Kölner Pferdebahn

Pferde-Straßenbahn

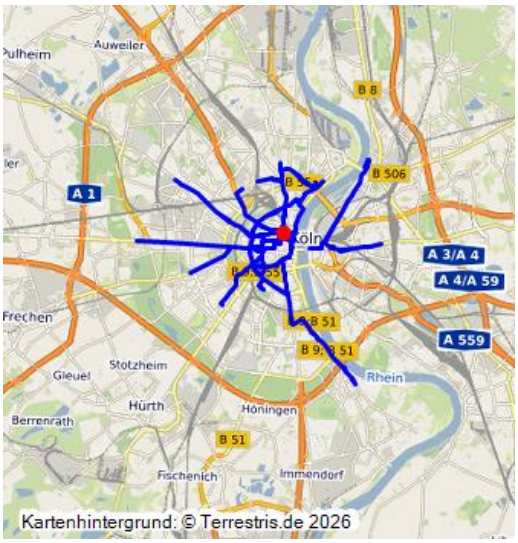
Päädsbahn

Pädsbahn

Schlagwörter: Pferdestraßenbahn, Gleiskörper, Haltestelle, Pferdestall, Bahnbetriebswerk
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Historische Aufnahme der Kölner Hahnentorburg am Rudolfplatz, davor ein Wagen der Kölner Pferdebahn (um 1890).
Fotograf/Urheber: unbekannt



Ein wichtiger Faktor für die Entwicklung zahlreicher kleinerer Kölner Vororte zu eigenständigen Gemeinden und späteren Stadtteilen war spätestens ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts deren verkehrsmäßige Erschließung durch befestigte Straßen sowie Eisen- und Straßenbahnen. Eine nicht unbedeutende Rolle spielte dabei die von 1877 bis 1907 betriebene Pferde-Straßenbahn, die im kölschen Dialekt „Päädsbahn“ genannt wurde.
Von 1891 bis 1909 wurde die Bonner Pferdebahn mit vier Strecken auf zwei durchgehenden Linien betrieben.

Pferdebahnen
Die Kölner „Pferde-Eisenbahn E. Hardt & Cie.“
Konkurrenz und weiterer Streckenausbau
Fusion zur „Cölnischen Straßenbahn-Gesellschaft“
Die „Päädsbahn“ als Faktor der Orts- und Stadtentwicklung
Streckenverlauf / Objektgeometrie
Quelle, Internet, Literatur

Pferdebahnen

Eine Pferdebahn – auch Pferde-Eisenbahn oder Pferde-Straßenbahn – ist ein Vorläufer der heutigen Eisen- und Straßenbahnen, bei dem die auf Schienen fahrenden Wagen nicht von einer Lokomotive oder einem Triebwagen gezogen, sondern von einem Pferd oder mehreren Pferden bewegt werden.
Die erste deutsche Pferdebahn verkehrte ab Juni 1865 zwischen Berlin und Charlottenburg und wurde von der im Mai 1864 gegründeten *Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft E. Besckow KGaA* betrieben. Rasch erfolgten die Gründungen weiterer Pferdebahngesellschaften und -strecken in deutschen Großstädten, so in Hamburg mit der *Hamburger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft* (1866), Stuttgart (1868), Frankfurt am Main (1872), Leipzig (1872), Dresden (1872), München (1876) und ab 1877

schließlich auch in Köln. Durch Bonn fuhr ab 1891 eine erste Pferdebahn (Groten u.a. 2006, S. 149).

Die Kölner „Pferde-Eisenbahn E. Hardt & Cie."

Die Kölner Pferdebahn-Gesellschaft *Pferde-Eisenbahn E. Hardt & Cie.* wurde mit dem Privatkapital des Kölner Unternehmers Ernst Hardt (1837-1898) und seines belgischen Kapitalgebers Frédéric de la Hault (1826-1882) betrieben, der sich 1876 mit 80% an dem Hardtschen Unternehmen beteiligt hatte.

Ernst Hardt hatte sich bereits 1873 mit einem detaillierten Streckenkonzept für eine Pferdebahn-Konzession bei der Stadt Köln beworben. Diese reagierte jedoch mit Blick auf die infolge ihres Wachstums dringend notwendige und bereits in Planung befindliche Erweiterung über die Kölner Altstadtringe hinaus bis 1875/76 ausweichend und zurückhaltend. Offensichtlich wollte die Stadt durch eine absichtliche Zuspitzung der Verkehrsprobleme „Druck in der Frage der Entfestigung" (Reinhardt 2017, S. 223) von der zunehmend als einschnürend empfundenen Stadtbefestigung ausüben. Infolge dieser Verzögerungen warb Hardt auch bei seinerzeit noch selbständigen Kölner Vororten um Unterstützung.
Zum 15. März 1877 erging schließlich die Erlaubnis der königlichen Regierung an *E. Hardt & Cie.*, die städtischen Hauptstraßenzüge und die Provinzialstraßen zu den Vororten für eine Pferdebahn nutzen zu dürfen (diese Straßen befanden sich in königlich-preußischer Zuständigkeit, die Stadt hatte einzig über die Kölner Innenstadt-Nebenstraßen das Sagen).
Nur wenig später konnte am 28. April, dem Pfingstsonntag 1877, eine erste Linie außerhalb des Kölner Stadtgebiets zwischen den seinerzeit noch eigenständigen rechtsrheinischen Städten Deutz und Kalk in Betrieb genommen werden.

Als zweite Strecke folgte die am 8. Oktober 1879 eröffnete Linie von Nippes zum Botanischen Garten Flora in Riehl und zum 25. Mai 1882 die dritte Strecke Dom – Zuckerberg (heute Riehler Platz) – Zoologischer Garten.
Die Betreibergesellschaft verfügte über mehr als 270 Pferden, die 106 von der Ehrenfelder Waggonfabrik gefertigte Wagen zogen. Diese wogen jeweils 5,3 Tonnen und boten 16 Sitzplätze im Innern und 14 Stehplätze auf den äußeren Plattformen.
„Zehn Pfennig kostete die Fahrt und die Reisegeschwindigkeit betrug gerade einmal acht bis zehn Kilometer in der Stunde. Die Kinder machten sich den Spaß, die Bahn laufend zu überholen." (Brokmeier 2020 zu den frühen Jahren um 1880)
„Zum Personal gehörte der Kutscher vorn an der Bremskurbel und der Schaffner auf der hinteren befestigten Plattform, dem Perron*. Zwei Drittel der Wagen hatten einen geschlossenen Wagenkasten und vorn und hinten eine offene Plattform. Ein Drittel der Wagen waren Sommerwagen mit offenen Abteilen und längsseits durchgehenden Trittbrettern. ... Der Fahrpreis betrug zunächst 25 Pfennig, wurde aber 1895 auf 15 Pfennig heruntergesetzt, nachdem die Lokalschifffahrt Mülheim–Köln (das ‚Müllemer Bötchen') ihren Tarif ermäßigt hatte."* (de.wikipedia.org)
Zum Vergleich: Bei einem jährlichen Durchschnittsentgelt von etwa 700-800 Mark jährlich um 1890/1900 (also rund 60-70 Mark im Monat) waren die genannten Fahrpreise - dann wohl noch ergänzt um den Zoo-Eintritt für eine 6-köpfige Familie - für Angehörige der unteren Einkommensschichten keineswegs günstig. Ein Kilo Brot kostete seinerzeit etwa 20-25 Pfennige (vgl. www.gesetze-im-internet.de).

Konkurrenz und weiterer Streckenausbau

Das lukrative Geschäft zog rasch Konkurrenz an. Über eine städtische Ausschreibung erhielt der Brüsseler Frédéric de la Hault (1826-1882) eine 23 Jahre währende Konzession zum Betrieb der am 29. Juli 1879 eröffneten „engeren Rundbahn" in der Innenstadt mit dem Verlauf Dom – Heumarkt – Waidmarkt – Blaubach / Rothgerberbach – Sankt Mauritius – Sankt Aposteln / Neumarkt – Zeughausstraße – Komödienstraße – Trankgasse / Dom sowie der für den Ausflugsverkehr bedeutsamen Linie Dom – Rheinufer – Zuckerberg – Zoologischer Garten.
Noch kurz vor de la Haults Tod verschmolzen beide Betreibergesellschaften zum 3. Juni 1882 zur Aktiengesellschaft *Société Anonyme de Tramways de Cologne*, die in Köln als *Cölnische Straßenbahn-Gesellschaft* geführt wurde – *„mit Sitz in Brüssel und Domizil in Köln und weiterhin vorwiegend auf belgischem Kapital beruhend"* (de.wikipedia.org).

Der am 19. Juli 1882 mit der Stadt Köln geschlossene neue Vertrag umfasste insgesamt zehn Pferdebahnlinien auf einer stetig anwachsenden Strecke (1891: 50,4 km, 1895: 57,8 km, 1899: 62,8 km, nach ebd.):

- Stadtgrenze – Am Todten Juden – Severinstraße – Waidmarkt,
- Stadtgrenze – Zülpicher Straße – Neues Weyertor – Blaubach,
- Stadtgrenze – Aachener Straße – Hahnentorburg – Hahnenstraße – Im Laach – Neumarkt,
- Stadtgrenze – Friesentor – Sankt-Apern-Straße,

- Stadtgrenze – Neusser Straße – Eigelsteintor – Eigelstein bis Allerheiligenstraße,
- Stadtgrenze – Mülheimer Weg – Eigelstein,

- Stadtgrenze – Mülheimer Weg – westlich und südlich des ehemaligen Rheinischen Bahnhofs – Am Thürmchen – Trankgasse – Frankenplatz,
- Trankgasse – Frankenturm – Bollwerk (bei Groß Sankt Martin),
- Waidmarkt – Mühlenbach – Malzmühle – Malzbüchel – Ostseite Heumarkt – Unter Käster – Alter Markt – Zollstraße – Bollwerk – Bischofsgartengasse – Frankenplatz, und die
- Linie der „engeren Rundbahn“ in der Innenstadt.

In dem Stadtführer-Plan von 1897 zur „Goldenen Ecke“ in Riehl findet sich südlich des Zoos der 1887/89 aus einer vormaligen Wagenhalle mit Pferdeställen entstandene Betriebsbahnhof Nord der Pferdebahn als beachtlich großes „Pferdebahn-Depot“ eingezeichnet (vgl. Abbildung).

Fusion zur „Cölnischen Straßenbahn-Gesellschaft“

Ab dem 1. Januar 1900 gehörte das Unternehmen der Stadt Köln, die es zu einem Preis von 19,9 Mio. Mark erworben hatte. Davon wurden 14,5 Mio. als Wert der laufenden Konzessionen veranschlagt und 5,4 Mio. für die Betriebsmittel (darunter immerhin 765 Pferde und 341 Wagen). Mit der Beförderung von 27 Millionen Fahrgästen hatte die „Päädsbahn“ im Jahr 1899 Gesamteinnahmen von 3,1 Mio. Mark erzielt. Zum 1. April 1900 übernahm die Stadt auch den Betrieb des Streckennetzes.
Die Gründe für den Kauf der Gesellschaft durch die Stadt waren vielfältig, unter anderem hatten sich die teils langfristigen Verträge für beide Seiten als nachteilig erwiesen – so wurden etwa technische Innovationen durch die fortschreitende Elektrifizierung und Motorisierung behindert und teils musste die Stadt aus Gründen des Konkurrentenschutzes zu Gunsten der „Päädsbahn“ auf lukrative weitere Linien verzichten. Nach dem Kauf begann man noch im gleichen Jahr damit, die Linien der nunmehrigen *Bahnen der Stadt Cöln* nach und nach zu elektrifizieren (beginnend im Oktober 1901 mit der Uferbahn-Strecke zum Zoo).
Ein Faktor für die Elektrifizierung war wohl auch die Krankheitsanfälligkeit der Pferde - 1902 trat bei den Tieren die Erkrankung „Rotz“ (lateinisch *Malleus*, auch „Mürde“ oder „Hautwurm“) auf und über 70 Pferde mussten notgeschlachtet werden (unser-quartier.de).

Die Innovationen hatten schließlich innerhalb weniger Jahre das Ende der Kölner Pferde-Straßenbahn zur Folge. Bereits ab 1903 fuhren auf allen früheren Pferdebahnstrecken elektrische Straßenbahnen, einzige Ausnahme blieb die Linie Nippes – Flora. Als letzte Pferdebahnlinie wurde dann 1907 auch diese Linie eingestellt und dafür eine erste *„Benzin-Omnibus-Versuchslinie“* (BOVL) in Betrieb genommen. Jedoch: *„Der Versuch läuft nur bis 1909, weil die Busse technisch noch nicht ausgereift sind.“* (www.kvb.koeln)
Am 22. Mai 1907 nahmen die Kölner schließlich feierlich Abschied von der letzten „Päädsbahn“ auf der Strecke Nippes – Flora: *„Die Wagen waren von Gärtnern der Flora mit Fähnchen, Blumen und Girlanden geschmückt, und bunte Seidenbänder zierten die Peitsche des Kutschers. Unter der Begleitung von Fackelträgern und dem Lied ‚Muss i denn, muss i denn zum Städele hinaus…‘ ging es auf die letzte Fahrt von Riehl nach Nippes.“* (Brokmeier 2020)
Rechtsnachfolger der Pferdebahn wurden die *Kölner Verkehrs-Betriebe* (KVB).

Die „Päädsbahn“ als Faktor der Orts- und Stadtentwicklung

Die in der Aufstellung vorab mehrfach genannte „Stadtgrenze“ als Beginn bzw. Endpunkt vieler Pferdebahn-Strecken macht deutlich, dass gleich mehrere seinerzeit noch nicht eingemeindete Orte außerhalb der noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts ihrer Zweckbestimmung dienenden preußischen Stadtbefestigung erst über die „Päädsbahn“ und den etwa gleichzeitig stattfindenden Ausbau erstmals befestigter Straßen verkehrsmäßig mit der Kölner Innenstadt verbunden wurden (Wilhelm 2008, S. 349). Einige dieser Ortschaften erhielten damit einen entscheidenden Impuls für ihre weitere Entwicklung.
Nur ein Beispiel dafür ist die 1885 erfolgte Anbindung der Villenkolonie Marienburg und ihres nördlichen Nachbarortes Bayenthal durch eine Pferdebahnlinie, die vom Waidmarkt in der Südstadt aus über die Bonner Straße und Bayenthal zur Marienburger Arnoldshöhe führte. Für Bayenthal war dies ebenso ein entscheidender Antrieb bei seiner weiteren Entwicklung zu einem Industriestandort, wie es für Marienburg für dessen Ausbau zu einem Villenvorort war.
Ebenfalls wurden gleichzeitig zahlreiche der zuvor eigenständigen Ortschaften als nunmehrige Stadtteile nach Köln eingemeindet, dies geschah vor allem im Rahmen der „zweiten Grenzveränderung der ersten Eingemeindungsaktion“ zum 1. April 1888 (vgl.

Kisky u.a. 1966, S. 20-21).

Seit dem 12. Oktober 2000 gibt es den nach der Pferdebahn benannten Karnevalsverein der Kölner Verkehrs-Betriebe AG *„KG Pänz vun d'r Päädsbahn 1956 e.V."*, der in der Tradition einer bereits 1956 zusammengeschlossenen Interessengemeinschaft aus der Betriebssportgemeinschaft, dem KVB-eigenen Orchester und Männerchor steht (www.paenz1956.de).

Streckenverlauf / Objektgeometrie

Das hier verzeichnete Streckennetz kann naturgemäß nicht alle einzelnen Entwicklungsschritte des über einen Zeitraum von dreißig Jahren zwischen 1877 und 1907 betriebenen Verkehrsmittels darstellen, sondern dieses lediglich skizzierien. Einzelne Abschnitte wurden bereits während des Betriebs der Bahn wieder aufgegeben und zurückgebaut.
Die Objektgeometrie wurde nach *Höltge / Reuther 2001* übertragen.

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2019/2025 / Objektgeometrie: Claus Weber, LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, 2019/2022)

Quelle

„Als das Päd noch die Straßenbahnen zog" (Joachim Brokmeier, historische Post- und Ansichtskarten aus Riehl), in: Kölnische Rundschau vom 23.01.2020.

Internet

www.kvb.koeln: KVB-Geschichte von 1877 bis 1949 (abgerufen 17.03.2021)
greven-archiv-digital.de: Zeitgenössische Aufnahmen der Kölner Pferdebahn (abgerufen 03.06.2025)
epaper.koellen.de: Schon gewusst, dass... es auf den Kölner Ringen mal eine Pferdebahn gab? (Text Samuel Dreßen, Stadtmagazin KölnerLeben 1/226, S. 37, abgerufen 03.03.2026)
www.stadt-koeln.de: Marienburg (abgerufen 15.03.2019)
www.stadt-koeln.de: Bayenthal (abgerufen 14.03.2019)
de.wikipedia.org: Geschichte der Kölner Straßenbahn (abgerufen 15.03.2019)
de.wikipedia.org: Pferdebahn (abgerufen 18.03.2019)
de.wikipedia.org: Ernst Hardt (abgerufen 18.03.2019)
frankfurter-personenlexikon.de: Frédéric de la Hault (Text Lutz Meißner, abgerufen 17.09.2025)
www.paenz1956.de: KG Pänz vun d'r Päädsbahn 1956 e.V. (abgerufen 15.05.2019)
www.gesetze-im-internet.de: Sozialgesetzbuch, Buch VI, nach Bundesgesetzblatt I 2002, S. 869-870 (abgerufen 18.09.2025)
unser-quartier.de: Die Pferdebahn zum Kölner Zoo (Text Joachim Brokmeier, 08.10.2021, abgerufen 05.11.2021, Inhalt nicht mehr verfügbar 03.03.2026)

Literatur

Groten, Manfred; Johanek, 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.) Stuttgart.

Höltge, Dieter; Reuther, Axel (2001): Köln, Düren, Aachen. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 7.) S. 139-144, Freiburg.

Kayser, Otto (1913): Die Bahnen der Stadt Cöln. Festschrift zur XIV. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen im Jahre 1913 zu Cöln. o. O.

Kisky, Hans; Köllen, Johann; Steimel, Robert (1966): Siegel und Wappen, Burgen und Schlösser im Landkreis Köln. Festschrift zum 150jährigen Bestehen am 16. April 1966. Köln-Zollstock.

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (Hrsg.) (1977): 100 Jahre Kölner Verkehrs-Betriebe. 1877-1977. S. 5-13, Stuttgart.

Reinhardt, Winfried (2017): Geschichte des Kölner Verkehrs. 3000 Jahre Mobilität im Rheinland. Wiesbaden.

Wilhelm, Jürgen (Hrsg.) (2008): Das große Köln-Lexikon. S. 349, Köln (2. Auflage).

Kölner Pferdebahn

Schlagwörter: Pferdestraßenbahn, Gleiskörper, Haltestelle, Pferdestall, Bahnbetriebswerk
Ort: 50667 Köln
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1877, Ende 1900 bis 1907
Koordinate WGS84: 50° 56 30,31 N: 6° 57 22,65 O / 50,94175°N: 6,95629°O
Koordinate UTM: 32.356.420,62 m: 5.645.336,32 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.256,36 m: 5.645.602,40 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: „Kölner Pferdebahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-290389 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**