

# Am Bahnhof

Klara-ID: 036821  
Denkmalliste Nr.: 106  
Kurzbezeichnung: Bahnhof  
(Bahnhofsempfangsgebäude mit Zwischentrakt,  
Bahnsteighalle und Vorplatz)  
Anschrift: Am Bahnhof, Werne, Kreis Unna  
Flurstück: 180, 181, 182, 186  
Eintragungsdatum: 20.08.1998



## Eintragungstext:

Das Objekt besteht aus dem Empfangsgebäude, dem Zwischentrakt zwischen Empfangsgebäude und Bahnsteig sowie der Bahnsteigüberdachung.

## Empfangsgebäude:

Es handelt sich um einen langgestreckten, traufenständigen, in sich gestaffelten Backsteinbau, der asymmetrisch gegliedert ist und ein mächtiges Krüppelwalmdach hat. Der linke Teil ist eingeschossig mit hochrechteckigen Fenstern in Natursteinrahmung. Unter einem Walmdach befindet sich der außermittig angeordnete, zweigeschossige Vorbau. Der vorgezogene portikusartige Eingangsbereich befindet sich unter einem Flachdach. Im Untergeschoss sind kleine, rundbogig geschlossene Fenster in Aufwendung profilierter Natureinrahmung, die Vergitterung mit stiliierten Blüten. Darüber im Obergeschoss befinden sich große hochrechteckige Fenster, ebenfalls mit Natureinrahmung. Oberhalb der Traufe mittig angeordnet ist ein kleiner Staffelgiebel mit achteckiger Uhr, beidseitig davon je eine kleine stilisierte Blüte. In diesem Teil des Gebäudes befindet sich die Empfangshalle mit einer Holzdecke; die Schaltereinbauten und Türen hat. Der Raum ist halbhoch mit braunen,

hochrechteckigen Kacheln versehen. Der Fußboden ist mit zementartigen zweifarbigen Platten belegt. Der rechteckige Gebäudeteil ist zweigeschossig, anschließend folgt ein kleiner eingeschossiger Anbau. Die Fassade ist analog zum übrigen Gebäude gestaltet. Im gesamten Empfangsgebäude sind die Holzsprossenfenster weitgehend erhalten. Das Dach ist mit Pfannen gedeckt, die einstigen Dachhäuschen wurden beseitigt.



**Zwischentrakt:**

Im Übergang von der Empfangshalle zum Bahnsteig befindet sich der Zwischentrakt. Im vorderen Bereich (zur Eingangshalle) ist eine Lichtkuppel. Der Treppenaufgang hat einen Wetterschutz aus sprossierter Fensterwand auf einem Backsteinsockel.

**Bahnsteigüberdachung:**

Die Bahnsteigüberdachung ist ein Einstützensystem in Stahl mit sog. Schmetterlingsdach, im Bereich des Treppenaufgangs sind die Stützen zweiseitig angeordnet.

**Bahnhofsvorplatz mit auf den Bahnhof führende Allee:**

Die mit Kopfstein gepflasterte und mit großen Bäumen bestandene Allee führt mittig auf den Eingangsbereich des Bahnhofempfangsgebäudes. Sie mündet in einen großen, quer rechteckigen Vorplatz, der ebenfalls am umlaufend mit Bäumen gefasst ist. Im Übergangsbereich von der Allee zum Vorplatz liegt jedoch, wie ein Riegel, eine schmale, mit Bordsteinen gefasste Insel.

In der Mitte des Vorplatzes befindet sich eine quer oval angelegte Rasenfläche. Sie ist nach Westen (Richtung Empfangsgebäude) mit einer niedrigen Backsteinmauer, nach Osten (Richtung Allee) mit einer Hecke und Kantensteinen eingefasst. Sie wird mittig geteilt durch einen breiten Weg, der am Ende über drei Stufen in Richtung Eingang/Empfangsgebäude führt. Die Stufen werden von niedrigen, abgetreppten und mit Natursteinplatten abgedeckten Brüstungsmauern flankiert. Der Weg selbst ist mit quadratischen Betonplatten belegt, die Randstreifen sind gepflastert. Um das gesamte Mitteloval führt eine breite, gepflasterte Umfahrt.

Vor dem Empfangsgebäude befindet sich außerdem eine niedrige Backsteinmauer, die im Eingangsbereich unterbrochen und an den jeweiligen Enden konkav geschwungen ist. Sie wurde bereits erneuert und stellt in der heutigen Form eine Vereinfachung der ursprünglich Vorhandenen dar.

Das gesamte Objekt- Bahnhofsgelände mit Zwischentrakt, Bahnsteighalle, Vorplatz und Allee- ist bedeutend für die Geschichte des Menschen, weil es ein anschauliches Dokument für die Entwicklung der Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt Werne darstellt.

Die Anfänge der Planung einer Eisenbahnlinie von Dortmund nach Münster über Werne reichen bis in das Jahr 1844 zurück. Sie wurde jedoch erst 1911 wieder aufgenommen. Die Grundstücksverhandlungen und

Enteignungsverfahren aber auch der Erste Weltkrieg zögerten den Bau der Strecke dennoch hinaus. Ursprünglich als Gütertransportverbindungen zwischen dem Ruhrgebiet und den Nord-Ostseehäfen

gedacht, entfiel nach dem Ersten Weltkrieg die Dringlichkeit dieser Verbindung, da die Kriegsmarine aufgelöst wurde und die Handelsschifffahrt zum Erliegen gekommen war.

Der Unterbau der Eisenbahnstrecke war im Frühjahr 1922 deshalb erst bis Werne verlegt, die übrige Strecke noch gar nicht begonnen worden. Erst am 17.10.1928 konnte die Strecke eingeweiht werden. Der derzeitige Bürgermeister der Stadt Werne, Ohm, sagte in seiner Festansprache anlässlich der Eröffnung: „ Der 18. Oktober 1928 ist in der Geschichte der Stadt Werne ein denkwürdiger Tag allererster Ordnung. Bisher abgeschlossen vom Hauptträger des Verkehrs und infolge dessen wirtschaftlich seit Jahrzehnten zurückgedrängt, wird nunmehr Werne eingegliedert in den lebendigen Rhythmus des Größten deutschen Wirtschaftsunternehmens.“

Weiterhin ist das Objekt ein gutes Beispiel für die Architektur von Bahnanlagen in kleinen und mittleren Städten in den 20er Jahren des Jahrhunderts. Der Bahnhof Werne entstand nach Plänen aus den Jahren 1923/24. Das Gebäude folgt einer traditionellen Formensprache, wie sie sich in den 1920er Jahren neben modernen Stilrichtungen fortsetzte. Er weist zudem expressionistische Elemente auf. Die Bahnsteigüberdachung zeigt eine Bauart, die auf zweireihigen Hallen folgte. Sie wurde zunächst hauptsächlich in Stahlbeton, bald aber auch in Stahl ausgeführt und stellt eine für die Zeit typische Bauweise dar. Zur Abteilung des Regenwassers wurde das Dach leicht nach innen geneigt. Die sich hieraus ergebene Form führt zur Bezeichnung Schmetterlingsdach.

Mit den noch erhaltenen und bereits in die Denkmalliste eingetragenen Kleinbahnhöfen Ascheberg und Davensberg prägt der Bahnhof Werne die Strecke Dortmund-Münster in besonderer Weise. Trotz unterschiedlicher Größenordnung liegt allen drei Stationen eine gemeinsame Architektursprache zugrunde

### **Denkmalwertbegründung:**

Für die Erhaltung und Nutzung des Objektes sind wissenschaftliche, und zwar verkehrs- und wirtschafts- sowie architekturgeschichtliche Gründe zu benennen.