

Ford-Automobil-Produktionswerk in Niehl

Fordwerke Köln

Schlagwörter: Fabrik (Baukomplex)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

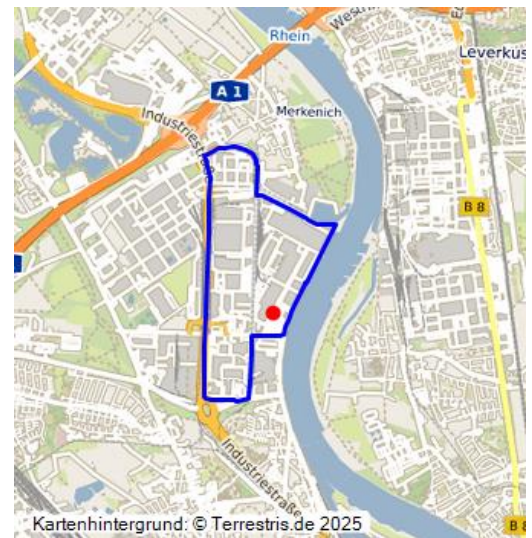
Gemeinde(n): Köln

Kreis(e): Köln

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Pforte zum Ford-Produktionswerk zwischen den A-, H- und J-Gebäuden und der U-Halle am Rheinufer in Niehl (2020).
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel



Kartenhintergrund: © Terrestris.de 2025

Nicht als erster bedeutender Automobilhersteller – bereits 1927 hatte der französische Hersteller Citroën ein [Montagewerk in Poll](#) errichtet –, aber als der für die Stadt Köln wirksamste und bekannteste PKW-Produzent, fertigt Ford seit 1931 Kraftfahrzeuge im Werk in Niehl. Bis heute sind dort rund 17 Millionen Autos vom Fließband gelaufen.

[Henry Ford, Konrad Adenauer und der Ford-Standort Köln](#)

[Das Produktionswerk in Niehl](#)

[NS-Zeit und Zweiter Weltkrieg](#)

[Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg](#)

[Motorsport](#)

[Die Bedeutung von Ford für Niehl](#)

[Hinweis](#)

[Quellen, Internet, Literatur](#)

Henry Ford, Konrad Adenauer und der Ford-Standort Köln

In den von ihm seit der Jahrhundertwende in den USA begründeten „Automobile Companys“, darunter die am 16. Juni 1903 gegründete „Ford Motor Company“ mit Automobilwerken in Dearborn und Detroit (beide US-Staat Michigan), perfektionierte Henry Ford (1863-1947) konsequent die Fließbandfertigung im Automobilbau. Alleine von dem berühmten T-Modell entstanden zwischen 1908 und 1927 rund 15 Millionen Einheiten. Die so genannte „Tin Lizzie“ (deutsch „Blechliesel“) war damit bis 1972 das meistverkaufte Automobil der Welt, ehe dieser Titel an den VW Käfer übergang, von dem bis 2003 etwa 21,5 Millionen Fahrzeuge entstanden.

Henry Ford war jedoch nicht nur als erfolgreicher Firmengründer und Autoproduzent tätig. Der einflussreiche Antisemit publizierte in der von ihm 1919 gekauften Zeitung *Dearborn Independent* in den 1920er-Jahren zahlreiche Hetzschriften, die sich gegen Immigranten, Arbeiter, Alkohol und Juden richteten.

Im Zuge der Expansion auf andere Märkte gründete Ford am 18. August 1925 in Berlin die „Ford Motor Company

Aktiengesellschaft“ als deutsches Tochterunternehmen. Den Schwerpunkt der Produktion in Deutschland anzusiedeln war seinerzeit nicht unbedeutend, da in der ökonomisch schwierigen Nachkriegszeit des Ersten Weltkriegs das so genannte „Milchkannen-Gesetz“ (auch „Milchkannen-Tarif“) die Einfuhr von Importgütern mit hohen Schutzzöllen belegte, um die deutsche Wirtschaft zu stärken.

Dem Kölner Oberbürgermeister von 1917 bis 1933 [Konrad Adenauer](#) (1876-1967) gelang es in langwierigen Verhandlungen mit Ford, dass das Unternehmen bereits 1930 seinen Unternehmenssitz nach Köln verlegte (Frielingsdorf 2001). Zunächst stand der spätere Bundeskanzler der Ansiedlung jedoch kritisch gegenüber, änderte aber seine Meinung, als Ford einen Standort bei Neuss in Erwägung zog (vgl. youtube.com, 0'10:45).

Ein am 28. Oktober 1929 unterzeichneter Vertrag ermöglichte den Bau eines komplett neuen Automobilwerks im linksrheinischen Stadtteil Niehl auf einem bisher ungenutzten 170.000 Quadratmeter großen Gelände mit 290 Metern unmittelbarer Rheinfront, das Ford für 2 Millionen Reichsmark erwarb (ebd.). Das Areal war durch den 1922-1925 ausgebauten [Niehler Rheinhafen](#) frisch für den Frachtverkehr erschlossen. Für spätere Erweiterungen konnten weitere 330.000 Quadratmeter Land mit 400 Metern Rheinufer hinzugekauft werden (www.rheinische-industriekultur.de).

Zur Grundsteinlegung des Kölner Werks am 2. Oktober 1930 reiste der Automobilmagnat höchstpersönlich aus den USA an und noch zu Henry Fords Lebzeiten wurde ihm 1931 am Niehler Rheinufer ein [Denkmal](#) gewidmet.

Die Produktion in den bereits bestehenden Anlagen am Westhafen in Berlin-Moabit, wo seit dem 2. Januar 1926 T-Modelle aus zugelieferten Teilen montiert wurden, endete nur wenig später im Jahr 1931.

Das Produktionswerk in Niehl

In Köln-Niehl entstand ab 1929 für 12 Millionen Reichsmark ein Automobilwerk „nach amerikanischem Vorbild der integrierten Fabrik ... mit baulicher Einheit aus Produktionshallen, Büros und Kraftwerk, Fassaden aus Backstein mit abgesetzten Putzprofilen“ (Regionalplan Köln 2016). Den Entwurf fertigte der Essener Professor [Edmund Hermann Georg Körner](#) (1874-1940), der sich schon mit Bauten in Essen profiliert hatte (u.a. mit der dortigen [Synagoge](#) und dem Museum Folkwang) und der zeitweilig Mitglied der „Darmstädter Künstlerkolonie“ war. Die Bauausführung übernahm eine Arbeitsgemeinschaft der Kölner Firmen [Peter Bauwens](#) und [Philipp Holzmann A.-G.](#) (ausführlich zum Bau und zur Konstruktion des Werks youtube.com, ab 0'20:05).

„Die Tagesproduktion war zunächst auf 60 Wagen ausgelegt. Die Kapazität des Werkes betrug 150 Fahrzeuge und 75 Motoren im 1-schichtigen Betrieb von 8 Stunden mit max. 1.200 Arbeitsplätzen. Es galt die 40 Stunden-Woche.“ – so www.rheinische-industriekultur.de, wohingegen de.wikipedia.org ohne Quelle anführt, das Werk sei „ursprünglich für eine Jahresproduktion von bis zu 250.000 Fahrzeugen ausgelegt“ gewesen.

Die Produktion in Niehl begann mit 619 Beschäftigten zum 4. Mai 1931 mit dem Ford-Modell A, für das in Fließbandproduktion eine Fertigungsdauer von 90 Minuten angesetzt war (vgl. youtube.com, 0'12:30). Jedoch: „Bereits drei Wochen nach der Eröffnung veranlasste die Weltwirtschaftskrise zunächst eine Schließung des Werks. Kurz darauf wurde die Produktion jedoch wieder aufgenommen; 1931 liefen mehr als 6.000 Fahrzeuge vom Band.“ (de.wikipedia.org)

Wohl gleichermaßen aus politischen Gründen wie auch zu Marketingzwecken gab sich das Unternehmen möglichst „deutsch“: So waren 40 % der Werksaktien in Händen des deutschen Chemiekonzerns *Interessengemeinschaft Farbenindustrie AG* (I.G. Farben, vgl. youtube.com, 0'19:35). Ford kennzeichnete die in Niehl gebauten PKW im Markenzeichen als „Deutsches Erzeugnis“ und produzierte das 1932 in den USA eingeführte Modell B unter dem Namen Rheinland. Weitere klassische Ford der Vorkriegsepoche waren die Modelle Köln (1932-1936), Eifel (1935-1940) und Taunus (1939-1942).

Die Vorgabe, Produktion, Montage und Verwaltung in einem Gebäude zu vereinen, erfüllte der Architekt Edmund Körner durch ein kompaktes Karree aus Hallen, denen im Süden ein Bürotrakt mit langen, horizontalen Fensterbändern vorgelagert ist. Einen wirkungsvollen Kontrast bildet das rechts davon aufragende Kesselhaus, dessen senkrechte, zwischen schmalen, weiß verputzten Mauerrippen angeordnete Fensterbänder die Vertikale betonen. Der ursprünglich rechteckige, gemauerte Schornstein wurde 1982 durch ein Metallrohr ersetzt. Ein optisches Gegenwicht dazu bildet der Turm mit dem Brauchwasserkessel in der Nordwest-Ecke des Karrees. Da Körner alle Gebäude außen mit dem gleichen Ziegel verkleiden ließ, in der Produktion als Ausfachung des Stahlskeletts, am Bürogebäude als Verblendung der Stahlbetonkonstruktion, bekam das Werk ein einheitliches Aussehen.

Der Bürotrakt wurde nach dem Zweiten Weltkrieg um ein Geschoss aufgestockt und in den 1950er-Jahren verändert. Ursprünglich lag neben dem Kesselhaus ein Ausstellungsraum für Autos. Heute sind die großen Fenster durch Stoffe abgedeckt, da hier die Vorstandskantine eingezogen ist. Den Haupteingang daneben markiert ein weit ausladendes, verputztes Vordach aus Beton. Zur ersten Baustufe des mittlerweile erheblich gewachsenen Werks gehört auch der auf Betonfundamenten errichtete, Basaltverkleidete Kai am Rheinufer, wo ein Denkmal an die Grundsteinlegung erinnert.

NS-Zeit und Zweiter Weltkrieg

Während der NS-Zeit wurde die seit 1939 als „Ford-Werke AG“ firmierende Produktion unter Aufsicht gestellt. Wie in anderen kriegswichtigen Industriebetrieben wurde auch die Niehler Ford-Produktion während des Zweiten Weltkriegs auf Wehrmachtsbedürfnisse umgestellt (Wilhelm 2008). Auf technischer Basis der bestehenden LKW- und PKW-Modelle fertigte man das von [Klößner in Deutz](#) konstruierte Halbkettenfahrzeug Maultier sowie geländegängige, den militärischen Anforderungen entsprechende schwere Einheits-PKW. Ein Drittel der 350.000 Lastwagen der Wehrmacht bis 1942 sollen von Ford Deutschland stammen:

„Vor dem Einmarsch der deutschen Wehrmacht ins Sudetenland erhielt sie von Ford eine Eillieferung von 1.000 Lkws. Die Ford-Werke wurden bis Ende 1944 von der alliierten Bombardierung ganz verschont und danach auch nur wenig beschädigt. Dort wurden auch Zwangsarbeiter aus Konzentrationslagern eingesetzt, die man für vier Reichsmark pro Tag von der SS auslieh.“ (www.hagalil.com).

In den Jahren 1944/1945 wurden in dem *Konzentrationslager-Außenkommando Fordwerke* eine unbekannte Anzahl Zwangsarbeiter versklavt (Kraus 1999, vgl. auch Felinska u. Fings 1996, Fings u. Reuter 2001 und Reuter 2001). Untersuchungen der *Ford Motor Company Archives* zufolge waren dies „ausländische Arbeitskräfte aus Ost- und Westeuropa (meist Zwangsarbeiter: Kriegsgefangene, italienische Militärinternierte und Häftlinge aus dem Konzentrationslager Buchenwald)“. Kraus (2007, S. 44 u. 75) führt an, dass zum 12. August 1944 50 KZ-Häftlinge aus Buchenwald in ein Außenlager am Werksgelände verlegt wurden, das am 27. Februar 1945 aufgelöst wurde.

Ford erklärte seinerzeit, man habe die Kontrolle über die deutschen Werke verloren. Da die NS-Führung gleichzeitig die Benutzung des internationalen Ford-Logos – die so genannte „blaue Pflaume“ – verboten hatte, trugen die in Niehl gefertigten Fahrzeuge noch bis in die 1950er-Jahre ein Markenzeichen mit Ford-Werk und Kölner Dom auf ihrem Kühlergrill (vgl. Abbildung in der Mediengalerie).

Bei den alliierten Luftangriffen auf Köln waren ab 1943 vor allem kriegswichtige Industrieanlagen das Ziel. Am 18. Oktober 1944 galt ein Bomberangriff vor allem den Kölner Ford-Werken. Nachdem die 1. US-Armee am 5. März 1945 von Westen her die Stadt erreicht und noch am selben Tag das linksrheinische Köln besetzt hatte, erlitten die Ford-Werke größere Schäden - mehr als zuvor in sechs Jahren Krieg - durch Beschuss der deutschen Artillerie von der gegenüberliegenden Rheinseite aus (youtube.com, 0'59:00).

Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Krieg wurden bis 1947 rund 10.000 LKW für das Militär der alliierten Streitkräfte gefertigt.

Die eigene Kölner Ford-Produktion konnte schließlich 1948 wieder aufgenommen werden. Erstes Niehler Nachkriegsmodell war neben den beiden Lastkraftwagen Rhein (1948-1955) und Ruhr (1948-1958) der wegen seiner rundlichen Form „Buckeltaunus“ genannte Personenwagen Ford Taunus (G73A, ca. 70.000 Exemplare 1948-1952), eine verbesserte Variante des hier bereits von 1939 bis 1942 produzierten Typs G93A. Aus Platzmangel ließ Ford ab September 1948 die Karosserien als Lohnarbeit im Wolfsburger Volkswagenwerk und bei dem Osnabrücker Karosseriebauer Karmann fertigen, bevor die gesamte Fertigung im November 1948 wieder nach Köln verlagert werden konnte.

Zwischen 1950 und 1963 stand im Köln-Deutzer Rheinpark der 112 Meter hohe [Fordturm](#), der mit über 5 Meter hohen Leuchtbuchstaben für die Ford-Automobilwerke warb.

Zwischen 1953 und 1957 verdoppelte sich die Zahl der Ford-Mitarbeiter in Köln auf über 10.000. Bedingt durch akuten Arbeitskräftemangel wurde Ford in den frühen 1960er-Jahren das erste deutsche Unternehmen, das türkische Gastarbeiter einstellte. 1972 waren insgesamt 54.300 Mitarbeiter bei Ford tätig, davon rund 15.000 Ausländer (youtube.com, 1'14:15, 1'23:40 und 1'29:45).

Durch den Zusammenschluss der deutschen und britischen Ford-Niederlassungen wurde 1967 die „Ford of Europe GmbH“ mit Sitz in Köln gegründet, die seitdem als europäische Niederlassung der amerikanischen „Ford Motor Company“ fungiert. Für die Kölner Verwaltung und Geschäftsführung von Ford entstand 1966 in Deutz das heute häufig noch so genannte „[Ford-Hochhaus](#)“ mit zahlreichen Großraumbüros, einer Kantine, einer werkärztlichen Ambulanz und sogar einem Friseursalon für Ford-Mitarbeiter. Ebenfalls in den 1960er-Jahren wurde im nördlich an Niehl grenzenden Stadtteil [Merkenich](#) ein Forschungs- und Entwicklungszentrum erbaut und dort auch das zentrale europäische Ford-Ersatzteillager eingerichtet.

Für den Kölner Ford-Standort entwickelte sich das 1976 eingeführte und inzwischen in der achten Modellgeneration gebaute Volumenmodell Fiesta zum wichtigsten Standbein. Seit dem Produktionsstart in Niehl 1979 wurden hier mehr als acht Millionen Ford Fiesta gebaut. Insgesamt sind seit 1931 bis heute rund 17 Millionen Fahrzeuge in Köln vom Fließband gelaufen.

Bei einem durch starken Nordwestwind angefachten Großbrand der über 100.000 Quadratmeter großen Halle des Merkenicher Ford-Ersatzteilzentrums am 20. Oktober 1977 wurde dieses fast vollständig zerstört. Die mit 15 Löschzügen und 250 Mann

angerückten Werks- und Berufsfeuerwehren konnte nichts gegen das Inferno ausrichten, dessen Feuer sich u.a. durch 20 Tonnen Motoröl, Innenausstattungen und Karosserieteile fraß. Der möglicherweise durch eine achtlos weggeworfene Zigarette ausgelöste Brand war mit einem Schaden von 370 Mio. DM (so de.wikipedia.org, Auto-BILD nennt 2019 gar 500 Mio. DM) nicht nur der größte Einzelschaden in der Geschichte der deutschen Feuerversicherung, sondern beschäftigt bis heute Besitzer von Oldtimern auf der Suche nach Teilen für die mittlerweile klassischen Kölner Ford-Nachkriegsmodelle wie etwa Capri, Consul, Escort, Granada, Taunus oder für den Transporter Transit.

„Nach einem Ausschluss von Minderheitsaktionären („squeeze-out“) im Jahre 2002, bei dem die Ford Deutschland Holding GmbH über 95 % der Anteile der deutschen Ford-Werke-AG-Aktien erwarb, folgte im November 2004 die Umwandlung der Rechtsform in Ford-Werke GmbH.“ (de.wikipedia.org)

Motorsport

Die Ford Deutschland Motorenwerke engagierten sich ab Ende der 1960er-Jahre vor allem im Tourenwagensport. Etwa zeitgleich förderte der Kölner Ford-Konzern den Einstieg des Kölner Rennfahrers [Rolf Stommelen](#) in die Formel 1, in dem man seinem Lotus-Team 1970 kostenlos zwei Motoren des englischen Motorenherstellers Cosworth zur Verfügung stellte (Braun und Kräling 2000). In der bei den Fans sehr populären und zugleich für die Herstellermarken ungemein prestigeträchtigen Rennserie der zwischen 1972 und 1985 ausgetragenen *Deutschen Rennsport-Meisterschaft* (DRM) konnte man mit dem Ford-Werksteam und dem werksunterstützten Team *Zakspeed Racing* aus dem rheinland-pfälzischen Niederzissen gleich mehrere Meistertitel erringen: 1972 mit Hans-Joachim Stuck auf Capri RS für das Werksteam, dann viermal auf einem von Zakspeed gemeldeten Escort (1973 und 1974 mit Dieter Glemser sowie 1975 und 1976 mit Hans Heyer) und nochmals 1981 mit dem Bonner Rennfahrer Klaus Ludwig auf einem Zakspeed-Capri Turbo. In den 1970ern kam die Konkurrenz in der DRM dabei ebenfalls aus Köln, wo auch die beiden Porsche-Teams [Kremer Racing](#) und [GELO Racing](#) ihren Sitz hatten.

Vom Ford-Werk unterstützte Teams konnten sich insgesamt viermal in die Siegerliste des 24-Stunden-Rennens auf dem [Nürburgring](#) eintragen: 1979 und 1980 (Escort RS 2000), 1981 und 1982 (Capri) und nochmals 1987 auf Sierra RS 500 Cosworth.

Die Entwicklung und der Bau eines für die DRM und für internationale Langstrecken-Weltmeisterschaftsläufe entwickelten Gruppe-C-Prototypen C 100 erfolgte 1981/82 im Kölner Werk. Der gegen die seinerzeit übermächtigen Porsche 956 mit lediglich vier DRM-Siegen und keinem internationalen Sieg nur mäßig erfolgreiche C 100 wurde nach dem werksseitigen Rennsport-Ausstieg zum Ende der Saison 1982 noch bis 1988 von Zakspeed eingesetzt (Büsing u. Mahla 2020 und [www.racingyears.com](#)).

In der ebenso populären Nachfolgeserie der DRM, der seit 1984 ausgetragenen *Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft* (DTM), konnten Ford-Fahrzeuge von Teamkunden - zu nennen sind v.a. Sierra Cosworth bzw. Sierra XR4TI - an die früheren Erfolge anschließen. 1988 wurde Klaus Ludwig DTM-Gesamtsieger auf einem Ford Sierra RS 500 Cosworth.

Die Bedeutung von Ford für Niehl

Vor allem wegen der Ford-Produktionsstandorte gilt der Stadtteil Niehl heute als wichtigster Industrie- und Gewerbeschwerpunkt Kölns. Der Ansiedlung von Ford am erst Mitte der 1920er-Jahre ausgebauten Niehler Hafen, der sich zu einem der bedeutendsten Industrie-Umschlagplätze am Rhein entwickelte, folgten weitere Großunternehmen, vor allem solche der Petrochemie und Auto-Zuliefererbetriebe. Als Großbetriebe sind außerdem das Heizkraftwerk und die Müllverbrennungsanlage zu nennen.

Bis heute sind die Ford-Werke mit der deutschen und europäischen Hauptverwaltung, den Werksanlagen für die KFZ-Produktion (einschließlich Motoren- und Getriebewerk, Schmiede und Werkzeugbau) für rund 21.000 Mitarbeiter aus 57 Nationen der größte gewerbliche Arbeitgeber im Kölner Norden ([www.ford.de](#) und Wilhelm 2008).

Hinweis

Die Köln-Niehler Fordwerke sind wertgebendes Merkmal des historischen Kulturlandschaftsbereiches „[Fordwerke](#)“ (Regionalplan Köln 315).

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2018/2024; Ergänzungen zur Architektur von Walter Buschmann / Matthias Hennies / Alexander Kierdorf, Institut. Industrie-Kultur-Geschichte-Landschaft, 2019)

Quellen

- Ford Motor Company Archives: Ergebnisse der Untersuchungen über die Ford-Werke unter dem Nationalsozialismus – Zusammenfassung des Berichts (veröffentlicht unter [media.fordvehicles.com](#), Inhalt dort nicht mehr verfügbar 20.06.2018)
- „*Ein Feuer mit Folgen*“, in: Auto BILD klassik, Nr. 1/2019, S. 6-7.

Internet

- www.ford.de: Ford Deutschland (abgerufen 20.06.2018)
- werkfuehrungkoeln.fordmedia.eu: Ford-Werksführung Köln (abgerufen 20.06.2018)
- www.stadt-koeln.de: Stadtteil Niehl (abgerufen 20.06.2018)
- [youtube.com](https://www.youtube.com): Die Geschichte von Ford in Köln. Eine historische Filmreise durch die ersten 80 Jahre (Filmschätze aus Köln, Dokumentation von Hermann Rheindorf 2011, veröffentlicht 07.10.2021, Dauer 1'53:47 Std., abgerufen 13.10.2021)
- www.rheinische-industriekultur.de: Fordwerke (abgerufen 20.06.2018)
- www.fomcc.de: Ford Oldtimer und Motorsport Club Cologne e.V., Typen / Geschichte (abgerufen 21.06.2018)
- www.hagalil.com: Henry Ford – Autohersteller und Antisemit (abgerufen 21.06.2018)
- www.racingyears.com: Ford Motorenwerke 1968-1982 (abgerufen 10.01.2022)
- de.wikipedia.org: Ford Deutschland (abgerufen 20.06.2018)
- de.wikipedia.org: Henry Ford (abgerufen 20.06.2018)
- de.wikipedia.org: Edmund Körner (abgerufen 20.06.2018)

Literatur

- Braun, Rainer; Kräling, Ferdi (2000)**: Momentaufnahmen - Eine Zeitreise durch 75 Jahre Ford Motorsport in Deutschland. Königswinter.
- Büsing, Gustav; Mahla, Uwe (2020)**: Einfach eine geile Zeit. Deutsche Rennsport-Meisterschaft 1972-1985. Duisburg (3. erweiterte Auflage).
- Felinska, Kamila / Fings, Karola (Hrsg.) / Verein EL-DE-Haus. Projektgruppe Messelager (Hrsg.) (1996)**: Zwangsarbeit bei Ford, eine Dokumentation. Veranstaltung „Und die Jahre Vergehen in Diesem Verfluchten Land ...“, ZwangsarbeiterInnen und KZ-Häftlinge bei Ford, 13. September 1995. Köln.
- Fings, Karola; Reuter, Ursula (2001)**: Zwangsarbeit in Köln. Ein Ausstellungs- und Publikationsprojekt des NS-Dokumentationszentrums der Stadt Köln. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, Heft 2, S. 16-20. o. O.
- Frielingsdorf, Volker (2001)**: Auf den Spuren Konrad Adenauers durch Köln. Konrad Adenauers Wirken als Oberbürgermeister von Köln (1917-1933 und 1945), dokumentiert in zehn Stationen und ausgewählten Zeugnissen seiner Zeit. Gedenkschrift der Stadt Köln zum 125. Geburtstag ihres Ehrenbürgers am 5. Januar 2001. S. 60-64, Basel. Online verfügbar: www.stadt-koeln.de , abgerufen am 06.08.2020
- Groten, Manfred; Johaneck, Peter; Reininghaus, Wilfried; Wensky, Margret / Landschaftsverband Rheinland; Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Hrsg.) (2006)**: Handbuch der Historischen Stätten Nordrhein-Westfalen. (3. völlig neu bearbeitete Auflage). (HbHistSt NRW, Kröners Taschenausgabe, Band 273.) S. 586 ff., Stuttgart.
- Kramp, Mario (Hrsg.) (2011)**: Made in Cologne: Kölner Marken für die Welt. Begleitband zur Ausstellung im Kölnischen Stadtmuseum vom 11. Juni bis zum 11. September 2011. S. 68 ff., Köln.
- Kraus, Stefan (2007)**: Stätten Nationalsozialistischer Zwangsherrschaft. (unter Mitarbeit von Walter Rummel). (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, V.13.) Bonn.
- Kraus, Stefan (1999)**: NS-Unrechtsstätten in Nordrhein-Westfalen. Ein Forschungsbeitrag zum System der Gewaltherrschaft 1933-1945, Lager und Deportationsstätten. (Schriften zur Bodendenkmalpflege in Nordrhein-Westfalen 4.) Nr. 193, Essen.
- Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.) (2016)**: Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Köln. Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung. Köln.

Mikloweit, Immo (2002): 125 Jahre Automobiles aus Köln. Autos, Motorräder & Flugzeuge. Köln (1. Auflage).

Reuter, Ursula (2001): Zwangsarbeit in Köln 1939-1945. In: RheinReden. Zeitschrift der Melanchthon-Akademie, Heft 1, S. 48-54. o. O.

Wilhelm, Jürgen (Hrsg.) (2008): Das große Köln-Lexikon. S. 147, Köln (2. Auflage).

Ford-Automobil-Produktionswerk in Niehl

Schlagwörter: Fabrik (Baukomplex)

Straße / Hausnummer: Henry-Ford-Straße 1

Ort: 50735 Köln - Niehl

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturlauswertung

Historischer Zeitraum: Beginn 1929 bis 1931

Koordinate WGS84: 51° 00 17,82 N: 6° 57 30,27 O / 51,00495°N: 6,95841°O

Koordinate UTM: 32.356.763,88 m: 5.652.358,98 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.313,70 m: 5.652.634,58 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Ford-Automobil-Produktionswerk in Niehl“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-281109> (Abgerufen: 4. September 2025)

Copyright © LVR



Rheinland-Pfalz

