

## Memorandum

**Gleishalle Oldenburg Hbf.**

Oldenburg, 12.02.2016

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, die Gleishalle des Oldenburger Hauptbahnhofs abzubauen und stattdessen einzelne Bahnsteigdächer auf den drei Mittelbahnsteigen zu errichten. Die Oldenburgische Landschaft lehnt diese Planung entschieden ab.

Die Gleishalle des Oldenburger Bahnhofs ist die einzige erhaltene Bahnsteighalle in Niedersachsen. Ihr Verlust würde die bisher vorbildlichen Bemühungen um die denkmalgerechte Instandsetzung des Oldenburger Hauptbahnhofs konterkarieren. Zusammen mit dem Empfangsgebäude und dem Fürstenbau ist die Gleishalle konstitutiver Bestandteil des einmaligen Ensembles „Hauptbahnhof Oldenburg“, dessen überregionale Bedeutung als Denkmal allgemein anerkannt ist.

Als bauliches Zeugnis spiegelt der Oldenburger Hauptbahnhof die gesellschaftlichen Zustände seiner vorrepublikanischen Erbauungszeit 1911-15 wider: Mit dem „Fürstenbau“ stand dem Großherzog ein eigenes Empfangsgebäude zu Verfügung. Während das Empfangsgebäude - in Formen des Jugend- und Heimatstils - mit hohem Aufwand zwischen 2000 und 2003 denkmalgerecht instandgesetzt wurde, erfuhr die Gleishalle keine entsprechende Aufmerksamkeit - auch nicht bei der Bauunterhaltung. Dabei ist das stählerne Ingenieurbauwerk zur selben Zeit wie das Empfangsgebäude und der Fürstenbau errichtet worden. Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums des Hauptbahnhofs erklärte die Leiterin des Regionalbereichs Nord bei der DB Station und Service AG: „Der Oldenburger Hauptbahnhof [...] gilt bis heute als einer der schönsten Bahnhöfe Norddeutschlands.“ und Oberbürgermeister Krogmann stellte bei dieser Gelegenheit fest: „Unser Bahnhof ist eine ausgezeichnete Visitenkarte für die Stadt - und gleichzeitig ein spannendes Stück Stadtgeschichte: vom Großherzogtum bis zur Universitätsstadt, von der Dampflok bis zum ICE, von der Tradition zur Moderne.“

In Deutschland mussten in der Vergangenheit 42 Gleishallen abgebrochen werden – vor allem infolge von Kriegszerstörungen. Hierzu zählen in Norddeutschland die Hallen der Hauptbahnhöfe in Braunschweig, Bremerhaven, Hannover, Magdeburg und Münster sowie die Hallen des Amerikabahnhofs Cuxhaven und des Bahnhofs Husum.

Heute gibt es in Deutschland noch 72 Bahnhöfe mit einer Gleishalle, davon liegen 28 an Strecken der S- und U- (Hoch-)bahn in Berlin und Hamburg. Insofern existieren nur noch 44 Fernbahnhöfe mit einer Gleishalle. In der allgemeinen Wahrnehmung markieren Gleishallen häufig den Übergang vom Regionalnetz zum Fernbahnnetz. Von den norddeutschen Fernbahnhöfen haben nur noch Hamburg Hbf und Dammtor sowie Bremen Hbf und Oldenburg Hbf eine historische Gleishalle. In Lübeck wurde die Gleishalle unter Verwendung historischer Elemente erneuert, und in Kiel wurde nach 1999 eine moderne Gleishalle errichtet.

Bei der Oldenburger Halle handelt es sich um eine dreischiffige, genietete Stahlkonstruktion. Deren Rahmen sind als elegante Doppel-T -Profile ausgebildet. Sie bestehen aus Stegblechen mit angenieteten L-Profilen als Ober- und Untergurte. Damit markiert das Bauwerk einen wesentlichen Schritt in der Entwicklung des modernen Stahlbaus und ist ein herausragendes Beispiel frühmoderner Ingenieurbaukunst: Die Rahmen mit Stützen und Trägern sind nicht als Fachwerke mit zahlreichen Einzelstäben ausgeführt, sondern als vollwandige Bauteile. Heute gibt es vergleichbare Konstruktionen, die ganz ähnlich aussehen. Bei ihnen ist das Material allerdings nicht mehr genietet, sondern geschweißt.

Jedes der drei gewölbten Dächer am Oldenburger Hauptbahnhof überspannt stützenfrei einen Mittelbahnsteig, also einen Bahnsteig, der zwischen zwei Gleisen liegt. Die Stützen der dreifeldrigen Stahlrahmen mit den Korbbögen haben ihre Fußpunkte auf den heute funktionslosen, schmalen Gepäckbahnsteigen – unzugänglich für das Publikum, jeweils auf der anderen Seite des Gleises. Die Gestaltung der Halle weist noch eine weitere Besonderheit auf: In ihren Scheitelzonen haben die drei flachen Halbtonnen heute wie vor hundert Jahren eine geschlossene Deckung aus Leichtbetonelementen, während weiter unterhalb eine großzügige Verglasung aus Drahtglas das Tageslicht hereingelassen hat. Mit einem ausreichend breiten Spalt im Dach war dafür gesorgt, dass über den Gleisen Dampf und Ruß der Lokomotiven – und später dann die Abgase der Dieselantriebe nach oben entweichen konnten. Durch eine sinnreiche Anordnung der Drahtglas-Elemente war sichergestellt, dass die Bahnsteige vor Schlagregen geschützt waren.

Im Februar 2013 hat die Deutsche Bahn sämtliche Drahtglasscheiben entfernen lassen. Seitdem bieten die Skelette der glaslosen Rahmen einen traurigen Anblick, aber keinen Wetterschutz.

Obleich es sich ohne Zweifel um ein Baudenkmal handelt, möchte die zuständige Tochtergesellschaft der DB-AG die Gleishalle abbrechen – aus Kostengründen. Stattdessen sind standardisierte Einzelüberdachungen für die Bahnsteige vorgesehen, die keinerlei Bezug auf die historische Konstruktion nehmen.

Vermisst wird die Prüfung von Möglichkeiten, die Konstruktion durch Verwendung moderner, leichter Materialien (z.B: textile Membranen) zu entlasten, um auf diese Weise das Tragwerk zu erhalten.

Es ist nicht nachzuvollziehen, dass die Belange des Denkmalschutzes bereits vor der Einleitung eines öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahrens beim Eisenbahnbundesamt dadurch ausgeblendet werden sollen, dass nur die Variante „Abbruch Gleishalle - Neubau Bahnsteigdächer“ zum Gegenstand des Verfahrens gemacht werden soll.

Die Oldenburgische Landschaft hat sich ausführlich mit der Angelegenheit beschäftigt.

Wir erwarten, dass die DB-AG alle Möglichkeiten ausschöpft, die Gleishalle zu erhalten, zumal sie als bundeseigenes Unternehmen gehalten ist, mit ihrem eigenen Denkmalbestand verantwortlich umzugehen. Es ist nicht zu vertreten, dass anstelle der Gleishalle lediglich ein Wetterschutz aus einzelnen Bahnsteigdächern errichtet werden soll. Deshalb fordern wir die DB-AG auf, diese Planung für die Bahnsteigüberdachung am Oldenburger Hauptbahnhof nicht weiter zu verfolgen, sondern in Absprache mit den Denkmalschutzbehörden Alternativen zu entwickeln. Die Oldenburgische Landschaft ist zu Gesprächen darüber gerne bereit.

Dieses Memorandum wurde gemeinsam mit den Vertretern des Oldenburgischen Architekten- und Ingenieurvereins (AIV-Oldenburg), des Bundes Deutscher Architekten (BDA) und der Architekturabteilung der Jade-Hochschule erarbeitet.

.....  
Thomas Kossendey, Präsident der Oldenburgischen Landschaft