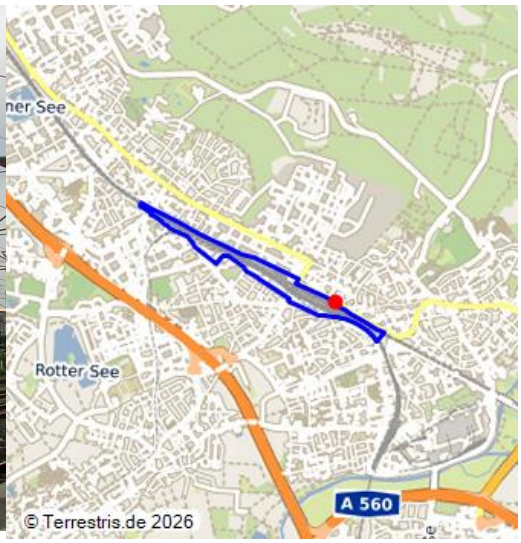
Bahnhof Troisdorf

Schlagwörter: Bahnhof, Personenbahnhof, Rangierbahnhof, Bahnhofsgebäude, Bahnbetriebswerk, Stellwerk, Drehscheibe (Verkehr)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Troisdorf
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Blick auf den Bahnhof Troisdorf nach dem Um- und Neubau (2019)
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel

Der Bahnhof in Troisdorf der heutigen Eisenbahnstrecke von Köln-Deutz nach Betzdorf wurde 1861 an der 1859 eröffneten Strecke von Köln-Deutz nach Hennef der Siegtalbahn zunächst provisorisch bedient. Zum Bahnhof Troisdorf gehören mehrere bahnbetriebliche Einheiten: der Personenbahnhof mit Empfangsgebäude, der Güterbahnhof, der Vorbahnhof, Rangierbezirke und Stellwerke, ein Bahnbetriebswerk, der Übergabebahnhof zur Kleinbahn Siegburg-Lülsdorf und die Bundesbahn-Schule.

Vorgeschichte bis 1861, die Siegstrecke
Die rechtsrheinische Eisenbahn zwischen Köln und Koblenz
Die Umbauten der 1890er Jahre
Die Zeit bis 1930
Der Bahnhofsplan um 1930
Die Zeit bis 1945
Die Zeit nach 1945
Die Situation heute
Güterbahnhof
Kleinbahn Siegburg-Zündorf
Bahnbetriebswerk
Stellwerke
Internet, Literatur

Vorgeschichte bis 1861, die Siegstrecke

Nachdem von Köln aus Eisenbahnen 1839 bis 1843 Richtung Aachen und Belgien, 1844 Richtung Bonn und 1845 bis 1847 Richtung Minden eröffnet worden waren, bestand in der Stadt Köln ein erhöhtes Interesse um den weiteren Ausbau des Verkehrsnetzes. Dazu gehörten Linien nach Berlin, ins Siegerland und weiter nach Frankfurt am Main sowie eine Rheinbrücke zwischen Deutz und Köln. Vor allem die Verbindung ins Siegerland hatte starke Fürsprecher nicht nur in Köln. 1852 gründet sich in Siegburg das „Comité für die direkte Cöln-Siegburg-Frankfurter Eisenbahnlinie“. Landrat Franz Wülffing war ihr Vorsitzender, Schriftführer Emil Langen (1824-1870). Dieser war Generaldirektor der Friedrich-Wilhelms-Hütte bei Troisdorf und versprach sich

unmittelbare Vorteile für sein Werk.
In derselben Zeit bemühte sich die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft bei der preußischen Regierung um die Konzession für eine Eisenbahnstrecke von Köln nach Siegen mit Fortführung nach Frankfurt. Damit sollte eine Verbindung zwischen den Erzlagerstätten im Sieg-, Dill- und Lahntal, den Hüttenwerken sowie dem Ruhrgebiet mit seinen Kohlenzechen hergestellt werden. Die Köln-Mindener Eisenbahn erhielt die Erlaubnis, Untersuchungen zur Streckenführung und zur Finanzierung durchzuführen. Das Siegburger Comité bot seine Mithilfe an.
Wie damals üblich, wurden die betroffenen Bürgermeisterämter gebeten, Gemeindeeigentum kostenlos für den Bahnbau zur Verfügung zustellen, sowie Privateigentum für eine bestimmte Pauschale. Die Gemeinden Siegburg, Troisdorf und Wolsdorf sowie Sieglar lehnten das Ansinnen ab; Spich und Bergheim-Müllekoven stimmten zu.

Mit Erlass vom 24. Oktober 1854 wurde die Streckenführung durch den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt. Ab November 1854 begannen die Vermessungsarbeiten. Im Sommer 1855 folgten die Aufschüttungen für die Bahndämme, unter anderem für die Aggerbrücke bei Troisdorf. Deren Bürger sahen nun, wie sie die Realitäten einholten: alte Wege und Verbindungen wurden gesperrt, es blieben lediglich Durchlässe an der Kuttgasse und der Siegstraße (heute Casinostraße). Dafür durfte die Gemeinde bahnparallele Verbindungswege anlegen. Ein Bahnhof war nicht vorgesehen und auch nicht in den Plänen enthalten.
Die Teilstrecke von Deutz nach Hennef wurde dann am 1. Januar 1859 eröffnet. Der Eröffnungszug fuhr an den Troisdorfern ohne Halt vorbei. Die nächsten Bahnhöfe für sie lagen in Wahn bzw. Siegburg.
Offenbar war für die private Bahngesellschaft kein lohnender Bedarf für einen Halt zu erkennen. In dieser Situation nutzte Emil Langen seine Beziehungen zu den preußischen Behörden. Er schlug vor, in Troisdorf eine Haltestelle und ein Stationsgebäude einzurichten. Die Finanzierung sollten Troisdorf und Sieglar sowie Langen selbst sicherstellen. Zudem garantierte Emil Langen der Köln-Mindener Eisenbahn 4000 Taler pro Jahr an Frachtgebühren.
Erst am 5. Mai 1861 sagte die Bahngesellschaft zu. Wie wenig man der Sache traute, zeigte sich daran, dass ab dem 25. August 1861 vier Züge zunächst versuchsweise in Troisdorf hielten. Dieses Datum kann als Gründung des Troisdorfer Bahnhofes gewertet werden. Ab dem 4. November 1861 fuhren alle Züge die Station regulär an.
Das erste Bahnhofsgebäude wurde im Sommer 1861 errichtet.
Für die Verbindung vom neuen Bahnhof Troisdorf zur Friedrich-Wilhelms-Hütte wurde ein Verbindungsgleis angelegt. 1862 eröffnet man den ersten Güterbahnhof in Oberlar.

Die rechtsrheinische Eisenbahn zwischen Köln und Koblenz

In den frühen 1850er Jahren stand ebenfalls die rechtsrheinische Bahnverbindung Richtung Koblenz und Wiesbaden in der Diskussion. Aber die Bedenken des preußischen Militärs wegen der Nähe zu Frankreich verhinderten zunächst konkrete Planungen. Sie wurden um 1856 von Siegburg aus wieder neu belebt. Allerdings gab es Verpflichtungen der preußischen Regierung, keine Konkurrenzstrecke zur vorhandenen linksrheinischen Bahnstrecke der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu erlauben. Diese Konzession galt bis 1875.
Ab Beuel gab es zu dieser Zeit Überlegungen zu mehreren Varianten der Führung über Siegburg bzw. über Troisdorf mit Anschluss an die vorhandene Siegstrecke. Weitere Planungen sahen Verbindungen von Beuel über Siegburg nach Engelskirchen und Bochum bis Rheine vor.
Aufsichtsratsmitglieder der Rheinischen Bahngesellschaft waren u.a. Gustav Mevissen (1815-1899) und Emil Langen. Diese betrieben nun in eigenem Interesse den Vorrang der Neubaustrecke von Beuel über Troisdorf (Hüttenwerk von Langen) nach Essen mit Anschluss an das Ruhrgebiet.

Den ersten Teilabschnitt von Niederlahnstein nach Neuwied eröffnete man im Oktober 1869. Die Fortsetzung bis Oberkassel einschließlich des Trajektes nach Bonn folgte zum 11. Juli 1870. Die Fortsetzung nach Troisdorf wurde mit großer Beschleunigung gebaut, da der Krieg mit Frankreich bevorstand und die Strecke für den Militärverkehr benötigt wurde. Bereits vor der offiziellen Eröffnung befuhren Militärzüge ab Oktober 1870 diesen Abschnitt. Die Übergabe für den Zivilverkehr folgte zum 15. Juli 1871. Die Strecke war zunächst eingleisig, 1883 wurde das zweite Gleis verlegt.
In Troisdorf war das Gleis der rechtsrheinischen Verbindung südwestlich der Siegstrecke verlegt worden. Zwischen den beiden Strecken wurde 1870/71 das zweite Empfangsgebäude in Insellage erbaut. Es wurde ab dem 15. Juli 1871 bedient.
Die Verbindung von Troisdorf nach Köln wurde schließlich am 19. November 1874 in Betrieb genommen. Sie verlief über Köln-Kalk bis nach Speldorf, heute ein Ortsteil von Mülheim an der Ruhr.

Die Umbauten der 1890er Jahre

In den Jahren nach der Eröffnung der beiden Bahnstrecken 1861 und 1870 entwickelte sich der Bahnhof Troisdorf weiter. Es entstand der Güterbahnhof, das Bahnbetriebswerk sowie mehrere Anschlussbahnen, vor allem zur Friedrich-Wilhelms-Hütte.
Im Jahr 1891 gab es Pläne für die Erweiterung des Troisdorfer Bahnhofes. Dabei war es erforderlich, den bestehenden Übergang Provinzialstraße / Stationsweg zu ersetzen. Es wurde eine Unterführung geplant. Voraussetzung für deren Ausgestaltung war,

dass Langholzwagen vom Mondorfer Hafen die Unterführung ohne Schwierigkeiten passieren konnten. Es wurde also ein ziemlich flaches Gefälle von 1:35 landespolizeilich genehmigt. Von hier aus war auch der Güterschuppen und die Freiladegleise zu erreichen. Hier waren insbesondere Transporte von gefüllten Säurebehältern der Sprengstofffabrik zu beachten, die ebenfalls eine flach geneigte Anfahrt zum Güterbahnhof benötigten. Die Unterführung wurde schließlich 1893 erbaut (heute Sieglarer Straße). Die neuen Anlagen, vor allem der Güterbahnhof, wurde 1898 in Betrieb genommen.

Die Zeit bis 1930

In der Zeit des Ersten Weltkrieges hatte Troisdorf wegen der großen Kapazitäten eine wichtige Rolle für Militärtransporte. Mit dem Tag der Mobilmachung am 1. August 1914 erhielt Troisdorf als *Bahnhofskommandantur* zwei Offiziere und drei Soldaten. Sie unterstützten die Mannschaften des *Landsturm-Bataillons Siegburg*.
Im Bahnhof wurde eine Betreuungsstelle eingerichtet. Hier wurden Soldaten verpflegt, sie diente der ärztlichen Versorgung und Verköstigung von Verwundeten sowie der Verpflegung von Kriegsgefangenen. Ankommende Züge mit Soldaten, Verwundeten und Gefangenen wurden rangiert und für ihre Zielorte neu zusammengestellt.
Vom Vorbahnhof ausgehend wurde ein Verbindungsgleis zur 1914 neu errichteten Luftschiffhalle zwischen Spich und Stockem errichtet. Über dieses Gleis rollten Gaskesselwagen für die Versorgung mit Wasserstoffgas für die Zeppeline.
Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges zogen noch im Dezember 1918 britische Truppen in Troisdorf ein. Beim Transport der Truppen spielte die Eisenbahn die wichtigste Rolle. Im Februar 1920 ersetzten Truppen des 97. französischen Infanterie-Regiment „Alpini“ die britischen Truppen. Sie wurden in den Arbeiterheimen der Rheinisch-Westfälischen Sprengstoff-AG einquartiert. Die Offiziere wohnten in neu errichteten Wohnhäusern an der Emil-Müller Straße.

In der Zeit der Rheinland-Besetzung gehörte Troisdorf zur französischen Zone. Da die deutschen Eisenbahner dem Aufruf der preußischen Regierung zum passiven Widerstand folgten, übernahmen die Franzosen den Eisenbahndienst. Sie richteten die *Regiebahnen* ein. Dabei wurde die Rheinstrecke als Regiebahn betrieben, sie endete in Troisdorf. Die Siegstrecke wurde hingegen von reichsangehörigen Eisenbahnern bedient, auch diese Strecke endete in Troisdorf. Hier war der Tarifübergangspunkt zwischen der Regiebahn und der Reichsbahn. Die Verbindung Richtung Köln überschritt bei Wahn die Grenze zur britischen Besatzungszone. Diese wurde wiederum als Regiebahn betrieben, war aber für den Durchgangsverkehr der Reichsbahn freigegeben. Pendelzüge bedienten Strecken von Köln bis zur Grenze bei Wahn bzw. von Troisdorf bis zu diesem Grenzpunkt.

Der Bahnhofsplan um 1930

In den 1930er Jahren hatte der Bahnhof Troisdorf eine Länge von 3540 Metern, die Länge der Hauptgleise betrug 15470 Meter, die der Nebengleise 45520 Meter. Über die Personenzugstrecke fuhren täglich 124 Züge (am Wochenende 115), über die Güterzugstrecke 88 Züge (am Wochenende keiner!). Täglich wurden 550 einzelne Waggons behandelt: sie wurden in den verschiedenen Rangierbezirken rangiert und zu neuen Zügen zusammengestellt. Defekte Wagen wurden aussortiert und eventuell repariert.
Nach einem Bahnhofsplan um 1930 können folgende Betriebsgruppen beschrieben werden (Stern 2019):

- Personenbahnhof mit Empfangsgebäude mit Zufahrt von der Blücherstraße sowie Personentunnel von der Poststraße, drei Bahnsteigen (einer an der Strecke von Koblenz, zwei Bahnsteige und ein Zwischenbahnsteig an der Siegstrecke), mit Gepäck- und Eilgutabfertigung, mit Aborthäuschen, Garten, Aufenthaltsgebäude für Personale usw. Abstellgleise für Personenwagen befanden sich an der Nordseite der Bahnhofsinsel.
- Vorbahnhof (Rangierbezirk I) mit Durchfahrtsgleisen sowie Einfahrt und Ausfahrtgleisen, jeweils getrennt nach Nord-Süd-Richtung und Süd-Nord-Richtung.
- Rangierbezirk II mit Gleisen zum Ausrangieren und Fertigstellen von Zügen mit Ablaufberg Nord nördlich der Strecke nach Köln. Hier wurden die Güterzüge aus südlicher Richtung aufgelöst und in ausgehende Züge nach Norden zusammengestellt.
- Rangierbezirk III zwischen Personenbahnhof und Güterbahnhof im Anschluss an die Strecke von Koblenz, mit Ablaufberg Süd und Ausziehgleis parallel zur Rheinstrecke. Hier wurden die aus Norden kommenden Züge aufgelöst und für die beiden Strecken nach Süden und Osten neu zusammengestellt.
- Güterbahnhof mit Zufahrt von der Provinzialstraße und der Oberlarer Straße, mit Güterschuppen Ladegleisen, Freiladerampe usw.
- Anschlussbahnhof Troisdorf der Kleinbahn Siegburg-Lülsdorf.
- Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen, zwei Drehscheiben, Versorgungseinrichtungen für Dampflokomotiven, Wagenreinigung, Betriebsstofflager, Wagenreparaturwerkstätte, Lichtkraftwerk, Lokschuppen, 2 Wassertürme,

Entseuchungsanlage für Viehtransportwagen. usw.

- Bahnmeisterei, zuständig für die Stellwerke und Fernmeldeanlagen, die Gleisanlagen und die baulichen Einrichtungen.

Die Größe der Bahnhofanlagen und deren Bedeutung in den 1930er Jahren verdeutlichen die folgenden Angaben: es gab 208 Weichen, 25 Morseschreiber, 118 Telephone für den bahninternen Sprechverkehr, sechs Postfernsprecher und 1 Fernsprechvermittlungsstelle mit 120 Anschlüssen. Hier arbeiteten rund 250 Personen, vom Reichbahn-Oberinspektor bis zu den Scheuerfrauen und Tagewerkern.

Die Zeit bis 1945

Mit der Anlage des Bahnhofes in Troisdorf entwickelten sich Industrie, Handwerk und damit der gesamte Ort erheblich weiter. Das bedeutete aber auch zunehmenden Verkehr im Bahnhof, der immer wieder ausgebaut und vergrößert werden musste. So erhielt das Empfangsgebäude bis 1938/40 seine größte Ausbaustufe. Der Anbau von 1890 wurde in nördlicher Richtung durch einen flachgedeckten Anbau ergänzt. Den gesamten Gebäudekomplex umfasste eine Überdachung auf Holzsäulen.
1930 erhielt die Empfangshalle eine neue Ausgestaltung mit Wandmalereien des Siegburger Michaelsbergs und des Drachenfelses als Symbole für die beiden Bahnstrecken. Sie wurden vom Troisdorfer Maler Antoni ausgeführt.
Sowohl an der Sieg- als auch an der Rheinstrecke wurde 1939/40 je ein neuer Bahnsteig angelegt, die durch den neu angelegten Fußgängertunnel zugänglich waren. Die Bahnsteige erhielten Aufenthaltsräume, Bänke, Uhren, Lautsprecheranlagen und Überdachungen. Zugleich installierte man ein neues, unterirdisches Toilettengebäude; das alte, obertägige wurde entfernt.
Bereits in dieser Zeit kamen Überlegungen auf, das Empfangsgebäude, das ja auf der Bahnhofsinsel zwischen den beiden Bahnstrecken lag, auf die östliche Seite an die Poststraße zu verlegen. Dies wurde jedoch erst 1969 mit dem dritten Empfangsgebäude realisiert.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde Troisdorf erneut zu einem bedeutenden strategischen Knotenpunkt des militärischen Verkehrs. Die ersten Truppen wurden bereits am 27. August 1939 verladen, also drei Tage vor dem eigentlichen Kriegsbeginn.
Der erste Luftangriff eines einzelnen britischen Flugzeugs erfolgte am Pfingstmontag 1940. Es wurden acht Bomben abgeworfen, ein Mann getötet. Erst ab Sommer 1944 nahmen die Zerstörungen durch alliierte Luftangriffe erhebliche Ausmaße an. Vor allem der Großangriff am 29. Dezember 1944 brachte so große Zerstörungen an Infrastruktur und Wagenmaterial, dass ein Weiterbetrieb nicht mehr möglich war. In Troisdorf und Oberlar fanden mehr als 250 Menschen den Tod.
Zwar wurden in der folgenden Zeit immer wieder Gleise in Betrieb genommen, um durchfahrende Züge durchleiten zu können. Der Betrieb auf dem Güterbahnhof wurde jedoch weitgehend eingestellt. Es folgten weitere Zerstörungen, die den Zugbetrieb immer mehr einschränkten. Anfang März 1945 erhielten die Troisdorfer Eisenbahner den Befehl zum Abmarsch nach Dillenburg in Mittelhessen. Der Bahnhof wurde aufgegeben und blieb zwischen dem 8. März und dem 17. April 1945 geschlossen. Allerdings wurden unter militärischer Führung Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene herangezogen, um die Verbindung von Siegburg nach Friedrich-Wilhelms-Hütte wieder aufzubauen, um einen Durchgangsverkehr unter Umgehung von Köln sicherzustellen.

Die Zeit nach 1945

Am 11. April 1945 marschierten amerikanische Truppen in Troisdorf ein, der Krieg war damit für die Troisdorfer beendet. Danach kamen die Eisenbahner wieder an ihren Arbeitsplatz zurück und begannen mit dem Wiederaufbau. Am 17. April 1945 wurde der Bahnhof wieder mit Personal besetzt. Ziel der ersten Maßnahmen war es, die Durchgangsstrecken der Sieg- und Rheinbahn wieder einzurichten. Im Sommer 1945 fuhr ein ersten Personenzug nach Köln-Kalk, im Spätsommer folgten Züge nach Siegburg und Wahlscheid. Die Aufräumarbeiten an den umfangreichen Anlagen des Güterverkehrs waren bis 1950 abgeschlossen.
Im Personenbahnhof wurde zunächst das alte Bahnhofsgebäude weiter verwendet, allerdings hatte man die oberen Stockwerke abgetragen, es blieb ein einstöckiges Provisorium erhalten. In der folgenden Zeit wurde das alte Empfangsgebäude erneuert und nutzbar gemacht.
Am 23. Mai 1954 wurde der Verkehr auf der Verbindung von Troisdorf über Siegburg nach Overath eingestellt.
Im Januar 1955 richtete die Stadt Troisdorf einen Parkplatz an der Poststraße neben dem Tunneleingang zu den Bahnsteigen ein. An der Poststraße wird zudem im Februar 1955 ein neues Bahnarzthaus eröffnet. In den Jahren von 1960 bis 1962 wurden die Anlagen im Bahnhof Troisdorf umfassend umgestaltet und der neuen Zeit angepasst. Am 15. April 1962 hatte man das neue, zentrale Stellwerk in Betrieb genommen, das neun alte Stellwerke und zwei Handweichenposten ersetzte. Die drei Ablaufberge wurden abgetragen, die alten Rangierbezirke aufgelöst und neu gestaltet.
Die rechtsrheinische Strecke von Köln über Troisdorf und Niederlahnstein nach Frankfurt am Main wurde zum 27. Mai 1962 auf elektrischen Betrieb umgestellt.
Die Bahnsteigsperren, an denen die Fahrkarten bereits vor Betreten der Bahnsteige kontrolliert wurden, wurden zum 29. Juli 1966 aufgelöst. Damit war ein freier Zugang zu den Bahnsteigen möglich, auch Bahnsteigkarten verloren ihre Berechtigung.

Bis 1969 wurde dann ein zeitgemäßes neues Empfangsgebäude errichtet, das dritte in Troisdorf. Es lag nicht mehr zwischen den Gleisen, sondern stadtseits an der Poststraße. Es gab einen neuen Personentunnel, der die beiden Bahnsteige der Rheinstrecke und der Siegstrecke mit dem Empfangsgebäude verband.

In den Jahren 1978 bis 1980 wurde auch die Siegstrecke elektrifiziert.
Im Bahnhof Troisdorf begann am 2. Juni 1991 der S-Bahn-Verkehr. Die neue Linie S 12 führte als S-Bahn-Vorlaufbetrieb von Köln über Troisdorf nach Hennef und stündlich weiter nach Au (Sieg). Eingesetzt wurden zunächst modernisierte Personenzugwagen, die zum Teil aus dem Bestand der City-Bahn nach Gummersbach stammten. Ab Mai 2000 wurde dann nach und nach auf Triebzüge der Baureihe 423 umgestellt. Mit der Inbetriebnahme der Flughafenschleife am 13. Juni 2004 verlängerte man S 13 über den Bahnhof Köln/Bonn Flughafen nach Troisdorf, gleichzeitig endete nach 13 Jahren der Vorlaufbetrieb der S 12.
In den Jahren 1997 bis 2002 erbaute man die Schnellfahrstrecke von Köln in das Rhein-Main-Gebiet, die ohne Halt durch Troisdorf verläuft, streckenweise im Tunnel. Im Rahmen Baumaßnahmen wurden die Gleisanlagen der ehemaligen Güterbahnhöfe vollständig verändert. Die neuen Schnellfahrgleise liegen ungefähr dort, wo früher der Inselbahnhof stand.
Im Personenbahnhof erneuerte und erhöhte man die Bahnsteige, der Bahnsteigtunnel zur barrierefreien Nutzung mit Aufzügen ausgestattet. Dabei blieb die deutliche Trennung der Strecken Richtung Hennef (Siegbahn) und Bonn-Beuel (Rheinbahn) erhalten, die in zügiges Umsteigen in Troisdorf verhindert.
Als Ersatz für das dritte Bahnhofsgebäude aus dem Jahr 1969 entstand von 2017 bis 2019 ein wesentlich größeres, sechsgeschössiges Geschäftshaus mit Hotel, das vierte Empfangsgebäude. In den Neubau zog die Mobilitätszentrale ein, welche von DB- und RSVG-Mitarbeiter (Rhein-Sieg-Verkehrs-Gesellschaft) gemeinsam betrieben wird.

Die Situation heute

Im Personenverkehr wird Troisdorf durch zwei Regionalexpresslinien, einer Regionalbahn und zwei S-Bahn-Linien bedient. Es bestehen Verbindungen zum Flughafen Köln/Bonn, nach Köln, Bonn und auf die Siegstrecke. Dem Übergang zum lokalen Busbetrieb dient das neue Empfangsgebäude von 2019. Zurzeit wird an der Verlängerung der S-Bahn von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel gebaut.
Im Güterverkehr ist Troisdorf Durchgangsbahnhof für die rechtsrheinischen Strecken ins Ruhrgebiet und nach Süden bis Italien. Die rechtsrheinische Strecke ist Teil der Europäischen Güterzugverbindung (TEN-V) von Rotterdam nach Genua (neuer Name: Güterbahnkorridor Rhein-Alpen). Nach Fertigstellung aller Abschnitte wird der Güterverkehr hier massiv zunehmen.

Güterbahnhof

Der Bahnhof Troisdorf war nicht zuletzt wegen des Güterverkehrs zur Friedrich-Wilhelms-Hütte angelegt worden. Es gab jedoch noch keinen Güterbahnhof für die lokale Versorgung von Troisdorf mit seinen Fabriken und Produzenten. 1861 soll die Gemeinde einen Anfuhrweg geschaffen haben und im März 1862 soll eine Güterabfertigung eröffnet worden sein. Die Lokalisierung dieser ersten Güterabfertigung ist unklar, sie befand sich wohl im Bereich der Ortslage Oberlar. Vermutlich lag sie an der westlichen Seite mit einer Zufahrt von der damaligen Troisdorf-Mondorfer Provinzialstraße (heute Sieglarer Straße).
Ab 1891 wurde auch der Troisdorfer Güterbahnhof umfangreich erweitert. Es wurden mehrere Rangierbezirke eingerichtet. Sie waren für bestimmte Strecken und Richtungen zuständig, je nachdem, woher die Güterzüge kamen und wohin sie abgingen (Richtung Siegstrecke, Rheinstrecke bzw. Köln).
Der neue Güterbahnhof wird 1898 in Betrieb genommen. Zusammen mit der Bahnstrecke von 1874 von Troisdorf über Köln-Kalk nach Mülheim-Speldorf, die nur noch dem Güterverkehr dient, wird der Güterbahnhof ein bedeutender Umspannbahnhof für Kohlen-, Eisenerz- und andere Massengüterzüge.
Die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg betrafen den Güterbahnhof erheblich. Der Betrieb war Ende 1944 weitgehend eingestellt worden. Mit dem Rückzug der deutschen Truppen wurden vor allem Bahnhofsbrücken zerstört, die eine schnelle Wiederaufnahme des Rangierbetriebes verhinderten. Nach Errichtung von Notbrücken über die Sieg und die Agger sowie die Straßen konnte der Betrieb zwischen 1947 und 1948 wieder aufgenommen werden. In der Zwischenzeit waren auch die meisten Stellwerke für den Rangierbetrieb wieder eingerichtet worden.

Der Güterbahnhof Troisdorf übernahm in dieser Zeit die Aufgaben des noch zerstörten Bahnhofes Köln-Gremberg (heute Gremberghoven). Im Rangierbezirk II wurden somit die Züge von Betzdorf und Oberlahnstein rangiert und die neuen Züge nach Köln-Eifeltor und Köln-Kalk zusammengestellt. Dadurch ergab sich ein erheblicher Zuwachs an Aufgaben, für die die Anlagen eigentlich nicht eingerichtet waren.
Nachdem jedoch der Güterbahnhof Köln-Gremberg wieder in Betrieb genommen war, gingen die Leistungen in Troisdorf maßgeblich zurück.
In den Jahren von 1960 bis 1962 werden die Anlagen im Bahnhof Troisdorf umfassend umgestaltet und der neuen Zeit angepasst. Am 15. April 1962 hatte man das neue, zentrale Stellwerk in Betrieb genommen, das neun alte Stellwerke und zwei Handweichenposten ersetzte.
Die drei Ablaufberge wurden abgetragen, die alten Rangierbezirke aufgelöst. Der alte Rangierbezirk II zwischen Sieglarer Straße

und Überweg Lindenstraße wurde zur Abstellgruppe für Personenwagen. Die Gleise im Rangierbezirk III wurden verlängert, ein neuer Ablaufberg errichtet. Für diesen Bezirk wurde eine Erweiterung des Stellwerkes Tf eingerichtet, *Tr (Troisdorf Rangierbahnhof)*. Aufgabe der Rangierbereiche waren das Auflösen der Züge von der Rhein- und Siegstrecke und die Neubildung der Züge nach Köln-Gremberg und jeweils umgekehrt. Hinzu kam die Bedienung der lokalen Gleisanschlüsse.

Im Herbst 1967 schloss man die Zugbildung in Troisdorf. Somit war der Güterbahnhof nur noch für die Bedienung der lokalen Firmen zuständig. Vom Bahnhof Jülich wurde eine Rangierlokomotive vom Typ Köf III (**K**leinlokomotive mit **Ö**lmotor [Dieselmotor] und **F**lüssigkeitsgetriebe [hydraulischer Kraftübertragung]) nach Troisdorf versetzt, gefahren vom Betriebspersonal vom Betriebswerk Gremberg. Die Züge für den lokalen Güterverkehr kamen und gingen zum Bahnhof Köln-Kalk-Nord. Wegen der Überlastung der Bahnhof in Gremberg und Kalk-Nord übernahm Troisdorf ab dem 15. April 1970 wieder die Bearbeitung von Güterzügen.
Durch die Einrichtung des Rangierdienstes als Knotenpunktsystem erhielt Troisdorf neue Aufgaben. Da die Rangierarbeiten in den Bahnhöfen zwischen Siegburg und Bad Honnef bis Au an der Siegstrecke wegfielen, wurden diese Aufgaben nach Troisdorf verlegt. Hier erfolgte die Zugbildung für die Lokalzüge und die Bedienung der Strecken und Unterwegsbahnhöfe.
Ein Plan, der um 1979 datiert, zeigt die reduzierten Anlagen. Im Vorbahnhof gab es zwölf Gleise für den Güterverkehr, einen Ablaufberg, sechs Gleise für den lokalen Güterverkehr. Die beiden Strecken von Siegburg bzw. Beuel besaßen jeweils zwei Bahnsteige mit drei Gleisen für die Personenzüge, sowie vier Abstellgleise im Osten des Bahnhofes (nach www.spoorenplan.nl).
1982 wurde der Rangierbereich auf rechnergestützte Informationssysteme für Betrieb und Verkehr umgestellt. Das System stand unter dem damaligen Motto: „Heute aufgegeben, morgen entladen“, dem sogenannten *Nachtsprung*.

Kleinbahn Siegburg-Zündorf

Mit der Eröffnung der Strecke von Spich nach Sieglar der Kleinbahn Siegburg-Lülsdorf am 19. März 1914 gab es für deren Güterverkehr einen Anschluss zum Troisdorfer Bahnhof. Neben dem Vorbahnhof richtete man einen kleinen Güterbahnhof ein, der über Weichen Anschluss an die Güterzugstrecke erhielt. Das zugehörige Stellwerk hatte die Bezeichnung „Rt I“ (Rangierbahnhof Turm I).
Die Übergabe von Güterzügen gab man zum 30. Juni 1977 auf.

Bahnbetriebswerk

Troisdorf entwickelte sich im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts zu einem zentralen Ort im Betrieb der preußischen Staatsbahn. Hier wurden die Dampflokomotiven umgespannt, das heißt es wurden frisch aufgerüstete Lokomotiven mit Vorräten an Kohle und Wasser vor den Zug gespannt. Die Loks mit leeren Kohlen- und Wasservorräten wurden im Betriebswerk behandelt, also die Vorräte wieder aufgefüllt und die Technik gewartet, um sie wieder vor den Zügen einsetzen zu können. Erfolgte dies zunächst noch am Bahnhof Friedrich-Wilhelms-Hütte, wurde um 1900 das Bahnbetriebswerk Troisdorf eingerichtet. Hier konnten die Dampflokomotiven umfangreich gewartet und für den Betriebsdienst vorgehalten werden.
Markant war der große Lokschuppen zum Abstellen der Dampflokomotiven. Er besaß 30 Stände (Abstellgleise), die von zwei Drehscheiben mit 13 Metern bzw. 17,5 Metern Durchmesser bedient wurden. Während des Ersten Weltkrieges wurde 1914 eine Drehscheibe mit 21 Metern Durchmesser installiert, die für Kriegslokomotiven genutzt wird. Diese zerstörten französischen Truppen während der Rheinland-Besetzung 1924.
Des Weiteren umfassten die Anlagen Gebäude für die Lokleitung, Lokschuppen, Schlosserei, eine Kohlenbühne (für die Beladung der Dampflokomotiven mit Kohlen), einen Kohlenkran und Entschlackungsgruben.

Im Bereich des Betriebswerke wurde im Zweiten Weltkrieg ein Kriegsgefangenenlager („Russenlager“) eingerichtet, deren Insassen für den Eisenbahndienst herangezogen wurden.
Neben dem Bahnbetriebswerk wurde um 1900 ein Übernachtungsgebäude für die Lokpersonale errichtet, es gab hier 100 Betten. Das Gebäude wurde später für die Bundesbahn-Schule genutzt.
Im Zweiten Weltkrieg wurden die Anlagen des Betriebswerkes erheblich zerstört. Die örtliche Bevölkerung versorgte sich zudem mit Kohlen aus den Vorräten. Allerdings zerstörten sie auch mutwillig technische Einrichtungen und Büros.
Nach der Wiederherstellung des Werkes kam der angeschlossenen Wagenwerkstatt eine besondere Aufgabe zu: die Reparatur kriegszerstörter Wagen. Hier wurden Reparaturen für den gesamten Eisenbahndirektionsbezirk Köln durchgeführt. Der Werkstatt wurde zudem der Lokschuppen im Siegbuger Bahnhof zugeordnet, um die Kapazitäten zu erhöhen.
Nachdem die Aufbauleistungen abgeschlossen waren, verlor das Bahnbetriebswerk seine Bedeutung. Zum 3. Juni 1956 wurde die Dampflokunterhaltung aufgegeben. Das Betriebswerk Troisdorf löste man zum 1. Juni 1958 als selbständige Dienststelle auf und unterstellte sie dem BW Gremberg in Köln.
Der Abriss der meisten Anlagen erfolgte ab dem Jahr 1960.

Stellwerke

Stellwerke stellen für den Betrachter in der Regel unauffällige, für den betrieblichen Ablauf aber wichtige Betriebsanlagen dar. In

ihnen werden die Weichen und Signale gestellt für den jeweils zuständigen Bereich. Sie tragen Kürzel für die bahninterne Kommunikation, die auch an den Gebäuden angeschrieben sind. Nicht immer lassen sich die Kürzel einwandfrei auflösen, da sie häufig von alten Benennungen abgeleitet sind, die heute nicht mehr bekannt sind. Im Bahnhof Troisdorf gab es vor dem Zweiten Weltkrieg die erstaunliche Zahl von zehn Stellwerken:

- Befehlsstelle Personenbahnhof: eingerichtet nach 1870, befand sich im südlichen Querbau des 2. Empfangsgebäudes. Vor hier aus wurden die wichtigsten Weichen der Hauptgleise (für die Sieg- und die Rheinstrecke) gestellt. Sie blieb am Ort bis 1936/37.
- Stellwerk Ts „Troisdorf Südturm“: eingerichtet 1896, es lag zwischen den Gleisen der Siegstrecke und der Rheinstrecke nahe der Blücherstraße. Es bediente die Einfahr- und Ausfahrweichen am Südkopf.
- Stellwerk Tw „Troisdorf Westturm“: es lag an der Südseite der Ladestraße des Güterbahnhofes und bediente dessen Gleise sowie den Ablaufberg Süd. Das neue Stellwerk wird im November 1951 in Betrieb genommen.
- Stellwerk To „Troisdorf Ostturm“: es stand an der Nordseite der Bahnhofsinsel und bediente die Gleise des Abstellanlage für Personenwagen. Es wurde bis in die 1930er Jahre bedient. Seine Aufgaben übernahm das Stellwerk Rt III.
- Stellwerk Rt III „Rangierturm III“, später To „Troisdorf Ostturm“: es stand südlich der Sieglarer Straße oberhalb der Anschlussgleise zur Gasanstalt. Es bediente die Anlagen der Personenzug-Abstellanlage mit dem Ablaufberg Nord. Nachdem der Ablaufberg Nord aufgegeben worden war, übernahm das Stellwerk in den 1930er Jahren die Aufgaben des alten Stellwerkes To und erhielt seine Bezeichnung.
- Stellwerk Tn „Troisdorf Nordturm“: es lag zwischen den Gleisen der Rheinstrecke und der Siegstrecke am Nordende des Rangierbezirkes III und bediente die Verbindungsgleise der beiden Hauptstrecken. Bereits im Mai 1948 wird es wieder in Betrieb genommen, das Gebäude wurde dazu neu errichtet und 1952 vergrößert.
- Stellwerk Rt II „Rangierturm II“: dieses lag am Überweg Lindenstraße und bediente den Ablaufberg Nord und die Abstellanlage für Personenwagen.
- Stellwerk Tvs „Troisdorf Vorbahnhof Südturm“: es lag an der Südseite des Vorbahnhofes und bediente die Weichen der beiden Hauptstrecken sowie der Südseite des Vorbahnhofes.
- Stellwerk Rt I „Rangierturm I“: es lag im Bereich des Bahnhofes der Kleinbahn Siegburg-Lülsdorf und bediente die Anlagen des Kleinbahnhofes, der Gleise für die Gepäckwagen und die Wagenreinigung.
- Stellwerk Rb „Rangierturm Bansen“ (?): es wurde nur im Bedarfsfall bedient, lag neben dem Bahnübergang vor dem Bahnhof der Kleinbahn und bediente die Gleise zu den Aufstellgleisen für Packwagen und Versorgungseinrichtungen, wie die Gleise zu den Kohlenbansen (daher vermutlich die Bezeichnung „Rb“).
- Stellwerk Tvn „Troisdorf Vorbahnhof Nordturm“: dieses lag in der Nordzufahrt zum Bahnhof und versorgte die Anlagen im Norden des Vorbahnhofes.

Mit Errichtung des neuen zentralen Stellwerkes (*Tf „Troisdorf, besetzt mit Fahrdienstleiter“*) am 15. April 1962 verloren die alten Stellwerke ihre Funktionen und wurden in den folgenden Jahren beseitigt. Bei der Eröffnung versorgte das neue Stellwerk 19 Hauptsignale mit zehn Vorsignalen, 3 Deckungssignale, 7 Selbstblocksignale, 6 Vorsignale, 70 Gleissperrsignale, 80 elektrische Weichenantriebe. 1978 übernahm das Stellwerk Tf die Aufgaben der Bahnhöfe Friedrich-Wilhelms-Hütte und Menden. 2001 wurde das elektronische Stellwerk in Betrieb genommen. Seit 2011 wird als Fernsteuerbereich (= vor Ort eigene Stellwerksanlagen) das Stellwerk Königswinter bedient.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2020)

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Bahnhof Troisdorf (abgerufen 24.11.2019)
de.wikipedia.org: Troisdorf, Eisenbahnverkehr (abgerufen 24.11.2019)
www.sporenplan.nl: Gleisplan Troisdorf 1979, Teil 1 (abgerufen 24.11.2019)
www.sporenplan.nl: Gleisplan Troisdorf 1979, Teil 2 (abgerufen 24.11.2019)
de.wikipedia.org: S-Bahn Köln (abgerufen 01.01.2020)

Literatur

Land, Erich; Schulte, Helmut (1986): 125 Jahre Bahnhof Troisdorf 1861 - 1986. In: Troisdorfer Monographien 1, Troisdorf.

Stern, Volkhard (2019): Die Bundesbahn-Schule Troisdorf. In: Köln-Bonner Verkehrsmagazin 3/2019, Heft 56, S. 72-79. Bonn.

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 188-208, Freiburg.

Bahnhof Troisdorf

Schlagwörter: Bahnhof, Personenbahnhof, Rangierbahnhof, Bahnhofsgebäude, Bahnbetriebswerk, Stellwerk, Drehscheibe (Verkehr)
Straße / Hausnummer: Poststraße 64
Ort: 53840 Troisdorf
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1861
Koordinate WGS84: 50° 48 51,2 N: 7° 09 4,15 O / 50,81422°N: 7,15115°O
Koordinate UTM: 32.369.754,26 m: 5.630.794,97 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.581.172,92 m: 5.631.611,50 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: „Bahnhof Troisdorf“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-304407 (Abgerufen: 23. November 2026)

Copyright © **LVR**