Industriell genutzte Gleisanlagen im Bereich Deutz, Poll und Westhoven

rechtsrheinische Güterstrecken in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Güterbahnhof, Bahnbetriebswerk, Eisenbahnbrücke, Gleiskörper, Straßenbahn, Lokomotivschuppen

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Gemeinde(n): Köln

Kreis(e): Köln

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Blick vom Lokschuppen an der Kölner Südbrücke über die Gleise der Hafenbahn in Richtung des Verschiebe- bzw. Sammelbahnhofs Köln-Poll (2021).
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel



Die Betrachtung historischer Karten aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts verdeutlicht die Erschließung des rechtsrheinischen Kölner Südens für die sich dort entwickelnden Stadtteile und die sich dort ansiedelnden Gewerbe und Industrien durch verschiedene Güter- und Personenbahnstrecken.
Hier konzentriert sich der Blick auf den Ausschnitt des zahlreiche Güter- und Personenstrecken umfassenden rechtsrheinischen Gleisnetzes im Bereich der beiden heutigen Stadtteile Poll (1888 zusammen mit Deutz nach Köln eingemeindet) und Westhoven, das 1975 mit der bis dahin selbständigen Stadt Porz in die Domstadt eingemeindet wurde.

Die Ausgangslage um 1900
Topographische Aufnahme der Rheinlande (1801-1828) und Preußische Uraufnahme (1836-1850)
Preußische Neuaufnahme (1891-1912) und Plan der Stadt Köln (um 1900)
Topographische Karte TK (1936-1945) und Plan von Köln (um 1938)
Nutzung von Gütergleisen für den Personenverkehr - und umgekehrt
Objektgeometrie und Kartenbild
Quelle, Internet, Literatur

Die Ausgangslage um 1900

Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wurde die verkehrsmäßige Erschließung der zahlreichen kleineren Kölner Vororte durch befestigte Straßen sowie Eisen- und Straßenbahnen intensiviert - so etwa ab den 1870er-Jahren der Personenverkehr über die Pferdebahn, die dann ab 1903 nach und nach durch elektrische Straßenbahnen und Benzin-Omnibuslinien abgelöst wurde.
Der 1859 vollendete Kölner Centralbahnhof - der Vorgängerbau des heutigen Hauptbahnhofs - wurde über die gleichzeitig mit diesem errichtete Dombrücke (die „Vorkriegs-Hohenzollernbrücke“) mit dem bereits seit 1845 als rechtsrheinischem Endpunkt einiger Bahnlinien dienenden Deutzer Bahnhof verbunden, der wiederum um 1912/13 als „zweiter Hauptbahnhof“ Kölns ausgebaut wurde. Die am Deutzer Kennedy-Ufer erhaltene Lokomotiven-Drehscheibe ist ein noch erhaltenes Relikt aus dieser Zeit mit einem Kopfbahnhof „Deutz-Schiffsbrücke“ *[korrekt eigentlich* Schiffbrücke*, mit 's' bezeichnet das Wort die Kommandobrücke eines*

Schiffes, Verf.] (vor dem Bau der ersten Deutzer Hängebrücke 1913 bis 1915).

Nun endlich waren die in Köln und Deutz zusammenlaufenden Bahnstrecken miteinander verbunden und die bis dahin erheblich behinderte Ost-West-Verbindung über den Rhein weitestgehend hergestellt. Von dem Gleisverbund profitierten alleine in Köln vier verschiedene Betreibergesellschaften: die linkrheinische *Cöln-Crefelder Eisenbahn* (CCE), die rechtsrheinische *Köln-Mindener Eisenbahn* (KME) sowie die beiden Bahnunternehmen *Rheinische Eisenbahn Gesellschaft* (RhE, die vorherige *Bonn-Cölner Eisenbahn* BCE) und *Bergisch-Märkische Eisenbahn* (BME), die Strecken beiderseits des Flusses betrieben.

Im rechtsrheinischen Süden der Domstadt wurde seit um 1900 eine deutlich verbesserte Infrastruktur für die sich rasch entwickelnde Stadtregion geschaffen. Alleine für das erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts sind hier der Rückbau der preußischen Befestigung in Deutz bei gleichzeitigem Ausbau des dortigen Hafens, der Neubau der Südbrücke und der weitere Ausbau des Poller Rheindamms im Sinne verbesserter Ansiedlungsmöglichkeiten, des Hochwasserschutzes und für Freizeiteinrichtungen zu nennen.
Vor allem der Ausbau des Deutzer Hafens erforderte dabei eine bessere Anbindung an die Bahnstrecken beiderseits des Rheins.

Topographische Aufnahme der Rheinlande (1801-1828) und Preußische Uraufnahme (1836-1850)
Die im Maßstab 1:20.000 erstellten Blätter der bereits 1801 während der Franzosenzeit begonnenen und nachfolgend bis 1828 unter den Preußen fortgeführten *Topographischen Aufnahme der Rheinlande* (auch *Tranchot- / von Müffling-Karte*) zeigen naturgemäß noch keine Gleisanlagen oder Bahnhöfe der in diesen Jahren ja erst als Verkehrsmittel „erfundenen“ Eisenbahn.
Auf den zwischen 1836 und 1850 in einheitlichem Maßstab von 1:25.000 erarbeiteten historischen Karten der *Preußischen Uraufnahme* ist dann bereits der Deutzer Bahnhof der KME und auf der anderen Rheinseite im Norden der Altstadt die am Bahnhof Cöln-Thürmchen endende Strecke Aachen - Köln der RhE zu erkennen.
Der rechtsrheinische Süden um die damaligen Örtchen Poll, *Rohlshoven* und Westhoven ist noch nicht über Bahngleise erschlossen.

Preußische Neuaufnahme (1891-1912) und Plan der Stadt Köln (um 1900)
Die zwischen 1891 und 1912 im Maßstab 1:25.000 angefertigten Messtischblätter der *Preußischen Neuaufnahme* zeigen leider noch nicht den zwischen 1904 bis 1907 im Ausbau befindlichen Deutzer Hafen und auch nicht den Verlauf der nachfolgend meist als „Hafenbahn“ bezeichneten Gütergleise in Richtung Deutz. Auch die 1910 eröffnete und vornehmlich für den Güterverkehr vorgesehene zweigleisige Eisenbahn-Südbrücke ist noch nicht in den Karten verzeichnet.
Die von Deutz in südlicher Richtung ankommende Gleisstrecke macht hier ein Stück hinter der heutigen Severinsbrücke einen Schwenk nach Osten in Richtung Kalk und Humboldt/Gremberg, wo sich bereits seit dem 19. Jahrhundert bedeutende Industrieansiedlungen befanden, wie etwa seit 1856 *Bergbau von Sievers & Co.* (die spätere *Klöckner Humboldt Deutz AG*) oder seit 1858 die *Vorster & Grüneberg Cöln Gesellschaft*, die spätere *Chemische Fabrik Kalk*. Auch der Ausschnitt einer *Karte des deutschen Reiches* aus dem Jahr 1900 zeigt diese Kurve der Gleisstrecke entsprechend (vgl. Abb.).
In der *Preußischen Neuaufnahme* findet sich im Bereich des heutigen Deutzer Kaltenbornwegs ein Bahnbetriebswerk („B.W.“) eingezeichnet, während weiter in Richtung Süden und Poll und Westhoven noch keinerlei Gleisanlagen oder Bahnstrecken eingezeichnet sind.
Auch ein auf um 1900 datierter *Plan der Stadt Köln* zeigt die Situation entsprechend, während in diesem bereits die spätere „Süd-Brücke“ in etwas schwächerem Grau eingezeichnet ist (www.landkartenarchiv.de).

Topographische Karte TK (1936-1945) und Plan von Köln (um 1938)
Die geradezu rasante Entwicklung in der Zwischenzeit verdeutlicht der zeitliche Sprung über wenige Jahrzehnte zu den *Topographischen Karten* der Jahre 1936-1945. Hier führen nun Bahnstrecken und Industriegleise u.a. in Richtung des um 1912 bezogenen Produktions- und Firmengeländes des Fahrzeug- und Flugzeugbauers Mannesmann-MULAG AG in Westhoven, zu dem diesem hier ab 1927 nachfolgenden Landmaschinenhersteller Massey-Harris (später Massey Ferguson), zu einer 1919 unweit des Gremberger Wäldchens angesiedelten, aber bereits um 1925/26 wieder aufgegebenen Poller „Fabrik für Eisenbahnbedarf Rheinwerk Waggonwerk GmbH“, wie auch zum 1925 von dem französischen Autobauer in Poll bezogenen Citroën-Produktionswerk.

Auch die abkürzende Gleisverbindung zu der Strecke in Richtung Westhoven - ein rund 500 Meter langes Stück zwischen Rolshover Straße / Auf dem Sandberg und dem Baumschulenweg - zeigt sich erst auf der *TK 1936-1945*, während die im vorherigen Kartenbild bis 1912 noch deutlich sichtbare Kurve der (Güter-) Gleise nördlich des Deutzer Hafens in östlicher Richtung nach Kalk und Humboldt/Gremberg mittlerweile nicht weiter beschrieben wird.
Die Region Kalk / Gremberg wird jetzt in West-Ost-Richtung über die vom Linksrheinischen über die Südbrücke ankommende

Bahnstrecke erschlossen. Deren Gleise teilen sich nun gleich hinter der Rheinbrücke in die Richtungen Humboldt/Kalk und in Richtung des ab 1913 konzipierten und bis 1924 ausgebauten Güter- und Verschiebebahnhofs Gremberg. Der Abzweig gleich hinter der Südbrücke in Richtung des Rangierbahnhofs Gremberg wurde am 25. Oktober 1918 in Betrieb genommen (vgl. den Eintrag zur Südbrücke).
Die „Hafenbahn“ wird nun bereits - ab etwa dem Bereich zwischen den heutigen Straßen Im Hasental und Kaltenbornerweg - in Form von drei beiderseits des Deutzer Hafenbeckens geführten Nebengleisen geführt, die unmittelbar südlich der Südbrücke im Bereich des heute noch erhaltenen Lokschuppens (Am Schnellert) wieder ineinander münden und den seinerzeit noch zweigleisigen Verschiebe- bzw. Sammelbahnhof Poll bilden, der später fünfgleisig geführt wurde (vgl. www.k-poll.de und jüngere Karten).

Etwa 600 Meter südlich der Rheinbrücke beschreiben die Gleise ab etwa der Poller Müllergasse eine Kurve in Richtung des Poller Citroën-Werks. Hinter diesem mündet die im Kartenbild kräftiger dargestellte Hauptstrecke in Gleise bei Gremberg/Vingst.
Zuvor geht bereits im Bereich der Querung der heutigen Straße Auf dem Sandberg (nördlich der Siegburger Straße) ein Nebengleis ab, das in Richtung Westhoven mit Massey-Harris / Massey Ferguson verläuft. Diese Linie weist in der *Topographischen Karte* gleich mehrere Haltepunkte „Hp.“ auf, die auf eine Nutzung der Strecke für den Personenverkehr hinweisen (vgl. dazu nachfolgend).
Ferner ist im Kartenbild der *TK 1936-1945* an den Beispielen Massey und Citroën deutlich zu erkennen, das sich auf den Geländen großer Unternehmen häufig betriebseigene Nebengleise befanden, die werksinterne Verschiebebahnhöfe bildeten. Citroën etwa verfügte an seinen Standorten jeweils über eigene Gleisrampen zum Be- und Entladen von Güterzügen mit Fahrzeugen (Hinweis Herr Mikloweit).

Nutzung von Gütergleisen für den Personenverkehr - und umgekehrt
Durch die weitsichtige Planung mit gleichen Spurweiten der jeweiligen Gleisanlagen, konnten Teile der Güterstrecken der Industriestadt Köln auch für den Personenverkehr genutzt werden (was umgekehrt natürlich genauso möglich war).
Ab der Mündung in die Siegburger Straße folgt das vorab beschriebene zentrale Gütergleis in der *TK 1936-1945* erkennbar dem Verlauf der alten Vorort-Straßenbahnlinie P (die heutige Stadtbahnlinie 7). Dass die Linie P bereits in dieser Zeit - so wie heute - auch schon entlang des Deutzer Hafens auf der Siegburger Straße verläuft, zeigt die Karte jedoch nicht (bzw. je nach Datierung des Blattes noch nicht). Ein um 1938 datierter *Plan von Köln* zeigt die Linie P hingegen bereits eindeutig mit roter Liniensignatur in diesem Verlauf (vgl. www.landkartenarchiv.de bzw. die Abbildung).
Unter de.wikipedia.org findet sich zur „Vorortbahnlinie Köln - Porz-Zündorf“ (Linie E, später P), die Angabe, dass diese zeitweise zusammen mit der städtischen Hafenbahn (heute ein Tochterunternehmen der Kölner Stadtwerke) betrieben worden sei: *„Die Bahn führte in Richtung Süden erst ab Poll einen unabhängigen Bahnkörper; die Strecke südlich von Poll war eisenbahnmäßig ausgebaut, hier bestand auf einem Abschnitt ein gemeinsamer Betrieb mit der städtischen Hafenbahn. Diese Bahn wurde eigens für den Güterverkehr der Chemischen Fabrik Kalk eingerichtet ...“*
Auch die Kölner Verkehrsbetriebe KVB beschreiben für 1921: *„Die Vorortbahnlinie E wird von Porz nach Zündorf verlängert. Sie trifft dort auf die Siegburger Kleinbahn, die am selben Tag (1.10.) von Langel nach dort verlängert wird (bis 1964).“*
(www.kvb.koeln).

Objektgeometrie und Kartenbild
Die hier eingezeichnete Geometrie folgt im Wesentlichen dem Bild der *Topographischen Karte 1936-1945* (vgl. Kartenansicht). Die zu Anfang des 20. Jahrhunderts noch nach Osten in Richtung Kalk und Humboldt/Gremberg schwenkende Kurve ist entsprechend der *Preußischen Neuaufnahme 1891-1912* eingezeichnet. Beide Karten weichen technisch bedingt sowohl leicht voneinander wie auch von den heutigen Karten ab.
Der alternative Verlauf der Stadtbahnlinie 7 (bzw. bis 1967 Linie P) auf der Siegburger Straße zwischen dem Deutzer Kaltenbornweg und der Salmstraße in Poll ist hier nicht eigens dargestellt, dieser zeigt sich in allen modernen Karten.
In den historischen Karten hat es teils den Anschein, als würde in diesen Jahrzehnten noch eine weitere Gleisstrecke entlang der heutigen Poller Alfred-Schütte-Allee führen (damals Rheinallee bzw. Westhover Weg). Hier ist jedoch zu keiner Zeit eine Strecke belegt und auch der vorab genannte *Plan von Köln* von 1938 zeigt in seiner detaillierten Darstellung dieses Areal eindeutig ohne Gleisanlagen.

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

Quelle
Freundliche Hinweise von Herrn Immo Mikloweit, Köln, 2021.

Internet
www.kvb.koeln: KVB-Geschichte von 1877 bis 1949 (abgerufen 11.05.2021)
www.landkartenarchiv.de: Plan der Stadt Köln (um 1900), hrsg. von der Kölner Verlags-Anstalt u. Druckerei A.G. (abgerufen 11.05.2021)
www.landkartenarchiv.de: Plan von Köln 1938, Werbebeigabe des Kaufhauses Carl Peters in Köln, Verlag Ernst Moißl sen., Köln (abgerufen 11.05.2021)
www.k-poll.de: Sammelbahnhof Poll und das Hafenbahngleis (abgerufen 11.05.2021)
de.wikipedia.org: Geschichte der Kölner Straßenbahn (abgerufen 11.05.2021)
de.wikipedia.org: Geschichte der Kölner Straßenbahn, Vorortbahnlinie Köln - Porz-Zündorf (abgerufen 11.05.2021)
de.wikipedia.org: Güterumgehungsbahn Köln (abgerufen 11.05.2021)

Literatur

Burggraaff, Peter (1997): Die preußische Uraufnahme im Rheinland und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaftsforschung. In: Kreis Daun Vulkaneifel, Heimatjahrbuch 1998, S. 196-202. Daun. Online verfügbar: www.heimatjahrbuch-vulkaneifel.de, Burggraaff 1998

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

Mölich, Georg; Pohl, Stefan (1994): Das rechtsrheinische Köln - Seine Geschichte von der Antike bis zur Gegenwart. Köln.

Industriell genutzte Gleisanlagen im Bereich Deutz, Poll und Westhoven

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Güterbahnhof, Bahnbetriebswerk, Eisenbahnbrücke, Gleiskörper, Straßenbahn, Lokomotivschuppen
Ort: 51105 Köln - Poll / Westhoven
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1890, Ende 1950
Koordinate WGS84: 50° 55 7,79 N: 6° 58 53,53 O / 50,91883°N: 6,98154°O
Koordinate UTM: 32.358.124,21 m: 5.642.738,84 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.569.064,51 m: 5.643.075,82 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: „Industriell genutzte Gleisanlagen im Bereich Deutz, Poll und Westhoven“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-333667 (Abgerufen: 8. November 2026)

Copyright © **LVR**