

filigrane Dachrand geht verloren. Die eingefärbten Putze und die Sichtbetonoberflächen werden mit bräunlichen Dispersionsfarben überstrichen, so dass die ursprüngliche Materialsichtigkeit aufgegeben wird.

## Die Ländebauten als Kulturdenkmal

In den späten 1990er Jahren werden die Ländebauten grundsätzlich zur Disposition gestellt – zu gunsten eines wesentlich kleineren neuen Fährhauses. Die Bürgergemeinschaft Allmannsdorf-Staad setzt sich indes vehement für die Erhaltung „eines der wenigen guten Architekturbeispiele der 50er Jahre in Konstanz“ ein (Christoph Blomeier, Sohn des Architekten).



Musterachse zum Neuanstrich nach Befund mit Freilegungsfeld, Mai 2008

Im Jahr 2003 findet im Kopfbau eine Ausstellung zum 75jährigen Jubiläum des Fährbetriebs statt. Das dafür notwendige Entfernen nachträglicher Einbauten bringt die Wende – die nunmehr freigelegte, weitgehend noch originale Bausubstanz veranlasst das damalige Landedenkmalamt, die Ländebauten – wie bereits Jahre zuvor den ebenfalls von Blomeier errichteten Fährepavillon auf der Meersburger Seite – unter Denkmalschutz zu stellen.

Ein von der Agenda-Gruppe „Umfeld Fährehafen“ wiederholt gefordertes und denkmalpflegerisch letztlich zu bevorzugendes Gesamtsanierungskonzept konnte bislang nicht realisiert werden. Dennoch nähert der seit 2007 durch unterschiedliche Betreiber realisierte Nutzungsmix – Seglerheim und öffentlich zugängliche Vereinsgaststätte im östlichen, Kiosk und Imbiss im mittleren Gebäudeabschnitt – die historischen Ländebauten an die ursprüngliche Bestimmung deutlich an. Ein 2007 formuliertes denkmalpflegerisches Zielkonzept konnte bislang indes nur in Ansätzen realisiert werden. So stellt der Neuanstrich des Außenbaus in Befundfarbe anstelle einer freilegenden Wiederherstellung der authentischen Materialsichtigkeit einen Kompromiss dar, welcher den engen finanziellen Spielräumen geschuldet ist.

## Der Architekt

Auch im Werk des Architekten nehmen die Konstanzer Ländebauten eine wichtige Stellung ein.

Hermann Blomeier (1907-82) erfährt seine Architekturausbildung am Dessauer Bauhaus unter dem Rektor Mies van der Rohe und international beachteten Dozenten wie Ludwig Hilberseimer oder Richard Neutra. Nach erhaltenem Diplom 1932 führt ihn seine berufliche Laufbahn nach Konstanz. 1937 wird er Teilhaber am renommierten Architekturbüro Ganter (zuvor Ganter & Piccard). Freilich kann der junge Architekt seine am Bauhaus gebildete, an Funktionalismus bzw. Internationalem Stil orientierte Architekturauffassung aufgrund der politischen Verhältnisse erst nach dem Ende des Dritten Reiches in die Praxis umsetzen. Wichtige Stationen auf dem Weg zu einer eigenständigen Architektursprache sind neben den Ländebauten in Konstanz und Meersburg beispielsweise das Klubhaus des Rudervereins Neptun am Konstanzer Seerheinufer oder die Allmannsdorfer Kreuzkirche.



Hermann Blomeier

Blomeier leistet innerhalb eines breiten Spektrums an Bauaufgaben wegweisende Beiträge zur frühen Nachkriegsarchitektur, die auch in der Fachpresse regelmäßig Widerhall finden. Er weitet seinen Wirkungskreis allmählich aus und darf als einer der bedeutendsten Architekten der Nachkriegsmoderne im deutschen Südwesten bezeichnet werden.

Frank Mienhardt

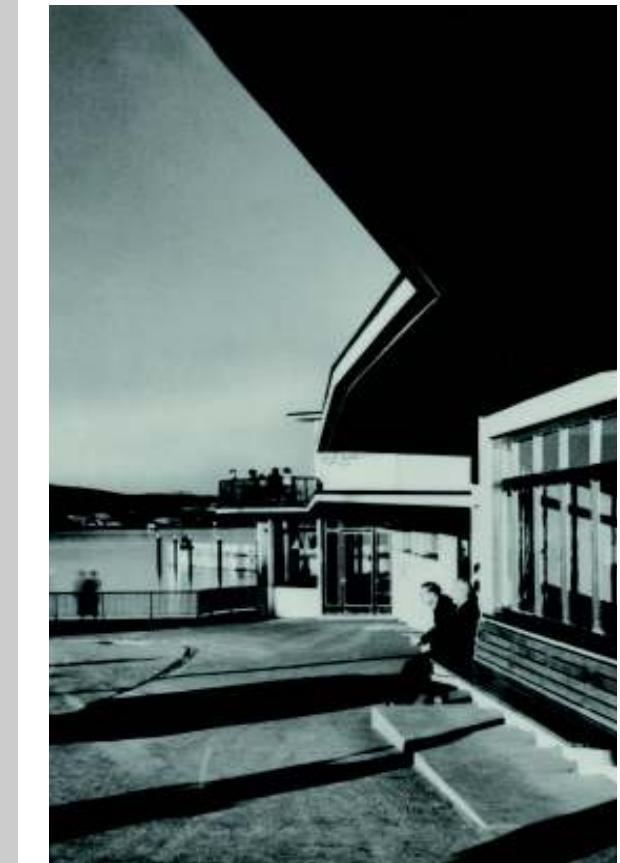


Café-Restaurant im Kopfbau, 1953

# Tag des offenen Denkmals 2010

Kultur in Bewegung  
- Reisen, Handel und Verkehr

## KONSTANZER LÄNDEBAUTEN



Die dynamischen Formen der Ländebauten, 1953  
© Foto-Kabus Konstanz, Privatarchiv Familie Blomeier



STADTWERKE  
KONSTANZ

KONSTANZ

Die Stadt zum See

Baden-Württemberg  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG  
LANDESDENKMALPFLEGE



## Frühe Modernisierung der Fährehäfen

Die 1928 gegründete Fährverbindung zwischen Konstanz-Staad und Meersburg – Fanal für den Beginn des automobilen Zeitalters am Bodensee – stößt schon bald an ihre Kapazitätsgrenzen. Lediglich kurzzeitig unterbrochen durch die Einwirkungen der Kriegs- und Besatzungszeit steigt die Zahl beförderter Personen- und Lastkraftwagen stetig an. Auf beiden Anlegeseiten müssen die Hafenanlagen umfassend vergrößert werden, um den zahlreichen Staus und bis zu dreistündigen Wartezeiten entgegenzuwirken. Bereits in den frühen 1950er Jahren werden die Fährehäfen in Konstanz und Meersburg auf eine Größe gebracht, welche auch heutigen Anforderungen immer noch genügt – eine wahrhaft vorausschauende Planung.

Liegt in Meersburg der Fokus auf einer aufgrund der schwierigen Hanglage technisch überaus aufwändigen Hafenvergrößerung, führen die Ausbauarbeiten in Staad zu einer komplett neuen Hafenerschließung. Dazu wird die bestehende Zufahrtstraße – die Schiffstraße – im unteren Abschnitt am Dorfkern vorbei neu trassiert. Sie mündet in einen großangelegten Aufstellplatz, welcher von einer langgezogenen Bautengruppe – den Ländegebäuden – flankiert wird. Damit erhält die neue Verkehrsdrehscheibe eine klare Begrenzung zum unmittelbar sich anschließenden historischen Fischerdorf. Über zwei neue Anlegebrücken werden die im erweiterten Hafen liegenden Fährschiffe beladen. Dazwischen befindet sich der kleine Pavillon der Schaltzentrale.

### Die Ländegebäuden – Zeugnis der architektonischen Moderne

Den sichtbaren architektonischen Ausdruck der im Geist der Nachkriegszeit erneuerten Hafenanlagen stellen die Ländegebäuden dar. Sie werden im Jahr 1953 zusammen mit der Schaltzentrale vom Konstanzer Architekten Hermann Blomeier errichtet.

Blomeier muss ein umfangreiches Raumprogramm bewältigen, welches die neuen Ansprüche an einen kundenfreundlichen, zugleich touristisch genutzten Fährverkehr verdeutlicht. Ein Café-Restaurant, einen öffentlichen Warterraum mit Milchbar, Läden, Kioske und Sanitäreinrichtungen fasst er in einer vielgliedrigen Bautengruppe zusammen. Durch Aufweitungen und Einschnürungen im Grund- und Aufriss entsteht ein organisch bewegtes Architekturgebilde, welches im zum Hafen orientierten quer-



Schaltzentrale und Ländegebäuden von Norden, 1953

elyptischen Kopfbau kulminiert. Bugartig tritt dieser gestuft zweigeschossige Pavillon über die Uferkante hervor. Ein treppenartig abgestuftes, die Bauteile verbindendes Flugdach erreicht die selbstverständliche Einbindung in das geneigte Gelände. Zwei Durchgänge schaffen die Verbindung zur Dorfmitte von Staad. Durch unterschiedliche Verhältnisse zwischen Fensterflächen und verputzten Wandpartien werden die unterschiedlichen Funktionen deutlich. Die Nebenräume präsentieren sich über schmale Fensterbänder. Über große Fensterflächen lichtdurchflutet artikuliert sich hingegen die Gastronomie im Kopfbau. Somit wird die bewegten Umrissform innewohnende Dynamik zum Hafen hin durch die Detailgestaltung unterstützt.

Der Architekt schafft ein aus Ort und Funktionen entwickeltes Gesamtkunstwerk der Nachkriegsmoderne, welches maritime Leichtigkeit vermittelt, gleich einem Schiff am Ufer liegt und damit symbolisch seine Funktion zum Ausdruck bringt.

Die Leichtigkeit dieser am Bauhaus orientierten Architektur gelingt über moderne Konstruktionen. Die Ländegebäuden bestehen aus Stahlbetonskeletten, vereinzelt unterstützt durch Betonschottern. Die Deckenscheiben des Kopfbaus werden durch zwei zentrale Pilzstützen und weitere Stützen in der Fassadenebene getragen. Die weit auskragenden, dennoch äußerst dünn ausgebildeten Flachdächer müssen aufwändig mit Eisen bewehrt werden. Die Minimierung des Traggerüstes auf wenige Glieder erlaubt flexible Wand- und Raumgestaltungen. Wände, da nicht tragend ausgebildet, können weitgehend verglast werden. Die Verwendung dünn profiliert Stahlfenster unterstützt den der Grundkonstruktion innewohnenden Drang zur Leichtigkeit.

### Bauliche Veränderungen

Die Ländegebäuden bieten in ihrer ursprünglichen Nutzungs-konzeption Raum zum öffentlichen Verweilen, „ausgelegt für Reisende mit viel Zeit und dem nötigen Spielraum, um das Übersetzen mit der Fähre zu genießen – für die Herren-fahrer aus der Frühzeit des Automobils“ (Petra Wichmann). Die Realität des Hafenvorfeldes wird indes vom möglichst reibungslosen Auf- und Abfahrverkehr bestimmt, so dass die Ländegebäuden bereits wenige Jahre nach ihrer Fertigstellung umgenutzt werden, ohne freilich die Aura dieser grazilen, auf Öffentlichkeit und Transparenz angelegten Architektur zu wahren. Besonders drastisch ist dies beim Kopfbau zu spüren. Die außenwirksame Gastronomie wird durch introvertierte Betriebsräume der Stadtwerke ersetzt.

Die Außenrenovierung der 1970/80er Jahre führt zu wei-teren Überformungen der originalen Substanz. Die auskra-genden Flachdächer erhalten eine Aufdachdämmung, der



Bugartig hervortretender Pavillon der Ländegebäuden, 1953