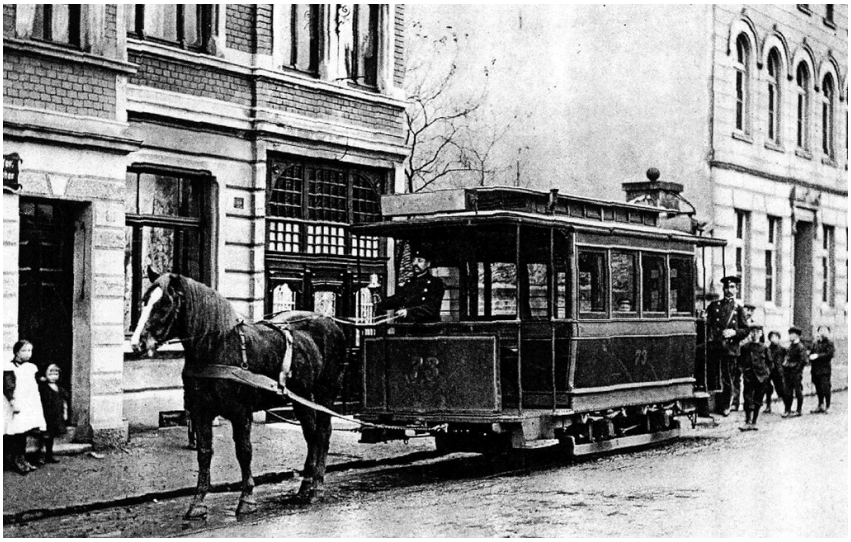
# Bonner Pferdebahn

## Pferde-Straßenbahn, „Päädsbahn“ oder „Pädsbahn“ in Bonn

Schlagwörter: Pferdestraßenbahn
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bonn
Kreis(e): Bonn
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Historische Aufnahme eines Pferdebahn-Personenwagens in der Bonner Pützstraße am 24. November 1909.
Fotograf/Urheber: unbekannt




Bonn war in den Gründerjahren und bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges eine aufstrebende Stadt mit Universität, Verwaltungen und Industrien. Die verkehrliche Erschließung und die Anbindung an die Vororte war jedoch ungenügend.
1890 befasste sich die Stadtverordnetenversammlung mit Plänen zur verkehrlichen Erschließung der Stadt. Zum einen wurde eine *Trambahn mit Motorenantrieb* nach Godesberg und Mehlem geplant. Zum anderen war ein Netz aus vier Pferdebahnlinien vorgesehen, ähnlich der bereits 1877 in Betrieb genommenen Kölner Pferdebahn.
Mit dem Bau wurde die Wilmersdorfer Firma Havestadt, Contag & Cie. beauftragt. Die Betriebsführung wurde der „Rheinisch-Westfälischen Bahngesellschaft zu Berlin“ übertragen. Diese Gesellschaft hatten der Regierungsbaumeister Havestadt und einige Banken am 19. November 1889 in Berlin gegründet.
Nachdem die vertraglichen Bedingungen zum Bau und Betrieb der Pferdebahn am 22./25. August 1890 geschaffen waren, wurde am 19. April 1891 der Betrieb der Pferdebahn aufgenommen. Es gab folgende Strecken:

- Koblenzer Straße / Reuterweg über Stockentor zum Markt
- Markt über Münsterplatz, Bahnhof mit Bahnübergang über die Staatsbahn, Poppelsdorfer Allee, Meckenheimer Allee zum Jägerhof in Poppelsdorf
- Bahnhof über Wesselstraße zum Markt
- Markt über Bonngasse und Kölnstraße zum Wilhelmsplatz

Eingerichtet wurden zwei durchgehende Linien zwischen Koblenzer Straße nach Poppelsdorf und vom Markt zum Wilhelmsplatz.

Im Juni 1891 kam die Strecke vom Wilhelmsplatz zur Heerstraße hinzu, verlängert 1893 bis zur Ellerstraße. Vom Reuterweg erweiterte man das Netz 1896 über den Rheinweg und den Bahnübergang über die Staatsbahn bis nach Kessenich, Pützstraße.

Es gab nun drei Linien: von Kessenich, Poppelsdorf und von der Heerstraße jeweils zum Markt.
Die Rheinisch-Westfälische Bahngesellschaft übernahm zum 27. Oktober 1899 sowohl Pferdebahn als auch die Dampfbahn nach Mehlem von Havestadt & Contag. Die letzte Erweiterung erfolgte 1903 mit der Strecke von von der Poppelsdorfer Alle nach Endenich. Auf den vier Strecken fuhren die Bahnen zwischen 6:45 morgens bis 9:45 abends im Abstand von 10 Minuten.

Am 1. April 1904 wurde die Landgemeinden Kessenich, Poppelsdorf, Endenich und Dottendorf in die selbständige Stadt Bonn eingemeindet. Mit Vertrag vom 15./17. Oktober 1904 kaufte die Stadt Bonn die Pferdebahn (zusammen mit der Dampfbahn nach Mehlem), je zur Hälfte. Die Pferdebahnen sollten nun von der elektrischen Straßenbahn abgelöst werden, die bereits seit 1902 über die Alte Rheinbrücke über den Fluss nach Beuel fuhr. Die Pferdebahnen wurden nun wieder stillgelegt: zum 29. Juni 1906 die Strecke von der Ellerstraße, am 28. September 1906 von der Koblenzer Straße und am 3. Oktober 1907 die Linie von der Poppelsdorfer Allee nach Endenich und von Poppelsdorf zum Markt. Als letzte Strecke war die Verbindung von der Koblenzer Straße über den Rheinweg nach Kessenich bis zum 24. November 1909 in Betrieb. Diese Strecke wurde nicht von der Straßenbahn übernommen, womit auch die Kreuzung mit der Staatsbahn am Rheinweg entfiel.

**Betriebsstellen und Betriebsmittel**
Die Pferdebahn hatte ein Spurweite von 1000 Millimetern. Es soll insgesamt 74 Pferdebahnwagen gegeben haben, wobei nicht alle gleichzeitig in Betrieb waren. Sie hatten alle zwei Achsen, waren rund 6 bis 7 Meter lang bei einem Gewicht von rund drei Tonnen. Es gab geschlossene und offene Wagen, die je nach Jahreszeit eingesetzt wurden. Sie kamen von den Firmen van der Zypen & Charlier, Köln und Waggonbaufabrik Josef Rathgeber, München. Die Wagen von Rathgeber stammten von der Münchener Tramway, die bis 1900 stillgelegt worden war. Drei Wagen kamen 1896 aus Rappoltsweiler (heute Ribeauvillé, Département Haut-Rhin, Dampfbahn, stillgelegt 1894). Der Einsatz der Wagen aus München und Ribeauvillé in Bonn ist nicht endgültig geklärt. Die Wagen wurden je von einem Pferd gezogen, da es im Bonner Pferdebahnnetz keine größeren Steigungen gab.
Die Pferdebahn besaß zwei Depots mit jeweils Abstellplätzen für die Wagen, Werkstätten und Pferdeställe. Das ältere war in der Koblenzer Straße, Höhe Reuterweg gebaut worden, nahe der damaligen Villa Loeschigk, heute Palais Schaumburg. Hier gab es zwei Wagenhallen mit je vier Gleisen sowie ein Drehscheibe. Das jüngere befand sich ab 1903 in Endenich in der Pastoratsstraße, auf einem ehemaligen Fabrikgelände.

**Pferdebrunnen in Endenich**
In Endenich steht auf dem Platz an der Frongasse / Brahmsstraße ein bronzener Pferdebrunnen, der an die alte Pferdebahn erinnern soll. Der Brunnen wurde von der Künstlerin Sigrid Wenzel (*1934) aus Königswinter geschaffen und ist ein Abbild eines originalen Brunnens. Er ist 2,6 Meter hoch und wiegt rund 650 Kilogramm. Kennzeichnend sind die drei Schalen: unten für Hunde, in der Mitte für Pferde, oben für Vögel. Die Funktion wird durch die Applikationen an den Schalen erläutert (die vier Löwen über der Pferdeschale dürften eher als Verzierung zu sehen sein). Der Endpunkt der Bahn und das Depot waren in nur kurzer Entfernung. Der Brunnen diente allerdings nicht ausschließlich der Pferdebahn.
Der originale Brunnen stand ursprünglich an der Ecke Endenicher Straße und Wittelsbacher Ring. Der Ursprungsbrunnen bestand aus Eisen mit einem Überzug aus Emaille. Er kam 1968 auf den innerstädtischen Römerplatz (heute Remigiusplatz). Er ist zurzeit eingelagert und soll nach Restaurierung in der Brüdergasse aufgestellt werden. Ein weiterer vergleichbarer Pferdebrunnen steht in Beuel auf dem Konrad-Adenauer-Platz.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2021)

**Internet**
www.swb-konzern.de: Stadtwerke Bonn GmbH, Pferdebahn (Abgerufen: 03.02.2021)
de.wikipedia.org: SWB Bus und Bahn, Pferdebahn (Abgerufen: 03.02.2021)

Literatur

**Hermes, Stefan (2021):** Den Pferdebrunnen gibt’s zweimal. (Bonner General-Anzeiger vom 3.2.2021.) Bonn. Online verfügbar: General-Anzeiger , abgerufen am 03.02.2021

**Höltge, Dieter (1996):** Bergisches und Siegerland. Von Wuppertal bis Bonn. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 5.) S. 262-264, Freiburg.

**Nauroth, Karl-Heinz (1989):** Straßenbahnen in Bonn. S. 6-8, Nordhorn.

**Schadow, Sebastian (2002):** Strom oder Hafer: die Geschichte der Bonner Pferdebahn. In: Berichte des Institutes für Didaktik der Biologie der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, S. 105-122. Münster. Online verfügbar: repositorium.uni-muenster.de, Schadow, Bonner Pferdebahn , abgerufen am 06.05.2022

**Stern, Volkhard (2015):** Verkehrsknoten Bonn. Freiburg.

Bonner Pferdebahn

**Schlagwörter:** Pferdestraßenbahn
**Ort:** 53111 Bonn
**Fachsicht(en):** Kulturlandschaftspflege
**Erfassungsmaßstab:** i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
**Erfassungsmethoden:** Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
**Historischer Zeitraum:** Beginn 1891, Ende 1909
**Koordinate WGS84:** 50° 44 7,31 N: 7° 06 6,28 O / 50,73536°N: 7,10174°O
**Koordinate UTM:** 32.366.048,77 m: 5.622.115,30 m
**Koordinate Gauss/Krüger:** 2.577.821,69 m: 5.622.786,41 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:** Claus Weber, „Bonner Pferdebahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-327342 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**