

## **Wie alles anfing**

Darmstadt, Hauptbahnhof. Wer aus nördlicher Richtung anreist, erblickt auf den letzten Streckenmetern ein imposantes, von einem dunklen Helm gekröntes Gebäude. Es ist der Wasserturm an der Dornheimer Brücke. Unter ihm breitet sich das Gleisfeld der Bahn aus, über ihm der Himmel. Von den knapp 70 Bahnwassertürmen, die es noch in Deutschland gibt, gehört der schiefergedachte Darmstädter Turm aus der Jugendstilepoche zu den attraktivsten. Der Turmarchitekt, Baurat Friedrich Mettegang, hat mit ihm und der schwungvoll auf ihn zuführenden stahlgrauen Fachwerkkonstruktion der Dornheimer Brücke eine gestalterische Einheit geschaffen.

Diese optische Begrüßung und der 1912 eröffnete Hauptbahnhof mit Jugendstilelementen sollten Eindruck auf die ankommenden Bahnreisenden machen. Bis heute können sie sich, wenn sie über die genietete Straßen- und Fußgängerbrücke laufen, an der fotogenen Kombination von vertikalem Gebäude und Horizontalzug der Brücke erfreuen.

## **Warum er steht, wo er steht**

Darmstadt war seit 1846 an das Eisenbahnnetz angeschlossen und entwickelte sich im Lauf der Jahre zum Eisenbahn-Knotenpunkt. Bis 1912 gab es noch zwei getrennte Bahnhöfe (am heutigen Steubenplatz), doch sie reichten nicht aus, um den zunehmenden Güter- und Personenverkehr zu bewältigen. Deshalb wurde der Bau eines neuen Hauptbahnhofs beschlossen, der 1912 eröffnet wurde und etwa 800 Meter westlich der alten Bahnhöfe liegt. Dieser Durchgangsbahnhof befand sich damals noch auf freiem Gelände außerhalb der Stadt. Doch es war vorgesehen, die Stadtentwicklung in Richtung Westen weiter voranzutreiben, so dass er eines Tages in einem neuen Viertel – Waldkolonie, Weststadt – eingebettet sein würde. Kein Wunder also, dass zur Versorgung der Dampflokomotiven ein Wasserturm mit Wasserhochbehälter und Fahrdienstleiterstellwerk in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs nötig war.

## **400 Kubikmeter Wasser im Tank**

Zwar hat der Darmstädter Turm es nie geschafft, zum Wahrzeichen seiner Heimatstadt zu werden wie etwa der neobarocke Mannheimer Wasserturm. Und er ist auch nicht so architektonisch verspielt wie die Bahnzweckbauten von Bad Homburg, Bad Freienwalde oder Bad Salzschlief, die sich mit Fachwerkelementen schmücken oder stilistisch an Frührenaissance und mittelalterliche Burgen anknüpfen. Aber er ist ein Beispiel für solide Handwerkstechnik und ein technisches Denkmal aus jener Zeit, in der das Brauchwasser aus

seinem halbkugelförmigen Hängebodenbehälter für die Versorgung der dampfgetriebenen Lokomotiven gebraucht wurde. Ein Stahltragewerk hält den nach oben offenen stählernen Tank, der 400 Kubikmeter Wasser fasste. Es wurde durch Steig- und Fallrohre durch die Mitte des Turms geleitet. Nach etwa 100 bis 180 Kilometern Fahrt mussten die Wasservorräte der Dampflokomotiven aufgefüllt werden, alle 25 Kilometer gab es daher Wasserstationen. Der Turm hatte eine Besonderheit: Hinter dem mehrfenstrigen Erker im zweiten Stock befand sich das Stellwerk für die Weichen und Signalanlagen, eine Konstellation, die es in Deutschland nur viermal gab. Der Kommandostand bot einen imponierenden Überblick über die gesamte Nordeinfahrt des Hauptbahnhofs. Von dort aus wurden die Züge auf die richtigen Gleise gelenkt. Diesen direkten visuellen Kontakt braucht man in den modernen elektronischen Gleisbildstellwerken nicht mehr.

Mitte der fünfziger Jahre wurde die Bahnstrecke elektrifiziert und das Wasserreservoir war somit überflüssig geworden. Das Stellwerk blieb noch bis Mitte der siebziger Jahre in Betrieb, danach hatte der Turm keine Funktion mehr. Deshalb wollte ihn sein Eigentümer, die Deutsche Bundesbahn, 1978 nach Inbetriebnahme des neuen Stellwerks abreißen lassen. Die auf eine Viertelmillion Mark geschätzte Renovierung war der Bahn nämlich zu teuer.

### **Proteste gegen den Abriss**

1978: Das letzte Stündlein für den Turm hatte schon geschlagen. Doch kaum war das Gerüst aufgestellt und die Abrisskolonne bestellt, formierte sich auch schon massiver Widerstand gegen die Pläne der Bahn. Zu deren Überraschung setzten sich die SPD, die Aktionsgemeinschaft „Schützt Darmstadt“ und die Bezirksgruppe Darmstadt vom Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure für den Erhalt des historischen Zweckbaus ein. Sie machten sich sogar schon Gedanken über seine künftige Nutzung. Der Turm könne als Jugendhaus für die Jugendlichen aus der Waldkolonie und der Heimstättensiedlung oder auch als Treffpunkt für die Gewerkschaftsjugend der Bahn genutzt werden, hieß es. Oder für die Betreuung von Ausländern. Mozartturm-Vater Sebastian Tropp wollte darin wie im ehemaligen Richthofenbunker an der Rheinstraße ein Mozart-Archiv und ein Magazin einrichten.

Zwischen der Stadt Darmstadt, die den Turmerhalt zu ihrer Herzenssache machte, und der Bahn entwickelte sich ein juristischer Streit um Hoheitsrechte und Zuständigkeiten. Die Bahn vertrat den Standpunkt, dass die Stadt mit ihren Anordnungen nicht in die Tätigkeit einer anderen Hoheitsverwaltung, nämlich in die der Deutschen Bundesbahn und damit des Bundes eingreifen dürfe. Das von der Stadt um Einflussnahme gebetene Hessische Landesamt für

Denkmalpflege ging zunächst davon aus, keinerlei Einfluss auf Bauten der Deutschen Bundesbahn zu haben. Das aber wurde heftig in Frage gestellt: Denkmalschutz sei doch nicht allein für Fürstenschlösser, Rathäuser und Kathedralen da, argumentierten die Protestler. Während die Stadt den Turm als „hervorragendes technisches Baudenkmal“ lobpries, maß die Bahn dem Bauwerk keinerlei Denkmalwert ein. Der Turm stelle wegen seines schlechten Zustands eine nicht unerhebliche Unfallquelle dar und eine Verzögerung des Abrisses würde unnötige Zusatzkosten nach sich ziehen.

Schließlich machte die Bahn der Stadt ein Angebot: Sie bekomme den Turm geschenkt, müsse aber sämtliche Kosten für die Wiederherstellung der Bausubstanz und alle anfallenden Unterhaltungskosten übernehmen und der Bahn weiterhin Zutrittsrecht zu Heizungsanlage und Hauptwasseranschluss im Untergeschoss gewähren.

Als der 1912 in Betrieb genommene Industriebau am 8. August 1978 nach langem juristischen Hin und Her endlich unter Denkmalschutz gestellt wurde, war seine Existenz gesichert und sein zweites Leben konnte beginnen.

### **Ein Privatmann kauft den Turm**

„Wollen Sie wirklich dieses Abenteuer eingehen?“ wurde der 31 Jahre alte Architekt Albrecht Pfohl von einem entsetzten Bahnmitarbeiter gefragt, als er ihm erzählte, dass er diesen Turm gerne übernehmen möchte. Bei seiner ersten Besichtigung hätte ihn das Innere des Bauwerks eigentlich abschrecken müssen: Meterhoch lag der Taubendreck auf dem Boden und fast alle Fensterscheiben waren eingeschlagen. Immerhin waren Strom-, Wasseranschlüsse und Heizung vorhanden. „Ich wundere mich heute, dass ich 1985 so viel Mut hatte, den Turm zu kaufen,“ sagt Albrecht Pfohl im Rückblick.

Was aber wollte er mit dem maroden Bau anfangen? Darin wohnen, arbeiten und Musik machen? Mit Phantasie und Durchhaltevermögen gelang es dem Architekten und Musiker, „OBO“, dem Gebäude eine neue Bestimmung zu geben. Im Keller richtete er sich ein Studio und unter dem Dach ein Atelier für seine damalige Lebensgefährtin, der Malerin Annette Bischoff, ein. Aus dem Wasserturm wurde ein Musik- und Veranstaltungsort. Im Turm-Tonstudio stehen „OBOs“ Gitarren griffbereit, hier komponiert er seine Musik und nimmt sie auf. Und wenn er eine Pause einlegt, kann er von seinem kleinen Büro aus die ein- und ausfahrenden Züge beobachten.