Bahnhof Brühl

Schlagwörter: Personenbahnhof, Durchgangsbahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Denkmalpflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Brühl (Nordrhein-Westfalen)
Kreis(e): Rhein-Erft-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnsteige des Personenbahnhofs Brühl (2014)
Fotograf/Urheber: Stollenwerk, Anne



Der 1844 eröffnete Bahnhof Brühl liegt an der Linken Rheinstrecke und war von Beginn an wichtigster Haltepunkt zwischen den Großstädten Köln und Bonn.
Auf ausdrücklichen Wunsch von König Friedrich Wilhelm IV. errichtete die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft den Brühler Bahnhof in Sichtachse und in unmittelbarer Nähe zum Schloss Augustusburg. Er wird heute von allen Regionalverkehrslinien (RE 5, MRB 26, RB 48) bedient.

Der Brühler Bahnhof als wichtigster Zwischenhalt der Bonn-Kölner Eisenbahn
Neue Impulse für die Stadt Brühl
Weiterer Ausbau der Bahnanlagen
Umgestaltung der Bahnanlagen im 20. Jahrhundert
Die Zukunft des Brühler Bahnhofs
Internet / Literatur

Der Brühler Bahnhof als wichtigster Zwischenhalt der Bonn-Kölner Eisenbahn

Den Anstoß einer Eisenbahnverbindung zwichen den Städten Köln und Bonn gaben 1836 die Stadtverordneten aus Bonn. Zur besseren Auslastung sollte die Linienführung nicht am Rhein sondern entlang des Vorgebirges über die Stadt Brühl erfolgen. Am 15. Februar 1844 gab die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft die Bahnstrecke von Bonn über Roisdorf, Sechtem, Brühl, Kalscheuren bis nach Köln für den Schienenverkehr frei. Die Eisenbahnverbindung Bonn-Köln gehört zu den ersten Eisenbahnlinien im Rheinland.

Auf ausdrücklichen Wunsch der königlichen Regierung wurde der Brühler Bahnhof in unmittelbarer Nähe vom Schloss Augustusburg errichtet, welches als königliche Residenz diente. Ein Vorteil bestand darin, dass für den Bau des Bahnhofs (mit Ausnahme einer kleinen Parzelle) keine Grundstücke enteignet werden mussten, da er sich auf fiskalischem Gelände befand. Das Land wurde der Bahn für die Dauer ihres Bestehens unentgeltlich überlassen.
Durch die Anbindung Brühls an die Eisenbahn sollte auch die Kölner Bevölkerung die Möglichkeit bekommen, sich in dem großen Park vom Schloss Augustusburg zu erholen. Zur besonderen Verknüpfung von Technik und Landschaft durchschnitt die Bahnlinie den Brühler Schlosspark. Die Eisenbahn wurde – anders als heute – nicht als störend empfunden, sondern als Bereicherung der

Parklandschaft.

Im Gegensatz zu den anderen Stationen der Strecke waren die Betriebsanlagen des Brühler Bahnhofs sehr umfangreich. Neben einem auf das Schloss Augustusburg ausgerichteten Empfangsgebäude gab es ein Ausweich- bzw. Überholgleis, mehrere Abstellgleise, eine Drehscheibe zum Wenden von Lokomotiven sowie einen Lokomotiv- und einen Wagenschuppen. Brühl war von Anfang an wichtigster Zwischenhalt zwischen Köln und Bonn.

Neue Impulse für die Stadt Brühl

Dank der neuen Bahnverbindung waren die Städte Köln und Bonn nun für die Brühler Bürger schnell und kostengünstig erreichbar. Darüber hinaus entwickelte sich die Residenzstadt rasch zu einem beliebten Ausflugs- und Wohnort, an dem sich die Kölner und Bonner Bevölkerung von der „Hektik der Großstädte“ in einer landschaftlich reizvollen Umgebung und bei gesunder Luft erholen konnte. Bereits im Jahr der Eröffnung der Bahnstrecke 1844 startete der Hotelier Granthil mit dem Bau des „Brühler Pavillons“ als Ausflugs- und Vernügungsetablissement für die benachbarten Großstädter; etliche weitere gastronomische Einrichtungen und Hotels folgten. Geschäftsleute, Industrielle und pensionierte Militärangehörige aus Köln bauten sich repräsentative Villen in Schloss- und Bahnhofsnähe. Somit entwickelte sich Brühl aufgrund des Bahnanschlusses und der königlichen Residenz langsam zu einer Villen- und Gartenstadt.

Weiterer Ausbau der Bahnanlagen

Der Brühler Bahnhof war zwar vom Schloss aus bequem erreichbar, jedoch gestaltete sich der Zugang für die Brühler Bürger als mühsam. Erst 1859/1860 wurden der Weg von der Stadt Brühl bis zum Bahnhof (heutige Comesstraße) und der daran anschließende unbefestigte Weg nach Wesseling in Richtung Rhein (heutige Rheinstraße) ausgebaut. Dies eröffnete gleichzeitig die Chance, nördlich des Personenbahnhofs und auf der östlichen Seite der Hauptgleise einen Güterbahnhof zu errichten. Schon bald darauf entstanden etliche Güterschuppen und Kohlenlager. Aufgrund der hohen Auslastung wurde die Bahnstrecke 1869 zweigleisig ausgebaut und der Personenbahnhof Brühl erhielt in diesem Rahmen einen Mittelbahnsteig.

Umgestaltung der Bahnanlagen im 20. Jahrhundert

Am Anfang des 20. Jahrhunderts machte die aufstrebende Entwicklung Brühls die Vergrößerung des Güterbahnhofs notwendig. Dies war jedoch am gleichen Ort nicht durchführbar, denn der benötigte Platz reichte nicht aus. Die Bahnverwaltung entschied sich daher für die Verlegung des Güterbahnhofs in Richtung Vochem. Wo sich einst der Brühler Güterbahnhof befand, entstand nach 1911 die Franzstraße.

Zeitgleich mit dem Neubau des Güterbahnhofs erfolgte 1910/1911 zur Entflechtung der Verkehrswege eine Anhebung der Rheinstrecke. Der aufgeschüttete Damm im Bereich des Empfangsgebäudes Brühl erhielt eine Höhe von rund drei Metern. In diesem Rahmen kam es ab 1910 zu einer umfangreichen Neugestaltung der Bahnanlagen. Der Zugang zu den Gleisen des Personenbahnhofs war nun nicht mehr ebenerdig möglich; ein Personentunnel wurde gebaut. Auf beiden Seiten der Eisenbahnlinie entstand je ein Ausweichgleis. Zwischen den Haupt- und Ausweichgleisen wurden zwei Inselbahnsteige errichtet.

Nach einem schweren Zugunglück am 6. Februar 2000, bei dem neun Fahrgäste ums Leben kamen, wurde das östliche Ausweichgleis im Rahmen der Aufräumarbeiten wieder vollständig entfernt, der Bahnsteig verkürzt und auf der Ostseite des Bahnhofs eine Lärmschutzwand errichtet (de.wikipedia.org, Eisenbahnunfall von Brühl).
Im Laufe der Geschichte hat sich auch das Aussehen des Empfangsgebäudes stark verändert. Es steht zusammen mit der gesamten Bahnhofsanlage seit Mitte des 20. Jahrhunderts unter Denkmalschutz.
Nördlich des Personenbahnhofs befindet sich das Zentralstellwerk „Bf“ (Brühl Fahrdienstleister), das sowohl für den Personen- als auch für den Güterbahnhof zuständig ist und im Mai 1968 in Betrieb genommen wurde.

Die Zukunft des Brühler Bahnhofs

Im Hinblick auf die exponierte Lage des Bahnhofs in unmittelbarer Nachbarschaft zur Welterbestätte „Schlösser Augustusburg und Falkenlust“ beschloss der Brühler Stadtrat im April 2009 die Umgestaltung des Brühler Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes. Im Oktober 2009 erhielt die Stadtverwaltung einen Zuwendungsbescheid aus dem *Investitionsprogramm Nationale UNESCO-Welterbestätten* für die Sanierung des Brühler Bahnhofsgebäudes. Inzwischen steht die bauliche und denkmalpflegerische Sanierung des Empfangsgebäudes kurz vor der Fertigstellung.
Um nun auch das Umfeld des Bahnhofs neu zu gestalten, stellte das Architekturbüro Büder + Menzel am 20. November 2014 vor dem städtischen Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung ein neues Konzept vor. Für eine bessere Blickbeziehung zwischen

Schloss und Bahnhof soll die Buswendeschleife in Zukunft auf die nördlich des Bahnhofs angrenzende Grünfläche verlagert werden. Darüber hinaus ist beabsichtigt, die Bahnsteigzugänge mit Hilfe von Senkrechtaufzügen barrierefrei umzugestalten und das denkmalgeschützte Pflaster auf dem Bahnhofsvorplatz zu sanieren. Der alte Kiosk soll durch einen Neubau mit öffentlichen Toiletten ersetzt werden. Nach den derzeitigen Planungen wird die benachbarte Radstation durch einen Anbau erweitert und mit einer Glasfront versehen. In die Räume neben der Radstation soll später das Reisezentrum der Deutschen Bahn AG umziehen. Dieses ist bislang im Empfangsgebäude untergebracht. Mit einer Realisierung der Pläne ist zwischen 2016 und 2018 zu rechnen.

(Anne Stollenwerk, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2014, mit freundlicher Unterstützung der Nordrhein-Westfalen-Stiftung Naturschutz, Heimat und Kulturpflege)

Internet

de.wikipedia.org: Bahnhof Brühl (Abgerufen: 04.12.2014)
de.wikipedia.org: Eisenbahnunfall von Brühl (Abgerufen: 09.02.2015)
www.bruehl.de: Gestaltung Bahnhof und Umfeld (Abgerufen: 04.12.2014)
www.ksta.de: „Bahnhofsvorplatz - Umgestaltung in greifbarer Nähe“, Kölner Stadt-Anzeiger vom 21.11.2014 (Abgerufen: 04.12.2014)
www.rundschau-online.de: „Brühler Bahnhof - Sanierung wird teurer als geplant“, Rhein-Erft Rundschau vom 17.03.2014 (Abgerufen: 04.12.2014)
sdnetrim.kdvz-frechen.de: Stadt Brühl, Vorlage 355/2014 „Umgestaltung Bahnhofsvorplatz“ (Abgerufen: 04.12.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 26.09.2018)
life-in.de: Brühl Stadtportal lokal vom 08.07.2011, Das Brühler Bahnhofsgebäude wird saniert (Abgerufen: 04.12.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 26.09.2018)

Literatur

Drösser, Wolfgang (2005): Brühl: Geschichte; Bilder, Fakten, Zusammenhänge. Bonn.

Leven, Hans-Joachim / Förderkreis Eisenbahngeschichte Brühl e.V. (Hrsg.) (1994): Schienenwege in Brühl 1844-1994. Ein Beitrag zur Brühler Stadtgeschichte. Brühl.

Semmler, Horst (1994): 150 Jahre Eisenbahn Bonn – Köln. Nordhorn.

Bahnhof Brühl

Schlagwörter: Personenbahnhof, Durchgangsbahnhof
Ort: 50321 Brühl
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Denkmalpflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Fernerkundung
Historischer Zeitraum: Beginn 1844
Koordinate WGS84: 50° 49 43,03 N: 6° 54 47,09 O / 50,82862°N: 6,91308°O
Koordinate UTM: 32.353.029,38 m: 5.632.842,43 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.564.374,98 m: 5.632.978,71 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: „Bahnhof Brühl“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-108805-20141204-2 (Abgerufen: 19. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz