

Die Bahnstationen im Landkreis Lindau – Anspruch und Wirklichkeit

Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn – Teil 5 –
von Stefan Stern, Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau e.V.

Die Lindauer Gartenschau 2021 findet teilweise auf ehemaligen Bahnflächen des Lindauer Inselbahnhofes statt. Lindau war der südliche Endpunkt der historischen Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die vom Bodensee über Nürnberg zur nördlichen Landesgrenze nach Hof mit Anschluss nach Leipzig verlief. Es handelte sich um die erste staatlich gebaute und betriebene bayerische Staatsbahn.

Aus diesem Anlass bringen die Heimatblätter in loser Reihenfolge sechs Abhandlungen zur Geschichte der Ludwig-Süd-Nord-Bahn:

1. Friedrich List – Vordenker des deutschen Eisenbahnwesens
2. Die Ludwig Süd-Nord-Bahn – Bayerns erste Staatsbahn und Eisenbahnmagistrale
3. Die Überwindung des Allgäus
4. Über Dämme und Brücken zum Bodensee
5. **Die Bahnstationen im Landkreis Lindau - Anspruch und Wirklichkeit**
6. Der Lindauer Bahnhof und die Getreideschranne im Wandel der Zeit

Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn waren zur damaligen Zeit das wichtigste Hochbauprojekt Bayerns. Im Gegensatz zur heutigen Deutschen Bahn legte der staatliche Bahnbau im 19. Jahrhundert großen Wert nicht nur auf Funktionalität, sondern auch auf Stil und Formgestaltung. Jede Station der Ludwig-Süd-Nord-Bahn sollte individuell entwickelt werden, kein Bahnhof sollte aussehen wie der andere. Als Gesamtstil hatte König Ludwig I. gemäß dem Zeitgeist des Klassizismus eine Vorliebe für antike Bauten und erließ als Stilvor-

schrift, dass alle Bahnbauten ein „antikerömisches“ Gepräge erhalten sollten. Die Eisenbahnarchitektur sollte so zum Bedeutungsträger des Landes werden. Er wollte Bayern – und natürlich sich selber – historische Denkmäler setzen.

Zur Umsetzung dieser Vorgaben richtete die Eisenbahn-Commission 1841 das „architektonische Bureau“ ein, das ausschließlich für die Hochbauten der Bahnstationen zuständig war. Das Bureau war zunächst nur mit dem Architekten Eduard Rüber besetzt. Schon bald wurde deutlich, dass Rüber die Projektentwick-

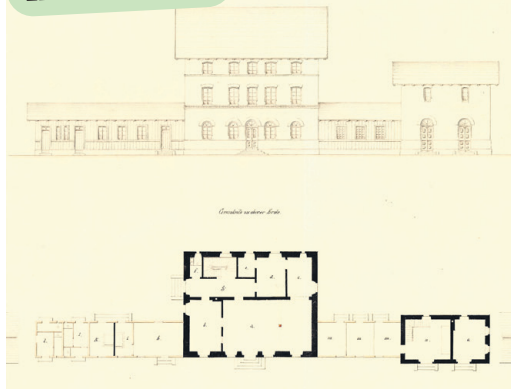
lung sämtlicher Hochbauten der Ludwig-Süd-Nord-Bahn nicht alleine bewältigen konnte. Der Architekt musste ja die Empfangsgebäude, Lagerhallen und Bahnwärterhütten entwerfen. Kosten veranschlagen, Aufträge vergeben und die Ausführung beaufsichtigen. Zur Verstärkung wurden die Architekten Friedrich Bürklein und Gottfried Neureuther eingestellt, die die Bahnhöfe im mittleren und nördlichen Abschnitt planen sollten. Rüber oblag die Gesamtaufsicht und die Planung der Bahnhöfe zwischen Kaufbeuren und Lindau.

Eduard Rüber (1804–1874)



Der bayerische Baubeamte Eduard Rüber war der erste Architekt des architektonischen Bureaus der Königlichen Eisenbahn-Commission. Rüber absolvierte in Augsburg das Gymnasium und studierte anschließend in München Architektur. Von 1830 bis 1842 war er im Kreisbaubüro Augsburg angestellt. Anfang Juli 1842 wurde Rüber als Architekt bei der Eisenbahn-Commission in Nürnberg bestellt. Seine erste große Aufgabe bestand in der Entwicklung der umfangreichen Bahnhofsanlage von Nürnberg mit Hauptgebäude, Bahnsteigen, Bahnbetriebswerk, Reparaturwerkstätten, Unterständen, Lagerhallen, Kohlemagazinen und Betriebswohnungen. Er hatte damit nicht nur den größten Baukomplex seiner bisherigen Architektenlaufbahn entworfen, sondern auch den bedeutsamsten Bahnhof Bayerns. Weitere große Bauprojekte waren die Bahnhöfe Bamberg, Augsburg und München. Im südlichen Abschnitt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Kaufbeuren bis Lindau stammen alle Bahnhöfe aus seiner Feder. Höhepunkt seines Schaffens bildete Lindau, wo er federführend mit der Planung aller Gebäude und Bauwerke des Bahnhofs und des Seehafens einschließlich der bayerischen Löwenstatue an der Hafeneinfahrt.

Harbatshofen



Stationsgebäude Harbatshofen, undatiert

Das Stationsgebäude entspricht den normierten Grundrisstypen C und D. An den dreistöckigen, gemauerten Hauptbau schließen beidseits Seitenflügel an. Zur Kosteneinsparung wurden statt der ursprünglich vorgesehenen farbigen Ziegelsteine nur einfache verwendet. Im Ostflügel war das Holzlager, daran schloss ein weiterer Backsteinbau mit Wasserbehälter und Torflager an. Im Westflügel befand sich die Wärterstube mit Küche, Waschküche und einem öffentlichen Abtritt. Angesichts des gering besiedelten Einzugsgebiets verwundern Größe und Ausstattung des Bahnhofs mit einer Postexpedition. Da Harbatshofen aber auf der bis 1901 eingleisigen Strecke Kreuzungsstation war, mussten fast alle Züge hier halten und die bergwärts fahrenden Lokomotiven konnten nach fast 40 km ununterbrochener Steigung ihre Wasser- und Brennstoffvorräte ergänzen.

DB Museum Nürnberg



Bahnhof Harbatshofen 1902

Das Foto zeigt den Bahnhof im Originalzustand. Das Mauerwerk ist unverputzt, die Seitenflügel sind in Holzfachwerk gebaut und mit Brettern verschalt. Wie damals üblich, hat sich das gesamte Bahnhofspersonal für den Photographen vor dem Gebäude aufgestellt. Man beachte außerdem: Harbatshofen wurde damals mit „tz“ geschrieben.

DB Museum Nürnberg



Bahnhof Harbatshofen, 31. Januar 1940

Der ursprünglich in Holzbauweise errichtete Westflügel ist mittlerweile durch einen größeren Neubau aus massivem Mauerwerk ersetzt, gleisseitig ist ein Stellwerks-Vorbau hinzugekommen. Die Fassaden des Stationsgebäudes und des Wasserhauses sind mittlerweile verputzt. Im Landkreis Lindau gehört das Stationsgebäude Harbatshofen zu den wenigen Bahnbauwerken des 19. Jahrhunderts, die nahezu im Originalzustand erhalten sind. Der Bahnhof steht unter Denkmalschutz und wird privat für Wohnzwecke genutzt. DB Museum Nürnberg

Diktat des kostengünstigen Bauens

Von Anfang an stand das Projekt Ludwig-Süd-Nord-Bahn unter starkem Kostendruck. Die gesamte Planungs- und Bauphase war von Budget-Diskussionen, Finanzierungsengpässen und Sparmaßnahmen geprägt. Die kostentreibende Vorgabe König Ludwigs der individuellen Gestaltung der Bahnhöfe war nicht durchzuhalten. Im Zuge der Staats- und Finanzkrise 1847/48 verschärfte sich die Situation noch einmal. König Ludwigs Nachfolger Maximilian II. ordnete an, vorerst keine neuen Bahnhofsgebäude zu projektieren und bereits im Bau befindliche nur als Provisorien auszuführen. Die Stationen wurden in „wichtige“ und „weniger bedeutsame“ aufgeteilt. Nur die ganz großen Stationen wurden weiterhin in Monumentalarchitektur gebaut, die „weniger Bedeutsamen“ fielen in die Kategorie der genormten Zweckarchitektur.

In der Endphase des Baus der Ludwig-Süd-Nord-Bahn ordnete König Max II. zusätzlich an, dass alle ästhetischen Ansprüche bezüglich Form der Gebäude, der Wahl des Baumaterials und der Farbgebung aufzugeben seien, wenn diese höhere Kosten verursachen. Bei fast allen Bahnstationen wurden Zierformen und Verzierungen gestrichen oder minimiert. Die Oberste Baubehörde wies die Entwürfe der Eisenbahn-Kommission immer wieder zurück mit dem Vermerk, durch Vereinfachungen Kosten zu sparen. Dass die Allgäuer Bahnhöfe

dennoch nicht in einfallsloser Zweck-Architektur gebaut wurden, ist auf die sorgfältige Arbeit des architektonischen Bureaus und hier insbesondere der von Eduard Rüber zurückzuführen.

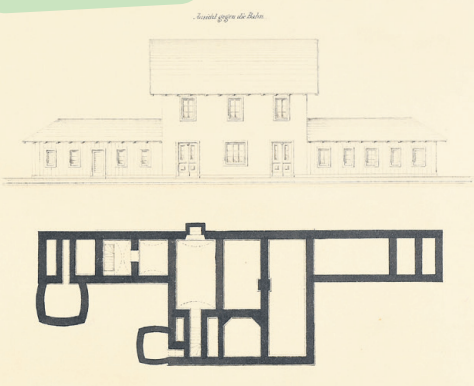
Bahnstationen in normierter Bauweise

Der Entwurf der Stationen erfolgte in mehreren Arbeitsschritten. Zuerst wurde für jede Station die sich aufgrund ihrer Zuordnung zu einer Gemeinde oder Stadt ergebende Bedeutung festgelegt. Zwischen Immenstadt und dem Bodensee wurden Oberstaufen, Röthenbach, Hergatz und Lindau als Eilkursstationen für den Fernverkehr bestimmt, die übrigen Verkehrsstationen dienten dem Regionalverkehr. Entsprechend ihrer Bedeutung wurden den Stationen Grundrisstypen zugeordnet, die Größenordnung, Raumansprüche und Anordnung der Räume festlegten. Der einfachste Typ A war für Haltestellen vorgesehen und umfasste nur einen Warteraum, der bei Typ B zusätzlich eine „Billetabgabe“ hatte, die hinter einer Barriere, später in einem eigenen Schalterraum eingerichtet war. Im Landkreis Lindau waren die Typen A und B nicht vorgesehen (die Bahnhalte Aeschach, Bodolz, Schönau, Rehling, Hergensweiler, Wohmbrechts, Spattweg und Biesenberg wurden erst 1902 bei Ausbau der Süd-Nord-Bahn angelegt). Die Typen C und D umfassten Dienst- und Warteräume. Für die größeren

Bahnhöfe entwickelte Rüber „Typ E“ mit Diensträumen für Billetverkauf, Gepäckbüro Post- und Telegraphenamt sowie Diensträume für das Stations-, Zug- und Streckenpersonal. An die Warteräume sollte eine Restauration angeschlossen sein. In den Obergeschossen der größeren Stationsgebäude waren Dienstwohnungen und gegebenenfalls weitere Büroräume. Bei kleineren Stationen wohnten die Bediensteten außerhalb in bahneigenen Wohnhäuschen. Für das Streckenpersonal wurden im Abstand von durchschnittlich einem Kilometer Bahnwärterhäuschen gebaut.

Auf Grundlage der Raumprogramme zeichneten die Architekten schließlich die Entwürfe der Stationsgebäude. Die Umsetzung in funktionstüchtige und ästhetisch befriedigende Baukörper war die originäre Arbeit des architektonischen Bureaus. Kleinere Stationsgebäude wurden als rechteckiger oder quadratischer Würfel entworfen, die je nach Bedarf Seitenflügel erhielten. Dieses Konzept kam später auch beim Bau weiterer Bahnstrecken zur Anwendung (sogenannter „Bayerischer Würfel“). Größere Bahnhöfe wurden als höhere Baukörper konzipiert mit langgestreckten Seitenanbauten. Mit diesen Entwurfskonzepten prägten die drei Architekten des Architektur-Bureaus Rüber, Bürklin und Neureuther über die Ludwig-Süd-Nord-Bahn hinaus das architektonische Gesamtbild der bayerischen Staatseisenbahnen.

Röthenbach



Stationsgebäude Röthenbach, undatiert

Das ursprüngliche Stationsgebäude Röthenbach steht heute nicht mehr. Das Hauptgebäude war in Blockbauweise errichtet. Das Baumaterial stammte von einer Bauarbeiterkaserne, die nach Fertigstellung des Rentershofer Damms abgebrochen wurde. Die Fassaden waren im Erd- und Obergeschoss mit Schindeln verkleidet, an den Giebeln und den Nebengebäuden waren Brettern angebracht. Da man damals das Verkehrsaufkommen der Ortschaft Oberhäuser eher gering einschätzte, wurde der Bahnhof nur mit einer kleinen Ladehalle und einem Wasserhaus ausgestattet.

DB Museum Nürnberg



Bahnhof Röthenbach ca. 1910

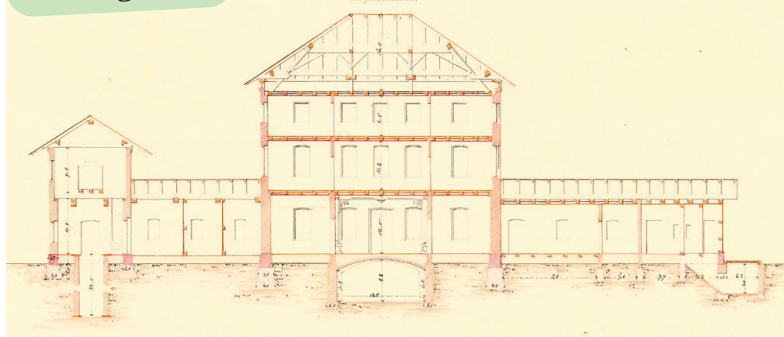
1903 wurde die Station beim Ausbau der Süd-Nord-Bahn (Verlegung des zweiten Gleises) abgerissen und durch einen wesentlich größeren Neubau ersetzt. In dieser Form ist der Bahnhof heute noch vorhanden. Sammlung Dötterl / DB Museum Nürnberg



Bahnhof Röthenbach 1902

1902 zeigt sich das Bahnhofsgebäude knapp 50 Jahre nach Bau noch im Originalzustand. Aufgrund des mittlerweile stark gestiegenen Frachtaufkommens aus Landwirtschaft und Hutindustrie konnte der kleine Bahnhof den Anforderungen nicht mehr genügen. Mit der 1893 eröffneten Localbahn Weiler und der 1901 eröffneten Localbahn Lindenberg-Scheidegg steigerte sich das Verkehrsaufkommen der Station noch einmal deutlich und entsprechend mehr Bahnbedienstete waren erforderlich. 1903 wurde die Station beim Ausbau der Süd-Nord-Bahn (Verlegung des zweiten Gleises) abgerissen und durch einen wesentlich größeren Neubau ersetzt. DB Museum Nürnberg

Hergatz



Stationsgebäude Hergatz, undatiert

Dargestellt ist die Straßenansicht des Stationsgebäudes. Die Bahnstation war als Eilkursstation projektiert und erhielt deswegen ein dreistöckiges Hauptgebäude aus Ziegelsteinen, Seitenanbauten aus Holz und einem ebenfalls gemauerten Wasserhaus. Bis auf das mit Schieferplatten gedeckte Walmdach des Hauptgebäudes ist die Gesamtanlage ähnlich der Station Harbatshofen. Im weiteren Unterschied zu dieser hatte Hergatz drei Torfremisen, in denen der im nahegelegenen Degermoos abgebaute Torf zum Heizen der Lokomotiven gelagert wurde.

DB Museum Nürnberg



Bahnhof Hergatz, 1902

Das Foto zeigt die Bahnstation im Originalzustand. Auch hier zeigt die große Zahl an Bahnbediensteten, die sich für den Fotografen aufgestellt hatten, die Bedeutung des Bahnhofs. Mit Eröffnung der Bahnstrecke Hergatz-Wangen-Kisslegg (-Memmingen) im Jahre 1890 wurde Hergatz zum Abzweighbahnhof und die Bahnanlagen mussten deutlich erweitert werden. DB Museum Nürnberg



Bahnhof Hergatz, 1934

1934 zeigt sich das Hauptgebäude in nahezu unverändertem Zustand. Nur das Dach ist mittlerweile mit Blechplatten bedeckt. Der linke Seitenflügel wurde ungebaut und mit einem Holzumbau erweitert. DB Museum Nürnberg

Baumaterialien aus der Region

Aus bauphysikalischen Gründen wurde der Rohbau der Hauptgebäude bei allen Bahnhöfen der Süd-Nord-Bahn mit Ziegelsteinen gemauert. Gleichwohl sind die Bahnhofsgebäude der Ludwig-Süd-Nord-Bahn regional sehr unterschiedlich ausgebildet, da für die Außenverkleidung der Gebäude die in den jeweiligen Regionen natürlicherweise vorkommenden Gesteine verwendet wurden. Damit wollte man einerseits die regionaltypische Baustile aufnehmen, andererseits ließen sich auch die Baukosten minimieren, wenn das Baumaterial in nahe der Trasse gelegenen Steinbrüchen gewonnen und auf kurzem Wege zur Baustelle transportiert werden konnte. Nördlich von Nürnberg kamen Natursteine zur Anwendung, in Franken wurden Sandsteinquader, im Fichtelgebirge Gneisbruchstein verbaut.

In Schwaben ließen sich jedoch keine Gesteine vor Ort gewinnen, da diese großflächig mit Flussschottern und Moränen überdeckt sind. Und die im Allgäu an

den Tobelhängen als Mergel, Sandstein und Konglomerat (Nagelfluh) anstehenden Molassesteine beurteilte man aufgrund ihrer heterogenen Zusammensetzung als „von sehr verdächtiger Beschaffenheit“, das allenfalls für den Bau von Sockelmauern zu verwenden war. Im gesamten Abschnitt südlich Nürnberg wurden daher Ziegelbacksteine auch für den Außenbau verwendet. Im Allgäu entstanden weitere Probleme, denn die für die Ziegelherstellung benötigten Lehme waren aufgrund ihres hohen Kalkgehalts nur bedingt geeignet. So zerfielen die Backsteine der Ziegelei Harbatshofen im Winter wegen ihres hohen Kalkgehaltes. Ohnehin konnten die örtlichen Ziegelfabriken nicht dem kurzfristig geforderten Bedarf nachkommen, da sie zu klein waren, nur im Sommer arbeiteten und keine Lagerbevorratung betrieben. Aus Kostengründen sollten jedoch lange Transportwege zu den Baustellen vermeiden werden und die Eisenbahn-Commission baute daher die große staatliche Ziegelei Biesenberg bei Heimenkirch (siehe Teil 4). Da aber auch diese nicht die

benötigten Ziegelsteine in der benötigten Menge herstellen konnte, musste letzten Endes im Allgäu – abweichend von den anderen Streckenabschnitten der Ludwig-Süd-Nord-Bahn – hauptsächlich Holz für den Bau der Bahnhofsgebäude verwendet werden. Mit Ausnahme der größeren dreigeschossigen Stationsgebäude wurden die Bahnhöfe als Fachwerk- oder Blockbau errichtet und außen mit Schindeln verkleidet. Der Mangel an Ziegelsteinen erklärt auch, warum die vier großen Holzbrücken über die Iller bei Kempten, den Waltenhofer Bach, den Ellhofer Tobelbach und bei Opfenbach über die Leiblach aus Holz gebaut wurden. *Fortsetzung folgt*

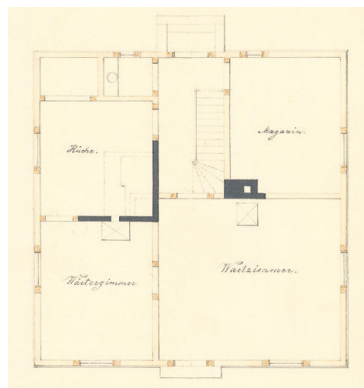
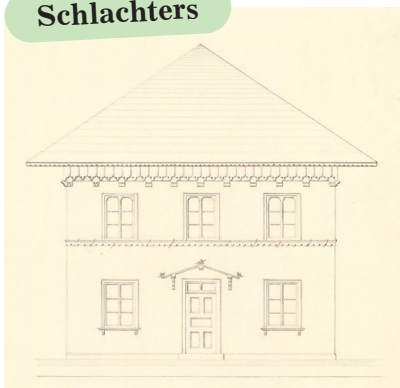
IMPRESSUM:

Die Westallgäuer Heimatblätter sind die Heimatbeilage der Tageszeitung „Der Westallgäuer“, Weiler im Allgäu.

Redaktion: Redaktionsteam des Kreisheimattags des Landkreises Lindau unter Leitung von Bettina Deubel und Gerd Zimmer.

Kontakt: E-Mail: w.heimatblatt@gmx.de

Schlachters



Stationsgebäude Schlachters, Mai 1852

Dargestellt sind die Ansicht von der Gleisseite sowie der Grundriss des Erdgeschosses. Das Bahnhofsgebäude ist ein typischer Würfelbau, wie er später an vielen Bahnstrecken in Bayern gebaut wurde. An der Süd-Nord-Bahn wurden die Stationsgebäude Waltenhofen, Betzigau und Ruderatshofen nach demselben Schema konzipiert. Der Bahnhof hatte eine Post-Expedition, außerdem waren eine Güterhalle sowie ein öffentlicher Abtritt vorhanden.

DB Museum Nürnberg



Bahnhof Schlachters, 1902

Der Sockel besteht aus Schweizer Sandstein, die Holzblockwände des Gebäudes sind mit Schindeln verkleidet, der Kniestock mit vertikalen Brettern verschalt. Das Dach war mit fränkischen Schieferplatten gedeckt. Gegenüber 1854 wurde der Seitenflügel zu einem einstöckigen Backsteinbau vergrößert. Das Stationsgebäude selber ist unverändert.

DB Museum Nürnberg



Bahnhof Schlachters, 1890er Jahre

Links vom Bahnhof die Güterhalle, deren beachtliche Größe auf ein höheres Frachtaufkommen aus der Landwirtschaft schließen lässt.

Postkarte, Sammlung Weingärtner



Bahnhof Schlachters, 2008

Der Bahnhof Schlachters steht im Landkreis Lindau beispielhaft für Stationsgebäude, die im Wesentlichen seit 1853 unverändert erhalten geblieben sind und unter Denkmalschutz stehen. Hinzugekommen sind der Stellwerks-Vorbau, eine Dachgaube und ein Dachfenster. Das Dach ist nunmehr mit Dachziegeln gedeckt. Am 28.05.1982 wurde der Bahnhof Schlachters für den Personenverkehr geschlossen. Die seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG beabsichtigte Reaktivierung als Haltestelle wurde bislang aus Kostengründen nicht realisiert.

Foto: S. Riedel