



Das nicht mehr existierende Backnanger Bahnhofsgebäude um 1950.

Foto: Archiv

Im Jahr 1974 wurde der Backnanger Bahnhof umgebaut.

Foto: Archiv

Bahnhöfe der Region gestern und heute

Beim Altstadtstammtisch des Heimat- und Kulturvereins Backnang waren die Bahnhöfe der Murrbahn Thema. In einem Vortrag wurde die Architektur der Bahnhofsgebäude beleuchtet und den rund 50 Zuhörern mit Bildern und Plänen anschaulich präsentiert.

VON CARMEN WARSTAT

BACKNANG. Der 224. Altstadtstammtisch des Heimat- und Kunstvereins Backnang befasste sich am Montagabend mit der Bahnhofsarchitektur der 1870er-Jahre im Königreich Württemberg, insbesondere mit den Bahnhofsgebäuden der Murrthalbahn, und schaute von da aus in die Zukunft. Etwa 50 Gäste verfolgten den digitalen Vortrag des Architekturhistorikers Klaus J. Loderer an ihren Bildschirmen, darunter auch solche aus Berlin und dem Rheinland. Zumindest ein großer Vorteil dieses sonst so schwierigen Formats wurde somit deutlich: Es findet nicht ortsgebunden statt und kann auch von auswärtigen Interessenten besucht werden.

Der Backnanger Bahnhof erhielt als Knotenpunkt ein besonderes Gebäude

Ernst Hövelborn begrüßte den „profunden Kenner der Backnanger Baugeschichte“, und Horst Schildknecht berichtete eingangs über Kindheitserlebnisse. Jahrelang fuhr er mit der Bahn zur Schule, verweilte mit Freunden am und im Bahnhofsgebäude, die Hausaufgaben und den Kaffee teilend.

Der Referent Klaus J. Loderer hatte umfangreiches Material mitgebracht, darunter

Fotos und Karten, Zeitungsberichte und Kasteramtsauszüge, zu denen er frei sprach. Seine Recherchen hatten Loderer unter anderem ins Staatsarchiv Ludwigsburg geführt. Als Knotenpunkt der Murrbahn, deren Bau im 19. Jahrhundert begann (siehe Infokasten), erhielt der Backnanger Bahnhof ein repräsentatives Verwaltungsgebäude, das bemerkenswerterweise heute nicht mehr existiert.

Der Vortrag stellte weiterhin die verschiedenen Stationsgebäude der Murrthalbahn vor und veranschaulichte eindrucksvoll, dass sie typisierbar sind: Zwischen Waiblingen und Backnang gleichen sie einander fast, unterscheiden sich aber von den ebenfalls normierten Bauten zwischen Backnang und Murrhardt. Darüber hinaus erfolgte in dem Vortrag auch die architekturgeschichtliche Einordnung in den württembergischen Bahnhofsbaubau. Auf eine Rückfrage aus dem Publikum erwiderte Loderer dazu: „Das ist zwar spannend, aber auch endlos.“ Und in der Tat erwies sich der Referent als exzellenter Kenner der Baugeschichte in all ihren Details und als Forscher mit einem liebenden Blick auf sein Objekt.

Ein Lageplan des Backnanger Bahnhofs von 1874 zeigt, dass dieser fast so groß war

wie die gesamte Innenstadt und ein riesiges System, bestehend aus Personen- und Güterbahnhof, bildete. Die Erdarbeiten dafür waren gigantisch und erforderten den Bau mehrerer Brücken. Loderer zeigte Dokumente zur „Verakkordierung von Eisenbahnhochbauarbeiten“, das waren Kostenvorschläge etwa für den Bau des Bahnhofsgebäudes, das eigentlich als Empfangsgebäude bezeichnet wird und in Württemberg Verwaltungsgebäude hieß.

Gebäudearchitektur in Backnang beispielhaft für die Moderne

Auch Zeichnungen, Pläne und Fotos von den Nebengebäuden wurden präsentiert und Loderer erzählte dazu frei heraus über die Situation vor nunmehr 150 Jahren. Im Vergleich dazu sehe das heutige Bahnhofsgebäude sehr bescheiden, wenn nicht schäbig aus, wie mehrere Zuhörer andeuteten. Aber Klaus J. Loderer verteidigte die Gebäudearchitektur als beispielhaft für die Moderne, sie erinnere an den berühmten Architekt Mies van der Rohe. Ernst Hövelborn machte mangelnde Pflege und ein Zuviel an Werbung für den aktuell schlechten Eindruck verantwortlich.

Der Vortragende beleuchtete nicht zuletzt einige Phänomene um die Bahn he-

rum, etwa die Bahnhofstraße und die „Restaurationen“, also Bahnhofsgaststätten, die sich bald in der Nähe von Bahnhöfen etablierten und nicht selten „Zur Eisenbahn“ hießen.

„Tief beeindruckt von diesem umfassenden und imposanten Überblick“ zeigte sich Ernst Hövelborn schließlich und dankte dem Referenten für seine kenntnisreichen Ausführungen.

Die Murrthalbahn

- 26. Oktober 1876: Eröffnung Bahnlinie Waiblingen–Backnang
- 11. April 1878: Eröffnung Bahnstrecke Backnang–Murrhardt
- 1. Dezember 1879: Eröffnung Bahnlinie Hessental–Gaildorf
- 8. Dezember 1879: Eröffnung Bahnstrecke Bietigheim–Backnang
- 1880: Eröffnung Bahnstrecke Murrhardt–Gaildorf
- 1881: Eröffnung Bahnstrecke Ludwigsburg–Beihingen