

Zur Geschichte des Füssener Bahnhofs „Leichter, gefälliger Stil – völlig umgekrempelt“

Der Bahnhof 1888

Am 14. März 1888 unterzeichnete Prinzregent Luitpold die Konzessionsurkunde für die Lokalbahnstrecke Oberdorf – Füssen an die „Localbahn Actiengesellschaft“.

Zu den Gründern dieser Gesellschaft zählten die bekannte Lokomotivfabrik Krauss & Co. und das Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen Lechner & Krüzner. „In den frühen Jahren schuf die LAG die Grundlage ihres späteren Erfolges durch den Bau von mehreren gewinnträchtigen Lokalbahnen.“¹ Die erste Strecke, die von der LAG eröffnet wurde, war die Straßenbahn von Ravensburg nach Weingarten 1888, im gleichen Jahr dann die erste bayerische Strecke Sonthofen – Oberstdorf. „Dem Unternehmen ging es in den Jahren nach der Gründung bis zum Ersten Weltkrieg hervorragend.“² Noch 1937 wurde auf der Strecke Oberdorf – Füssen ein Überschuss von 125.612 Reichsmark eingefahren.³ Die Bahn war damals eben noch konkurrenzlos.

Im Jahr der Konzessionsvergabe gingen die Bauarbeiten an der 30,6 km langen Bahnlinie so zügig voran, dass 13 Monate nach Baubeginn der erste Zug fuhr. Bereits am 1. Dezember 1888 berichtete das Füssener Blatt: „Die Stationsgebäude sind sämtlich unter Dach gebracht.“⁴

Besonders lobend wird die Lage des neuen Bahnhofs hervorgehoben:

¹ Kuchinke, Stephan: Die Localbahn Actiengesellschaft. Eine bayerische Privatbahn und ihre Geschichte, Stuttgart 2000, S. 17.

² Ebd.

³ Ebd., S. 31.

⁴ Füssener Blatt, 1.12.1888.

„Wer sich die Zeit zu einem längeren Spaziergang auf dem Bahndamm nimmt, der wird finden, daß die neue Bahn unvergleichlich schöne Ausblicke in unsere herrliche Gebirgsgegend gewährt. Dies gilt vor Allem auch von dem hiesigen in unmittelbarer Nähe der Stadt befindlichen und mit dieser durch eine neu hergestellte, breite Straße verbundenen Bahnhof, dessen Lage hübscher nicht gedacht werden könnte. Die Bahnhofbauten, in einem leichten, gefälligen Stil gehalten, machen durchweg den Eindruck der Zweckmäßigkeit.“⁵

Im Bayerischen Hauptstaatsarchiv befinden sich umfangreiche Unterlagen über den Bahnstreckenbau.⁶ Auch sind Pläne zum Bahnhofsbau vorhanden. Leider fehlen jedoch die dazu gehörenden Bauakten: die Maßnahmen- und Kostenangebote, die Vergaben und die Abrechnungen.

Auffallend an den Plänen ist, dass kein Architekt namentlich die Pläne signierte. Zudem sind sie nicht im Original dort vorhanden, sondern nur in reproduzierter Form, doch betitelt sind sie handschriftlich.

Dies deutet darauf hin, dass es sich bei den Füssener Bahnhofsgebäuden um eine Typenbauweise handelte, die bei anderen Bahnstrecken ebenfalls in Variationen zur Ausführung kam. So weisen z.B. die Bahnhöfe der LAG in Bad Heilbrunn, in Cadolzburg, in Oberau und in Tettngang bis ins Detail gehend Ähnlichkeiten mit dem Füssener Bahnhof auf, besonders „das im typischen LAG-Stil gehaltene Empfangsgebäude.“⁷

Obgleich ein Endbahnhof wurde der Füssener als rechts seitlich der Gleise stehender Bahnhof angelegt und dafür kein Prototyp eines Sackbahnhofes entwickelt. Die Gleise laufen einfach im Gelände aus.

Der Bahnhof gliedert sich in fünf Baukörper: das zweistöckige Wohnhaus mit den Assistenten-Wohnungen, dann das niedrige Empfangsgebäude mit der offenen Vorhalle, dem Wartesaal III. Klasse und II. Klasse und einem Büroraum. In der Mitte das Stationsgebäude mit den Expeditions- und Büroräumen. Daran anschließend folgt wieder ein einstöckiger Trakt, die Güterhalle und die Zollhalle, abschließend dann das Zollgebäude, das dem ersten Gebäudeteil gleicht, mit seinen Büros und Wohnungen.

⁵ Ebd.

⁶ BayHStA Verkehrsarchiv 54768, 54769, 54770.

⁷ Kuchinke: Localbahn, S. 51.

Wohnhaus und Zollgebäude sind zweigeschossig, die Giebelfront ist auf die Gleisseite hin ausgerichtet, während das zentrale Stationsgebäude quer-gestellte Giebelfronten aufweist. Die Frontseite ist mit einem mittig gestellten Zwerchhaus, dessen Giebel zu den Gleisen hin gerichtet ist, gegliedert.

Die Erdgeschossflächen waren aus Haustein, während nach einem Ge-simsband die ersten Stockwerke aus unverputzten Ziegelwänden in Fach-werkbauweise hergestellt wurden. Die Dachgeschosse scheinen in Bretter verschalte Holzkonstruktionen gewesen zu sein. Die Giebel waren mit Zier-ornamenten geschmückt.

Die Vorhalle wies eine flache Dachneigung auf und wurde von verzierten Säulen getragen.

Fotos aus der Zeit der Eröffnung der Bahnstrecke verströmen einen lie-benswerten, nostalgischen Eindruck, obgleich das Bahnzeitalter jedoch das Schwungrad der gesellschaftlichen Entwicklung enorm beschleunigte.



Abb. 1: Bahnhof in Füssen 1890; StdAF, BS 504.

Stadtentwicklung am Bahnhof um die Jahrhundertwende

Die Mechanischen Seilerwarenfabrik war wichtiger Motor und zugleich Mitfinanzier für den Bau einer Bahnstrecke nach Füssen. So leistete die Fabrik zusammen mit der Spinnerei und Weberei Reutte für den Bau der Bahn einen Zuschuss von 165.000 Mark.⁸ Zugleich löste die Seilerwarenfabrik aber auch auf dem neuen Bahnhofsgelände einen Bauboom aus.

Bereits 1889 wurde die erste große Lagerhalle der Seilerwarenfabrik nördlich der Gleisanlagen errichtet, der zwei weitere große Hallen folgten. Diese stellten wichtige Zeugnisse einer qualitativvollen Industriearchitektur dar.



Abb. 2: Das Bahnhofsgelände vermutlich um 1910; StdAF, BZ 12-0036

Schon 1890 folgte der Bau einer großen Bahnhofsrestauration in der heutigen Bahnhofstraße 10, in das dann nach einem Umbau 1923 das Postamt zog. Davor war es in dem 1902 neu errichteten Gebäude in der Bahnhofstraße 3.

⁸ Ebd., S. 73.

Das repräsentative große Hotel Bayerischer Hof in der Bahnhofstraße 1 entstand 1896.

Danach, im Jahr 1900, wurde für das Rentamt (= Finanzamt) ein klassizistische Gebäude hochgezogen.

Bald war der ländlich geprägte Bahnhof von einer Reihe repräsentativer städtischer Gebäude umgeben, die ihn sowohl in Höhenentwicklung und umbautem Raum weit übertrafen, als auch in Architekturstil und Formensprache völlig andere Anleihen am Stil der Gründerzeit nahmen.

Bahnhof auf der Schattenseite

Der Bahnhof erfuhr auch dadurch geringere Beachtung, spielte nicht mehr die städtebauliche Katalysatorrolle, sondern geriet im Gegenteil auf die Schattenseite der städtebaulichen Entwicklung.

Kurze Zeit später, 1923, bemängelte der „Verschönerungs- und Verkehrsverein Füssen“ heftig den miserablen Zustand des Bahnhofes:

„Ein Kur- und Fremdenverkehrsort wie ihn die Stadt Füssen nun einmal darstellt, mit dem ziffernmässig zweitgrössten Fremdenverkehr im Allgäu hat unbedingt Anspruch darauf, seiner Bedeutung als wirtschaftlicher und kultureller Faktor angemessen, neuzeitlich ausgestaltete Bahnhofanlagen zu erhalten. Die Art und Weise wie die L.A.G. seit 25 Jahren diese Angelegenheit behandelt hat und auch in ihren neuen Projekten wieder behandelt, kann sich Füssen nicht länger bieten lassen, wenn die Stadt den Charakter eines in gesunder u. folgerichtiger Entwicklung befindlichen Gemeinwesens für sich in Anspruch nehmen und wahren will. [...] Die von der L.A.G. zu erwartenden Einwände der hohen Kosten u.s.w. bilden keinen Grund sich das Antlitz unseres schönen Gebirgsstädtchens [...] von der Lokalbahn dauernd verunstalten oder sich die als notwendig erkannten technischen und sanitären Verbesserungen dauernd vorzuenthalten zu lassen, welche sonst geeignet sind Rang und Bedeutung der Stadt Füssen schon in seinem Bahnhof zum Ausdruck zu bringen und über die an der Strecke liegenden Haltestellen der L.A.G. gebührender Massen zu erheben.“⁹

Der „Bayerische Landesverein für Heimatschutz – Verein für Volkskunst und Volkskunde“ kam 1923 zu einer ähnlichen Beurteilung:

⁹ StdAF, MN 18/07.

„Die alten Bahnhofsgebäude sind tatsächlich von einer so ins Auge springenden Hässlichkeit, dass es nur dringendst empfohlen werden kann, bei den Umbauarbeiten auch eine durchgreifende Verbesserung des Gesamtbildes,[...], durchzuführen. [...] Es ist der L.A.G. dringend zu empfehlen, bei der Wichtigkeit der geplanten Um- und Neubauten einen erfahrenen und künstlerisch bewährten Architekten beizuziehen. Dessen Aufgabe müsste es auch sein, bereits jetzt generelle Entwürfe für die künftige Bebauung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes aufzustellen.“¹⁰

Ein umgekrepelter Bahnhof 1930

Doch zu einem Umbau kam es dann erst 1929/30, der sowohl das äußere Gesicht wie auch die inneren Funktionen des Bahnhofgebäudes wesentlich veränderte, so dass das Füssener Blatt am 1. Juli 1930 von einem „völlig umgekrepelten Bahnhof“ spricht. Entscheidende Veränderungen erfuhr das LAG-typische Empfangsgebäude: Die offene Vorhalle wurde ummauert und zusammen mit den ehemaligen Wartesälen zur Schalterhalle umfunktioniert, in das Assistenten-Wohngebäude der Wartesaal und die Toilettenanlagen verlegt.

Der frontal zu den Gleisanlagen errichtete Neubau diente nun als Gepäckhalle, die vom Füssener Blatt „weniger schön, als dienlich“ bezeichnet wurde. Eine neue, überdachte Vorhalle griff zudem in die Architektur weiter störend ein. Doch insgesamt kam nun der Bahnhof seinen derzeitigen Funktionen besser nach, „so daß er sich ganz vorteilhaft präsentiert“.¹¹

Das Erscheinungsbild des Bahnhofs blieb aber weiter ein Sorgenkind. So berichtet die Allgäuer Zeitung/Füssener Blatt vom 14. Oktober 1976:

„Nach monatelangen Renovierungsarbeiten kann sich der Füssener Bahnhof wieder sehen lassen. Aus einer nicht mehr zu definierenden `Dreckschicht´ ist ein frisches Gelb geworden. Außerdem braucht man in der Bahnhofshalle bei Regen keinen Schirm mehr aufzuspannen, da das Dach, dank einer gründlichen Ausbesserung, den Launen der Natur die kalte Schulter zeigt. Der Kur- und Verkehrsverein ergriff die Initiative und begann zusammen mit dem Techni-

¹⁰ Ebd.

¹¹ Füssener Blatt 1.7.1930.

schen Hilfswerk und der Bahnmeisterei Kempten, den Bahnhof auf Vordermann zu bringen. Maßgeblich wurde die Aktion durch viele Spenden der Bevölkerung und durch die Hilfe verschiedener Firmen unterstützt.“

Dem Bahnhofsgebäude sind heute weitgehend seine einstigen Funktionen entzogen. Die Ticket- und Beratungsschalter werden nur noch in reduzierter Weise angeboten und von Automaten vor dem Gebäude und vom Computer aus im Privatbereich übernommen. Die Gepäckaufbewahrung erledigen Schließschränke und die Bediensteten der Bahn wohnen schon längst nicht mehr im Gebäude. Dieser Funktionsverlust des Gebäudes führt entweder zum Abbruch einzelner Gebäudeteile oder zu schleichendem Verfall und Deformierung.

Der alte Bahnhof von 1888 hat nicht nur mit dem Umbau von 1929/30 sein äußeres Erscheinungsbild als zeittypisches und firmenspezifisches Zeugnis verloren, sondern er kommt auch den Bedürfnissen heutiger Bahnnutzer kaum noch entgegen.



Abb. 3: Bahnhof in Füssen 2006; StdAF, BD 467.