

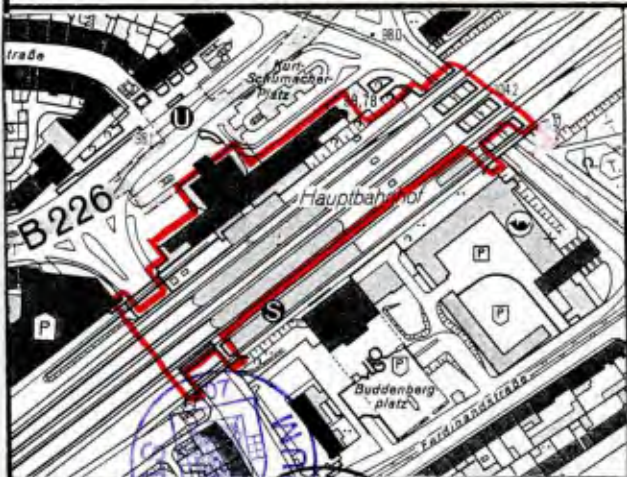
DENKMALLISTE DER Stadt Bochum

Das nachfolgend gekennzeichnete und beschriebene Bauwerk wird gem. § 3 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 u. 2 und § 1 DSchG in die Denkmalliste eingetragen.

A
LISTE

Baudenkmal

NUMMER DER EINTRAGUNG : 301



13885 BILD-NR: 1



13884 BILD-NR: 2



13884 BILD-NR: 3



13884 BILD-NR: 4

LAGE DES OBJEKTS	STRASSEN-SCHLÜSSEL	STRASSE	HAUS-NR. o. Nr.
	BEKANNUNG	Kurt-Schumacher-Platz	
BEZIRK I	MITTELPUNKT-KOORDINATEN	BOCHUM	FLUR 17
	RECHTS-OST-WERT:	45 N	FLURSTÜCK 534, 539, 592, 748
KURZBEZEICHNUNG DES DENKMALS:		HOCH-NORD-WERT:	s. Fortschreibung 1

KURZBEZEICHNUNG DES DENKMALS:
Bahnhofsanlage, Bochumer Hauptbahnhof

WESENTLICHE CHARAKTERISTISCHE MERKMALE: **GRÜNDE ZUR ERHALTUNG UND NUTZUNG:** **BEGRÜNDUNG DES ÖFFENTLICHEN INTERESSES:**

- Der Denkmalschutz bezieht sich auf
- Empfangsgebäude. Der Schutz bezieht sich auf das Äußere (Fassade, Dächer und ursprüngliche Empfangshalle), die Tragwerkskonstruktion (Wände und Decken) sowie auf die Erschließungssysteme (Flure und Treppen).
 - 3 Bahnsteigdächer mit Wartehallen und Räume für die Aufsicht.
 - 2 Spannbetonbrücken mit darauf liegender Schienentechnik und Unterkonstruktion (Straßenunterführung).

Das Empfangsgebäude wurde 1955 - 57 in Betonskelettbauweise, der ein glasierter Backstein in Verbindung mit Naturstein vorgeblendet wurde, in vier Vollgeschossen und einer Länge von 146,45 m, bei einer Tiefe von 14,40 m bzw. 8 m errichtet. Die drei Obergeschosse ruhen auf Doppelstützen, deren Achsabstand 5 m beträgt. Den Dachabschluß bildet ein geschwungenes, ausladendes Gesims, das durch seinen besonders schmalen Abschluß die Leichtigkeit der Konstruktion betont. Bei der Ausbildung der Fassade wurde die Konstruktionslinie der Stützen und Deckenplatten bewußt gezeigt. Die großflächige, bis zum Fußboden reichende Verglasung des Erdgeschosses, der immer wiederkehrende Rhythmus der Fenster der drei Obergeschosse, geben dem Hauptbaukörper das Gesicht, welches sich zudem durch die vorderen größeren Fenster bewußt der Stadt zuwendet. Unterstützt wird dieser Eindruck noch durch die aus dem Hauptbaukörper herauswachsende ungewöhnliche Form der Eingangshalle. Sie ergab sich nach Aussage des Architekten

DER OBERSTADTDIREKTOR DER STADT BOCHUM
-UNTERE DENKMALBEHÖRDE-

DATUM DER EINTRAGUNG: 25. MRZ. 1994

DIE EINTRAGUNG UMFASST: 9 SEITEN

Seite - 1 -

KARTEN 11, CND

DENKMALLISTE DER
Stadt Bochum

Eintragung eines Denkmals
gemäß § 3 DSchG NW

Seite - 9 -

A

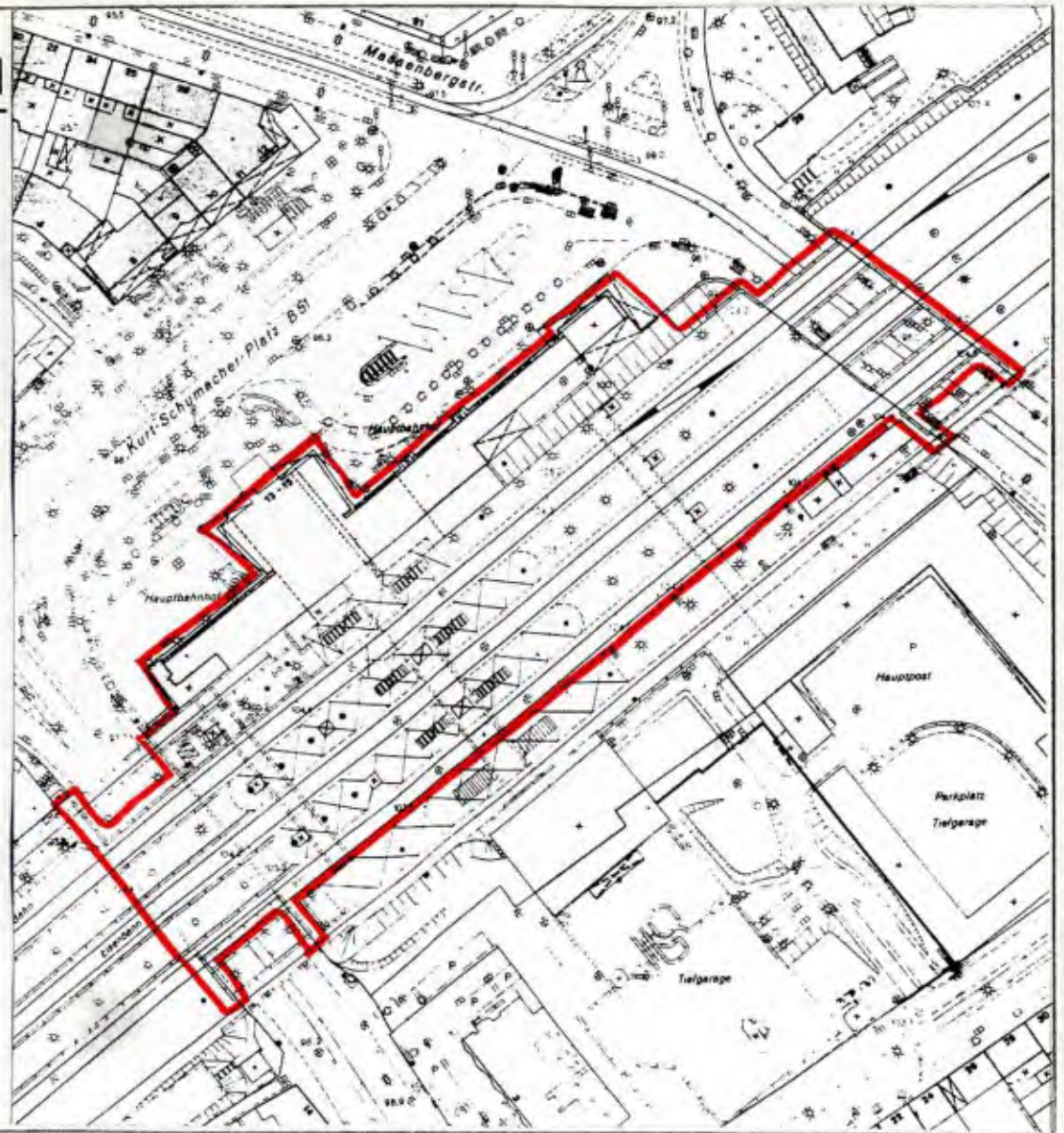
: LISTENTEIL

NUMMER DER EINTRAGUNG : 301

DETAILLIERTER LAGEPLAN

DES DENKMALS / DES DENKMALENSEMBLES

MAßSTAB 1 : 2000



**DENKMALLISTE DER
Stadt Bochum**

Eintragung eines Denkmals
gemäß § 3 DSchG NW

Seite - 3 -

A : LISTENTEIL

NUMMER DER EINTRAGUNG : 301

**DARSTELLUNG DER WESENTLICHEN
CHARAKTERISTISCHEN MERKMALE
DES DENKMALS (Fortsetzung v. Seite 1)**

daraus, daß der schmale Hauptbaukörper die Entwicklung innerhalb seines Grundrisses nicht zuließ. Die gekrümmte Spannbetonplatte mit einer vorderen Breite von 46,50 m und einer Tiefe von 24,00 m ist das architektonisch bestimmende Moment des Gesamtbaus.

Entsprechend dem damaligen Zeitgeschmack wurde die Anlage in ihrem Äußeren und Inneren bewußt farbig gestaltet und dabei Material verwendet, das trotz des Schmutzes des "Kohlenpottes" möglichst lange seine ursprüngliche Farbigkeit behalten sollte. Zudem wurde speziell in den am Verkehrsstrom liegenden Bauteilen - wie Fahrkartenschalter, Tunnel, Bahnsteigaufbauten - ein etwas "lauteres Farbspiel" angeschlagen als Äquivalent zu der auch "lauteren Verkehrswoge". Entsprechend wurden auch alle anderen Räume jeweils durch Form, Material und Farbe dem Zweck des Raumes entsprechend farbig ausgestaltet. Die Bochumer Stadtfarben blau-weiß herrschen auf den Bahnsteigen vor. Das Material- und Farbspiel "klang verfeinert" in der oberen Hotelhalle aus: Juragelb der Fußboden, in rechteckigen Platten von verschiedener Größe mit farbigen Marmoreinsprengungen, die Wand teilweise in poliertem, gebändertem Juragrau, dazu ein rötliches Mahagoniholz.

Die Bahnsteigdächer sind ebenfalls in Spannbetonbauweise als Schmetterlingsflügeldächer errichtet. Um Platz auf den Bahnsteigen zu sparen, sind sie einstiehlrig ausgeführt, nur über den Treppenaufgängen sind jeweils zwei Stiele zugeordnet. Die Stützen sind blau gekachelt. Sämtliche Leitungen wurden sofort bei der Herstellung der geschwungenen Dächer mit eingegossen. Die Wartehallen und die Räume für die Aufsicht sind in einer schiefergrauen Stahlkonstruktion ausgeführt und bis unter das Bahnsteigdach verglast, der Sockel ist weiß in Trolonit hergestellt.

Die beiden Straßenüberbauten gehören mit zu der Bahnhofsplanung. Sie wurden jeweils mit 5 Überbauten und 2 Bahnsteigtragwerken rund 63 m überbaut. Die Tragwerke sind in Spannbeton ausgeführt und waren damit wirtschaftlicher als Stahltragwerke. Sie sind statisch bestimmt gelagert, um eventuell auftretende Bergsenkungen abzufangen. Als Besonderheit wäre zu vermerken, daß auf diesen Brücken das Schotterbett nicht durchgeführt ist, sondern die Schienen auf Gummizwischenlagen direkt auf dem tragenden Beton befestigt wurden. Diese Unterführungen sind mit Naturstein verkleidet. In den Wänden sind Schaukästen untergebracht. Als natürliche Belichtung sind Deckenausschnitte als Lichtöffnungen ausgespart worden.

Insgesamt gesehen ist es gelungen, das Empfangsgebäude mit den anschließenden Straßenunterführungen, die Halle mit dem Tunnel über die Bahnsteigaufgänge bis zu den Bahnsteigen durch die Bahnsteigdächer als "Einheitliches Ganzes" zu formen. Die Gesamtanlage ist nicht unverändert erhalten, der Hotelkomplex - als Teil des Empfangsgebäudes - ist innen komplett umgestaltet. Das Dach ist in diesem Bereich durch Aufbringung einer Wärmedämmung erhöht worden, die Fenster wurden verändert. Die Vorhalle wurde durch einen U-Bahneingang und durch eingestellte Pavillons ergänzt. Die Schaukästen der Unterführungen sind zugemauert. Sonstige Veränderungen liegen im Rahmen der Bauunterhaltung. Der Denkmalwert ist insgesamt nicht wesentlich dadurch beeinträchtigt worden, weil der Gesamtentwurf durch die oben beschriebenen Anlagen noch als "Einheitliches Ganzes" ablesbar ist.

**DENKMALLISTE DER
Stadt Bochum**

Eintragung eines Denkmals
gemäß § 3 DSchG NW

Seite - 4 -

A : LISTENTEIL

NUMMER DER EINTRAGUNG :

301

**DARSTELLUNG DER WESENTLICHEN
CHARAKTERISTISCHEN MERKMALE
DES DENKMALS (Fortsetzung v. Seite 1)**

Die Anlage ist bedeutend für die Geschichte des Menschen, weil sie den Wiederaufbauwillen einer im Zweiten Weltkrieg stark zerstörten (80 - 90 %) Großstadt des Ruhrgebietes veranschaulicht.

Im Rahmen der Wiederaufbaumaßnahmen (Neuordnungsplan am 01.10.1948) wurden die Bochumer Bahnanlagen der Innenstadt wesentlich verändert. An der geringfügig nach Süden verschobenen südlichen Bahntrasse wurde die Bahnhofsanlage ca. 600 m nach Osten verlegt; bis 1957 entstand hier das neue Empfangsgebäude, das zentral am neuen Straßennetz lag und alle Nahverkehrsmittel erfaßte. Der bereits vorhandene südliche Bahndamm wurde aufgeschüttet, so daß die Unterführungen der drei südlichen Ausfallstraßen gehoben und verbreitert werden konnten.

Bis zur Durchführung dieser Maßnahmen wies die Verkehrsstruktur der Innenstadt schwerwiegende Mängel auf. Die Fläche der Bochumer Innenstadt wurde durch die drei, ein geschlossenes Dreieck bildenden Eisenbahndämme stärker eingegrenzt, als es heute der Fall ist, denn sämtliche Bahnüberführungen, besonders aber die drei südlichen, blockierten durch ihre niedrige und enge Bauweise die Ausfallstraßen. Vor allem betraf dies die südliche Hauptausfallstraße, die Viktoriastraße, die am alten Hauptbahnhof die Bahnlinie überquerte und unter anderem den Zugang zum außerhalb des "Gleisdreiecks" gelegenen Stadttheater ermöglichte.

Der alte zerstörte Hauptbahnhof lag in einem Zwickel zweier Bahntrassen und der eben erwähnten Viktoriastraße außergewöhnlich ungünstig. Wichtige Bahnverbindungen in nordsüdlicher Richtung berührten den Bahnhof nicht. Eine am Hauptbahnhof beginnende Steigung erschwerte das Anfahren und Abbremsen der Züge, so daß erwartet wurde, daß bei unveränderter Situation weitere wichtige Züge vom Bahnhof fort auf günstigere Strecken umgeleitet werden würden.

Das Bahnhofsgebäude selbst erhielt zu umfangreiche Treppenanlagen, der Weg von der Bahnhofssperre zur nächsten Straßenbahnhaltestelle war mit 160 m zu lang, der Bahnhofsvorplatz war für andere Verkehrsmittel wie Omnibusse, Taxen und private PKW zu klein und wurde überdies noch vom Zubringerverkehr der Güterverladung frequentiert. Generell war der Hauptbahnhof nur über komplizierte Querverbindungen an das Nahverkehrsnetz angeschlossen. Ein zweiter in der Innenstadt vorhandener Bahnhof, der am anderen Ende der Stadt liegende Nordbahnhof, sollte die Fernverkehrsanschlüsse ergänzen, kannte aber die beschriebenen Mängel kaum ausgleichen, gab im Gegenteil eher Anlaß zu weiterem kompliziertem Umsteigeverkehr.

Neben diesen technischen Mängeln hatten sich städtebaulich-architektonisch unerwünschte Entwicklungen ergeben. Infolge der Zwickellage des Bahnhofes hatte der Vorplatz die Form eines langgezogenen, schmalen Dreiecks, so daß hier keine Möglichkeit zu einer platzmäßigen Gestaltung mit wirkungsvollen Gebäudekörpern gesehen wurde. Vielmehr schien nach Meinung der damaligen Planer der häßliche Ausblick vom Ausgang des Bahnhofes auf die Gütergleisanlagen mit ihren alten Schuppen unwiderruflich festgeschrieben zu sein, wenn nicht wirklich grundsätzliche Maßnahmen getroffen werden würden.

**DENKMALLISTE DER
Stadt Bochum**

Eintragung eines Denkmals
gemäß § 3 DSchG NW

Seite - 5 -

A

: LISTENTEIL

NUMMER DER EINTRAGUNG : 301

**DARSTELLUNG DER WESENTLICHEN
CHARAKTERISTISCHEN MERKMALE
DES DENKMALS (Fortsetzung v. Seite 1)**

Ansatzpunkte zur Behebung der Mängel wurden in der Veränderung der Bahnanlagen und/oder des Gleisdreiecks gesehen; eine Verlagerung des Bahnhofes war damit nicht automatisch gefordert. Gefordert war aber eine möglichst rasche Entscheidung, denn die wie auch immer geartete Neugestaltung der Bahnanlagen sollte Ausgangspunkt aller anderen Neuordnungsmaßnahmen werden.

Die Kriterien der 1947 verabschiedeten Bahnanlagenplanung lassen sich zusammenfassend benennen:

Die Einengung der Innenstadt durch das Gleisdreieck wurde als unabänderlich hingenommen, wobei jedoch eisenbahntechnische Verbesserungen durchgeführt werden sollten, wozu auch die Zusammenfassung und Ergänzung der Reisezugstrecken in nur einem Hauptpersonenbahnhof gehörte. Als unverzichtbar wurden ausreichende Bahnhofsgebäude in städtebaulich günstiger Lage zur Geschäftsstadt und Wohnvierteln mit einem verkehrlich ausreichenden Vorplatz, der "würdig ausgestaltet" werden sollte, ebenso angesehen, wie die Verbindung des Bahnhofsvorplatzes mit einem System "neuzeitlicher innerstädtischer Straßen", die u.a. eine möglichst durch Sichtkontakt ergänzte gute Verbindung zum Nordbahnhof gewährleisten sollten. Eine großzügige Ausführung der drei wichtigen südlichen Ausfallstraßen war Bedingung. Die Maßnahme sollte sich in angemessener Zeit mit angemessenen Mitteln verwirklichen lassen und möglichst wenige bestehende oder instandsetzungswürdige Gebäude beanspruchen.

Bereits in der Planungsphase wurde die Verkehrsanbindung des Vorplatzes kritisiert, das Gesamtprojekt aber positiv beurteilt. Alle Gutachten und Kritiken bestätigten die starke Abhängigkeit in allen Beziehungen der gesamten Neuordnung von der Bestimmung des Bahnhofstandortes. Die nähere und bessere Lage des Bahnhofes zum alten Geschäftsviertel beeinflusste die Entwicklung der Innenstadt. Die Ausdehnung der City drehte sich um 90° und ließ so ein geschlossenes Einkaufszentrum entstehen.

Die Anlage ist deshalb ebenso bedeutend für die Stadt Bochum, weil sie zentraler und verwirklichter Bestandteil einer städtebaulichen Planung ist, die u.a. die Verkehrswege in Bochum neu ordnete und dem überkommenen Stadtgrundriß durch den neuen Standort für den Hauptbahnhof und seine Umgebung einen neuen städtebaulichen Schwerpunkt gibt.

Dieser, durch den gestreckten Kubus Stadtbad (1952/53), das anschließend aufragende, neunstöckige Gebäude für die Stadtwerke (1952/53), das Arbeitsamt 1954/55), die Berufsschule für Jungen (1953/54), das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes (1954/57) gebildete, heute noch erfahrbare Stadtbereich dokumentiert eindrucksvoll die Stadtentwicklung nach dem letzten Krieg. Mit der Preisgabe der Bahnhofsanlage würde diesem charakteristischen Stadtbereich der beachtliche Dokumentationswert nur lückenhaft und deshalb nicht erklärbar und erheblich beeinträchtigt erhalten.

DARSTELLUNG DER WESENTLICHEN
CHARAKTERISTISCHEN MERKMALE
DES DENKMALS (Fortsetzung v. Seite 1)

Ziel der Bauten dieser Architekturphase ist das einheitliche, ruhige Stadtbild als Folge des Vielerlei der damals als chaotisch empfundenen Stadtarchitekturen der Vorkriegszeit, insbesondere aus dem späten 19. Jahrhundert. Der gestreckte, eher niedrig wirkende Bau des Empfangsgebäudes macht dies durch seine Platzwandwirkung deutlich.

Die Bahnhofoanlage ist von wissenschaftlichem, insbesondere bau- und architekturgeschichtlichem Erhaltungsinteresse, denn sie zeigt typische Merkmale der Architektur der 50er Jahre. Hierzu zählt u.a. die Rasterkonstruktion: Die Baukörper werden deutlich als Stahlbetonskelettkonstruktion ausgewiesen, in welche die Gefache zurückgesetzt eingefügt werden. Die optisch herausgearbeiteten Konstruktionslinien verleihen dem Bau zurückhaltende Repräsentanz, die in früheren Bauepochen beispielsweise durch Säulenstellungen - meist pompös - erreicht wurden. Für die Architektur der 50er Jahre typisch ist auch das Zusammenspiel von gerader Rasterkonstruktion und geschwungener Linienführung, die Statisches mit Dynamischem auszugleichen sucht. Beim Empfangsgebäude bewirken dies der gleichmäßige Abstand der Stützen, der immer wiederkehrende Rhythmus der Fenster und das Vordach sowie der Dachabschluß. Typisch für die Zeit sind auch schlanke Stützen, Farbigkeit in Material und Anstrich, wie es bei der Anlage besonders vielfältig gegeben ist. Deutlicher als bei den anderen Bauten am Bahnhofsvorplatz zeigt sich am Empfangsgebäude die Bevorzugung der handwerklichen Arbeit. Konnte aus dem prototypischen Charakter der genannten Betonskelettbauten die handwerkliche Nachbehandlung des sichtbaren Betons noch als eine Notwendigkeit bezeichnet werden, wird das Empfangsgebäude durch die Verwendung von Hölzern und Naturstein kunsthandwerklich veredelt. "Beste handwerkliche Verarbeitung" scheint dabei aber mehr als nur ein allgemein repräsentationsförderndes Gestaltungselement zu sein. Sie scheint auch für die Unwiederholbarkeit, also Einmaligkeit des Empfangsgebäude bürden zu sollen. Und da "mit der Größe und dem Aussehen des Empfangsgebäude ... die Bedeutung einer Stadt in Verbindung gebracht werden sollte" oder wie anfangs bemerkt das Empfangsgebäude als die Versinnbildlichung des Neuordnungsplanes angesehen werden kann, wird mit der Einmaligkeit des Empfangsgebäudes auch der Anspruch Bochums auf einen besonderen Rang unter den Großstädten unterstrichen.

Die Bedeutung, die dem Handwerklichen und der Verwendung von Holz und Naturstein beigemessen wurde, zeigt eine deutliche Orientierung an traditionalistischer Architektur, die allerdings durch neueste Bautechniken "modernisiert" wurde. Am Empfangsgebäude ist damit zu beobachten, wie aus einem breit gefächerten Repertoire der Gestaltungsmöglichkeiten der späten 50er Jahre eine Fassade gewählt wurde, die aus der traditionalistischen Umarbeitung eine Lösung der Moderne entstehen ließ.

Die Ästhetik des Rasters und der geschwungenen Kurve tritt damit zwar am Empfangsgebäude besonders ausdrucksvoll in Erscheinung, war aber zum Zeitpunkt ihrer Entstehung bereits erprobt. Neu erscheint hier das Farbkonzept. Es wurde versucht, anders als bei den bisher besprochenen Bauten, in sehr durchdachter und differenzierter Polychromie zwischen einem "lauten Farbspiel" und seinem verfeinerten Ausklingen" psychologisch angepaßte Hintergründe für die unterschiedlichsten Situationen im Gebäude zu schaffen. Dabei werden, wie schon an den anderen Bauten, keine reinen, sondern pastellfarbige Töne verwendet.

**DENKMALLISTE DER
Stadt Bochum**

Eintragung eines Denkmals
gemäß § 3 DSchG NW

Seite - 7 -

A : LISTENTEIL

NUMMER DER EINTRAGUNG : 304

**DARSTELLUNG DER WESENTLICHEN
CHARAKTERISTISCHEN MERKMALE
DES DENKMALS (Fortsetzung v. Seite 1)**

Mit der Verlegung des Hauptbahnhofes Bochum entstand 1955 bis 1957 das o.g. neue Empfangsgebäude. Zwei Forderungen waren aus städtebaulicher Sicht an das neue Gebäude gestellt worden. Es sollte gegenüber der bisherigen Lösung eine wesentliche Verbesserung in allen verkehrstechnischen Belangen darstellen und es sollte eine architektonisch wirkungsvolle südliche Platzwand des neuen Bahnhofsvorplatzes bilden.

Eine sinnvolle Planung für das Empfangsgebäude konnte erst erfolgen, nachdem 1947/48 die neuen Bahnanlagen endgültig festgelegt worden waren, denn erst damit hatten sich auch die zahlreichen Voraussetzungen für den Bau des Empfangsgebäude geklärt. So sollten die hohen Baukosten von Bahn und Stadt gemeinsam getragen werden und bis zur Fertigstellung des Baus eine Übergangslösung am Platz des alten Hauptbahnhofes entstehen. Dieser sog. "Katholikentagsbahnhof" konnte 1949 anlässlich des in Bochum stattfindenden Katholikentages in Betrieb genommen werden. Das neue Empfangsgebäude konnte damit ohne größeren finanziellen oder zeitlichen Druck entstehen. Auf die Entwurfsfreiheit wirkte es sich günstig aus, daß das Empfangsgebäude auf einem enttrümmerten und planierten Gelände ohne Rücksicht auf alte Strukturen entstehen sollte. Allerdings war durch die hier vorbeiführende breite Ringstraße, die ausgedehnten Halteanlagen fast aller innerstädtischen Nahverkehrsmittel und den Bahndamm für das Empfangsgebäude nur ein sehr schmales und langes Baugrundstück verblieben. Zu berücksichtigen war auch, daß die neu trassierte Bahnhofstraße auf einen westlich der Platzmitte gelegenen Punkt ausgerichtet war. Er war prädestiniert für die Lage des Haupteingangs.

Schließlich bestand noch das Problem, daß der nach städtebaulichen Gesichtspunkten großvolumig angelegte Baukörper ein Raumangebot besaß, der den Bedarf der Bahn übertrag. Hier mußten neue, zusätzliche Nutzungen gefunden werden. Besichtigungsreisen und die Präsentation der Planung auf der Constructa 1951 in Hannover brachten dazu Anregungen. Die schließlich gewählte Nutzung läßt sich auf das Vorbild des Münchener Hauptbahnhofes zurückführen. Es wurden neben den unbedingt notwendigen eisenbahntechnischen Anlagen auch Raumeinheiten hinzugefügt, wie Kino, Hotel, Geschäfte, Geschäftsstelle des Verkehrsvereines und der Straßenbahn und Büroräume der Verwaltung, die dem Empfangsgebäude erst zu einem stattlichen Volumen und damit zu seinem Aussehen verhalfen.

Bei den Anlagen des Bochumer Hauptbahnhofes wird eine sich gegenseitig steigernde Wechselwirkung zwischen Raster und geschwungener Linie entwickelt, die hier in besonderem Maß nach Außen in Erscheinung tritt. Auf dem Bahnhofsvorplatz findet sich hier die ausdrucksvollste geschwungene Form, das Spannbeton-Dach der Eingangshalle. Seine sog. "Schmetterlingsform" setzt sich in vielen Bereichen des Vorplatzes fort. Zu nennen sind hier besonders die Laternen, das Dachgesims des Hauptbaus und das Tragwerk der Unterführungen. Auf der Bahnseite sind es die Schmetterlingsbahnsteigdächer. Insofern sind es zusätzlich städtebauliche und stadtbaugeschichtliche Gründe, die ein öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Anlage begründen.

DENKMALLISTE DER
Stadt Bochum

Eintragung eines Denkmals
gemäß § 3 DSchG NW

Seite - 8 -

A : LISTENTEIL

NUMMER DER EINTRAGUNG : 301

**DARSTELLUNG DER WESENTLICHEN
CHARAKTERISTISCHEN MERKMALE
DES DENKMALS (Fortsetzung v. Seite 1)**

Die Bahnhofsanlage Bochum ist gem. § 2 DSchG NW bedeutend für die Geschichte des Menschen und für die Geschichte der Stadt Bochum. Für die Erhaltung und Nutzung liegen wissenschaftliche, insbesondere städtebauliche und architekturgeschichtliche Gründe vor.

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE : A 301 Seite: 1 /Fortschreibung(1)

Präzisierung des Denkmalumfanges: Bali-Kino:

Im Empfangsgebäude befindet sich ein **Bali-Kino (Bahnhoflichtspiele)**, das aus der Bauzeit des Hauptbahnhofes (1955 - 57) stammt. Es ist über die Empfangshalle zu erreichen und besitzt folgende bauzeitliche Ausstattungsstücke:

- Im Zugangsbereich separater Kassenraum mit Schalter und Anzeigentafel sowie in die Wand eingelassene und mit Metallleisten gerahmte Schaukästen, diese zum Teil mit gebogenen Scheiben. Wandverkleidung mit senkrechten, auf Unterkonstruktion befestigten, ehemals goldfarbenen Metallleisten. Alle Schaukästen aus Metall.
- Vor der Kasse ein kleines, freistehendes Absperrgitter aus Metall.
- Vor der linksseitig anschließenden Wand zwei Schaukästen auf hohen Metallkonstruktionen. Alle Schaukästen aus Metall.
- Im Aufgangsbereich zum Kino Wandverkleidung mit ockerfarbenen, glasierten Klinkern. Hier drei weitere Schaukästen, allerdings auf der Wand befestigt. Alle Schaukästen aus Metall.
- Der Treppenaufgang zum Kino mit Solnhofener Platten belegt, Handläufe und Geländer im Foyerbereich bauzeitlich. Absperrung des Treppenaufganges zum Kino durch Scherengitter.
- Im Foyer außerdem zweiflügelige Fluchttür, Metallkonstruktion, ursprünglich mit Glasfüllungen.
- Im Foyer außerdem zwei Zugänge zum Kinosaal, bestehend aus zweiflügeligen, schlichten Holztüren mit Türdrückern aus runden Messingscheiben mit der Bezeichnung "Bali".
- Der Kinosaal mit gestaffelten Seitenwänden und einer Loge im rückwärtigen Bereich. Wand- und Deckbespannung, Bodenbelag sowie Bestuhlung erneuert (nicht Bestandteil der denkmalwerten Ausstattung).
- Im darüber befindlichen Geschoss Vorführbereich.
- Dort zwei bauzeitliche Filmprojekten: Ernemann X, Zeiss Ikon. Sie sind nicht mehr im Einsatz.

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE : A 301 Seite: 2 /Fortschreibung(1)

Diese Fortschreibung beinhaltet weiterhin die Veränderung der Flurstücke sowie der Eigentumsverhältnisse:

- Flurstücke 534 und 539 = Stadt Bochum
- Flurstück 770 = Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) / Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co. Objekt Bahnhöfe Deutschland KG
- Flurstücke 771 und 772 = Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) / Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co. Objekt Bahnhöfe Deutschland KG / Dr. Gubelt, Immobilien Vermietungs-Gesellschaft mbH & Co. Objekt Bochum KG
- Flurstück 773 = Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen)

Datum der Fortschreibung: 4. Juli 2003

STADT BOCHUM

Der Oberbürgermeister

Im Auftrage



[Handwritten signature]
.....
Dipl.-Ing. Göschel

(Siegel)

DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE : A 301 Seite: 3 /Fortschreibung(1)

FOTOS (Bali-Kino):

Film:

Aufnahme:





DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 301 Fortschreibung 2/1

Aktualisierung der Eigentumsverhältnisse:

Kurt-Schumacher-Platz 13, 15 (Bochumer Hauptbahnhof)

Flurstück Nr. 770

- DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7 in 60484 Frankfurt

- DB Station & Service AG (Erbbaurecht)
Potsdamer Platz 2 in 10785 Berlin

Flurstück Nr. 771, 772

- DB Station & Service AG
Köthener Straße 2 – 3 in 10963 Berlin

- DB Station & Service AG (Wohnungs-/Teilerbbaurecht)
Potsdamer Platz 2 in 10785 Berlin


Flurstück Nr. 773 tlw., 813 tlw.

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7 in 60484 Frankfurt

Flurstück Nr. 534 tlw., 539 tlw., 14, 728 tlw.
Stadt Bochum

Bochum, *11.* Juni 2015

Die Oberbürgermeisterin
Im Auftrage



Burkhard Huhn



DENKMALLISTE DER STADT BOCHUM

KARTEIKARTE: A 301 Fortschreibung 2/2

