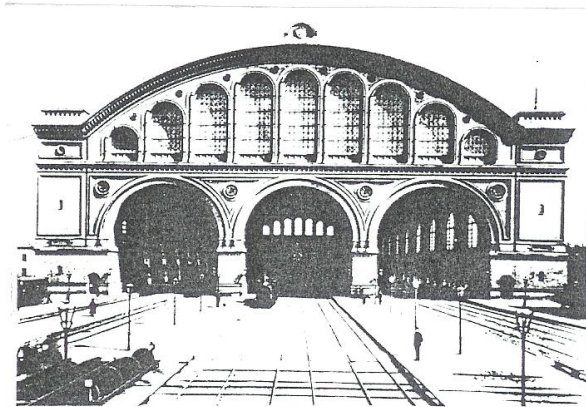


Abb. 49: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80.  
Rückfassade.

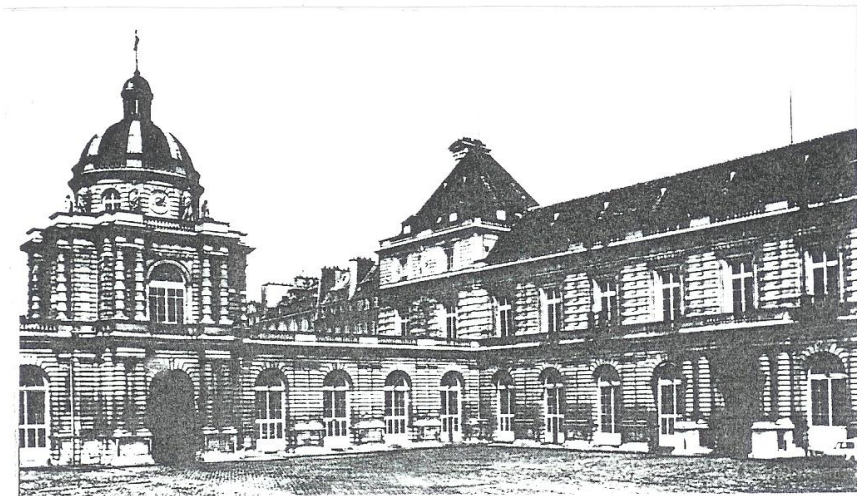


Abb. 50: Paris: Palais du Luxembourg. Von Salomon de Brosse u.a., 1611-31. Eingangspavillon und östlicher Hofflügel.

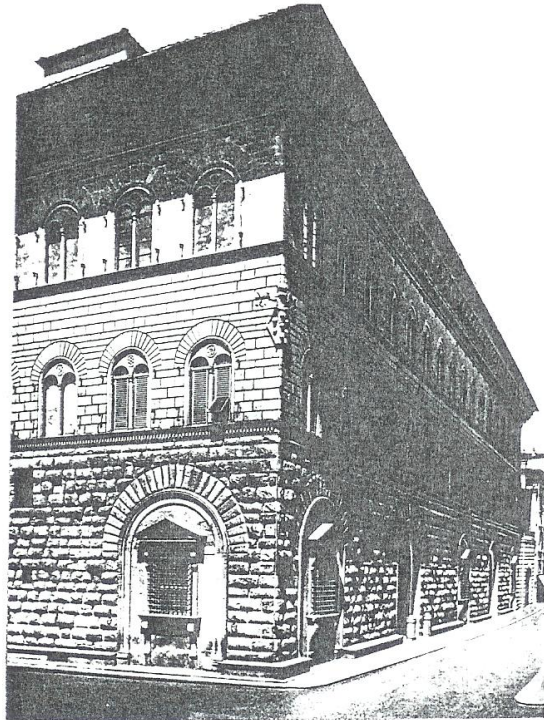


Abb. 51: Florenz: Palazzo Medici. Von Michelozzo di Bartolommeo, 1440-45. Ansicht von Süden. (Fenster von Michelangelo 1517 eingefügt).

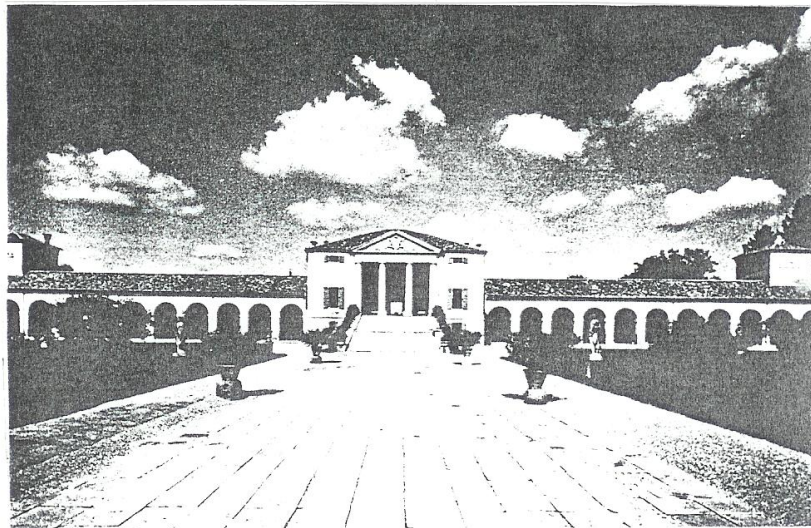


Abb. 52: Fanzolo (Treviso): Villa Emo. Von Andrea Palladio, 1555-65.



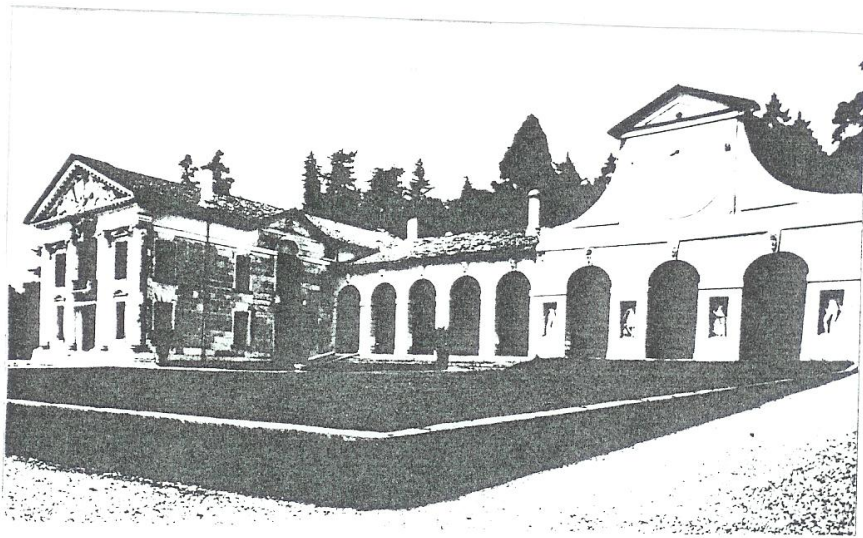


Abb. 53: Maser (Treviso): Villa Barbaro. Von Andrea Palladio, 1550-58.

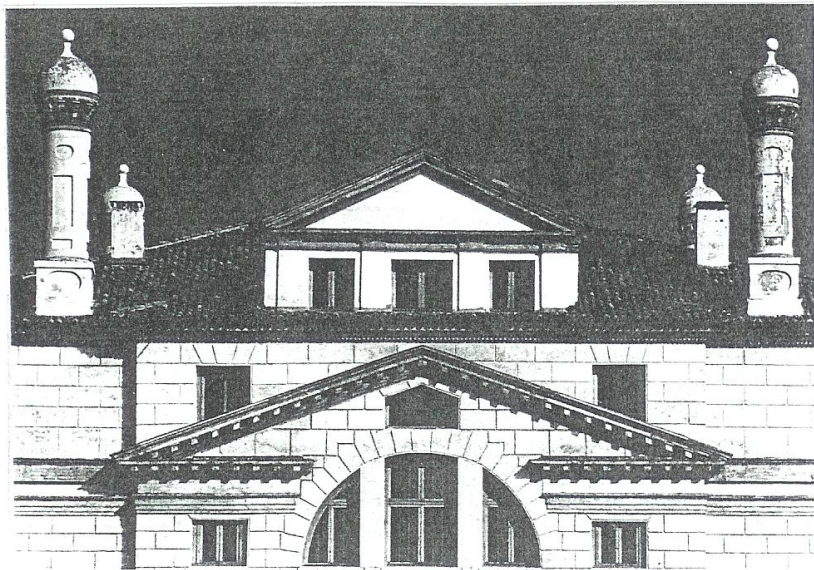


Abb. 54: Venedig: Villa Foscari (La Malcontenta). Von Andrea Palladio, 1558-61.

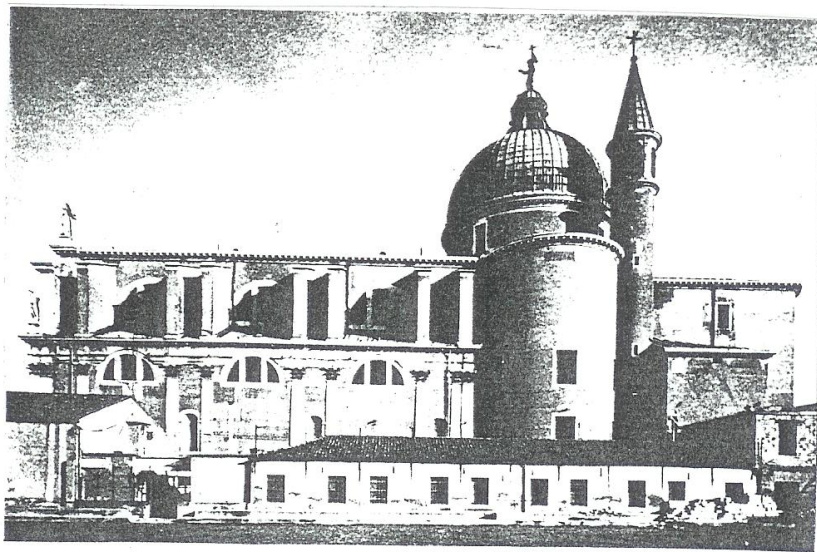


Abb. 55: Venedig: Il Redentore. Von Andrea Palladio, 1567-77.





Abb. 56: Venedig: San Francesco della Vigna. Von Andrea Palladio, 1562-70.

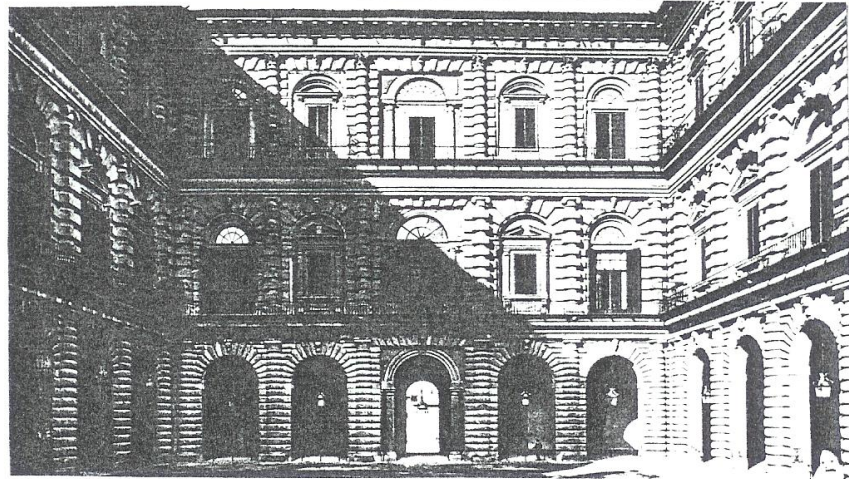


Abb. 57: Florenz: Palazzo Pitti. Von Bartolommeo Ammanati, 1558-70.

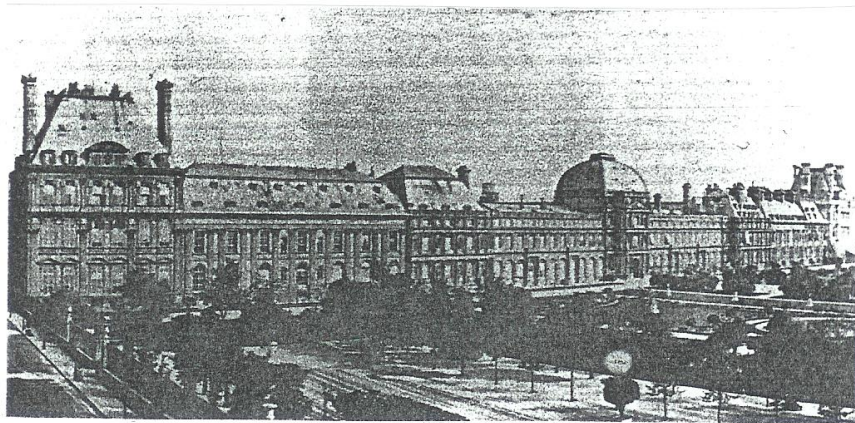


Abb. 58: Paris: Tuilerenschloß. Von Philibert de l'Orme, 1564 (zerstört).

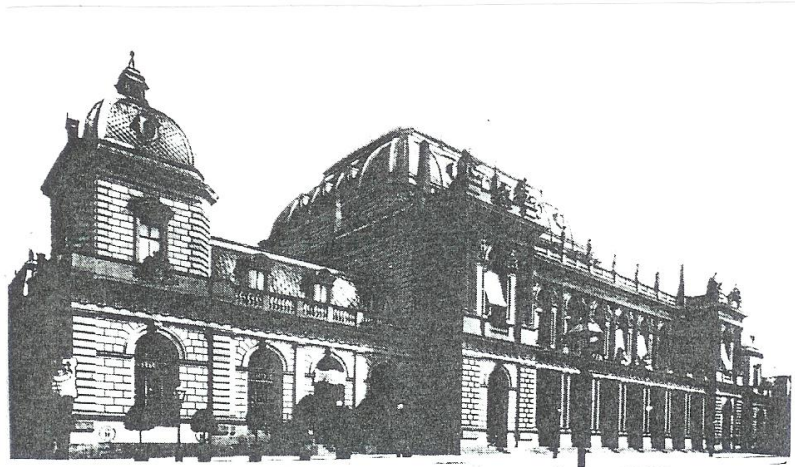


Abb. 59: Frankfurt/Main: Börse. Von H. Burnitz und Oskar Sommer, 1874-79.



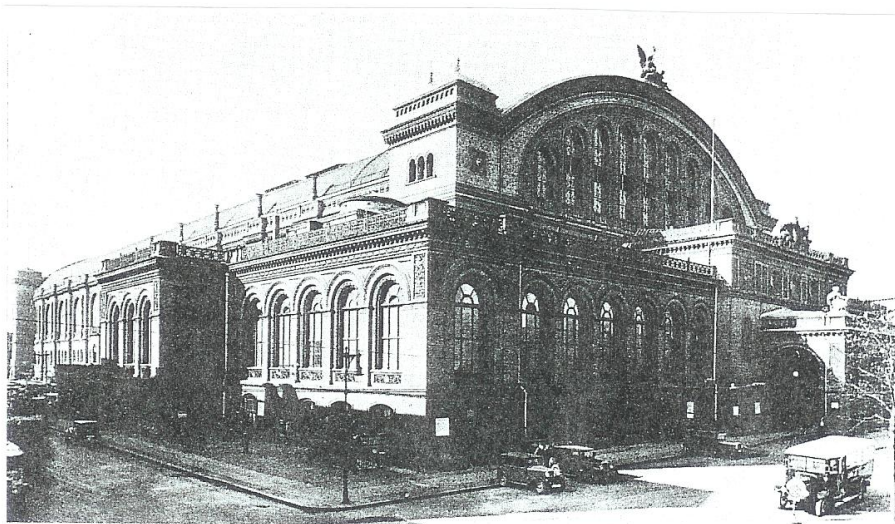


Abb. 60: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80. Hauptfassade.

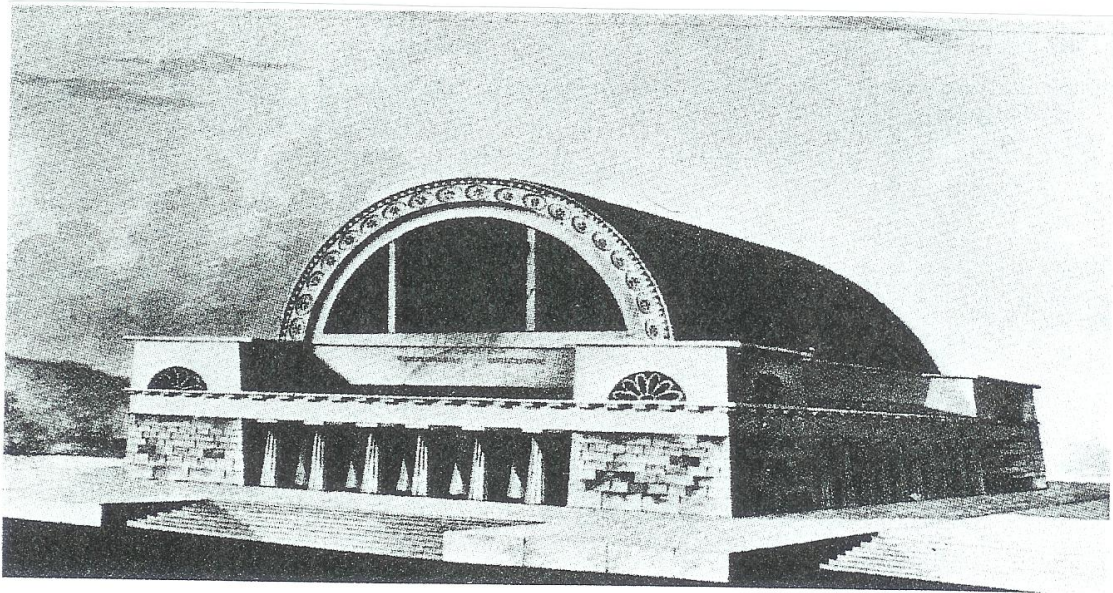


Abb. 61: Schinkel, Karl Friedrich und Gilly, David: Basilika, 1798. (nach Philibert de l'Orme).

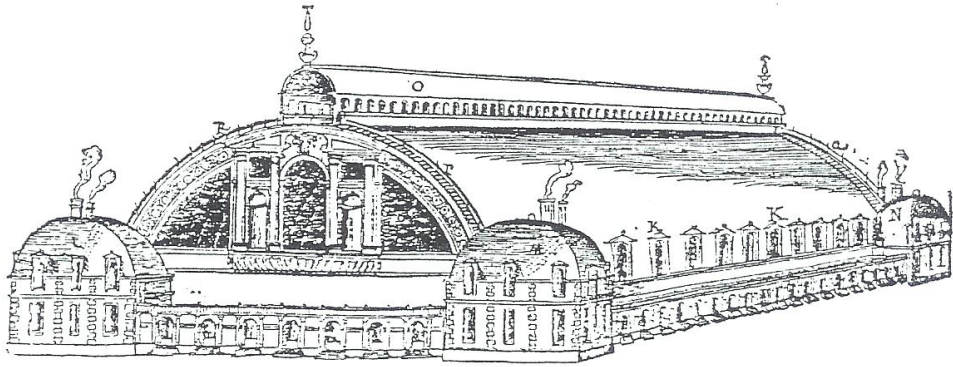


Abb. 61a: Philibert de l'Orme: Basilika, 1648.



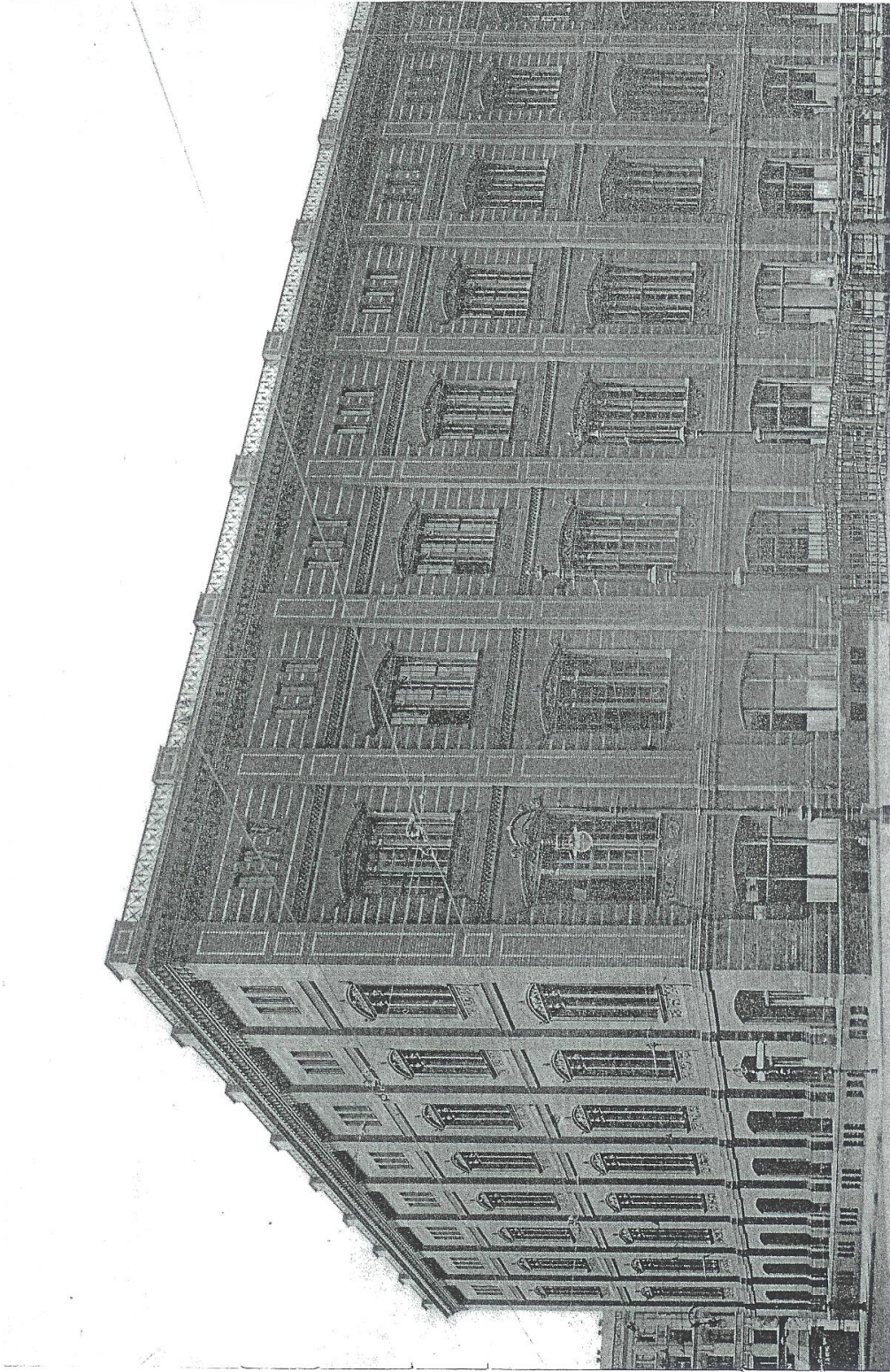


Abb. 62: Berlin: Bauakademie. Von Karl Friedrich Schinkel, 1832-35.



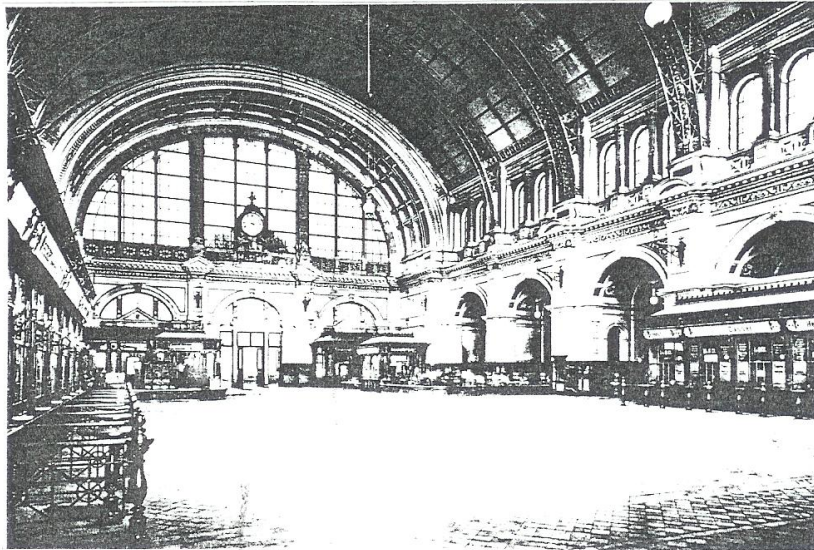


Abb. 63: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Innenraum des Hauptvestibüls nach Westen.

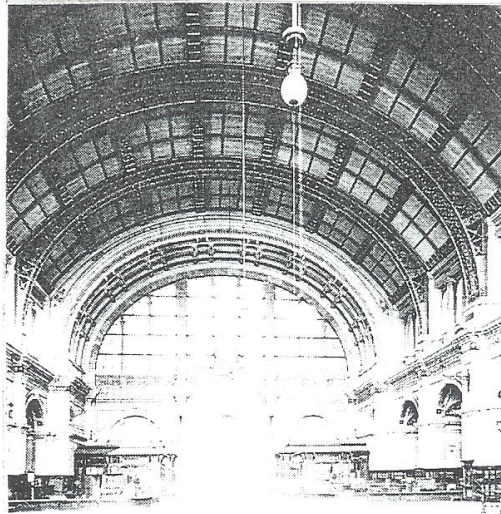


Abb. 64: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Innenraum des Hauptvestibüls nach Westen.

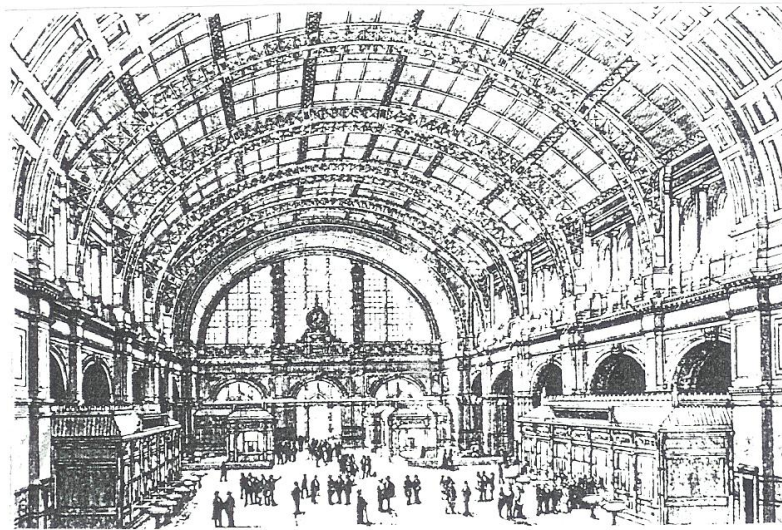


Abb. 65: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Innenraum des Hauptvestibüls nach Westen.

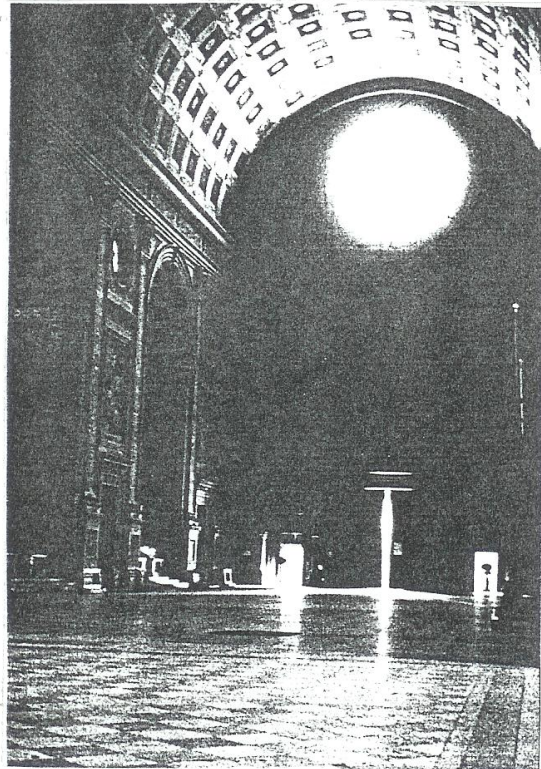


Abb. 66: Mantua: S. Andrea. Von Leone Battista Alberti, 1470.  
Innenraum.





Abb. 67: Rom: Il Gesù. Von Giacomo da Vignola, begonnen 1568.  
Innenraum.

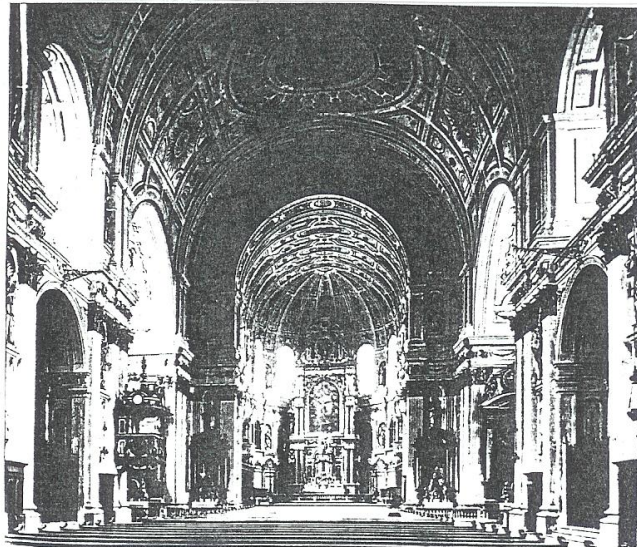


Abb. 68: München: St. Michael. Von W. Miller, F. Sustris, W. Dietrich, 1583 (Grundsteinlegung). Innenraum (vor 1944 mit dem intakten Deckenstuck).



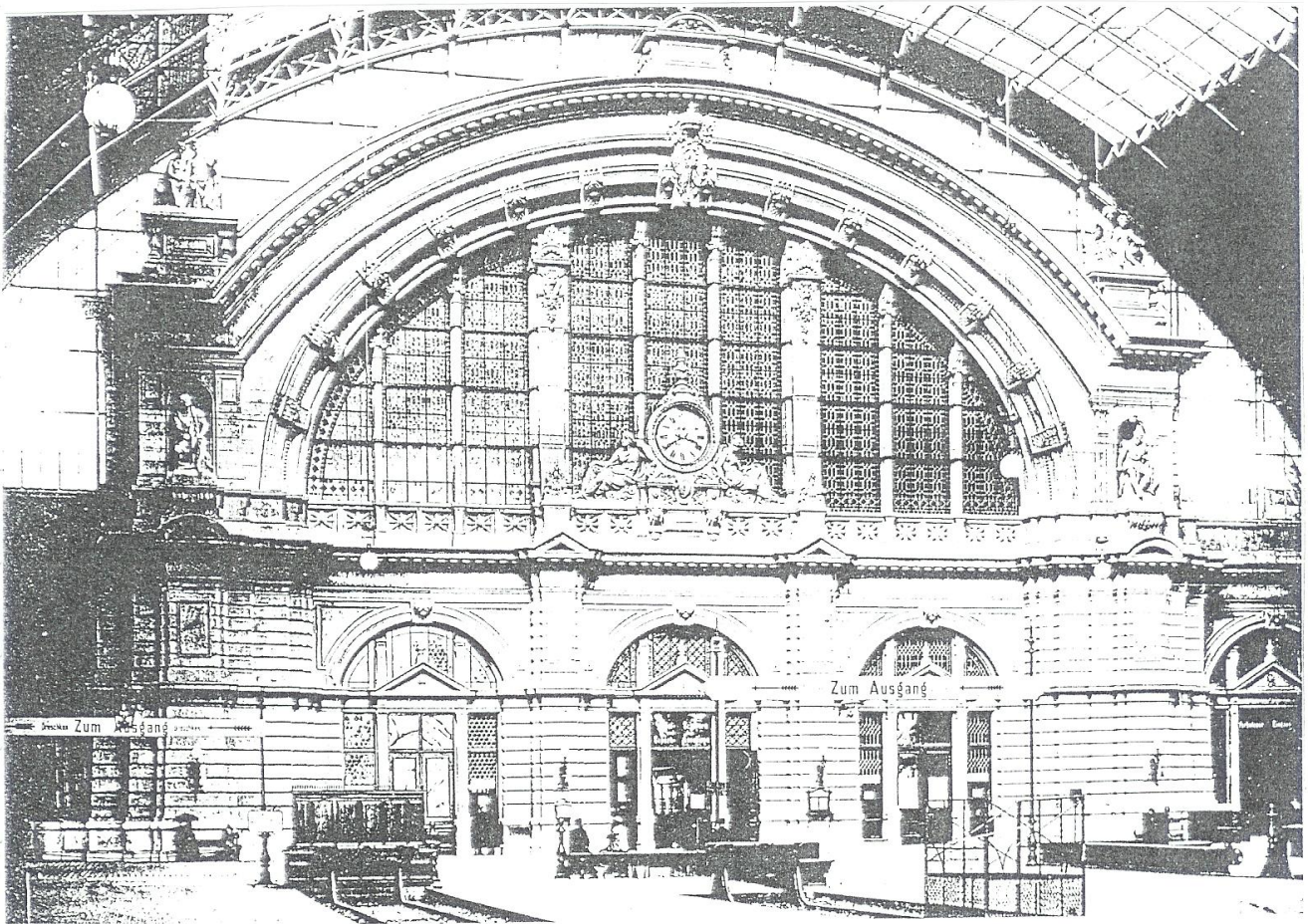


Abb. 69: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Hallenseitige Vestibülfassade.

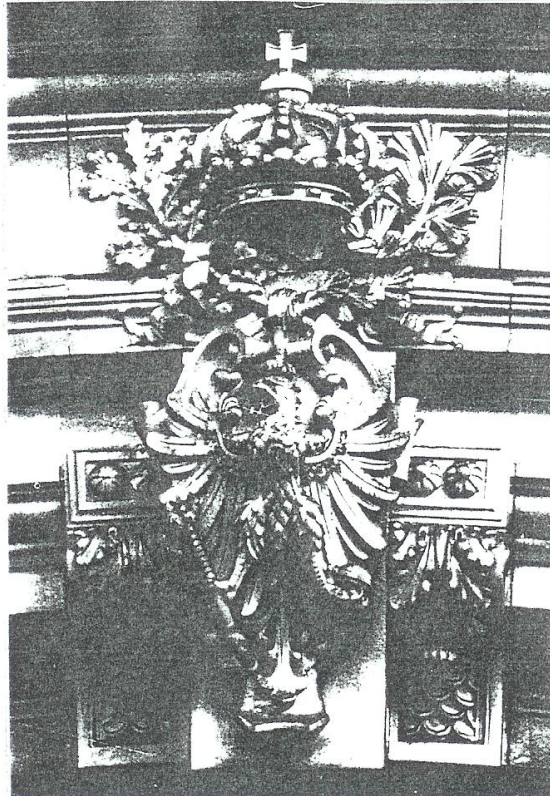


Abb. 70: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Schlußstein des Segmentbogens der hallenseitigen Vestibülfassade.



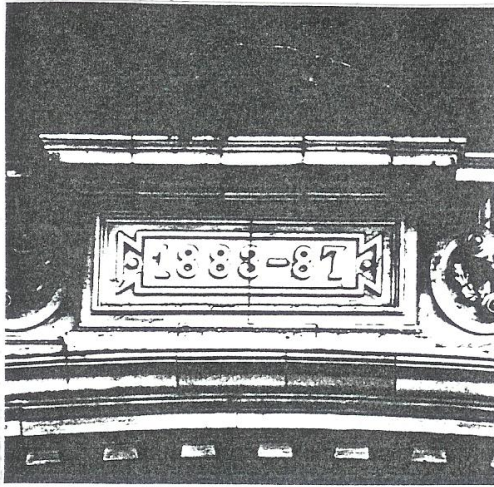


Abb. 71: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Epitaphartiger Aufsatz mit dem Baudatum an der hallenseitigen Vestibülfassade (wurde bereits im Vorjahr der tatsächlichen Vollendung des Bahnhofs versetzt).

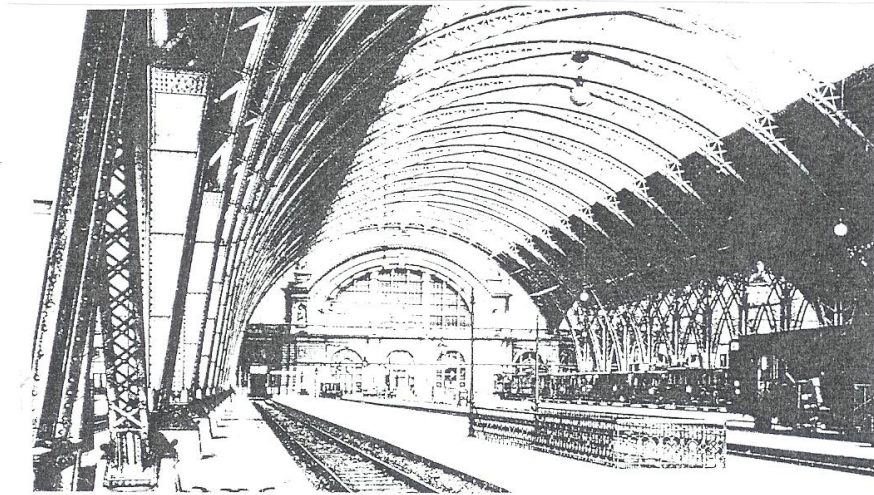


Abb. 72: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Mittelschiff der Perronhalle von Nordwesten, um 1890.

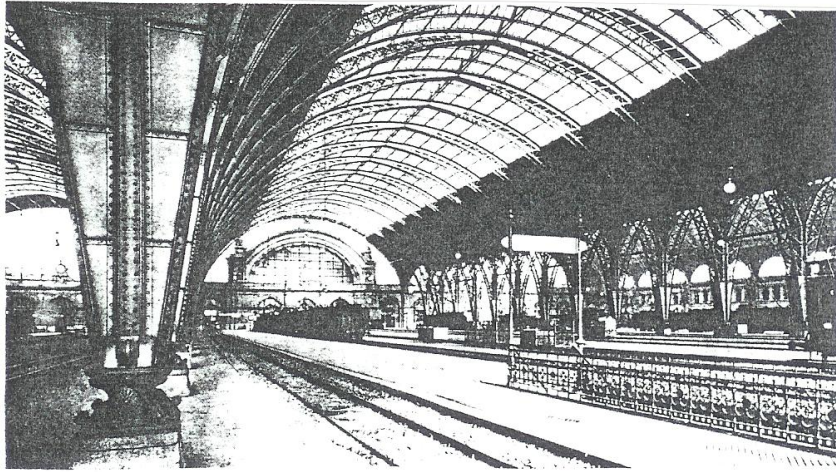


Abb. 73: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Mittelschiff der Perronhalle von Nordwesten, um 1890.

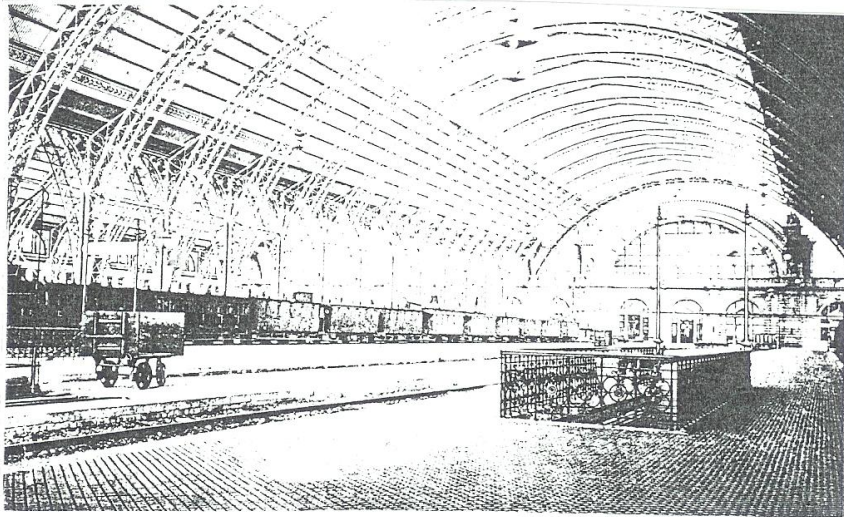


Abb. 74: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Mittelschiff der Perronhalle von Südwesten, um 1890.



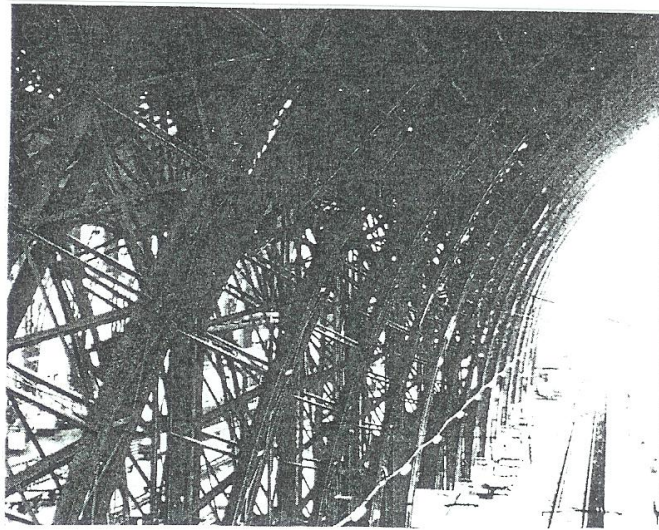


Abb. 75: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Bogenkonstruktionen des Mittelschiffs der Perronhalle.

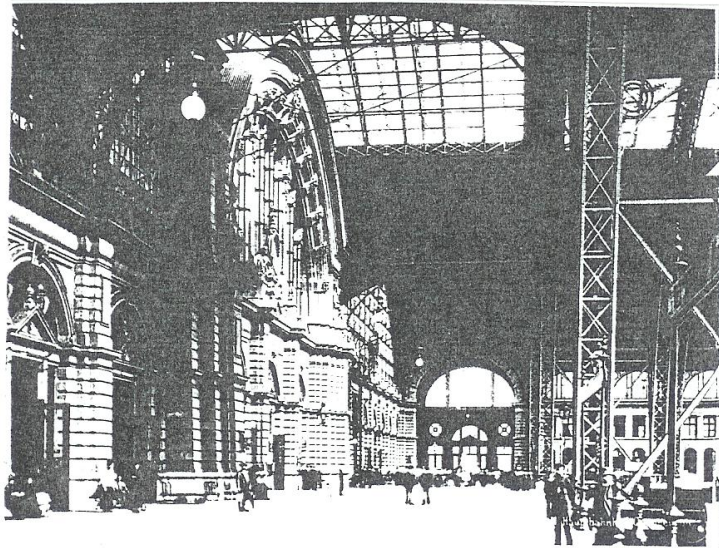


Abb. 76: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Perronhalle mit Querbahnsteig nach Süden, um 1890.

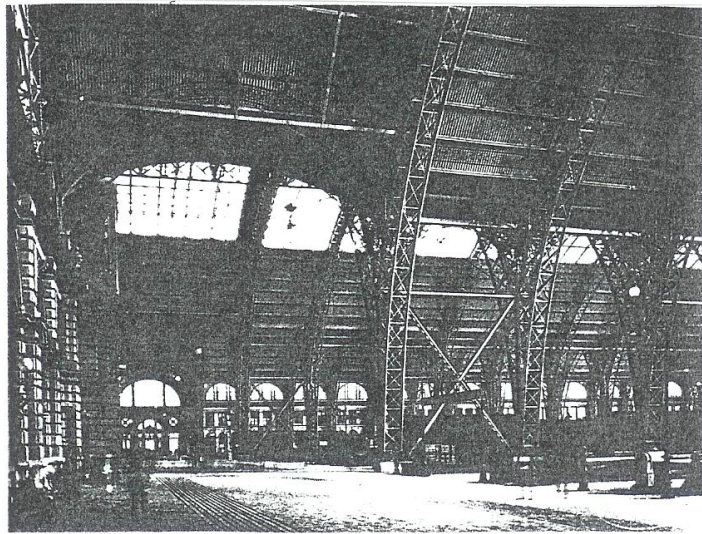


Abb. 77: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Perronhalle mit Querbahnsteig nach Süden, um 1890.

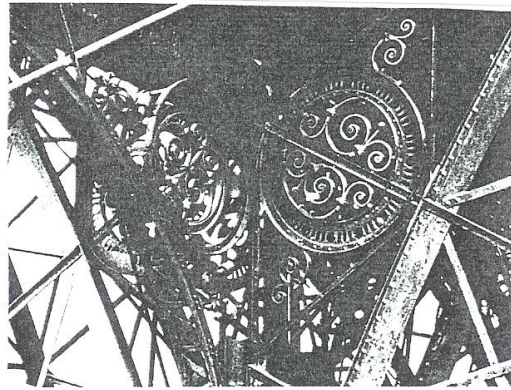


Abb. 78: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Zierrosetten in der Zwickelzone der Bogenkonstruktionen in der Perronhalle.



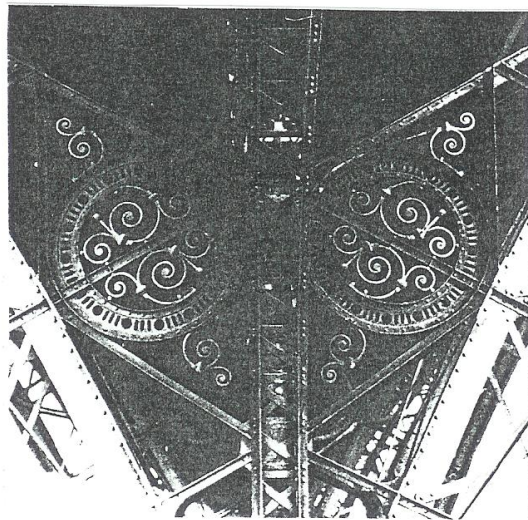


Abb. 79: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Zierrosetten in der Zwickelzone der Bogenkonstruktionen in der Perronhalle.

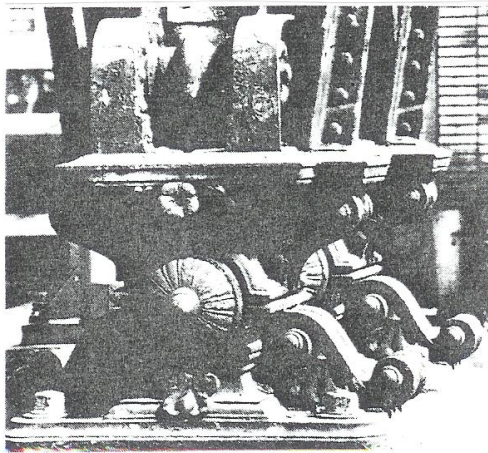


Abb. 80: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Fußpunkt der Bogenkonstruktionen in der Perronhalle.

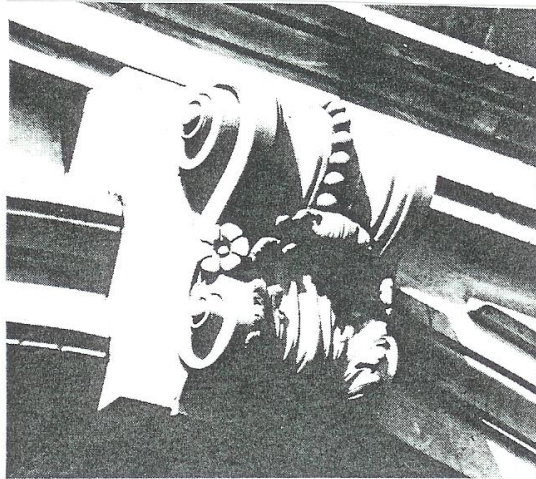


Abb. 81: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Schlußstein des Segmentbogens am Mittelportal des Hauptvestibüls.

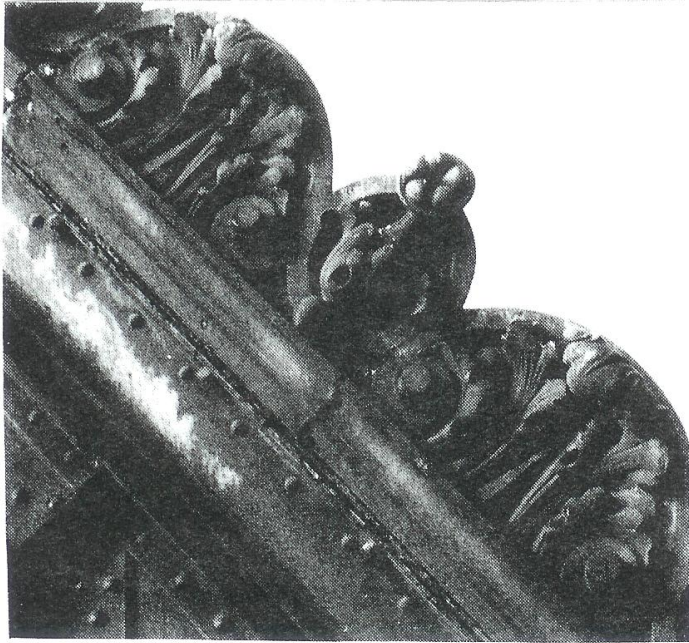


Abb. 82: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Gußdekoration vom äußeren Rand der Perronhallendächer.

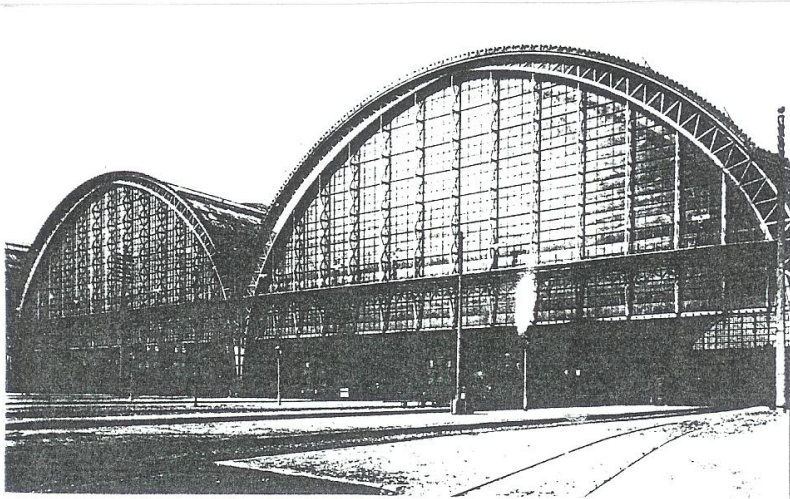


Abb. 83: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Westfassade mit den Segmentbogenfenstern der Perronhalle.



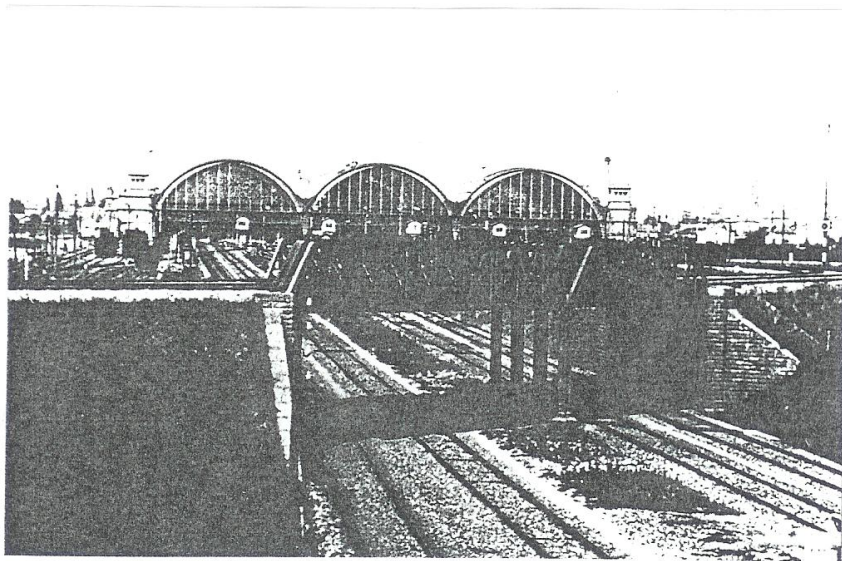


Abb. 84: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Westfassade mit Gleisfeld, um 1890.

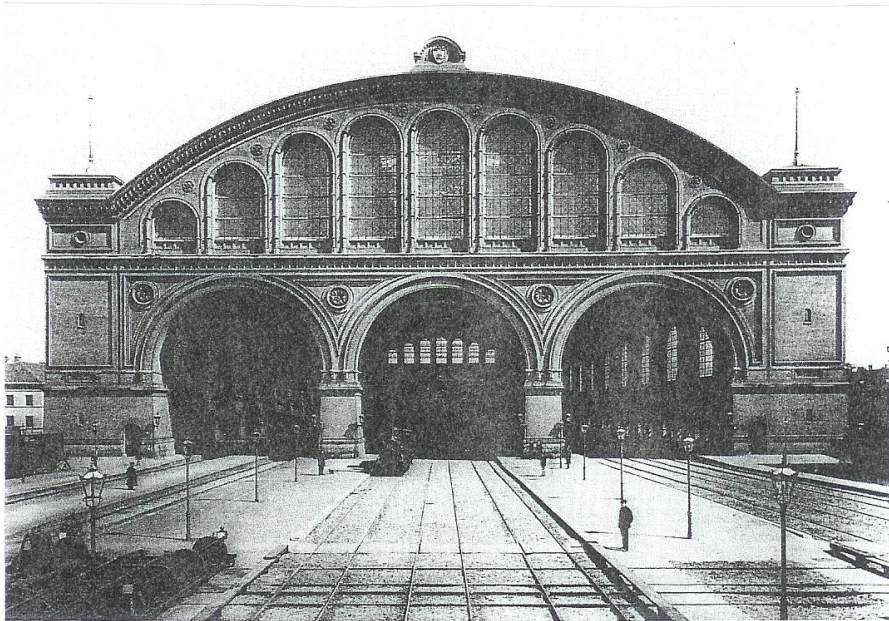


Abb. 85: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80.  
Rückfassade.

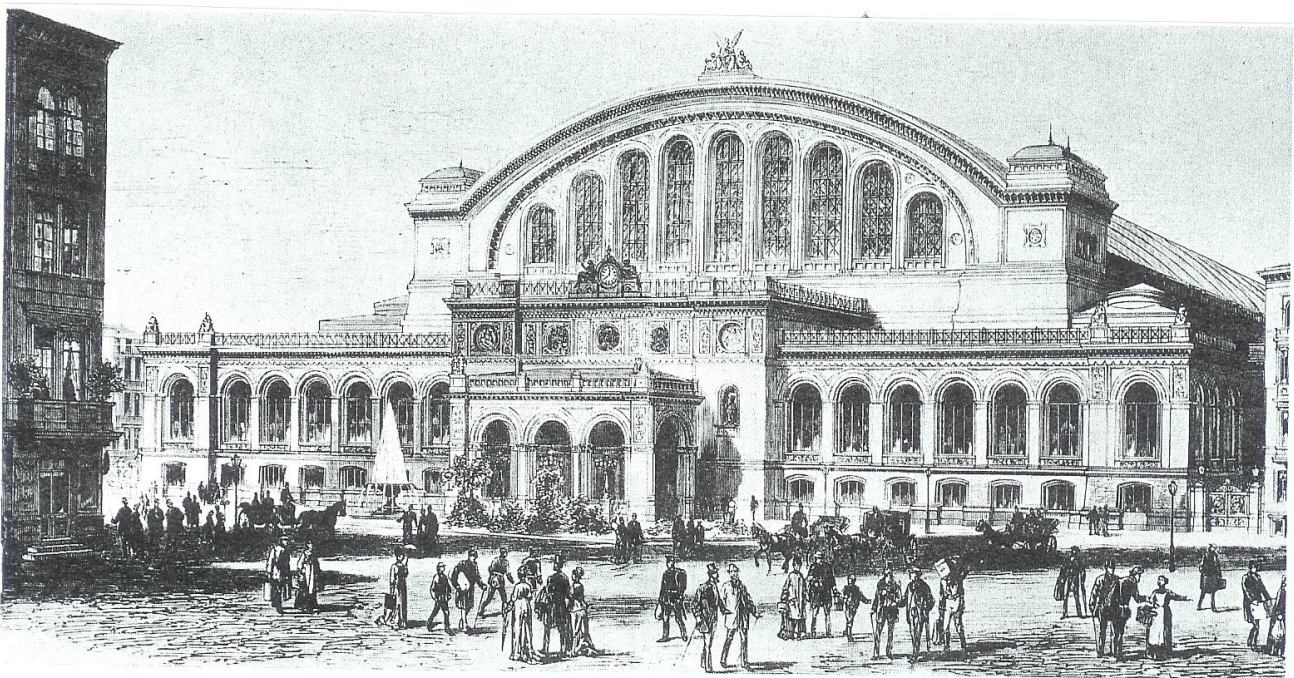


Abb. 86: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80.  
Hauptfassade.



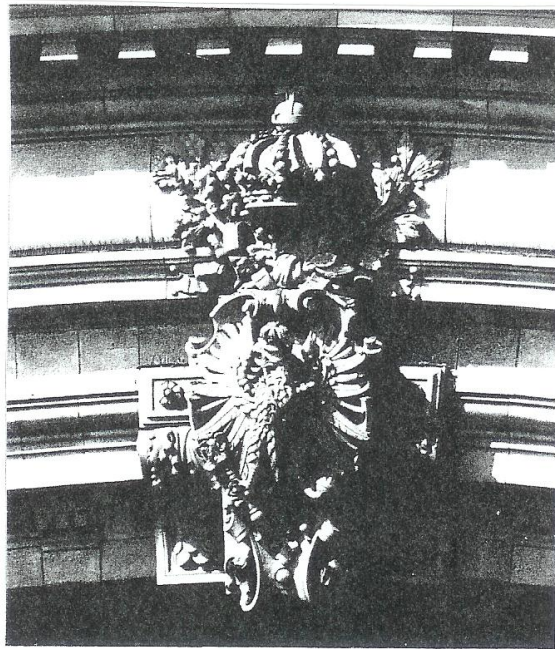


Abb. 87: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Schlußstein am Hauptvestibül in Form des preußischen Adlers mit der Königskrone.

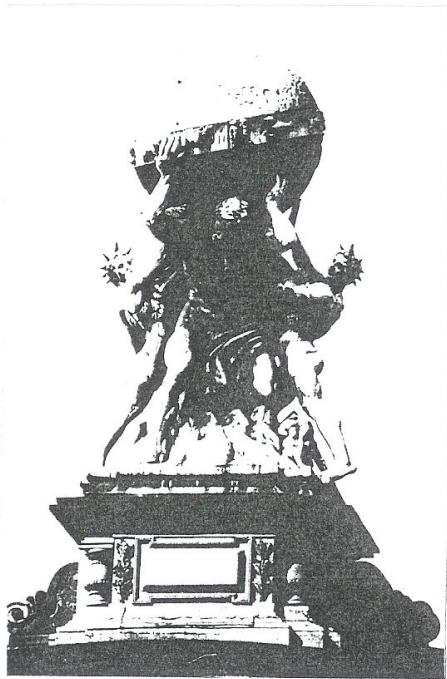


Abb. 88: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Atlas, die Weltkugel tragend, unterstützt von Dampf und Elektrizität“ auf dem Dach des Hauptvestibüls. Von Gustav Herold.



Abb. 89: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Atlas, die Weltkugel tragend, unterstützt von Dampf und Elektrizität“ auf dem Dach des Hauptvestibüls. Von Gustav Herold.

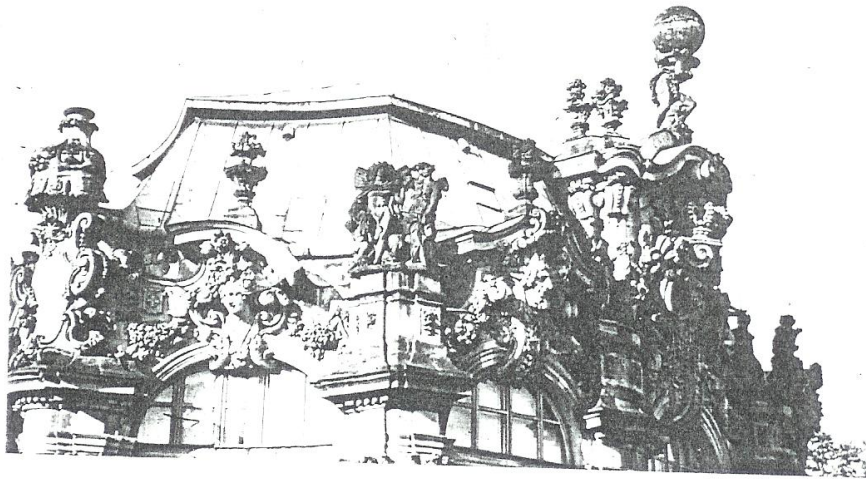


Abb. 90: Dresden: Zwinger. Von Matthes Daniel Pöppelmann, 1711-28.  
Atlantidenfigur auf dem Wallpavillon von Balthasar Permoser.

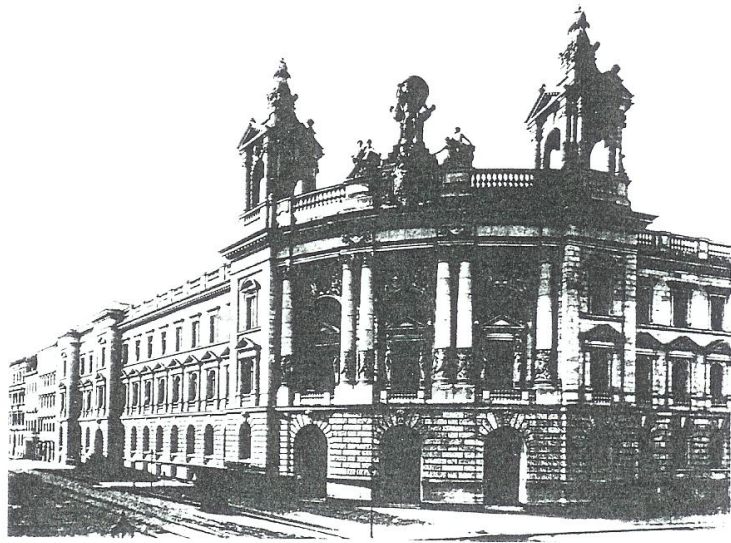


Abb. 91: Berlin: Reichspostmuseum (ehem. Reichspostamt, Leipziger Str.). Von E. Hake, 1872.



Abb. 92: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Ackerbau“ am nördlichen Flankierungsturm des Hauptvestibüls. Von Alexander Calandrelli.



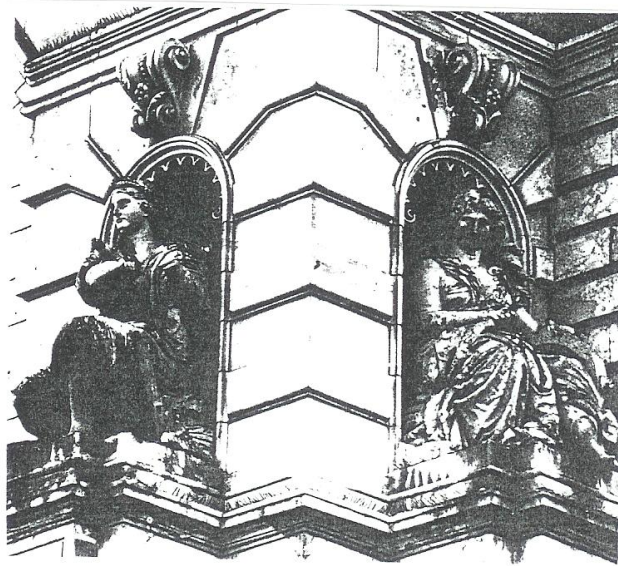


Abb. 93: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Schiffahrt“ (mit „Ackerbau“, links) am nördlichen Flankierungsturm des Hauptvestibüls. Von Emil Hundrieser.



Abb. 94: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Handel“ am südlichen Flankierungsturm des Hauptvestibüls. Von Alexander Calandrelli.



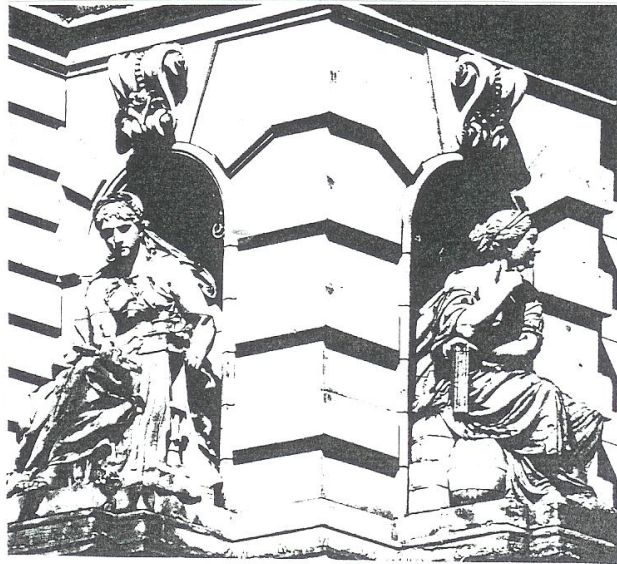


Abb. 95: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Eisenindustrie“ (mit „Handel“, rechts) am südlichen Flankierungsturm des Hauptvestibüls. Von Emil Hundrieser.

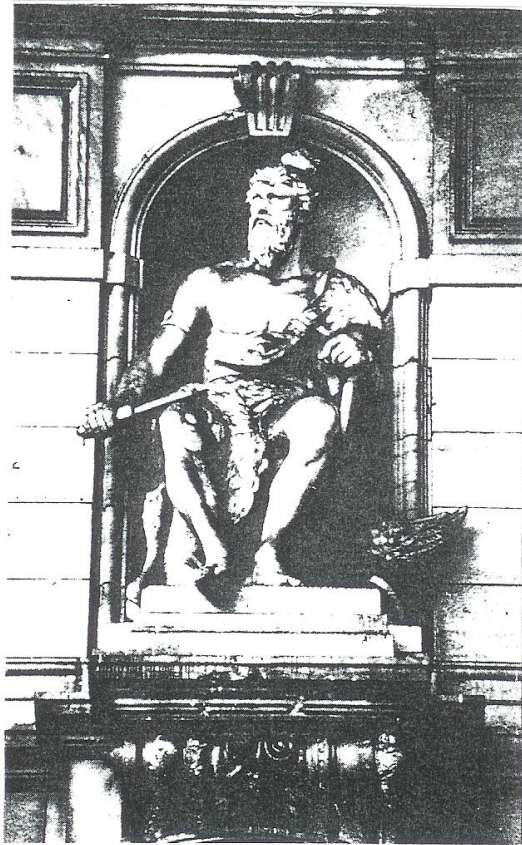


Abb. 96: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Heereswesen“ am südlichen Flankierungsturm der hallenseitigen Vestibülfassade. Von Josef Keller.



Abb. 97: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Bergbau“ am nördlichen Flankierungsturm der hallenseitigen Vestibülfassade. Von Josef Keller.

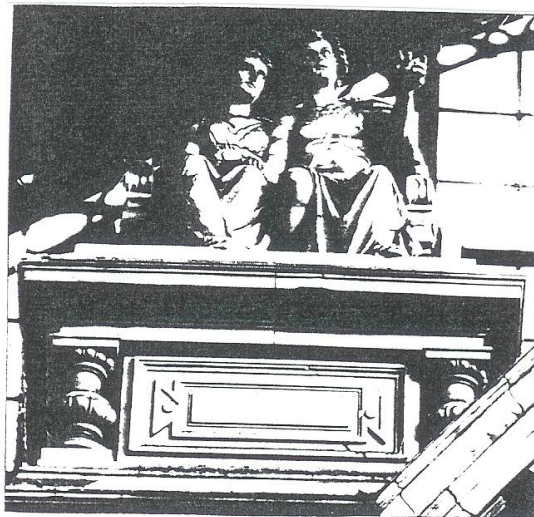


Abb. 98: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Hochzeitsreisende“ am nördlichen Flankierungsturm der hallenseitigen Vestibülfassade. Von Anton Carl Rumpf.



Abb. 99: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Bildungsreisende“ am südlichen Flankierungsturm der hallenseitigen Vestibülfassade. Von Friedrich Schierholz.



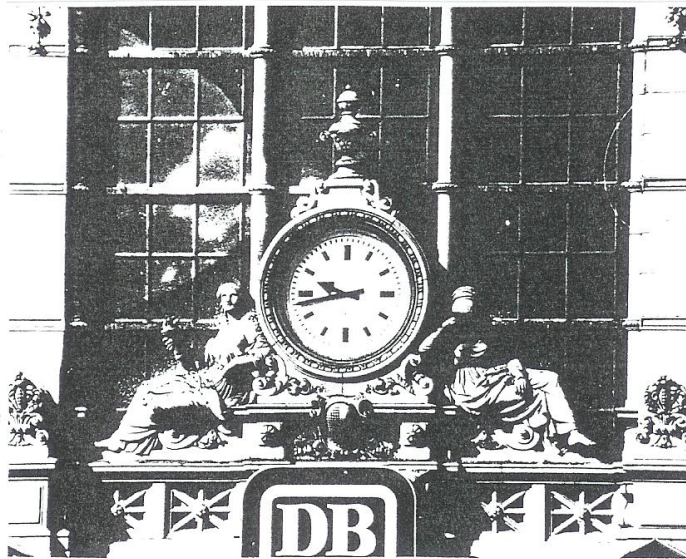


Abb. 100: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Tag“ und „Nacht“ an der zentralen Uhr der Hauptfassade. Von Gustav Kaupert.

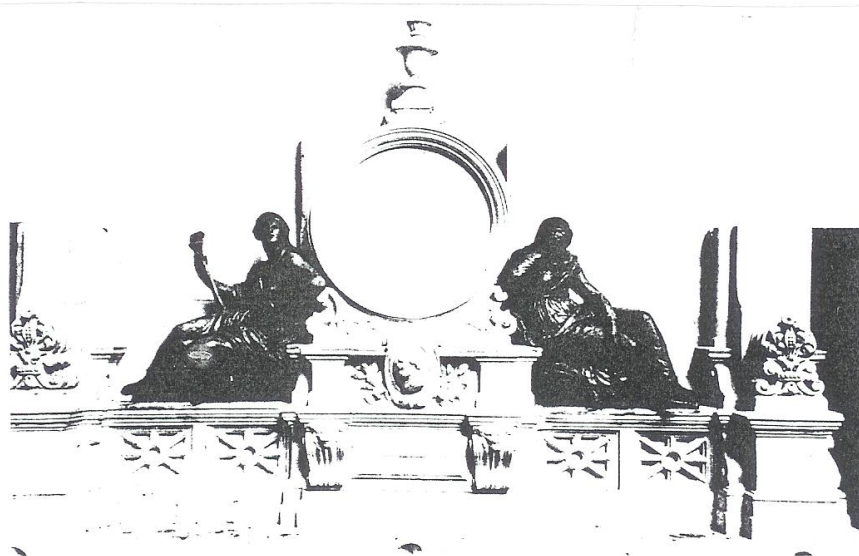


Abb. 101: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. „Morgen“ und „Abend“ an der ehemaligen Uhr der hallenseitigen Vestibülfassade (Modell um 1886). Von Franz Krüger.

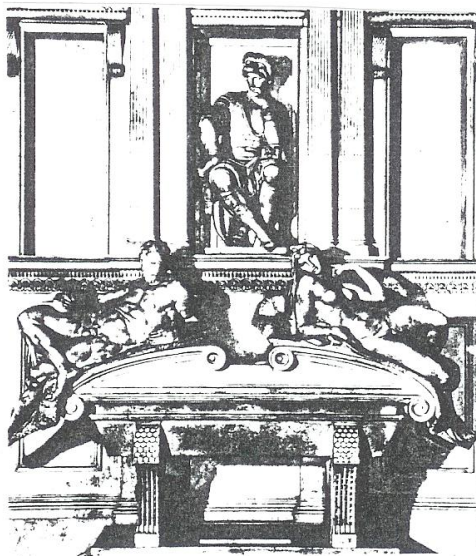


Abb. 102: Michelangelo Buonarroti: Grabmal des Lorenzo de' Medici.  
Florenz, S. Lorenzo, 1524-34.



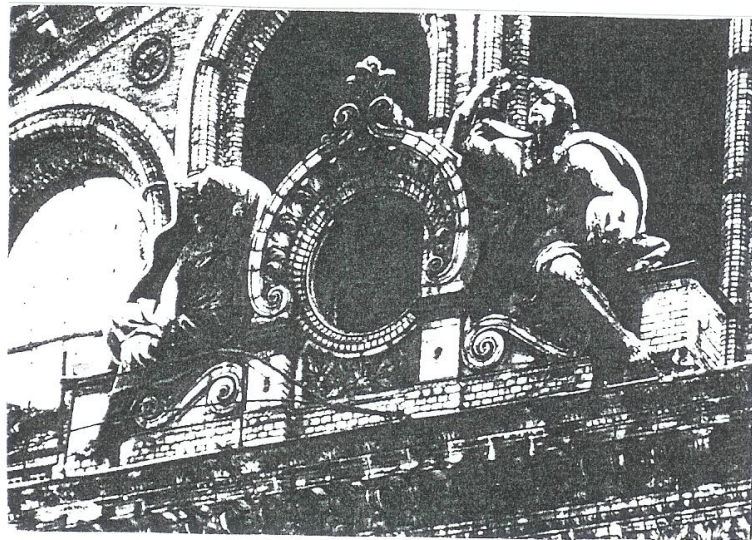


Abb. 103: Berlin: Anhalter Bahnhof. Von Franz Schwechten, 1872-80. Zentrale Bahnhofsuhr mit den Allegorien „Tag“ und „Nacht“.

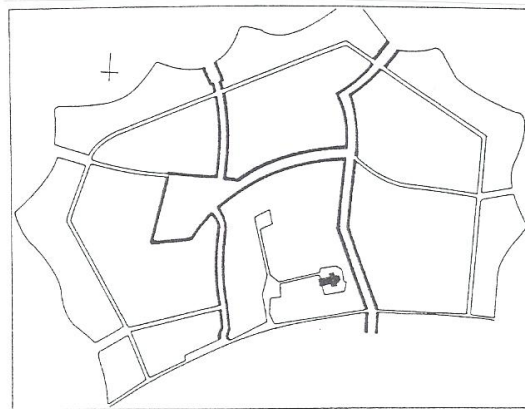


Abb. 104: Frankfurt/Main: Innenstadt mit schematischer Darstellung der Hauptstraßen, um 1800.

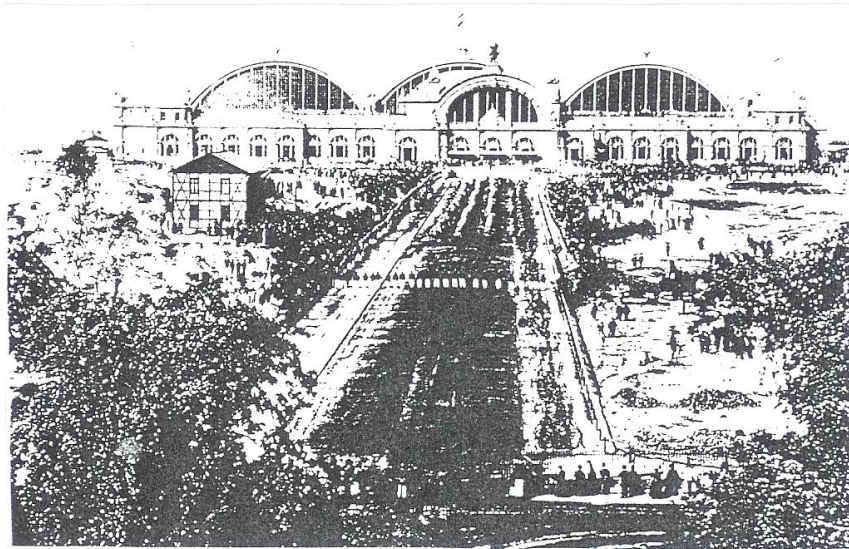


Abb. 105: Frankfurt/Main: Empfang König Umbertos I. von Italien am 26. Mai 1889 am Hauptbahnhof mit der noch un bebauten Kaiserstraße.

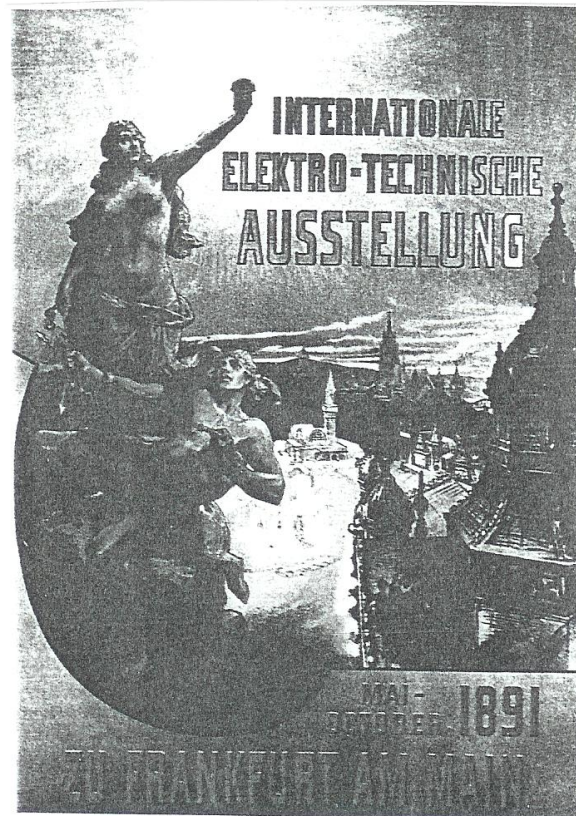


Abb. 106: Frankfurt/Main: Plakat der Internationalen Elektrotechnischen Ausstellung im Jahre 1891.

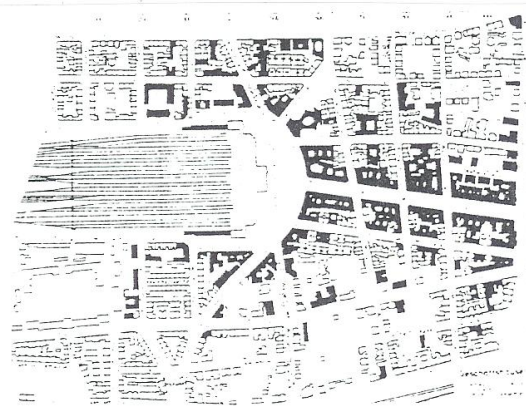


Abb. 107: Frankfurt/Main: Geschäftshäuser im Bahnhofsviertel, um 1910.



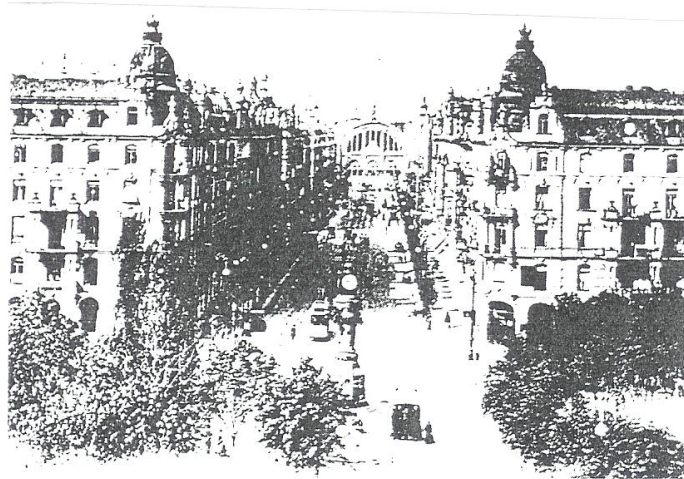


Abb. 108: Frankfurt/Main: Kaiserstraße mit Blick auf den Hauptbahnhof, um 1910.



Abb. 109: Frankfurt/Main: Kaiserstraße mit Blick auf den Hauptbahnhof, um 1910.

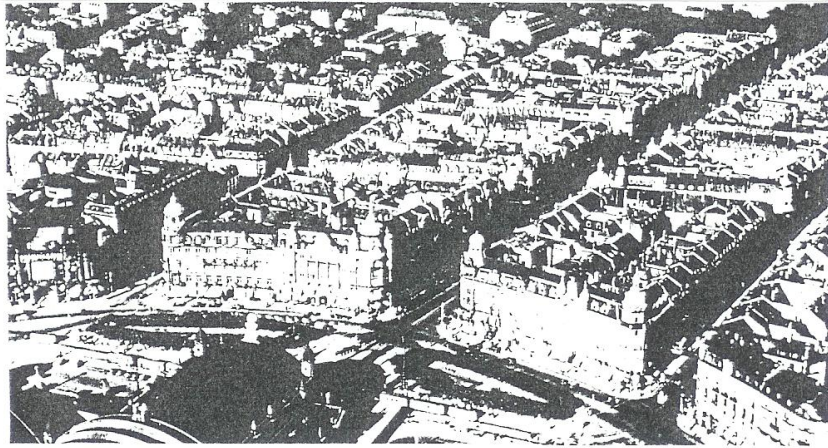


Abb. 110: Frankfurt/Main: Bahnhofsvorplatz.



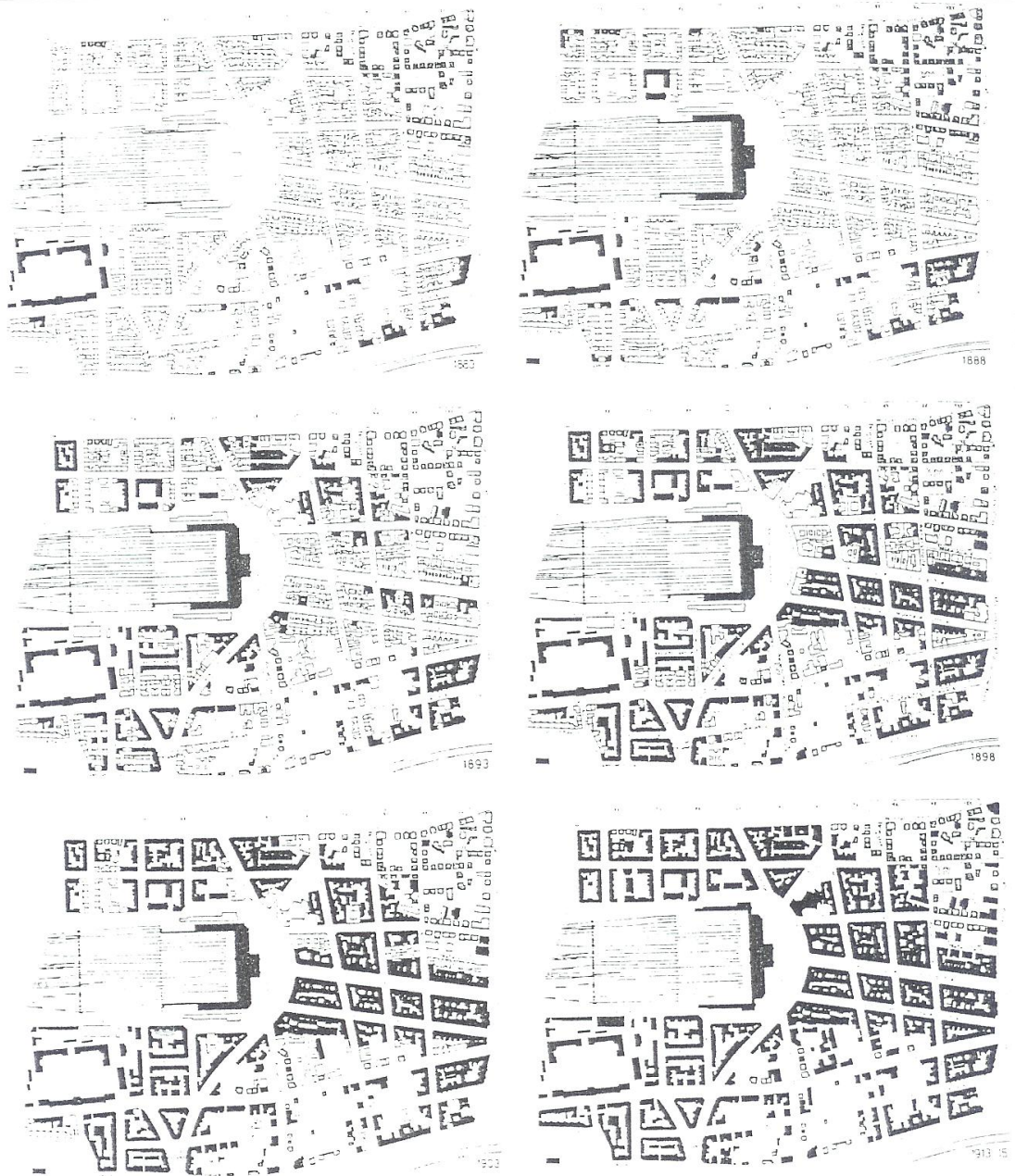


Abb. 111: Frankfurt/Main: Baufortschritt im Bahnhofsviertel 1883-1915.

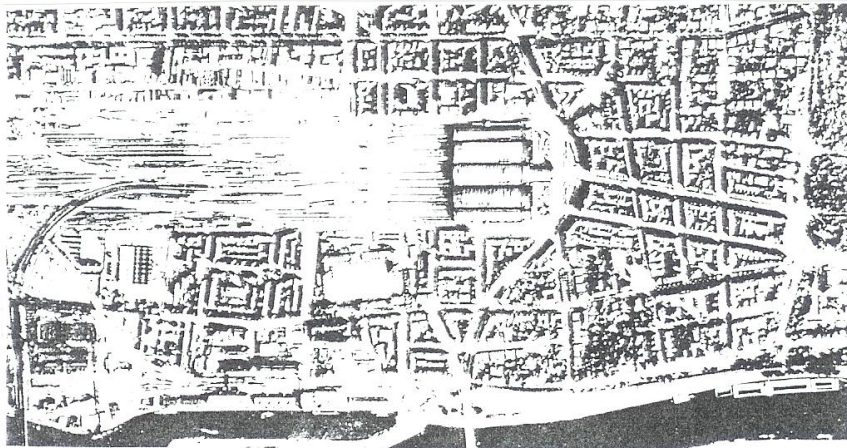


Abb. 112: Frankfurt/Main: Straßen- und Gleisführung zum Hauptbahnhof.

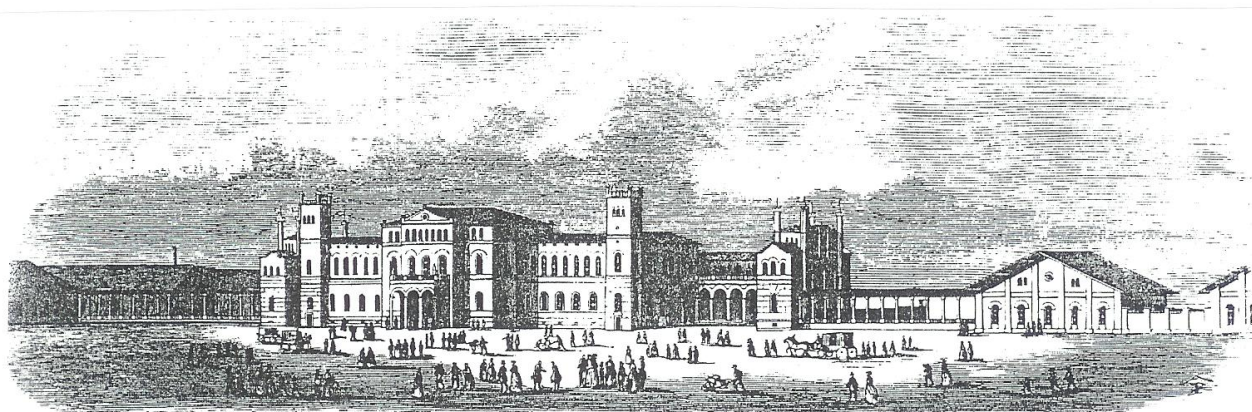
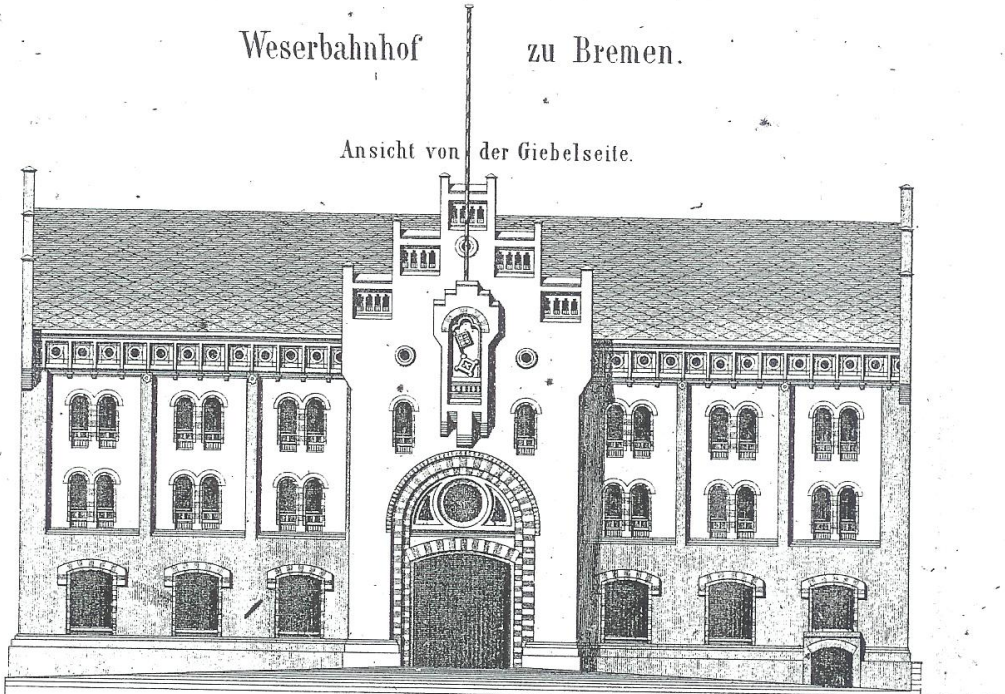


Abb. 113: Bremen: Hannoverscher Bahnhof. Nach Angaben von Georg Ludwig Laves durch L. Debo 1847 errichtet.



Weserbahnhof zu Bremen.

Ansicht von der Giebelseite.



Querdurchschnitt.

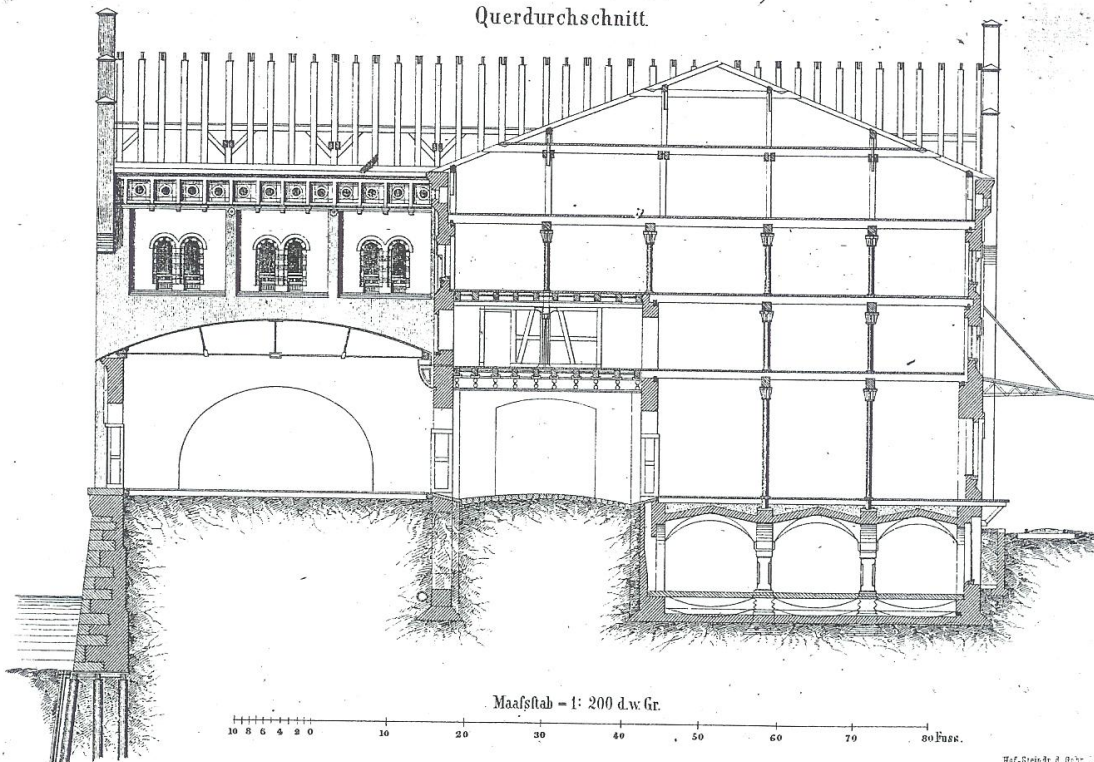


Abb. 114: Bremen: Weserbahnhof. 1855.

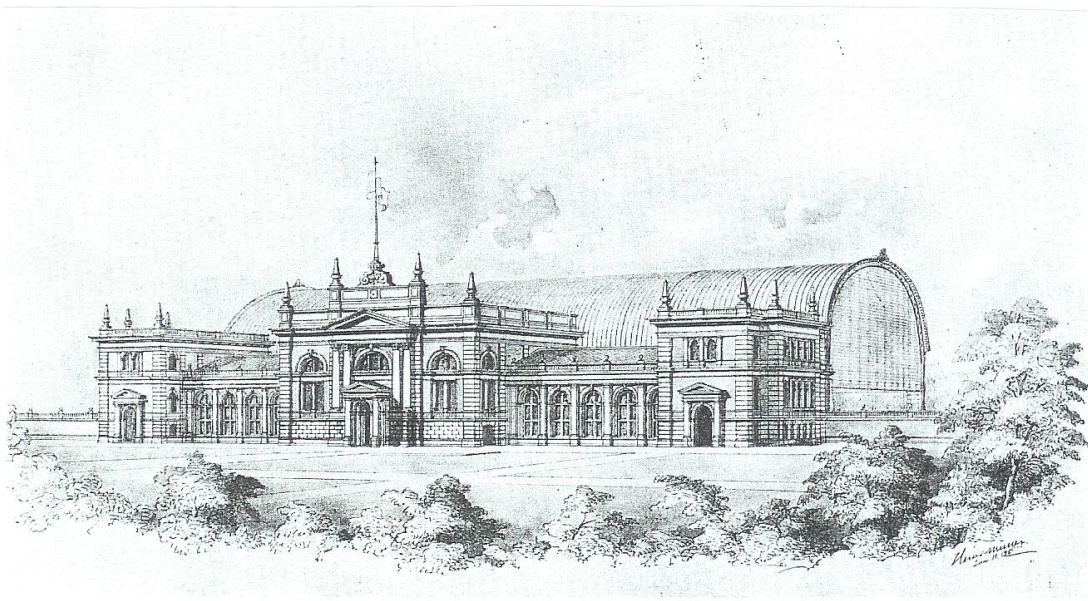


Abb. 115: Bremen: Hauptbahnhof. 1. Projekt von Heinrich Müller, 1885.

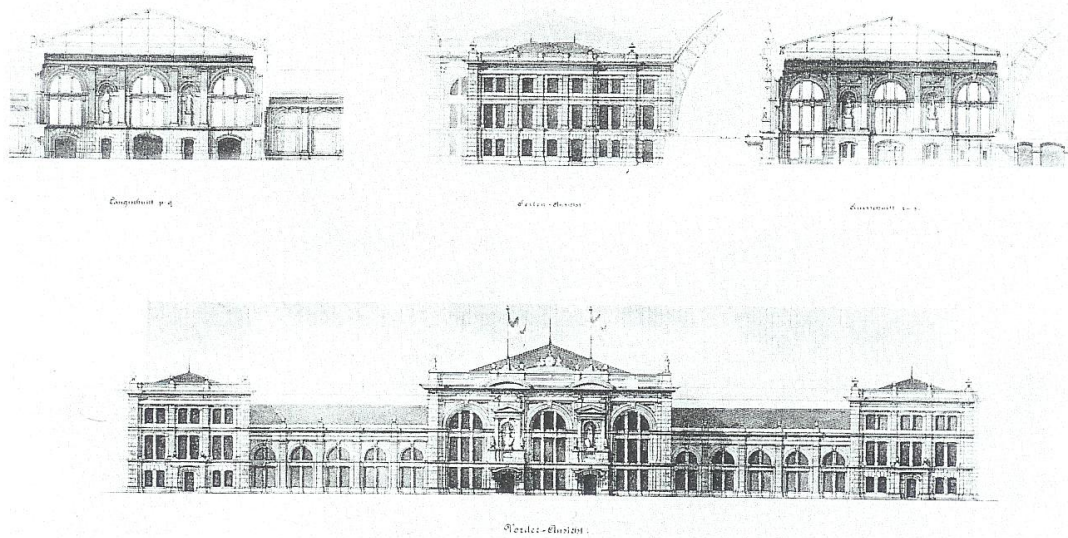


Abb. 116: Bremen: Hauptbahnhof. 2. Projekt von Heinrich Müller, 1885.



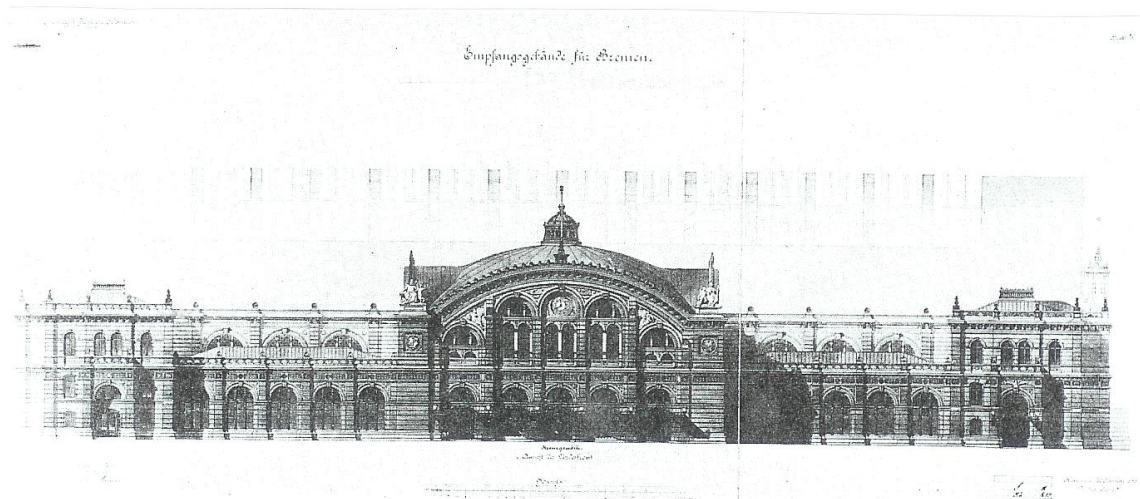


Abb. 117: Bremen: Hauptbahnhof. 1. Projekt von Hubert Stier, 1886.

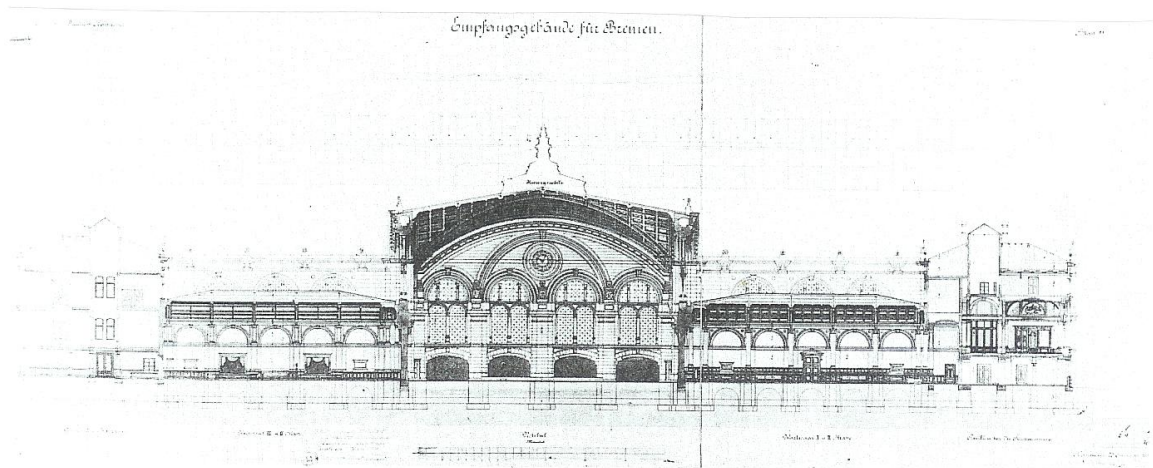


Abb. 118: Bremen: Hauptbahnhof. 2. Projekt von Hubert Stier, 1886.





Abb. 119: Bremen: Hauptbahnhof. Von Hubert Stier, 1886-91.  
Hauptfassade.



Abb. 120: Bremen: Hauptbahnhof. Von Hubert Stier, 1886-91.  
Hauptfassade.



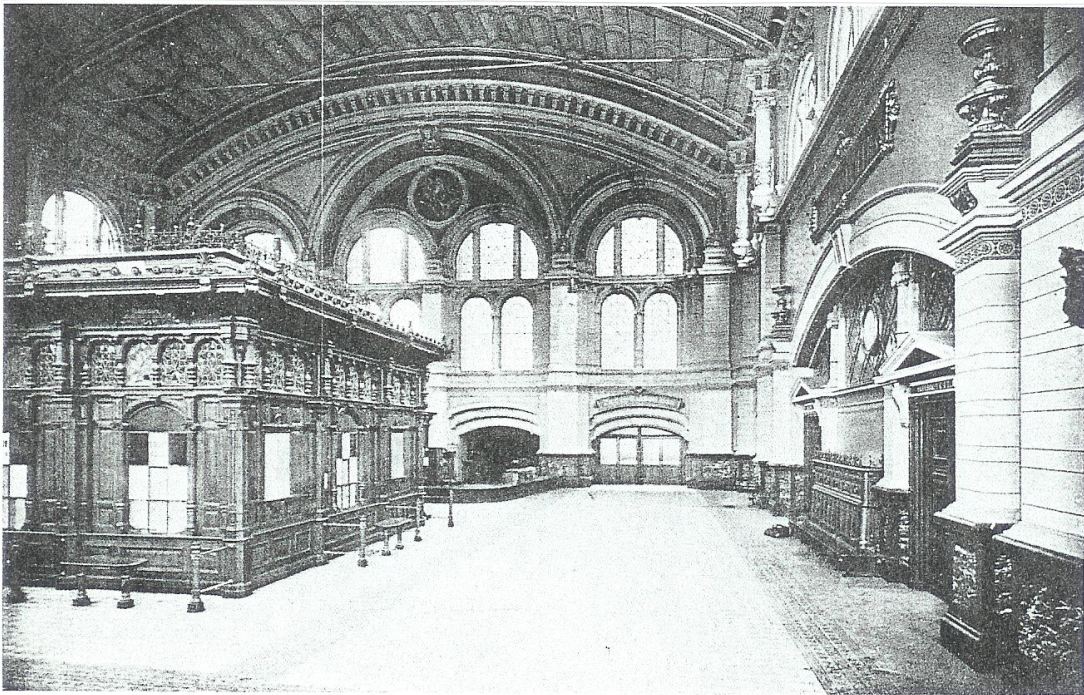


Abb. 121: Bremen: Hauptbahnhof. Von Hubert Stier, 1886-91. Vestibül.

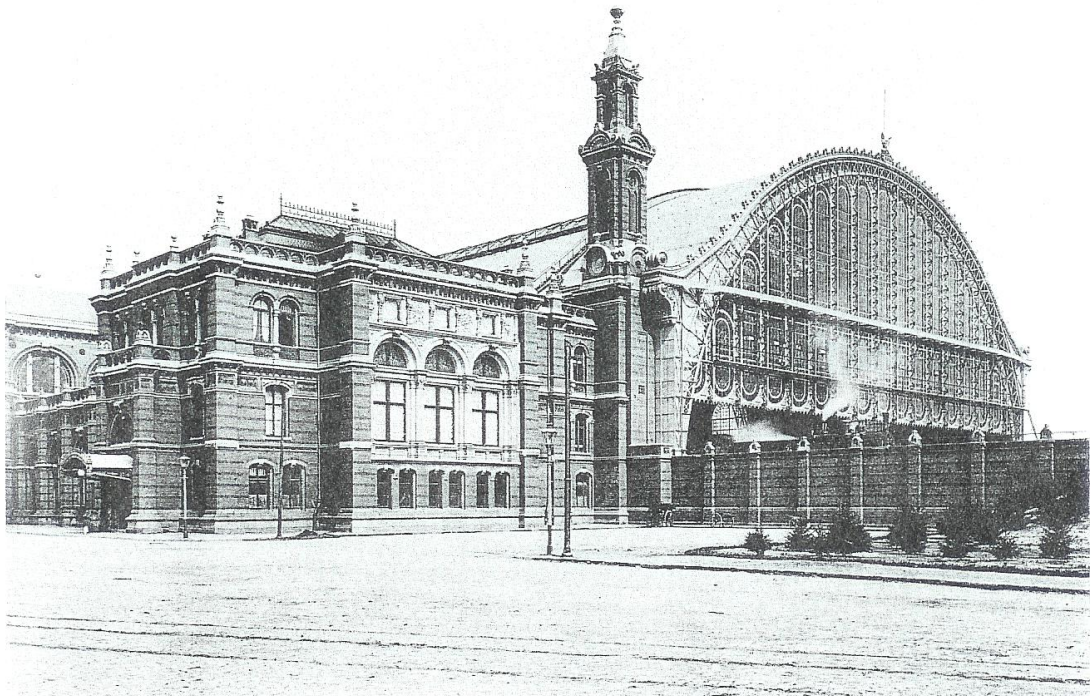


Abb. 122: Bremen: Hauptbahnhof. Von Hubert Stier, 1886-91.  
Bahnsteighalle.



Abb. 123: Stammstrecke der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.





Abb. 124: Erfurt: erster Bahnhof der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. Von August Mons, 1847-48.

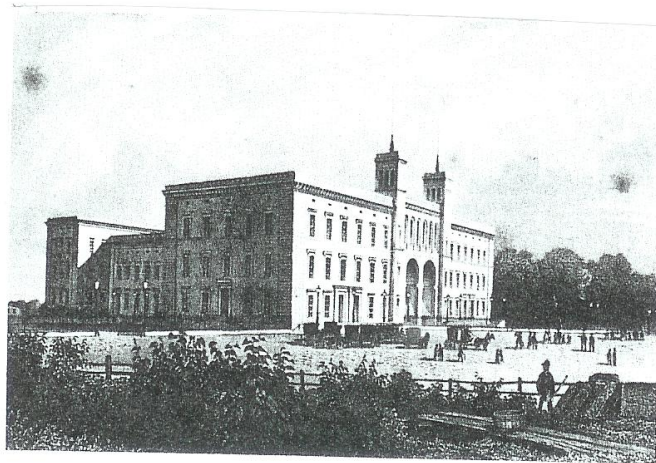


Abb. 125: Berlin: Hamburger Bahnhof. Von Friedrich Neuhaus, 1845-47.

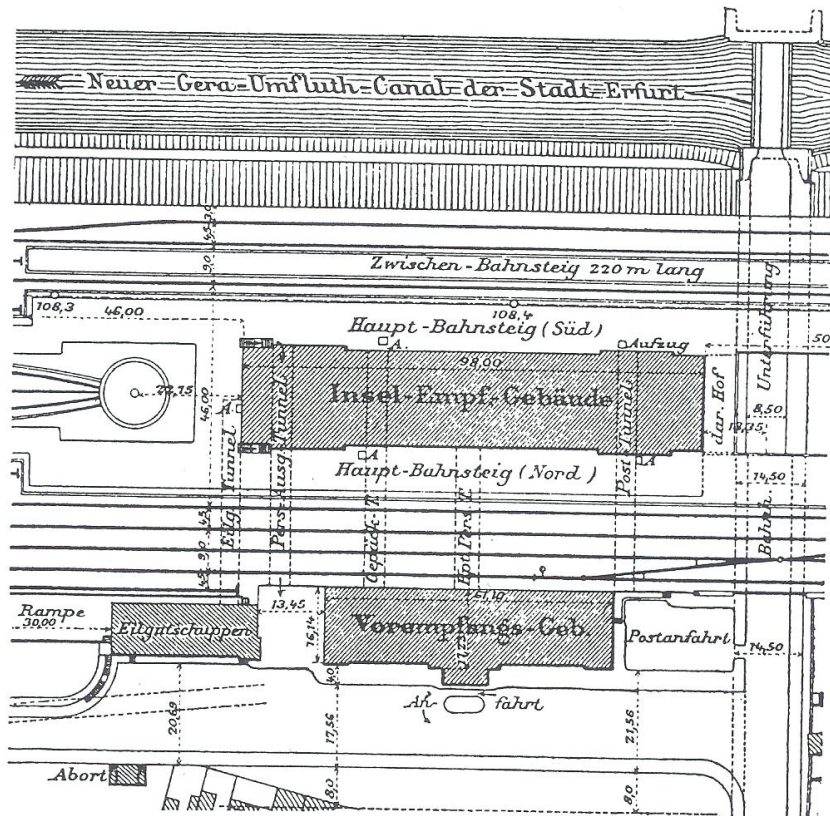
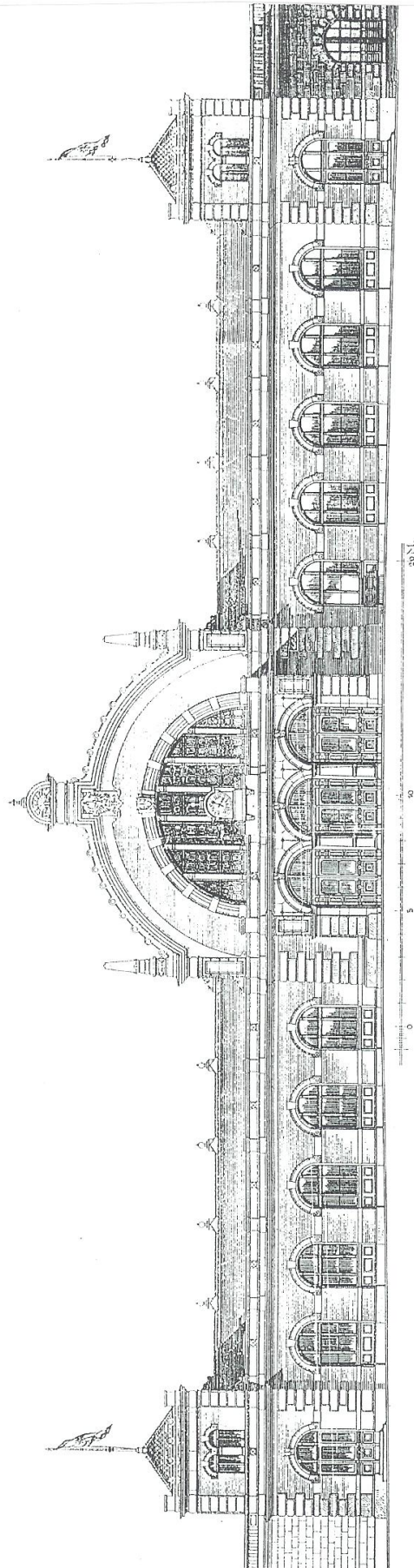


Abb. 126: Erfurt: Lageplan des Hauptbahnhofs, 1887-93.





Ansicht des Vorgebäudes (Stadtseite).

Umbau des Bahnhofs Erfurt.

Empfangsgebäude.

Abb. 127: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlendsen, 1887-93.



Abb. 128: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Ehlertsen, 1887-93.



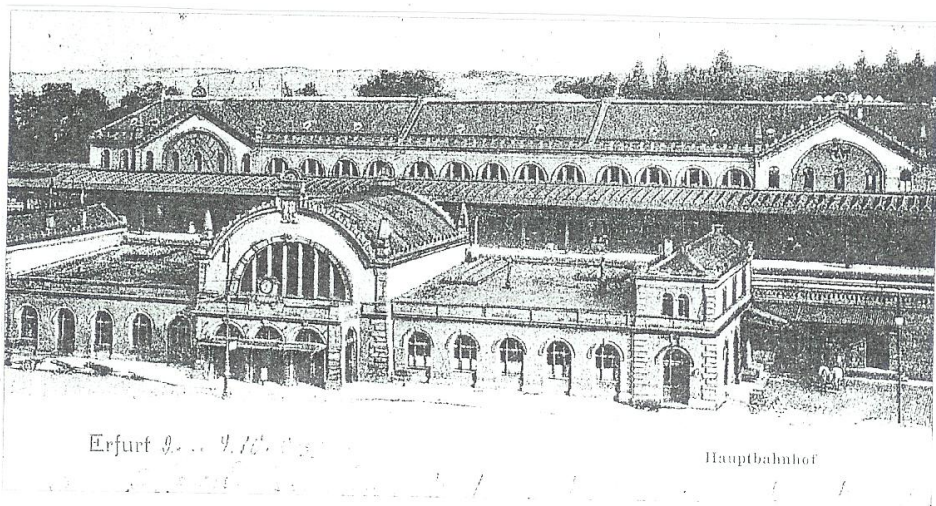


Abb. 129: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Eriksen, 1887-93.

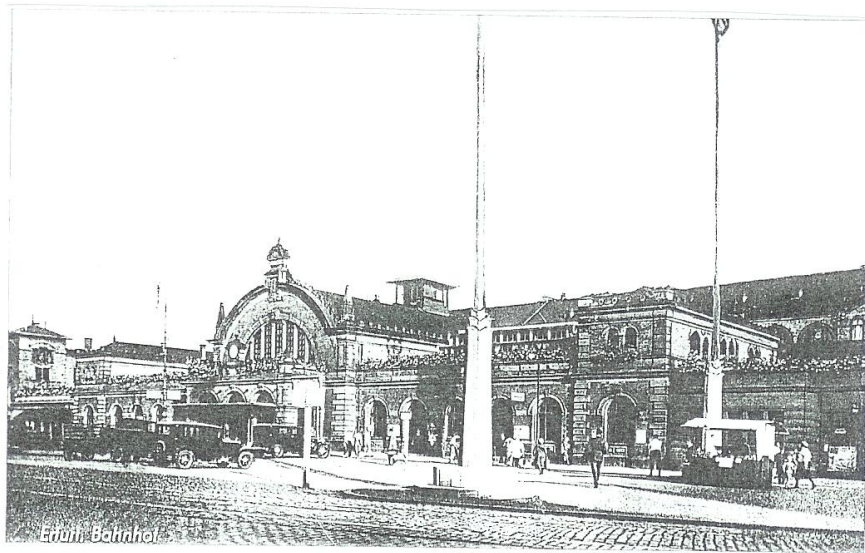


Abb. 130: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Eriksen, 1887-93.



Abb. 131: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlendsen, 1887-93.

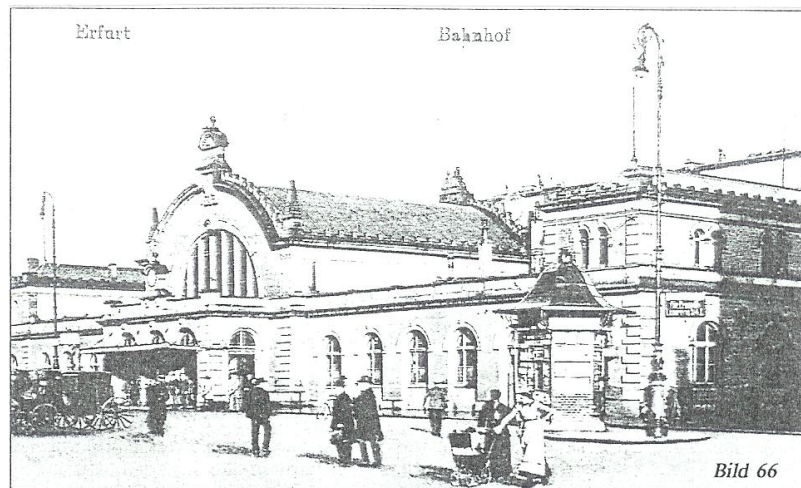


Abb. 132: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Eriksen, 1887-93.



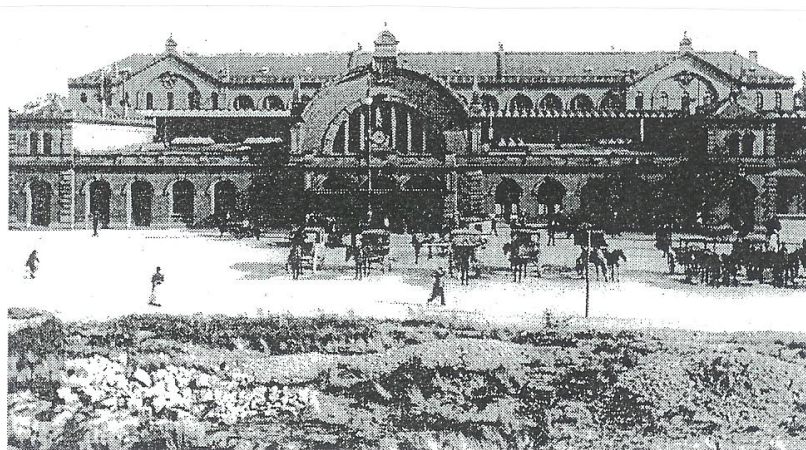


Abb. 133: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlendsen, 1887-93.

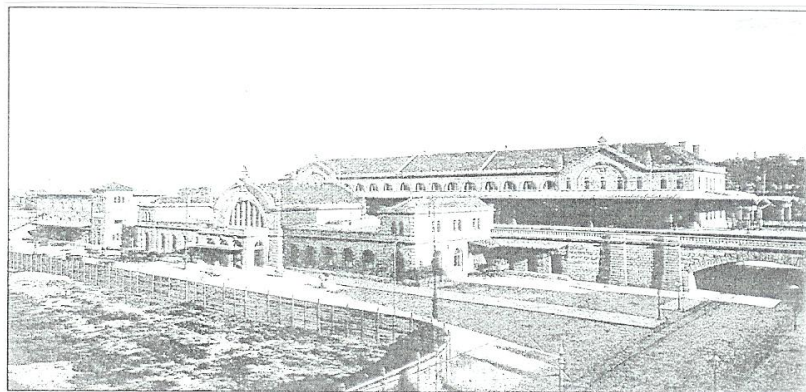


Abb. 134: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlendsen, 1887-93.





Abb. 135: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erendsen, 1887-93.



Abb. 136: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlendsen, 1887-93.

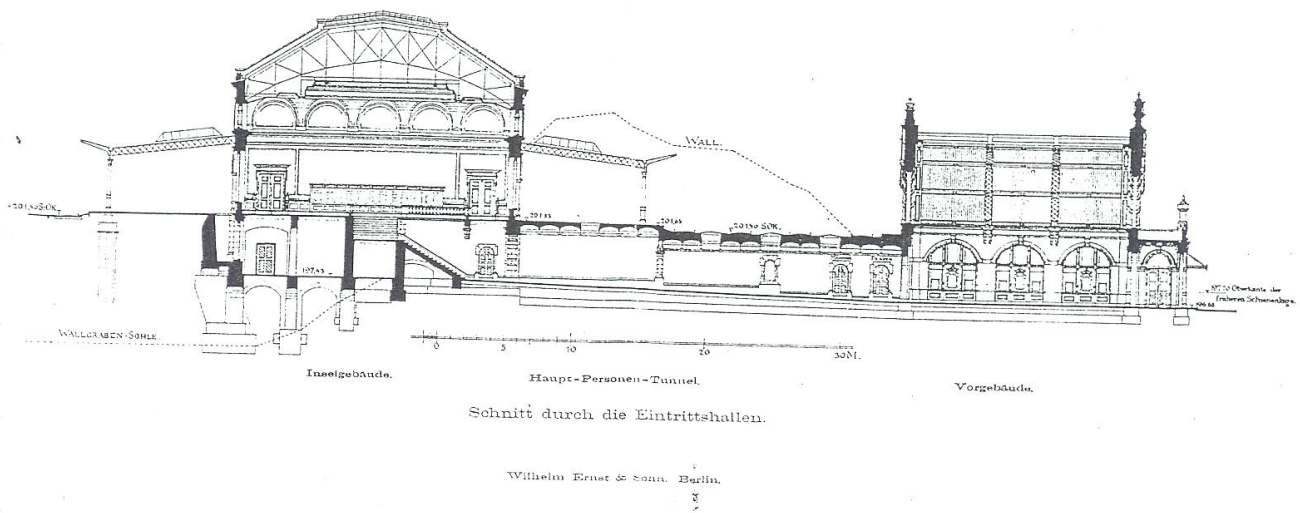


Abb. 137: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erlendsen, 1887-93. Querschnitt.

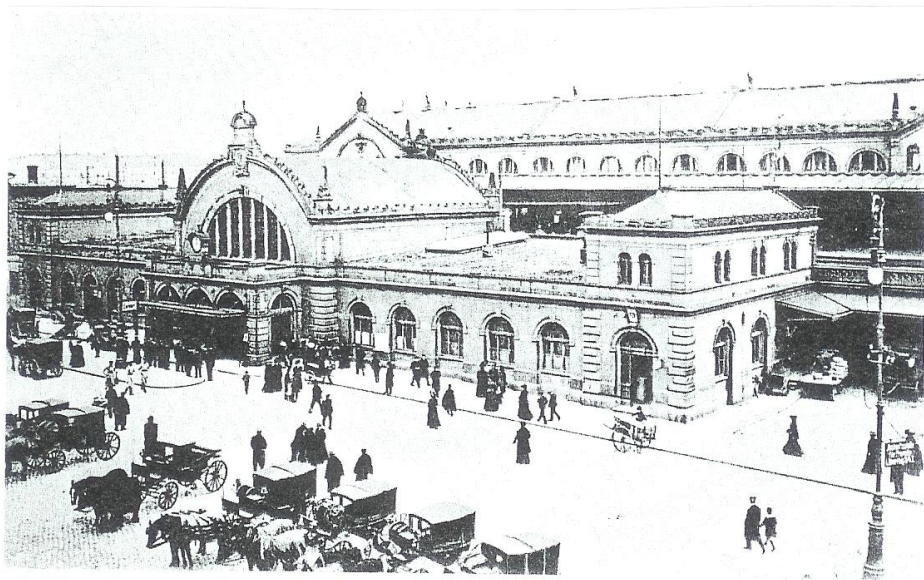


Abb. 138: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Eriksen, 1887-93. Vorempfangsgebäude.

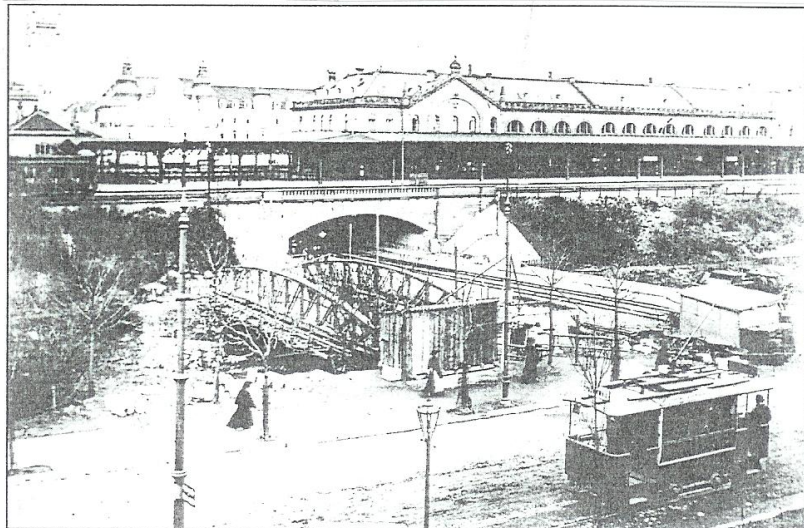


Abb. 139: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Eriksen, 1887-93. Inselgebäude.



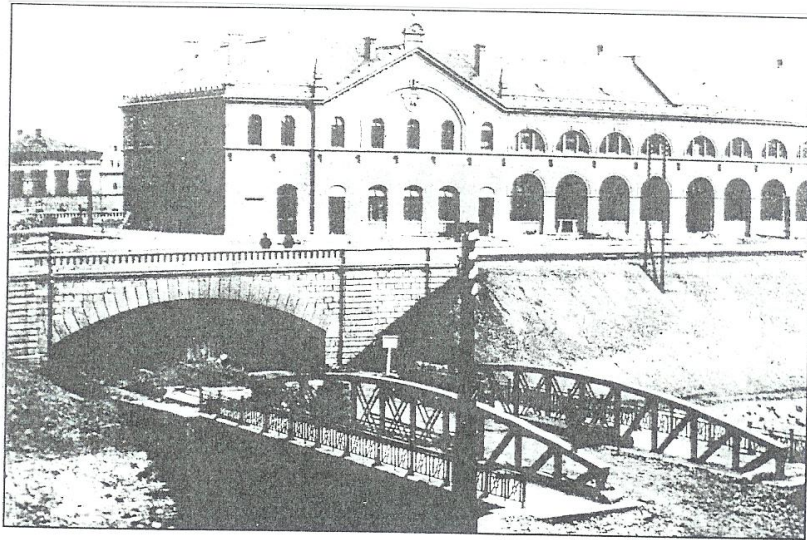


Abb. 140: Erfurt. Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Ehlendsen, 1887-93. Inselgebäude.

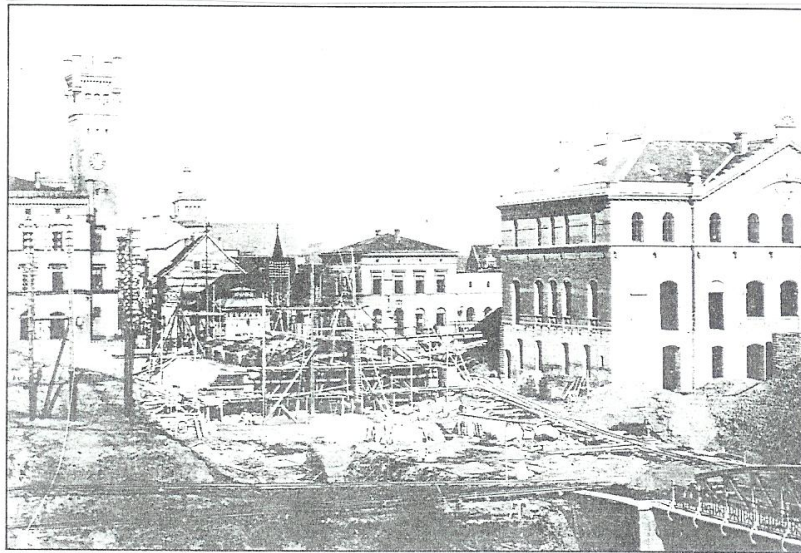
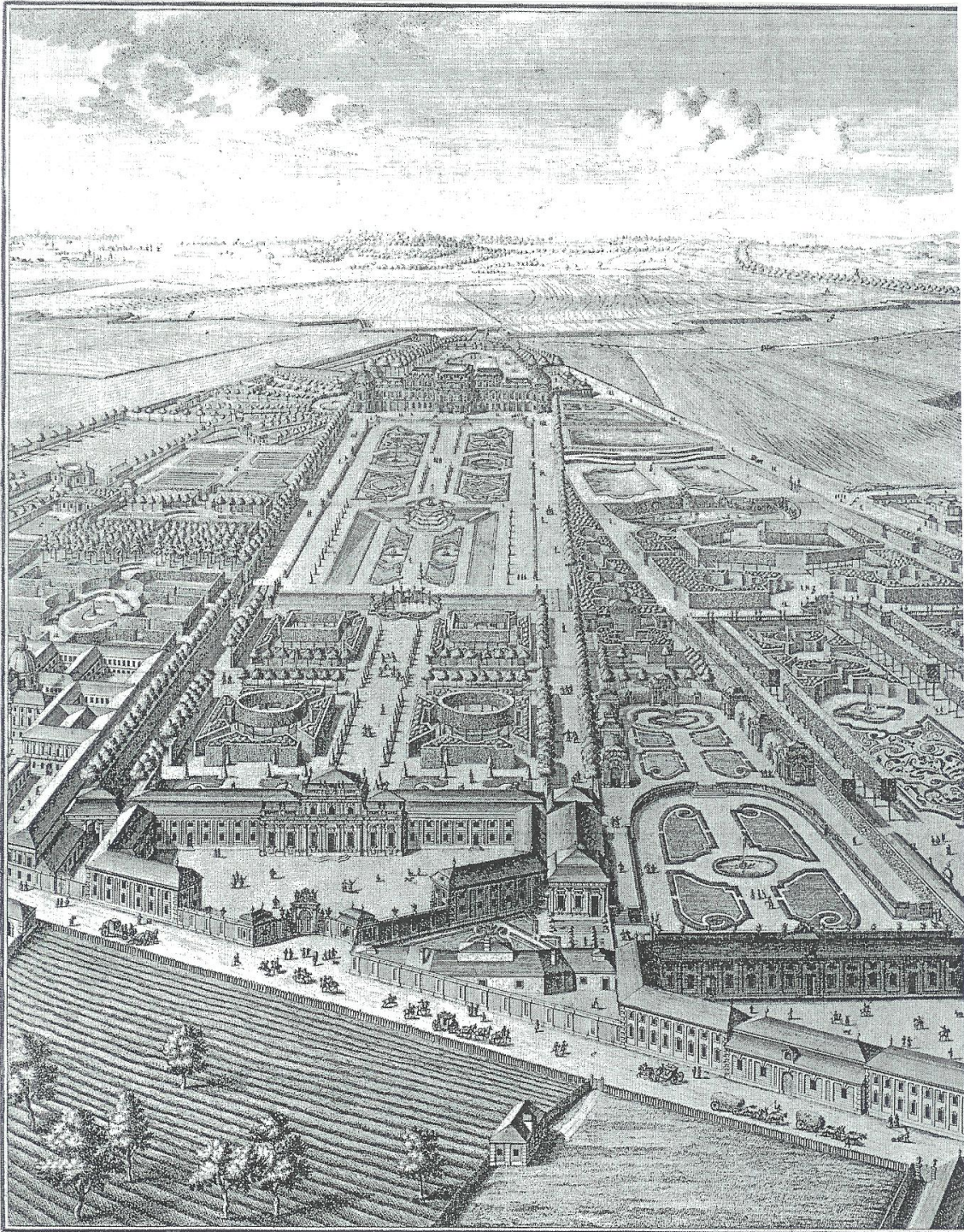


Abb. 141: Erfurt. Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erendsen, 1887-93. Inselgebäude.





*Vue du jardin et des Bâtimens, avec d'autres Jardins et Maisons voisines, de Son A. S. M<sup>te</sup> Monseigneur Le Prince Eugene De Savoye.*

*a l'Éclat. Couvert et jardin de l'Imperatrice Dominière, le Palais et jardins de Monseign. le Prince de Schwarzembourg, le jardin du Général Jovan, le jardin des habitans du son St. Clement, et la Cour de la rue de pain, y l'égise autam des fauxbourg, le chemin imperial, bordé des arbres, conduit tout a Laxembourg.*

*Salomon Klein, Ingen. Arch.*

*Guo. P. Scz. Geo. Mey. Hærd. In. Welf. etc. Aug. V.*

*Prospect, S<sup>t</sup>. Hochfürstl. Durchl. Prin. Garten und dardu gehörigen Gebüuden Gärten und Ha*

*a Ihre Majestät der verwirblichen Kaiserin Amalia neu verbaute Keiserlichen Durchl. von Schwarzembourg, Palast und Gärten, zwischen Erben, der Rennweg, d. die Heu Gassen, y Längen am Kaiser Weg nach Laxenburg, i. das*

Abb. 142: Wien: Belvedere. Von Johann Lukas von Hildebrandt, 1721-23.



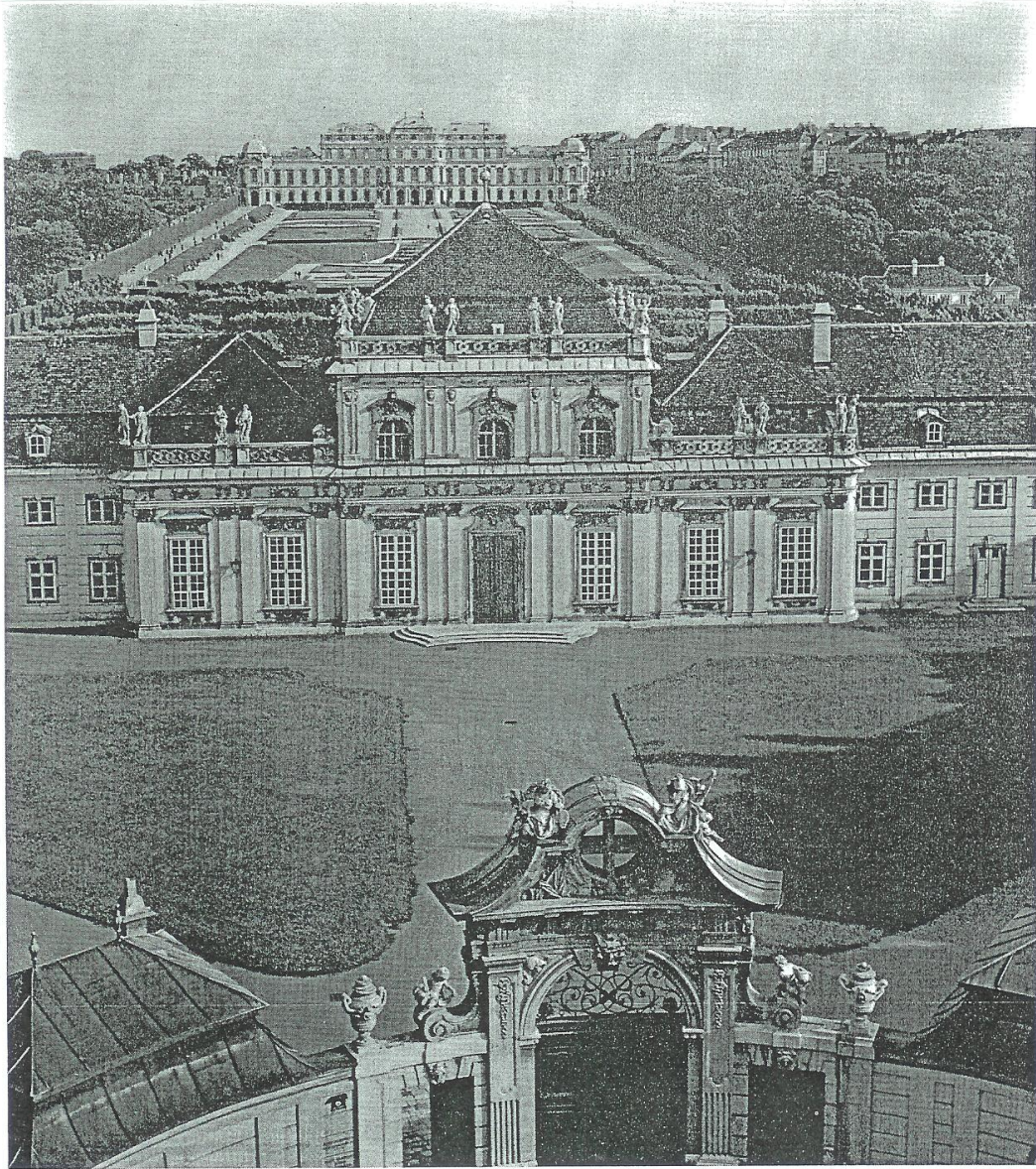


Abb. 143: Wien: Belvedere. Von Johann Lukas von Hildebrandt, 1721-23.





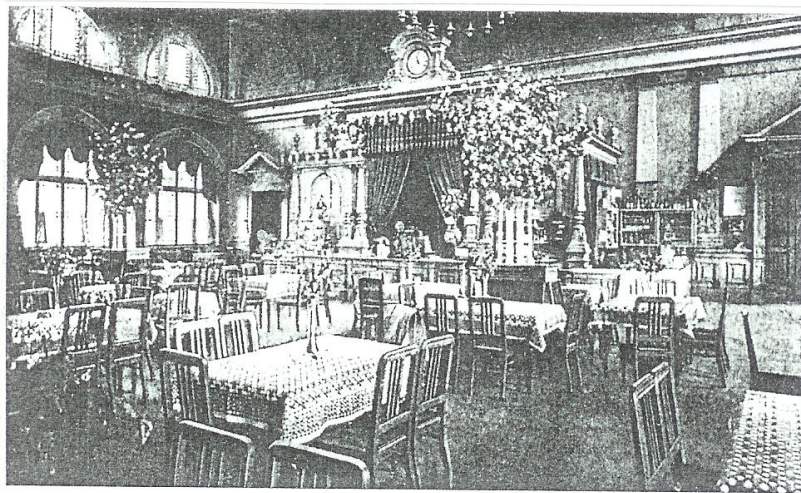
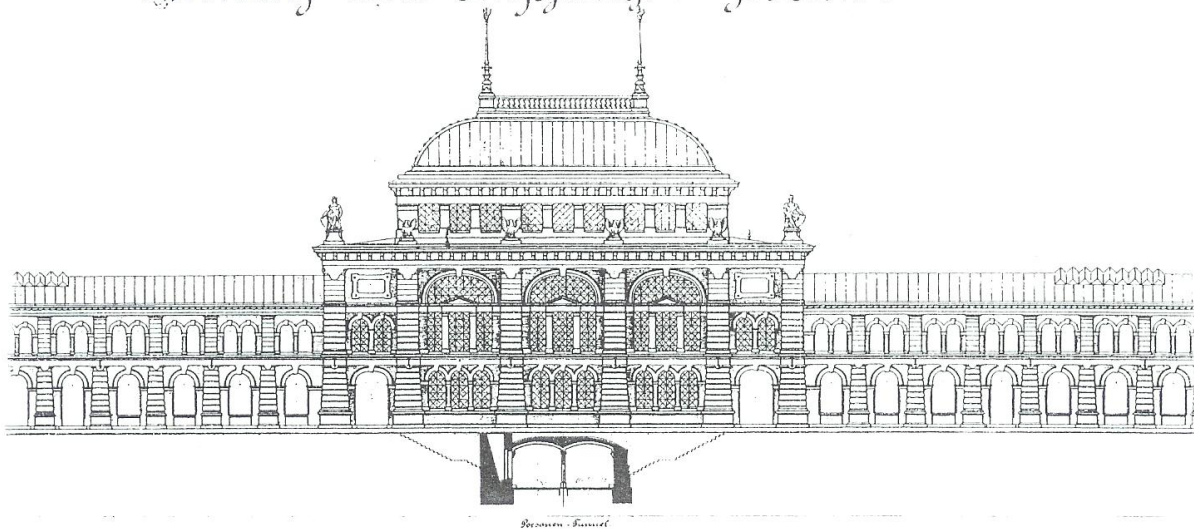


Abb. 145: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erendsen, 1887-93. Wartesaal I. und II. Klasse.

Entwurf zum Empfangs - Gebäude



Ansicht der Stadtseite des Empfangsgebäudes.

Abb. 146: Erfurt: Hauptbahnhof. Entwurfszeichnung von Eduard Keil.



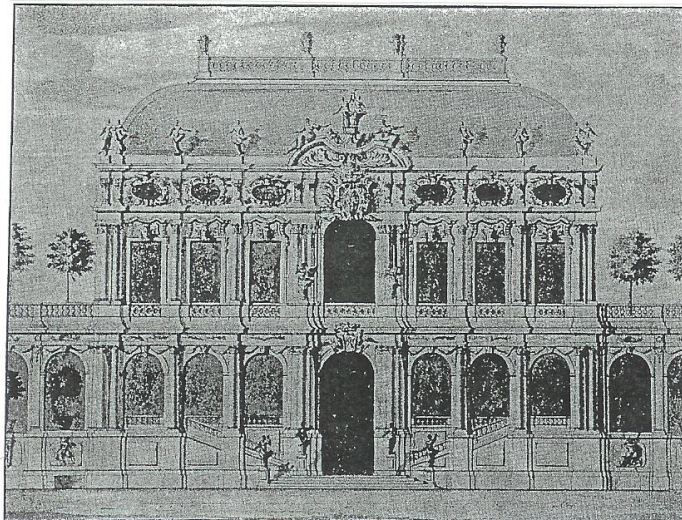


Abb. 147: Dresden: Zwinger. Entwurf für einen Pavillon.  
Federzeichnung, getuscht und aquarelliert. Von Matthes  
Daniel Pöppelmann.

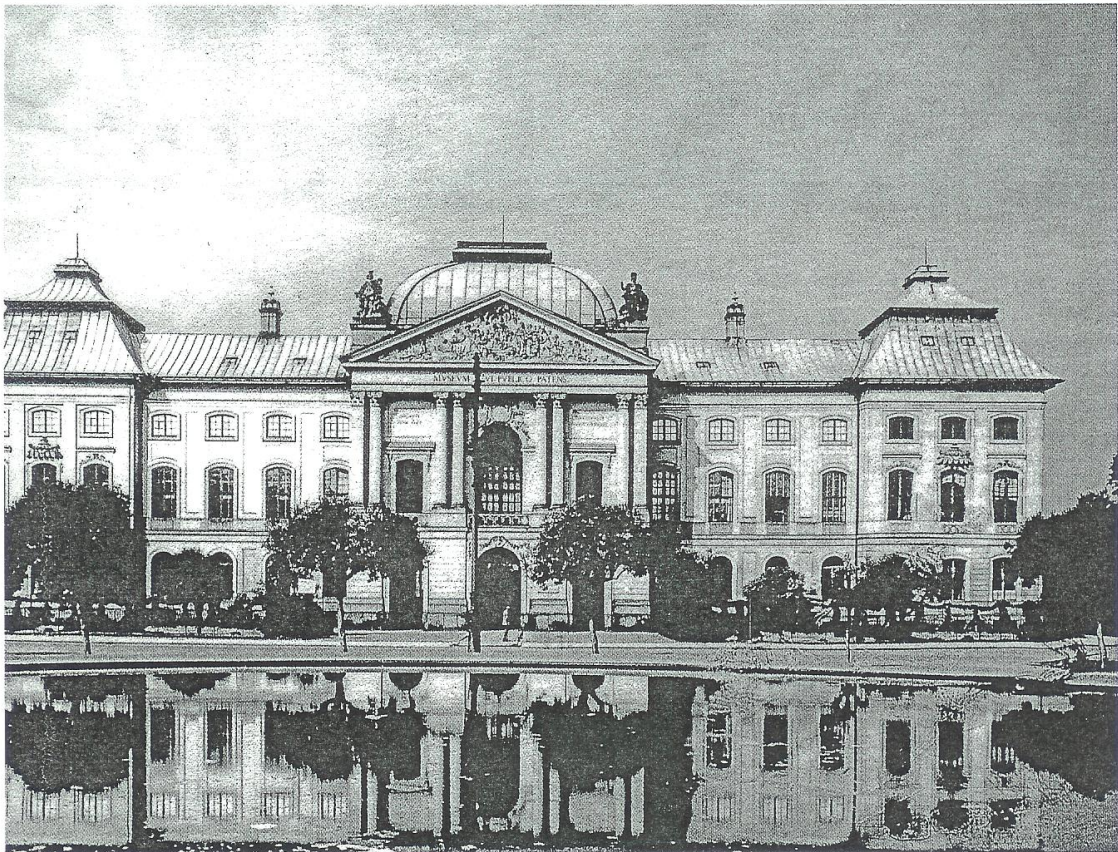


Abb. 148: Dresden: Japanisches Palais. Von Matthes Daniel Pöppelmann, 1732.



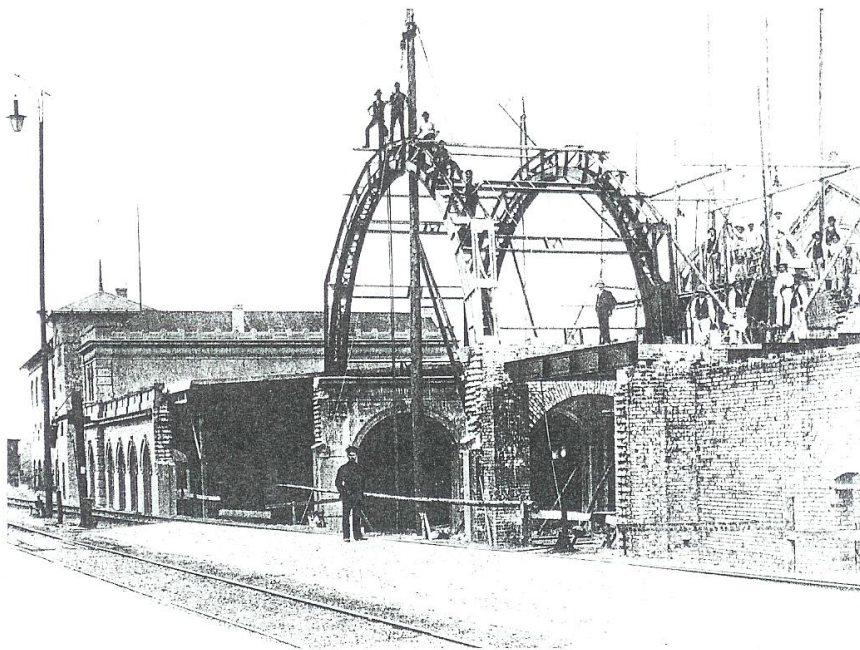


Abb. 149: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Erendsen, 1887-93. Eisenkonstruktionen.

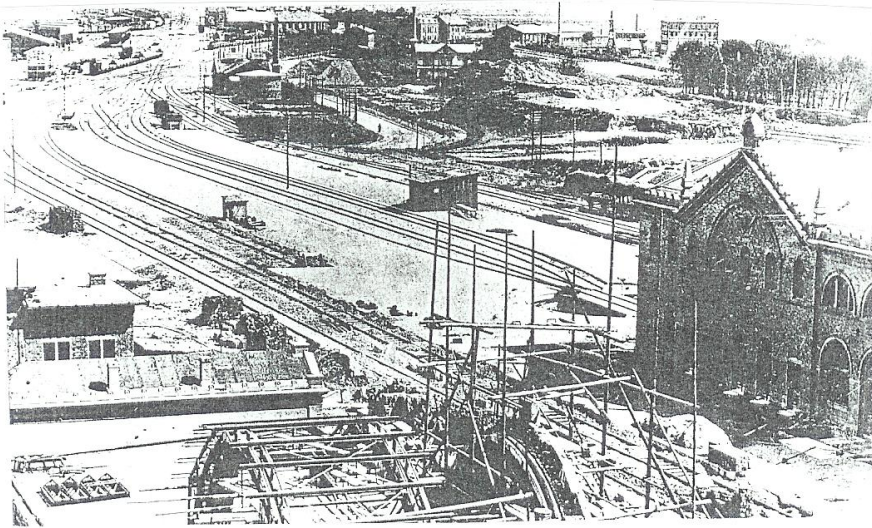


Abb. 150: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Eriksen, 1887-93. Eisenkonstruktionen.

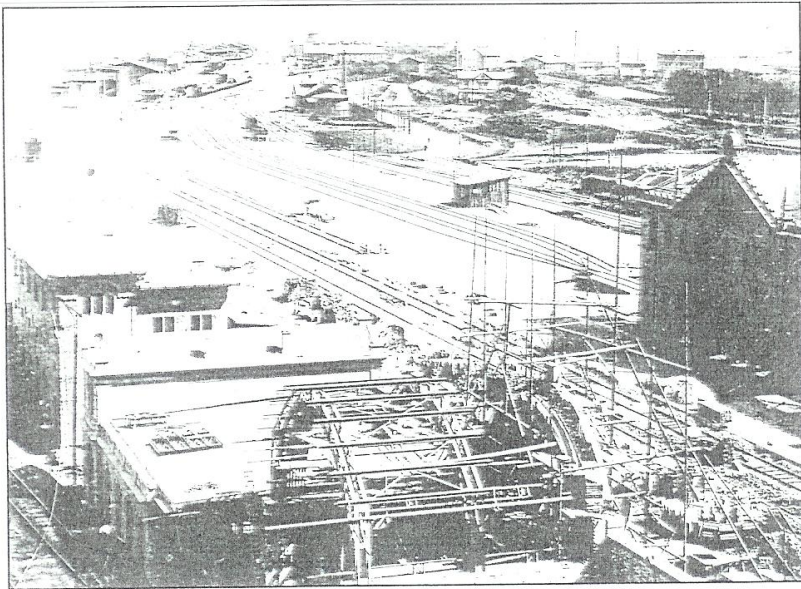


Abb. 151: Erfurt: Hauptbahnhof. Von Eduard Keil und Otto Ehlendsen, 1887-93. Eisenkonstruktionen.



Abb. 152: Erfurt: Bahnhofsvorplatz.





Abb. 153: Erfurt: Bahnhofsvorplatz.

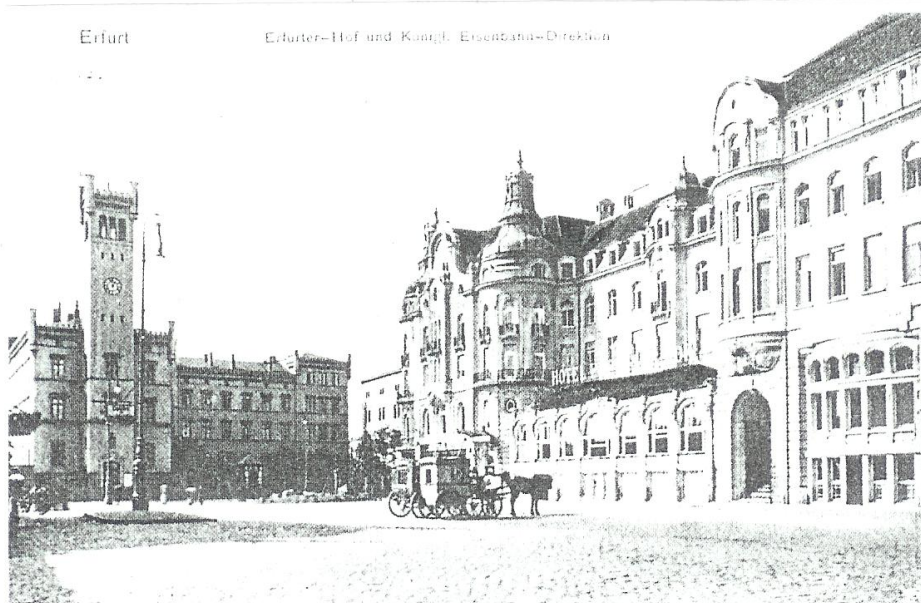


Abb. 154: Erfurt. Bahnhofsvorplatz.

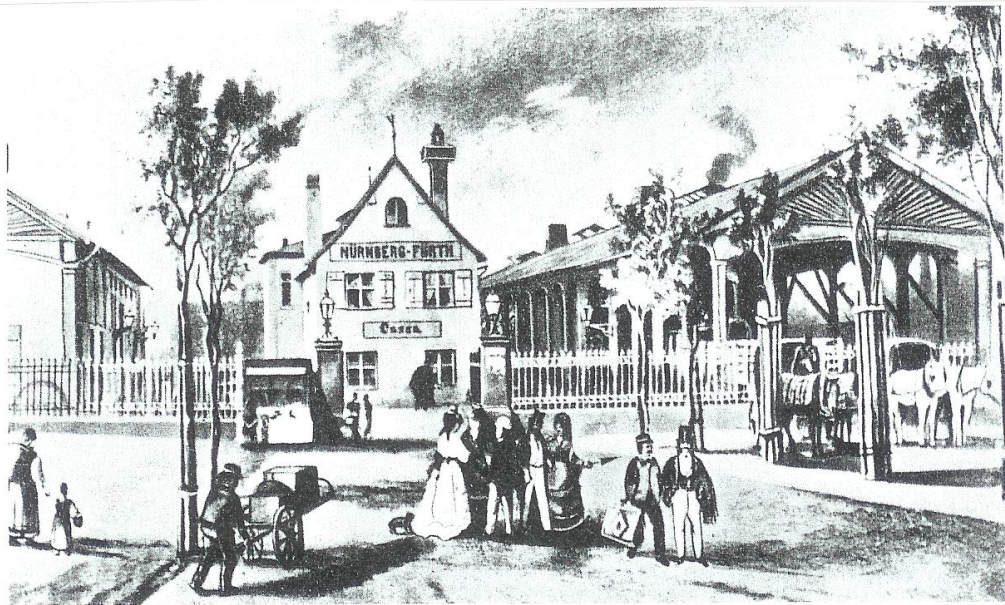


Abb. 155: Nürnberg: Ludwigsbahnhof, 1835.



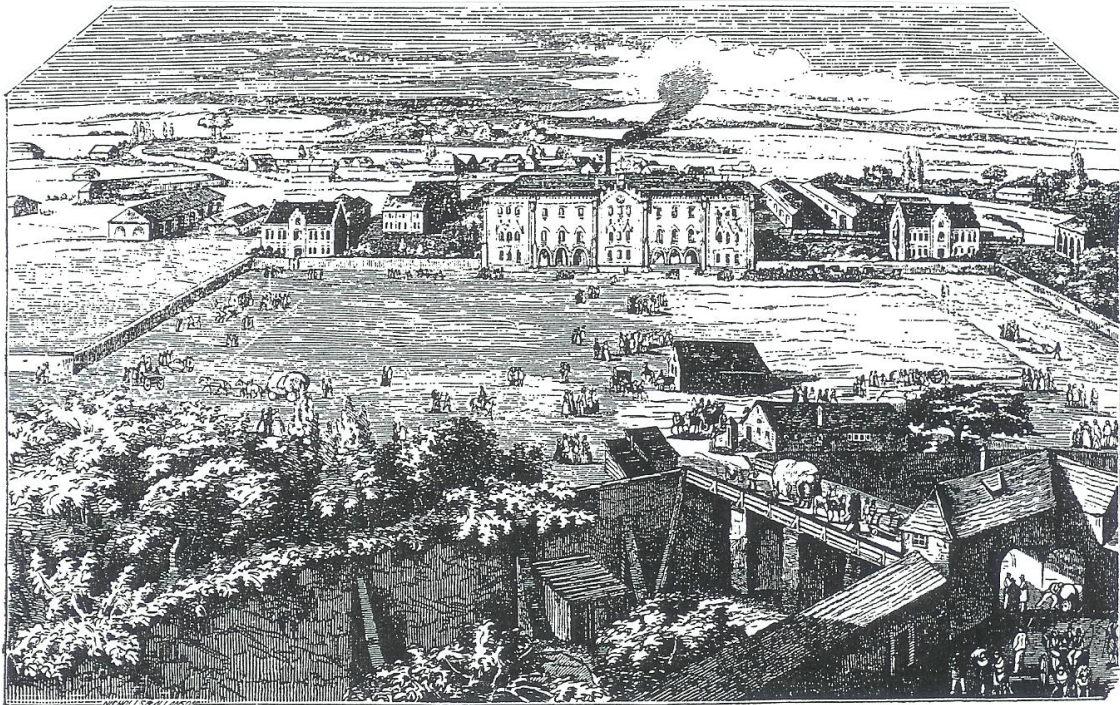


Abb. 156: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber, 1844-47.

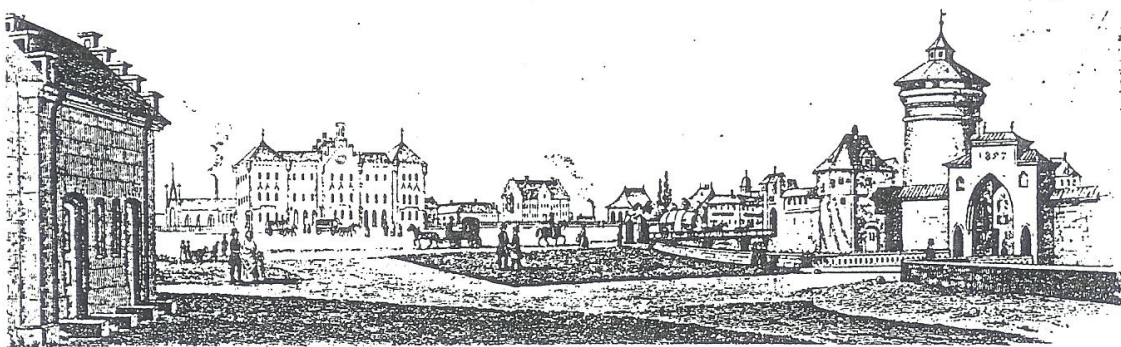


Abb. 157: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber, 1844-47.

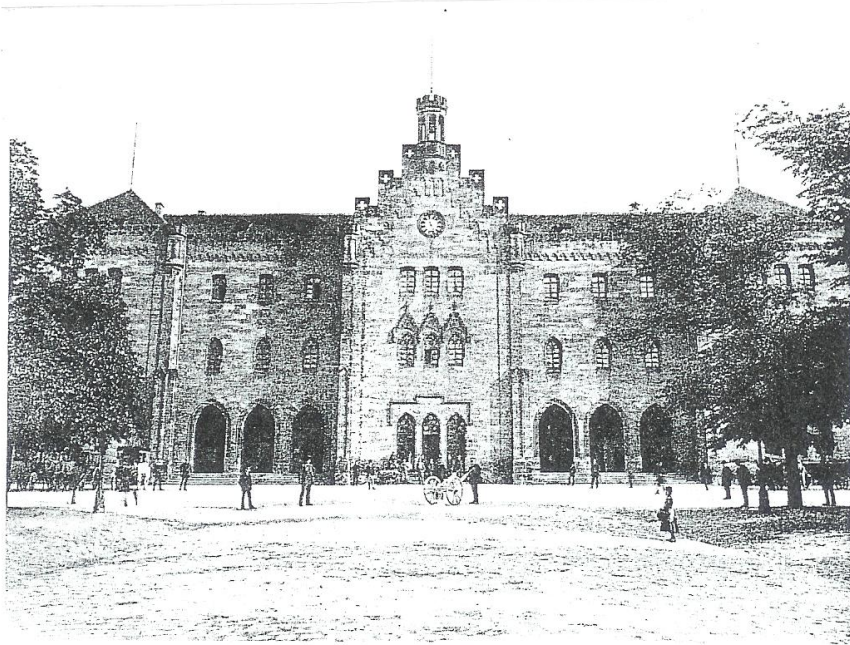


Abb. 158: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber, 1844-47.



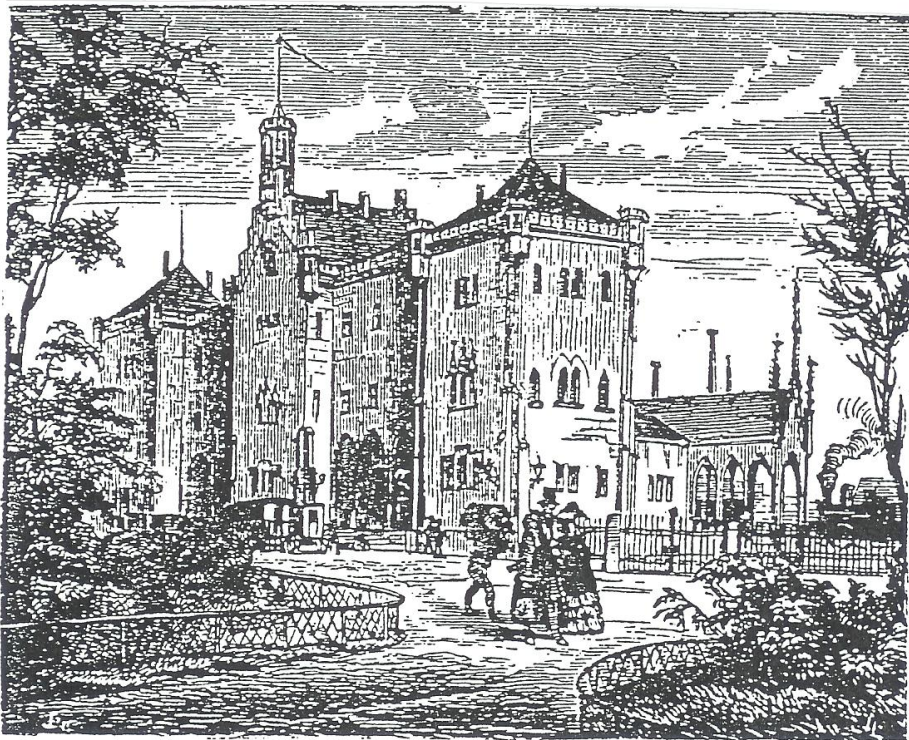


Abb. 159: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber, 1844-47.

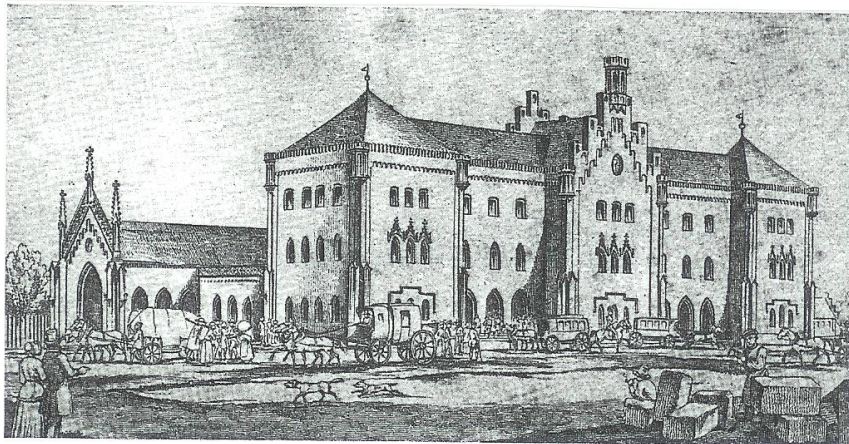


Abb. 160: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber, 1844-47.

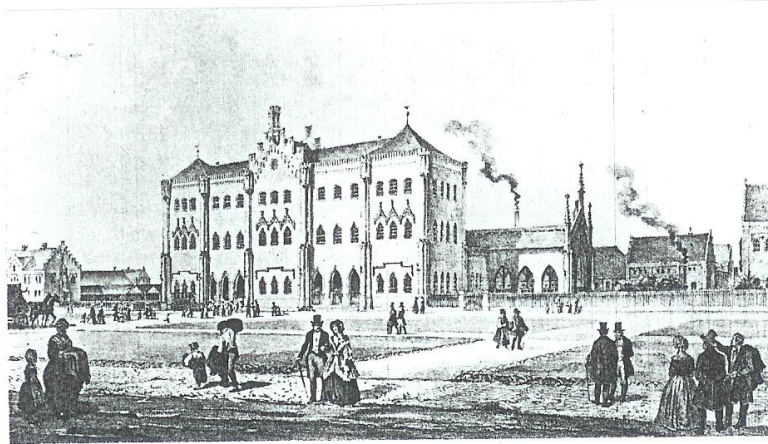


Abb. 161: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber, 1844-47.



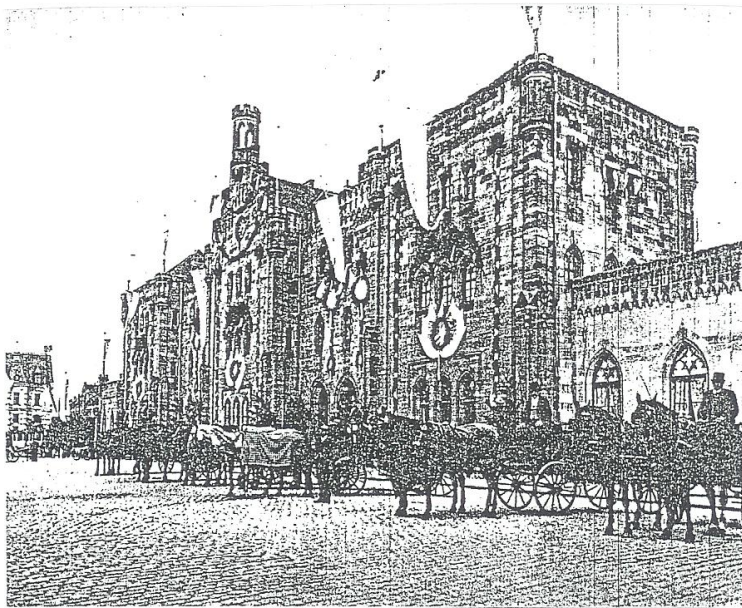


Abb. 162: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber, 1844-47.



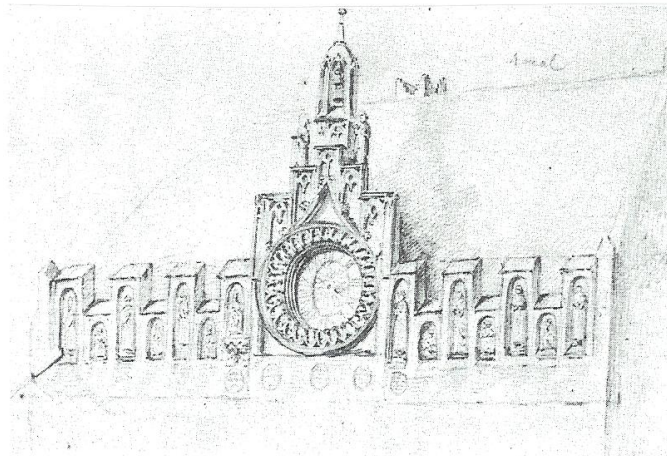


Abb. 163: Nürnberg: Uhrengiebel des reichsstädtischen Münz- und Goldschauamtes. Bleistiftskizze von Johann Christoph Jakob Wilder, unmittelbar vor dem Abbruch der „Schau“ am 6. Juni 1810 entstanden.

I. u. II. Obergeschoss.  
Diensträume.

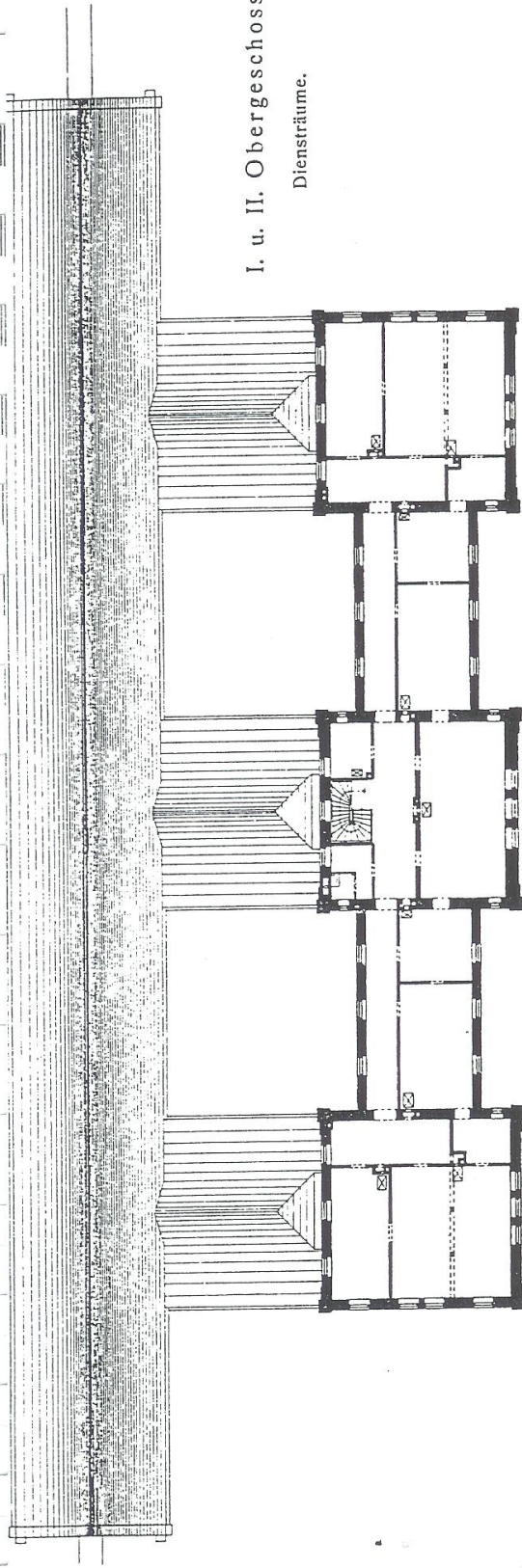


Abbildung 6.

Erdgeschoss.

1. Vorhalle, zugleich Schaltervorplatz
2. Warteräume III. Klasse
3. Aborte
4. Warteräume I. u. II. Kl.
5. Billettkasse
6. u. 7. Gepäckräume
8. Brunnen.

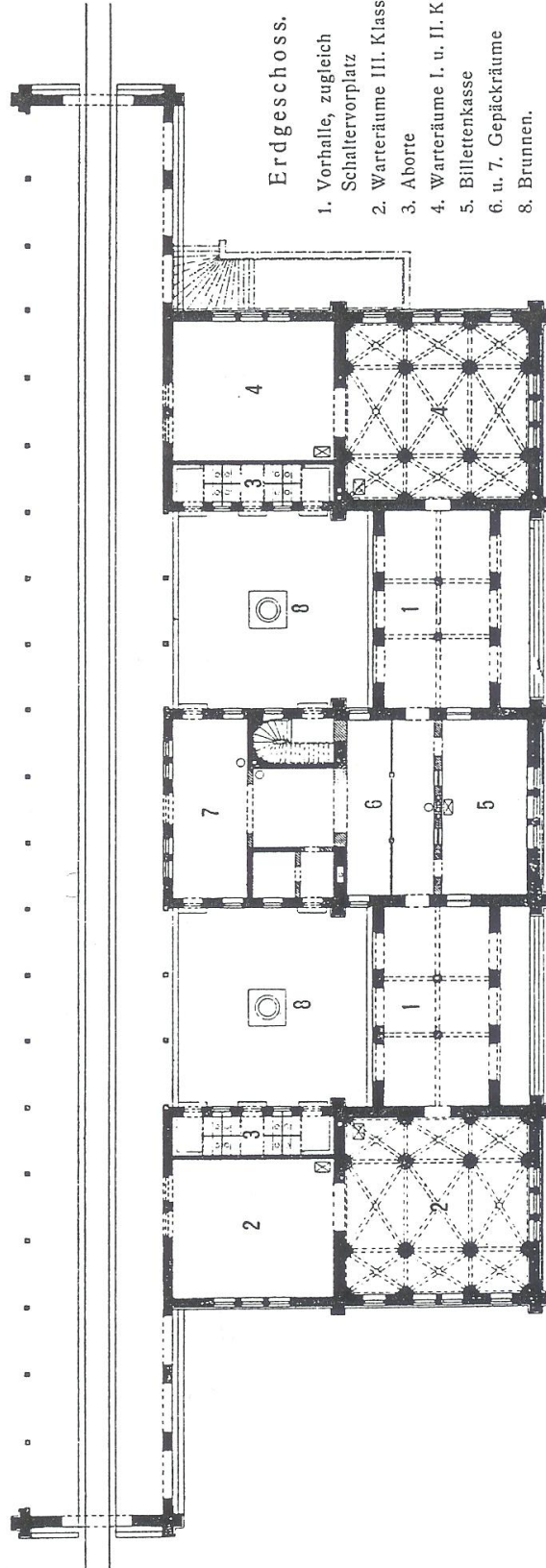


Abb. 164: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber, 1844-47. Grundriß.

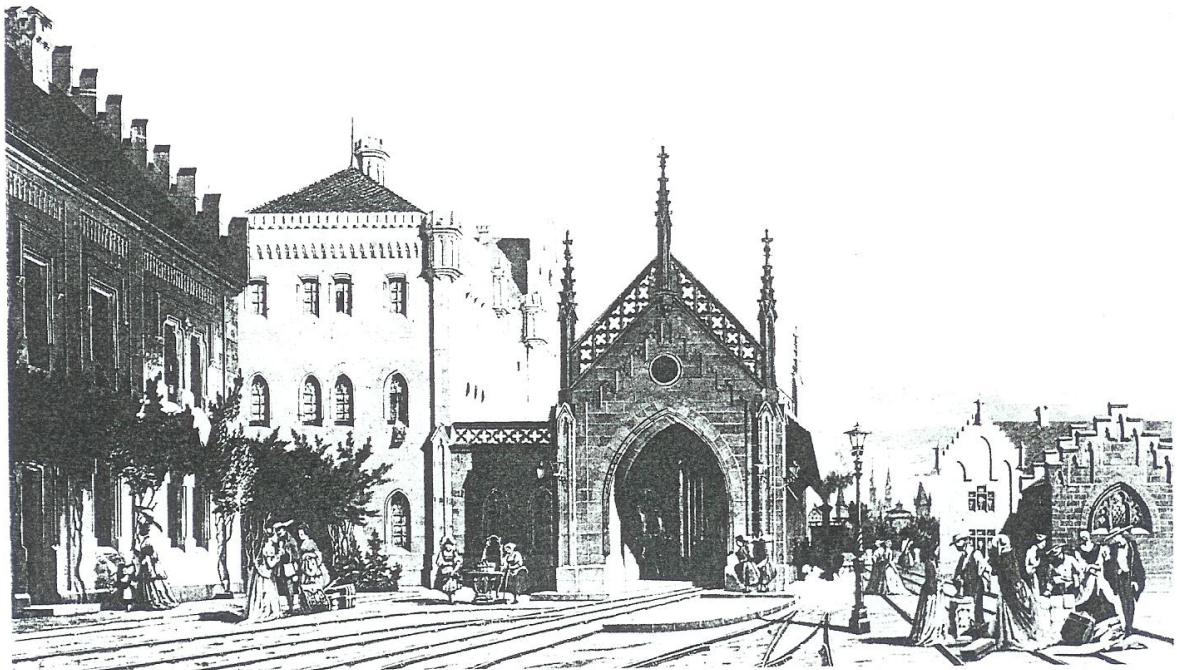


Abb. 165: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn.  
Aquarell von Karl Herrle, 1854.



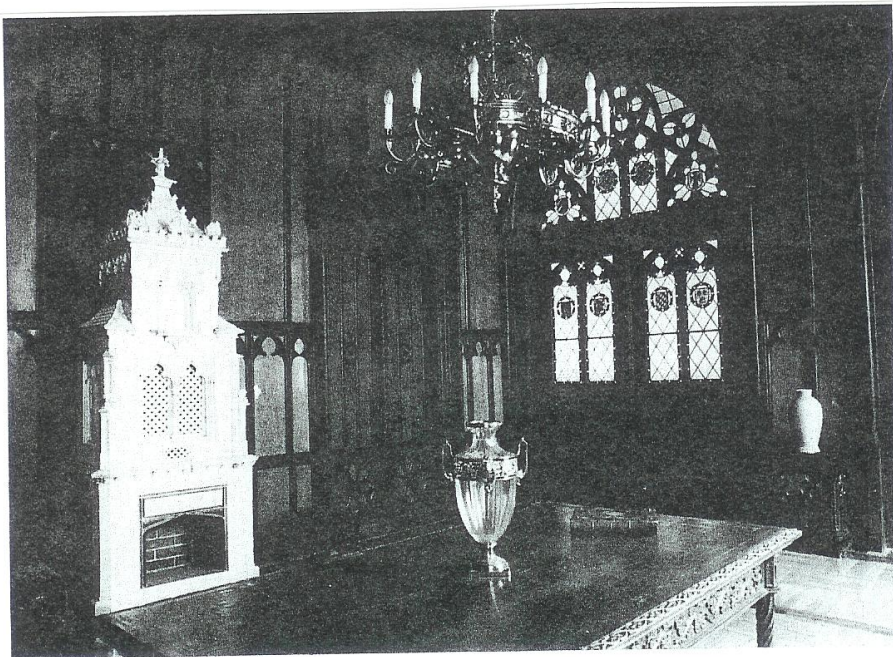


Abb. 166: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Wartesaal für „Allerhöchste Herrschaften“ von Friedrich Bürklein, 1864.

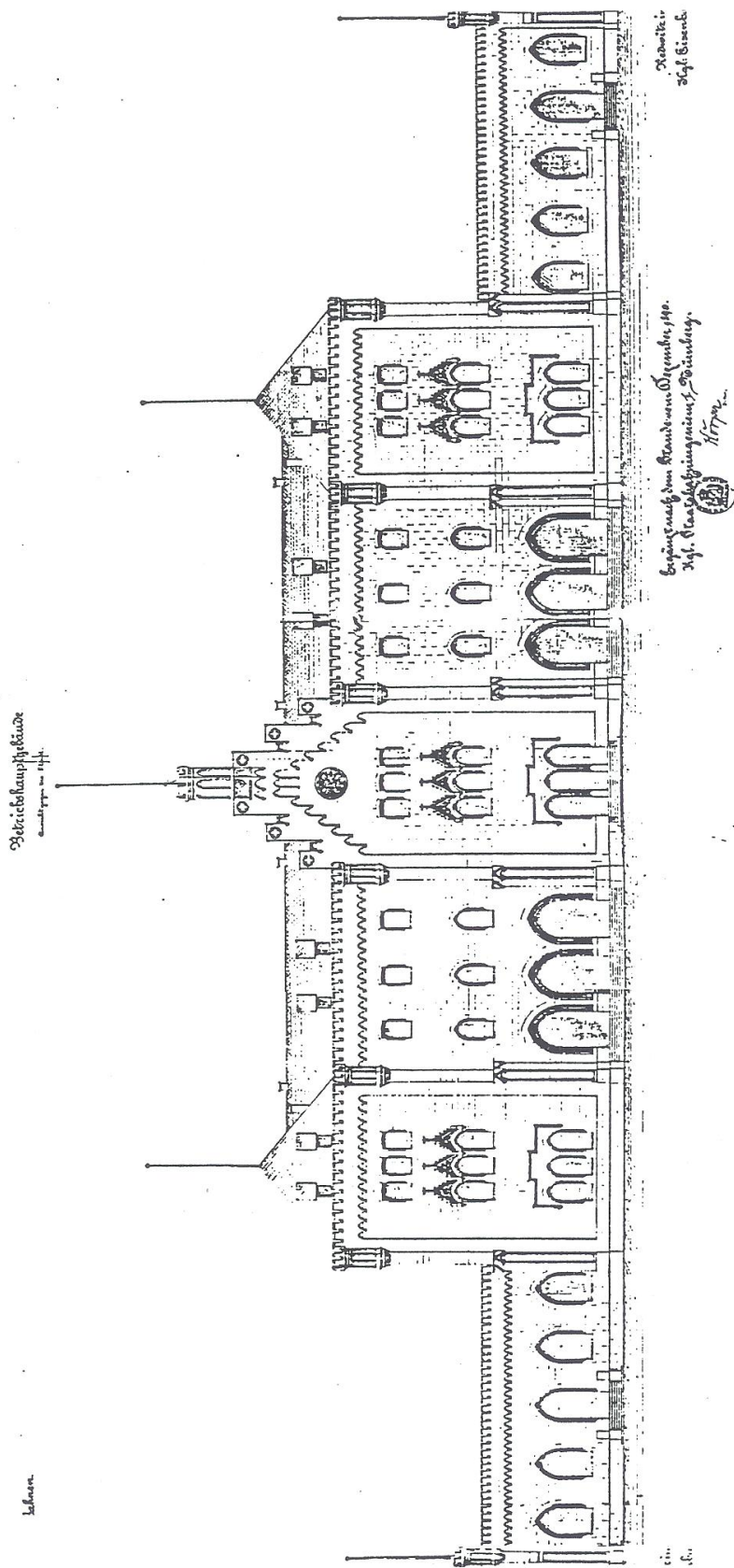


Abb. 167: Nürnberg: Staatsbahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von Eduard Rüber. Anbauten 1880-82.



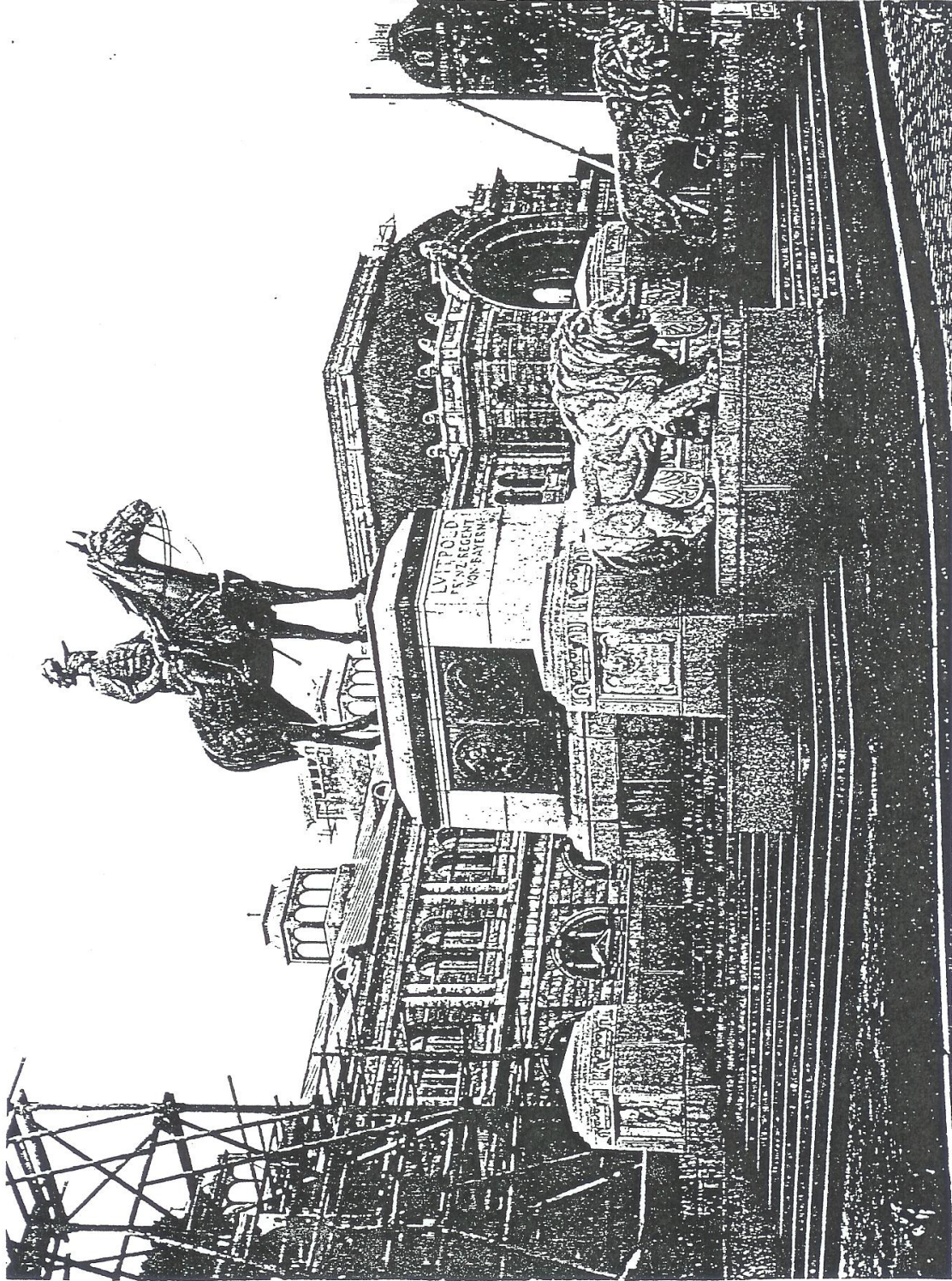


Abb. 168: Nürnberg: Reiterstandbild vor dem Hauptbahnhof. Von Wilhelm von Rüdiger, 1901.

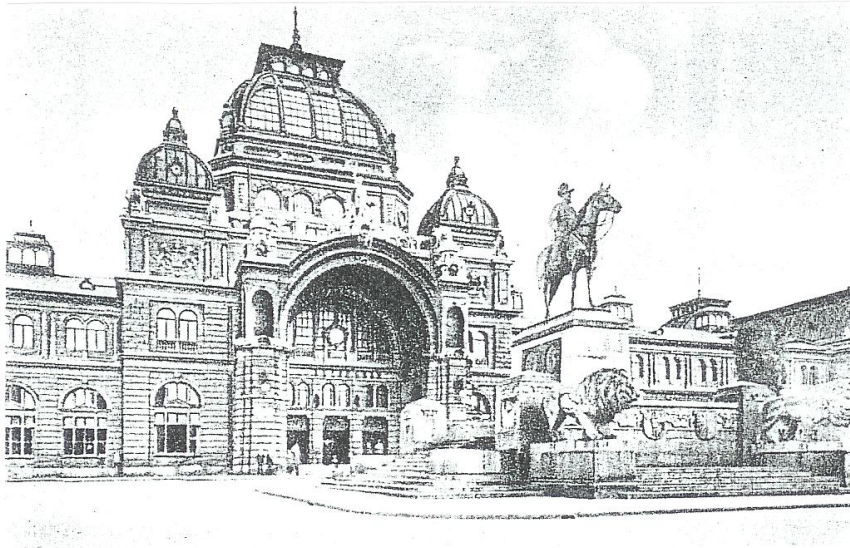


Abb. 169: Nürnberg: Reiterstandbild vor dem Hauptbahnhof. Von Wilhelm von Rümmer, 1901.



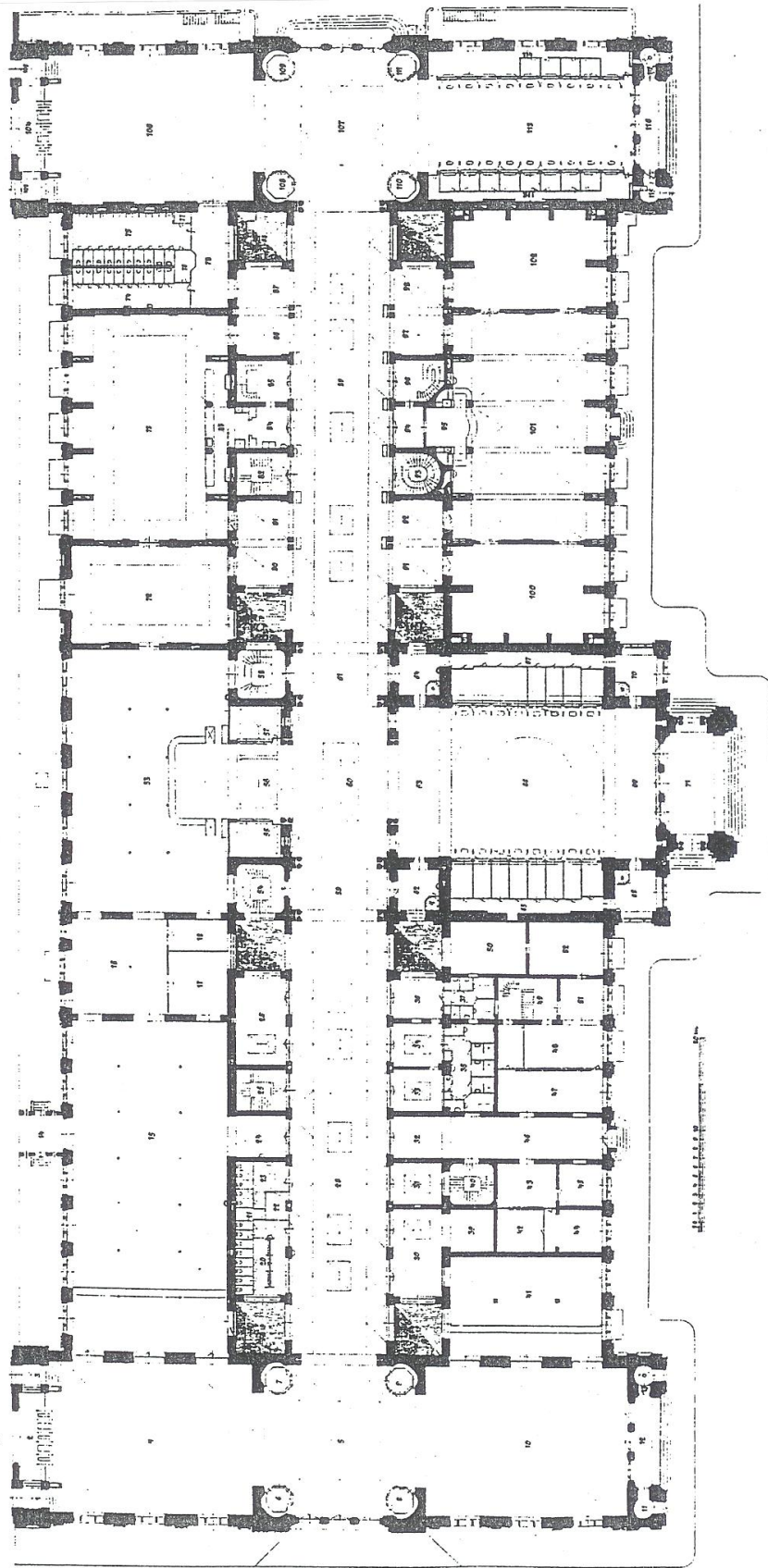
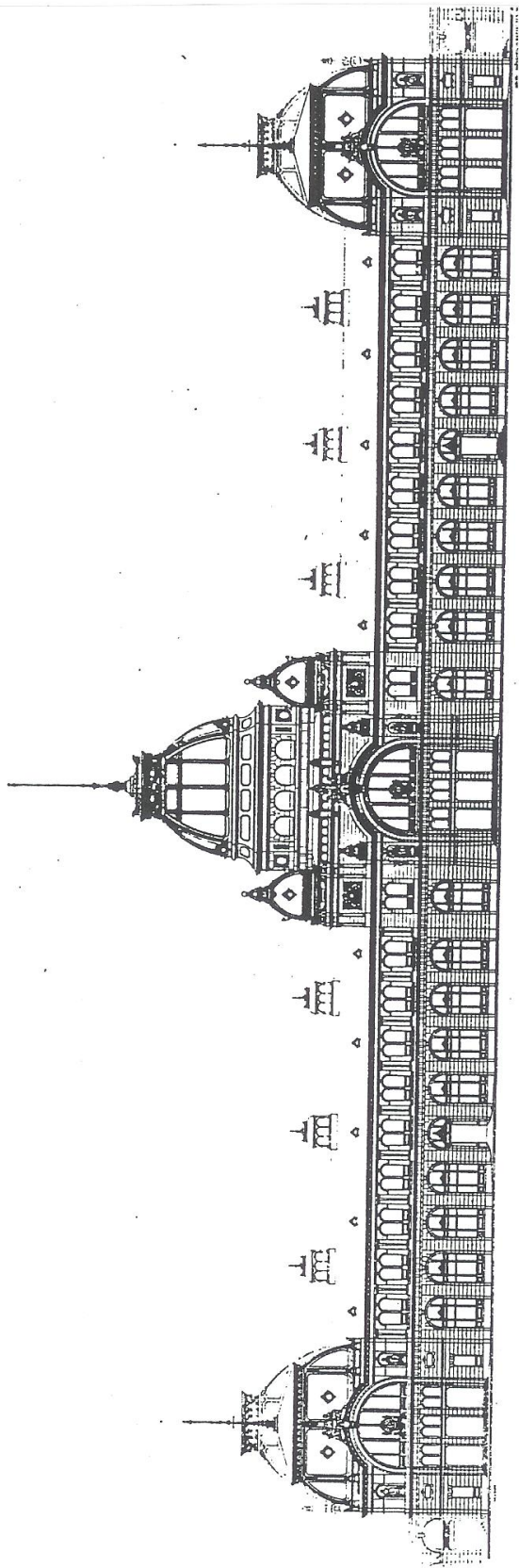


Abb. 170: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Grundriß.

- 1—5 u. 10 Halle für ankommende Reisende  
6—9 Verkaufsbuden  
11 Gerätekammer  
12 Vorhalle der Ankunftshalle  
13 Wendeltreppe zum Dachraum der Ankunftshalle  
14 Gepäcktunnel  
15 Gepäckaushaus  
16 Gepäckraum  
17 Aufenthaltsraum für Kofferträger  
18 Arbeitszimmer für den Vorstand der Gepäckabfertigung  
19 Lichthof  
20 Männerabort  
21 Gerätekammer  
22 Wärterinkabine  
23 Frauenabort  
24 Durchgang und Durchfahrt zu den Gepäckräumen  
25 Treppe  
26 Post, Telefon und Telegraph  
27 Lichthof  
28 Verbindungshalle (östl. Teil)  
29 Lichthof  
30 Fremdenverkehrsverein  
31 Raum für Schalltafeln  
32 Durchgang  
33—37 Frisier-, Wasch- und Baderäume  
38 Lichthof  
39 Fremdenverkehrsverein  
40 Treppe  
41 Handgepäck-Aufbewahrung  
42—45 Fremdenverkehrsverein  
46 Durchgang  
47—52 Ausgabestelle f. zusammenstellbare Fahrscheinhefte  
53 Gepäckannahme  
54 Treppe  
55 Gepäckabfertigungsschalter  
56 Vorplatz für die Gepäckabfertigung  
57 wie Raum 55  
58 Treppe  
59—61 Verbindungshalle (Mittelteil)  
62 Empfangsraum bei Kongressen u. dergl.  
63, 66 u. 69 Hauptschalterhalle  
64 Pförtner  
65 Fahrkartenschalter für den Fernverkehr  
67 desgleichen  
68 Abrechnungszimmer  
70 desgleichen  
71 Vorhalle des Haupteinganges  
72 Wartesaal III. Klasse  
73 Wirtschaftssaal III. Klasse  
74 Frauenabort  
75 Männerabort  
76 Wärterinkabine  
77 Gerätekammer  
78 Vorplatz  
79 Lichthof  
80—81 Vorraum für den Warte- u. Wirtschaftsraum III. Kl.  
82 Treppe  
83 Büffet für den Wirtschaftsbetrieb III. Kl.  
84 Nutzraum und Eingang für den Wirt  
85 Treppe  
86—87 Vorraum für den Wirtschaftssaal III. Kl. u. Aborte  
88 Lichthof  
89 Verbindungshalle (westl. Teil)  
90 Lichthof  
91—92 Vorraum für den Warte- und Wirtschaftssaal  
I. und II. Klasse  
93 Treppe  
94 Büffeteingang und Nutzraum für den Wirt  
95 Büffet für den Wirtschaftsbetrieb I. und II. Klasse  
96 Arbeitszimmer für den Bahnwirt  
97—98 Vorraum für den Warte- und Wirtschaftssaal I. u.  
II. Klasse und zum Empfangsraum für Allerhöchste  
Herrschaften  
99 Lichthof  
100 Wartesaal I. und II. Klasse  
101 Wirtschaftssaal I. und II. Klasse  
102 Empfangsraum für Allerhöchste Herrschaften  
103—107 u. 113 Halle für abgehende Reisende  
108—111 Verkaufsbuden  
112 Fahrkartenschalter für den Vorortverkehr  
114 desgleichen  
115 Gerätekammer  
116 Vorhalle der Abgangshalle  
117 Wendeltreppe zum Dachraum der Abgangshalle.



CENTRALBAHNHOF NÜRNBERG: HAUPTGEBÄUDE.

Abb. 171: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.

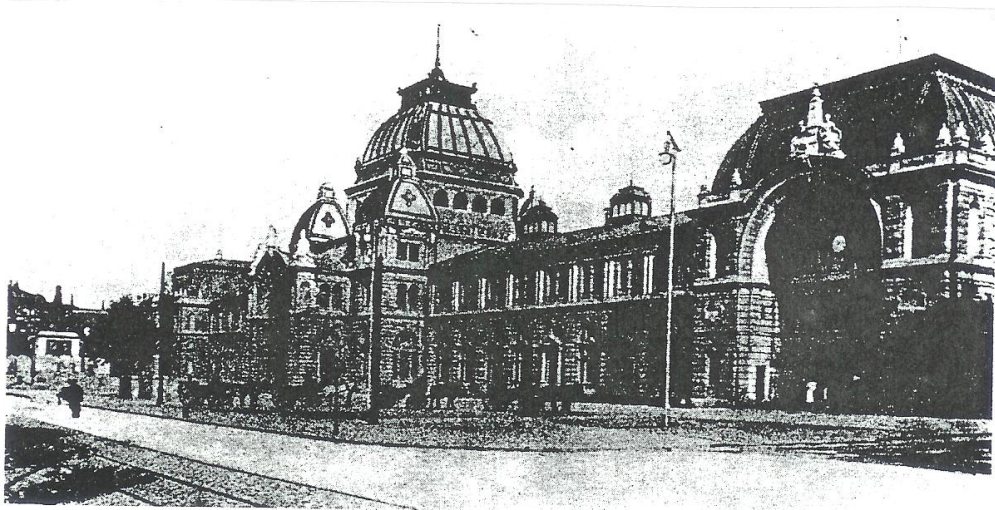


Abb. 172: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.



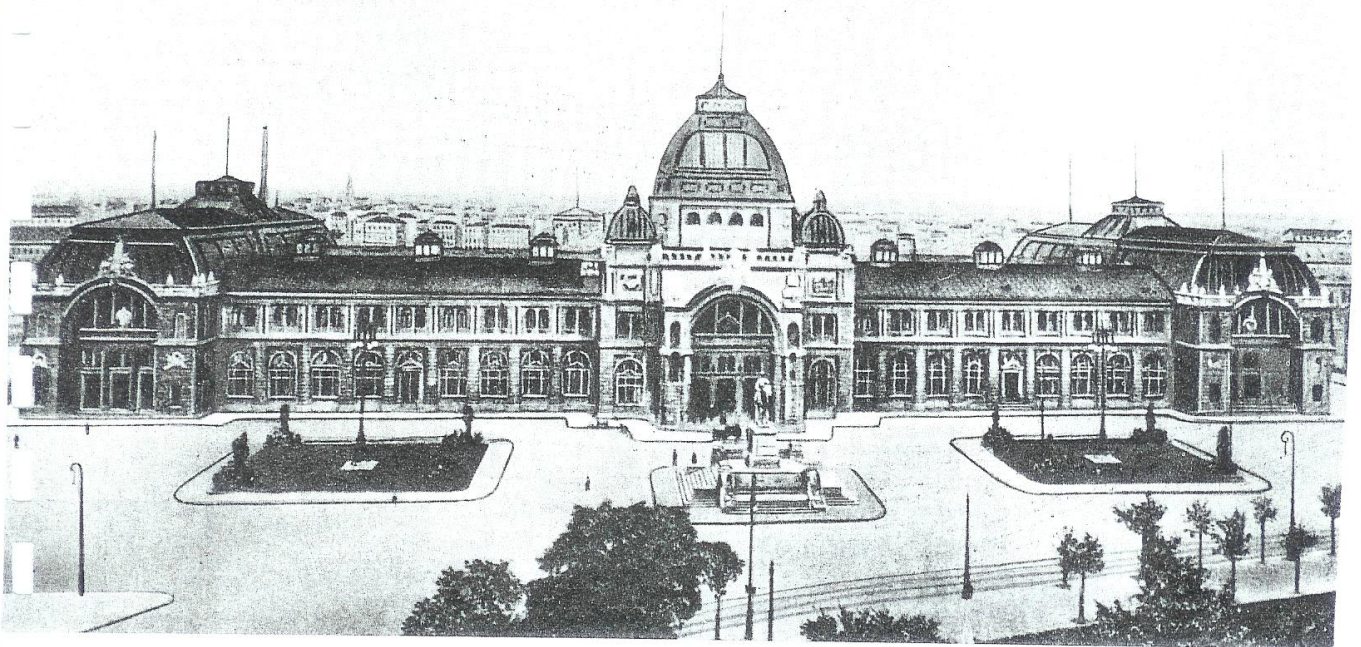


Abb. 173: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.



Abb. 174: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.





Abb. 175: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.



Abb. 176: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.



Abb. 177: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.



Abb. 178: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906.



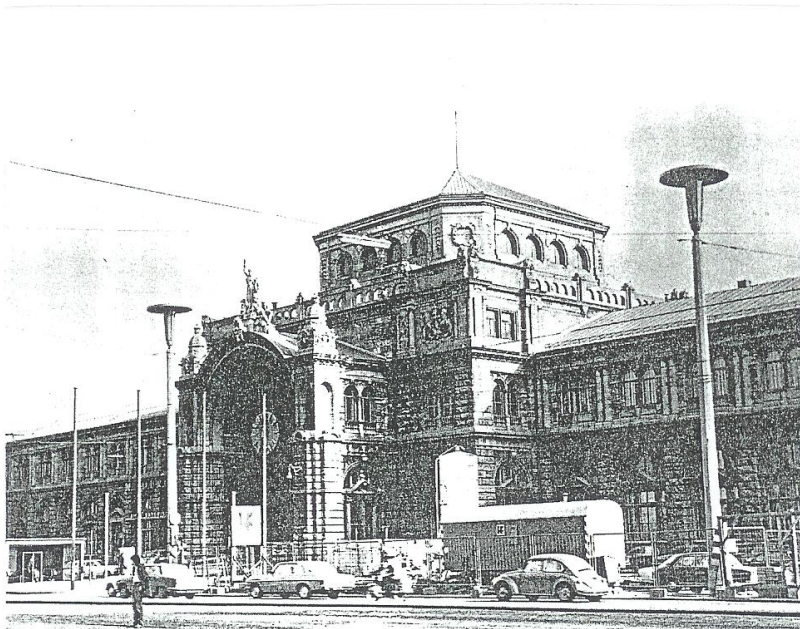


Abb. 179: Nürnberg: Hauptbahnhof mit der neuen Kuppel nach dem Wiederaufbau, 1956.

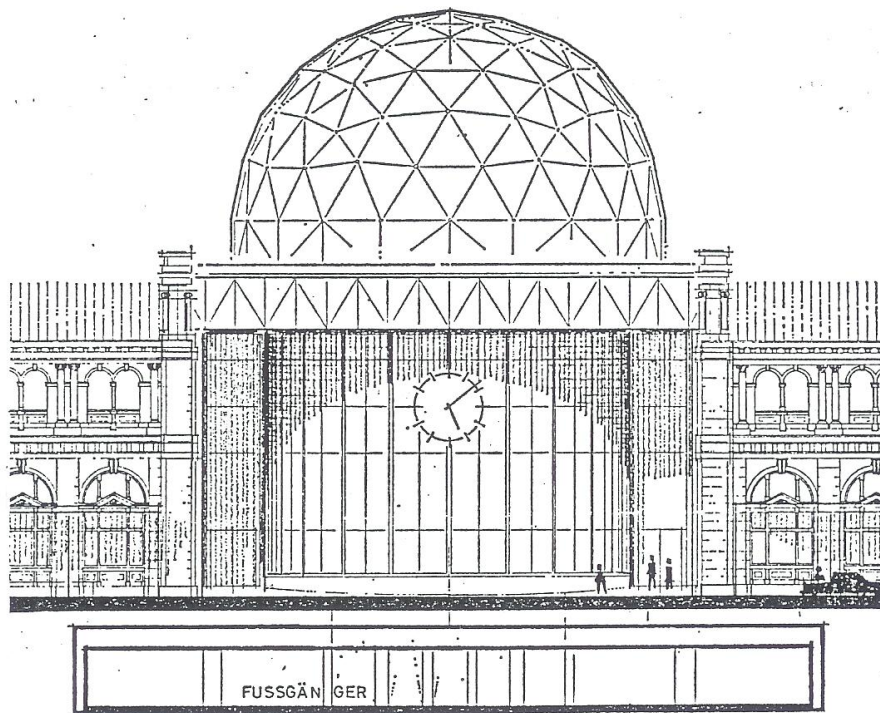


Abb. 180: Nürnberg: Hauptbahnhof. Projekt einer Acryl-Glas-Kuppel auf dem Mittelrisalit, 1973.





Abb. 181: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Mittelrisalit mit der jetzigen Kuppel.





Abb. 182: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Mittelrisalit.



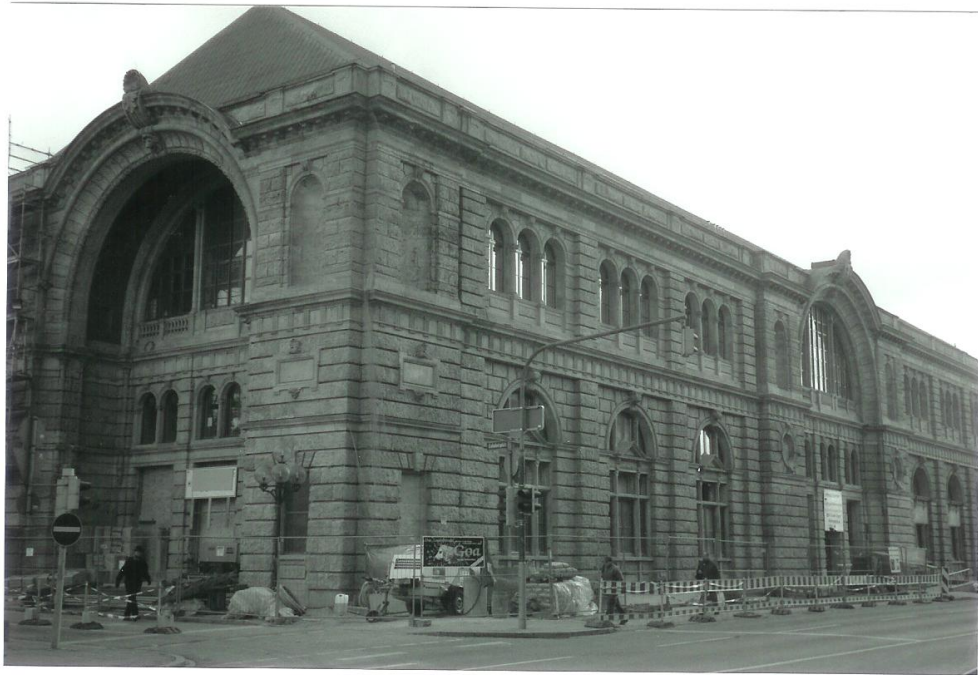


Abb. 183: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Seitenfassade.



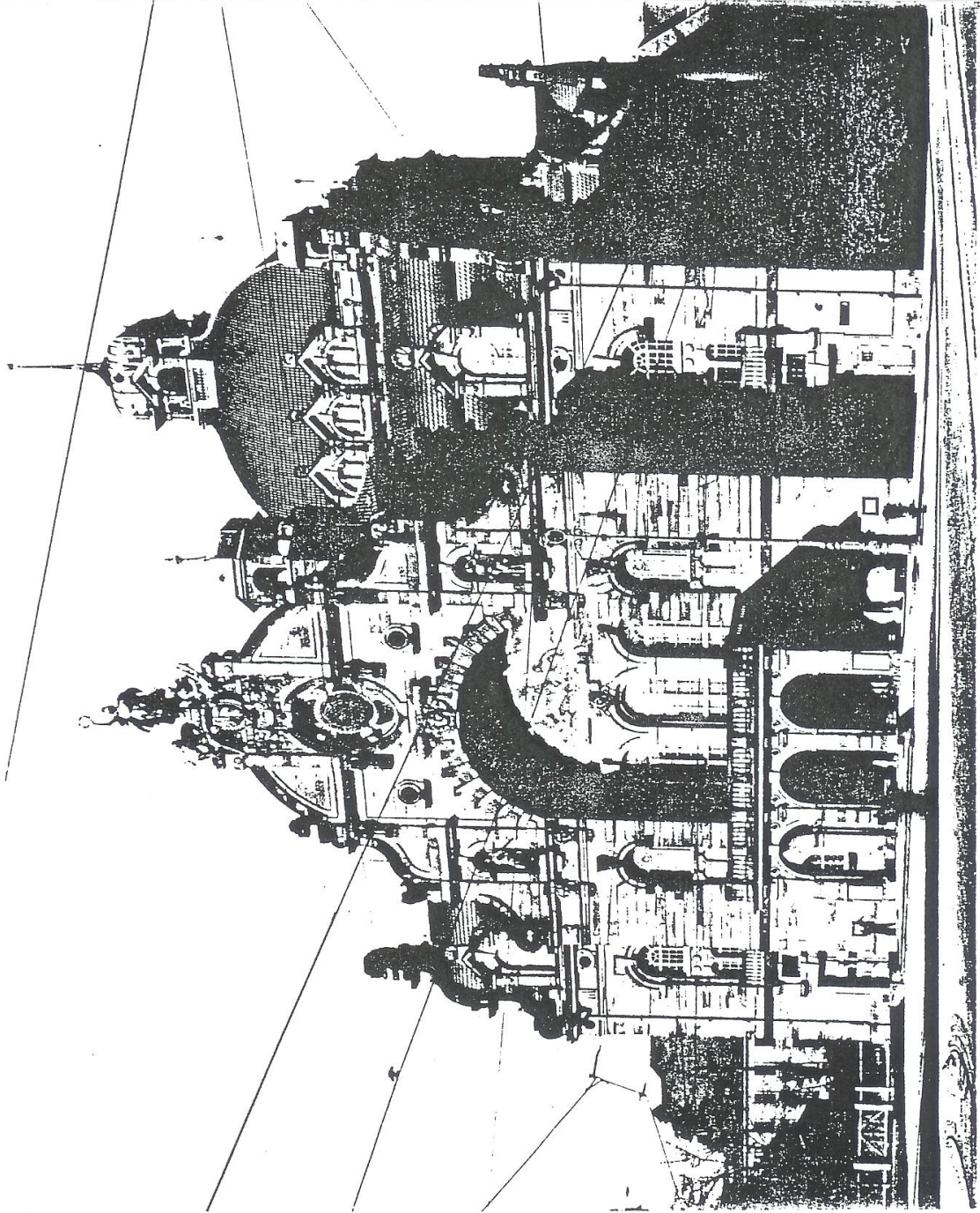


Abb. 185: Nürnberg: Stadttheater. Von Heinrich Seeling, 1898-99.



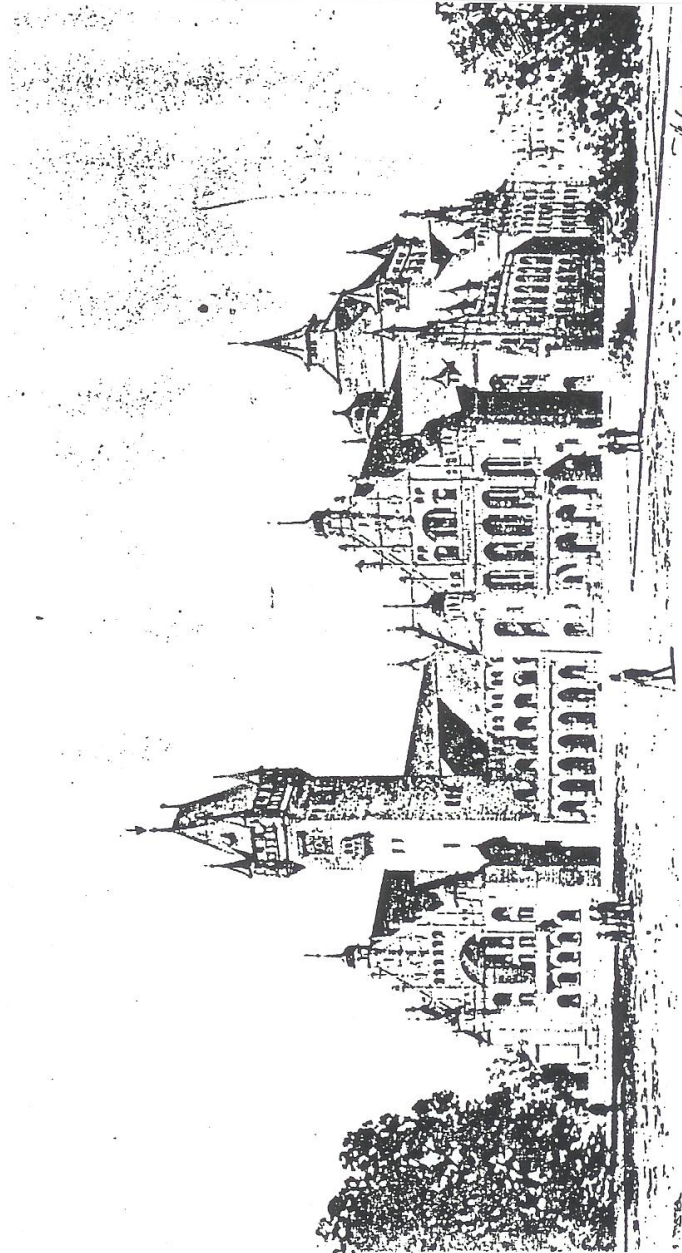


Abb. 186: Nürnberg: Stadttheater 1. Entwurf. Von Heinrich Seeling, 1898-99.



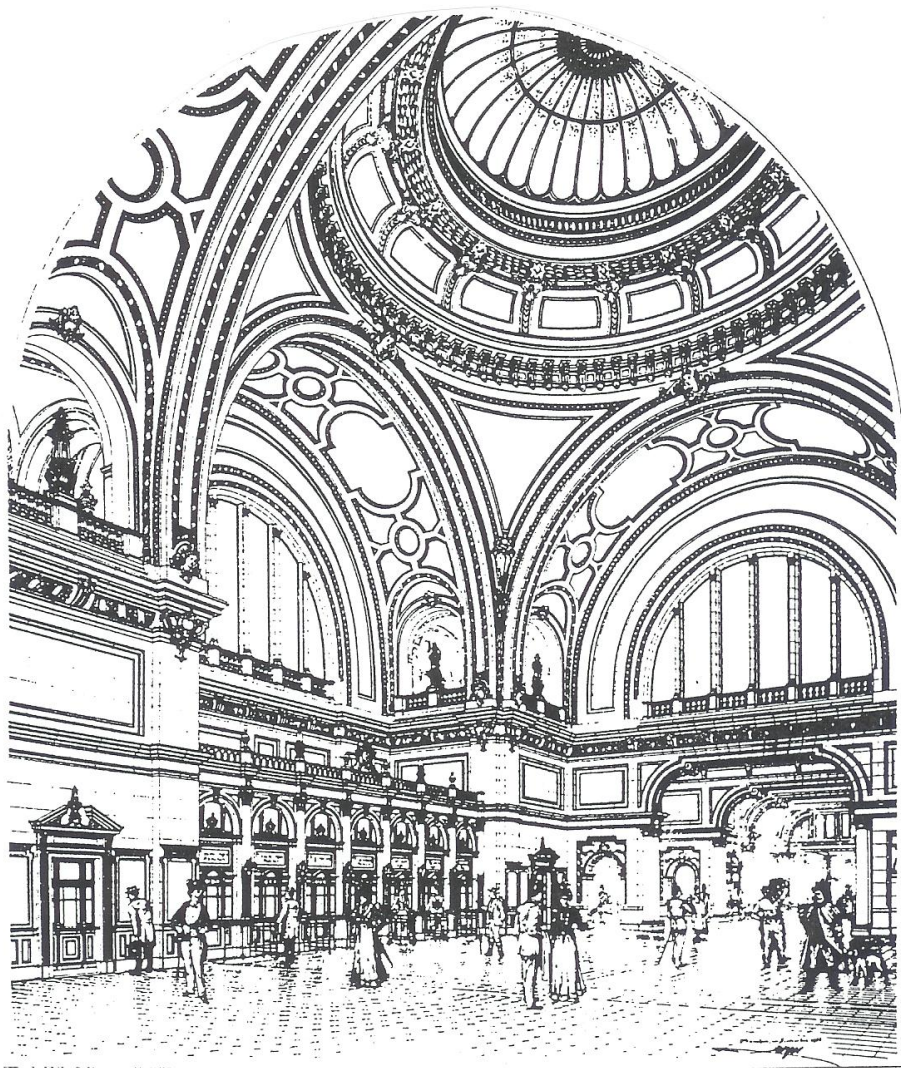


Abb. 187: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Mittelhalle.





Abb. 188: Frankfurt/Main: Hauptbahnhof. Wettbewerbsprojekt von Friedrich Thiersch, 1880. Blick in das Vestibül.





Abb. 189: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

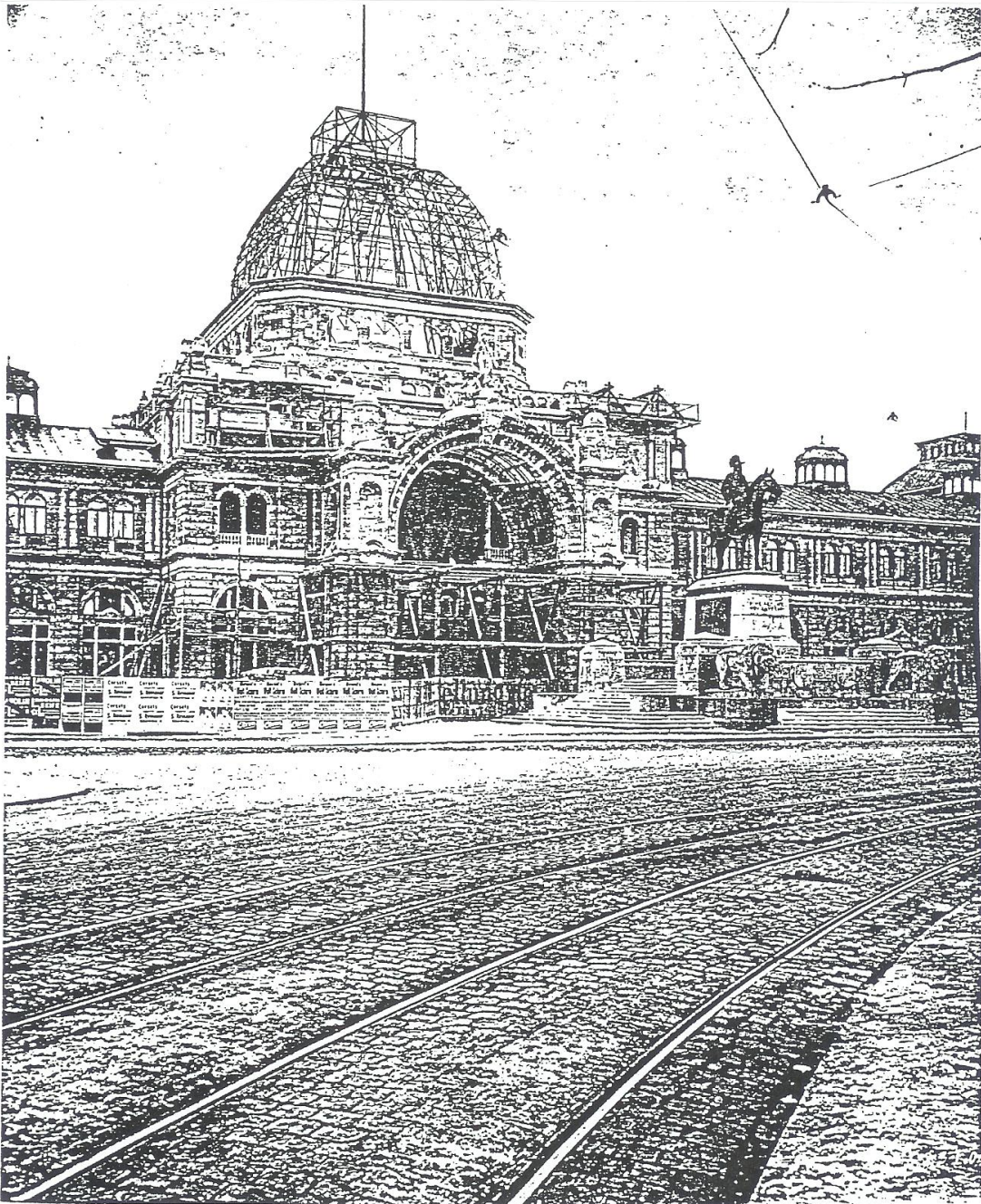


Abb. 190: Nürnberg: Hauptbahnhof. Von Carl Ritter von Zenger, 1900-1906. Glas-Eisenkonstruktion der Kuppel.



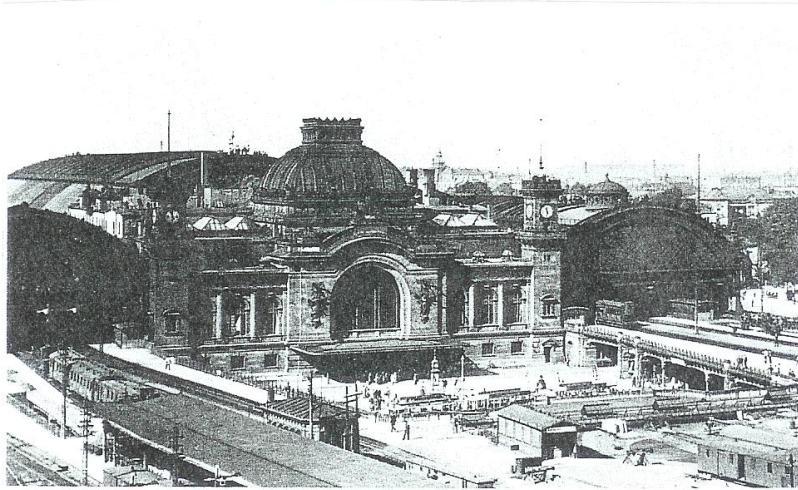


Abb. 191: Dresden: Hauptbahnhof. Von Ernst Giese und Paul Weidner, 1890-98.



Abb. 192: Luzern: Hauptbahnhof. 1889-96.



Abb. 193: Antwerpen: Centraal Station, 1905.

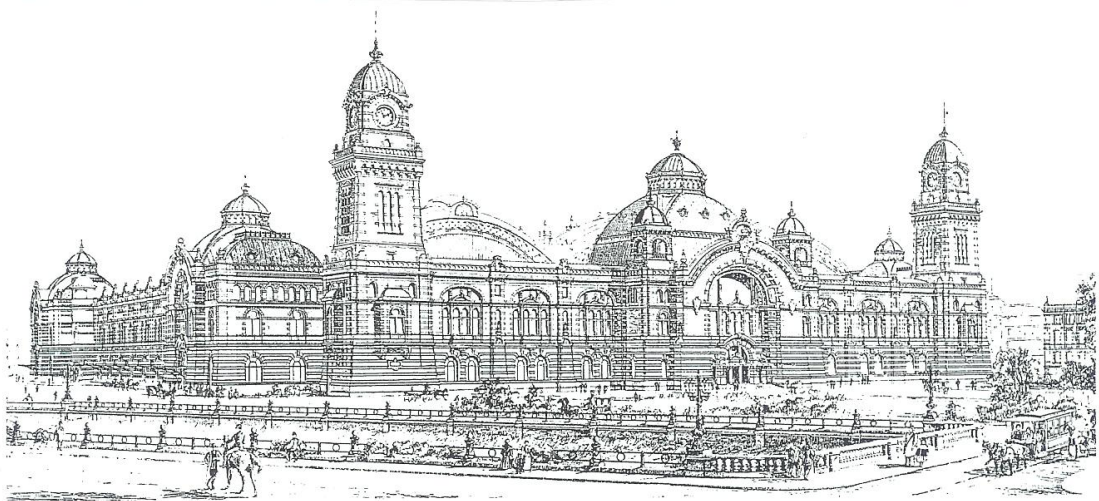


Abb. 194: Bukarest: Hauptbahnhof. Nicht ausgeführtes Projekt von Georg Frentzen, 1892.



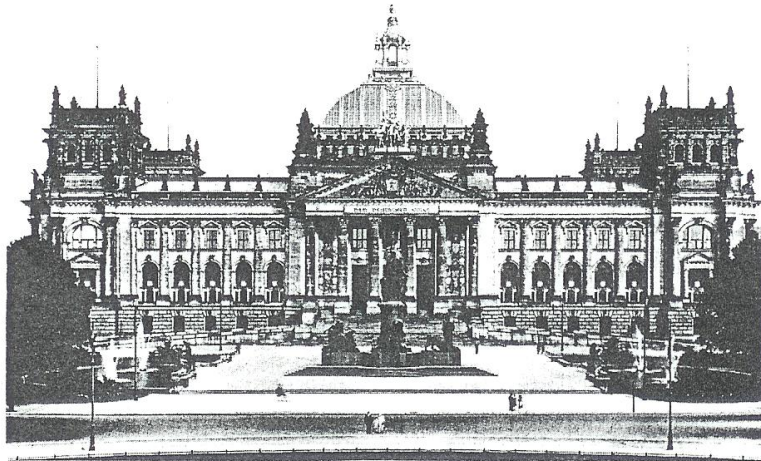


Abb. 195: Berlin: Reichstag. Von Paul Wallot, 1884-94.



Abb. 196: Berlin: Berliner Dom. Von Julius Raschdorff, 1894-1904.



Abb. 197: Leipzig: Reichsgerichtsbau. Von Ludwig Hofmann, 1888-95.



Abb. 198: Leipzig: Reichsgerichtsbau. Von Ludwig Hofmann, 1888-95.



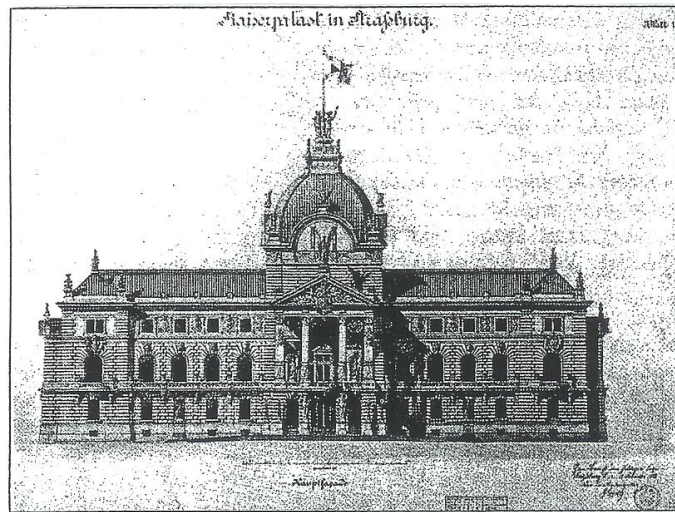


Abb. 199: Straßburg: Kaiserpalast. Von Hermann Eggert, 1884-89.

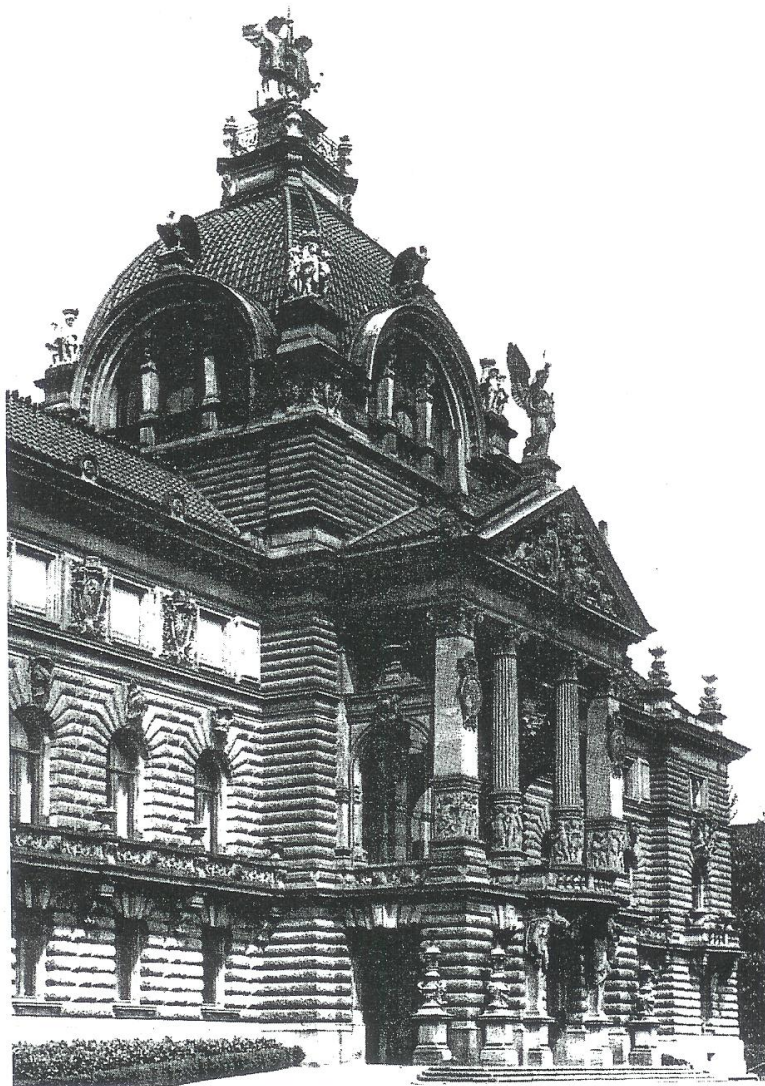


Abb. 200: Straßburg: Kaiserpalast. Von Hermann Eggert, 1884-89.



Abb. 201: Wien: Kunsthistorisches Museum. Von Gottfried Semper und Karl Hasenauer, 1871-82.

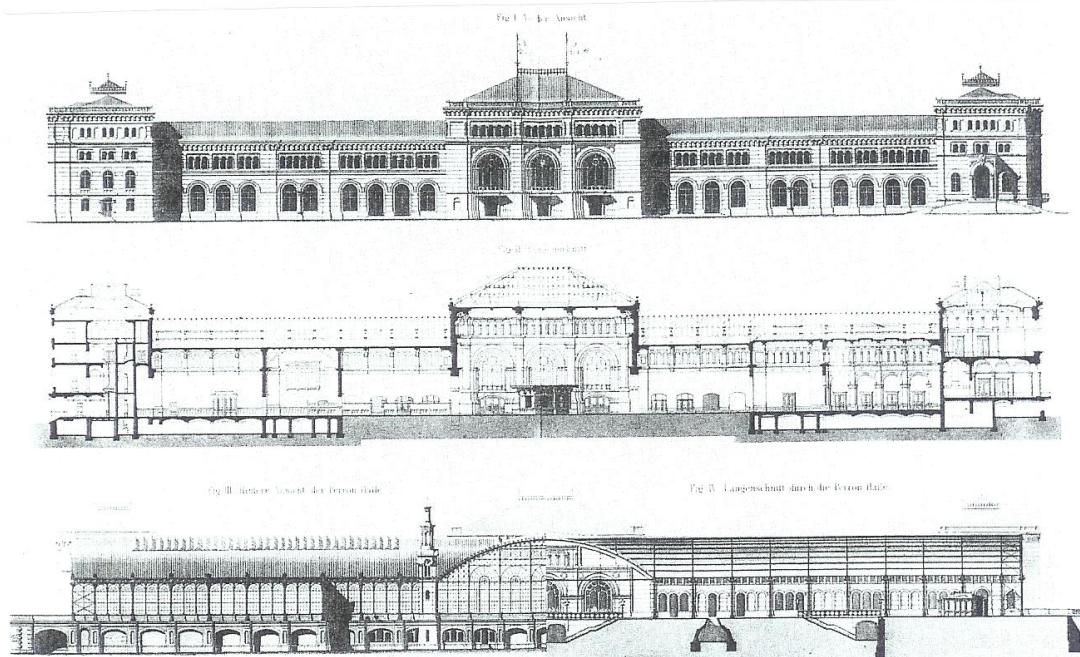


Abb. 202: Hannover: Hauptbahnhof. Von Hubert Stier. 1875-79.



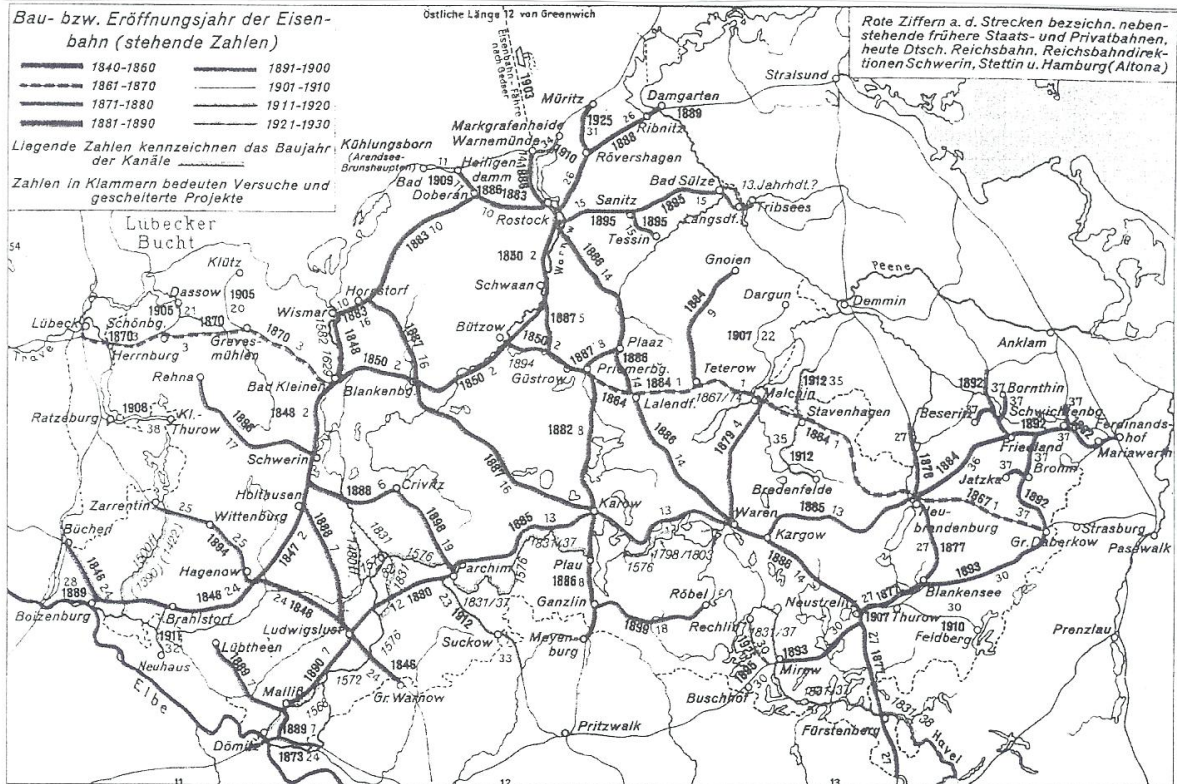


Abb. 203: Eisenbahnnetz in Mecklenburg. Bau bzw. Eröffnungsjahr der Eisenbahnen.

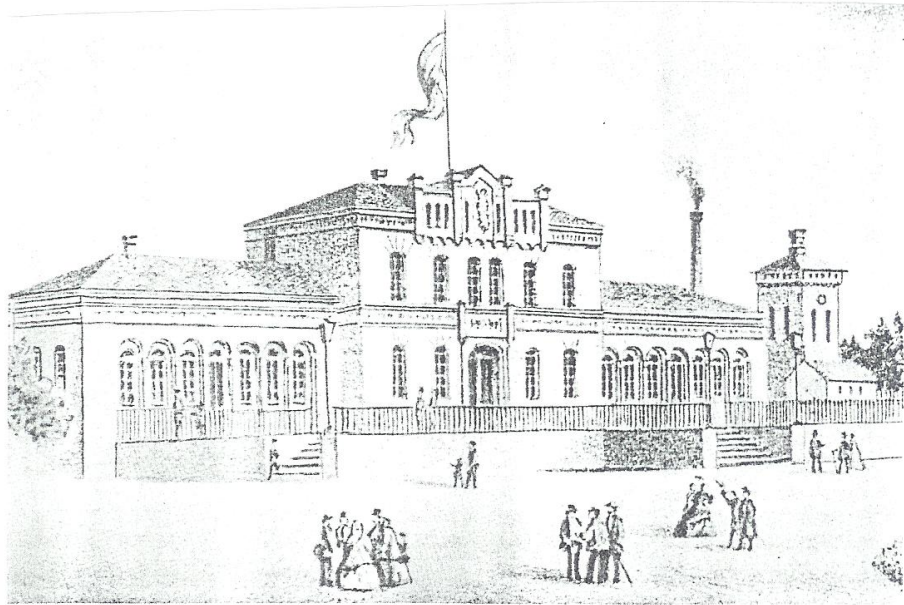


Abb. 204: Schwerin: Bahnhof Schwerin. Empfangsgebäude und Wasserstation um 1860. Zeitgenössische Lithographie von Schuricht, um 1860.



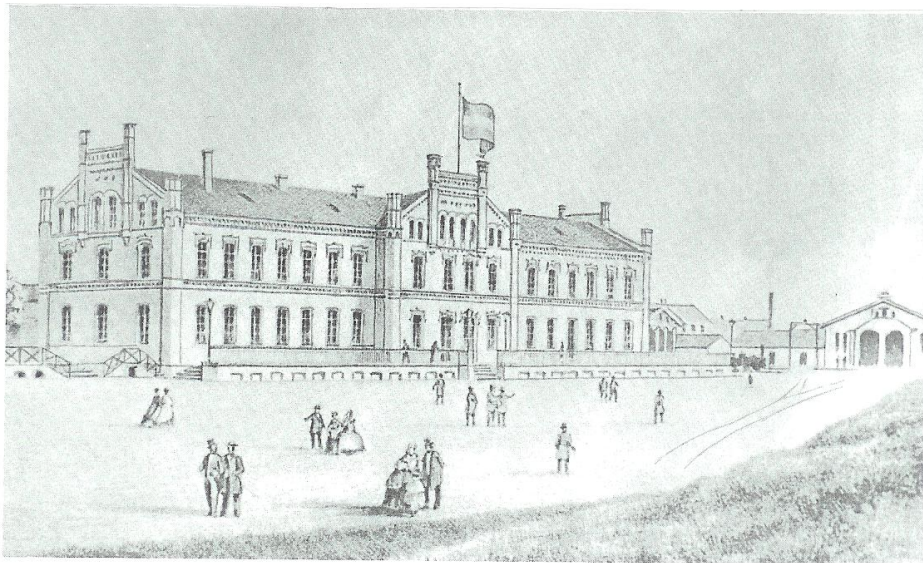


Abb. 205: Rostock: Friedrich-Franz-Bahnhof Rostock.  
Empfangsgebäude um 1860. Zeitgenössische Lithographie  
von Schuricht.

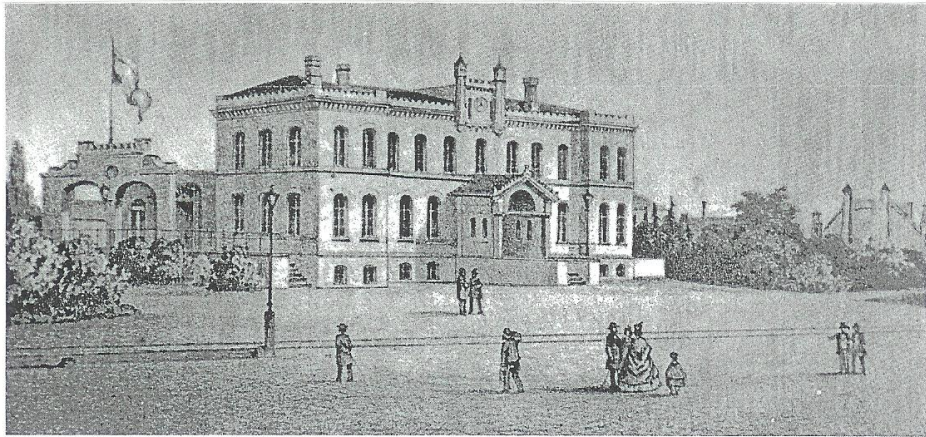
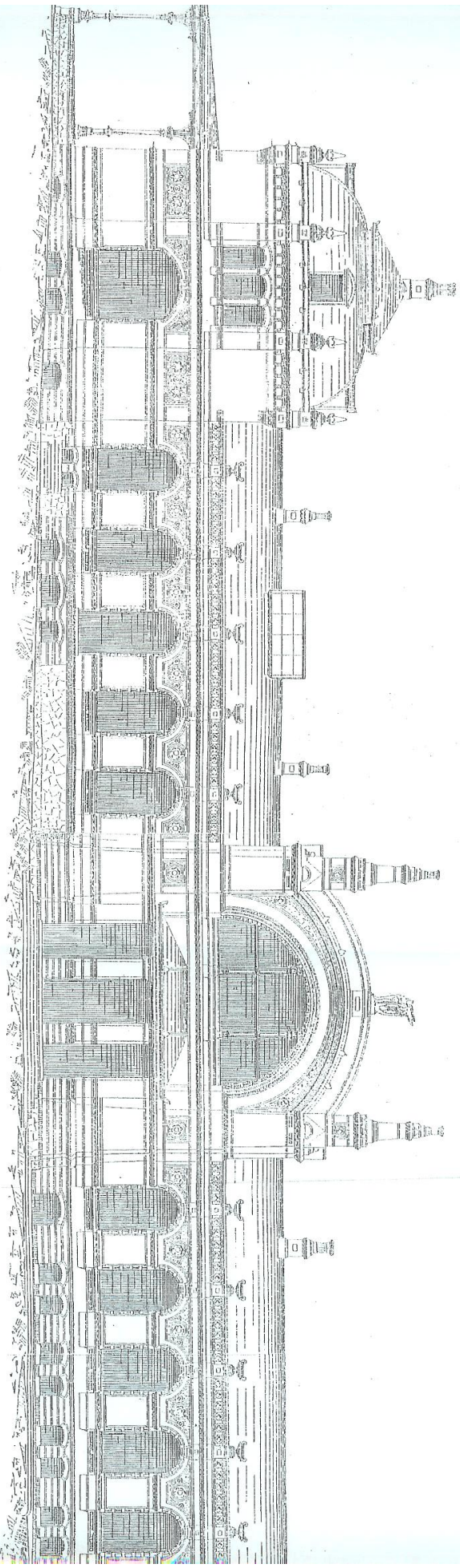


Abb. 206: Wismar: Bahnhof Wismar. Empfangsgebäude vom Vorplatz um 1860. Zeitgenössische Lithographie von Schuricht.



*Querschnitt vom Südsenkreuzplatz.*

Abb. 207: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



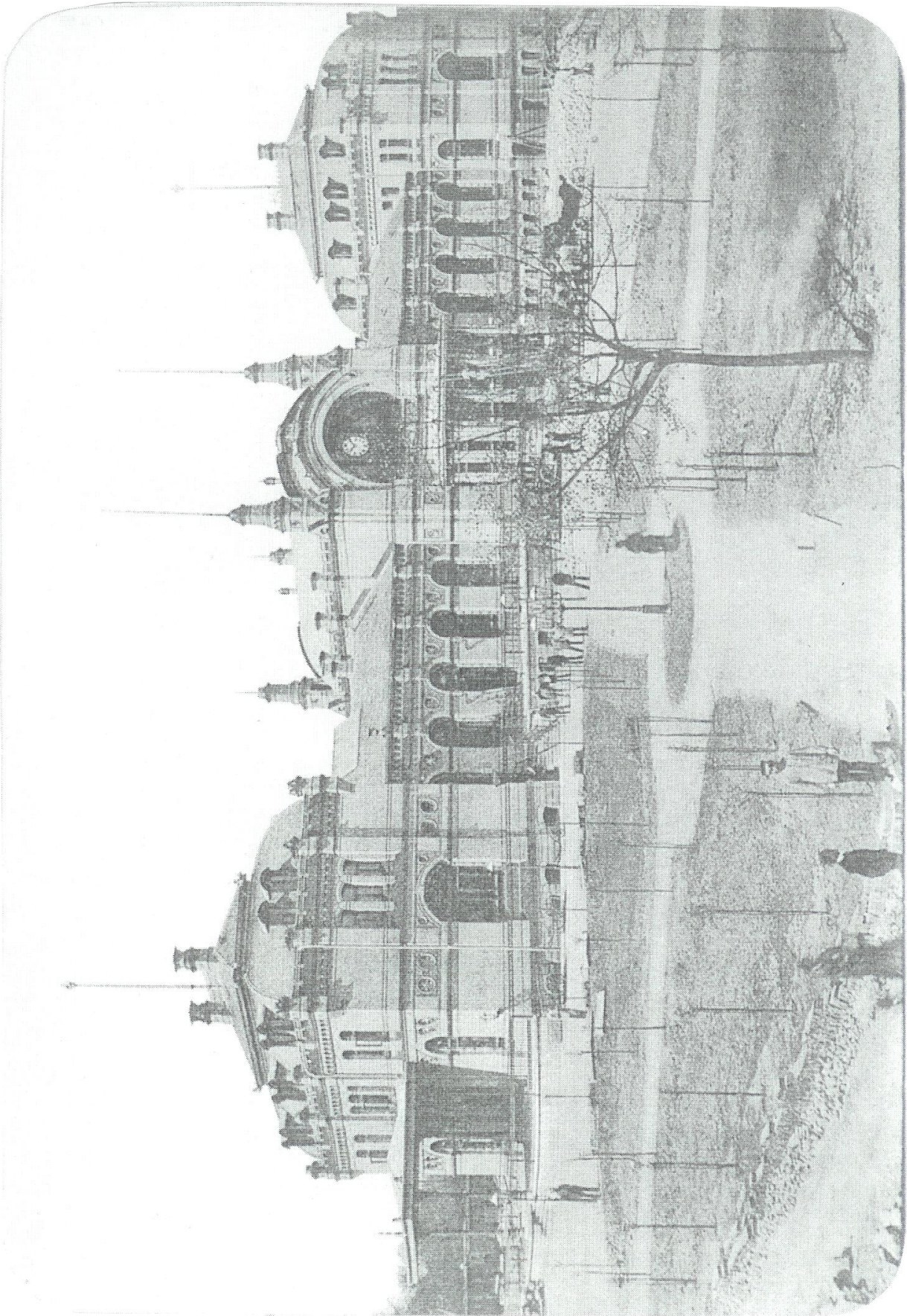


Abb. 208: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



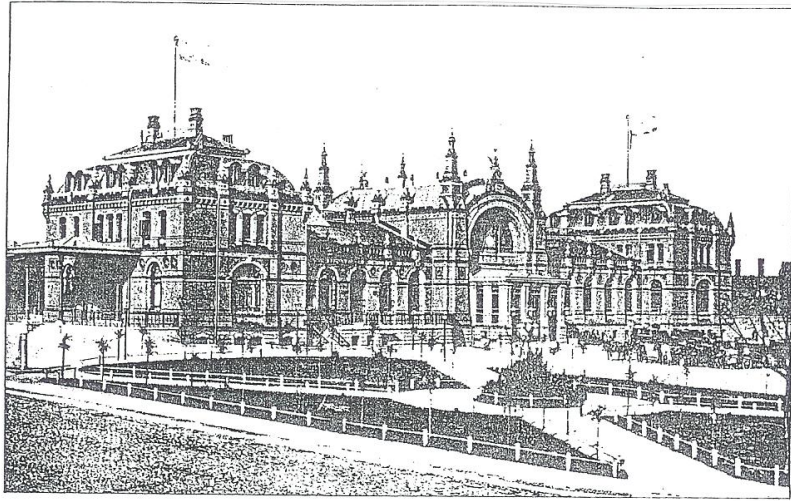


Abb. 209: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



Abb. 210: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



Abb. 211: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



Abb. 212: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.





Abb. 213: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



Abb. 214: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



Abb. 215: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



Abb. 216: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.





Abb. 217: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



Abb. 218: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.





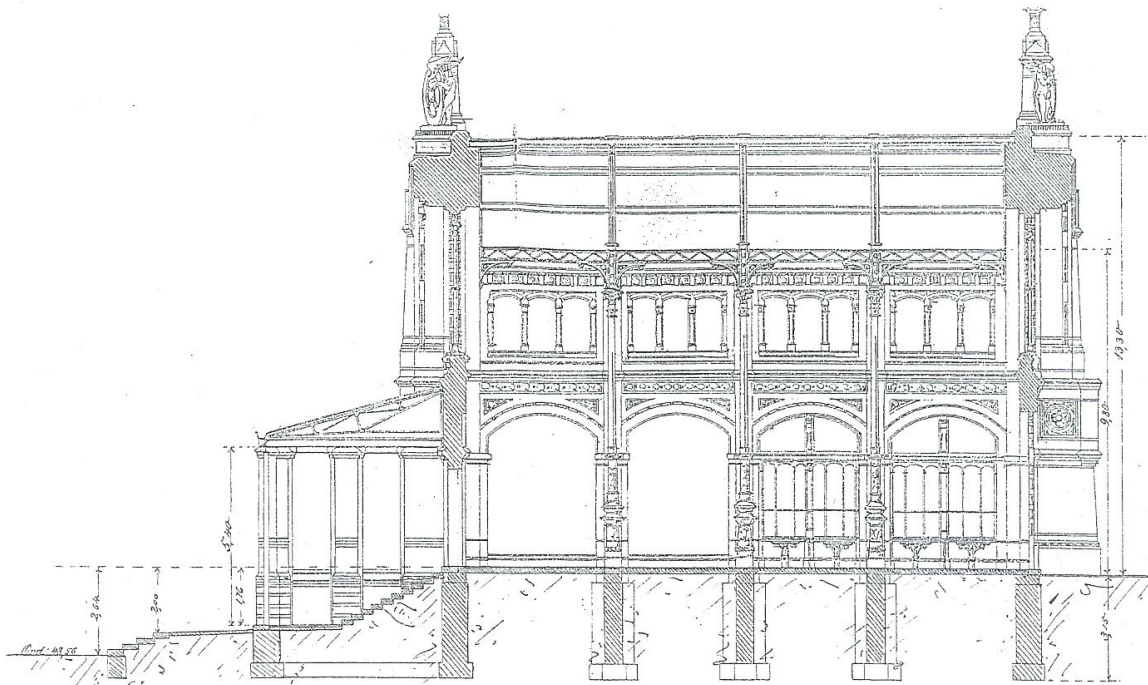
Abb. 219: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



Abb. 220: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



Abb. 221: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.



*Schnitt durch den Mittelbau.*

Abb. 222: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller. 1888-1890.



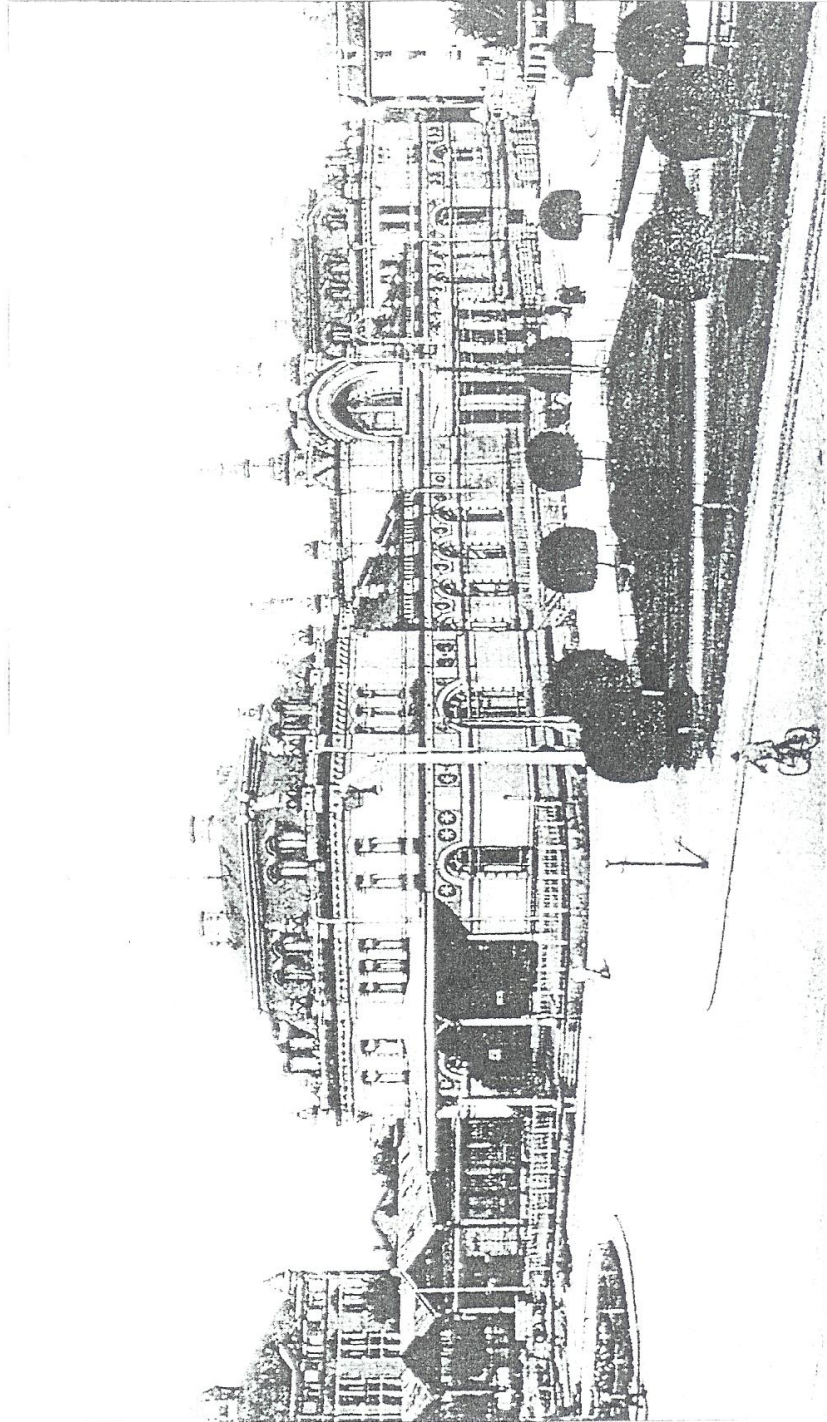


Abb. 223: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.

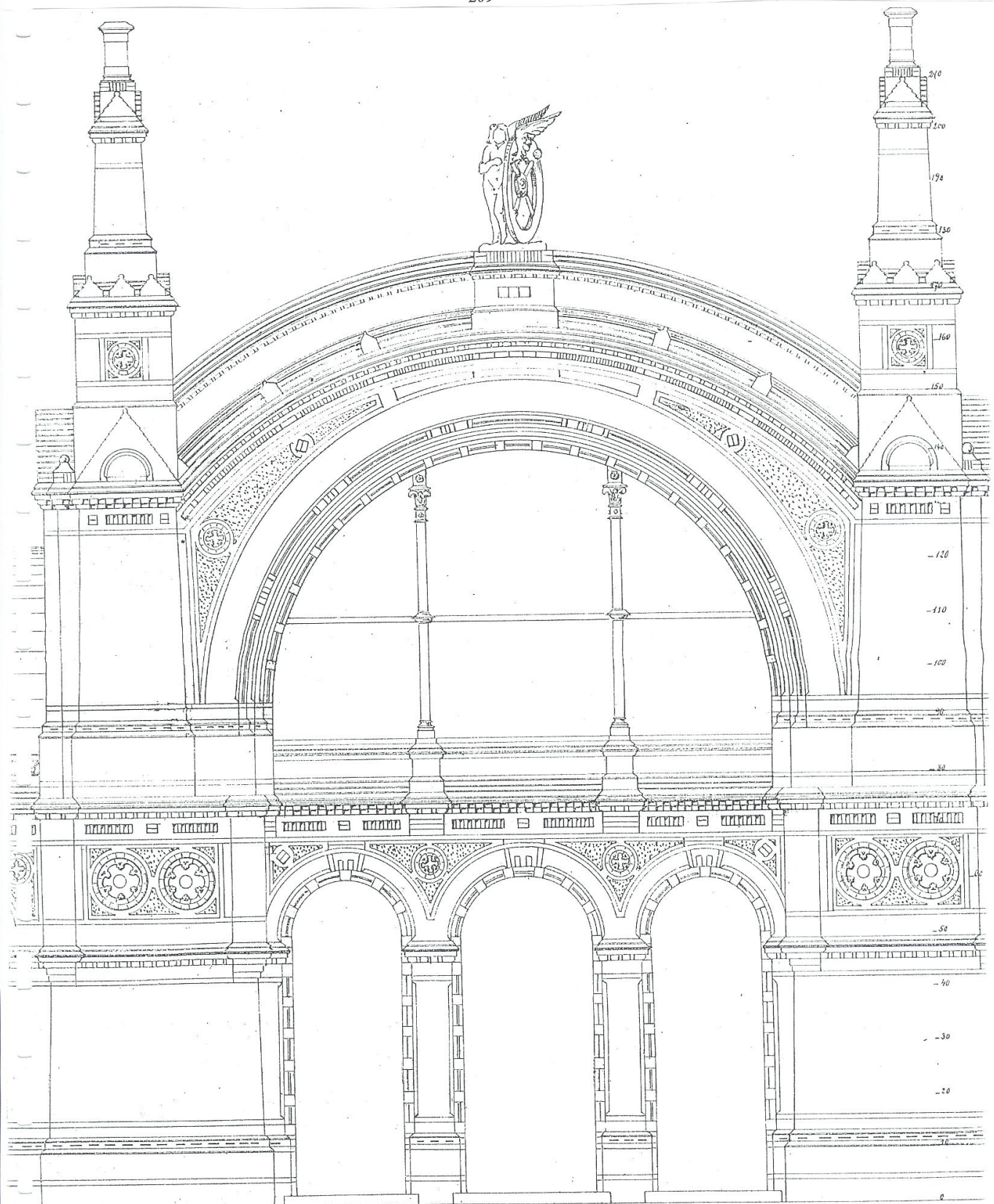
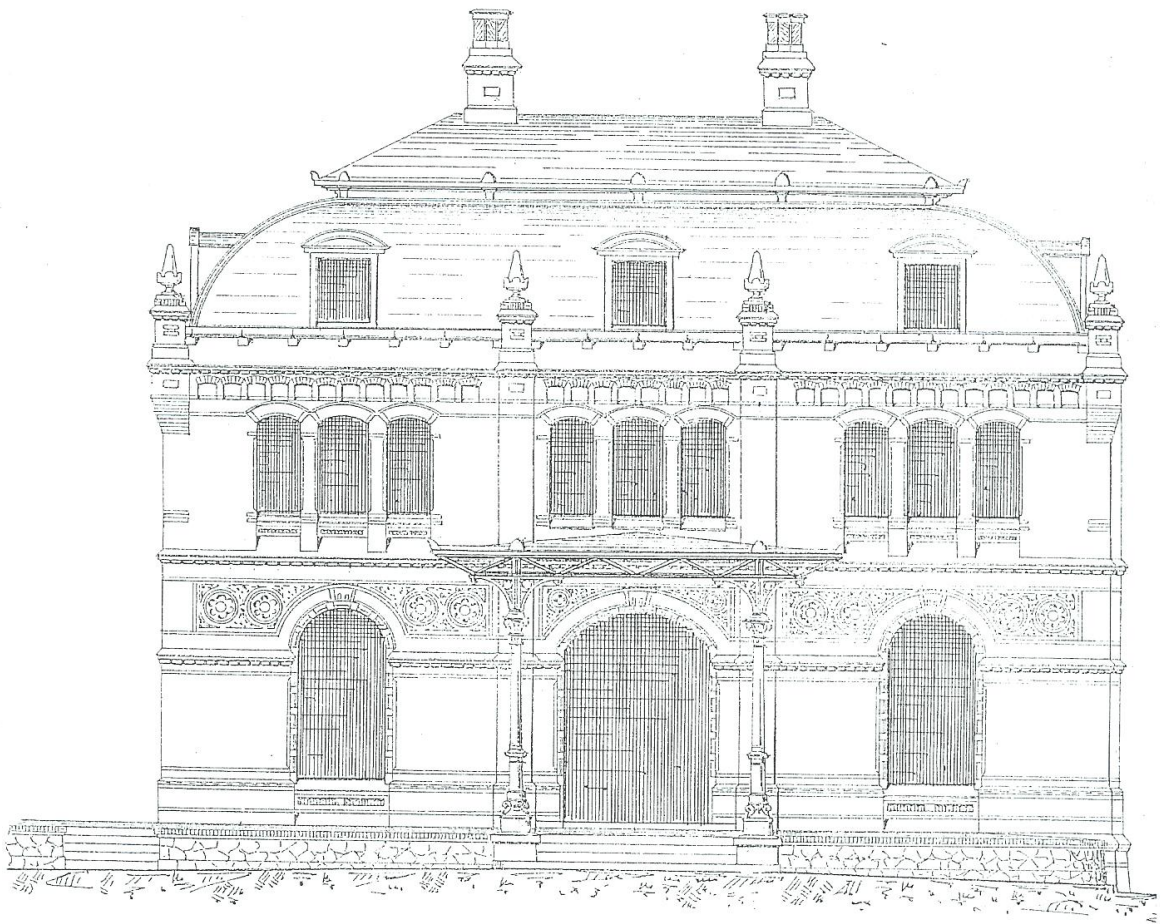


Abb. 224: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.  
Mittelrisalit.



# Empfangsgebäude Schwerin



*Ansicht von der Augustenstraße.*

Abb. 225: Schwerin: Hauptbahnhof. Von Ernst Möller, 1888-1890.  
Eckpavillon.

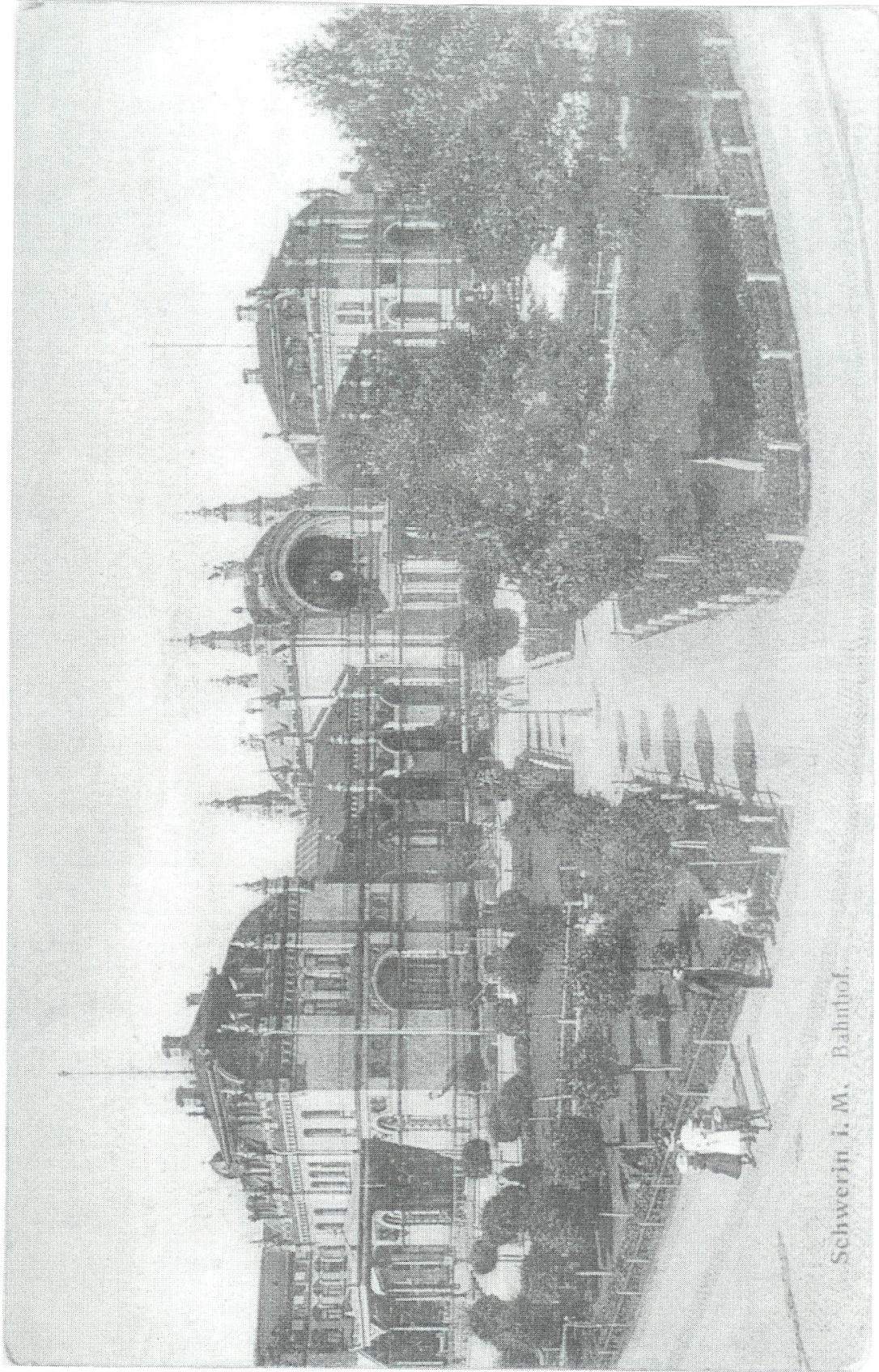


Abb. 226: Schwerin: Verwaltungsgebäude der Großherzoglichen General-Eisenbahn-Direction. Von Ernst Möller, 1898.









Schwerin i. M. Bahnhof.

Abb. 228: Schwerin: Bahnhofplatz mit Grünanlagen, um 1910





Abb. 229: Schwerin: Brunnen „Rettung aus Seenot“ auf dem  
Bahnhofsplatz. Von Hugo Berwald, 1910.

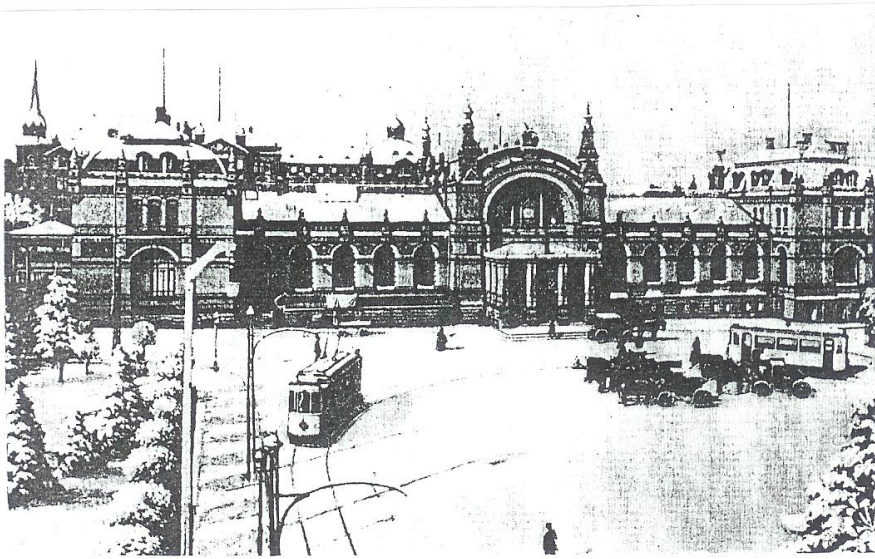


Abb. 230: Schwerin: Bahnhofsplatz mit Straßenbahnen, um 1910.

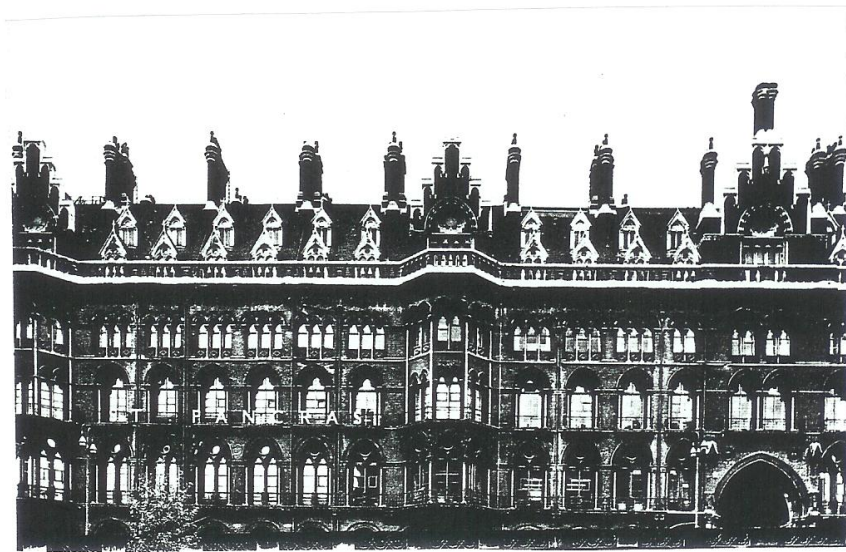


Abb. 231: London: St. Pancras Station. Von George Gilbert Scott, 1863-65.





Abb. 232: London: King`s Cross Station. Von Lewis Cubitt, 1851-52.

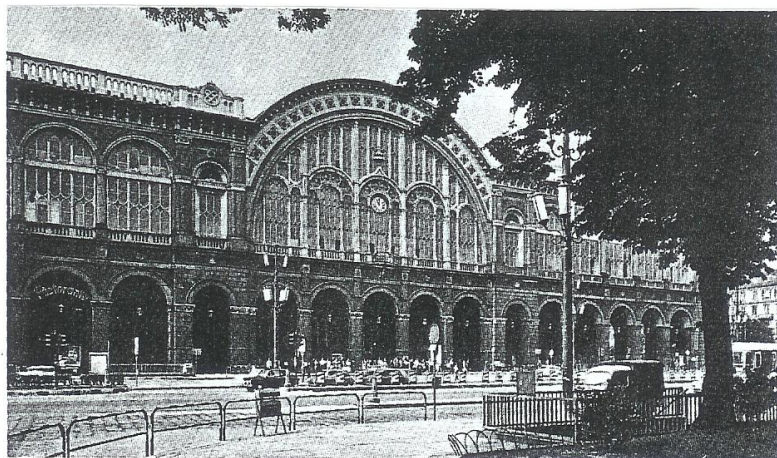


Abb. 233: Turin: Stazione Porta Nuova, 1866-68.