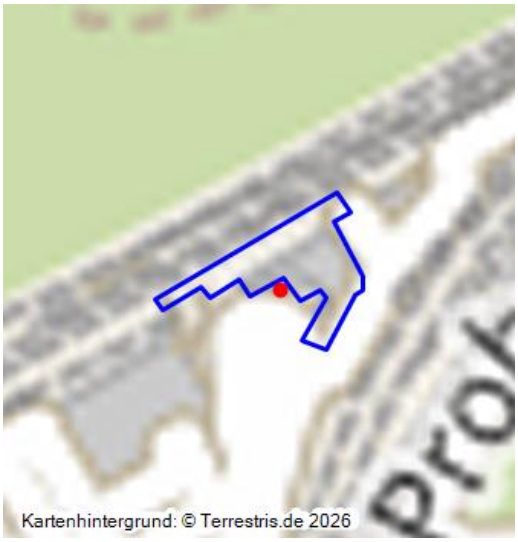
Empfangsgebäude des Bahnhofs Stolberg (Rheinland)

Stellwerke St und Sf

Schlagwörter: Empfangsgebäude, Stellwerk
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Architekturgeschichte
Gemeinde(n): Stolberg (Rhld.)
Kreis(e): Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnhof Stolberg mit Empfangsgebäude und Stellwerk Sf (2013)
Fotograf/Urheber: Holland, Natalja



Der heutige Hauptbahnhof von Stolberg entstand aus mehreren älteren Bahnhöfen. Es begann 1841 mit einem Haltepunkt an der Bahnstrecke von Köln über Aachen nach Welkenraedt. In den folgenden Jahren entstanden weitere Bahnhöfe, die 1888 im jetzigen Hauptbahnhof Stolberg vereinigt wurden.

Empfangsgebäude Stolberg von 1888 bis 1950
Empfangsgebäude Stolberg von 1950 bis heute
Stellwerk St
Stellwerk Sf
Quelle, Internet, Literatur

Empfangsgebäude Stolberg von 1888 bis 1950

Der jetzige Bahnhof Stolberg wurde durch die Königlich Preußische Staatsbahn, Direktion Köln, zwischen 1886 und 1888 erbaut und am 16. Oktober 1888 in Betrieb genommen. Im Zuge der Zusammenlegung der drei ursprünglichen Bahnhöfe der Rheinischen Bahn, der Bergisch Märkischen Eisenbahn und der Aachener Industriebahn entstand ein neues Hauptbahnhofsgebäude in der Bauform eines Keilbahnhofs. „*Als Empfangsgebäude war ein 2-geschossiger, 3-achsiger mit zwei parallel zu den verzweigenden Gleisen sich erhebenden Anbauten ein Mauerwerksbau errichtet. Zur rheinischen Strecke hin wurde der Anbau als 2-geschossiger, 7-achsiger Putzbau für die Fahrkartenausgabe, die Expressgut- und Gepäckabfertigung, den Wartesaal, eine Gastwirtschaft und im Obergeschoss Beamtenwohnungen erstellt. Er erhielt eine 1-geschossige Erweiterung und eine übergroße Rundbogenöffnung zum Industriebahn-Bahnsteig. Sowohl Haupt- als auch Anbauten wurden mit Satteldächern gedeckt. Eine Ausnahme machen die Anbauten auf der Seite zu den Bahnsteigen der Talstrecke. Hier wurde der 2-geschossige Anbau und die 1-geschossige Erweiterung für Expressgut mit einem Walmdach gedeckt. Der Expressgutflügel erhielt zur Gliederung ein Zwerchhaus mit Satteldach. Alle Fenster- und Türöffnungen sind stichbogig, bis auf die runden und rundbogigen in den Giebeldreiecken. Das Giebelmauerwerk überragt, wie Barockbauten, die sehr steilen Dachflächen und ist wie die übrige Bauzier in Rotsandstein hergestellt. Die Architekturgliederung betont die Decken- und Kämpferebenen. Die Traufe ziert ein Konsolgesims und den Giebel in Richtung Aachen ein Sandsteinaufsatz mit Datierung*.“ (aus Denkmalakte)

Ergänzend zum Empfangsgebäude wird 1889 auf dem Bahnhofsvorplatz im gleichen Baustil ein Nebengebäude errichtet, das als Spritzengebäude sowie als Abort diente. 1897 erweiterte man die Schalterhalle nach dem gewachsenen Bedarf. 1899 folgte der erste Umbau des Bahnhofsgebäudes, um eine Bahnsteigsperre einzubauen. Zur Vergrößerung der Schalterhalle wurde der heute noch existierende Vorbau mit der Bahnhofsuhr angefügt. Das 1899 errichtete Dienstgebäude neben dem Empfangsgebäude riss man 1986 ab; hier entstand das neue Zentralstellwerk. 1909 wurde die Treppe mit dem überdachten Windfang hinzugesetzt. Der Postflügel auf der rechten Gebäudeseite erhielt 1910 einen Anbau, womit der Bau sein heutiges Erscheinungsbild erhielt. Der in Fachwerkbauweise gestaltete Vorbau an der Gepäckabfertigung, in dem sich der Wartesaal für Reisende der 1. Klasse befand, datiert aus 1915.
Am 12. April 1920 ereignete sich bei der an der Verbindungsbahn gelegenen Düngemittelfirma „Schippan“ ein katastrophales Explosionsunglück, bei dem 23 Menschen getötet und 100 verletzt wurden. Die Druckwelle der Explosion führte auch am Bahnhofsgebäude zu großen Schäden am Dach.

Empfangsgebäude Stolberg von 1950 bis heute

Während des Zweiten Weltkriegs wurde der Stolberger Bahnhof bei Luftangriffen bombardiert und das Empfangsgebäude beschädigt. Bei den Aufräumarbeiten der Kriegszerstörung wurden die aus der wilhelminischen Zeit stammenden Schmuckelemente an den Giebeln entfernt bzw. weggelassen. Das Bahnhofsgebäude blieb bis in die 1970er Jahre weitgehend unverändert, jedoch waren noch deutliche Spuren des Zweiten Weltkriegs zu erkennen. Während sechs Jahren wurde das Empfangsgebäude äußerlich saniert. Die durch den Beschuss beschädigten Fassaden erhielten einen gelblichen Anstrich mit braunen Zierlinien. In den darauf folgenden Jahren wurden lediglich an der Fassade Teilausbesserungen des Anstriches durchgeführt. In den 1980er Jahren wurde der innere Bereich des Bahnhofsgebäudes massiv umgestaltet. Es folgten neue Büroräume im ersten Obergeschoss der Ostseite und im Erdgeschoss. Nachdem der Dienstverkehr der Deutschen Bahn eingestellt wurde, hatte der deutsche Vennbahnverein ein Museum zur Geschichte der Vennbahn im Erdgeschoss eingerichtet. In den darauffolgenden Jahren wurde das Bahnhofsgebäude vermietet und stark in seinen bahntypischen Einrichtungen vom Nutzer verändert bzw. wurden diese beseitigt.

2009 hatte sich die Firma „Euregio Verkehrsschienennetz GmbH“ (EVS) entschieden, im Bahnhofsgebäude die Leitstelle für ihr Streckennetz einzurichten und das Gebäude als neuen Firmensitz zu nutzen. Am 23. Juni 2010 wurde zwischen der Deutschen Bahn AG und der EVS der Grundstückskaufvertrag über das Empfangsgebäude des Stolberger Hauptbahnhofs notariell beurkundet und das Gebäude ging auf die EVS über. Die Sanierungsarbeiten wurden im Juni 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt. Ende August 2010 begann die mit Kosten von rund 3 Millionen Euro kalkulierte Sanierung des denkmalgeschützten Gebäudes mit einer vollständigen Entkernung. In der ersten Jahreshälfte 2011 wurde unter anderem der Dachstuhl komplett erneuert und das gesamte Dach neu eingedeckt und mit großflächigen Dachfenstern versehen. Auch die Kellerräume wurden umgestaltet und nach Osten hin mit einer Außentreppe versehen. Der 1976 aufgebrachte Fassadenanstrich wurde entfernt und das ursprüngliche, aus gelben und roten Ziegelsteinen errichtete Mauerwerk wieder offengelegt, gereinigt und ausgebessert. Ende Mai 2011 wurden die ersten Teile der grundsanierten und in ihrer ursprünglichen Gestalt wiederhergestellten Gebäudefassade an der Ost- und Südostseite wieder sichtbar.

Der zur Vennbahnseite hin gelegene Gebäudeflügel hat das elektronische Stellwerk für das gesamte Streckennetz der EVS aufgenommen und wurde für den Einsatz der Stellwerkstechnik mit hochgelegten Fußböden ausgestattet. Alleine für die Leit- und Steuertechnik wurden im Bahnhofsgebäude rund 5.000 Meter Kabel neu verlegt. Bis Mitte August 2011 wurden die Stellwerksräume vorrangig saniert, zwischen September und Oktober 2011 die Stellwerkstechnik eingebracht, so dass das elektronische Stellwerk 2012 seinen Betrieb aufnahm. Die restlichen Räume wurden bis Mitte 2012 fertiggestellt. Unter anderem wurden ein Aufzug und ein neues Treppenhaus eingebaut. Im ersten Obergeschoss wurde zum Bahnhofsvorplatz hin bzw. über dem Eingangsbereich und gegenüber der Bahnhofsuhr ein wintergartenähnlich verglaster repräsentativer Büroraum geschaffen. Nach Osten sind im ersten Obergeschoss außerdem, so wie schon ab 1983 bei der Deutschen Bundesbahn, weitere Büroräume eingerichtet worden. Unter dem Dach bzw. im zweiten Obergeschoss wurde in dem in Nord-Süd-Richtung liegenden Gebäudeteil ein großer Konferenzraum eingerichtet. Im Erdgeschoss auf der Nordseite, zum Bahnsteiggleis 43 hin, entstand ein Servicepoint mit Fahrkartenverkauf und Kiosk sowie eine öffentliche Toilette.

Das gesamte rund 1.000 Quadratmeter große Gebäude soll zukünftig energiesparend mit Umluft beheizt werden. Durch die wintergartenähnliche Verglasung der Fassade hinter der Bahnhofsuhr und durch Veränderungen im Dachbereich mit zusätzlichen Fenstern beim Treppenhaus, großflächige Dachfenster und Wegfall von Schornsteinen wird sich der Anblick des denkmalgeschützten Gebäudes ändern. Da es sich jedoch um ein funktionales, vorrangig dem Bahnbetrieb dienendes Gebäude handelt, sind Anpassungen an zeitgemäße Betriebserfordernisse seit je her in der Geschichte des Gebäudes vorgenommen worden und zur dauerhaften Nutzung des Bahnhofsgebäudes unvermeidbar. Im Jahre 2014 war die Sanierung des Empfangsgebäudes zum größten Teil abgeschlossen. Durch die Wiederherstellung der historischen Fassaden mit der Bahnhofsuhr

durch die EVS erhält das Gebäude seinen ursprünglichen Glanz zurück. 2014 ist die Sanierung des Empfangsgebäudes abgeschlossen und wird vom Eigentümer zum Teil genutzt. Das Gebäude weist keine äußeren Beschädigungen und Verunreinigungen auf.
Zwischen 2017 und 2020 wurde der Teil des Bahnhofes, der der Deutschen Bahn AG gehört, saniert. Unter anderem ersetzte man die Unterführung zum Bahnsteig durch eine Brücke, die als Skywalk bezeichnet wird. Der Skywalk ist über Treppen und Aufzüge erreichbar, um den Stolberger Hauptbahnhofs barrierefrei zu machen. Im Sommer 2019 wurde der Skywalk freigegeben, auch ein direkter Zugang zum Parkhaus wurde geschaffen.

Stellwerk St

Das Stellwerk St stand dem Empfangsgebäude gegenüber und wurde von der Königlich Preußischen Staatsbahn, Direktion Köln, im Jahre 1888 erbaut. Die ursprüngliche Bezeichnung war Stellwerk *Swt* („Stolberg Westturm"). An der Strecke Aachen-Köln befand sich ein zweigeschossiges Klinkergebäude mit einem rechteckigen Grundriss. Das zweimal sechsachsige Sockelgeschoss enthielt die Spannwerksräume. Der Zugang befand sich an der Kopfseite des Gebäudes, welcher durch eine außenliegende Stahltreppe gewährleistet wurde. Das Fahrdienstleitergeschoss wies einen langgestreckten Erker in Fachwerkbauweise mit Ziegelausmauerung auf und wurde sowohl durch rechteckige, zweiflüglige Fenster mit mittlerer Sprossenteilung als auch durch eine feststehende Fensterverglasung belichtet und ausgebildet. Das steile Walmdach überkragte sogar den Fachwerkerker im Fahrdienstleitergeschoss. An dessen Kopfende wurde später ein rechteckiger Anbau aus demselben Klinker angefügt.
Am 21. August 1986 wurde das Stellwerk St außer Betrieb genommen und im März 1987 abgebrochen.

Stellwerk Sf

Heute befinden sich im Stolberger Bahnhofsbereich nur noch zwei intakte Stellwerke. Eins davon ist das Stellwerk *Sf* („Stolberg Fahrdienstleiter") und liegt an der Bahnstrecke Köln-Aachen direkt neben dem Empfangsgebäude. An dem Platz, wo das heutige Stellwerk Sf gebaut wurde, stand das alte Gebäude des Bahnhofsbüros. Nach dessen Abbruch und der Freilegung des Bauplatzes wurde der Rohbau im Jahre 1984 errichtet. Hinterher wurde die Stellwerkstechnik eingerichtet. Durch das neue Stellwerk „Sf" wurden das Fahrdienstleiterstellwerk „Sof" sowie die Weichenwärterstellwerke „Sb", „St", „Sm" und „Sl" ersetzt. Das Stellwerk „Sf" war ab 1986 mit zwei Fahrdienstleitern besetzt. Um 2000 wurde es nur noch von einem Fahrdienstleiter bedient.
Am 12. Oktober 2000 erwarb die Firma EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) die Nebenstrecken der Deutschen Bahn AG im Raum Aachen und damit auch große Teile der Infrastruktur des Stolberger Hauptbahnhofs. Seitdem gehören dort zum Bereich von DB-Netz nur noch die Durchgangsgleise 1 und 2 sowie die Gleise 3 und 4. Dennoch wurde beibehalten, den gesamten Stolberger Hauptbahnhof weiterhin mit DB-Personal vom Stellwerk „Sf" aus zu steuern.
Seit 2009 ist die Firma „EVS" der Erwerber des Bahnhofsgebäudes und seit Juni 2012 befinden sich die Leitstelle, der Betriebssitz und der Firmensitz der EVS im Bahnhofsgebäude des Stolberger Hauptbahnhofs. Der heutige Zustand des Stellwerks weist keine Anzeichen von Vandalismus in Form von Sachbeschädigungen und Graffiti auf. Es ist bis heute in einem sehr guten Zustand erhalten geblieben.

(Natalja Holland, Fachhochschule Köln, 2014 / Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2022)

Quelle

Denkmalakte der Stadt Stolberg.

Internet

de.wikipedia.org: Stolberg Hauptbahnhof (Abgerufen: 31.10.2022)
Bahnarchiv NRW von André Joost: Bahnhof Stolberg (Rheinl) Hbf (Abgerufen: 31.10.2022)
de.wikipedia.org: Euregiobahn (Abgerufen: 31.10.2022)
www.gessen.de: Reinhard Gessen: Stolberg. In: Bergbau und Eisenbahnen in der Region Aachen-Düren-Heinsberg (Abgerufen: 31.10.2022)
vonderruhren.de: Stefan von der Ruhren: Stolberg (Rheinl) Hbf. In: Eisenbahnen in Aachen und der Euregio Maas-Rhein. 29. September 2012 (Abgerufen: 31.10.2022)
www.eisenbahn-stolberg.de: Roland Keller; Eisenbahn in Stolberg: Schienenverkehr rund um Stolberg / Rheinland. Bahnhof Stolberg (Abgerufen 31.10.2022)

Literatur

Meurer, Josef; Meurer, Karl / Stolberger Heimat- und Geschichtsverein e.V. (Hrsg.) (1991): Dampf im Vichtbachtal. 150 Jahre Eisenbahn in Stolberg. In: Beiträge zur Stolberger Geschichte 18, Stolberg.

Empfangsgebäude des Bahnhofs Stolberg (Rheinland)

Schlagwörter: Empfangsgebäude, Stellwerk
Straße / Hausnummer: Gustav-Wassillikowitsch-Platz 1
Ort: 52222 Stolberg (Rheinland)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Architekturgeschichte
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Geländebegehung/-kartierung, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1888
Koordinate WGS84: 50° 47 40,79 N: 6° 13 6,75 O / 50,79466°N: 6,21854°O
Koordinate UTM: 32.303.981,39 m: 5.630.679,24 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.515.452,71 m: 5.628.826,42 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: Natalja Holland (2014), Claus Weber (2022), „Empfangsgebäude des Bahnhofs Stolberg (Rheinland)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-83283-20140109-5 (Abgerufen: 6. November 2026)

Copyright © **LVR**