

Schomhalle und Schiebebühne

<http://www.bauforschung-bw.de/objekt/id/193686622210/>

ID: 193686622210

Datum: 19.11.2012

Datenbestand:

Bauforschung

Objektdaten

Straße:	Europastraße
Hausnummer:	61
Postleitzahl:	72072
Stadt-Teilort:	Tübingen
Regierungsbezirk:	Tübingen
Kreis:	Tübingen (Landkreis)
Gemeinde:	Tübingen
Wohnplatz:	Tübingen
Wohnplatzschlüssel:	8416041017
Flurstücknummer:	— keine
Historischer Straßename:	— keiner
Historische Gebäudenummer:	— keine

Lage des Wohnplatzes



Fotos



Bildbeschreibung:
Bahnbetriebswerk, Schomhalle von Osten (ehemalige Lokomotivwerkstatt von 1912).

Abbildungsnachweis:
Michael Hermann

Bildbeschreibung:
Bahnbetriebswerk Tübingen, Lokomotiveschiebebühne von Süden.

Abbildungsnachweis:
Michael Hermann



Objektbeziehungen

Ist Gebäudeteil von:

1. Gebäudeteil: Bahnbetriebswerk Tübingen, Europastraße 61

Besteht aus folgenden Gebäudeteilen:

— keine Angabe

Umbauzuordnung

— keine

Bauphasen

Kurzbeschreibung der Bau-/Objektgeschichte bzw. Baugestaltungs- und Restaurierungsphasen:

Mit der Errichtung der Bahnlinie Plochingen -Tübingen 1861 bekam der Bahnhof Tübingen auch eine Bahnwerkstätte. Diese ältere Bahnwerkstatt befand sich unmittelbar westlich des Hauptbahnhofs. Auf dem Stadtplan von 1903 ist sie noch abgebildet. Auf dem Gelände des heutigen Bahnbetriebswerks zwischen den Bahnstrecken nach Hechingen und Rottenburg befanden sich damals noch keine Gleisanlagen. Ein Baugesuch von 1907 im Planarchiv des Stadtplanungsamts zeigt dagegen vermutlich bereits das Gleisfeld des neuen Bahnbetriebswerks. Die Baugesuche für die Gebäude des Bahnbetriebswerks datieren 1911 und 1912. In diesen Plänen ist die Lokomotivschiebebühne bereits als Bestand eingezeichnet. Demnach ist sie vermutlich zwischen 1903 und 1907 entstanden, spätestens jedoch 1911. Auch zahlreiche Schienen des Gleisfelds zwischen Schiebebühne und Schomhalle datieren auf 1911. Offenbar begann der Bau des Bahnbetriebswerks mit der Errichtung der Gleisanlagen. Es ist zu vermuten, dass das Schiebebühnenfeld bauzeitlich breiter war. Demnach ist die eingekürzte asymmetrische Form der Schiebebühnenbrücke die Folge einer Planänderung bei der Errichtung der östlich der Schiebebühne gelegenen Heizhalle 1912.

1. Bauphase: Errichtung der Lokomotivschiebebühne zwischen 1907 und 1911. (a)
(1907 - 1911)

Betroffene Gebäudeteile:  • Erdgeschoss

Bauwerkstyp: • Bauten für Transport und Verkehr
• Bahnhof

2. Bauphase: Im Juni 1912 wurde das Baugesuch für die westliche Halle eingereicht,

(1912)

kurz vorher aber bereits das Baugesuch für den "angebauten" Wagenschuppen südlich der Lokomotiv-Werkstätte. Die Halle war zweigeteilt geplant und hatte in der Osthälfte die "Locomotiv-Montierung", in der Westhälfte dagegen Werkstätten. Lediglich der südlichste Teil der Osthälfte war als Holzmagazin abgetrennt. Die "Locomotivmontierung" hatte sieben Gleiseinfahrten, die jeweils mit einer Montagegrube zwischen den Schienen versehen war. In der Westhälfte befand sich die Schreinerei, die Schmiede und Rohrmacherei sowie die Dreherei und Schlosserei. Die Schmiede hatte drei große Kamine, an die mehrere Essen angeschlossen waren. Die Innenwände und Türen des Plans von 1912 wurden am Bestand bestätigt. Lediglich die Wand zwischen der Schreinerei und der Schmiede wurde bauzeitlich um ca. 2 m nach Süden versetzt erbaut. Eine ebenfalls im Grundriss von 1912 eingezeichnete Werkzeugstube konnte dagegen am Bestand nicht nachgewiesen werden. Ebenso sind einige Türöffnungen bereits bauzeitlich breiter erbaut, als im Baugesuchsplan angegeben. Ein undatierter Übersichtsplan des ganzen Bahnbetriebswerks im Archiv der Deutschen Bahn zeigt die tatsächliche Bauausführung bereits ziemlich richtig. Der Plan ist mit "K.[öniglicher] Hochbausektion" gezeichnet, datiert demnach jedenfalls vor 1918. (a)

Betroffene Gebäudeteile:

- Erdgeschoss

3. Bauphase:
(1922)

Diese Werkstatt hatte nicht lange Bestand. Bereits 1922 musste sie deutlich erweitert werden.

Zum Einen wurde der südlich angebaute Wagenschuppen um ein drittes Gleis erweitert; zum Anderen wurde westlich an die Lokomotiv-Werkstätte eine neue Schlosserei, Schreinerei und Rohrmacherei errichtet. Die bisherige Schreinerei wurde zur Schweißerei, das bisherige Holzlager wurde Kesselschmiede. Die Ursachen für den Umbau sind nicht bekannt. Denkbar wäre ein Zusammenhang mit der durch den Versailler Vertrag entmilitarisierten Zone entlang des Rheins, die zu einer Verlagerung von Bahnbetriebswerken aus dem betroffenen Raum Pforzheim und Calw geführt haben könnte. Das ist aber spekulativ und nicht archivalisch belegt.

In dem Bauplan von 1922 (a) ist übrigens ein Gleisanschluss in die Kesselschmiede eingezeichnet. Vor Ort fanden sich keine Befunde für einen solchen realisierten Gleisanschluss. Zudem fehlt in dem Plan die Wand zwischen dem Heizraum 0.04 und dem Flur 0.05, die aber durch die Befunde vor Ort als bauzeitlich einzuordnen ist. Dagegen ist die Tür zwischen Raum 0.01 und 0.04 in diesem Plan eingezeichnet. Diese erweiterte Werkstatt hatte deutlich länger Bestand.

Betroffene Gebäudeteile:

- Erdgeschoss

4. Bauphase:
(1954 - 1958)

Mit der Elektrifizierung der Strecke zwischen Plochingen und Tübingen in den 1930er Jahren und dem Aufkommen der dieselbetriebenen Schienenbusse nach dem zweiten Weltkrieg vollzog sich eine entscheidende Veränderung, die zur allmählichen Verdrängung der Dampflokomotiven führte. 1954 wurde in Tübingen eine zentrale Schienenomnibuswartung für die weitere Region in der bisherigen Lokomotivenwerkstatt eingerichtet. In der Folge wurde die Halle gründlich umgebaut. Ein Teil der Montagegruben in der Montagehalle wurden neu gebaut. Sie erhielten zudem neue Hebezeuge. Die Kräne

in der Montagehalle wurden ebenfalls generalüberholt. Mit dem Wegfall der Dampflokomotivewartung wurde auch die Kesselschmiede obsolet. In dem Raum wurde vermutlich ab 1957 das neue Kesselhaus eingerichtet. Denn jetzt wurde schließlich auch die ganze Halle mit Dampfheizgebläsen erstmals beheizbar gemacht. Ebenfalls in dies Zeit fällt die Einrichtung von Pausenräumen für die Belegschaft. Dies zeugt von den grundlegend geänderten Arbeitnehmerrechten in der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Deutschen Reich und dem Kaiserreich respektive dem Königreich Württemberg.

Betroffene Gebäudeteile:

- Erdgeschoss

5. Bauphase:
(1977)

Der letzte gravierende Umbau erfolgte um 1977, als der südwestliche Bereich der Halle als Sozialräume für die Lehrlingswerkstatt umgebaut wurde. (a)

Betroffene Gebäudeteile:

- Erdgeschoss
- Obergeschoss(e)

6. Bauphase:
(1994 - 2012)

Mit der Bahnprivatisierung 1994 wurde die Schomhalle vollends aufgegeben und zunehmend dem Verfall überlassen. (a)
In der Folge wurden bereits 1994/95 die südlich angebauten Wagenschuppen sowie die 1922 neu erbauten Werkstätten abgebrochen. Nur wenige Bereiche der Schomhalle werden derzeit noch extensiv als Lager genutzt.

Betroffene Gebäudeteile:

- Erdgeschoss
- Obergeschoss(e)

**Besitzer**

keine Angaben

**Zugeordnete Dokumentationen**

- Bauhistorische Untersuchung
- Bauaufnahme

**Beschreibung****Umgebung, Lage:**

Das Bahnbetriebswerk Tübingen liegt im Neckartal am westlichen Stadtrand Tübingens im Winkel zwischen den Bahnlinien Tübingen - Horb und Tübingen - Hechingen. Die Gebäude und Gleisanlagen des Bahnbetriebswerks sind dabei parallel zur nordwestlich verlaufenden Bahnlinie Tübingen - Horb angeordnet.

Lagedetail:

- Industrieanlage
 - allgemein

Bauwerkstyp:

- Bauten für Transport und Verkehr
 - Bahnbetriebsbau

Baukörper/Objektform
(Kurzbeschreibung):

Der eigentliche Gebäudekomplex des Betriebswerks besteht aus einem langgestreckten, zweigeschossigen Verwaltungsgebäude im

Norden, das aus drei eigenständigen Baukörpern zusammengefügt ist. An die seitlichen schmalen Flügel dieses Verwaltungsgebäudes schließen sich nach Süden zwei Hallen an. Die östliche Halle war als Heizhaus für Dampflokomotiven erbaut und wird heute als Werkstatthalle für die Dieseltriebzüge (VT 650) genutzt. Die westliche Halle war als Lokomotivenwerkstatt erbaut und steht heute weitgehend leer. Sie wird heute als Schomhalle ("Schienenomnibushalle") bezeichnet. Diese Halle ist Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Zwischen den beiden Hallen befindet sich das Gleisfeld mit Abstellgleisen und Zufahrtsgleisen in die westliche Halle sowie eine Schiebebühne, welche die Gleise 1 bis 10 verbindet. Ursprünglich war diese Lokomotivschiebebühne so lang wie die westliche Halle und reichte bis Gleis 14. Eine weitere Schiebebühne westlich der Schomhalle besteht nicht mehr. Es haben sich aber die Baupläne dieser Wagenschiebebühne von 1914 und 1915 in den Archivbeständen der Deutschen Bahn erhalten.

**Innerer Aufbau/Grundriss/
Zonierung:**

Die Schomhalle ist ein längsrechteckiger eingeschossiger Hallenbau. Die Form und Konstruktion der Halle ist nicht eisenbahnspezifisch, vielmehr handelt es sich um eine Werkhallenkonstruktion, lediglich mit der Besonderheit, dass über sieben Tore auf der Ostseite etwa die Hälfte der Hallenfläche für Schienenfahrzeuge befahrbar ist. Das Dach ist als vierfaches Scheddach ausgeführt, allerdings nicht wie üblich mit asymmetrischen Dach- und Belichtungsflächen, sondern in der Form von vier geschlossenen flachen symmetrischen Satteldachreitern in Nord-Süd-Richtung. Auf jedem Satteldachreiter sitzt ein fast bis an die Giebel reichender durchgehender voll verglaster Oberlichtreiter. Am First der Oberlichtreiter sind jeweils 16 Entlüftungskamine aus Blech aufgesetzt. Übertagt wird die Halle von einem vierzügigen rechteckigen Kamin im südlich gelegenen Heizraum. Ein weiterer niedrigerer Kamin befindet sich in der westlichsten Längszone unmittelbar hinter der Westwand. Zwei deutlich höhere Kamine in der ehemaligen Schmiede sind nicht mehr erhalten. Die Konstruktion der Halle mit genieteten Stahlgittermasten teilt die Halle in vier Längszonen und 9 Querzonen, wobei die südlichste Querzone nur halb so breit wie die anderen Querzonen ist. In den Querzonen B, C, D und E sind im mittleren Innenlängsbund die mittigen Stahlträger stärker dimensioniert und haben zumindest unterstützend tragende Funktion. Im westlichen Innenlängsbund sind hier zusätzliche mittige Stützmasten bauzeitlich oder bauzeitnah eingebaut.

Da es sich hier genau um den Bereich des Fahrkrans in Längszone 3 handelt ist anzunehmen, dass diese zusätzliche Stützkonstruktion für die zusätzlichen Lasten des Krans gedacht waren. In der östlichen Hallenhälfte kommt die Konstruktion des Gebäudes bei den gleichen Kranlasten durchaus ohne die zusätzlichen Stützen aus.

Die Halle ist durch eine durchgehende mittige Längswand unterteilt. In der Osthälfte befindet sich die Lokomotivmontage mit Gleisanschlüssen und Montagegruben. Nur die südlichsten beiden Querzonen sind als Heizraum abgetrennt. Die westliche Hälfte ist in mehrere Lagerbereiche und Werkstattbereiche unterteilt. Bauzeitliche Zwischenquerwände sind dabei wieder mit den erwähnten "Prüss'schen Patentwänden" ausgeführt, während jüngere Trennwände als verglaste bzw. im Sockelbereich mit Brettern beplankte Stahlrahmenwände ausgeführt sind. In den südlichsten drei Querzonen sind nachträglich Zwischendecken eingezogen. Hier befinden sich ehemalige Sozialräume für die Belegschaft.

**Vorgefundener Zustand (z.B.
Schäden, Vorzustand):**

Der vorgefundene Zustand der Halle zeigt erheblichen Sanierungsbedarf. Der Zustand der Schiebebühne ist besser

einzustufen. Hier fand nach einer vorübergehenden Stilllegung 1998 ein Umbau und eine Überholung im Jahr 2000 statt. Dabei wurden die elektrischen Anlagen mit Ausnahme des Hauptstromzuleitungskabels und des Hauptschalters im Motorraum erneuert. Derzeit ist die Schiebebühnenbrücke an Gleis 1 fest arretiert und ermöglicht noch eine Zufahrt in die Schomhalle.

Bestand/Ausstattung:

An Ausstattung ist vor allem der Montagebereich mit den Gleisanlagen und Montagegruben erhalten. Zwei Gruben sind im bauzeitlichen Zustand erhalten, vier Gruben im Umbauzustand um 1960. Hierzu zählen auch zwei stationäre und zwei mobile Hebezeuge. Im Montagebereich haben sich zwei bauzeitliche Fahrkräne erhalten. Beide Kräne wurden 1959 generalüberholt und die Steuerelektrik erneuert. In der Längszone 3 hat sich ein weiterer Fahrkran erhalten. Er befindet sich noch im ursprünglichen Zustand, was an der Zugseilsteuerung des Krans zu erkennen ist. Alle drei Kräne konnten mit einem Hubsteiger seitlich angefahren werden. Die Hubhöhe reichte aber nicht aus, um die Brücken begehen zu können. Die Türen im Gebäude sind überwiegend erneuert. Bauzeitliche Türblätter haben sich nur wenige erhalten. An der Mittellängswand sind zumindest die meisten Türrahmen bauzeitlich erhalten. Dagegen ist der größte Teil der Tore an der Ostseite bauzeitlich erhalten. Gelegentliche Reparaturen sind gut ablesbar. Allerdings ist bei fast allen Toren die Verglasung erneuert. Lediglich die beiden Torflügel am Gleis 12 haben sich vollständig auch mit der bauzeitlichen Verglasung erhalten. Weiter erwähnenswert ist die Dampfheizungsanlage mit wandmontierten Heizgebläsen von 1957 und 1958. Die Kessel im Heizraum stammen dagegen erst aus den 1970er Jahren.

 **Konstruktionen**

Konstruktionsdetail:

- Skelettbau
 - Eisen- und Stahlskelett
- Dachform
 - Parallelsatteldach
 - Sheddach
- Detail (Ausstattung)
 - bemerkenswerte Fenster
 - bemerkenswerte Türen
 - besondere Bodenbeläge

Konstruktion/Material:

Bodenbelag aus Hirnholzpfaster. Die Außen- und Innenwände der Halle sind weitestgehend nichttragend aus Kalkfertigelementen erstellt. Im Baugesuchsplan werden sie als "Prüss'sche Patentwände" bezeichnet. Dabei handelt es sich um ein Netz aus Flacheisenarmierungen in der Wandebene, die mit großen Formsteinen ausgefacht werden. Die Formsteine imitieren dabei Ziegelmauerwerk. Lediglich die Südwand und die bereits zum anschließenden Verwaltungsgebäude gehörende Nordwand sind aus massivem Formsteinmauerwerk im Meter-Format (25 x 12 x 6,5 cm) gemauert. Dabei wurden in beiden Fällen für den Sockelbereich Ziegelsteine verwendet, während für den aufgehenden Wandbereich Formsteine aus Kalkmörtel verbaut sind.