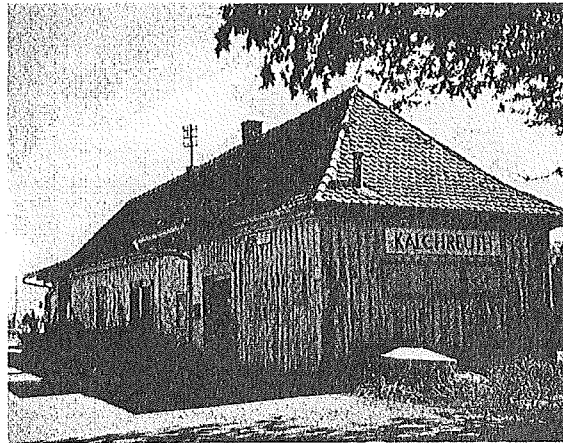


Tag des offenen Denkmals
im Landkreis Erlangen-Höchstadt
12. September 2004

Bahnhofsgebäude Kalchreuth



Das Stationsgebäude mit Güterabfertigung in Kalchreuth wurde im Jahre 1908 im Zusammenhang mit dem Bau der Nebenstrecke (bayerischen Lokalbahn) Nürnberg Eschenau - Gräfenberg errichtet.

Eisenbahngeschichte

Schon zu Ende der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts wurde von der bayerischen Regierung eine Bahnverbindung Nürnberg - Bayreuth geplant. Die Trasse sollte über Eschenau und Gräfenberg als kürzeste Verbindung führen. Die Terrainschwierigkeiten durch die fränkische Schweiz waren aber so groß, dass man sich für die Streckenlegung über Lauf und Pegnitz entschloss. Nach Abschluss des Baues kam man aber doch zu der Überzeugung, dass es besser gewesen wäre, die zuerst geplante Route auszuführen.

Das gab den Anlass zu einem Plan, von Erlangen über Eschenau nach Gräfenberg eine Lokalbahn zu bauen, für die sich der damalige Erlanger Bürgermeister Schuh in den achtziger Jahren besonders einsetzte und dem auch die Genehmigung durch den Landtag zu verdanken ist. Man begann mit dem Bau im Jahre 1885 und die Eröffnung erfolgte ein Jahr später. Dadurch wurde der lange Fußweg zur Amtsstadt Erlangen auch für die Kalchreuther wesentlich kürzer. Nürnberg, der wichtigste Ort, war aber nach wie vor nur mit der Postkutsche erreichbar. Dies änderte sich erst durch den Bau der Strecke Nürnberg - Eschenau.

Im Jahr 1904 war es soweit. Im Bayerischen Gesetz- und Verordnungsblatt konnte man lesen: "Seine königliche Hoheit Prinz Luitpold, des Königreichs Bayerns Verweser, habe nach Vernehmung des Staatsrats mit Beirat und Zustimmung der Kammer der Reichsräte und der Abgeordneten verordnet, aus Staatsmitteln für die Herstellung einer Lokalbahn von Nürnberg/Nordost nach Eschenau den Betrag von 1.075.800 Mark zu finanzieren".

Dies war zugleich auch die Baugenehmigung. Die Strecke Nürnberg/Nordost - Eschenau misst genau 18,98km. Am 19. September 1906 wurde am Nordostbahnhof in Nürnberg der erste Spatenstich gefeiert und nach 2 Jahren, am 30. April 1908, fand die erste Fahrt statt. Alle Gemeinden, die durch die Bahn berührt wurden, gaben ihren anteilmäßigen Zuschuss, da damit ihr Wunsch einer besseren Anbindung seine Erfüllung fand. Für die Kalchreuther war nun eine Fahrt nach Nürnberg kein Problem mehr, und die in der Stadt beschäftigten Arbeiter konnten täglich zu ihren Familien heimfahren.

Bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges nahm der Verkehr auf der Lokalbahn einen steten Aufschwung. Nach dem 2. Weltkrieg bekam der Berufs- und Schülerverkehr immer größere Bedeutung. Im Winterfahrplan 1950/51 fuhren werktags neun Züge. Dies war aber sogleich der Höhepunkt in der Geschichte dieser Bahnstrecke. Das Wirtschaftswunder setzte ein, das private Auto, mit dem man zur Arbeit fuhr, wurde immer beliebter. 1963 wurde die Bahnstrecke Erlangen - Eschenau eingestellt und durch Bahnbusse ersetzt, auch auf der Strecke Nürnberg/ Nordost - Gräfenberg gingen die Fahrgastzahlen sehr zurück. An den Anlagen und Gebäuden wurde nichts mehr gerichtet, sie verfielen zusehends.

Dies änderte sich erst in den letzten Jahren. Im Jahr 1998 wurde mit einem Aufwand von über 25 Millionen Euro die Bahnstrecke saniert und im September 1999 rollte die Gräfenbergbahn wieder. Im Jahr 2001 kamen dann auch neue moderne Diesel-Triebwagen zum Einsatz. Seitdem ist wieder eine steigende Fahrgastanzahl festzustellen, was vor allem auch darauf zurückzuführen ist, dass man in Nürnberg bequem in die U-Bahn umsteigen kann.

Bahnhofsgebäude



Das Bahnhofsgebäude ist ein homogener Baukörper von 23 x 5,5 m. Es besteht aus einem 3 m hohen Erdgeschoss mit ebenso hohem Walmdach und ist lediglich teilunterkellert. Der längliche Baukörper erstreckt sich parallel zum Bahnsteig.

Die grundsätzliche Teilung des Gebäudes in seine zwei Nutzungen Güterbahnhof und Personenbahnhof ist auf den ersten Blick nicht sichtbar.

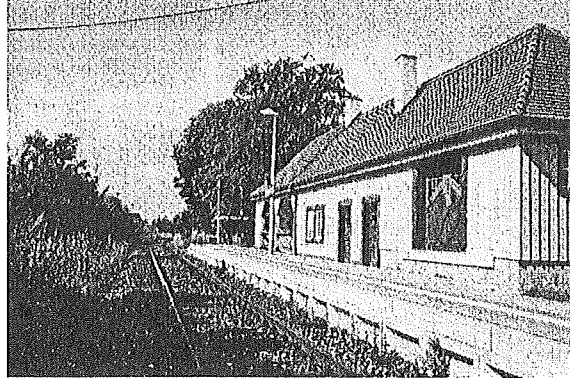
An der Nordostseite befindet sich der ca. 35 qm große unterkellerte Güterteil des Gebäudes, erkennbar an der straßenseitig gelegenen überdachten Laderampe. Laut Originalpläne von 1908 gab es genau gegenüberliegend ebenfalls eine überdachte Laderampe für die Entladung der Güterwagons, sowie eine für Straßenfahrzeuge befahrbare, Rampe für Be- und Entladung an der angrenzenden Stirnseite des Gebäudes.

Die beiden erhöht angebrachten Schiebetore sind hier noch vorhanden. Die Rampe mit Dach musste vermutlich dem zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke weichen.

Größeren Anteil am Gesamtgebäude hat der ca. 15 m lange Personenbahnhof, bestehend aus dem Dienstraum für den Bahnhofsvorsteher, der Winterwartehalle, der Sommerwartehalle und der WC-Anlage. Die sog. Sommerwartehalle mit ca. 35 qm ist von Außen durch eine ca. 7 x 2,5 m große Öffnung in der schienenseitigen Fassade erkennbar. Sie findet an der südöstlichen Seite durch die beiden Toiletten ihren Abschluss. Der straßenseitige Zugang erfolgt durch den zweiflügeligen Haupteingang des Bahnhofes. Ehemals zwei Zugangstüren führten von hier aus in die sog. Winterwartehalle (22 qm) mit den ursprünglich zwei Fahrkartenschaltern. Dieser und der nordöstlich angrenzende Dienstraum (13 qm) waren die beiden einzigen beheizbaren Räume des gesamten Gebäudes.

Vom Dienstraum des Bahnhofsvorstehers kann man über eine dreistufige Treppe in den erhöht gelegenen Güterteil des Gebäudes wechseln. Durch diese Erhöhung findet sich unter dem Güterbahnhof Platz für einen kleinen Keller, der zur Lagerung von Kohle zur Beheizung des Bahnhofes verwendet wurde.

Der Keller kann von außen durch eine Tür am Bahnsteig über eine steile Holztreppe begangen werden. Links daneben befindet sich der direkte Zugang zum Dienstraum des Bahnhofsvorstehers.



Konstruktion

Das Bahnhofsgebäude in Kalchreuth wurde als Fachwerkbau auf gemauerten Streifenfundamenten errichtet. Die Walmdachkonstruktion wird getragen durch einen abgestrebten Pfettendachstuhl mit First- und Fußpfette, sowie Kopfbändern zur Langsaussteifung. Neben den Außenwänden gibt es vier tragende Innenwände durch die das Gebäude konsequent in seine fünf Haupträume unterteilt wird.

Bis auf die drei Außenwände des Güterteils sind alle Wände mit Ziegelsteinen ausgefacht und innenseitig verputzt. Außen befindet sich eine senkrechte Holzverschalung, die dem Bahnhof sein charakteristisches Aussehen gibt. Die Wand- und Dachkonstruktion ist im offenen Güterteil bis unters Dach sichtbar.

Zum darunter liegenden Keller ist eine Holzbalkendecke mit tragenden Holzbohlen eingebaut. Der Keller hat auf gemauerten Streifenfundamenten betonierte Außenwände. Sein Boden besteht aus verfestigtem Erdreich.

Dienstzimmer und Winterwartehalle hatten einen Holzdielenboden im Sandbett verlegt. Die Sommerwartehalle hat einen Klinkerplattenboden.

Architekturgeschichtlich ist dieses Gebäude insofern von Interesse, als seinerzeit auch für die Errichtung relativ kleiner Stationsgebäude moderne Architekturelemente eingesetzt wurden; dies zeigt sich beispielsweise an Jugendstilanklängen der Außengestaltung.

Verein "Kulturbahnhof Kalchreuth e.V."

Im Jahr 1999 schloss der Verein Kulturbahnhof Kalchreuth e.V." mit der Deutschen Bahn Station & Service AG einen Mietvertrag über das Bahnhofsgebäude ab. Zweck des Vereins ist u.a. die Rettung, Sanierung und Instandhaltung des denkmalgeschützten Bahnhofes.

Quellennachweis:

Werner Kalbfleisch, Kalchreuth Ernst Bayerlein, Kalchreuth Manfred Geyer, Kalchreuth

Text, Druck und Layout Untere Denkmalschutzbehörde