

Mit der Eisenbahn kam der Aufstieg

Kaum eine Erfindung revolutionierte das Wirtschaftsleben in Europa so sehr wie die Erfindung der Dampfmaschine durch Thomas Newcomen im Jahre 1712. Es sollte allerdings noch rund 100 Jahre dauern, bis dampfbetriebene Lokomotiven ihren schienenengebundenen Siegeszug durch Europa antraten und damit Industrie und Gesellschaft in eine neue Zeit führten.

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts begünstigte auch in Brühl die Anbindung an das Eisenbahnnetz den kräftigen wirtschaftlichen und architektonischen Aufschwung des Städtchens. Zunächst war es die



Strecke Köln – Bonn, die im Jahre 1844 in Brühl Halt machte. Jahrzehnte später folgte die westlich von Brühl verlaufende „Eifelbahn“, welche in ihrer endgültigen Ausprägung Köln, Euskirchen und Trier verbindet.

Die Linie war ursprünglich von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft geplant worden, um die in der Eifel bei Schleiden vorhandenen Eisenerzgruben verkehrsmäßig besser zu erschließen. Nach langwierigen Planungen forderte der Kölner Regierungspräsident die in der Bürgermeisterei Brühl liegenden Gemeinden Vochem und Kierberg auf, das „zu dieser Anlage erforderliche Terrain unentgeltlich zur Disposition zu stellen“. Die Brühler dachten überhaupt nicht daran und erklärten, sie „können in der beabsichtigten Anlage einer Eisenbahn von Cöln nach Trier für unsere Bürgermeisterei keine Vortheil finden, erkennen vielmehr für das allgemeine Interesse und den Verkehr der hiesigen Bürgermeisterei einen unausbleiblichen Ruin für das Bestehen vieler Gewerbetreibender“.

Erst 1875 schnauften Gütertransporte, mit schwarzem Gold beladen, zwischen Euskirchen und der Domstadt durch die Landschaft. Brikettfabrikanten erkannten schnell die Bedeutung des Transportmittels und forcierten den zweigleisigen Ausbau der Strecke. Als am 1. März 1877 auf der Roddergrube das erste Brikett im rheinischen Braunkohlenrevier gepresst wurde, konnte das neue Produkt sogleich mit der Eisenbahn vertrieben werden.

Doch es war weniger der Gütertransport als der Personenverkehr, welcher der „Eifelbahn“ zu Ruhm verhalf. Kaiser Wilhelm I., König von Preußen, und seine Frau Augusta wählten in den Jahren 1877 und 1884 Schloss Augustusburg zur Residenz für die im Herbst stattfindenden Manöver und nutzten vom Bahnhof Kierberg aus den Schienenweg, um zu den Truppen bei Lommersum zu gelangen.

Doch wie sollte das Kaiserpaar überhaupt bis zum Bahnhof finden? Bei Eröffnung der Eifelstrecke im Jahre 1875 gab es noch keine ausgebaute Zufahrt



zum Bahnhof, sondern nur einen einfachen durch den Bahnhofspark führenden Fußweg, der den Kierbergern offenkundig für deren Bedürfnisse vollständig ausreichte. Als sich der Besuch des Kaisers ankündigte, musste die Eisenbahn-Gesellschaft die Planungen auch gegen den Widerstand der Gemeinde selbst in die Hand nehmen. Der „Kierberger Weg“, der den Bahnhof mit Brühl verbinden sollte, wurde pünktlich im Spätsommer 1877 fertiggestellt und in einer Breite von 19 Metern, gesäumt von einer Kastanienallee, seiner kaiserlichen Bestimmung übergeben.

Bahnhöfe- zum Ruhme des Kaisers und den Bürgern zum Vergnügen

Eisenbahnen galten als der Ausdruck der Fortschrittsbegeisterung des 19. Jahrhunderts; ihre Bahnhöfe wurden als „Empfangsgebäude“ einer Stadt inszeniert, als Tore zu einer Welt, die dank der neuesten Verkehrstechniken weitaus schneller und komfortabler zu erreichen war. So wundert es kaum, dass Bahnhöfe in dieser Zeit an zentralen Plätzen des städtischen Lebens angesiedelt wurden, sei es neben bedeutenden historischen Bauwerken wie dem Kölner Dom oder auch in direkter Sichtbeziehung zu einem Schloss wie in Brühl. Auf diese Weise wurden Bahnhöfe

schnell zu den attraktiven Mittelpunkten und Ausflugszielen städtischen Lebens mit anspruchsvollen Gaststätten und exquisiten Ladenlokalen, ein Plaisir für das selbstbewusste Bürgertum.

Der Brühler Bahnhof

Und so ist es natürlich, dass auch in Brühl ein Bahnhofsgebäude erdacht wurde, das den Eindruck eines Palastes erzeugte. Der Architekt Lemcke erschuf auf einem vom Park zu den Gleisen hin ansteigenden Gelände eine großbürgerliche Anlage, welche nach dem Willen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die glänzende Wirtschaftslage und die wichtige Stellung der Streckenführung innerhalb des westdeutschen Eisenbahnnetzes dokumentieren sollte. Auf Betreiben der Aktionäre entstand nach Potsdamer Vorbildern ein herrschaftlicher Palast



mit einem zeittypischen Stil-Mix aus antiken und Renaissance-Elementen. Augenfälligstes Kennzeichen des Kierberger Bahnhofs ist bis heute der die Gebäudekonturen beherrschende Aussichtsturm, der den Besucher/-innen einen wunderbaren Blick über Brühl und die sanfte Rheinebene beschert.

Die Begeisterung des 19. Jahrhunderts für die vergangenen Zeiten der Antike spiegelt sich insbesondere in der Aussengestaltung des Bahnhofs wider: Der mit Skulpturen antiker Helden gesäumte Park und die Terrassenanlagen auf unterschiedlichen Höhen mit ihren luftigen Laubkonstruktionen sollten ein Stück weit das viel bewunderte antike Italien ins Rheinland holen.

Von seinen ersten Tagen an wurde der Bahnhof von der Bevölkerung begeistert angenommen und galt rasch als eine „Vergnügungstation ... , welche mit allen für solche Stationen wünschenswerten Anlagen, als da sind Laubengänge, Terrassen für

schöne Aussichten, Musikhalle, Aussichtsturm, Parkanlagen, Spielplätze für die Jugend etc., im reichlichen Maße versehen ist, für die Vergnüglinge aus Cöln“.

Der Brühler Bahnhofspark

Die Parkanlage folgt einer Konzeption des Brühler Gärtnermeisters Stephan Schäfer, dem Brühl heute noch einen seltenen Baumbestand verdankt. Schäfer war voll und ganz ein Kind seiner Zeit, und so findet die Sammel-Leidenschaft des 19. Jahrhunderts in seiner gartenarchitektonischen Planung ihren botanischen Ausdruck. Schäfer ließ zur Ausstattung des Parks Bäume aus fernen Ländern nach Brühl holen: Neben heimischen Linden, Ahornen und Kastanien gedeihen hier Magnolien, ungarische Eichen, ein Mammutbaum, Sumpf- und Sichelzypressen sowie ein Ginkgo-Baum.

Ein „Hingucker“ im Bahnhofspark ist auch die Gartenplastik „Der Raub der Proserpina“, die von den Kierbergern liebevoll „Der bläcke Mann“ genannt wird. Bei der Skulptur handelt es sich um eine Dreiergruppe der römischen Gottheiten Proserpina, Pluto und Eros. Sie schildert das Schicksal der armen Proserpina, welche vom liebeshungrigen Gott der Unterwelt Pluto geraubt und ins Schattenreich entführt wird. Zur Eröffnung des Bahnhofs wurde die Gartenplastik, deren Herkunft unbekannt ist, im Park des Kaiserbahnhofs platziert. Sie soll einst für die Weltausstellung in Paris bestimmt gewesen sein.

Der Gartenbaumeister Schäfer ließ es nicht nur bei exotischen Bäumen und einer geraubten Schönheit in Stein bewenden. Neben einem verzweigten System von Spazierwegen und Blumenbeeten, Springbrunnen und lauschigen Sitzecken, ersann er auch die Auffahrtsallee, die spätere Kaiserstraße, welche den Bahnhof auf dem kürzesten Wege mit der Kaiserresidenz Schloss Augustusburg verband.



Trotz Umbau:

Wir sind weiter für Sie da!

Für eventuelle Unannehmlichkeiten im Zuge der Umbauphase bitten wir um Ihr Verständnis.



Einst führte eine bogenförmige Zufahrt direkt vor die Haupttreppe des Empfangsgebäudes. Über die repräsentative Freitreppe erreichte man das Vestibül, an das sich weitere Räume anschlossen.

Wo heute der Biergarten des Kaiserbahnhofs angesiedelt ist, lud bereits im 19. Jahrhundert ein ursprünglich gärtnerisch gestaltetes Terrassenareal mit Sitzplätzen zum Verweilen ein.

Und auch für Musik war bestens gesorgt. Die Orchestermuschel wurde innen im Jahr 1897 von M. Advena ausgemalt: Inmitten gemalter Musterdekoration findet sich ein scheinarchitektonisch gerahmtes Gemälde „Allegorie des Eisenbahnwesens“.



Die Kaiserstraße

Wenn das Kaiserpaar in seine Koblenzer Residenz entchwunden war, bevölkerte die Kölner und Brühler Bürgerschaft auf ihren sonntäglichen Ausflügen die landschaftlich reizvoll gelegene Oase am Rande des Vorgebirges.

In den nachfolgenden Jahrzehnten entwickelte sich die Auffahrtsallee zur bevorzugten Wohnstraße Brühls. Hier ließen sich vornehmlich Geschäftsleute, Industrielle und hohe Verwaltungsbeamte repräsentative Villen errichten.

Weilte das Kaiserpaar jedoch in Brühl, so war stets „Großer Bahnhof“ angesagt:

„1877 war auf dem Kaiserweg ein wirklich großartiges Schauspiel wahrzunehmen. Bei einer der Morgenausfahrten der Majestäten nach Kierberg hatten sich Tausende und abermals Tausende von Zuschauern auf der Kaiserstraße eingefunden, weil alle das Herrscherpaar sehen wollten. Tausende von Schülern und Schülerinnen des Landkreises Köln, mit Fähnlein versehen, waren unter Aufsicht des Lehrpersonals am Wege aufgestellt. Es war vormittags zwischen 9 und 10 Uhr. Alles harrete auf die hohen Herrschaften.

Endlich erthönte ein Böllerschuss und noch einer zum Zeichen, dass der Kaiser und die Kaiserin das Schloß verließen. Die Majestäten erschienen und der Jubel derer, die sich auf dem Wege versammelt hatten, wollte keine Ende nehmen. Das weithin schallende Hurrah und das Singen der Nationalhymne verkündeten auch den letzten der Harrenden schon das Nahen der Erwarteten.

Wie flogen die Blumensträuße, besonders die der Cyanen in die Kaiserlichen Wagen! Wie hielten die Herrschaften die Hände vor das Gesicht, um die Würfe abzuhalten! Wie mussten sie sich bücken! Die Freude und der Jubel der Zuschauer war unendlich groß.“

(Bericht von Otto Dominik, 1880)



Der Kaiserbahnhof im 20. Jahrhundert

Mit dem Untergang Brühls als Residenzstadt und mit dem Siegeszug des Automobils verfiel der ehemalige Kaiserbahnhof immer mehr in einen Dornröschenschlaf. Dort, wo einst die feine Kölner Gesellschaft der Musik lauschte, scharrten bald Hühner umher. An die Stelle der alten Schalteranlagen im hochherrschaftlichen Kaiserbahnhof trat ein kleiner Bungalow-Bau neben den Bahngleisen, aus dem heraus Zugfahrkarten verkauft wurden.

Damit teilte der Kierberger Bahnhof eine Zeit lang das Schicksal vieler Bahnhöfe in den ersten

Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg. Bahnhofs-Baumasse verfiel aus Geldmangel, Neubauten wurden oft in fragwürdiger architektonischer und baulicher Qualität errichtet oder „autogerecht“ in schlechte Lagen verlegt. Mit historischen Gebäuden wurde recht lieblos umgegangen. Die teilweise oder ganz funktionslos gewordenen Empfangs- und Dienstgebäude wurden meistens keiner Nachnutzung zugeführt. Zusammen mit der allmählichen Erkenntnis, dass der Abstieg der Eisenbahn in die Bedeutungslosigkeit nicht wünschenswert war und verlangsamt bzw. gar umgekehrt werden sollte, verstärkte sich im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts auch wieder das Interesse an Bahnhöfen.

1977 wurde für den Kaiserbahnhof ein privater Nutzer gefunden, der die Anlage vor dem Untergang rettete und sie in ihren Haupträumen einer gastronomischen Nutzung zuführte. Im Warteraum der 1. und 2. Klasse ist heute eine Holzempore eingestellt und wird als Hauptraum der Gaststätte genutzt. Das ehemalige Büffet dient als Küche, der Wartesaal der 3. und 4. Klasse als Gesellschaftsraum. Das Vestibül, die Schalterräume sowie zwei Salons im Obergeschoss, welche nur vom Kaiser genutzt werden durften, sowie die ehemalige Inspektorenwohnung wurden bis vor wenigen Jahren privat genutzt. Nach einem neuerlichen Eigentümerwechsel wurden im Jahr 2000 Konzepte zur Wiederbelebung der Bausubstanz erarbeitet. Nach der Insolvenz des neuen Eigentümers wartet der verwunschene Kaiserbahnhof jetzt wieder auf eine neue Bestimmung.



Klütten, Kaiser, Bürgerleut
Zur Geschichte des Kaiserbahnhofs



Literaturangaben und -empfehlungen:

- Drösser, Wolfgang: Brühl Geschichte. Bilder - Fakten - Zusammenhänge. Brühl, 2. Auflage 2006.
- Hansmann, Dr. Wilfried: Der Bahnhof Kierberg, ein technisches Kulturdenkmal. In: Brühler Heimatblätter, 28. Jg., Nr. 1, 1971.
- Kretzschmar, Dr. Frank: Mühlen, Bauten und versteckte Winkel im Rhein-Erft-Kreis. Köln, 2004.
- Leven, Hans-Joachim: Schienenwege in Brühl [1844 - 1994]: Ein Beitrag zur Brühler Stadtgeschichte. Brühl, 1994.
- Sonntag, Jakob: Das Märchen vom Bahnhofsschloß des Königs auf dem Kierberg bei Brühl. In: Brühler Heimatblätter, 30. Jg., Nr. 3, 1973.

Abbildungen: Archiv der Stadt Brühl, MedienWerkBrühl.

Impressum: Herausgegeben vom MedienWerkBrühl im Auftrage der Deutschen Bahn AG, Brühl, 2006.