

Bahnhofsabriss täte vielen im Herzen weh

Johannes Götte: „Diese Diskussion musste angestoßen werden“

Dorsten • 130 Jahre alt wird der Dorstener Bahnhof in diesem Jahr, er hat als eines von wenigen Gebäuden in der Innenstadt zwei Weltkriege unbeschadet überstanden. Sollte er abgerissen werden, täte dies vielen Dorstenern im Herzen weh. So wie Johannes Götte, der sich schon seit Jahren um den Fortbestand des Bahnhofs Sorgen macht.

Die Ankündigung von Bürgermeister Lütkenhorst, dass ein Abriss des noch unter Denkmalschutz stehenden Dorstener Bahnhofsgebäudes in Betracht gezogen werden müsse, wenn sich nicht bald ein Investor findet (siehe Bericht von gestern), begrüßt er aber. „Diese Diskussion musste angestoßen werden“, sagte er auf Anfrage unserer Zeitung.

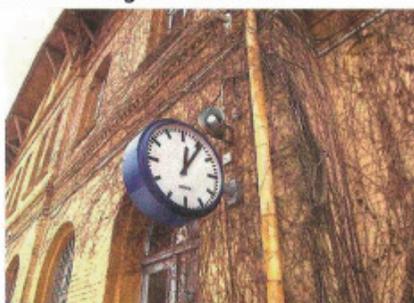
Aber auch wenn sein Herz

an dem denkmalgeschützten Gebäude hängt, ist der CDU-Politiker Realist: „Wenn sich nicht bald was tut, ist der Abriss wohl wirklich unumgänglich.“ Johannes Götte geht davon aus, dass mindestens eine halbe bis eine Million Euro in die Sanierung gesteckt werden müsste.

Die klamme Stadt hat das Geld nicht, auch für engagierte Mitmenschen sei die Summe wohl zu groß: „Das wäre von einer Bürgerinitiative gar nicht zu stemmen, das haben wir ja schon beim Gemeinschaftshaus Wulfen erlebt.“

Eine Option

Für Johannes Götte bleibt nur eine Option. Ein Investor müsste schon jetzt das Gebäude übernehmen, selbst wenn er es erst in ein paar Jahren für gastronomische



Noch ist es für den Dorstener Bahnhof nicht Fünf nach Zwölf, doch ein möglicher Abriss wird bereits diskutiert. Foto: Klink

oder sonstige Zwecke nutzen könnte. Denn eine eingeschränkte Nutzung mit dem Außenbereich sei erst denkbar, wenn die Bahn die west-

lichen Gleise nicht mehr benötigt, die Anbindung an die Stadt also verbessert wird. •MK

Fortsetzung 2. Lokaleite

folgenden Jahre sind von Streckenstilllegung und Einschnitten im Personenverkehr gekennzeichnet.

Bereits 1981 schloss an Sonntagen der Fahrkartenschalter, später dann ganz. Nach Abzug von Personal- und Aufsichtsbeamten war das Bahnhofsgebäude für die Reisenden nicht mehr zugänglich.

Im Jahre 1985 gönnte man dem mittlerweile über hundertjährigen Gebäude noch einen, sicherlich nicht jeden Geschmack treffenden, bun-

ten Fassadenanstrich. Für den eigentlichen Bahnbetrieb ist das Gebäude inzwischen funktionslos geworden; Fahrkartenaufnahmen stehen auf den „überdachten“ Bahnsteigen. Eine Renovierung und anderweitige Nutzung könnte dem heute stark heruntergekommenen Gebäude guttun und seinen Charakter als repräsentatives Gebäude, als Gesicht der Stadt, zukünftig für den Bahnreisenden behalten.

Axel Präckelt

IMPRESSUM

Verein für
Orts- und Heimatkunde Dorsten e.V.

In Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Dorsten
Im Werth 6 · 46282 Dorsten

Fotos: Landesarchiv Düsseldorf, Stadtarchiv Dorsten,
Werner Häsel, Dorsten

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:
Dr. Josef Ulfkotte

Druck: Creative Print · Anne Schwankl
Alter Postweg 47 · 46282 Dorsten
www.creative-print.de



DORSTEN - einst und jetzt

Ausgabe 3

Dezember 2009

Kostenloses Exemplar

Herausgeber: Verein für Orts- und Heimatkunde Dorsten e.V.

Liebe Dorstenerinnen und Dorstener!

Mehrfach stand der Dorstener Bahnhof in der jüngeren Vergangenheit im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Stimmen wurden laut, die den zunehmenden Verfall des maroden Gebäudes beklagten, immer neue Vorschläge über die Nutzung des denkmalgeschützten Komplexes führten bisher jedoch noch zu keinem konkreten Ergebnis. Immerhin gelang es der städtischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft WINDOR in diesem Jahr, einen Investor für den Dorstener Bahnhof zu gewinnen, so-

dass die Zukunft im Sinne des Erhalts dieses Gebäudes gesichert erscheint.

Anlässlich der 130-jährigen Geschichte des Dorstener Bahnhofs hat der Verein für Orts- und Heimatkunde vor einigen Monaten im Alten Rathaus einen Vortragsabend veranstaltet, der von Mitgliedern unseres Ver-

eins vorbereitet wurde. Axel Präckelt, zugleich Mitglied des Vereins „Eisenbahnfreunde OnWheels“, ist diese Ausgabe von „Einst und Jetzt“ maßgeblich zu verdanken.

Allen Leserinnen und Lesern wünschen wir ein besinnliches Weihnachtsfest und ein gutes Jahr 2010!

Christa Setzer

Christa Setzer
(Leiterin des Stadtarchivs)

Josef Ulfkotte

Dr. Josef Ulfkotte
(1. Vorsitzender des Vereins für Orts- und Heimatkunde Dorsten e.V.)

130 Jahre Bahnhof Dorsten

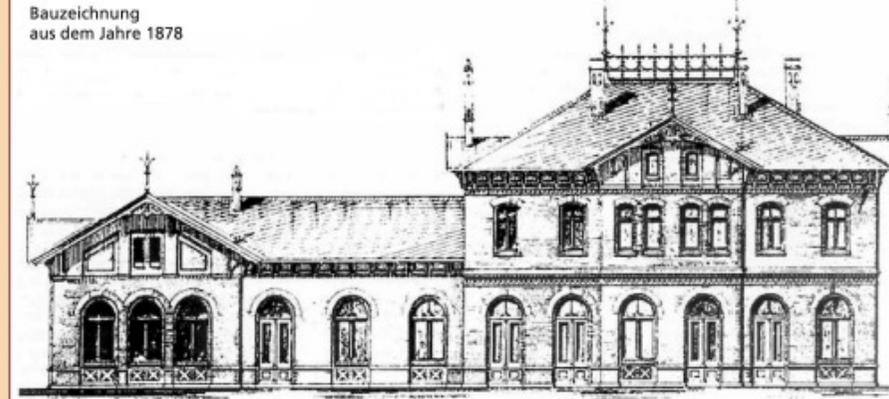
In diesem Jahr besteht das seit 1989 unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude 130 Jahre. In seiner Bausubstanz weitgehend noch im Original befindlich – wurde das Bauwerk als typisches Gebäude der Rheinischen Eisenbahn vom damaligen Architekten G. Paeffgen im Stil des „Historismus“ entworfen.

Die heute noch existierenden Bahnhofsgebäude in Wulfen, Reken oder Oberhausen-Osterfeld weisen bauliche Ähnlichkeiten auf, auch wenn sie bei weitem nicht an die Größe des Dorstener Bahnhofs heranreichen.

Von Anfang an waren Wartesäle zweiter und dritter Klasse mit ange-

schlossener Gastwirtschaft, Büroräume und eine Wohnung für den Bahnhofsvorsteher vorgesehen. Als gemeinschaftlicher Bahnhof der Rheinischen- und der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn geplant, entstand die Anlage als so genannter „Inselbahnhof“, dessen Empfangsgebäude inmitten der Gleisanlagen steht.

Bauzeichnung
aus dem Jahre 1878



Die Zukunft des Dorstener Bahnhofsgebäudes ist sehr ungewiss geworden. Foto: Anke

Stellwerkanschluss nicht vor 2015

Bahnhof wird ein Bastelbogen

Fortsetzung: • Doch die komplette Abwicklung des Zugverkehrs über die östlichen Gleise wird erst dann möglich, wenn die Strecken Coesfeld/Dorsten sowie Borken/Dorsten an das neue elektrische Stellwerk Coesfeld angeschlossen werden.

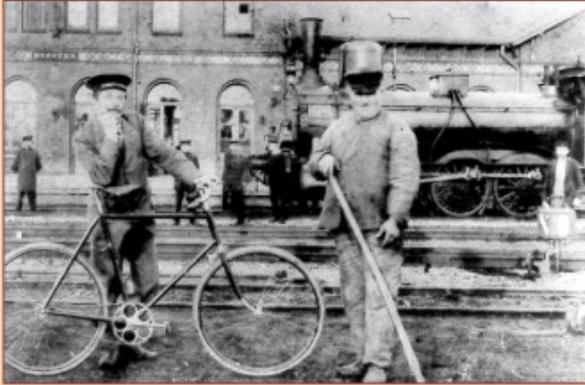
Und das wird nicht vor 2015 der Fall sein. Das ist dem immer bestens informierten und informierenden Eisenbahn-Forum „Deutsche Eisenbahn-Online“ zu entnehmen.

Bis 2015 also müsste das Gebäude geteilt und gesichert werden. Diese Betriebskosten will die Stadt nicht aufbringen müssen. Johannes Götte: „Das kann jetzt nur noch ein Investor stemmen, der ein gesamtstädtisches Herz hat und auf ein paar Prozent Rendite verzich-

tel.“ Johannes Götte, der hobbymäßig gern in alten Plänen wübbert und kritisch mit Julia Gehrmann einen Dorstener Stadtplan herausgegeben hat, hat sich die alten Baupläne des Bahnhofs besorgt und das Gebäude von allen Seiten fotografiert und digitalisiert. „Wahrscheinlich bringen wir einen Bastelbogen auf den Markt“, sagte er. Wäre dann womöglich das einzige, was vom Bahnhof übrig bliebe. •MK

Wie stehen Sie zu einem möglichen Abriss des Bahnhofs? Welche Lösungsmöglichkeiten sehen Sie, das Gebäude zu erhalten? Schreiben oder sagen Sie uns Ihre Meinung an Südwall 27, per Telefon (02362/927742) oder per E-mail an redaktion@dorstenerzeitung.de

Lok der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vor 1895 (Westseite)



Auf der westlichen, zur Stadt gewandten Seite erstreckten sich die großzügigen Anlagen der Rheinischen Eisenbahn. Hier gab es zu Anfang acht Gleise, einen Güterschuppen mit Viehverlade-rampe (2007 abgerissen), ein Beamtenwohnhaus, eine kleine Lokomotivremise und sogar eine handbetriebene Drehscheibe. Auf der Ostseite erstreckten sich die nur halb so großen Anlagen der Niederländischen Gesell-

schaft. Bewusst wurde hier gespart, denn spätere Erweiterungen der Gleisanlage gingen zu Lasten der betriebsführenden Eisenbahn-Gesellschaft, der Bergisch-Märkischen Bahn; die Niederländer waren ausschließlich für Finanzierung und Bau der Strecke von Winterswijk nach Gelsenkirchen-Bismarck zuständig. Warteräume und Fahrkartenschalter im Bahnhofsgebäude

wurden deshalb bei der Rheinischen Bahn nur angemietet.

Am 01. 07. 1879 begann der Betrieb auf der Westseite, wenig später – im Juni 1880 – auch auf der Ostseite des Bahnhofs, sodass jetzt acht Zugpaare täglich in jede Richtung fahren.

Südlich des Gebäudes, dort, wo sich seit 1988 die Fußgänger-Unterführung befindet, stand bis etwa 1930 ein massiver Wasserturm, der von einem Pumpenhaus an der Lippe mit deren Wasser gespeist wurde. Dieser Turm war für die Versorgung der Dampf-lokomotiven mit Kesselwasser und aller baulichen Anlagen mit Brauchwasser zuständig.

Mit der Verstaatlichung der privaten Eisenbahn-Gesellschaften und der Gründung der Königl. Preußischen Eisenbahn-Verwaltung gab es erste größere Umbaumaßnahmen der Gleisanlagen. Diese erstreckten sich bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg. Unter anderem wurde eine Gasbeleuchtung der Bahnsteige errichtet. Im Etatplan des Jahres



Preußisches Bahnhofspersonal, 1912

Personenzug nach Wanne, 1963 (Ostseite)



1908 ist sogar der Bau einer „Bahnsteighalle“ vorgesehen. Die Revolutionswirren von 1919 und 1920 und selbst den Bombenangriff vom 22. 03. 1945 überstand das Bahnhofsgebäude ohne große Schäden. Le-

diglich auf den Bahnsteigen an der Ostseite schlugen zwei Bomben ein, wie eine amerikanische Luftaufnahme vom darauf folgenden Tag beweist. In den 50er und 60er Jahren gab es diverse Umbaumaßnahmen

innerhalb des Gebäudes. So wurden unter anderem auch die Toilettenanlagen an den nördlichen, straßenseitigen Eingangsbereich verlegt, was den damaligen Verkehrsverein zu deutlichen Protesten veranlasste. Die



Schienenbus, 1960er Jahre