Betriebsbahnhof Nord der Kölner Straßenbahn

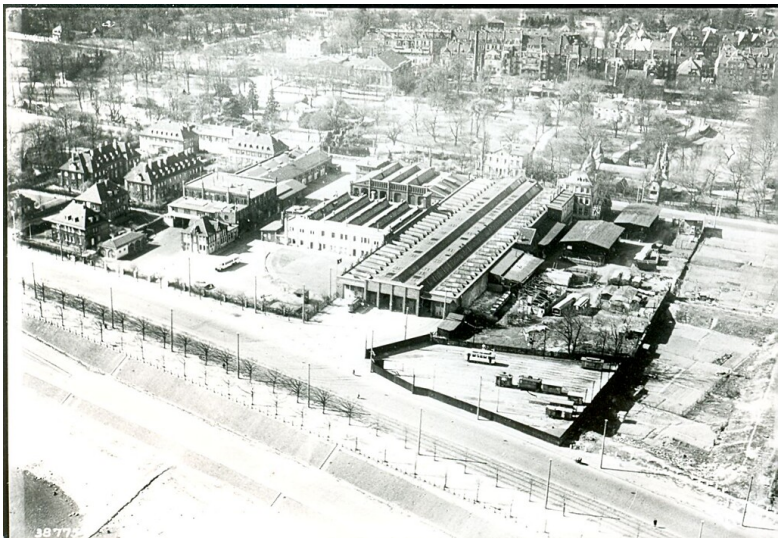
Pferdebahn- bzw. Straßenbahndepot Riehl mit Pferdeställen, Wagenhalle und Werkstatt

Schlagwörter: Pferdestraßenbahn, Stall, Straßenbahn, Straßenbahndepot, Betriebsgebäude, Bahnhof, Bahnanlage, Werkstatt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Gemeinde(n): Köln

Kreis(e): Köln

Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Historische Luftaufnahme des Nordbahnhofs der Kölnischen Straßenbahn mit Straßenbahndepot am Niederländer Ufer in Köln-Riehl (undatiert).
Fotograf/Urheber: unbekannt

Zwischen dem Niederländer Ufer und der Riehler Straße entstand 1887 eine Wagenhalle mit Pferdeställen für die Kölner Pferdebahn, die um 1888/89 zur Werkstatt der elektrischen Straßenbahn und deren so genanntem „Nordbahnhof“ ausgebaut wurde.

Betriebsgebäude der „Pädsbahn“
Lage
Bahnhof der elektrischen Straßenbahn, Betriebswerkstätten und Omnibus-Bahnhof
Zeitweise Anbindung an die Rheinuferbahn
Schließung und Verlegung von Betriebsteilen, Abriss des Bahnhofs
Quellen, Internet, Literatur

Betriebsgebäude der „Pädsbahn“

Im Jahr 1887 wurde nördlich der heutigen Tiergartenstraße zwischen dem Niederländer Ufer und der Riehler Straße von einem privaten Unternehmer eine Wagenhalle mit Pferdeställen errichtet.
Die Gebäude boten Platz für 61 Wagen und 115 Pferde. Sie wurden ab 1888 zu einem „Nordbahnhof“ ausgebaut (Reinhardt 2017, S. 69) und am 19. Mai 1889 für die bereits seit 1877 betriebene Kölner Pferdebahn – die „Pädsbahn“, ein Vorläufer der späteren Straßenbahn – in Betrieb genommen.
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.
Von der 1882 als *Cölnische Straßenbahn-Gesellschaft* entstandenen Betreibergesellschaft wurden von hier aus ab dem 14. April 1889 die beiden zur Endhaltestelle „Zoo/Flora“ führenden Pferdebahn-Strecken bestückt: die am 8. Oktober 1879 eröffnete zweite Linie von Nippes zum Botanischen Garten Flora in Riehl und die als dritte Strecke zum 25. Mai 1882 eröffnete Linie Dom – Zuckerberg (heute Riehler Platz) – Zoologischer Garten.

Lage

In dem Stadtführer-Plan von 1897 zur „Goldenen Ecke“ in Riehl findet sich südlich des Zoos ein beachtlich großes „Pferdebahn-Depot“ eingezeichnet. Auf den historischen Karten der *Preußischen Neuaufnahme* (1891-1912) wie auch auf den topographischen Karten *TK 1936-1945* ist das Betriebsgelände zwar verzeichnet, wird aber nicht gesondert benannt (vgl. Abbildung und Kartenansicht).
Ein 1938 von einem Kölner Kaufhaus Peters vertriebener „Plan von Köln“ zeigt das Areal als *„Straßenbhf Nord“* (landkartenarchiv.de).

Bahnhof der elektrischen Straßenbahn, Betriebswerkstätten und Omnibus-Bahnhof

Nachdem die Stadt Köln zum 1. Januar 1900 zunächst das Pferdebahn-Unternehmen und zum 1. April des gleichen Jahres dann auch das Streckennetz übernommen hatte, wurde mit der Elektrifizierung des Straßenbahnnetzes (beginnend im Oktober 1901 mit der Uferbahn-Strecke zum Zoo) und ab 1907 der Motorisierung durch Omnibusse begonnen. 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, Pferdebahn).
Ab 1903 fuhren auf allen früheren Pferdebahnstrecken elektrische Straßenbahnen, einzige Ausnahme war die Linie Nippes - Flora. Die Innovationen hatten schließlich im Jahr 1907 das Ende der Kölner Pferde-Straßenbahn zur Folge. Als letzte Pferdebahnlinie wurde die Linie von Nippes zur Flora eingestellt, bei deren letzter Fahrt am 22. Mai 1907 die Kölner feierlich Abschied von der Bahn nahmen: *„Die Wagen waren durch die Gärtner der Flora mit Fähnchen, Blumen und Girlanden geschmückt und bunte Seidenbänder zierten die Peitsche des Kutschers. Unter Begleitung von Fackelträgern und dem Lied: ‚Muss i denn, muss i denn zum Städtele hinaus…‘“* ging es auf die Fahrt von Riehl nach Nippes (ebd.).
Als Ersatz wurde 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)

„1901/02 wurde eine Triebwagenhalle mit einer Werkstatt errichtet. Somit war der Nordbahnhof der erste Bahnhof für die elektrische Straßenbahn. Die hierzu notwendigen Baumaßnahmen waren bis zum 31.3.1904 abgeschlossen. ... Auf dem Betriebsgelände wurde später auch die ‚Hauptwerkstatt‘ angelegt, die aber am 28.5.1923 nach Weidenpesch ... verlegt wurde, wo sie sich heute noch befindet.“ (die heutige Hauptwerkstatt der Kölner Verkehrsbetriebe KVB an der Mönchsgasse, www.riehler-geschichten.koeln)
Neben dieser mit einer Schreinerei und verschiedenen anderen Gewerken ausgestatteten Hauptwerkstätte im Betriebshof Nord wurde um 1912/13 noch eine zweite so genannte „Elektrowerkstatt“ als Außenstelle errichtet. Diese ist auf Blatt 32 der *Schiffahrts- u. Industriekarte des Rheins* unter der Nr. 4 als *„Cölner Straßenbahn-Reparatur-Werkstätte“* eingezeichnet (frdl. Hinweise der Herren Decker und Brokmeier). Das Areal zeichnet sich bereits auf den zwischen 1891 und 1912 erstellten historischen Kartenblättern der *Preußischen Neuaufnahme* zwischen der heutigen Slabystraße und dem Kuhweg ab (hier die östlich eingezeichnete Geometrie, vgl. Kartenansicht).

Mit Gründung der zunächst selbständigen Kölner *Straßen-Omnibus-Gesellschaft mbH* (ab 1933 Betriebsteil der *Bahnen der Stadt Köln*, einer Vorgängerin der *Kölner Verkehrs-Betriebe* KVB ab 1950) wurde 1925 der weitere Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs mit Kraftomnibussen betrieben. Hierbei konnten zusätzliche Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen sowie Anschlüsse an weitere Straßen- und Vorortbahnen hergestellt werden. Im Zuge dieser Neuerungen wurde auch der Straßenbahnhof in Riehl zunehmend zum Busbahnhof umgestaltet, während auf dem Gelände nur noch wenige Trieb- und Beiwagen der elektrischen Straßenbahn untergebracht waren, die die Linien 12, 14 und 16/26 bestückten.

Zeitweise Anbindung an die Rheinuferbahn

Der durch Riehl führende Straßenbahn-Gleisabschnitt wurde nach der 1929 erfolgten Eröffnung der ersten festen Mülheimer Brücke als Teil der bereits seit 1905 für den Güter- bzw. 1906 für den Personenverkehr eröffneten Rheinuferbahn der *Köln-Bonner Eisenbahnen AG* (KBE) genutzt. Bereits 1906 war die Straßenbahn-Zoo-Strecke über die Riehler Straße bis an die damalige Mülheimer Schiffbrücke (bis 1927) verlängert worden (www.kvb.koeln). Die Verlängerung der Rheinuferbahn bis zur Rampe Mülheimer Brücke erfolgte zum Oktober 1929 (Reinhardt 2017, S. 212).
Die von ihrem Beginn an nicht als Dampfkleinbahn, sondern bereits als elektrische Schnellbahn errichtete Eisenbahnverbindung zwischen Köln und Bonn (Wilhelm 2008, S. 264) wurde nun von der Trankgasse am Hauptbahnhof aus nach Norden hin bis zur linksrheinischen Mülheimer Brückenrampe verlängert, wobei größtenteils die Gleise der Straßenbahn mitgenutzt wurden. Da diese Verlängerung sich jedoch nicht rentierte, wurde sie bereits 1933 wieder aufgegeben. Die Haltestelle „Zoo/Flora“ wurde noch bis 1945 von der Rheinuferbahn bedient (de.wikipedia.org, Rheinuferbahn).

Schließung und Verlegung von Betriebsteilen, Abriss des Bahnhofs

Da sich hier die Schäden infolge des Zweiten Weltkriegs in Grenzen hielten, konnte der Betrieb des Nordbahnhofs zunächst weitergeführt werden, bevor dieser 1950 vom Gleisnetz getrennt und 1955 schließlich geschlossen wurde.
Sowohl die Bevorzugung des Busses gegenüber der Straßenbahn wie auch der teilweise prekäre Zustand zahlreicher Gleisanlagen führten in den 1950ern zur Stilllegung von Strecken. Nachdem der Abschnitt Dom – Hauptbahnhof – Rheinuferstraße – Bastei – Zoo der Straßenbahnlinie 14 bereits im August 1944 durch Kriegszerstörungen bedingt aufgegeben worden war, wurde zum 4. Januar 1954 auch die verbliebene Strecke Zoo – Lennestraße – Stammheimer Straße – Riehl stillgelegt (www.sufk-köln.de).

Seitdem waren auf dem Gelände des ehemaligen Nordbahnhofs nur noch Omnibusse stationiert:
„Für den expandierenden Teil des Busnetzes war aber auf dem Betriebsgelände langfristig kein ausreichender Platz vorhanden. So wurde auf dem Gelände der ehemaligen Kläranlage Ecke Friedrich-Karl-Straße und Boltensternstraße ein Ersatzgelände angekauft und 1955 der Busbahnhof nach dort verlagert.“ (www.riehler-geschichten.koeln)
Der vormalige Straßenbahnhof wurde in den Jahren 1956/57 abgetragen. Später entstanden hier in der heutigen Rotterdamer Straße die Wohngebäude des Riehler Tiergartenviertels (unser-quartier.de, Tiergartensiedlung).

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2021)

Quellen

- Der Rhein. Schiffahrts- u. Industriekarte des Rheins, Teil II, Cöln (Niehl) - Bingen/Rüdesheim, Blatt 32 der amtlichen preußischen Stromkarte, Maßstab 1:10.000, hrsg. vom Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg-Ruhrort, undatiert, wohl um 1911/15 (Sammlung Brokmeier).

- Historisches Luftbild des Nordbahnhofs, Glasplattennegativ von der Hansa Luftbild GmbH, April 1933 (online-Ansicht unter dfg-viewer.de / www.archive.nrw.de, Landesarchiv NRW, Abt. Rheinland, Signatur RW 0229 Nr. 38775, abgerufen 08.07.2024).
- Freundliche Hinweise von Herrn Joachim Brokmeier, Bergisch Gladbach, 2021.

- Freundliche Hinweise von Herrn Franz Decker, Straßenbahn-Museum Thielenbruch, Köln, 2021.

Internet

www.riehler-geschichten.koeln: Nordbahnhof (Text Joachim Brokmeier, abgerufen 16.03.2021)
unser-quartier.de: Richtfest in der Tiergartensiedlung (Text Joachim Brokmeier, 18.03.2021, abgerufen 30.03.2021)
unser-quartier.de: Die Pferdebahn zum Kölner Zoo (Text Joachim Brokmeier, 08.10.2021, abgerufen 05.11.2021)
www.kvb.koeln: KVB-Geschichte von 1877 bis 1949 (abgerufen 17.03.2021)
www.sufk-köln.de: Straßenbahn- und U-Bahn-Freunde Köln e. V., Stillegungsdaten deutscher Straßenbahnstrecken, D 78 - Kölner Verkehrsbetriebe KVB (abgerufen 16.03.2021)
www.hsk-koeln.de: Historische Straßenbahn Köln e.V., Straßenbahn-Museum Thielenbruch (abgerufen 26.04.2021)
landkartenarchiv.de: Plan von Köln 1938, Werbebeigabe des Kaufhauses Carl Peters in Köln, Verlag Ernst Moißl sen., Köln (abgerufen 17.03.2021)
de.wikipedia.org: Geschichte der Kölner Straßenbahn (abgerufen 16.03.2021)
de.wikipedia.org: Rheinuferbahn (abgerufen 16.03.2021)
de.wikipedia.org: Riehl (Köln) (abgerufen 16.03.2021)

Literatur

Brokmeier, Joachim (2013): Köln-Riehl, Geschichte(n) aus dem Veedel. (Heimatarchiv.) Erfurt.

Brokmeier, Joachim (2008): Köln-Riehl, ein Stadtteil mit langer Tradition. (Heimatarchiv.) Erfurt.

Höltge, Dieter; Reuther, Axel (2001): Köln, Düren, Aachen. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 7.) S. 230-231, Freiburg.

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. 264-265 u. 271, Köln (2. Auflage).

Betriebsbahnhof Nord der Kölner Straßenbahn

Schlagwörter: Pferdestraßenbahn, Stall, Straßenbahn, Straßenbahndepot, Betriebsgebäude, Bahnhof, Bahnanlage, Werkstatt
Straße / Hausnummer: Tiergartenstraße, Niederländer Ufer, Riehler Straße
Ort: 50735 Köln - Riehl
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1887 bis 1889, Ende 1956 bis 1957
Koordinate WGS84: 50° 57 32,87 N: 6° 58 41,17 O / 50,95913°N: 6,9781°O
Koordinate UTM: 32.358.005,83 m: 5.647.226,24 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.568.763,72 m: 5.647.555,60 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Betriebsbahnhof Nord der Kölner Straßenbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-329487 (Abgerufen: 23. November 2026)

Copyright © **LVR**