

# DIE WESTBAHNHÖFE – eine Handelsstadt im Aufbruch

Beginnt durch seine Lage im Schnittpunkt wichtiger Fernstraßen entwickelte sich Frankfurt am Main seit dem Mittelalter, privilegiert durch jährlich zwei Messen, zu einer Stadt mit bedeutendem Wirtschaftsleben. Noch am Ende des 18. Jahrhunderts galt es als einer der wichtigsten Stapel- und Umschlagplätze des Heiligen römischen Reiches deutscher Nation. Doch drohte der Stadt nach dessen Untergang der Verlust ihrer bis dahin bevorzugten Stellung. Neben der veränderten politischen Landschaft im ehemaligen Reichsgebiet, wo drei Dutzend Zollschränken einen rentablen Handelsverkehr nur noch eingeschränkt zuließen, schmälerten auch die inzwischen veralteten Verkehrswege, so der nur bedingt befahrbare Main, die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt. Wollte Frankfurt eine handelspolitische Isolation vermeiden, in die es sich durch zögernde Haltung beim Beitritt zum Deutschen Zollverein schon beinahe selbst gedrängt hatte, musste es nach dem Bau der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth 1835 rasch auf die neue Technik im Transportwesen reagieren. Eilig gegründete private Eisenbahngesellschaften schufen den frühen Anschluss an das überregionale neue Verkehrsnetz, in dem sich Frankfurt am Main innerhalb von 15 Jahren zum Knotenpunkt von fünf Bahnlinien entwickelte. 1835 konstituierte sich ein Komitee honorierter Frankfurter Bürger mit dem Ziel, eine Bahnverbindung in die nassauische Residenzstadt Wiesbaden zu bauen.



Der Taunusbahnhof um 1850 nach einem Stich von Dielmann

Nach der Konzessionserteilung 1837 dauerte es anderthalb Jahre, bis am 26. September 1839 das erste Teilstück zwischen dem Rebstock und der Station Höchst, am 19. Mai 1840 die gesamte von dem Königlich Bayerischen Baurat Paul Camille Denis (1795–1872) geplante Strecke der privaten Main-Taunus-Bahn bis Wiesbaden eröffnet werden konnte.



Ebenfalls aus privater Initiative begannen 1843 die Bauarbeiten an der Main-Neckar-Bahn, die den Betrieb zwischen Frankfurt und Heidelberg am 1. August 1846 aufnahm, jedoch lag die Frankfurter Station noch auf dem Sachsenhäuser Ufer. Erst mit Fertigstellung der Main-Neckar-Brücke (nach mehrfächem Umbau noch im Kern der „Friedensbrücke“ erhalten) konnte die Bahn ihr im Süden des Taunusbahnhofes auf dem „Galgenfeld“ errichtetes Empfangsgebäude erreichen. Nach und nach musste der Main-Neckar-Bahnhof zusätzlich den Verkehr der Hessischen Ludwigsbahn nach Mainz (1863) und nach Mannheim, ab 1868 die über den Ostbahnhof und die Verbindungsbahn eingeführten Berliner Schnellzüge und 1874 die Züge der Frankfurt-Bebraer Bahn aufnehmen. Jüngster der drei Westbahnhöfe war der Endpunkt der 1846 begonnene, am 15. Mai 1852 eröffnete Strecke Kassel–Frankfurt der Main-Weser-Bahn. Im Süden der Stadt entstand zwischen 1842 und 1847 die Verbindungsstrecke Offenbach–Sachsenhausen, auf deren Anschlussstrecke an die Main-Neckar-Bahn nach dem Bau einer neuen Trasse für die Bebraer Bahn entlang der Mörfelder Landstraße 1875 die Textorstraße angelegt wurde.

An diese früheste Frankfurter Eisenbahn erinnert noch eine dreijochige, mit flachen Segmentbögen gewölbte Brücke über die Nidda bei Nied in sauber gequadratem Buntsandstein. In den Jahren 1838–39 errichtet, ist sie das älteste Bauwerk dieser Art im Untermaingebiet.



Die Westbahnhöfe 1864 aus dem Stadtplan von Delkeskamp



Der Taunusbahnhof um 1880

Die Westbahnhöfe im Stadtplan von 1874

# DIE NEUPLANUNG – ein Verkehrsknotenpunkt verändert seine Dimension



Die Vielzahl von neun Bahnlinien 1868 mit ihren ohne koordinierte Planung im Laufe der Zeit entstandenen Bahnhöfen und Gleisanlagen konnte weder den Personenverkehr noch den immens gestiegenen Güterumschlag der ausklingenden sechziger Jahre bewältigen. Endgültig während des deutsch-französischen Krieges 1870–71 zeigten sich die Schwächen des in 30 Jahren gewachsenen Frankfurter „Bahnknotenpunktes“, den die Truppentransporte nach Westen passieren mussten, mit aller Deutlichkeit.

August Friedrich Wilhelm Orth und Johann Edmund Jacobsthal bildeten die Grundlage für die im Juli 1880 ausgeschriebene „Konkurrenz für Entwürfe zum Empfangsgebäude des Central-Bahnhofs in Frankfurt am Main“. An dem Wettbewerb beteiligten sich alle maßgeblichen Architekten der Zeit; was für den Reiz und die Besonderheit der Aufgabe sprach. Die 59 eingereichten Arbeiten zeigten nicht nur in den Entwürfen zur Architektur des Empfangsgebäudes einen repräsentativen Querschnitt der zeitgenössischen Stilrichtungen, auch die Vorschläge zur Ausführung der Perronhallen nahmen sich in ihrer Gesamtheit aus wie ein Lehrbuch für eiserne Großkonstruktionen. Nach dreimonatiger Prüfung vergab die Jury den ersten Preis an den als Universitätsbaumeister in Straßburg tätigen Hermann Georg Peter Eggert (1844–1920), der schließlich auch den Auftrag zur Ausführungsplanung des Empfangsgebäudes, nicht jedoch der Perronhallen, erhielt. Deren Konstruktion blieb dem auf solche Aufgaben spezialisierten Ingenieur Johann Wilhelm Schwedler (1823–1894) vorbehalten. Die Planung und Ausführung der gesamten technischen Eisenbahnanlagen lag bereits seit 1874 in den Händen Alfred Hottenrotts. Während das Empfangsgebäude

noch geplant wurde, arbeiteten schon ab 1880 die Schaufelbagger im Schwanheimer Wald, um das Material für Bahndämme und Geländeaufschüttungen zu gewinnen. Auf die Grundsteinlegung für das Empfangsgebäude am 26. Mai 1883 folgten fünf Jahre reger Bautätigkeit, bis am 18. August 1888, nachdem noch mit einer letzten gemeinsamen Anstrengung in der vorhergehenden Nacht eintausendzweihundert Arbeiter bei Fackelschein die letzten Verbindungsgleise zu den Perronhallen verlegt hatten,



Die Gleishalle auf einem Leporello um 1890

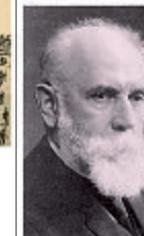
Seit 1860 suchte die Ludwigsbahn nach einer Lösung am alten Standort, ein Gedanke, den auch die 1873/74 mit einer Neuplanung beauftragte Königl. Direktion der Main-Weser-Bahn in Kassel unter Alfred Hottenrott anfangs weiterverfolgte. Erst der Gegenvorschlag der Stadt Frankfurt am Main von 1875, den Bahnhof um 250 m nach Westen zu verschieben, gab den entscheidenden Anstoß für eine wirklich zukunftsträchtige Planung, die bei einem Standort 600 m westlich der alten Anlagen für Bahn und Stadt ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten bot. Die Vorplanungsphase erhielt ihren Abschluss 1880 mit der Gründung der Königl. Eisenbahndirektion Frankfurt am Main. Vorentwürfe der im Bahnhofsbaufahren Berliner Architekten

schon Stilrichtungen, auch die Vorschläge zur Ausführung der Perronhallen nahmen sich in ihrer Gesamtheit aus wie ein Lehrbuch für eiserne Großkonstruktionen. Nach dreimonatiger Prüfung vergab die Jury den ersten Preis an den als Universitätsbaumeister in Straßburg tätigen Hermann Georg Peter Eggert (1844–1920), der schließlich auch den Auftrag zur Ausführungsplanung des Empfangsgebäudes, nicht jedoch der Perronhallen, erhielt. Deren Konstruktion blieb dem auf solche Aufgaben spezialisierten Ingenieur Johann Wilhelm Schwedler (1823–1894) vorbehalten. Die Planung und Ausführung der gesamten technischen Eisenbahnanlagen lag bereits seit 1874 in den Händen Alfred Hottenrotts. Während das Empfangsgebäude

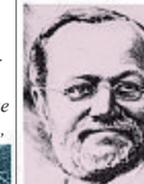
die feierliche Eröffnung stattfinden konnte. Am selben Tag noch wurden die Westbahnhöfe außer Betrieb gesetzt. Diese rückten drei Jahre später anlässlich der auf ihrem Gelände 1891 ausgerichteten Internationalen Elektrotechnischen Ausstellung ein letztes Mal ins Rampenlicht der Stadtgeschichte. Danach entstand, vergleichbar dem Gründungsfieber der 70er Jahre, mit rasendem Tempo innerhalb eines Jahrzehnts als wilhelminische Planstadt von selten erhaltener Geschlossenheit das „Frankfurter Bahnhofsviertel“.

Das Bahnhofsviertel im Stadtplan von 1887

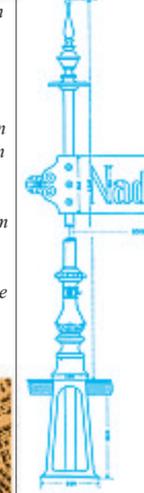
Das Empfangsgebäude auf einem Leporello um 1890



Hermann Eggert (1844–1920)

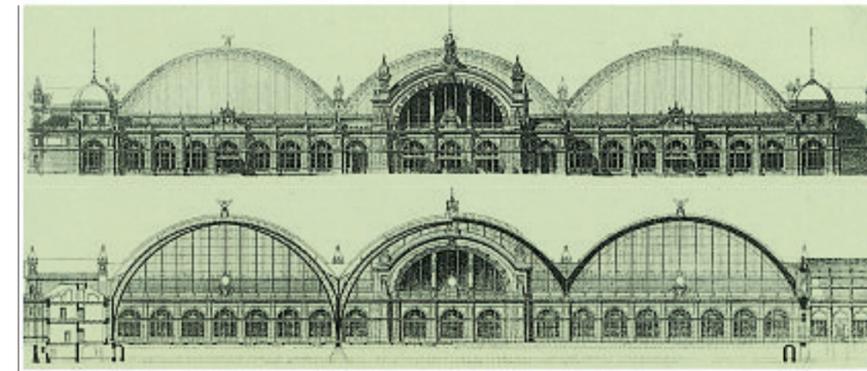


Johann Wilhelm Schwedler (1823–1894)



Ein Richtungsschild

# DER HAUPTBAHNHOF – Symbol der Großstadt des 19. Jahrhunderts



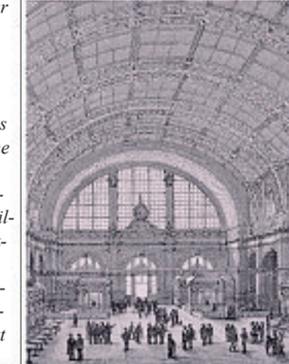
Das Empfangsgebäude nach den Bauplänen von 1886

Die Ostfassade von der Stadt

Die Westfassade von den Gleisen

Durchquert man das Bahnhofsviertel von Ost nach West auf der zentralen Kaiserstraße, angelegt auf der Trasse der ehemaligen Main-Taunus-Bahn, bannt die Fassade des Bahnhofs, scheinbar die Straße abschließend, den Blick des Fußgängers immer wieder von Neuem. Doch erst mit Betreten des Bahnhofsvorplatzes, die gekrümmte, der Gleiskurve der ehemaligen städtischen Verbindungsbahn folgende Stadt wand im Rücken, weitet sich die Sicht, um die breitgelagerte Hauptfront des Empfangsgebäudes in ihrer, wenn auch durch moderne Stadt- und Verkehrsplanung ohne erkennbares Ordnungsprinzip eingeschränkten, Prachtentfaltung wilhelminischer Monumentalarchitektur vollständig erleben zu können. Wer könnte die Qualität der Architektur des Empfangsgebäudes besser vermitteln als Hermann Eggert selbst, der nicht ohne Stolz 1891

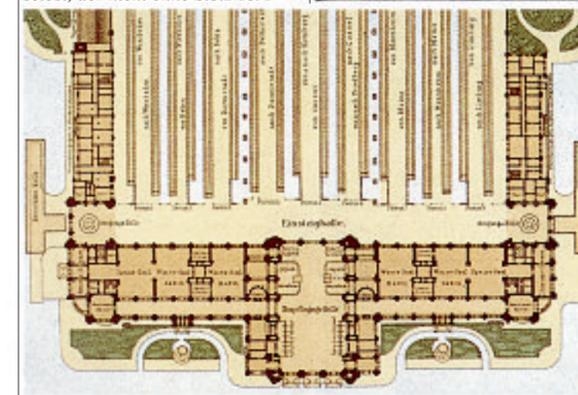
sein Werk in der „Zeitschrift für Bauwesen“ beschrieb: „Entsprechend seiner großartigen, durch die Bedürfnisse des Verkehrs bedingten Gestaltung des Grundrisses ist das Frankfurter Empfangsgebäude in constructiver und architektonischer Hinsicht mit außergewöhnlichem Aufwande durchgeführt worden. (...) Die äußere Gestaltung des Gebäudes ist streng aus seinem Inneren abgeleitet, und versucht sowohl die Eigenart der ganzen Anlage als auch der einzelnen Hauptteile und Räume zum Ausdruck zu bringen. Dabei ist der Bahnhof, welche bei ihrer ungeheuren Ausdehnung und Erhebung das Ganze beherrscht, ihr Recht geworden, indem sie vermöge ihres, mit weit ausladendem Gesims gekrönten östlichen Glasabschlusses zu entscheidender architektonischer Mitwirkung herangezogen ist. Die wichtigsten Punkte, an welchen die Hauptlinien des Hallendaches mit dem massiven Gebäude zusammentreffen, sind durch kleine Thurmaufbauten betont. Zunächst sind die Haupträume des Gebäudes, die große Eingangshalle in der Mitte der Hauptansicht und die Ausgangshallen in den Seitenansichten durch mächtige Hervorhebung ausgezeichnet. Ersterer sind offene Hallen für den Eingang der Fußgänger angefügt; ihr mächtiger bogenförmiger Gesimsabschluss wird durch kecke Thürmchen mit steil kuppelförmigen Steinspitzen abgefangen; in der Mitte trägt sie eine kolossale bekronende Figurengruppe.“



Die Eingangshalle um 1888

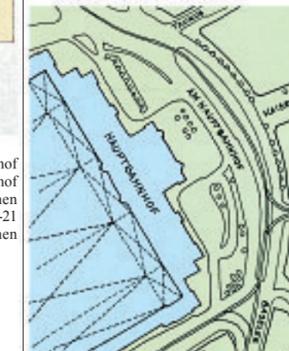


Das Fürstenzimmer auf einem Stich um 1890



Der Entwurf von Hermann Eggert Der Grundriss des Hauptbahnhofes 1880

Hauptbahnhof Am Hauptbahnhof U 4, U5, alle S-Bahnen Linien 11-16-17-21 der Straßenbahnen



Die Basis eines Kandelabers vom Bahnhofsviertel nach Entwurf von Franz Krüger



# DER HAUPTBAHNHOF – Symbol der Großstadt des 19. Jahrhunderts



Seit dem 1. Mai 1889 beherrscht die 6,3 m hohe, etwa 600 kg schwere Gruppe „Atlas die Erdkugel tragend, unterstützt von Dampf und Elektrizität“ als Höhepunkt eines die Darstellung sämtlicher mit dem Eisenbahnwesen in Verbindung stehender Motive versuchenden ikonographischen Programms den 29 m hohen Scheitel der Empfangshalle, geschaffen von dem seit 1872 in Frankfurt ansässigen Bildhauer Gustav Herold. Die Kontur der Gleishallen betonen gußeiserne Zierbögen aus Blättern und Blüten, ihre Scheitel tragen, im Zentrum verdoppelt, mächtige Adler.

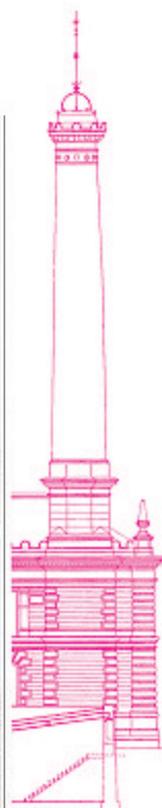


„Im übrigen ist die im wesentlichen eingeschossige Gebäudeansicht durch kräftige, mit Obeliskten bekrönte Mauerpfeiler rhythmisch geteilt; zwischen dieselben spannen sich große, flachbogig geschlossene Bogenöffnungen ein, welche durch Pfeilereinbauten geteilt, und je nach Bedarf als Thür- oder Fensteröffnungen behandelt sind.“

dreigeteilte Wappenschild der 1866 geschaffenen preußischen Provinz Hessen-Nassau, an der Nordhalle das Frankfurter Stadtwappen) „Die Gesimgliederungen der Vorderfront ziehen sich gleichmäßig um das ganze Gebäude, auch im Innern der Bahnhofshalle herum; die Fenster dagegen sind bei dem Verwaltungsgebäude und der Hallenmauer der verschiedenen Zweckbestimmung entsprechend abweichend ausgebildet, sie ordnen sich aber den Gesimslinien überall streng unter. Zudem ist durch die bekrönenden Bauheile ein gewisser Wechsel erzielt, indem neben den vorherrschenden architektonischen Formen figürliche Werke, und nach Bedarf verschiedenartige Brüstungsgitter angewandt worden sind ...“



Der Hauptbahnhof aus der Luft um 1930



Der Kamin am Südflügel

Das Empfangsgebäude von Osten 1990

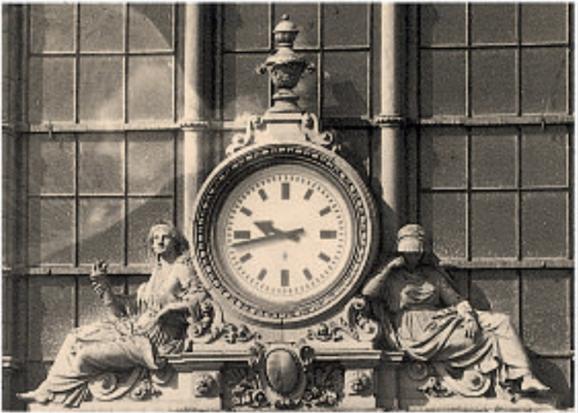
Ein Kuppeltürmchen



# DER HAUPTBAHNHOF – Symbol der Großstadt des 19. Jahrhunderts

Über dem Vestibüleingang beiderseits der zentralen Uhr die Allegorie „Tag“ und „Nacht“ von Stadelprofessor Gustav Kaupert nach dem Vorbild des Grabmals von Michelangelo für Lorenzo de' Medici in der Sakristei an S. Lorenzo in Florenz (um 1525).

An den vorderen Eckpfeilern der Empfangshalle in Muschelkonchen allegorische Frauenfiguren: dem Bahnhofplatz zugewandt „Handel“ und „Ackerbau“ von Alexander Calandrelli, zum Portal schauend „Eisenindustrie“ und „Schifffahrt“ von Emil Hundrieser.



Die „Hochzeitsreisenden“ von Anton Carl Rumpf und als Pendant die „Bildungsreisenden“ von Friedrich Schierholz über den Vestibülpfeilern



„Am Eintritt in die Eingangshalle bildet sich ein freier Platz von beträchtlicher Tiefe, ein Ruhepunkt für den in das Gebäude eintretenden Reisenden in dem Gewirr des Verkehrs, von welchem er die Halle mit einem Blick übersehen und sich über den ganzen Vorgang der Fahrkarten- und Gepäck-Abfertigung sowie alle anderen bei dem Antritt einer Reise zu erledigenden Geschäfte unterrichten kann.“ Beiderseits der Eingangshalle füllen Wartesäle (darunter ehemals fürstliche Räume), Restaurant und Hilfseinrichtungen die Flügelbauten, von deren aufwendiger Originalausstattung nichts mehr erhalten ist.



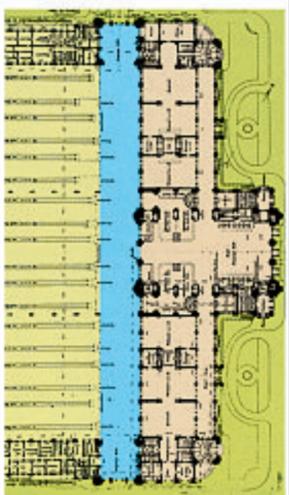
Der Bergbau



Der identischen Ausbildung der äußeren und inneren Fassade des Eingangsgebäudes entspricht die Fortsetzung des ikonographischen Programms der Bauplastik der Querbahnsteifront. Seitlich des Hauptportals, ehemals die im Krieg zerstörte zentrale Frauengruppe „Morgen“ und „Abend“ flankierend, die von dem Bildhauer Josef Keller modellierten Figuren „Heereswesen“ und „Bergbau“.

Der Handel Der Ackerbau

Der Grundriss des Hauptbahnhofes 1888



Die Tondi von Nord- und Südgiebel

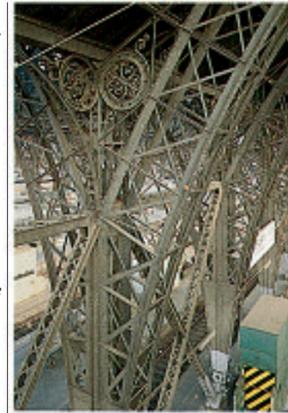
# DER HAUPTBAHNHOF – Symbol der Großstadt des 19. Jahrhunderts

„Die Gleishalle ist in drei Schiffe von 56 m Stützweite gegliedert und hat eine Gesamtlänge von 186 m. Sie ist von gekuppelten, 9,30 m von einander entfernten Bogenträgern aus Gitterwerk überspannt, welche in der Höhe der Bahnsteige ansetzen und in kräftiger, der Kreislinie angenäherter, oben etwas spitz zulaufender Bogenform bis zu 29 m Höhe aufsteigen. (...) Die äußere Gurtung der Träger senkt sich in einer flacheren Kreislinie bis zur Höhe des gleichmäßig umlaufenden Gesimses der Umfassungsmauern und des Kopfgebäudes auf 10,70 m herab und verläuft dann senkrecht bis zu den Ansatzpunkten auf den Bahnsteigen. Dagegen ist die Dachhaut über den Stützpunkten durch Aufschieblinge etwa um 4 m gehoben, so daß die Dachkanten und Dachrinnen in etwa 14,50 m Höhe zu liegen kommen. Dadurch ist zwischen den Hallen ein freier Durchblick erreicht worden, während an den Außenseiten

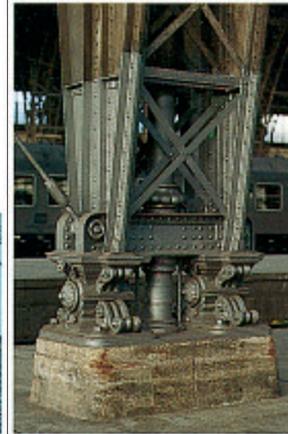
über den Umfassungsmauern eine senkrechte Wand als Eisenconstruktion eingeschaltet werden konnte, in welche große halbkreisförmige Fenster eingeschnitten sind. (...) An den Stirnseiten ist die Halle durch Glaswände abgeschlossen ... (...) Architektonischer Schmuck ist nur an einigen Punkten der Hallenconstruktion angewandt worden, nämlich an den Zwickeln unter den Dachrinnen (...) und an den Felchern, welche selbst als schmückende Zutat von Binder zu Binder eingespannt sind, und an den Feldern, welche sich am Fußpunkte der Dachfläche über der Bogengurtung bilden. Hier ist das tragende Stabwerk mit geschmiedetem Zierwerk aus Kreisbögen und Ranken ausgefüllt ... Außerdem sind die Binderfüße auf den Bahnsteigen kunstvoll durchgebildet, indem die gußeisernen Zwischenstücke zwischen den wuchtigen Granitsockeln und dem Schmiedewerk der Tragbögen in schmückende Formen gekleidet sind.“



Die Perronhalle auf einem Stich um 1890 Die Perronhalle 1990



Die Zwickelverkleidung Der Binderfuß



Die Dampflok 50 1512



Anderthalb Jahrzehnte nach Fertigstellung des seinerzeit größten Empfangsgebäudes Europas begann 1905, geleitet von Armin Wegener, die Planung zu einer Erweiterung des Bahnhofes um zwei Seitenflügel. Mit deren Fertigstellung nach zwölfjähriger Bauzeit hatte sich 1924 die ursprüngliche Breite von knapp 210 m auf das gewaltige Maß von etwa 270 m gesteigert. Von dorischen Kolossalsäulen dominierte Portalrisalite ermöglichen seitdem den direkten Zugang auf den Querbahnsteig. Die Ausgangsfassaden schmücken Reliefs von Rudolf und Bruno Schäfer (1927), auf dem Nordwesteck eine Arbeitergruppe von Carl Stock (1938). Der Wiederaufbau nach der Zerstörung am 29. 1. 1944 erfolgte unter Verzicht auf jegliches Interieur der Kaiserzeit, der Ausbau zur S- und U-Bahnstation 1972–78 erweiterte die Funktion des Hauptbahnhofes im Untergrund, geschmacklose Einbauten der 80er Jahre zerstörten schließlich die ehemalige Monumentalität des Innenraumes.



Die Ostfront des Südkopfbaues von 1924

Fotos: Heinz Schomann, Der Frankfurter Hauptbahnhof Layout: Kieser

Literatur: Volker Rödel, Ingenieurbaukunst in Frankfurt am Main

Fotos: Julia Hofmann, Hjalmar Meckes, Rudolf Nagel, Volker Rödel