

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 524 Seite: 1

Das nachfolgend beschriebene und gekennzeichnete Objekt wird gemäß § 3 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 u. 2 und § 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz - DSchG NW) in die Denkmalliste der Stadt Bochum eingetragen.

KARTEINUMMER:

Teil der Denkmalliste: **A**
Lfd.Nr. im o.a. Listenteil: **524**

KURZBEZEICHNUNG:

Ehemaliges Bahnhofsempfangsgebäude in Bochum (Katholikentagsbahnhof)

LAGE:

Straße/Hausnummer: Konrad-Adenauer-Platz 3/4
Gemarkung: Bochum
Flur: 20
Flurstück: 333

Nähere Beschreibung des Objektes:

Wesentliche charakteristische Merkmale:

Das Baudenkmal umfasst das Empfangsgebäude mit Verwaltungsräumen, das heutige Gebäude der Bundesbahnschule auf dem Grundstück zwischen Viktoriastraße, Humboldtstraße und Eisenbahngleisen in Bochum Stadtmitte. Es handelt sich um einen in der Nordansicht vorspringenden Querbau der östlich und westlich von je einem Flügelgebäude eingefasst wird. Der endgültige und bedeutende Anlass für die

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 524

Seite: 2

Errichtung eines vorläufigen neuen Empfangsgebäudes-Süd war der Katholikentag im Jahre 1949 zur organisatorischen Bewältigung des zu erwartenden umfangreichen Besucherstroms und um einen positiven ersten Eindruck von der Stadt zu vermitteln, entstand hier nicht irgendeine Barackenkonstruktion, sondern ein architektonisch gestaltetes und massiv errichtetes neues Gebäude mit einem Abwicklungskonzept. Der Haupteingang wurde nicht mehr von der Stadt fort, sondern zur Stadt hin orientiert. Die am Gebäude verwendeten Baustoffe, wie Backstein, Sandstein und Holz bezeugen eine bescheidene Repräsentationsabsicht, die sowohl der angespannten finanziellen Lage der Stadt Bochum als auch dem provisorischen Charakter dieser Anlage gerecht wurde. Der Entwurf ist vom Bundesbahnberrät Wilhelm Bangen abgezeichnet worden. Das Empfangsgebäude ist bedeutend für die Stadt Bochum.

Bochum erhielt erst in den 60er und 70er Jahren des 19. Jahrhunderts einen eigenen Bahnanschluss.

Südlich und nördlich der Innenstadt entstanden zwei Empfangsgebäude von konkurrierenden Eisenbahnunternehmen.

Dieses erwies sich als außergewöhnlich ungünstig. Es entstand so ein umfangreicher und störender Querverkehr sowohl auf den Straßen der Innenstadt als auch auf den Gleisen. Aus den daraus hervorgehenden Streckenführungen entstand um die Bochumer Innenstadt herum das sogenannte "Gleisdreieck", das sich im 20. Jahrhundert als bedeutendes Hemmnis des Stadtausbaus erweisen sollte. Als stärker frequentierter Bahnhof erwies sich im Laufe der Zeit der Bahnhof, der auf dem in Rede stehenden Gelände gebaut worden war, der sogenannte "Bahnhof Süd (1860)". Dieser Bahnhof war Personen- und Güterbahnhof zugleich. Das gesamte Verkehrsaufkommen wurde auf einem sehr ungünstig gelegenen spitzwinkligen Grundstück abgewickelt. Der Transportverkehr und Fußgängerverkehr kreuzten hier in gefährlicher Weise. Das

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 524 Seite: 3

Empfangsgebäude selbst lag sehr ungünstig. Es besass umfangreiche Treppenanlagen, die das Erreichen der Züge mühsam machten. Städtebaulich lag es ungünstig, weil es keinerlei platzbildende Wirkung besass, es nicht der Innenstadt zugewandt war und die im Bahnhofsbereich notwendigen umfangreichen Gleisanlagen gleichzeitig eine schmale und lange Unterführung dieser Anlage notwendig machte, um die Stadt in südlicher Richtung verlassen zu können. Diese Unterführung wurde im Volksmund "Mausefalle" genannt, weil sie stark verkehrsbehindernd und bei einer Breite von 17 m, die zudem noch zwei Stützenreihen für das Brückenbauwerk aufnahm, sehr dunkel war.

Diese verkehrs- und städtebaulich unhaltbaren Zustände zu lösen, bemühte man sich in Bochum seit den letzten Jahren vor dem ersten Weltkrieg. Es entstanden zahlreiche Konzepte, die aber wegen der schwer zu ändernden technischen und baulichen Tatbestände niemals verwirklicht werden konnten.

Erst als im Zweiten Weltkrieg die Bochumer Innenstadt nahezu 90 % zerstört wurde, konnte die Verbesserung der Bahnhofsverhältnisse nachhaltig geplant und verwirklicht werden. Nach einer Planungsphase in den Jahren 1946/47 wurden bereits Ende 1947 die neuen Bahnanlagen in Verträgen mit der Bahndirektion festgelegt und von der Stadtverordnetenversammlung Bochum verabschiedet. Sie sahen im wesentlichen vor, dass zwischen dem nördlichen und südlichen Empfangsgebäude ein völlig neuer Bahnhofskomplex mit neuem Empfangsgebäude entstehen sollte. Auf diese Art und Weise wurde es auch möglich, die beengenden Verhältnisse der Innenstadt durch neu konzipierte und angelegte Ausfallstraßen, wenn nicht völlig zu beseitigen, so aber doch stark aufzulockern. Die Verwirklichung dieser Pläne musste wegen der umfangreichen Vorarbeiten auch nach Ansicht der damaligen Städtebauer mindestens 10 Jahre in Anspruch nehmen. Zwischenlösungen waren notwendig. Das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Nord (1874) war unzerstört geblieben, während das

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 524 Seite: 4

Gebäude des Hauptbahnhofs Süd (1860) im Krieg zerstört worden war. Erhalten geblieben war ein Teil des Erdgeschosses, der Personentunnel und wohl ein Teil der Bahnsteige. In den ersten Jahren wurden beide Empfangsgebäude weiter betrieben. Erst der Katholikentag, der 500.000 Besucher in die zerstörte Stadt brachte, die zumeist mit dem Zug anreisten, machte eine neue Anlage erforderlich. Der Katholikentag war die erste genehmigte Massenversammlung deutscher Bürger nach dem Zweiten Weltkrieg und hat für die Geschichte der Stadt Bochum insofern große Bedeutung, als sie sich hier werbetätig repräsentieren konnte und in diesem Sinne die von Zerstörung geprägte Stadt umfangreich aufgeräumt wurde und dort, wo es dringend notwendig war, auch Neubauten erstellt wurden. Neben einigen Hotelbauten war der wichtigste Neubau in diesem Zusammenhang das in Rede stehende Empfangsgebäude auf dem Grundstück des ehemaligen Bahnhofs Süd.

Das Empfangsgebäude des "Katholikentagsbahnhofs" markiert somit den ehemaligen Standort des Hauptbahnhofs Bochum, ist wichtiges Glied in der Verwirklichung der verbesserten Bahnanlagen, deren Planung zentraler Punkt des Wiederaufbaus der Stadt Bochum war und bezeugt eine traditionalistisch ausgerichtete, bescheidene Architekturnichtung der ersten Nachkriegsjahre. Ferner ist es wichtiges bauliches Dokument eines zentralen deutschen Ereignisses in der Bochumer Nachkriegsgeschichte, d.h. Zeugnis des 1949 in Bochum veranstalteten Katholikentages.

Für die Erhaltung und Nutzung des Gebäudes sprechen wissenschaftliche, d.h. architektur- und technikgeschichtliche Gründe, weil das Gebäude, wie oben bereits ausgeführt, durch die Neuanlage seiner Empfangshalle als Umsetzung eines modernen Bahnhofskonzeptes zu betrachten ist. Für seinen Denkmalwert sprechen aber in stärkerem Maße bau- und architekturgeschichtliche Gründe, weil trotz seiner bescheidenen eingeschossigen Ausführung wichtige Merkmale der Architektur der unmittelbaren Nachkriegsjahre besonders gut ablesbar sind. Genannt sei hier die

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 524

Seite: 5

relativ massive Portikuskonstruktion in Naturstein, die Dachlaterne als gern gewähltes Belichtungsprinzip dieser Zeit und die verhaltene Farbigkeit in der Vorhalle, die bereits in Richtung der künftigen Architektur der 50er Jahre weist. Die nachträglichen Veränderungen wie z. B. der Umbau von zwei Fenstern im östlichen Anbau zu einer Tür und die Veränderung von vier neuen Türöffnungen im Inneren der Halle und Veränderungen an der Treppenanlage zum Bahnsteigtunnel sind als geringfügig zu beurteilen und haben deshalb keinen Einfluss auf die Feststellung der Denkmaleigenschaft. In einem offiziellen Faltblatt zum 73sten deutschen Katholikentag Bochum im Auftrag des Zentral- und Lokalkomitees, Herausgeber: Katholischer Beobachter vom 30. August 1949, 4. Jahrgang, Stadtarchiv Bochum, wird sinngemäß folgendes über das Gebäude berichtet:

"Ein schmuckes, repräsentatives Gebäude. Handwerkliches Können haben dem Bau sowohl innen als auch außen in ein freundliches Gewand gekleidet.

Die geräumige, helle Halle vermag einen großen Menschenboom zu fassen. Die Bahnhofsgaststätten werden in der näheren Umgebung nicht ihresgleichen haben. Es wäre deshalb verfehlt, das Ganze nur als einen Behelf zu bezeichnen. Fleiß und handwerkliches Können machten aus der Behelfslösung ein Schmuckkästchen ..."

Die Bedeutung des "Katholikentagsbahnhofs" kommt ein hoher Stellenwert in der Architekturgeschichte zu, weil er die wichtigen Gestaltungsphasen seiner Zeit unmittelbar und authentisch veranschaulicht. Hinzu kommt, dass diese Architekturrichtung nicht aufgearbeitet ist. Somit dient das Gebäude nicht zuletzt für die weitere Erforschung dieser wichtigen Geschichtsepoche. Aus diesem Grunde liegen für die

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 524

Seite: 6

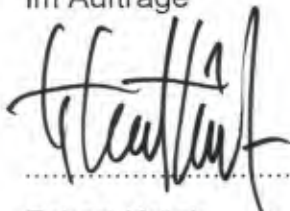
Erhaltung und Nutzung auch wissenschaftliche Gründe vor. Seine Bedeutung als Baudenkmal im Sinne des § 2 Denkmalschutzgesetz NW ist unumstritten.

Datum der Eintragung: 9. Mai 2001

STADT BOCHUM

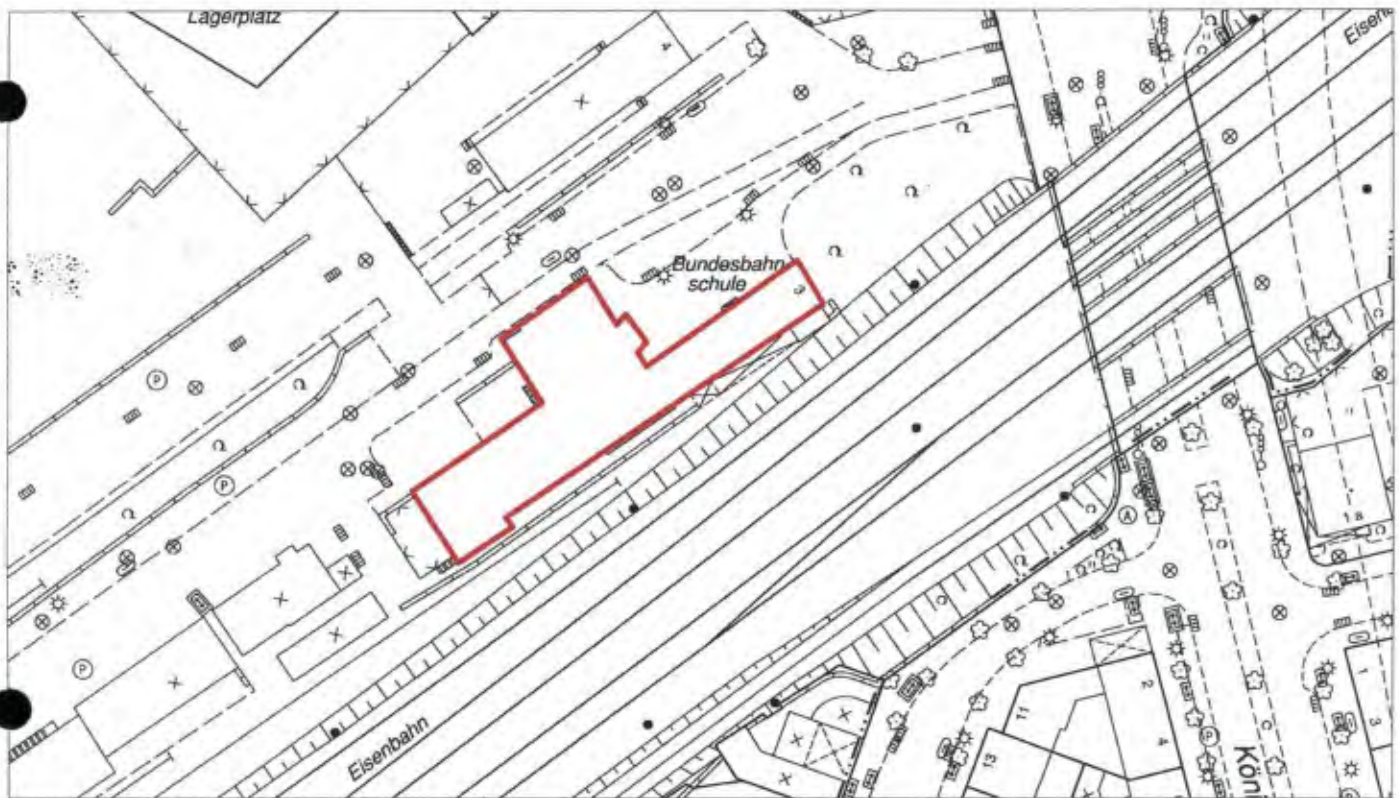
Der Oberbürgermeister

Im Auftrage



(Siegel)

Eckart Kröck



Konrad-Adenauer-Platz 3

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 524

Seite: 9

FOTOS:

Film:

Aufnahme:

