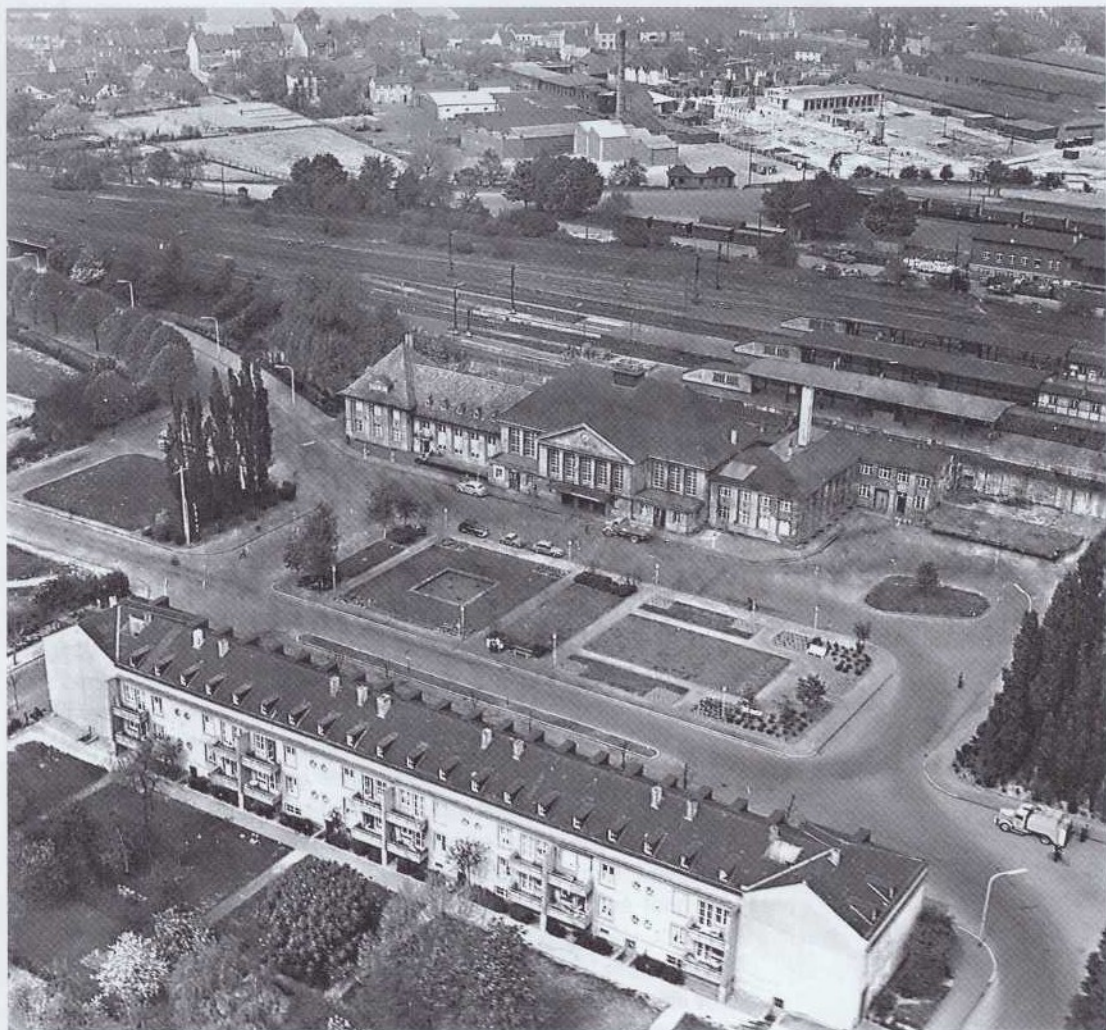


Der Bahnhofsvorplatz in Viersen

Denkmal und Denkmalwirklichkeit

Von Jutta Curtius



Der Viersener Bahnhof hat neben seiner städtebaulichen, verkehrstechnischen und sozialen Bedeutung einen entscheidenden Anteil an der Kulturgeschichte der Stadt und des Kreises. Wenn auch im Laufe der Jahrzehnte das Kraftfahrzeug der Bahn den Rang abgelaufen hat, ist der Bahnhof doch auch weiterhin als Ankerpunkt des städtischen Gebildes zu werten.

*Bahnhof Viersen, Luftbild 1951
Foto: Stadtarchiv Viersen, Best. 5,1110*



Bahnhofsvorplatz, 1986

Foto: Stadtarchiv Viersen, Chargé 76, 6004

Der alte Bahnhof in Viersen

Der ursprüngliche Standort des Viersener Bahnhofes lag Ende des 19. Jh. zentral und fußläufig in dem prosperierenden Viertel rund um die damalige Casino- und die Burgstraße. Der Besucher wurde ab 1903 beim Verlassen des Bahnhofsgebäudes von einem repräsentativen Stadtgarten und dem gegenüberliegenden Hotel Lennartz empfangen. Der wirtschaftliche Aufschwung im 19. Jh. bewirkte, dass die alte Eisenbahnstrecke dem Verkehr nicht mehr gewachsen war. Dies war der Anlass für weitläufige Planungen der Eisenbahndirektion Köln ab 1910. Das preußische Abgeordnetenhaus bewilligte 12 Mio. Mark und es wurden 2 Mio. m³ Erdmassen für die neue Trasse bewegt¹. Der neue Bahnhof entstand ca. 500 m östlich auf dem Gelände „Am Eichelnbusch“, was zu erhebliche Veränderungen im Stadtbild von Viersen führte.

Für die Konzeption einer Bahnhofsanlage war zu jener Zeit das Handbuch der Architektur, vierter Band, maßgeblich²: „Damit die Reisenden tunlichst bequem an das Empfangsgebäude gelangen, damit Equipagen, Droschken, Automobile, Gasthofwagen, Stadtbahnen und dergl. bequem an und vorfahren können, muß vor dem Empfangsgebäude für einen ausreichend großen und freien Platz den sogenannten Bahnhofsvorplatz auch Bahnhofplatz genannt gesorgt werden, der auch gute und geräumige Straßenverbindungen nach dem Stadtinneren besitzen soll ... Sobald ein Bahnhof nur einige Bedeutung besitzt, sollte er

stets einen, wenn auch geringen Schmuck erhalten. Kaum etwas Verletzenderes als ein öder oder staubiger Platz, von unschönen Häusern oder gar wild wachsendem Gestrüpp umgeben! Der Bahnhofsvorplatz bildet gewissermaßen den Eintritt in die Stadt, und der erste Eindruck, den der ankommende Reisende von einem völlig schmucklosen, ja öden Platz empfängt, ist wenig angenehm und oft bleibend.“

Ferdinand Fölsing³ und Alfred Lücking⁴, beide erfahren Architekten für Bahnanlagen, wurden 1916 mit der Planung für das Empfangsgebäude betraut. Der Bahnbetrieb wurde mit der Umverlegung der Gleise 1917⁵ aufgenommen. Das Gebäude wurde am 23. Mai 1920 endgültig dem Verkehr übergeben⁶.

1997 schrieb Axel Föhl in seiner Stellungnahme für die Denkmalliste⁷: „Der in dem Zusammenhang einer eigens neu geschaffenen Bahnhofsvorplatzanlage gestellte Bau macht ... die bis zum Ersten Weltkrieg stark gestiegene Bedeutung der Station Viersen deutlich ... Die ruhige, aber nicht unlebendige Front schließt würdig die von weiteren Denkmalwerten Bauten umschlossene Fläche des Bahnhofplatzes.“

Das Gelände um das Gebäude selbst war zum Entstehungszeitpunkt trostlos, der ankommende Gast wurde auf freiem Feld, nicht wie ehemals vom gepflegten Stadtgarten, in Empfang genommen. Zusätzlich hatte er einen weiten Weg in die Stadt. „Wohl mögen einige Passagiere, denen der Wechsel noch nicht bekannt war, ihren Zug verpasst haben.“⁸ Erst 1919 wurden die Straßenbahngleise verlegt⁹.

Mit dieser Situation unzufrieden, beauftragte die Stadt Viersen 1924 den Stadtgartendirektor von Mönchengladbach Felix Hartrath¹⁰, sowohl den alten Bahnhofplatz, d.h. die Erweiterung des Alten Stadtgartens, zu überarbeiten, als auch den neuen Bahnhofsvorplatz zu entwerfen. „Der grüne Wartesaal“¹¹ war der Titel seiner Planung. Geschnittene Linden sollten der Anlage einen Rahmen geben und gleichzeitig dem Spaziergänger Schatten spenden, zur Ausschmückung war der Platz mit einem Wasserbecken und Rosenrabatten ausgestattet. Die ganze Situation war als Senkgarten, etwa 0,6 m unter der Verkehrsfläche bestimmt. Diese Planungen wurden nicht ausgeführt.

Siedlungsplan und Dr. Hermann Hecker

Bereits 1913 waren die Herren Oberbürgermeister und Landräte vom Regierungspräsidenten aufgefordert worden, sich mit der Schrift von Robert Schmidt zu den „Grundsätzen zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes“¹² auseinanderzusetzen. Diese Schrift gab den entscheidenden Anstoß und Anleitung neuen städtebaulichen Handelns. Zum Erreichen dieser Ziele und zur Zusammenlegung von Grundstücken konnte das „Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874“ angewandt werden. Gleichzeitig dürfte die Novelle des Fluchtliniengesetzes, des Preußischen Wohnungsbaugesetzes vom 28.3.1918 eine bedeutende Änderung im Städtebau eingeleitet haben,

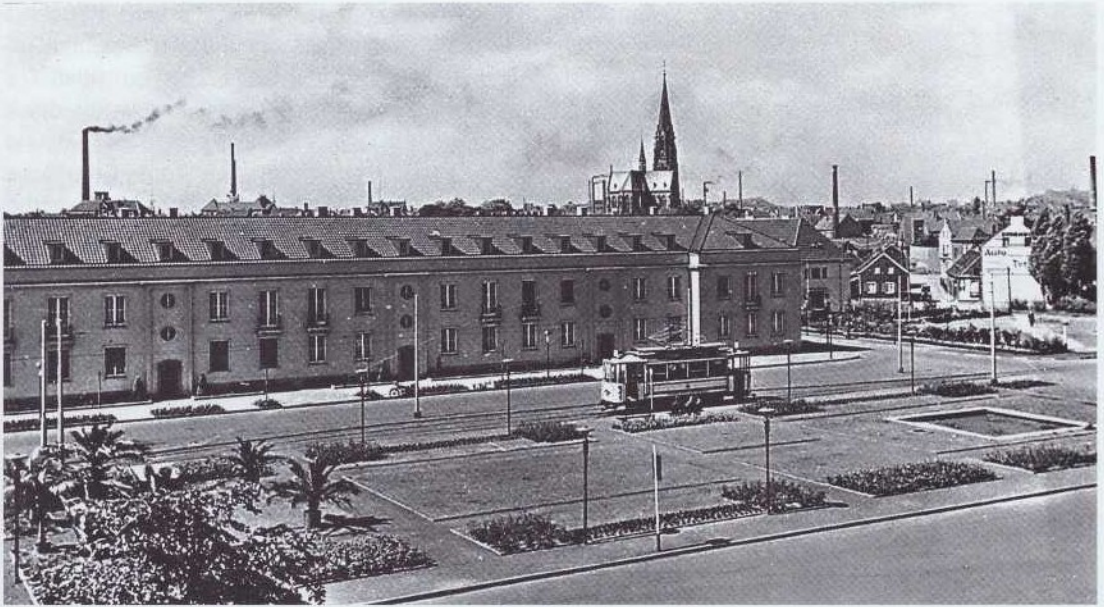
„es berücksichtigte die Freiraumfunktion von Plätzen und verankerte die Anlage von Plätzen, besonders in städtebaulicher Verdichtung, auch aus städtebaulich – hygienischen und ästhetischen Rücksichten¹³.“ Es gab die grundsätzliche Befürchtung, dass es in den Gemeinden zu unerträglichen Verhältnissen kommen würde, wenn nicht genügend Grünflächen in ihnen verteilt wären. Im Jahre 1921 gründete sich der Siedlungsausschuss, aus dem am 8. Juli 1925 der Planungsverband Düsseldorf hervorging. Als weiterer Schritt erfolgte die Gründung der Landesplanung Rheinprovinz¹⁴.

Die Stadt Viersen wurde vom Regierungspräsidenten aufgefordert¹⁵, Nachbesserung zur Grünflächen- und Verkehrslinienplanung vorzunehmen. Hiermit wurde Dr. Ing. Hecker beauftragt. Er bestätigt am 3.10.1925¹⁶: „Spezielle Arbeiten, wie das Gutachten für das Bahnhofsviertel sind in der Leistung einbegriffen, solange nicht eine andere Abmachung schriftlich vorliegt.“ Diese, nach seinen Worten umfangreichen Planungen, sollten „als typisches Beispiel durchgearbeitet, gleichzeitig für Demonstrationszwecke des Landesplanungsverbandes“ verwendet werden. Die tatsächliche Projektierung ist bisher nicht bekannt. 1928 schien die Freiflächengestaltung am Bahnhofsvorplatz weiterhin unausgereift. Verantwortlich für die unbefriedigende Situation um das Bahnhofsgelände waren unter anderem die Besitzverhältnisse¹⁷. Es wurden allerdings Pappeln und Birken angepflanzt, die sich vom Kirschlorbeer absetzen sollten¹⁸.

Investor Kaisers Kaffee Geschäft und Emil Fahrenkamp

In den Jahren darauf tätigte die Stadt große Anstrengungen mit komplizierten Grundstückstauschen, die eine zusammenhängende Bebauung ermöglichten¹⁹. Im Jahr 1935 begannen die schriftlichen Verhandlungen zwischen der Stadt Viersen und der Firma Kaisers zur Bebauung im Bahnhofsviertel, „weil die Erschließung des Bahnhofsvorplatzgeländes unter den gegebenen Verhältnissen der Stadt Viersen aus eigenen Kräften nicht möglich ist²⁰.“ Die Stadt wollte die Firma Kaiser als Investor gewinnen, um im Bahnhofsumfeld tätig zu werden. „... weil es ziemlich zentral in der Stadt gelegen²¹.“ Kaisers verpflichtet sich mit dem Schreiben vom 31.7.1935 auf den „zu übereignenden Grundstücken mit Bauwerken von einer Gesamtbaukostensumme von rund RM 150.000 ... diese Bebauung am Bahnhofsvorplatz selbst als architektonisch angesprochen werden können²².“

Emil Fahrenkamp als einer der richtungsweisenden Architekten des 20. Jh. war auf dem Höhepunkt seiner beruflichen Karriere bei mehreren Projekten für den Investor KKG in Viersen federführend²³. Fahrenkamp entwarf 1937 für die zwei gegenüberliegenden Grundstücke zwei Gebäude, die als Einheit gedacht waren. Es wurde aber nur das Grundstück Bahnhofsvorplatz 6–9, bebaut. Am 22.5.1937 hieß es²⁴: „Am Bahnhof ist mit dem Bau von 29 Kleinwohnungen begonnen wor-



den. Bauherr ist Kaisers Kaffee Geschäft. Die architektonische Leitung liegt in den Händen von Herrn Professor Fahrenkamp, Düsseldorf.“ Die weitere Bebauung Ecke Bahnhofplatz/Goethestraße wurde nicht ausgeführt – ob kriegsbedingt, wie man vermuten könnte, ist nicht zu ermitteln.

*Bahnhofsvorplatz mit
Fahrenkamp'schen
Siedlungsgebäude, 1938*

Foto: Stadtarchiv Viersen, Chargé 76, 757

Neue Sachlichkeit – der neue Bahnhofsvorplatz

Mit der Fertigstellung der Siedlungsbebauung im Jahre 1938 entstand eine Platzsituation, und der Bahnhofsvorplatz wurde in das städtebauliche Konzept eingebunden. Der Bahnhof erhielt nach über 20 Jahren endlich eine Platzgestaltung, die dem repräsentativen Bau entsprach. Dabei passte sich der Platz der Fahrenkamp'schen Architektur der Neuen Sachlichkeit in hervorragender Weise an.

„Der Wille zur Sachlichkeit – wie können wir Baukünstler zu dieser Sachlichkeit zurückfinden? ... Durch einen gleichgerichteten ehrlichen Willen würden wir auch wieder zur einheitlicheren Formung, zur Gemeinschaft gelangen, wie sie in Epochen vor uns bestand. Nicht im Hemmungslosen sich ausgeben zeigt sich der Meister, sondern in weiser Zurückhaltung ... Die Fähigkeit zum Verzicht, zeugt von Charakterstärke, durch Weglassen alles Überflüssigen entsteht das Schöne, lehrt Leonardo. Entschließen wir uns zu solchem Verzicht, um zur sachlich-edlen Form zu gelangen! Mag auch diese Forderung vielen unverständlich bleiben, sie bleibt doch bestehen, weg mit den falschen Repräsentationen; ... Wahrhaftigkeit und Schlichtheit sollen an ihre Stelle treten²⁵¹“



Die Verlängerung der Goethestraße teilte den Platz in zwei unterschiedlich große Flächen, die sich in Verkehrsflächen (Bürgersteige und Fußwege, Autoverkehr und Straßenbahn) und Grünflächen aufteilten. Die sich vor dem Bahnhof erstreckende östliche Grünfläche wurde durch drei Querwege aus wassergebundener Wegedecke unterbrochen und so in vier Teile geteilt. Von West nach Ost eine sehr schmale Grünfläche. Dann nahezu ein Quadrat, in dessen Mitte ein quadratisches Wasserbecken die Fläche schmückte. Es folgte ein schmales Rasenband, und die westliche Fläche wurde zusätzlich durch Längswege unterteilt, die nach außen durch Pflanzbeete begrenzt, nach innen mit einer rechteckigen Rasenfläche begrünt wurden. Die architektonisch angeordneten Pflanzbeete, die sich in Quadrate und schmale Bänder aufteilten, lockern die strenge Formensprache auf. Für einen möglichen längeren Aufenthalt wurden im westlichen Sitzcarré Palmen in Kübeln aufgestellt²⁶.

Zwischen dem Portal des Bahnhofsgebäudes und dem Wasserbecken zeigen sich axiale Bezüge. Die Querwege in der Grünfläche nehmen Bezug auf die Eingangstüren des Fahrenkampschen Gebäudes. Die einfachen, doch klaren Strukturen sind in ihren Proportionen durchdacht. Auf Überflüssiges wird verzichtet, und doch scheint der Platz freundlich und lebendig. Im Frühjahr 1938 sind die Arbeiten teilweise fertiggestellt, „... während der grüne Rasen um den – noch schlafenden – Springbrunnen durch farbenprächtige Blumenbeete wirkungsvoll aufgelockert ist²⁷.“

Im Jahre 1951 schirmte die westliche Grünfläche mit ihren Säulenpappeln, die das Bahnhofsgebäude in seiner Höhe überflügelt haben, die Platzsituation nach Westen ab. 1955 erfolgte zwischen der Stadtverwaltung und Kaisers Kaffeegeschäft ein Briefverkehr, „dass Sie aus dem Vertrag Nr. 593/35 von 10.8.1935 Ziffer 5 eine Bauverpflichtung haben, das Grundstück ordnungsgemäß zu bebauen²⁸“, bzw. dass die Stadt Rückauffassung des an sie seinerzeit übertragenen Grundstückes verlangte. Die Verhandlungen zogen sich bis 1959 hin, dann brach die Akte ab.

So wurde die fehlende Bebauung nach Nordwesten in den 1950er und 1960er Jahren zum allgemeinen Ärgernis. In einem Zeitungsausschnitt „Trostlosigkeit vor der Haustür“, heißt es²⁹: „Unsere Stadt nimmt das Recht für sich in Anspruch ‚Kulturstadt im Grenzland‘ zu sein. Kultur zeigt sich aber auch in kleinen Dingen.“ 1965 wurden vor dem Fahrenkampschen Gebäude Parkbuchten erstellt, und die schmale Verkehrsinsel, die ehemals die Straßenbahn vom übrigen Straßenverkehr trennte, beseitigt³⁰.

Heutiger Zustand – Bahnhofsvorplatz

Der Platz steht als Mittler zwischen selbstständigen Bauwerken mit unterschiedlicher Herkunft und Funktion. Er bietet Raum als Verkehrs- und Grünfläche, gleichwohl auch den Raum, den die beiden Gebäude

benötigen, um sich zu entfalten. Bis Ende der 1980er Jahre war die Anlage in einem gepflegten Zustand, die Fontäne des Wasserbeckens sprudelte noch und die Pflanzungen waren in einem gärtnerisch guten Zustand. Das Wasserbecken wurde in der folgenden Zeit zugeschüttet und beliebig bepflanzt. Zahlreiche notwendige oder unnötige Einbauten geben der heutigen Gestalt einen ungepflegten Eindruck. Die wichtigen Raumkanten und die Einteilung des Schmuckplatzes sind bis heute zum großen Teil original erhalten geblieben.

Der Weg zur Denkmalerkenntnis

Mit dem Verkauf des Bahnhofsgebäudes 2008 an einen privaten Investor begannen Überlegungen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Die Qualitäten, die der Platz aufweist, wurden dabei nicht erkannt. Es kam die Forderung, dass die neue Planung die ursprünglich durchdachten klaren Strukturen und Proportionen beibehalten muss. Die veröffentlichte Planung im Februar 2014 war Anlass für den Verein für Heimatpflege Viersen die Anerkennung als Denkmal anzustoßen, was nicht kritiklos blieb³¹: „Wegen der Ignoranz einiger Kritiker bezüglich der Denkmalqualität historischer Park- und Grünanlagen ... und der immer wieder geäußerten Zweifel an Kunstwerkqualität ist es notwendig geworden, an die im Grundgesetz und in den Landesverfassungen verbürgte Kunstfreiheitsgarantie zu erinnern, zumal der Staat zum Schutze eines verfassungsrechtlich anerkannten Rechtsguts auch gegenüber Angriffen durch Dritte verpflichtet ist.“

Der Landeskonservator Rheinland erstellte eine für das Denkmal positive Stellungnahme. Seit diesem Zeitpunkt werden alle Planungen unter Verschluss gehalten und die Öffentlichkeit nicht weiter informiert. Die Bauausführung soll noch im Jahr 2014 beginnen.

Die Aufforderung von Fachkreisen, für die Planungen einen „wissenschaftlich qualifizierten Landschaftsarchitekten“³² mit gartendenkmalpflegerischer Erfahrung hinzuzuziehen, werden nicht beachtet. Es wird eine Vorentwurfsplanung erstellt, ohne eine ausreichende wissenschaftliche, dem Denkmal entsprechende Dokumentation durchzuführen. Es fehlen nach bisherigen Erkenntnissen differenzierte Bestandsaufnahmen, Analysepläne, Bewertungen, die Entwicklung von Zielstellungen und auch ein Erhaltungs- und Restaurierungskonzept, wie sie in der Denkmalpflege unerlässlich sind. Aus diesem Grunde

Foto Bahnhofsvorplatz mit Palmen, 1938

Foto: Stadtarchiv Viersen, Chargé 76, 4421





Bahnhofsvorplatz um 1920

Foto: Stadtarchiv Viersen, Chargé 76, 9242

ist es nachvollziehbar, dass die Befürchtungen seitens der Denkmalpfleger groß sind, einen der selten erhaltenen Bahnhofsvorplätze aus den 1930er Jahren, entstanden im Stile der Neuen Sachlichkeit, zu verlieren.

Anmerkungen

- 1 Stadtarchiv (StA) Viersen, Chargé 76
- 2 E. Schmitt: Handbuch der Architektur, Empfangsgebäude der Bahnhöfe und Bahnsteigüberdachungen, Leipzig 1911.
- 3 Ferdinand Fölsing war 1913 als Regierungsbaumeister bei der Eisenbahndirektion Köln berufen worden, vgl. Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 31, 19.4.1913, Amtliche Mitteilungen für Preußen.
- 4 Alfred Lücking, 1877 in Berlin geboren, war als Regierungs- und Baurat in Berlin, Köln, Guben und Königsberg tätig. Er war bei unterschiedlichen Bahnhofsneuplanungen unter Karl Cornelius von 1909 bis 1916, wie S-Bahn Berlin-Buch, S-Bahn Pankow-Heinersdorf und Bahnhof Lichterfelde Ost beteiligt.
- 5 Viersener Volkszeitung v. 12.10.1917, Chargé 76, StA Viersen.
- 6 Viersener Zeitung 23.5.1920, Chargé 76, StA Viersen.
- 7 A. Föhl: Text für die Denkmalliste Empfangsgebäude Bahnhof Viersen, Stadt Viersen, 1997.
- 8 Viersener Zeitung 13.10.1920, Chargé 76, StA Viersen.
- 9 Süchtelner Zeitung Nr. 62, 15.3.1919, Chargé 76, StA Viersen.
- 10 Personalnachrichten, Die Gartenkunst 1904, Jg. 6, H. 8, S. 156; Standesnachrichten, Die Gartenkunst 1919, Jg. 32, B. 10, S. 6.
- 11 F. Hartrat: Erläuterungsbericht 1924 in VIE 214: Straßen, Wege; Plätze, StB Viersen.
- 12 R. Schmidt (1912): Denkschrift betreffend Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes 1912, Neuauf. Essen 2009; Schreiben des Regierungspräsidenten v. 25.11.1915, VIE228 Grünflächenplan und Bauzonen, StB Viersen.
- 13 K. J. Krause: Plätze: Begriff, Geschichte, Form, Größe und Profil, Universität Dortmund 2004.
- 14 Beschreibung der Akte Landesplanungsgemeinschaft Rheinland, Sig.; 216.03.01, Landesarchiv NRW Abteilung Rheinland.
- 15 Schreiben Regierungspräsident v. 28.5.1925 VIE 228, Grünflächen und Bauzonen, StA Viersen.
- 16 Schreiben des Dr. Hecker vom 3.10.1925 VIE 228, Grünflächen und Bauzonenplan, StA Viersen.
- 17 Viersener Zeitung v. 1.2.1928, Chargé 76, StA Viersen.
- 18 VDZ Nr. 62 v. 14.3.1928, Chargé 76, StA Viersen.
- 19 VIE 2449 Niederschriften Stadtverordnung, 1935 StA Viersen.
- 20 VIE 9197 Bahnhof KKG, Schreiben vom 11.7.1935 der Stadtverwaltung an KKG, StA Viersen.
- 21 VIE 9197 Bahnhof KKG, Schreiben vom 11.7.1935 der Stadtverwaltung an KKG, StA Viersen.
- 22 VIE 9197 Bahnhof KKG, Schreiben vom 31.7.1935 der KKG an den OB, StA Viersen.
- 23 Chr. Heuter: Emil Fahrenkamp 1885–1966. Architekt im rheinisch westfälischen Industriegebiet, Petersberg 2002.
- 24 Neubauten am Bahnhof (22.5.1937) VDZ Nr. 117, Chargé 76, StA Viersen.
- 25 E. Fahrenkamp: Der Wille zur Sachlichkeit, in Innendekoration, 34. Jg., S.103ff., Darmstadt 1923.
- 26 Westdeutsche Zeitung Nr. 155 vom 10.6.1938, Chargé 76, StA Viersen.
- 27 Rheinische Landeszeitung v. 24.4.1938 mit Foto, Chargé 76, StA Viersen.
- 28 Schreiben der Stadt Viersen an KKG vom 26.7.1955, VIE 9197 Bahnhof KKG, StA Viersen.
- 29 Rheinische Post v. 2.6.1955.
- 30 Bildunterschrift 864, Chargé76, StA Viersen.
- 31 Vgl. R. Hönes, in: D. Martin u.a. (Hrsg.): Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege, München 2010.
- 32 M. Meyer, in: D. Martin u.a. (Hrsg.): Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege, München 2010.