

Bühler Bahnhof ist einer der ältesten in Deutschland

Jakob Paniani errichtete das Gebäude in der Güterstraße 1844 / Einfluss von Friedrich Eisenlohr spürbar / Teil 3

Der Gemeinderat hat die Stadtverwaltung mit der Erarbeitung der Erhaltungssatzung „Westliche Eisenbahnstraße“ beauftragt. Diese erste Bühler Erhaltungssatzung ist ein Meilenstein im Umgang mit dem baulichen Erbe der Stadt. In einer Serie beschreibt der ABB die städtebaulichen Besonderheiten und die stadtbauhistorischen Voraussetzungen dieser Bühler Prachtstraße.

Hauptursache für das Wachstum Bühls war die Eisenbahn. Nach der Erfindung des neuen Verkehrsmittels dauerte es keine zwei Jahrzehnte, bis die badische Kleinstadt Anschluss an das Industriezeitalter erhielt. George Stephenson entwickelte in England, der führenden Industrialisation der Welt, die den Kutschen nachgebildeten Fahrzeuge, die auf eisernen Schienen rollten. 1825 fuhr die erste öffentliche Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington. Das neue Verkehrs- und Transportmittel veränderte Europa und Nordamerika in atemberaubend schneller Zeit. Mit ihm schrumpften die Entfernungen, die mit Kutsche und Fuhrwerk, sowohl für Personen als auch für Waren, nur in Tagesreisen überwindbar waren, auf wenige Stunden.

Die erste deutsche Eisenbahn war 1835 zwischen Nürnberg und Fürth unterwegs. Bühl musste nicht lange warten. Bereits 1844 wurde der Streckenabschnitt zwischen Oos und Offenburg mit den Stationen Appenweier, Renchen, Önsbach, Ottersweier, Bühl, Steinbach und Sinzheim eröffnet. Das neue Verkehrsmittel verlangte mit dem Bahnhof einen innovativen Bautyp, für den es keine richtigen Vorbilder gab. In Baden war Friedrich Eisenlohr der Pionier dieser Bauaufgabe.

Mit der Eröffnung der Bahnlinie 1844 entstand der bis heute erhaltene Bühler Bahnhof. Er wurde von Baumeister Jakob Paniani ausgeführt. Dieser hatte in Bühl einen guten Namen. 1838 war nach seinen Plänen Schloss Rittersbach im Sinne der späten Weinbrenner-Schule aufgestockt und völlig umgestaltet worden.



DER BÜHLER BAHNHOF war Anlass für den Ausbau der Eisenbahnstraße. Ursprünglich stand er mehrere hundert Meter von der nächsten Bebauung entfernt frei im Feld.
Foto: Coenen

Der Bühler Bahnhof in der heutigen Güterstraße zählt zu den ältesten erhaltenen Bahnhöfen in Deutschland. Er ist ein Durchgangsbahnhof, neben dem selteneren Kopfbahnhof und dem Inselbahnhof der am meisten verbreitete Typ, dessen Empfangsgebäude stets seitlich einer Bahnlinie angeordnet ist.

Der Bahnhof in Bühl ist von der Architektursprache Eisenlohns geprägt. Dieser hat (obgleich er die Romanik am meisten schätzte) kleinere Bahnhöfe mit Anklängen an die Schwarzwaldhausarchitektur gebaut. Ein nicht erhaltenes Beispiel ist der frühere Stadtbahnhof in Baden-Baden, der 1893 durch den aufwendigen Nachfolgebau ersetzt wurde, der heute als Eingangsbereich des Festspielhauses dient. Das ist durchaus typisch. Zahlreiche Gebäude der Pionierzeit an der Rheintalstrecke wurden um

1900 für oft wesentliche aufwendigere Neubauten abgerissen, auch in Rastatt und Karlsruhe.

Der schlichte Bühler Bahnhof steht im Gegensatz zu diesen repräsentativen Bahnhöfen des Späthistorismus des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts.

Sein Erscheinungsbild verdient deshalb Aufmerksamkeit, die er leider von der Deutschen Bahn AG viel zu wenig erhält.

Das mehrfach unglücklich umgebaute Empfangsgebäude ist ein zweigeschossiger Massivbau mit einem Kniestock aus Fachwerk. Es trägt ein flaches vorkragendes Walmdach und hat eine Eckquaderung; die Hauptfassade des Empfangsgebäudes besitzt zwei kurze Seitenflügel mit Walmdächern. Der mittlere Baukörper hat drei Achsen mit Fenstern in Sandsteinfassung; die mittlere Achse ist als Risalit mit einem Giebel

ausgebildet (Unter einem Risalit versteht man in der architektonischen Formenlehre ein nur wenig vor die Wand vorspringendes Gebäudeteil). Die Rückseite des Empfangsgebäudes ist kaum gegliedert.

Offensichtlich hat Eisenlohr Jakob Paniani beeinflusst. Tendenzen des frühen Historismus und zum Teil auch der landestypischen Schwarzwaldhausarchitektur sind trotz entstellender Umbauten nach wie vor sichtbar.

Der Bühler Bahnhof stand ursprünglich als Solitär mehrere hundert Meter von der nächsten Bebauung entfernt frei im Feld. Der Bahnhof wurde nicht in der Achse der Eisenbahnstraße, sondern ein Stück weiter südlich errichtet.

Der Verzicht auf diesen effektvollen „point de vue“ hatte vermutlich praktische Gründe, weil sonst der Kirchgraben, der dem Verlauf der westlichen Eisenbahnstraße folgt, hätte umgeleitet werden müssen. (Serie wird fortgesetzt)
Ulrich Coenen



Eisenbahnstraße
in Bühl