

1. Vorwort

Eine Bahnstrecke wird stillgelegt, abgetragen, rekultiviert - sie ist schon wenige Jahre später nicht mehr existent.

Jedoch die wegbegleitenden Bauten und Einrichtungen, ein Stück Geschichte, bleiben bestehen.

Als in Malsfeld der Personenverkehr auf der ehemaligen "Kanonenbahn"-Strecke im Frühjahr 1974 eingestellt wurde, verödete das ehemalige Empfangsgebäude schlagartig.

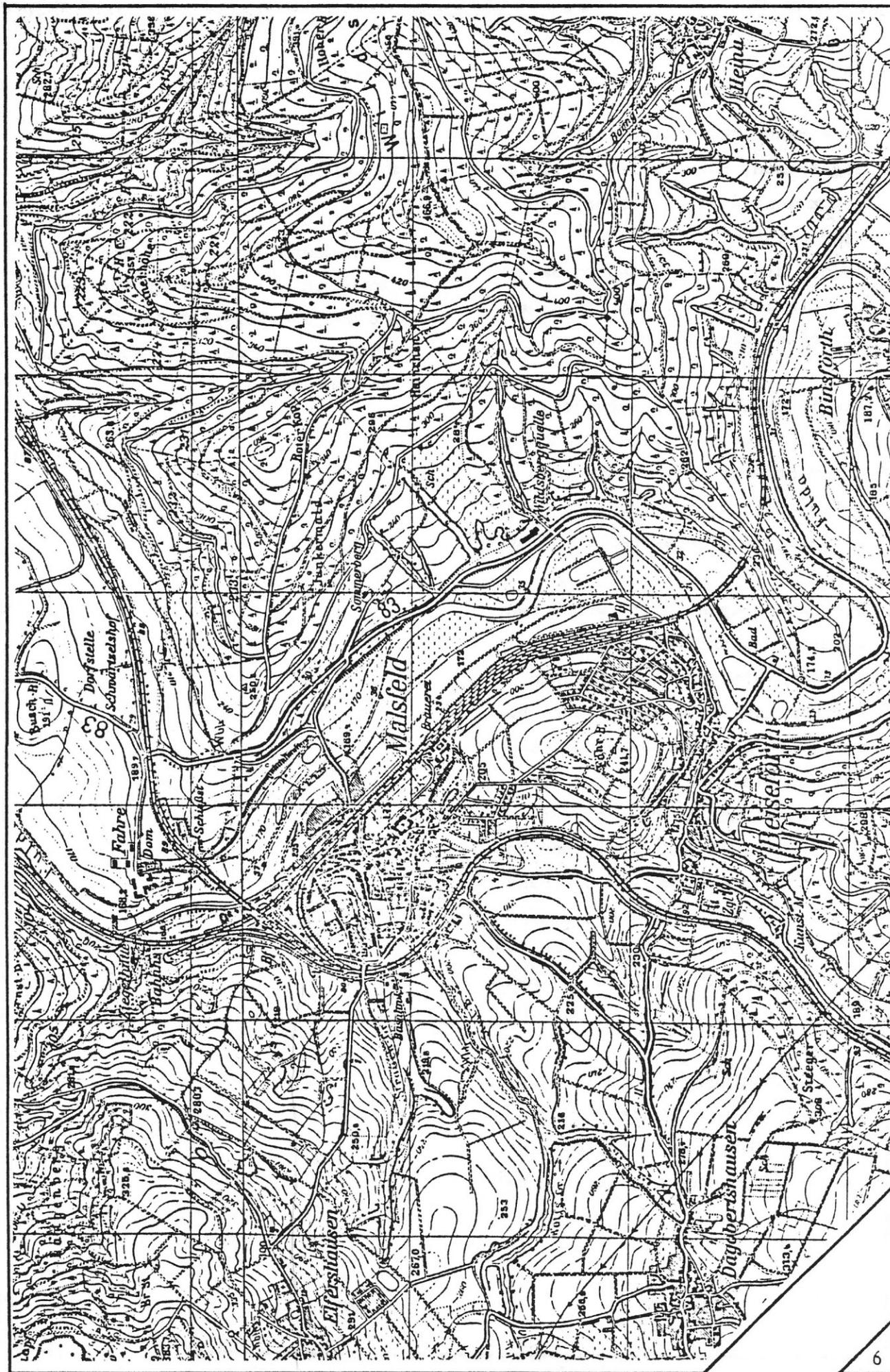
Die Bahnhofsgaststätte wurde zwar weiterhin betrieben, jedoch nur noch von wenigen Einheimischen frequentiert. Die Wohnnutzung bestimmter Teile des Gebäudes, so zum Beispiel die ehemalige Vorsteherwohnung, hörte ganz auf.

Mit dem nur spärlichen Rangierverkehr auf den vor dem Bahnhof liegenden Gleisen und den dafür benötigten Installationen, war das Gebäude untergenutzt und nahezu funktionslos.

Eine Bahnanlage wie die in Malsfeld, die das Bild dieses Ortes (wie das folgende Luftbild zeigt) in so auffallender Weise bestimmt,

muß sich auch in anderer Weise ausgewirkt haben.

Die Bedeutung des Bahnhofes wäre dann auch als Bedeutung für den Ort und zum Beispiel des Gemeinschaftslebens seiner Bewohner zu verstehen.



2. Arbeitsmethodik

Ausgangspunkt der Projektarbeit war das Ziel, den ehemaligen Bahnhof als öffentliches Gebäude zu erhalten.

Daraus entwickelte sich eine unübliche Untersuchungsmethode; die historischen und städtebaulichen Erhebungen konnten nicht wertfrei vorgenommen werden, um daraus Schlußfolgerungen zu ziehen, wie ein ehemals öffentliches Gebäude in Zukunft genutzt werden kann, sondern dienten als nachträgliche Beweisführung für diese feststehende Planungsmaxime.

Die Wichtigkeit dieser Vorgehensweise leitete sich aus der gegebenen Situation ab.

Bei Planungsbeginn herrschte Ungewißheit über die Erhaltungsmöglichkeiten des Gebäudes. Es drohte der Abriß, da auf dem vorhandenen Gelände eine Fabrik für chemische Erzeugnisse errichtet werden sollte.

Aufgabe in diesem Stadium war es, die Öffentlichkeit mit diesem Problem vertraut zu machen und die Wichtigkeit des Bahnhofes für den Ort zu beweisen.

In diesem Zusammenhang sind die

geleisteten Vorarbeiten zu sehen. Sowohl Untersuchungen zur historischen Entwicklung des Ortes in Abhängigkeit vom Bahnhof (Wirtschafts-, Siedlungs-, Bevölkerungs- und Verkehrsgeschichte) als auch zur Infrastruktur (Bestand an öffentlichen Einrichtungen) dienten der Absicht, den Erhalt des Bahnhofes sicherzustellen.

Zu dieser Zeit entschied sich die Gemeinde trotz der Aussicht auf neue Arbeitsplätze und hohe Steuereinnahmen in Übereinstimmung mit der Bundesbahn zum Verkauf an eine Privatperson.

An die Stelle einer "fiktiven" Öffentlichkeit trat nun ein konkreter Bauherr.

Der Erhalt des Bahnhofes war zwar gesichert, eine seiner Wichtigkeit angemessene Nutzung aber nach wie vor in Frage gestellt.

Konflikte in der Zielsetzung unserer Arbeit mußten auftreten:

- kann ohne Beibehaltung des Öffentlichkeitsbezuges die Existenz dieses Gebäudes gerechtfertigt werden;
- ist es daher sinn-

voll, Teile eines ehemals öffentlichen Gebäudes der Wohnnutzung zuzuführen;

- welche baulichen Maßnahmen sind nötig und wünschenswert, um die neue (Wohn-) Funktion aufzunehmen?

Unsere Planung ist folglich als Kompromiß zwischen den verschiedenen Interessen zu verstehen.

Trotz weitgehender Privatisierung muß die funktionale Einbindung an den Ort gewährleistet bleiben.

Ziel der Arbeit konnte also nur sein, den Stellenwert ästhetischer Ansprüche zugunsten der langfristigen Sicherung der öffentlichen Bezüge, d. h. neuer Nutzungskonzepte, zu verringern.

Der Beweis des historischen und emotionalen Wertes des Bahnhofes war auch weiterhin zu erbringen.

Alle Raum- und Detailplanungen, die vorrangig für den Bauherrn erarbeitet wurden, sind unter dieser Prämisse zu sehen.

Diese Umbauplanungen, treten sie als fertiges Produkt auch als umfangreicherer Teil auf, wären

ohne die geleisteten Untersuchungen nicht zu vertreten.

3.1. Kanonenbahn

Das Land Preußen besaß bis 1866 - neben einigen Privatbahnen - nur ein begrenztes Staatsbahnnetz, dessen Teile im Westen (Westfalen, Saarland) und Osten (Berlin, Pommern, Schlesien) des Landes isoliert voneinander lagen. Mit dem gewonnenen Krieg von 1866 fielen u. a. auch die hessischen Bahnen an Preußen, was einen verbesserten Zusammenschluß des Staatsbahnnetzes zur Folge hatte. Es fehlte aber noch eine Verbindung zwischen beiden Teilnetzen.

Der deutsch-französische Krieg brachte weiteren Aufschwung für die Idee dieser Verbindung, da der preußische Generalstab eine strategisch nutzbare Ost-West - Bahnlinie forderte und dann auch bekam.

Obwohl ursprünglich geplant, wurde keine völlig neue Strecke gebaut, sondern es wurden "nur" Lücken zwischen bestehenden Linien gefüllt. So entstand auch die "Kanonenbahn" von Leindefelde über Malsfeld nach Treysa.

Die Gesamtstrecke der "Berlin - Coblenzer - Eisenbahn" führte von Berlin über Belzig, Dingelstedt, Malsfeld, Marburg, Wetzlar nach Koblenz. Diese Strecke hatte als Durchgangsstrecke

nie eine besondere Bedeutung; stets wurden für Durchgangszüge nur Teilabschnitte benutzt.

Die Planung der Strecke im Bereich des nordhessischen Berglandes brachte besondere Probleme mit sich, da eine Ost-West - Verbindung, die quer zu den hier mehr in Nord-Süd - Richtung verlaufenden Flußtälern und Gebirgszügen geschaffen werden mußte.

Am 30. Oktober 1874 wurde mit dem Bau des Streckenabschnittes Treysa - Malsfeld begonnen. In dem gesamten Streckenverlauf waren beachtliche Höhenunterschiede zu überwinden. Nach fünfjähriger Bauzeit wurde dieser Teilabschnitt fertiggestellt.

Ein großes Projekt war der Bau der Eisenbahnbrücke, die in 29 m Höhe über dem Flußbett das Fuldataal überquert und eine Länge von 114 m hat.

Auch beim Bau der übrigen Strecke waren Brücken- und Unterführungsbauten notwendig. Die Tunnel mit ihren Portalen sind heute noch existent.

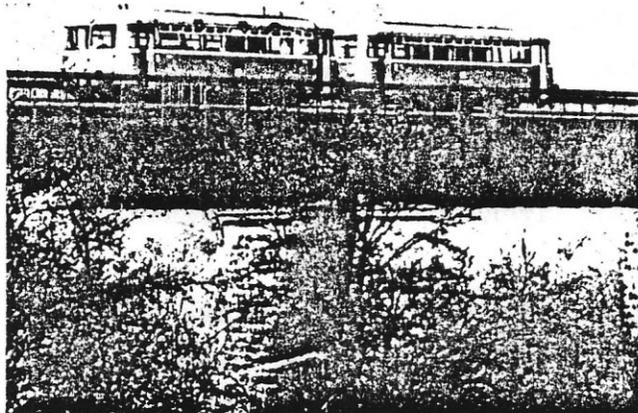
Im Frühjahr 1879 verkehrten bereits Züge auf Teilen der Strecke.

Den Beinamen "Kanonenbahn" verdankt die Strecke bekanntlich der Tatsache, daß sie in erster Linie aus militärischen Gesichtspunkten entstanden war. Sie sollte im Kriegsfall die übrigen West-Ost - Verbindungen entlasten. So rollten zu Beginn des I. Weltkrieges Waffentransporte in der einen und Lazarettzüge in der anderen Richtung über die Gleise.

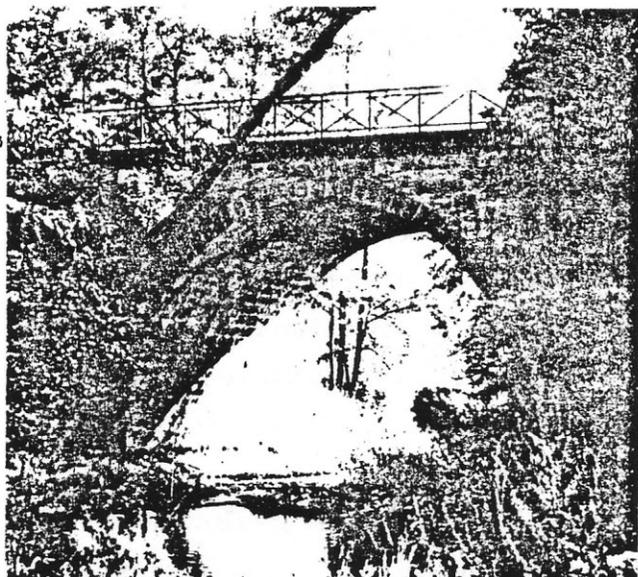
Die "Strecke" überstand auch diese Zeit, bis im letzten Monat des II. Weltkrieges die Malsfelder Eisenbahnbrücke durch ein Zugunglück zerstört wurde.

Es kamen keine Menschen ums Leben, aber die Brücke war nicht mehr befahrbar. Bald nach dem Unglück wurde ein behelfsmäßiger Steg neben der Brücke über die Fulda errichtet. Die Passagiere überquerten diesen zu Fuß und stiegen in den am Malsfelder Bahnhof wartenden Zug wieder ein. Im Oktober 1948 wurde die wieder aufgebaute Brücke für den Verkehr freigegeben.

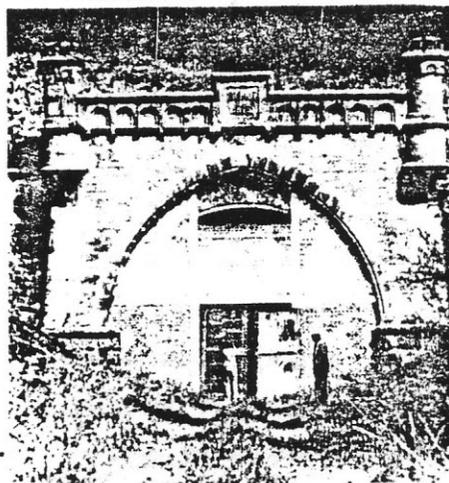
Als seitens der Bahn die Entscheidung gefallen war, auch den Güterverkehr auf der Strecke Malsfeld - Spangenberg stillzulegen, bestand auch keine "Notwendigkeit und kein Interesse an einer Erhaltung der Brücke." Diese Äußerung ließ aber die Denkmalpfleger aktiv werden.



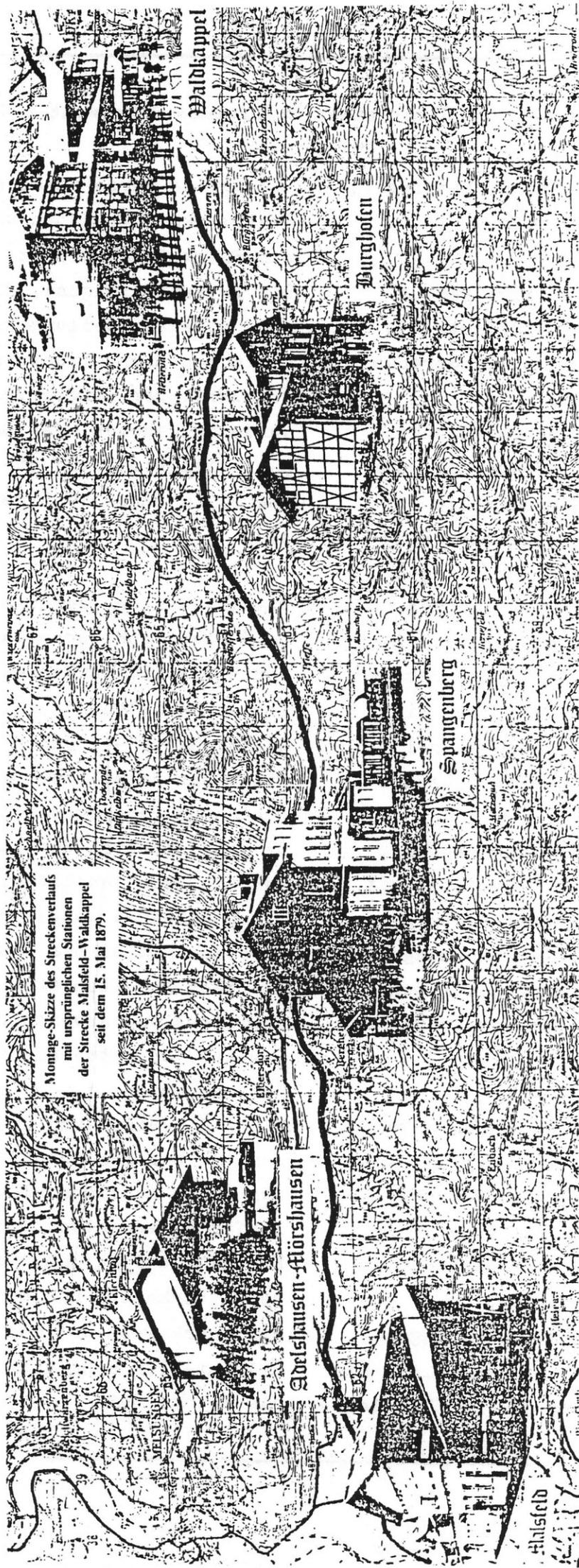
Eisenbahnbrücke Malsfeld



In die Landschaft eingefügter
Brückenbau



Vermauertes Tunnelportal



Montage-Skizze des Streckenverlaufs
mit ursprünglichen Stationen
der Strecke Malsfeld-Waldkappel
seit dem 15. Mai 1879.

STRECKENFÜHRUNG
"KANONENBAHN"

3.2. Der Bahnhof aus der Sicht eines Malsfelder Bahnbeamten

(Gespräch mit Herrn R. Lamprecht,
Melsungen, am 20.05.85)

Der Bahnhof wurde 1878 gebaut.
Im gleichen Jahr eröffnete die
Deutsche Reichsbahn die Strecke
der "Kanonenbahn".

Historisch bestand der Bahnhof
aus einer Güterabfertigung, der
Bezirkskasse (Sammelstelle der
Einnahmen der umliegenden Bahn-
höfe), der Personenabfertigung,
3 Stellwerken, 1 Lokschuppen
mit Rangier - Drehscheibe, ei-
ner Pumpstation (für die Versor-
gung der Dampflokomotiven mit
Wasser), einer Bahnmeisterei
und dem Sitz des Fahrdienstlei-
ters.

Innerhalb des Empfangsgebäudes
befand sich eine Gaststätte mit
dazugehöriger Pächterwohnung,
die Bahnhofsvorsteherwohnung
und die vollständige, für den
Bahnbetrieb notwendige Infra-
struktur.

Zur Blütezeit des Bahnhofes von
Malsfeld, nach Ende des II. Welt-
krieges, waren 82(!) Personen
an diesem Knotenpunkt der "Ka-
nonenbahn" und der "Hessischen
Nordbahn" beschäftigt.

In den folgenden Jahren begann,
wie im gesamten Bundesgebiet, die
Rationalisierung des Bahnbetriebes.

Zu Beginn wurde eines der drei
Stellwerke abgerissen und durch
ein Blinksignal ersetzt.

Die Güterabfertigung, die früher
eine eigene Abteilung war, wur-
de in den Bahnhofsbetrieb einge-
gliedert. Der Rangierverkehr
wurde aufgehoben, der Lokschup-
pen stillgelegt und die Bahnmei-
sterei im Jahre 1955 geschlos-
sen.

Die Entwicklung der Bahn in Mals-
feld steht wohl exemplarisch für
den öffentlichen Verkehr in länd-
lichen Gebieten.

Anfang der 50-er Jahre wurden
statt der Dampflokomotiven die
ersten Schienenbusse eingesetzt.
Da hauptsächlich Schüler und Pend-
ler die Bahn benutzten, schien
diese Maßnahme kostengünstiger
zu sein. Mit dieser Maßnahme wur-
den aber Arbeitsplätze wegratio-
nalisiert und Arbeitskräfte ein-
gespart. So hatte ein "normaler"
Zug mindestens einen Lokführer,
einen Zugführer und zwei Schaff-
ner. In den Schienenbussen war
für diese Arbeiten allein der
Lokführer verantwortlich. Er
übernahm die Aufgaben des Schaff-
ners, verkaufte und kontrollierte
die Fahrkarten und gab an
Haltestellen auch noch
das Gepäck aus.

In den 60-er Jahren wurde die Güterabfertigung in Malsfeld komplett geschlossen. Die ansässigen Hauptnutzer, das Basaltwerk, der Mineralbrunnen und die Brauerei nahmen diesen "Service" aus verschiedenen Gründen nicht mehr in Anspruch. Hauptsächlich stiegen sie auf andere Energiequellen um (kein Bedarf mehr an großen Kohlelieferungen) und transportierten ihre Produkte lieber mit Lastkraftwagen.

In dieser Zeit wurde auch die Nachtschicht im Bahnhof Malsfeld aufgehoben, da sich eine Besetzung rund um die Uhr nicht mehr lohnte. Die Weichen wurden nicht mehr mit Muskelkraft bedient, sondern **elektrisch** ; die Schrankenwärter wurden entbehrlich, da **elektrische Signale ihre Aufgaben übernahmen.**

Die Angestellten der Bahn wurden nicht entlassen, sondern im Zuge der Konzentration z.B. auf Kassel, Homberg, Melsungen und andere Stationen der Umgebung "verteilt".

Die Arbeitsplätze, die durch Pensionierung oder Tod freiwurden, blieben unbesetzt.

So erklären sich die Zahlen von 528.000 Angestellten der Bahn im Jahre 1948 gegenüber 280.000 Angestellten heute,

Die logische Folge dieser ganzen Vorgänge war die Stilllegung der "Kanonenbahn". Der letzte Reisezug fuhr am 26.05.74.

Die Leistung der Bahn wurde von Bussen übernommen, für den direkten Personennahverkehr zwischen Malsfeld und Melsungen gibt es noch den Haltepunkt an der verbliebenen Bahnstrecke.

Durch die Stilllegung der "Kanonenbahn" wurde auch das Empfangsgebäude jeglicher Funktionen enthoben. Die Gaststätte wurde geschlossen, obwohl diese nicht nur wegen des Bahnverkehrs gut frequentiert war. Vor Arbeitsbeginn konnte man dort eine Zeitung und seine Zigaretten kaufen und abends noch einen Schoppen trinken.

Besonders die Jugend traf sich dort, da das Bahnhofsgelände viele Gelegenheiten bot, sich halbwegs unbeobachtet zu vergnügen.

3.2. Der Bahnhof als Schauplatz eines Romans

Gespräch mit Herrn G. Ludwig,
Autor des Romans "Tausendjahrfeier"
am 31.07.85

Der Malsfelder Bahnhof nimmt in dem Roman "Tausendjahrfeier" eine zentrale Stellung ein. Das Buch erzählt die Geschichte eines Dorfes aus der Sicht eines dort aufgewachsenen Jungen, während des III. Reiches und in den Jahren nach dem 2. Weltkrieg. Das Dorf im Buch heißt Niflheim, jedoch ist die Ähnlichkeit mit Malsfeld unverkennbar (Knotenpunkt der Kanonenbahn und der früheren "Kurfürst-Friedrichs-Nordbahn", am Ufer eines großen Flusses gelegen; die Beschreibungen des Dorfes mit seiner großen, alten Dorflinde, dem alten Rittergut, dem Basaltwerk, der Glasbläserei etc.). Herr Ludwig ist selbst in Malsfeld aufgewachsen; daher mischt sich in seinem Roman, der stark autobiographische Züge hat, Selbsterlebtes mit Fiktivem. Die im Buch dargestellten Personen beziehen sich nicht auf lebende Pendants, jedoch haben die Malsfelder nach Erscheinen des Buches im Jahre 1964 immer wieder gerätselt, wer von ihnen von welcher Romanfigur verkörpert wird.

Herr Ludwig hat intensive Kindheitserinnerungen an den Bahnhof. Sein Vater, der dort als Lokführer beschäftigt war, nahm samstags seine Familie mit auf das Bahnhofsgelände, da neben dem früheren Lokschuppen ein Badehaus mit zwei Badewannen und Warmwasserboiler war, wo die Bahnbediensteten sich nach getaner Arbeit waschen konnten. Das Badehaus wurde üblicherweise von den Angehörigen mit benutzt. Es war lange Zeit auch heimlicher Treffpunkt von Verliebten.

Es war üblich, wie Herr Ludwig berichtet, daß die Malsfelder Jugendlichen am Wochenende, also an Samstagen und Sonntagen in Gruppen zum Bahnhof hinzogen, sich die dort umsteigenden Reisenden anguckten, schließlich bei "Behrens", dem damaligen Wirt der Bahnhofsgaststätte, noch ein Bier tranken, um dann gemeinsam wieder ins Dorf hinunterzugehen.

Offenbar befand sich damals auf dem Parkplatz vor der Gaststätte ein Zaun zum Dorf hin, sodaß die Reisenden, die vom unteren Haltepunkt die Treppe hinaufkamen, um am oberen Bahnsteig umzusteigen und umgekehrt, regelrecht vor den am Zaun gaffenden Malsfeldern vorbeidefilieren

mußten.

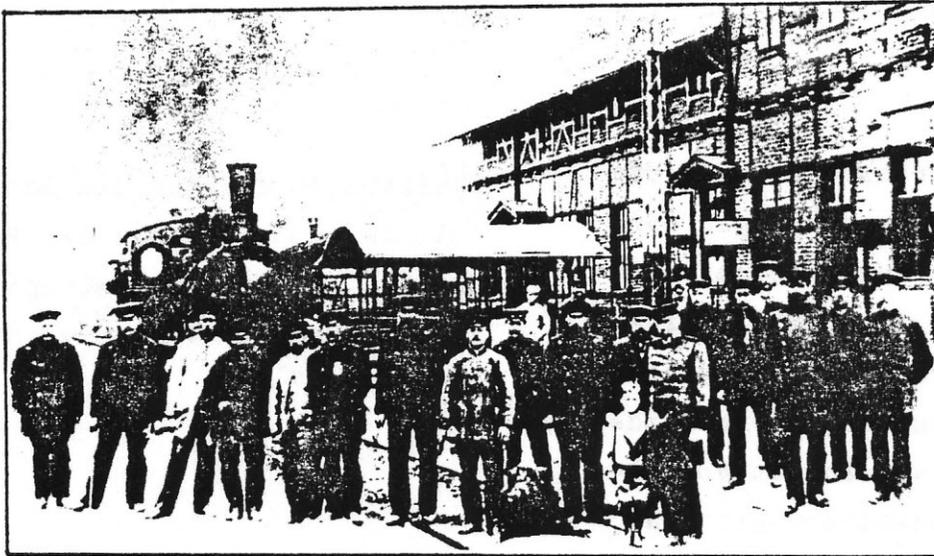
Herr Ludwig beschreibt, daß dieses samstägliche Vergnügen der Jugendlichen etwas "voyeuristisches" hatte. Tatsächlich fielen oft scherzhafte Bemerkungen über den Zaun, sogar erotische Anspielungen wurden den vorbeihastenden Reisenden zugerufen.

Die Eisenbahn brachte für die Malsfelder ein Gefühl der "Weltläufigkeit" ins Dorf. Allerdings arbeiteten im Bahnhof die Väter vieler Jungen aus dem Dorf, die nicht duldeten, daß ihr Arbeitsplatz zum Spiel- und Tummelplatz ihrer Kinder wurde.

Während der Nazi-Zeit vor dem Krieg fanden in Malsfeld mehrere Festumzüge statt, so am 1. Mai und in Erinnerung an den Tag der Machtübernahme, am 30. Januar. Diese Umzüge starteten immer am Dorfplatz neben der alten Linde, die 1964 gefällt wurde, gingen bis zum Bahnhof, wendeten dort und zogen zum Dorf zurück.

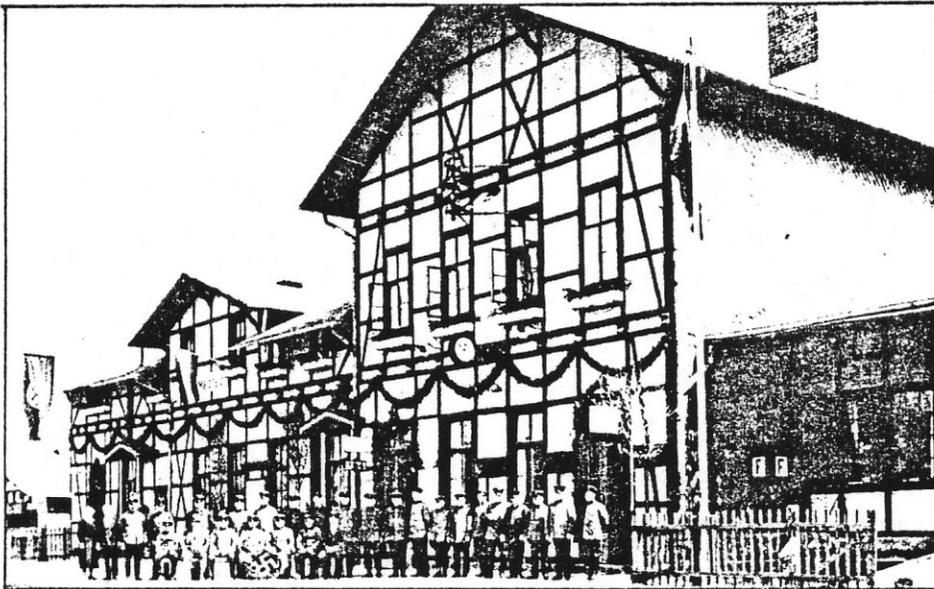
Nach dem Krieg verlor der Bahnhof an Bedeutung; es fanden keine Umzüge mehr statt; die Gaststätte wurde in Ermangelung eines neuen Pächters eine Zeitlang nicht mehr betrieben.

Schließlich führten die Rationalisierungsmaßnahmen der Bundesbahn zu immer weiter greifenden Funktionsverlusten der gesamten Anlage.



Lokomotivführer, Heizer, Bremser, Schaffner, Schirrmeister, Kontrolleure, Bahnmeister, Maschinenmeister, Expedienten, Packmeister . . . Gut zwei Dutzend „Eisenbahner“ hatten sich 1906 für den Fotografen vor den preußischen Personenzug mit einer Dampflokomotive der Baureihe P 2 im Bahnhof Malsfeld in Positur gestellt.

Die Fotos sind dem Buch "Kanonenbahn"
von Rolf Gießler entnommen



Girlanden- und Fahnen schmückten am „Tag der nationalen Arbeit“ in den dreißiger Jahren u. a. auch den fachwerkbunten Bahnhof Malsfeld. Die Zeit hinterließ ihre Spuren. Die formschöne Außenuhr und die große Fahrplantafel verschwanden, das Gebäude verwitterte, die Fachwerke verblaßten . . .

3.3. Erscheinungsbild des Bahnhofs

Der Bahnhof wurde im Jahre 1878 in zeitüblicher Fachwerkbauweise erstellt.

Er ist zweigeschossig mit Satteldach; das Dach des mittleren, höheren Gebäudeteiles ist zur übrigen Firstrichtung quergestellt.

In den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts wurde das Dachgeschoß des niedrigeren Teiles über der ehemaligen Gaststätte durch einen Zwerchgiebel nach beiden Traufseiten hin ergänzt. Die Gaststätte wurde um einen kleinen, drei Gefache breiten Anbau in Firstrichtung und einen eingeschossigen Anbau unter dem Zwerchgiebel der Südseite erweitert, der die Toiletten der Gaststätte aufnahm.

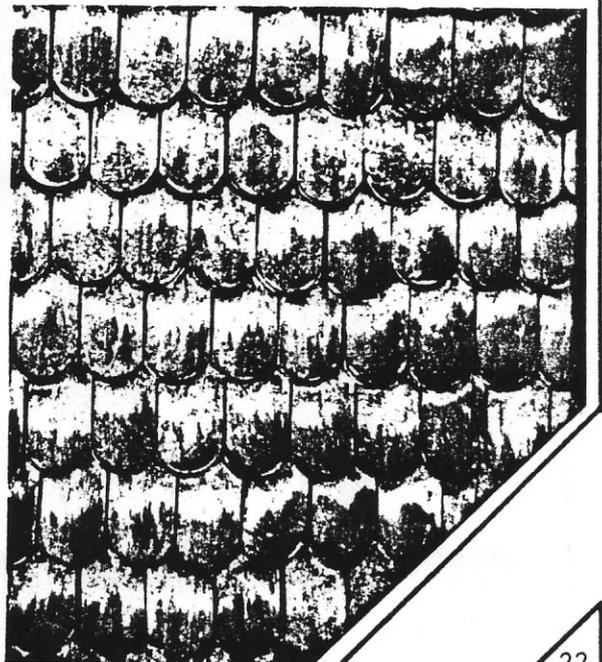
Das gesamte Gebäude ist in einfachem, regelmäßigem Fachwerk erstellt; Stiele und Riegel sind mit ca. 15 cm Querschnitt sparsam dimensioniert. Aussteifende Streben und Andreaskreuze sind geschoßhoch; letztere sind zusätzlich als Schmuckformen in die beiden breitgelagerten Giebel des größeren Bauteiles eingebaut. Die Ausfachungen bestehen aus Backsteinmauerwerk.

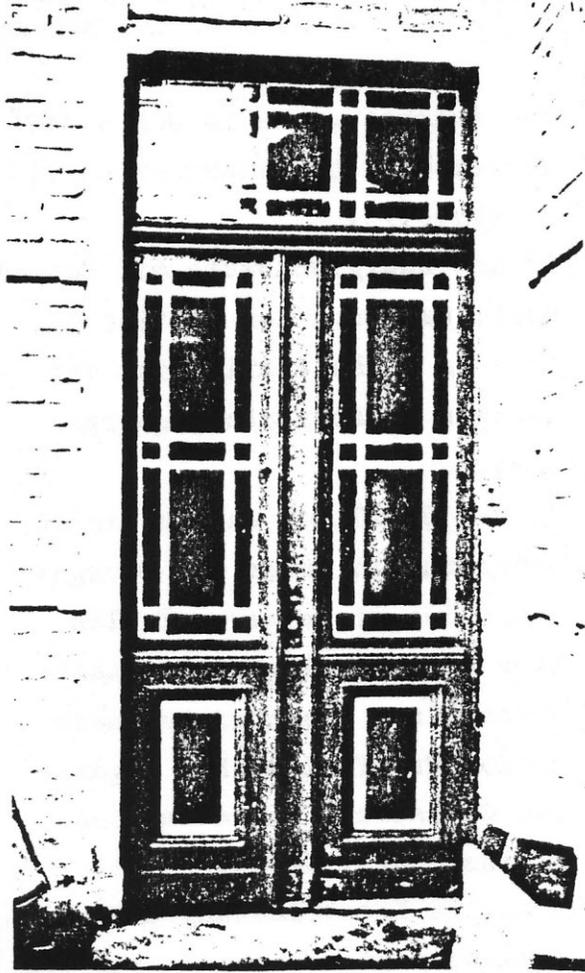
Die Schmuckelemente der Fassadenflächen sind die auskragenden, einfach profilierten Bal-

kenköpfe und Rollbänder aus quergestellten Ziegelsteinen zwischen Rähm und Schwellen, die profilierten Kopfbänder unter allen Ortgängen an den Pfetten und Verzierungen der Gesimse an den beiden Vorbauten auf der Gleisseite.

Aus der Bauzeit stammen die Aubentüren mit Aufsätzen und Oberlichtern und ein Großteil der Fenster. Im Innern sind im Originalzustand die Treppen und die Eingangstüre der ehemaligen Vorsteherwohnung erhalten.

Die Giebelwand des früheren Güterschuppens (Westgiebel) wurde vermutlich nachträglich mit industriell gefertigten Holzschindeln in Biberschwanzform behängt. Die Wetterseite des dahinterliegenden, höheren Bauteiles ist mit quadratischen Naturschieferplatten behängt.

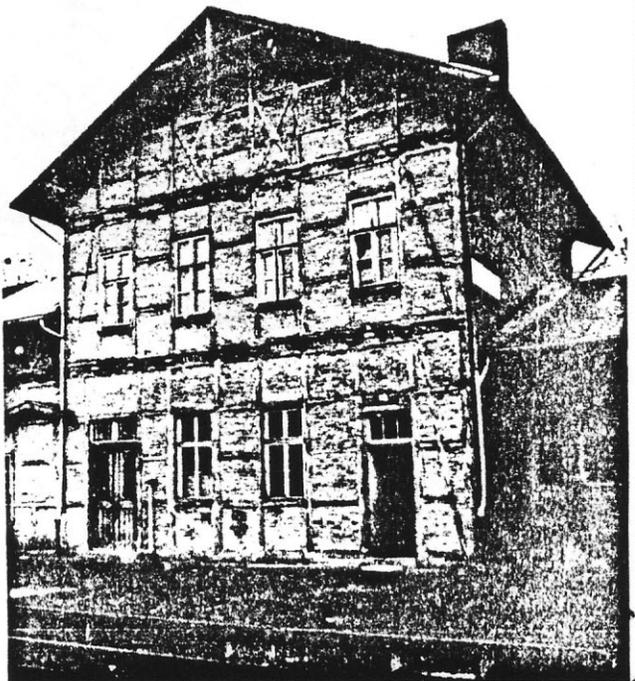




Wie das Dach ursprünglich eingedeckt war, kann nicht mehr mit Sicherheit festgestellt werden. Ausgehend von der Tatsache, daß der Malsfelder Bahnhof schnell und billig erstellt werden mußte (da die Kanonenbahn eine strategisch wichtige Strecke war), scheint die Eindeckung wie die jetzt wieder gesicherte Dachhaut aus Teerpappe gewesen zu sein.

Die Denkmalpflege schlug vor, das das Dach in seinem Erscheinungsbild dem des gegenüber der Gleisseite gelegenen Stellwärterhäuschens anzugleichen. Es ist mit braun engobierten Falzziegeln bedeckt. Diese kommen jedoch durch ihr Gewicht von ca. 40 kg /qm für den Bahnhof nicht in Frage, weil dessen Dachkonstruktion mit ihren geringen Sparrenquerschnitten dafür nicht tragfähig genug ist.

Auffallend ist, daß das Bahnhofsgebäude mit seinen dünnen Außenwänden (15 - 18 cm) auf einem sehr massiven Kellermauerwerk gründet. Möglicherweise war es für einen Bau gedacht und eingerichtet, der als Steinbau geplant war. Die billigere, schnellere und materialsparendere Planung wurde ausgeführt.



4. Historische Entwicklung Malsfelds





4.1. Geschichte Malsfelds

Malsfeld wird im 13. Jahrhundert erstmals urkundlich erwähnt (Malzuelten, Malzuelte). Die Lehensherrenschaft erhält das Kloster Breitenau, die Gerichtsbarkeit aber eine Adelsfamilie der auch das bestehende Rittergut gehörte.

Erst 1866 wurde das Gut als eigenständiger Bezirk von der Gemeinde Malsfeld getrennt.

Im Jahre 1848 bekam Malsfeld einen Eisenbahnanschluß (Kurfürst Friedrich-Wilhelm-Nordbahn). Auch die "Kanonenbahn" von Berlin über Koblenz nach Metz führte durch Malsfeld. Damit war dieser Standort schon relativ früh ein Eisenbahnknotenpunkt. Heute ist die ehemalige "Kanonenbahn" stillgelegt und die andere Bahnstrecke wird gering frequentiert. Damit ist die große Bedeutung der Eisenbahn für Malsfeld deutlich gesunken.

Ende des 19. Jahrhunderts stieg die Bevölkerungszahl relativ stark an, dies dürfte auf die Entstehung des Basaltwerkes (1897) und auf den Bau der Bahnlinie zurückzuführen sein.

Bis zum Jahr 1820 war die Landwirtschaft (Ackerbau) die Haupteinnahmequelle. Gleichzei-

tig gab es noch eine Leinweberei die andere Arbeitsplätze bot.

Die wirtschaftliche Entwicklung Ende des 19. Jahrhunderts brachte noch andere Verdienstmöglichkeiten. Außer der schon erwähnten Eisenbahn, entstand eine Dampfbrauerei, ein Basaltwerk und ein Mineralbrunnenbetrieb (auf dem ehemaligen Guts-gelände), dieser verkaufte 1962 sein Gelände an eine Sanitär-firma und ging selbst an den Ortsrand (Richtung Beise-förth).

Einen besonderen Platz in der Geschichte, nahm die alte Dorf-linde ein. Nach ersten Auf-zeichnungen stand diese seit 1615 in der Mitte des alten Ortskerns. An dieser Linde wur-den Bekanntmachungen angeschla-gen und Tanzveranstaltungen durchgeführt. Er war der Be-gegnungspunkt der Gemeinde. 1964 wurde die historische Dorflinde im Zuge des Straßen-baus abgerissen.

Im Rahmen des Dorfentwicklungs-programms gibt es Bestrebungen diesen Platz in seinem früher-en Erscheinungsbild wiederher-zustellen.

4.2.Siedlungsentwicklung

Die bauliche Entwicklung von Malsfeld kann seit dem Jahr 1836 verfolgt werden. Aus dieser Zeit stammen die ersten Daten. Bis 1871 erfolgt die Entwicklung sehr langsam.

Der Bahnbau führte damals noch zu keiner weiteren Entwicklung und Bedeutungssteigerung des Ortes.

Ende des 19. Jahrhunderts kommt es zu einer Bevölkerungszunahme. Diese und die zunehmende Bautätigkeit steht wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem Bau der zweiten Bahnlinie und der Entstehung des Basaltwerkes. Von nun an ist ein stetiger Ausbau des Dorfes zu verfolgen.

Im Jahr 1904/05 wird die Gut-hardstraße und einige Häuser in der Lohstraße gebaut. Mit dieser Bebauung erfolgt allmählich ein Wachsen des Dorfes zum Bahnhof hin. Dieser lag vorher relativ isoliert vom Ortskern.

Die Ausdehnung des Dorfes vollzieht sich fast ausschließlich in dem vorgegebenen Gleisbogen der beiden Bahnlinien. Nur wenige Häuser wurden jenseits der Bahnlinie Kassel-Bebra errichtet.

Im wesentlichen wurde die Bebauung der Fuldaaue gemieden. Im Jahre 1924 begann der Ausbau in westlicher Richtung mit der Anlegung der Hauptstraße und der Lehmkaute.

Nach der Auflösung des Gutes (1953) wurde auf dessen Ackerland eine Siedlung durch die Hessische Heimstätte gebaut.

Zwischen der Elfershäuserstraße und der Bahnstrecke wurden nach 1964 fünf weitere Siedlungen fertiggestellt. Ausserdem entstanden einige Aus-siedlerhöfe auf dem ehemaligen Gutsland.

Die Gemeinde hat heute folgendes Aussehen: Im Süden liegt der alte Ortskern, der noch heute die Form eines Haufendorfes erkennen läßt, er steht mit der Brauerei durch die Brauerei-straße, die hinter dem ehemaligen Gutshof entlangführt, in Verbindung.

Daran schließt sich in nördlicher Richtung eine dichtere und in nordwestlicher Richtung eine aufgelockerte Bebauung im Gleisdreieck an. In diesem Gebiet finden wir neben zahlreichen Hausgärten noch eine Reihe von Wiesen und Ackerparzellen.

Bei den Häusern im alten Ortskern finden wir überwiegend Hofanlagen. Es waren damals Bauernhäuser des Ernhaustyps oder fränkische Hofreiten; mit Ausnahme der 33 landwirtschaftlichen Voll- und Nebenerwerbsbetrieben sind sie alle zu reinen Wohnhäusern umgebaut oder durch solche ersetzt worden. Daher ist nur noch bei wenigen der alten Häuser ihre Fachwerkkonstruktion sichtbar.

Die neueren Gebäude, die um die Jahrhundertwende entstanden, sind Steinbuten die vorwiegend für Wohnzwecke genutzt werden.

Anhand der baulichen Entwicklung (kaum noch Wirtschaftsgebäude, Stallungen, Scheunen) kann man eine Änderung der Erwerbsstruktur erkennen. Ein großer Teil der Einwohner Malsfelds ist nicht mehr landwirtschaftlich orientiert. Die neuen Häuser gehören Arbeitern, Angestellten und Beamten. Es sind überwiegend Wohngebäude mit Vor- und Ziergärten.

Um die Bedeutung der Bahn für die Siedlungsentwicklung Malsfelds festzustellen, ermittelten wir die Bauzeiten der Gebäude im Ortskern.

Das genaue Datum ist relativ schwer festzustellen, da durch An- und Umbauten an den Gebäu-

den eine sichere Einschätzung schwer zu leisten ist.

Die vorhandenen Daten stammen zum größten Teil aus den Akten der Hessischen Brandversicherung. Die übrigen Zahlen versuchten wir von den Bewohnern oder Eigentümern der betreffenden Gebäude zu erfahren.

Die größte Bedeutung der Bahn ist wohl in den Jahren 1860 - 1940 zu erkennen. Aufgrund dieser Tatsache kann man eine Entwicklung des Dorfes in Richtung Norden (Bahnhof) erklären.

Die Gebäude die in dem oben genannten Zeitraum errichtet wurden untersuchten wir desweiteren auf Merkmale der "Bahnhofsarchitektur", das heißt Gestaltungsmerkmale des für die Bauzeit des Bahnhof typischen Zeitraums:

- Fachwerk mit Backsteingefachen
- schwach dimensionierte Stiele, Riegel und Streben
- Art- und Ausführung der Zierformen
 - z.B. Profilierung der Ortgänge
 - Quergebälke als Rollbänder
 - "flache" Dachneigung (zw. 30° und 40°)

4.3. Bevölkerungsentwicklung

Die ersten Angaben stammen aus dem Jahre 1585. Bis 1855 stieg die Einwohnerzahl allmählich von 160 auf 550 an. In den folgenden Jahrzehnten kam es zu einer Stagnation, ja sogar zu einer rückläufigen Bevölkerungsbewegung. Im Jahre 1885 waren dann die Bevölkerungsverluste wieder aufgeholt. 1885 - 1939 steigt die Bevölkerung um 293 Einwohner. In der folgenden Zeit erfolgt eine rasche Aufwärtsentwicklung.

Die Bevölkerungsverluste um die Mitte des vorigen Jahrhunderts dürften auf die damaligen wirtschaftlichen Verhältnisse zurückzuführen sein. Durch den mechanischen Webstuhl und Spinnmaschinen wurde die Leinweberei als Erwerbszweig so gut wie vernichtet.

In diese Zeit fallen Auswanderungen in die USA und das Abwandern in die Städte. Es entwickelten sich Tuchfabriken in Spangenberg und Melsungen.

Um die Jahrhundertwende kann man an der Bevölkerungsentwicklung den Einfluß der Bahn ablesen. Mit dem Bau der "Kanonnenbahn" und der Entwicklung Malsfelds als Eisenbahnknotenpunkt wurden neue Arbeits-

plätze geschaffen und der Ort wurde als Wohnstandort interessant. Diese Entwicklung hielt bis zum Beginn des II. Weltkrieges an.

Der plötzliche Anstieg der Bevölkerung zwischen 1939 und 1950 auf 1370 Einwohner, ist vor allem auf Evakuierung während des Krieges, aber ganz besonders auf die große Zahl der Heimatvertriebenen nach 1945 (16% der damaligen Einwohner) zurückzuführen. Ab 1950 kam es dann wieder zu "Abwanderungen" in die Kreisstadt Melsungen, nach Kassel oder in den wirtschaftlich günstigeren südhessischen Raum.

Entwicklung der Wohnbevölkerung:

1950	1370	EW
1961	1139	EW (533 m/606 w)
1969	1148	EW (539 m/609 w)
1984	1202	EW (573 m/629 w)

MÄNNLICH	0 = ANTEIL DER AUSLÄNDER	WEIBLICH
	= 1368	
	1369	
	1390	
	1391	
	= 1392 =	
	1393	
	1394 =	
	1395 =	
	1396 =	
	= 1397 =	
	= 1398	
	= 1399 =	
	= 1400 =	
	= 1401 =	
	= 1402 =	
	= 1403 =	
	= 1404 =	
	= 1405 =	
	= 1406 =	
	1407 =	
	= 1408 =	
	= 1409 =	
	= 1410 =	
	= 1411 =	
	= 1412 =	
	= 1413 =	
	= 1414 =	
	= 1415 =	
	= 1416 =	
	= 1417	
	= 1418 =	
	= 1419 =	
	= 1420 =	
	= 1421 =	
	= 1422 =	
	= 1423 =	
	= 1424 =	
	= 1425 =	
	= 1426 =	
	= 1427 =	
	= 1428 =	
	= 1429 =	
	= 1430 =	
	= 1431 =	
	= 1432 =	
	= 1433 =	
	= 1434 =	
	= 1435 =	
	= 1436 =	
	= 1437 =	
	= 1438 =	
	= 1439 =	
	= 1440 =	
	= 1441 =	
	= 1442 =	
	= 1443 =	
	= 1444 =	
	= 1445 =	
	= 1446 =	
	= 1447 =	
	= 1448 =	
	= 1449 =	
	= 1450 =	
	= 1451 =	
	= 1452 =	
	= 1453 =	
	= 1454 =	
	= 1455 =	
	= 1456 =	
	= 1457 =	
	= 1458 =	
	= 1459 =	
	= 1460 =	
	= 1461 =	
	= 1462 =	
	= 1463 =	
	= 1464 =	
	= 1465 =	
	= 1466 =	
	= 1467 =	
	= 1468 =	
	= 1469 =	
	= 1470 =	
	= 1471 =	
	= 1472 =	
	= 1473 =	
	= 1474 =	
	= 1475 =	
	= 1476 =	
	= 1477 =	
	= 1478 =	
	= 1479 =	
	= 1480 =	
	= 1481 =	
	= 1482 =	
	= 1483 =	
	= 1484 =	
	= UNB.	

DER JAHRGANG 1984 ENTHÄLT DIE DATEN NACH DEM STAND VOM 31.12.1984

4.4. Wirtschaftsentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde Malsfeld beginnt eigentlich erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In der Zeit davor war die Landwirtschaft und die Leinweberei der Haupterwerbszweig der Malsfelder.

Ungefähr ab 1850 taten sich weitere Verdienstmöglichkeiten auf. In den Jahren 1848 und 1870/72 wurden zwei Eisenbahnstrecken gebaut. 1897 entstand ein Basaltwerk und trug mit zum wirtschaftlichen Aufschwung bei.

In den Jahren 1928 bis 1962 kamen noch weitere gewerbliche Betriebe und auch Industrie hinzu.

Heute ist die Tendenz, wie überall rückläufig. Betriebe werden geschlossen, Geschäfte aufgegeben. Durch die Mobilität wird außer dem täglichen Bedarf alles in den meist billigeren Großmärkten gekauft. Und auch Betriebe und Industrie wandern in die größeren Städte ab.

4.4.1. Landwirtschaft

Die Struktur der Landwirtschaft hat sich im 19. Jahrhundert gewandelt. Bedeutende Veränderungen traten im Flurbild und in den Betriebsgrößen auf.

Die Gemarkung umfaßt seit 1745 584 ha. Davon fallen 261 ha auf Ackerland, 171 ha auf Wiesen und Gärten, 93 ha auf Wald und der Rest ist Ortslage. Die Mehrzahl der Wiesen lag und liegt bis heute in einem breiten Gürtel in der Fuldaaue.

Die Parzellen waren meist klein und weit verteilt, aus diesem Grund auch schwer zu bewirtschaften. Im Jahre 1865 wurde deshalb ein Flurzusammenlegungsverfahren eingeleitet, wohl als eines der ersten im Kreis Melsungen.

Nachdem das Gut im Jahre 1953 aufgelöst und von der Hessischen Heimstätte dessen Landbesitz gekauft wurde, hat sich das Flurbild wiederum verändert. Es wird heute wieder von kleinen Parzellen, zum Teil auch von Blöcken, die im Rahmen der landwirtschaftlichen Rationalisierung zu Grünland eingesät wurden, bestimmt.

Betriebsgrößenstruktur der landwirtschaftlichen Betriebe

Zum Stichtag 31.12.85 gibt es in Malsfeld noch 6 Vollerwerbsbetriebe wovon 2 Aussiedlerhöfe sind. Nebenerwerbsbetriebe existieren noch 29. Über die Nutzung ihrer Flächen und den Hauptberuf der Nebenerwerbslandwirte gibt folgende Statistik Auskunft.

VE	NE	Ackerl.	Grünl.	Forst	Sonst.	andere Beschäftigung als:
	x		0,56	0,85		Lehrer, Einzelhändler in Malsfeld
	x	0,56	0,09	0,64		Rentner, Sohn im Handwerk in MEG
	x	0,16				Brauereiarbeiter
	x	16,50	9,0	1,27		Sohn im Betrieb
	x	17,55	14,09	0,50	0,08	Gastwirt
	x	5,65	5,60		0,50	Chemiearbeiter in Melsungen
	x	0,37				Rentner
	x	0,39	0,08			Rentner (Handwerk in MEG)
	x	1,59	1,39			Postbeamter in Kassel
	x	1,55	0,78		0,37	Schreiner (gelegentlich)
	x	0,46	0,18			Rentner (Bundesbahn)
	x	0,77	0,20	0,26		Rentner (Bundesbahn)
	x	1,23	0,12			Rentner
	x	0,22	0,72			Brauereiarbeiter
	x	12,89	10,55	0,92		/
	x	0,16				Metallhandwerk in Kassel
	x	0,30				Postbeamter in Kassel
	x	0,38		1,45		Rentner
	x	0,66	0,57			Rentner
	x	1,0	0,62			Brauereiarbeiter
	x	0,50				Rentner, Sohn Bundesbahn
	x	19,25	5,50			
	x	6,94	19,41	1,0	3,12	Betrieb verkauft
	x	11,75	15,50	2,86	0,33	Raiffeisen Malsfeld (gelegentlich)
	x	0,35		0,51	1,64	Angestellter Bundesbahn Kassel
	x		0,37			Bundesbahnarbeiter
	x	2,70	1,29			Gemeindearbeiter
	x	25,99	15,42	2,34	2,21	
	x	0,37	0,36			Arbeiter Wildsbergquelle
	x	0,07		0,23	0,93	Handwerk in Kassel
	x			0,52		Rentner
	x	15,29	5,79		0,59	
	x	0,13				Brauereiarbeiter
	x	23,28	1,66	0,13		Angestellter Chemiefab. in MEG
	x	32,65	19,61	0,67	0,34	/

Abschließend kann man sagen, daß die Gesamtzahl der landwirtschaftlichen Betriebe zurückgegangen ist.

Die landwirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen (0,01 bis unter 2 ha) sind von 1949 bis 1959 fast um die Hälfte zurückgegangen.

Die hohe Anzahl dieser Nebenerwerbsbetriebe nach dem II. Weltkrieg, dürfte auf die wirtschaftlich ungünstigen Verhältnisse dieser Zeit zurückzuführen sein. In den Zeiten der Lebensmittelknappheit war jeder, der auch nur einen kleinen Landbesitz hatte, bestrebt, sich durch Eigenbewirtschaftung mit den wichtigsten Grundnahrungsmitteln zu versorgen. Mit zunehmend besserer wirtschaftlicher Lage, sowohl auf dem Lebensmittelmarkt wie auch auf dem Konsumgütermarkt und steigenden Löhnen, fiel für viele, die bisher die Landwirtschaft als Nebenerwerb zur Selbstversorgung betrieben hatten, diese Notwendigkeit weg.

Heute bekommt diese Form der Landwirtschaft wieder größere Bedeutung. Wie man der Tabelle entnehmen kann bewirtschaften häufig Pensionäre der Bahn diese Nebenerwerbsstellen. Sie betrachten diese Arbeit als Ihr Hobby.

Eine weitere Gruppe stellen all jene dar, denen Gemüse aus dem eigenen Garten oder Acker lieber ist als die im Laden angebotene Ware.

4.4.2. Handel und Handwerk

Die verschiedenen Geschäfte und Handwerksbetriebe kann man in dem folgenden Infrastrukturplan finden.

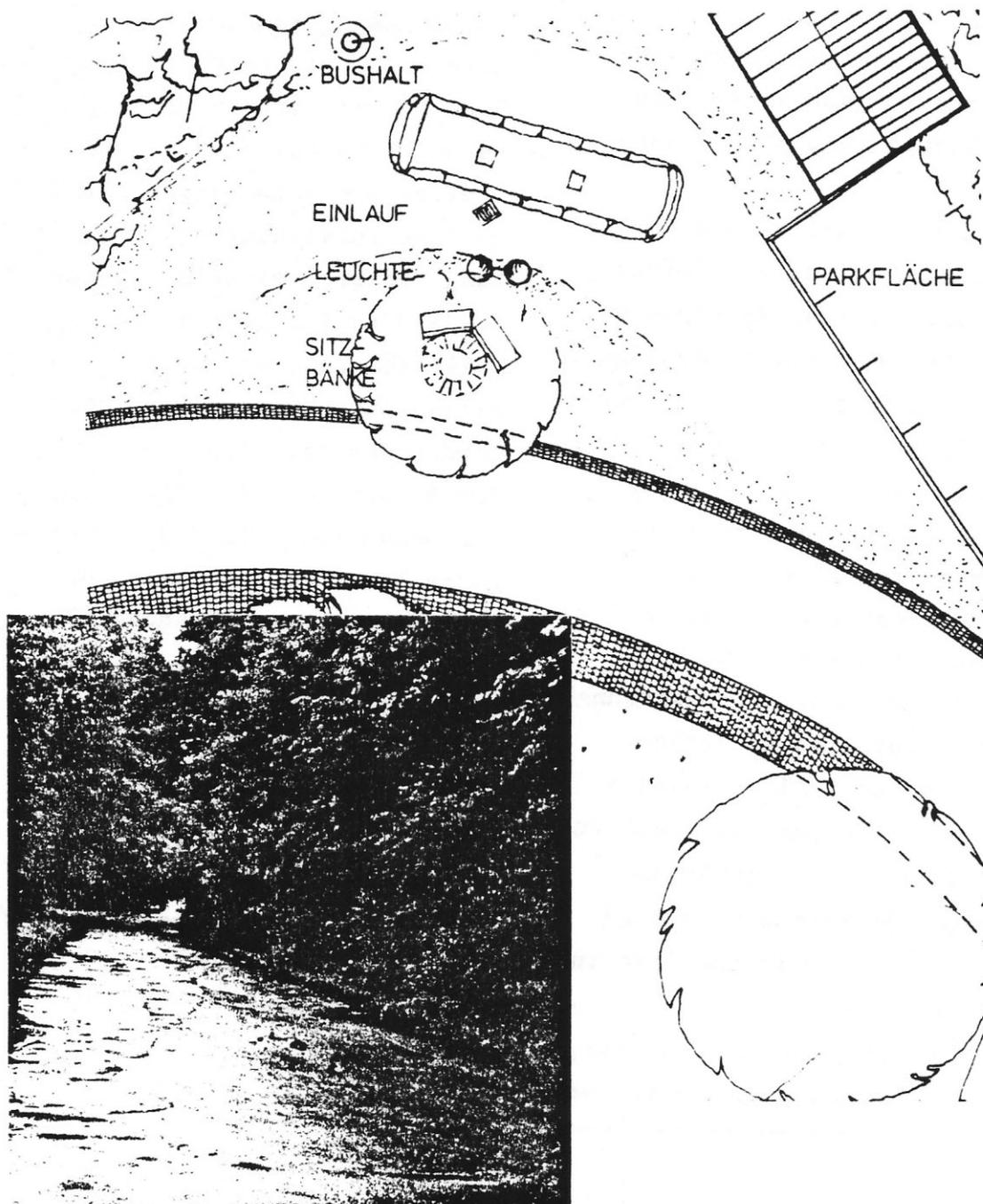
Der Handel ist nur durch den Einzelhandel vertreten und versorgt die Bevölkerung hauptsächlich mit Lebensmitteln. Ihren Bedarf an Kleidung und sonstigen Gebrauchsgütern deckt die Malsfelder Bevölkerung in Melsungen oder Kassel.

Insgesamt gibt es heute in der Gemeinde Malsfeld 4 Handwerksbetriebe, 2 Bäckereien, 1 Fleischerei, 2 Lebensmittelläden, 1 Tankstelle, 2 Bankfilialen, Post, Arzt, Versicherungsbüro und 4 Gaststätten.

Handels- bzw. Gaststättenbetriebe in Malsfeld /Dienstleistung

Bezeichnung	Angest.	Angest. Fam.	Ausstattung/ Auffälligkeiten	Eigentümer im Betrieb
Sparkasse	2	/	Zugang nur über Treppen (Behind.)	
Raiffeisen			----- "-----	
Gaststätte Landesfeindt	2	1	----- "----- 4 Kegelbahnen, 1 Saal, 30 Betten, 3 Nebenräume zuwenig Parkplätze	1
Gaststätte Sportplatz			1 Nebenraum	1
Gaststätte Gundlach			1 Nebenraum	1
Tankstelle Wietell		1	Installateur und Schlosserarbeiten zuwenig Parkplätze	1
Edeka Zanganke				
Edeka Heckemann				
Gaststätte Holzbauer		1	Zugang nur Treppe	1
Fleischerei Holzbauer		1	----- "-----	
Post			außerhalb d. Orts- kerns	
Arzt				
DEVR-Versicherung	1			1
Mihm				1
Frisör Petrat			Reinigungsmittel etc	1
Bäckerei Riemenschneider		1		1
Bäckerei Mensing		2		1
Rüttger		1		1
Hupfeld			Installateur, Heizung	1
Eysert			KFZ-Werkstatt Schrottverwertung	1 1

5. Dorfwentwicklungsplanung hinsichtlich des Bahnhofs und seiner Umgebung



5.1. Bürgerversammlung

Am 20. Februar 1985 fand eine Bürgerversammlung im Ortsteil Malsfeld statt.

In dieser sollten die Bürger über das "Projekt Dorfentwicklungsplanung" informiert werden. Die Einführungsrede des Bürgermeisters bezog sich auf allgemeine Aussagen zum Problem der Dorfentwicklung und zur Dorferneuerung. Er erläuterte die Möglichkeiten der Förderung privater Investitionen, falls diese im Einklang mit dem von ASP erstellten Dorfentwicklungsplan stehen.

Desweiteren wurden die Schwerpunkte der Planung in Bezug auf den Ortsteil Malsfeld dargestellt. Hauptprobleme ergeben sich in der Umgestaltung des Bereichs der alten Dorf- linde, des "Bahnhofsplatzes" am Haltepunkt der Bahn, das Parkplatzproblem bei öffentlichen Veranstaltungen im Jägerhof, Neugestaltung des Spielplatzbereichs, Sanierung der im sozialen Mietwohnungsbaus erstellten Wohngebäude, Ausweisung der Guthard- und Schulstraße als Spiel- straße (Verkehrsberuhigung) und der Verlegung der Post in die Ortsmitte.

Zu einigen Punkten legte das Büro ASP Lösungsvorschläge vor.

So z.B. für die Neugestaltung des "Bahnhofsplatzes (siehe Plan) und für den Bereich vor dem Jägerhof.

Als Beispiel für die Möglichkeiten der Förderung im privaten Bereich wurden die von der Projektgruppe entwickelten Vorschläge für den Umbau des Bahnhofs vorgestellt.

Die Möglichkeit der Förderung privater Investitionen (max. 25.000 DM) interessierte die Anwesenden offensichtlich sehr. Hier ist es unserer Meinung nach sehr wichtig über eine Prüfung der notwendigen Anträge eine Entwicklung in Richtung "Unser Dorf soll schöner werden" zu verhindern. Das heißt für uns, Privatinvestitionen ohne Verbesserung des Ortsbildes, des Straßenraumes, der Nutzbarkeit der Freiräume. Die Geldmittel, die hier bereitgestellt werden, sollen unserer Meinung nach vorrangig für: Sanierung der Gebäude in Bezug auf Energieeinsparung (Fenster, Isolierung), Sicherstellen historischer Gebäude und Fassaden, Verbesserung der Eingangssituationen und Hof- flächen durch Begrünung mit heimischen Pflanzen verwendet werden.

5.1. Ziele der Dorfentwicklung

Das Dorf und die Kleinstadt erfüllen im ländlichen Raum bedeutende gesellschaftliche Funktionen. Dazu zählen vor allem:

- o die besonderen Wohn-, Arbeits- und Lebensformen mit spezifischem Eigenwert,
- o die Bewahrung und Weiterentwicklung der ländlichen Kultur mit ihren orts- und landschaftstypischen Erscheinungsformen,
- o die Entlastung der Verdichtungsräume von siedlungs- und infrastrukturellen Problemen
- o die Landbewirtschaftung zur Sicherung der Ernährung und ökologisch sinnvollen Nutzung der Landschaftsräume
- o die Bereitstellung von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten,
- o die Sicherung der natürlichen Ressourcen und des ökologischen Ausgleichs besonders im Hinblick auf die Verdichtungsgebiete,
- o das Vorhalten von Reserven für künftige Nutzungsansprüche.

Das Land Hessen fördert diese Funktionen mit dem DORFERNEUERUNGSPROGRAMM. Seine ZIELE sind:

- o den individuellen Charakter des jeweiligen Ortes zu erhalten und zu entwickeln,
- o den Ort unter Berücksichtigung von Natur und Landschaft in seine Umgebung einzubinden,
- o die Wohnverhältnisse und die Umweltqualität durch Behebung von funktionellen, städtebaulichen und baulichen Mängeln vor allem in den alten Ortskernen zu verbessern,
- o ortstypische Bausubstanz zu erhalten und erforderlichenfalls einer neuen sinnvollen Nutzung zuzuführen,
- o den Verkehr in der Ortslage unter Wahrung des Ortsbildes und der Wohnqualität so zu führen, daß rücksichtsvolle Lösungen erzielt werden,
- o die landwirtschaftlichen Erwerbsbedingungen zu verbessern,
- o den Freizeit- und Erholungswert bedarfsgerecht auszulegen.

Das Land wählt FÖRDERSCHWERPUNKTE aus und fördert dort für die

GEMEINDE

- o die "Dorfentwicklungsplanung"
- o Erschließung des Freiraumes und Verbesserung d. landschaftlichen Einbindung.
- o Behebung von Funktionsschwächen in der Bau- und Infrastruktur
- o Erwerb von Grundstücken für Maßnahmen des Dorfentwicklungsplanes.
- o Bodenordnungsmaßnahmen
- o Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
- o Abwehr von Hochwassergefahren
- o Vorhaben mit Modellcharakter und anderweitig nicht finanzierbare, lt. DEP vordringliche Vorhaben.

PRIVATEN

- o Erhaltung, Gestaltung oder Verbesserung (ehemals) landwirtschaftlicher Bausubstanz mit ortsbildprägendem oder landschaftsbestimmendem Charakter.
- o Erhaltung, Wiederherstellung und Neuanlage von Bauwerken und sonstigen ortsbildprägenden Bauteilen, die zur Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes beitragen.
- o Schließung von Baulücken in den Ortskernen für Wohnzwecke durch Neu- oder Erweiterungsbauten in ortstypischer und energieeinsparender Bauweise.

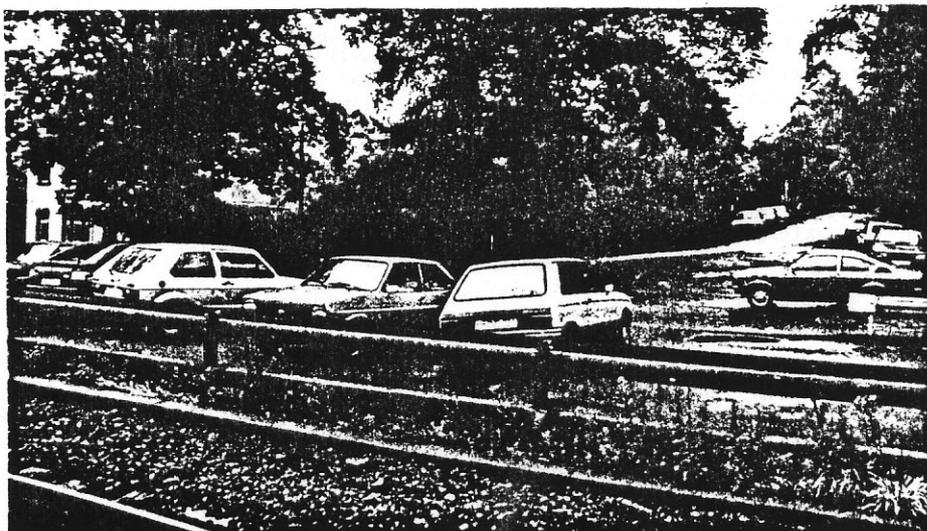
5.2. Gestaltung des Bahnhofsplatzes

Ausgehend von der Prämisse, daß das Bahnhofsgebäude wieder teilweise öffentlich genutzt werden soll, erscheint auch eine Veränderung des Bahnhofsplatzes sinnvoll, da von hier aus die Haupterschließung zum Bahnhof angelegt ist.

Im Rahmen der Dorferneuerung hat das Planungsbüro ASP einen Entwurf zur Gestaltung des Bahnhofsplatzes vorgelegt.

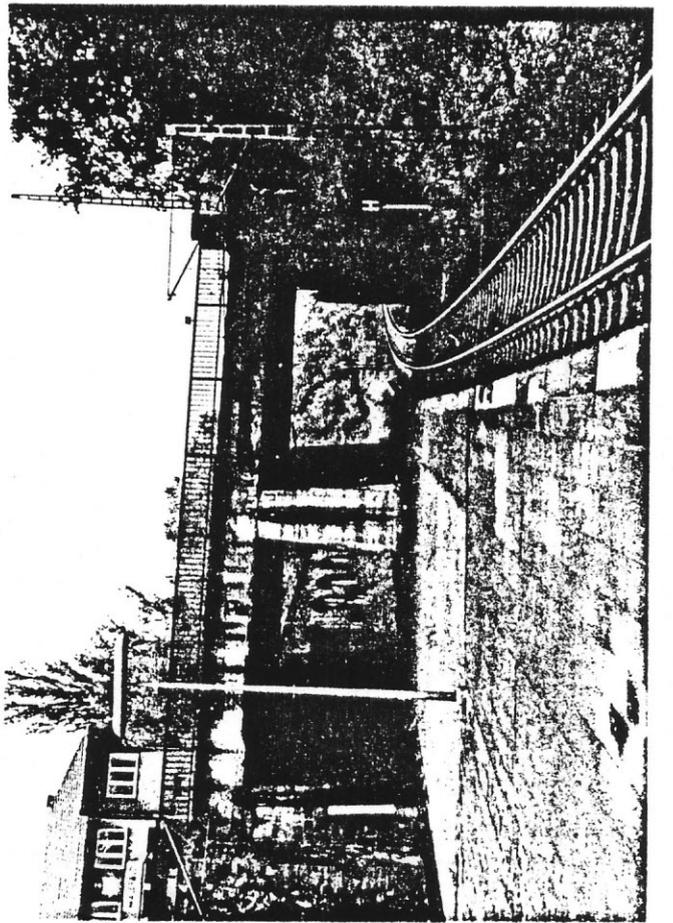
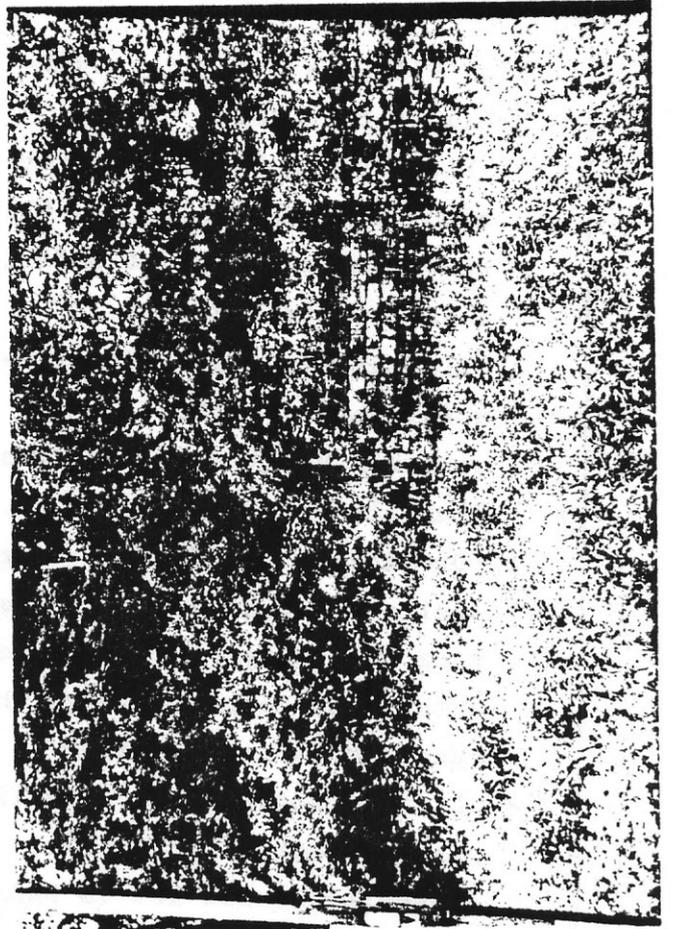
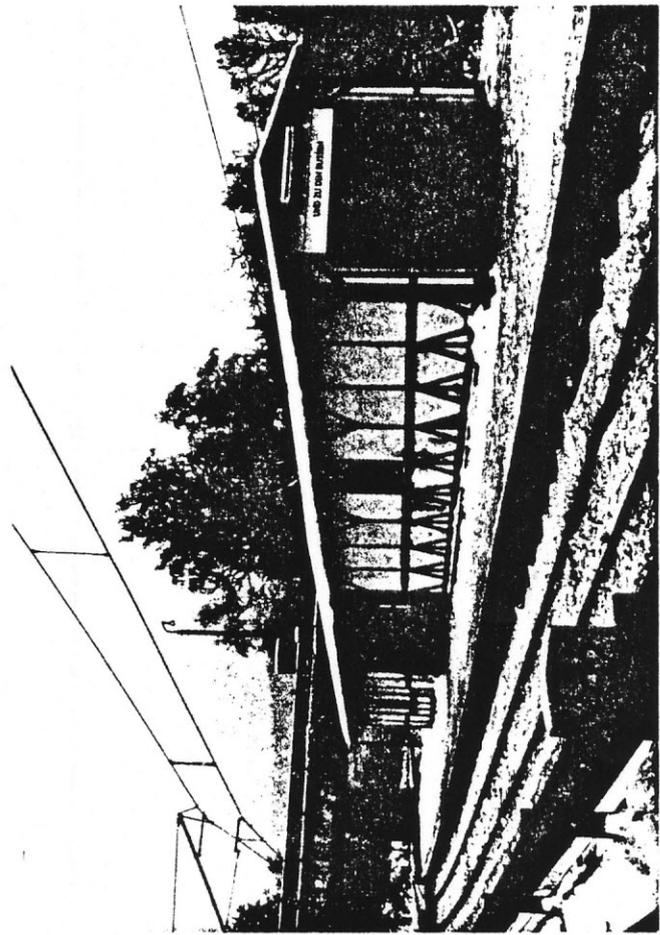
Dieser Vorschlag hat unserer Meinung nach einige Nachteile. Aus diesem Grund suchten wir eine bessere Lösung für diesen Bereich.

Zur Erklärung der vorhandenen Situation, zeigen die nebenstehenden Fotos den derzeitigen Zustand des Platzes.



Nachteile des Gestaltungsvor-
schlages Büro ASP

1. Die Planung berücksichtigt nicht die Topografie des Platzes, insbesondere das Gefälle zu dem Obstgarten hin.
2. Die Materialwahl (Pflasterstreifen als "Gleise") entsprechen nicht dem gewählten Sinnbild eines Lokschuppens.
3. Die Achse, die im Plan dargestellt ist und durch Pflasterung Gleise symbolisieren soll, entspricht nicht der Wegeführung zum Bahnsteigabgang.
4. Die dem Entwurf zugrunde liegende Symbolik bleibt zweidimensional, sie ist im Raum wenig wirkungsvoll.



Merkmale unserer Planung

1. Die Topografie des Platzes ist in unserer Planung berücksichtigt. Die gepflasterten Randstreifen am Fahrbahnrand können zur Entwässerung dienen.
2. Bei unserer Platzgestaltung sollen möglichst wenig versiegelte Flächen entstehen. Aus diesem Grund ist der Platzbelag in einer wassergebundenen Decke ausgeführt.
3. Der Fahrverkehr wird an dem Platz vorbeigeführt und die Fahrspur durch die Gestaltung verengt.
Die Bushaltestelle wird in die Planung dieses Bereiches integriert.
4. Die Gleisunterführung wird durch eine Überdachung vergrößert, die durch eine transparente Konstruktion den Durchblick zur bestehenden Gleisüberdachung ermöglicht. Das neue "Gebäude" nimmt auch die Achse der Straße(nführung) vom Dorf her auf.
5. Die Stützmauer aus quaderförmigen Sandsteinen wird Begrenzung eines kleinen Platzes, wo sich Wartende aufhalten und Fahrräder abgestellt werden können.
Durch die Nutzung dieses Raumes wird der Erhalt dieser Mauer gesichert, die im Moment durch Vegetation stark gefährdet ist.
6. Der Bereich hinter der Gleisunterführung bekommt eine qualitative Verbesserung durch eine, im Moment nicht existierende Sichtbeziehung zur Eisenbahnbrücke.
7. Der Vorplatz erhält durch Baumpflanzung, Bestuhlung, Beleuchtung und die Bushaltestelle charakteristische Merkmale.

7. Planung des privaten Wohnbereichs

Schon kurz nach Beginn der Projektarbeit war die Entscheidung gefallen, daß ein privater Bauherr den Bahnhof in Besitz nehmen und in Zukunft nach seinen Wünschen und Vorstellungen gestalten wird.

Eine großartige Idee und ein ungewöhnliches Ziel, einen alten Bahnhof zu seinem Wohnhaus zu machen. Die Probleme, die in erster Linie aus der Größe des vorhandenen Bauvolumens und seiner ehemals völlig anderen Nutzung resultieren, erfordern sehr differenzierte Lösungen. Zu hohe, zugige Räume, die man eher als "Hallen" bezeichnen muß, schlechte, für den modernen Wohnbedarf unzureichende Installationen, übermäßig lange Erschließungswege und immer wieder Volumina, die hohe Heizkostenrechnungen befürchten lassen, stehen beispielhaft für die Schwierigkeiten, den Bahnhof zu Wohnzwecken umzugestalten.

Der Bauherr, durch sein handwerkliches Geschick in der Lage, viele Umbauarbeiten selbst durchzuführen, zeigte bei der planerischen Gestaltung seiner Wohnung wenig Einfühlungsvermögen.

Nachdem er den Bahnhof gekauft hatte, legte er fest, in welchen Bereichen er welche Räume unterbringen wollte.

Die ehemalige Bahnhofsvorsteherwohnung im Obergeschoß wurde im vorhandenen Zuschnitt übernommen und vor dem Einzug der Mutter des Bauherrn lediglich umfassend renoviert.

Die Planung für die Wohnung der Familie Korte enthielt jedoch zahlreiche Mängel.

Der Umgang mit seinem Privateigentum ist jedem Hausbesitzer freigestellt und entzieht sich im Allgemeinen den Einflußmöglichkeiten Außenstehender. Daher mußte die Projektgruppe versuchen, mit den besseren Argumenten zu überzeugen.

Bei den Überlegungen für unsere Planung gingen wir von folgenden Fakten aus :

- Mit ca. 240 qm Wohnfläche steht mehr als genug Raum für eine familiengerechte Planung zur Verfügung.
- Die Bedürfnisse aller Familienmitglieder müssen sich im Grundriß niederschlagen.
- Da die Familie des Bauherrn kinderreich ist (mit vier Kindern im Alter zwischen 2 und 8 Jahren)

- soll ihren Bedürfnissen in besonderer Weise Rechnung getragen werden; jedoch so, daß die Wohnungsgestaltung auf spätere Veränderungen der Familienstruktur reagieren kann.

In Unkenntnis der näheren Familieninterna versuchten wir, Klarheit zu schaffen über grundsätzliche Wohnbedürfnisse und Anforderungen an das Wohnen mit Kindern.

Die beiden abgebildeten Diagramme stellen die Auseinandersetzung mit den Zuordnungsmöglichkeiten und den Faktoren, die den Wohnungsentwurf bestimmen, dar.

Das Resultat bildeten folgende Schlußfolgerungen :

- Der Wohnraum sollte groß genug sein, um mehrere Funktionen gleichzeitig aufnehmen zu können, z.B. Fernsehen, Spielen, Lesen.
- Küche und Kinderzimmer sind im Tagesschnitt am meisten genutzt. Eine Sicht- bzw. Raumverbindung ist wünschenswert. Ist sie nicht herstellbar, sollten in Sichtweite der Küche Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder bestehen.
- Der Eßplatz ist Familienplatz. Er muß entsprechend dimensio-

niert sein.

- Das Bad muß groß genug sein, um mehreren Familienmitgliedern gleichzeitig Platz zu bieten.

Trennung von Bad und WC sollte selbstverständlich sein !

- Das Elternschlafzimmer ist - im Gegensatz zu den Kinderzimmern - nicht prädestiniert für eine Ausrichtung in besonderer Himmelsrichtung, da es fast ausschließlich in den Nachtstunden benutzt wird. Es kann relativ klein dimensioniert sein.

Diese Überlegungen gehen unserer Grundabgestaltung voraus und sind in die konkrete Planung eingeflossen.

7.1. Umbauplanung Erdgeschoß

Der Vorschlag des Bauherrn zur Umgestaltung des Erdgeschosses geht von einer weitgehenden Erhaltung der Grundrißstruktur aus. Neben der Tatsache, daß sich aus der Nutzungsänderung auch eine angepaßte Grundrißaufteilung anbietet bzw. wünschenswert ist, werden hier gleichzeitig die Nachteile der vorhandenen Strukturen betreffend Größe und Orientierung übernommen.

Nachteile des Vorschlags Bauherr :

1. Der Hauptarbeitsplatz - die Küche - ist durch die Nordlage schlecht nutzbar.
2. Die ehemaligen Bahnhofs-Lettchen - als Vorbau in guter Südlage - werden als selten benutztes Gästezimmer ausgewiesen.
3. Der lange Flur bleibt undifferenziert und behält seine Schlauchwirkung.
4. Die ehemalige Gaststätte mit ca. 60 qm Grundfläche wird zum Wohnzimmer umgewandelt. Die Größe dieses Raumes entspricht nicht seinen Nutzungsanforderungen. Der Raum ist undifferenziert und darüber hinaus durch seine hohen Fensterbrüstungen wenig behaglich.

Vorteile unserer Planung :

1. Die Küche wird in den Vorbau verlagert. Durch Süd-Ost - Orientierung und Lage erfolgt eine neue Einbindung.
2. Es entsteht eine "kleinste beheizbare Zone", die den am stärksten benutzten Komplex "Küche - Essen" umfaßt.
3. Der Flur wird aufgelöst und in die Wohnung integriert (Eßplatz).
4. Von dem Wohn- bzw. Allraum wird ein ca. 24 qm großer Bereich abgetrennt und kann wahlweise als Wintergarten oder zusätzlich gewonnener Individualbereich genutzt werden.
Der übrige Raum wird durch unterschiedliche Bodenniveaus zusätzlich gegliedert. Die Anhebung des Bodenniveaus in Fensterhöhe des Wohnraums verringert die zu hohe Brüstungshöhe 1,19 um 20 cm.
5. Eine südost - orientierte Terrasse wird von der Küche her erschlossen.
6. Durch den Anbau einer Veranda wird ein Übergang vom Wohnbereich (Wintergarten) zum privaten Nutzgarten hergestellt.

12.1. Zugänge des öffentlichen Bereiches

1. Idee

Die im ehemaligen Bahnhof entstehende Differenzierung zwischen öffentlichem und privatem Bereich muß sich bereits im äußeren Erscheinungsbild widerspiegeln.

Ausgehend von dem Wunsch, jede Mischung dieser Funktionen auch in der Erschließung zu vermeiden und bedingt durch die Raumstruktur, ist es erforderlich, die öffentlichen von den privaten Eingängen zu trennen und an der dem Ort abgewandten Seite unterzubringen.

Auf diese veränderte Situation reagiert die neue Wegeführung. Die Besucher erreichen über die vorhandene Laderampe mit einer neu geschaffenen Torsituation und ein durch Achsenverschiebung gekennzeichnetes Zugangssystem die öffentliche Zone.

Gestaltungsintention ist es, die Funktionstrennung durch die Erschließung sichtbar zu machen, ohne den Charakter des Bahnsteiges zu zerstören. Aus diesem Grund wird auf eine starre Abgrenzung zwischen öffentlichem

und privatem Bereich, wie sie z. B. ein Zaun darstellen würde, verzichtet.

Das neue Wegesystem, das in seiner Strenge die vorhandenen Geleisanlagen aufnimmt, erfüllt diese Aufgabe in gleichem Maße unter Beibehaltung der vorhandenen Struktur.

2 Formen

Variante 1 nutzt die Möglichkeit des zurückhaltenden Hinweises auf die Zugangssituation. Dies geschieht durch Hervorheben der Achsen, durch eine farblich vom Bahnsteig abgesetzte Pflasterung, Markierung der Richtungsänderung mittels eines stilisierten Haltesignals und ein zweites Tor, das in seiner Formensprache ebenfalls Teile des Gebäudes aufnimmt. Es befindet sich vor der Eingangshalle und hebt deren Bedeutung hervor.

Diese Elemente sollten als "Richtungsweiser" dienen und nicht eine unter allen Umständen zu benutzende Wegeführung erzwingen.

Die Varianten 2 und 3 beruhen auf einer deutlichen Absetzung neu gestalteter Elemente von der vor-

handenen Bausubstanz.

Diese Trennung wird sichtbar durch:

- Hinzufügen neuer Teile anstelle der Veränderung der ursprünglichen Struktur;
- Wahl neuer Materialien (Stahl);
- Erhöhung des Steges über das Bodenniveau.

Zwei alternative Planungsvorschläge zeigen die unterschiedliche Gewichtung auf Form und Funktion.

Während Variante 2 durch die Verbindung der Rampenelemente die Gestalt des Tores aufnimmt, leitet Variante 3 ihre Form durch die Betonung der Richtung (Horizontale) aus ihrer Funktion ab.

15. Literaturliste

Andritzki, M./ Selle

Lernbereich Wohnen Bd. I und II

rororo

Balkowski, Frank-Dieter

Sanierung historischer Bausubstanz

Verlagsgesellschaft Rudolf Müller

Köln 1982

Bundesbaugesetz (BBauG)

14. Auflage 1.1.1981

Gerner, Manfred

Deutsche Kunst- und Denkmalpflege

Heft 2/79 Fachwerk : Pflege,

Bauunterhaltung, Sanierung

Gerner, Manfred

Farbiges Fachwerk

Gießler, Rolf

Kanonenhahn

Selbstverlag Gießler, Spangenberg 1983

Hauser, Gerd

Vorlesungsscript Bauphysik I, II

Wärmelehre

Gesamthochschule Kassel, WS 84/85

Hessisches Gemeindelexikon 1980

Hrg. Hessische Landesregierung

Informationsdienst Holz

1. Erneuerung von Fachwerkbauten

2. Bauphysikalische Daten

Landesamt für Denkmalpflege (Hrg)

Denkmalschutz in Hessen

Wiesbaden-Biebrich, 1980

Landscheidt, W./ Schlüter, A.

Bauzeichnungen

10. Aufl. Bauverlag Wiesbaden -

Berlin 1981

Ludwig, Gerhard

Tausendjahrfeier Roman

Pardon - Verlag

Neufert, Ernst

Bauentwurfslehre

31. Aufl. Vieweg-Verlag

Braunschweig 1982

Ökologisches Bauen

Hrg. Umweltbundesamt

Bauverlag GmbH

Prinz, Dieter

Städtebauliches Gestalten

Kohlhammer-Verlag 1980

Richter, Harald

Jugend - Freizeitstätten

Bauverlag GmbH, Wiesbaden 1982

Schievelbusch, W.

Geschichte einer Eisenbahnreise

Ullstein Materialien 1984

Wendehorst / Muth

Bautechnische Zahlentafeln

19. Aufl. B.G. Teubner Verlag

Stuttgart 1980

Wolf, Barbara : Geograf. Strukt-

turuntersuchung Malsfeld

Wiss. Hausarbeit

Gießen, März 1965