

Bahnstation Sinzig (Rhein) ohne Bahnhof

Bahnhofsgebäude ist verkauft

Hans Josef Moeren

Das Bahnhofsgebäude der Bahnstation Sinzig (Rhein) ist von der Deutschen Bahn im Jahre 2014 zur privaten Nutzung verkauft worden. Damit endet ein Stück Eisenbahngeschichte in Sinzig, die mit diesem Gebäude verbunden war.

Bau des Gebäudes Baubeginn

Begonnen hatte alles mit dem 5. November 1858 als der planmäßige Verkehr auf der gesamten Bahnstrecke Köln – Koblenz aufgenommen wurde und damit auch Sinzig an den Bahnverkehr angeschlossen und Station an dieser Strecke wurde. Zu diesem Zeitpunkt fehlte es aber in Sinzig noch an einem fertig gestellten Bahnhofsgebäude. Zwar war mit dessen Bau bereits begonnen worden, bis zu seiner Fertigstellung dauerte es jedoch noch eine Zeit, da noch im Januar 1859 Gewerke für das Gebäude ausgeschrieben wurden. Vorhanden war aller-

dings schon ein provisorisches Stationsgebäude, in dem auch eine Restauration möglich war, deren Verpachtung in der Bonner Zeitung vom 27. Juli 1858 ausgeschrieben war.¹⁾

Größe des Gebäudes

Bei dem Bahnhofsgebäude handelt es sich auch aus heutiger Betrachtung um ein nach Größe und Gestaltung beeindruckendes Bauwerk. Als es gebaut wurde war die Zeit, als die Bahngesellschaften das Empfangsgebäude des Bahnhofs als repräsentativen und publikumswirksamen Ort für ihre Darstellung sowohl gegenüber der Öffentlichkeit als auch gegenüber den Reisenden ansahen und deshalb auch großzügige Bahnhofsgebäude errichten ließen. Das zweigeschossige Hauptgebäude des Sinziger Bahnhofs hat eine Länge von 19,35 Meter und eine Breite von 10,56 Meter und ist teils unterkellert. Hinzu kommen der südliche Anbau



*Das Sinziger
Bahnhofsgebäude
2016*

(5,90 m x 10,56 m) und der nördliche Anbau (5,90 m x 7,50 m). In dem Verkaufsprospekt der Bahn wird die Immobilie als denkmalgeschütztes Empfangsgebäude beschrieben, bei dem durch die Symmetrie und der Fenstereinfassungen durch Säulenelemente noch heute klassizistische Grundformen zu erkennen sind. Die Gebäudegrundfläche wird darin mit ca. 400 m² angegeben.

Die Größe eines Bahnhofsgebäudes wurde aber im Wesentlichen durch den damals als notwendig angesehenen und deshalb vorgeschriebenen Raumbedarf bestimmt.²⁾ Dementsprechend waren im Erdgeschoss des Bahnhofs enthalten

- eine Empfangshalle
- ein Büro für den Stationsvorstand
- ein Dienstraum für das weitere Personal
- ein Raum für den Fahrkartenverkauf
- ein Raum zur Annahme, zum Wiegen und Lagern des Reisegepäckes und des Eilgutes sowie zur Ausgabe des Reisegepäckes an die Reisenden und zur Aufbewahrung des nicht gleich abgehenden Gepäcks und Eilgutes
- ein Durchgang mit Sperre
- ein Wartesaal 2. Klasse
- ein Gastraum und eine Küche mit einem Nebenraum der Bahnhofsgaststätte
- eine Dienstwohnung für den Stationsvorsteher und eine Wohnung für den Bahnhofswirt im Obergeschoss. Zugang zu den Wohnungen erfolgte durch den Hauseingang von der Straßenseite.

Bauart

Errichtet wurde das Gebäude zumindest teilweise mit Bruchsteinen aus der in dieser Zeit im Abbruch befindlichen Sinziger Stadtmauer.³⁾ Verwendung fanden sie zum Bau des kleinräumig aufgeteilten Kellers. Das aufstehende Gebäude ist wahrscheinlich mit Ziegelsteinen errichtet genauso wie die 1857 gebaute Eisenbahnbrücke über die Ahr.⁴⁾

Bauherr

Bauherr des Bahnhofsgebäudes war die Rheinische Eisenbahngesellschaft, die nach Übernahme der Bonn-Cölner-Eisenbahn-Gesellschaft mit ihrer Stammstrecke Köln – Bonn – Rolandseck zum 1. Januar 1857 sofort damit begann, die Strecke vom Bahnhof Rolandseck bis Koblenz weiter zu bauen.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft war eine von Kölner und Aachener Kaufleuten am 25. Juli 1836 in Köln gegründete Gesellschaft. Deshalb ist es nicht unwahrscheinlich, dass an dem Kapital dieser Gesellschaft auch der Kölner Kaufmann Gustav Bunge, geboren 1821, beteiligt war, der kurz nach seiner Heirat 1850 mit seiner Frau Adele Maria Andrae die Sinziger Schlossruine erworben hat und zwischen 1854 und 1859 das Schloss als Sommersitz erbauen ließ. Es ist daher durchaus auch denkbar, was auch der Bonner Generalanzeiger vermutet⁵⁾ dass Gustav Bunge mit seiner Familie ein großes Interesse daran hatte, mit der Eisenbahn schnell von Köln nach Sinzig zu reisen und dass

er deshalb Einfluss bei der Eisenbahngesellschaft nahm, um eine schnelle Fertigstellung der Bahnstrecke und den unverzüglichen Bau eines Bahnhofsgebäudes in Sinzig zu erreichen.

Standort des Bahnhofsgebäudes und die Zuwegung

Auf die Festlegung des Standorts für das zu errichtende Bahnhofsgebäude hat die Stadt Sinzig nachhaltiger Einfluss genommen, weil befürchtet wurde, das Gebäude werde zu weit abseits der Stadt gebaut. Diese Befürchtungen kommen in einem von dem Bürgermeister und von allen zwölf Stadtverordneten unterzeichneten Schreiben vom 16. Juli 1856 an die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zum Ausdruck, in dem u.a. ausgeführt ist: Bei der vom Rhein entfernten Lage hängt „...das ferne Wohlergehen Sinzigs lediglich von der Wahl der Stelle zum Bau des Bahnhofs oder Stationsgebäudes ab; eine entfernte Lage desselben würde für alle Zeiten den Wohlstand der Bürger untergraben und die alte Reichsstadt zu einem Dorf herabsinken lassen.“⁽⁶⁾

Um einen möglichst ortsnahen Standort des Bahnhofsgebäudes zu erreichen, hat sich die Stadt Sinzig auch bereit erklärt, den Fützbachweg (heutige Lindenstraße) von der Linde ab als kürzeste Verbindung zum Bahnhof auf Kosten der Stadt auszubauen. Der Fützbachweg war daher auch die erste Zuwegung aus der Stadt zum Bahnhof.

Bis auch die heutige Barbarossastraße zur Erreichung des Bahnhofs genutzt werden konnte, dauerte es noch einige Zeit. Zwar verlangte die Regierung in Koblenz von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft die Schaffung einer zweiten Zuwegung zum Bahnhof und schlug dazu vor, den von der Cöln-Mainzer-Staatsstraße nach dem Bahnhof führenden Feldweg zu einer Straße auf ihre Kosten auszubauen und zu unterhalten. Gemeint war offenbar der heutige Dreifaltigkeitsweg. Dieser Vorschlag erfolgte wahrscheinlich deshalb, weil eine durchgehende Wegeverbindung im Verlauf der heutigen Barbarossastraße noch nicht vorhanden war.

Gegen diesen Plan erhoben die Stadtverordneten von Sinzig in einer umfangreichen Eingabe

mit Datum vom 31. Januar 1857 an die Regierung in Koblenz Bedenken. Sie schlugen stattdessen den Ausbau des bereits vorhandenen dicht an der Stadt vorbeiführenden Weges vor, an dem bereits das Schloss lag. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass das Gelände links und rechts einer solchen Straße für Bauplätze geeignet sei.⁽⁷⁾ Gemeint waren der schon vorhandene einmal innen an der ganzen Stadtmauer entlang laufende Weg (Stadtmauerweg) von der Torhausgasse bis zur Höhe des heutigen Amtsgerichts und eine zu schaffende Verlängerung dieses Weges in östlicher Richtung bis zum Bahnhofsgebäude. Dieser städtische Vorschlag wurde allseits akzeptiert, so dass 1859 der Stadtmauerweg verbreitert und bis zum Bahnhof weitergeführt wurde.⁽⁸⁾

Als Name der neuen Straße werden zunächst Bahnhofstraße, dann Eisenbahnstraße genannt, wobei sich im Laufe der Jahre der Name Eisenbahnstraße durchsetzte. Erst im Zusammenhang mit der Änderung verschiedener Straßennamen in Sinzig erhielt durch Beschluss der Stadtverordneten vom 12. Februar 1914 die bisherige Eisenbahnstraße den heutigen Namen „Barbarossastraße“ und der Weg vom Bahnhof entlang der Bahnstrecke in südlicher Richtung die heute noch geltenden Bezeichnung „Eisenbahnstraße“.⁽⁹⁾

Bahnbetrieb

Geschwindigkeit der Personenzüge

In der ersten Zeit rauschten die Züge noch nicht wie heute mit hoher Geschwindigkeit an dem Bahnhofsgebäude vorbei. Es war noch die Zeit der Dampflokomotiven. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Personenzügen zwischen den Startbahnhöfen und den Endbahnhöfen lag 1860 bei 45 km/h. Dies war aber im Vergleich gegenüber dem vorher üblichen Reisen mit der Postkutsche schon ein großer Fortschritt, da eine Postkutsche mit vier Pferden nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 4 km/h erreichte.⁽¹⁰⁾

In den ersten Jahren kam abends der letzte Zug um 10 Uhr (22 Uhr) an. Deshalb hatte der Stadtrat auch seinen Beschluss vom 11. Juli 1883, 2 Straßenlaternen an der Bahnhofstraße und zwei weitere oberhalb und unterhalb vom

Schießberg aufzustellen mit der Anweisung an den Bürgermeister verbunden, dass die Laterne „erst mit dem Eintritt der Dunkelheit angesteckt und ¼ Stunde nach dem Eintreffen des um 10 Uhr abends ankommenden Zuges wieder ausgelöscht werden.“¹¹⁾

Auch die Anzahl der das Bahnhofsgebäude damals jährlich frequentierenden Reisenden ist mit heute nicht zu vergleichen. So kamen 1860 auf der Eisenbahnstation Sinzig insgesamt (nur) 18.596 Personen an, d.h. durchschnittlich 51 pro Tag. Im gleichen Jahr reisten 18.290 Personen vom Bahnhof Sinzig ab.¹²⁾

Personalbestand

Verständlich wird der Raumbedarf des Bahnhofsgebäudes wenn man diese Auflistung der 1912 beim Bahnhof Sinzig tätigen Personen liest:

Bahnhofsvorsteher: Dötsch Peter Eberhart

Eisenbahnoberassistent: Schmidt Aug.

Eisenbahnassistent: Wilhelm Karl

Unterassistent: Heuser Peter

Bahnmeister: Kahr Otto

Rottenführer: Näkel Arnold, Pörzgen Johann

Weichensteller: Deres Christian, Heuser Jos.,

Krüll Heinrich, Weißenfeld Peter, Koch Jos.,

Ockenfels Michael

Bahnwärter: Alfter Fr. Wilh., Geef Joh. Pet., Kretz Pet., Knauer Christ., Rick Matthias, Fuchs Peter, Schmickler Joh.

Eberhart Dötsch wohnte als Bahnhofsvorsteher im „Eisenbahnstationsgebäude Nr. 327“, d.h. im Bahnhofsgebäude. Im gleichen Gebäude und unter gleicher Adresse wohnte der Wirt des Bahnhofsrestaurants, ein Heinrich Müller.¹³⁾

Bahnsteigsperr

Am Fahrkartenschalter wurden damals nicht nur Fahrkarten für Reisen zu anderen Orten verkauft, sondern auch Bahnsteigkarten, die allein zum Betreten der Bahnsteige berechtigten. Sie waren von Personen zu erwerben, die nur auf den Bahnsteig gehen aber nicht mit dem Zug fahren wollten, z.B. um einen Reisenden bis zur Abfahrt des Zuges zu begleiten oder um einen Reisenden vom Zug abzuholen. Diese Bahnsteigkarte kostete zunächst 10 Pfennige, später 20 Pfennige.

Bei jedem Bahnhof war auch durch eine Einzäunung sichergestellt, dass die Bahnsteige nur durch einen festgelegten Durchgang - so genannte Sperre - betreten werden konnten. Kurz vor Ankunft eines Zuges wurde die Sperre geöffnet und ein Mitarbeiter der Bahn kontrollierte die Fahrkarten und Bahnsteigkarten beim Zugang zu den Bahnsteigen. Zum Beweis der Kontrolle wurden die Fahrkarten gelocht. Beim Verlassen der Bahnsteige mussten die Karten abgegeben werden.

Die Bahnsteigsperr

Stationsvorsteher

Für den Dienstbetrieb auf der Station war der Stationsvorsteher verantwortlich, der u.a. Kenntnisse und Erfahrungen über die verschiedenen Dienste der Station und den Betriebsablauf der Station haben musste. Zu seinen Aufgaben gehörte in früheren Zeiten auch, - kenntlich an der roten Mütze -, mit einer grünweißen Kelle und einer Pfeife das Zeichen zur Abfahrt eines Zuges zu geben.

Die herausgehobene Stellung des Stationsvorstehers kam auch dadurch zum Ausdruck, dass er über ein eigenes Büro verfügte und in der im Bahnhofsgebäude vorhandenen Dienstwohnung wohnen musste, damit er bei Störungen des Dienstbetriebs unverzüglich zum Einsatz kommen konnte.

Gepäcktransport

Raum und Personal erforderte auch der Gepäcktransport, eine in dieser Form heute nicht mehr angebotene Dienstleistung der Bahn. Es bestand nämlich damals die Möglichkeit, das Reisegepäck am Gepäckschalter im Bahnhof abzuliefern, sodann wurde es vom Personal verladen und konnte im Zielbahnhof am Gepäckschalter wieder abgeholt werden. Befördert wurde das Reisegepäck in einem fast zu jedem Zug gehörenden Gepäckwagen. Für den Transport des Gepäcks vom Bahnhofsgebäude zu den jeweiligen Zügen und von den Zügen zum Gebäude standen dem Bahnhofspersonal großbrädrige Handprritschenwagen zur Verfügung.

Das Bahnhofsgebäude vor 1934 mit den Nebengebäuden, darunter die 1934 abgerissenen Toilettenanlagen. Auf dem Bahnsteig 1 stehen großbrüdrige Handpritschenwagen.



Umbaumaßnahmen¹⁵⁾

Der Sinziger Bahnhof erfuhr 1934 eine gründliche Erneuerung. Das Innere des Gebäudes wurde völlig umgestaltet und modernisiert. An der Nordseite wurde dabei ein Anbau zur Erweiterung der Bahnhofsgaststätte errichtet. Im Anschluss an die Elektrifizierung der linksrheinischen Bahnstrecke wurde 1961/63 der Bahnhof Sinzig mit seinen Gleisanlagen durch Um- und Ausbau zum Teil erheblich verändert. Dabei wurde auch die Unterführung zwischen dem Bahnsteig 1 und Bahnsteig 2 mit der Treppe im Bahnhofsgebäude geschaffen. Bis dahin mussten die Reisenden die Gleise eins und zwei überqueren, um zum Bahnsteig 2 zu gelangen. Im Rahmen dieser erheblichen Umbauarbeiten wurde auch die uralte und vollkommen unzureichende Toilettenanlage südlich des Bahnhofsgebäudes abgebrochen. Während der Umbauarbeiten wurde die Bahnhofsgaststätte zum 01. November 1961 vorübergehend geschlossen und 1962 von einem neuen Pächter wieder eröffnet.

Verkauf des Gebäudes

Auf Grund betrieblicher Veränderungen wurde das Bahnhofsgebäude von der Bundesbahn schon seit mehreren Jahren nicht mehr für ihre Zwecke genutzt. Auch die Nutzung der Räu-

me im Erdgeschoss durch mehrere Gewerbetreibende und der Betrieb der Gaststätte waren offensichtlich nicht lohnend und daher jeweils nur von kurzer Dauer.

Es ist daher zu begrüßen, dass die Bundesbahn sich 2014 durch den Verkauf von der Immobilie getrennt hat, so dass zu hoffen ist, dass das Gebäude auch bei anderer Nutzung noch lange an die Anfänge des Eisenbahnzeitalters in Sinzig erinnert.

Literatur:

- Kleinpass, Hans „Sinzig von 1815 bis zur Gebietsreform 1969“ in „Sinzig und seine Stadtteile – gestern und heute“ von Jürgen Haflke und Bernhard Koll, 1983

Anmerkungen:

- 1) Kleinpass, S. 256
- 2) Raumbedarf nach Adolph Funk und Ludwig Debo „Die Eisenbahnen im Königreich Hannover“ in Allgemeine Bauzeitung, 16. Jahrgang, 1851 S. 213-289
- 3) Kleinpass, S. 256
- 4) Kleinpass, S. 255
- 5) Ausgabe vom 3.3.2014
- 6) zitiert nach Kleinpass, S. 253/254
- 7) Kleinpass, S. 254/255
- 8) Knippler Wilhelm „Sinzig im 19. Jahrhundert“ im Heimatjahrbuch 1979 des Kreises Ahrweiler
- 9) Kleinpass S. 219
- 10) Becker Hubert, „Ist die Eisenbahn im Güterverkehr noch konkurrenzfähig?“
- 11) Kleinpass, S. 249
- 12) Kleinpass, S. 257
- 13) Adressbuch für den Kreis Ahrweiler 1913, S. 52, 55 und 59
- 14) Wikipedia „Bahnsteigsperrle“
- 15) Kleinpass S. 262-264