

# 50 Jahre „neue“ B 9 in Sinzig

Dr. Wolfgang Dietz

Als am 5.10.1964 im Bereich des Godenhauses mit den Erdarbeiten für die neue Trasse der Bundesstraße 9 im Bereich der Gemarkung und Ortslage Sinzig (-Zentrum) begonnen wurde, markierte dies den Beginn einer gewaltigen Umstrukturierung nicht nur des Ortsbildes unmittelbar westlich der linksrheinischen Bahnstrecke Köln-Koblenz, sondern auch der bisherigen Verkehrs- und Kaufkraftströme.

## Trassenführung alte B 9

Denn bisher verlief die Nord-Süd-Magistrale Köln-Koblenz mitten durch die Sinziger Innenstadt und zwar: Aus Richtung Norden über die Kölner Straße bis zum Sinziger Kreuz, von dort aus über die Mühlenbach- und Koblenzer Straße bis zur Linde, von dort rechts abbiegend auf der Koblenzer Straße bis zur südlichen Gemarkungsgrenze. In Gegenrichtung verlief die alte B 9 von Bad (Nieder-)Breisig auf der Koblenzer Straße bis zur Linde, bog dann rechts ein in die Lindenstraße, folgte dieser bis zur nächsten Straßenkreuzung in Bahnhofshöhe. Von dort ging es nach links in die Barbarossastraße und in deren Verlauf westwärts – vorbei an Notariat, Katasteramt, Amtsgericht, Schloss und altem Rathaus (heute: Haus der Begegnung = HoT) zum Sinziger Kreuz, von wo aus sie mit der Gegenrichtung vereint auf der Kölner Straße nordwärts die Stadt Sinzig wieder verließ. Somit umschlossen die beiden Verkehrsführungen der B 9 das gesamte Oval der Sinziger Kernstadt.

## Verkehrssituation um 1960

Hatten im ersten Nachkriegsjahrzehnt (1945-1955) die Hauptdurchgangsstraßen (Mühlenbach-, Koblenzer-, Linden-, Rhein- und Barbarossastraße) vom Nachkriegsaufschwung des sogenannten Wirtschaftswunders profitiert, indem sie neben dem Binnen- auch den Durchgangsverkehr - und somit letztlich Kaufkraft in die Stadt leiteten, so zeigte der ständig zunehmende Individualverkehr nach 1955 auch

bald seine Schattenseiten: Vor allem in Südrichtung führte die innerörtliche B 9 zu immer größeren Belastungen und Gefahren vor allem für Anwohner, Radfahrer und Fußgänger. Verkehrsstockungen, Staus und Unfälle häuften sich und gehörten um 1960 fast schon zum Alltag. So ermittelten zwei im Bereich Tiefpfad auf halber Strecke nach Bad Niederbreisig noch bei Nutzung der alten B 9 durchgeführte Verkehrszählungen am Montag, 15.8.1966, und Donnerstag, 15.12.1966, einen Tagesdurchsatz von 24030 bzw. 24800 Achsen.<sup>1)</sup>

Vor allem Engstellen, Kurven und Kreuzungsbereiche entwickelten sich zu neuralgischen Punkten. An der Linde im Kreuzungsbereich von Koblenzer- und Lindenstraße, wo der Straßenverlauf in beiden Fahrtrichtungen eine Kurvenfahrt erforderte, kam es mehrfach zu spektakulären Unfällen mit Verletzten und hohen Sachschäden (31.8.1962, 6.3.1964 u.a.). Dabei waren das Haus Scherer, die Gartenmauer der Tankstelle Keinhorst und der Bereich um die Linde immer wieder das Ziel mit unangepasster Geschwindigkeit aus Richtung Süden in die Stadt einfahrender LKW und PKW. Selbst eine ganze Palette ergriffener verkehrssichernder Maßnahmen, wie Zebrastreifen (beispielsweise an der Kreuzung Lindenstraße/Rheinallee)<sup>2)</sup>, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h, Halteverbote und sonntägliche Überholverbote in Linden- und Barbarossastraße<sup>3)</sup> oder reflektierende Leitpfosten am Fahrbahnrand, phosphorisierende Warnpfeile oder diverse Fahrbahnausbesserungen<sup>4)</sup> und Einbahnregelungen erwies sich als nahezu wirkungslos, um das wachsende Verkehrsaufkommen zu kanalisieren und die damit verbundenen Gefahren und Belastungen zu mindern.

## Planungen für eine Stadtumgehung

Da man bei der Bundesstraßenverwaltung sowie in Fachgutachten<sup>5)</sup> schon länger sah, dass die vielen engen Ortsdurchfahrten der beiden

Rheintal-Magistralen B 9 und B 42 dem zunehmenden Straßenverkehr bald nicht mehr gewachsen sein würden, begann man dort bereits Ende der 1950er Jahre mit der Planung zahlreicher Ortsumgehungen. Für Sinzig fasste man dabei 3 Linienführungen ins Auge, und zwar:

- 1) Rheinnahe Trasse entlang der alten Römerstraße
- 2) Linienführung unmittelbar hinter, d.h. östlich der Plattenfabrik/AGROB
- 3) Linienführung vor der Bahn, d. h. im schon stark bebauten Bereich der Lindenstraße

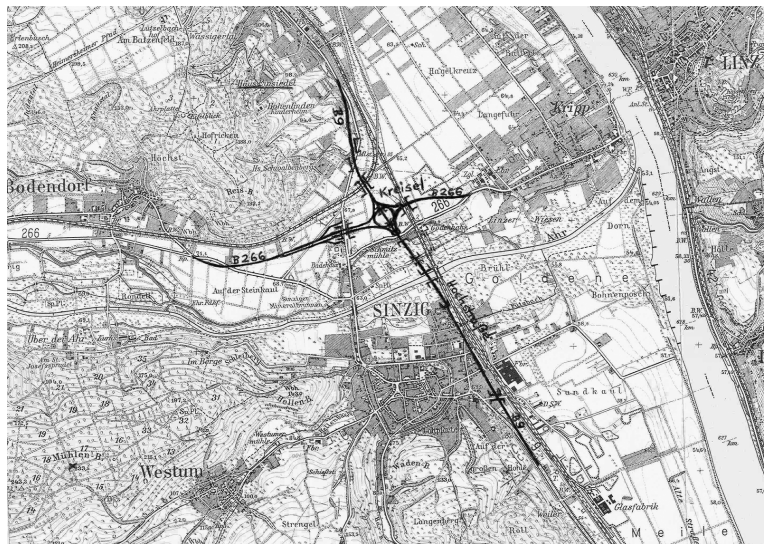
Da sich ziemlich rasch heraus stellte, dass nicht zuletzt aus Kostengründen (kürzeste Trasse) Lösung 3 favorisiert wurde, sah sich Bürgermeister Zimmer veranlasst, bei der Planungsgruppe in Koblenz vorstellig zu werden und auf eine Regelung zu drängen, die einen Ausbau der Lindenstraße zu einer Art ‚Rennbahn‘ verhindern sollte.<sup>6)</sup> Hier wollte die Stadt Sinzig - völlig zu Recht - die Belange gerade auch der betroffenen Anlieger gewahrt sehen. Die Deutsche Bundesbahn sah in dem Projekt die Chance, mit einer Hochtrasse, viele ihrer teuren niveaugleichen Bahnübergänge (Kosten für Bahnpersonal und Infrastruktur) im Bereich der Stadt Sinzig an ihrer linken Rheinstrecke loszuwerden.<sup>7)</sup> Nach einem seiner inzwischen zahlreichen Gespräche mit Vertretern des Bundesbahnbetriebs-

amtes Koblenz, der Industrie und des Bundesstraßenneubauamts Vallendar (u. a. am 18.5. und 15.6.1960) und der Übersendung einer Planausfertigung für die Stadt Sinzig<sup>8)</sup> unterrichtete Bürgermeister Zimmer den Stadtrat in seiner Sitzung vom 8.7.1960 dahingehend, er glaube annehmen zu können, „daß sich die Bundesbahn und die Bundesstraßenverwaltung so einigen, daß die Interessen der Stadt Sinzig nicht nur am Dreifaltigkeitsweg und am Sandkaulerweg, sondern auch am Übergang Rheinallee gewahrt werden.“<sup>9)</sup> Nach Abschluss der Verhandlungen erklärte der Stadtrat in seiner Sitzung vom 27.9.1960 einstimmig seine Bereitschaft, „dem Straßenneubauamt bzw. dem Bund das benötigte städtische Gelände von ca. 8000 m<sup>2</sup> kostenlos zur Verfügung zu stellen, wobei über den Wert später verhandelt werden soll.“<sup>10)</sup>

### Weiterer Klärungsbedarf/Schwierige Verhandlungen/Parlamentarisches Echo

Auch wenn 1961 der genaue Streckenverlauf festgelegt und die einzelnen Bauabschnitte geplant werden konnten, bestand innerhalb der Bevölkerung doch noch erheblicher Klärungsbedarf vor allem unter den direkt betroffenen Anliegern in der Lindenstraße und am Bahnhofsvorplatz, wo insgesamt 8 Häuser<sup>11)</sup> für die

*Karte mit  
eingezeichneter  
neuer  
Straßenführung  
der B9*





*Abriss  
Haus Schirmbeck  
für die neue B9,  
1965*

auf Pfeiler hochgelegte ‚neue B 9‘ weichen mussten. Angesichts der bevorstehenden einschneidenden Veränderungen in die Verkehrs- und Wohn-Infrastruktur gab es „viel Aufruhr, als die genaueren Pläne der B-9-Umgehung bekannt wurden. Die eigentlich schon vor Jahrzehnten fällige Baumaßnahme wurde von den einen leidenschaftlich bekämpft - u. a. mit einem Einspruch vor dem Verwaltungsgericht<sup>12)</sup> -, von den anderen aus der Entfernung mit Mißtrauen und Skepsis betrachtet, von den Betreibern heftig verteidigt.“<sup>13)</sup> Zur Legitimierung des heftig umstrittenen Bauvorhabens fand am 06.03.1964 unter der Leitung von Karl Deres noch ein CDU-Diskussionsabend mit Bürgerinnen und Bürgern statt. Zudem erwies sich die Absicherung der Finanzierung des auf ein Kostenvolumen von zunächst 30 Millionen<sup>14)</sup>, später 32 Millionen DM veranschlagten Großprojektes als schwierig, so dass auch hier immer wieder Verzögerungen auftraten - mit dem Ergebnis, dass sich der Baubeginn von 1962 über 1963 schließlich bis 1964 verzögerte.<sup>15)</sup> Erschwerend kam hinzu, dass es sich um ein Straßenbauprojekt handelte, mit dem zugleich auch die Bahnquerungen der parallel zur neuen B 9 verlaufenden linken Rheinstrecke neu geregelt werden sollten. So stellte die damalige Deutsche Bundesbahn gleich alle 5 Bahnübergänge in der Ortslage Sinzig zur Disposition, für die kreuzungsfreie Alternativen gefunden werden sollten und zwar: den Schrankenposten

37 a (Ahrbrücke/B 266 alt nördlich des Godenhauses), die Bahnübergänge bei den Stellwerken Sn (Sinzig-Nord/Dreifaltigkeitsweg) und Sm (Sinzig Mitte/Rheinallee/Plattenfabrik), den Überweg Schrankenposten Po 38 (Trifter Weg/Sandkauler Weg mit Werkseinfahrten Plattenfabrik und Dampfsägewerk) sowie den Bahnübergang beim Stellwerk Ss (Sinzig Süd / Glasfabrik / Grenze zur Gemarkung Bad (Nieder-)Breisig). Somit standen sich die Interessen der Bahn, vertreten durch die Bundesbahndirektion Mainz und das Bundesbahnbetriebsamt Koblenz 1 und die der Straßenverwaltung, vertreten durch die Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz mit der Außenstelle Andernach, dem Straßenbauamt Koblenz und dem Straßenneubauamt Vallendar gegenüber. Zusätzlich kompliziert wurde die Umsetzung dieses Großprojektes durch die Einbindung zahlreicher weiterer Dienststellen, die jeweils für ihr Ressort ein Mitspracherecht beanspruchten, wie etwa die Wasser- und Schifffahrdirektion in Mainz das Wehrbereichskommando IV in Wiesbaden (Unterbrechungsfreie und ausreichend befestigte Anbindung der Panzerrampe am Rhein an die neue B 9). Zwar koordinierte die Bezirksregierung Koblenz die Verhandlungen, genehmigte am 30.04.1962 die 4 erstgenannten Auflassungen und stellte am 22.6.1962 das Verfahren für den südlichsten Bahnübergang bei Sinzig Ss ein,<sup>16)</sup> doch angesichts der Machtfülle der Bundesbehörden von Schiene

und Straße hatten Kreis, Kommunen (Remagen, Sinzig, Bad Breisig) und gewerbliche Anlieger einen vergleichsweise schweren Stand.<sup>17)</sup>

Auf eine weitere parlamentarische Kleine Anfrage der Bundestagsabgeordneten Josten, Dr. Weber, Holkenbrink und Genossen über den Stand der B 9-Ortsumgehungen Bad Salzig, Boppard, Andernach und Sinzig (Bundestagsdrucksache IV/2192) teilte Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Seehofer am 5.5.1964 im Bonner Plenum mit: „Der Grunderwerb für die Umgehungsstraße der B 9 bei Sinzig wird 1964 im wesentlichen abgeschlossen werden. Mit einem Teil der Erdarbeiten wird in der 2. Jahreshälfte begonnen. Das Großbauwerk im Bereich der Bebauung von Sinzig ist bereits ausgeschrieben und wird im Herbst 1964 begonnen werden.“<sup>18)</sup>

### Realisierung

Genau 5 Monate später, am 5.10.1964, begannen dann endlich die Bauarbeiten, und zwar - wie eingangs erwähnt - mit den Aufschüttungen für den Damm zwischen der zu errichtenden Hochbrücke und dem späteren Verteilerkreis Sinzig Nord. Das Gesamtprojekt umfasste die Herstellung von Unter- und Oberbau für 3,6 Straßenkilometer B 9, 2,2 km B 266, den Verteilerkreis mit seinen Brücken, Zu- und Abfahrten, eine Straßenbrücke über die Ahr, eine ca. 600 m lange<sup>19)</sup> Hochstraße auf Damm bzw. neu zu bauender Brückenkonstruktion sowie die

Schaffung der Zu- und Abfahrt Sinzig-Süd<sup>20)</sup> im Übergangsbereich Koblenzer Straße-Lindenstraße. Somit führt die neue Hochtrasse der B 9 „von Bonn/Remagen kommend [...] östlich am Stadtkern vorbei weiter nach Bad Breisig/Koblenz.“<sup>21)</sup> Als bauliche Besonderheiten gelten die als Hochkreisel ausgeführte Kreuzung mit der B 266 (Relation Ahrtal-Kripp), insgesamt 10 Brücken sowie der damit verbundene Wegfall von 5 niveaugleichen Bahnübergängen der linken Bundesbahn-Rheinstrecke im Kerngebiet von Sinzig.<sup>22)</sup> Wäre in der Folge - was 1967 in greifbare Nähe gerückt schien - die B 266 über Kripp hinaus mit einer festen Rheinbrücke nach Linz und einer dortigen Anbindung an die rechtsrheinische Bundesstraße 42 weitergeführt worden, hätte der Sinziger Hochkreisel zu einem bedeutenden Drehkreuz der Verkehrsströme Köln-Koblenz und Ahrtal-Westerwald werden können<sup>23)</sup> - vergleichbar mit den voll realisierten Verkehrsknoten, wie dem Autobahnkreuz Koblenz (A 48/A 61) sowie den Autobahn-Abfahrten Koblenz-Nord (A 48/B 9) oder Bendorf (A 48/B 42).

Nach dem Aufkauf des benötigten Geländes und der Entschädigung der betroffenen Grundstücks- und Haus-Eigentümer durch das damalige Straßenbauamt Vallendar sowie der Unterbringung aller Personen in Ersatz-Wohnungen durch die Stadt Sinzig konnte am 23.1.1965 mit dem Abriss der Häuser zur Räumung der Trasse begonnen werden.<sup>24)</sup>

*Die neue B9  
kurz vor der  
Fertigstellung im  
Herbst 1967*







Luftbild vom Kreisell in Sinzig

Den Anfang machte die **Lindenstraße**, die 4 Häuser verlor: Nr. 2 (Mietshaus Feret)<sup>25</sup>, Doppelhaus Nr. 1/3 (Wohner<sup>26</sup>)/Schirmbeck) und Nr. 5 (Zahnarzt Dr. Pfeiffer).

Am Bahnhof erfolgte der Abbruch der Anwesen **Barbarossastraße 3** (Haus Krämer) und **5** (kriegszerstörtes Haus Koretzki).

In der **Rheinallee** waren die Häuser Nr. **11** (Blankenstein), Nr. **12** (Haus und Spedition Scheuerling), Nr. **14** (Keß) und Nr. **16** (Holzbaracke Schaaß<sup>27</sup>) - letztere an anderer Stelle wieder aufgebaut - der Trasse im Wege.

In der **Koblenzer Straße** mussten der Auf- und Abfahrt Sinzig-Süd weichen Nr. **86** (Haus Scherer) und **88** (Tankstelle Keinhorst)<sup>28</sup>. Ihr Abriss erfolgte im Juli 1966.<sup>29</sup> Dazu kamen im weiteren Verlauf der Trasse Richtung Süden noch die Hausnummern **94** (Halle Lessnig), **100/100a** (Weberei Nonn), **102** (Kronenberg) und **104** (Jöxen/Haas).

Schließlich forderte der B 9-Verteilerkreis Sinzig-Nord mit seinen Zu- und Abfahrten an der **Kölner Straße** noch seinen Tribut: Das Gasthaus ‚Zum Ahrtal‘ (Kill/36), die ESSO-Station, Rhein-Tourist‘ (Frohne/38) sowie das Wohnhaus Schultes (39).<sup>30</sup>

Somit war sowohl in materieller Hinsicht, als auch unter ideellen Gesichtspunkten der Preis hoch für die neue B 9 in der bebauten Ortslage Sinzig.

Nun konnte auf der 1965-66 frei geräumten Trasse das imposante Verkehrsprojekt entstehen. Auf wenig spektakulären 5,8 km Neubaustrecke - verteilt auf den Zubringer Kripp-Bodendorf (B 266) mit 2,2 km und die Rhein-strecke Remagen-Sinzig (B 9) mit 3,6 km Länge - zeugten Hochkreisel mit Auf- und Abfahrt Sinzig-Nord, Ahrbrücke (99 m), Umgehungsstraßen-Hochbrücke mit 610 m Länge sowie Zu- und Abfahrtsgestaltung Sinzig-Süd in besonderer Weise von den hohen technischen Herausforderungen an Statik, Ingenieurskunst und Bauarbeiter. Im Herbst 1967 ging das 36 Millionen-DM-Projekt seiner Vollendung entgegen und konnte kurz vor Weihnachten, am 21.12.1967, dem Verkehr übergeben werden.<sup>31</sup>

## Fazit

Sicher war die B 9-Hochstraße bei ihrer Planung und ihrem Bau heftig umstritten und stellte nach ihrer Fertigstellung noch eine ganze Zeit lang für vieler Sinziger einen gewöhnungsbedürftigen Anblick dar. Doch - wie Kleinpass<sup>32</sup> bereits 1983 konstatieren konnte - überwogen die Vorteile bei Weitem die Nachteile. Im Vergleich mit seinen beiden direkten Nachbarstädten Remagen und Bad (Nieder-)Breisig, wo entlang der B 9 ebenfalls etliche Häuser weichen mussten, die Schnellstraße aber bis heute den Ortskern durchschneidet, hat Sinzig deutlich von seiner aus der Innenstadt ausgelagerten B 9 profitiert. Denn sein Zentrum konnte sich dank der frühen Ortsumgehung und sinnvoller Kanalisierung des Binnenverkehrs zu einer Stadt mit ruhigem Kern und moderater Verkehrsbelastung entwickeln.

## Anmerkungen:

- 1) Zitiert nach: Stadtarchiv Sinzig: Hanrieder, Karin, Verkehr und Wirtschaft im unteren Ahrtal, veranschaulicht an der Stadt Sinzig - Semesterarbeit - Maschinenschrift Sinzig 1967, S. 36
- 2) Vgl. z. B.: Stadt Sinzig, Stadtratsprotokoll der Stadtratssitzung vom 26.09.1963, TOP 6, S. 1
- 3) Vgl. z. B.: Stadt Sinzig, Stadtratsprotokoll der Stadtratssitzung vom 01.03.1963, TOP 4, S. 1-2
- 4) Vgl.: Rhein-Zeitung vom 17.01.1962: Foto Lorenz mit Bildunterschrift
- 5) Vgl. u.a.: Stadtarchiv Sinzig: Planungsbüro Dr.-Ing Gonsior, **Stadtentwicklungsplan** Stadt Sinzig - Neue Wege zur Stadtentwicklung - Abschlussbericht und Dokumentation, Köln 1984, S. 32
- 6) Rhein-Zeitung: Undatierter Artikel mit der Überschrift: Bei der Sinziger B-9-Planung wird Bürgerschaft gehört - Bürgermeister Zimmer berichtete dem Stadtrat über ein Gespräch mit der Planungsstelle in Koblenz - kg
- 7) Vgl. z.B.: Stadt Sinzig, Stadtratsprotokoll der Stadtratssitzung vom 16.02.1961 TOP 1, S. 1

- 8) Vgl.: Stadtarchiv Sinzig: Sitzungsprotokolle der Stadtratssitzungen - Wahlperiode 1956-60, Teil IV: 1960, S. 95: Protokoll der Sitzung vom 07.06.1960
- 9) Zitiert nach. Stadtarchiv Sinzig: Sitzungsprotokolle der Stadtratssitzungen - Wahlperiode 1956-60, Teil IV: 1960, S. 98: Protokoll der Sitzung vom 08.07.1960
- 10) Zitiert nach. Stadtarchiv Sinzig: Sitzungsprotokolle der Stadtratssitzungen - Wahlperiode 1956-60, Teil IV: 1960, S. 130: Protokoll der Sitzung vom 27.09.1960
- 11) Vgl.: Hanrieder, Verkehr, S. 31
- 12) Vgl. dazu u.a. die Anfrage des Abgeordneten Johann Peter Josten an den damaligen Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Seebohm in der 64. Sitzung des Deutschen Bundestages vom 13.03.1963 in: Deutscher Bundestag - Bundestagsprotokolle, 4. Wahlperiode, 64. Sitzung, Bonn 13.03.1963, S. 2964-2965/Wiederabdruck in: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btp/04/04064.pdf>
- 13) Kleinpass, Hans Sinzig 1815-1969, in: Haffke, Jürgen / Koll, Bernhard (Hgg.), Sinzig und seine Stadtteile - Gestern und Heute, hgg. im Auftrag der Stadt Sinzig, Sinzig 1983, S. 253
- 14) Vgl. dazu u. a. die Anfrage des Abgeordneten Johann Peter Josten an den damaligen Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Seebohm in der 16. Sitzung des Deutschen Bundestages vom 13.03.1963 in: Deutscher Bundestag - Bundestagsprotokolle, 4. Wahlperiode, 64. Sitzung, Bonn 22.02.1962, S. 471-472/Wiederabdruck in: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btp/04/04016.pdf>
- 15) Vgl.: Kleinpass, Sinzig 1815-1969, a. a. O., S. 252
- 16) Vgl.: Stadtarchiv Sinzig: 1-651-1960: Koblenz 22.06.1962
- 17) Die Deutsche Bundesbahn baute dazu sogar die Drohkulisse auf, sämtliche Bahnübergänge mehr oder weniger geschlossen zu halten, falls die Stadt Sinzig nicht die Hälfte der veranschlagten Umbaukosten von 2,8 Mio. DM übernehmen werde, wovon sich der Sinziger Stadtrat jedoch nicht einschüchtern ließ./Vgl.: Stadtarchiv Sinzig: 1-651-1960-01: Protokoll der Stadtratssitzung vom 15.05.1962
- 18) Deutscher Bundestag, 4. Wahlperiode, Drucksache IV/2248 - StB 7 - Ar - 3037 Bd. 64, Bonn, 05.05.1964, S. 1 / Wiederabdruck in: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btp/04/04064.pdf>
- 19) Die Längenangaben zur Hochstraße schwanken in der Literatur zwischen 600 und 610 m, die zur Ahrbrücke zwischen 80 und 99 m. Die jeweils niedrigeren Werte finden sich bei Kleinpass, a.a.O., S. 252, die höheren in der Facharbeit von Karin Hanrieder, Verkehr, a.a.O., S. 365. Da der LBM in Cochem keine Daten zur Verfügung stellte, kann die Frage leider nicht entschieden werden.
- 20) Vgl.: Kleinpass, Sinzig 1815-1969, a. a. O., S. 252
- 21) Gonsior, Stadtentwicklungsprogramm 1984, S. 32
- 22) Vgl.: Hanrieder, Verkehr, S. 30-38
- 23) Vgl.: Stadtarchiv Sinzig 031-61059-66-01: Isbary, G., Gutachten über Möglichkeiten der Entwicklung und Erschließung des LAND-KREISES AHRWEILER unter Berücksichtigung der Raumordnungsfragen in den benachbarten Kreisen, Typoskript, Düsseldorf 1966, S. 127-28; Korbach, Heinz, Ein Landkreis mit Zukunft - Auszug eines Redemanuskriptes des damaligen Ahrweiler Landrates anlässlich des 150-jährigen Kreisjubiläums im Jahre 1966, abgedruckt in: Landkreis Ahrweiler (Hgg.), Heimat-Jahrbuch 1967 für den Landkreis Ahrweiler, Jg. 24, 1967, S. 20
- 24) Für die tatkräftige Unterstützung bei den schwierigen Recherchen um die für den B 9-Neubau abgerissenen Häuser möchte der Verfasser an dieser Stelle ausdrücklich danken: Frau Haas, Frau Wiltrud Post, Frau Gaby Breitbach, Herrn Franz-Josef Moeren, Herrn Heinz Schmalz, dem Ehepaar Manfred und Karin Gappe, sowie den Herren Egon Kasper und Robert Krämer, die als Zeitzeugen der damaligen Ereignisse wichtige Informationen beisteuerten und Klarstellungen ermöglichten.
- 25) Vgl. z. B.: Stadt Sinzig, Stadtratprotokoll der Stadtratssitzung vom 03.07.1962, TOP 4, S. 1-2; Heimat-Adreßbuch Kreis Ahrweiler 1958 - Nach amtlichen Unterlagen, Wuppertal - Köln 1958, S. 217
- 26) Nach schriftlicher Auskunft von Frau Gappe, geb. Hanrieder vom 25.09.2013
- 27) In der Rhein-Zeitung vom 23.01.1965: Häuser müssen ...werden noch weitere Häuser genannt, wofür sich aber keine Bestätigung finden ließ.
- 28) Zusammengestellt nach: Heimat-Adreßbuch Kreis Ahrweiler 1958, Köln-Wuppertal 1958, S. 215-229; Heimat-Adreßbuch Kreis Ahrweiler 1962, Köln-Wuppertal 1962, S. XV/1-XV/17, Bruchhäuser, Karl, Heimatbuch der Stadt Sinzig, Sinzig 1953, S. 229; Kleinpass, Hans, Sinzig von 1815 bis zur Gebietsreform 1969, in: Koll, Bernhard / Haffke, Jürgen (Hgg.): Sinzig und seine Stadtteile - Gestern und heute, Sinzig 1983, S. 252; Rhein-Zeitung vom 23.01.1965: Häuser müssen der Umgehungsstraße Sinzig weichen - in der Lindenstraße werden jetzt die ersten Häuser abgerissen - Vor den Toren der Stadt werden über eine Million Kubikmeter Erde bewegt; Moeren, Hans-Josef, Bau der Ortsumgehung B 9 - Auswirkungen auf Anlieger der Linden-, Koblenzer- und Barbarossastraße, unveröffentlichte Maschinenschrift, Sinzig 2013; Mündliche Angaben von Herrn Hans-Josef Moeren und Heinz Schmalz
- 29) Rhein-Zeitung vom 13.07.1966: An der Sinziger Linde. Foto vom 12.07.1966 zum Bildbericht zeigt das bereits zur Hälfte abgebrochene Haus Scherer sowie die noch vorhandene Zapfsäulenüberdachung der Tankstelle Keinarth.
- 30) Zusammengestellt nach: RZ 23.01.1965; Adreßbuch 1962, S. 212, 218-221; Heimat-Adreßbuch Kreis Ahrweiler 1965/66, S. XV/11
- 31) Vgl.: Kleinpass, Hans, Sinzig 1815-1969, in: Haffke, Jürgen/Koll, Bernhard (Hgg.), Sinzig und seine Stadtteile - gestern und heute, hgg. im Auftrag der Stadt Sinzig, Sinzig 1983, S. 252
- 32) Vgl.: Kleinpass, Sinzig 1818-1969, a. a. O., S. 252