Bahnhofsgebäude Sankt Goar

Schlagwörter: Bahnhofsgebäude, Haltepunkt, Personenbahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Sankt Goar
Kreis(e): Rhein-Hunsrück-Kreis
Bundesland: Rheinland-Pfalz





Bahnhofsgebäude in Sankt Goar (2015): Der Bahnhof erhielt durch einen Umbau in den 1920ern sein heutiges Aussehen.
Fotograf/Urheber: Kira Bublies

Der Bahnhof wurde 1860 ursprünglich im Schweizer Stil errichtet und erst durch einen Umbau in den 1920ern erhielt er sein heutiges Aussehen. Heute ist die Funktion des Gebäudes lediglich auf den Personenverkher beschränkt, wohingegen früher auch ein Güternbahnhof mit Verladestation angeschlossen war.

Die Planungen zum Sankt Goarer Bahnhof fanden bereits in den Jahren 1858/1859 statt. Gebaut wurde er im Jahr 1860. Errichtet wurde das Gebäude auf dem Gelände des 1834 abgebrannten reformierten Pfarrhauses. Allerdings ist von dem traufständigen Fachwerkbau mit den Rechteckfenstern und der ausgesägten Brettornamentik im Schweizer Stil am langgezogenen Dachüberstand auf der Rückseite des Hauses nichts mehr übrig.

Nichtsdestotrotz war der frühere Rheintalbahnhof ein wichtiges Beispiel für die Bauweise damaliger Stationen. Vorbilder dafür waren Bahnhöfe in Berlin oder Darmstadt und somit wird auch hier wieder der preußische Einfluss deutlich. Die Gestaltung im Schweizer Stil hatte man deshalb gewählt, weil er die Verbindung von Landschaft und Kultur widerspiegeln sollte.

In den folgenden Jahren wurde der Bahnhof immer wieder modifiziert, denn mit dem Bau der Rheineisenbahn war auch ein wirtschaftlicher Aufschwung der Region verbunden. Aber auch poltisch-militärische Interessen wurden mit dem Bau verfolgt. So wurde beispielsweise 1909 die Talburg zur Erweiterung des Bahnhofes abgerissen, damit in den Folgejahren eine Güterabfertigungshalle in Betrieb genommen werden konnte. Allerdings sind Reste der ehemaligen Talburg, wie Mauern und Pfeiler, weiterhin erhalten geblieben. 1919 musste der Güterschuppen nach Süden verbreitert werden. Dabei wurden der architektonische Baustil und das Material beibehalten, um einen optischen Bruch zu vermeiden. Auch der Treppenaufgang durch das rundliche Portal wurde zu dieser Zeit angelegt. Erst im Dezember 1982 wurde der Güterbahnhof mit der Verladestation geschlossen.

Breits 1925 wurde durch den damaligen Bürgermeister der Antrag für einen Neubau gestellt. Aufgrund der hohen Frequentierung der Schnellzugstation, besonders in den Sommermonaten durch den Rheintourismus, sollten bauliche Veränderungen

vorgenommen werden. Diese sollten sich auf die Diensträume mit Fahrkartenausgabe und die Gepäck- und Güterabfertigung beziehen. Darüber hinaus sollten die Warteräume ins Erdgeschoss und die Dienstwohnungen ins Obergeschoss verlegt werden. Zunächst wurde das Vorhaben aber abgelehnt. Doch am 26. Mai 1926 stellte die Reichsbahnverwaltung unentgeltlich Bruchsteine zur Verfügung, die für einen Umbau genutzt werden konnten. In den Jahren 1927/1928 erfolgte der Umbau. Das heutige Bahnhofsgebäude entspricht immer noch den Entwürfen von Kleinschmidt aus dem Jahr 1927. Der Baustil wird als leicht expressionistischer Heimatstil angesehen.

Auffällig ist das architektonische Gesamtkonzept rund um den Bahnhof, welches sich in der Bauweise stark ähnelt. Grund dafür ist eine Auflage der Stadt, sich bei Neubauten am benachbarten Bahnhof zu orientieren.

Bei dem heutigen Gebäude handelt es sich um ein 2,5-geschossiges traufständiges (die waagrechte obere Kante des Daches verläuft parallel zur Straße) Gebäude mit Walmdach (alle Seiten des Daches geneigt), welches aus grob bearbeitetem Schieferbruchstein besteht. Das Obergeschoss mit den sieben Sprossenfenstern ist verputzt und durch einen Sims zum Bruchstein abgesetzt. Auf der Süd- bzw. Nordseite finden sich drei Fenster. Im Dachstuhl finden sich zur Straße fünf Giebelfenster. Hier sind es auf der Nord- und Südseite nur noch zwei Fenster. Aufgrund der höher liegenden Eisenbahngleise ist die Gebäuderückseite 1,5-geschossig.

Um den Bahnhof betreten zu können, muss man eine Freitreppe mit Rechteckeingang benutzen, die in ein Bogenportal eingefasst ist. Der Wartesaal weist einen fast quadratischen Grundriss auf, der aber heute nicht mehr in seiner ursprünglichen Bedeutung genutzt wird. Einfallendes Licht kommt durch einen runden, überdachten Lichthof in der Mitte des Raumes.

Der Bahnhof stellt ein Einzeldenkmal dar und gehört aufgrund seiner Lage zur Denkmalzone der Kernstadt Sankt Goar.

(Kira Bublies, Universität Koblenz-Landau, 2015)

Literatur

Custodis, Paul-Georg (2000): Ziegelbauten am Mittelrhein. Eine preußische Sonderform des 19. Jahrhunderts. In: Hansen-Blatt, Nr. 53, S. 59-67. St. Goar.

Johann, Jürgen (2009): Steiniger Weg bis zur Streckeneröffnung der linkrheinischen Eisenbahn im Jahre 1859. Unermüdliches Engagement der Rheinanliegergemeinden. In: Hansen-Blattm, Nr. 62, S. 74-79. St. Goar.

Sebald, Eduard (2012): Die Kunstdenkmäler des Rhein-Hunsrück-Kreise. Band 2.3 Stadt St. Goar 1 und 2. (Die Kunstdenkmäler von Rheinland-Pfalz, Teilband 10.) S. 779-785, Berlin u. München.

Bahnhofsgebäude Sankt Goar

Schlagwörter: Bahnhofsgebäude, Haltepunkt, Personenbahnhof
Straße / Hausnummer: Oberstraße 32
Ort: 56329 Sankt Goar
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Geschütztes Kulturdenkmal gem. § 8 DSchG Rheinland-Pfalz
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1858 bis 1860
Koordinate WGS84: 50° 09 1,25 N: 7° 42 53,07 O / 50,15035°N: 7,71474°O
Koordinate UTM: 32.408.178,20 m: 5.556.137,80 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.408.216,57 m: 5.557.920,71 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Kira Bublies, „Bahnhofsgebäude Sankt Goar“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-243450 (Abgerufen: 8. November 2026)

Copyright © **LVR**