

Pferdestraßenbahn in Mönchengladbach und Rheydt

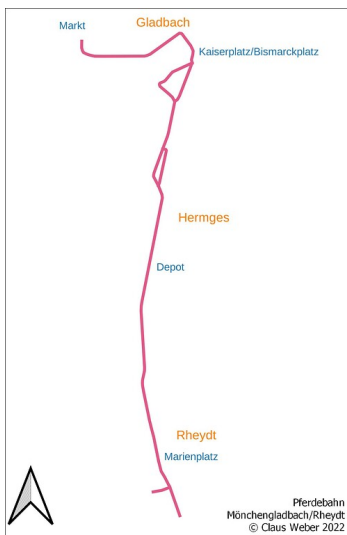
Schlagwörter: [Pferdestraßenbahn](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

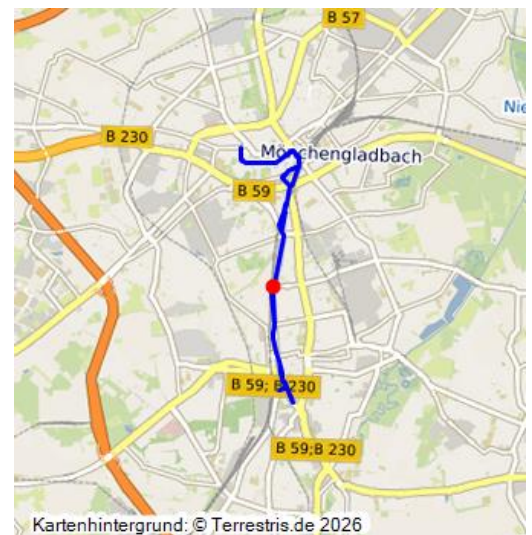
Gemeinde(n): Mönchengladbach

Kreis(e): Mönchengladbach

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Mönchengladbach / Rheydt, Strecken der Pferdebahn (2022)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Kartenhintergrund: © Terrestris.de 2026

Die heutige Stadt Mönchengladbach entstand 1975 im Zuge der kommunalen Neugliederung. Die historischen Innenstädte liegen rund 3,5 Kilometer entfernt, aber im 19. Jahrhundert entwickelten sich die Industriegebiete so, dass die beiden eigenständigen Städte räumlich zusammenwuchsen. In der Folge kam es zu mehrfachen Vereinigungen und Trennungen der beiden Gemeinden. Die Pferdebahn zwischen den beiden Städten sollte die Feinerschließung übernehmen, da es zwischen den beiden Hauptbahnhöfen der 1852 eröffneten [Strecke](#) keine weitere Bahnstation gab. Die Pferdestraßenbahn wurde von 1881 bis 1900 betrieben.

[Pferdestraßenbahn zwischen Mönchengladbach und Rheydt](#)

[Die Anfänge der elektrischen Straßenbahn und das Ende der Pferdebahn 1900](#)

[Hinweis, Internet und Literatur](#)

Pferdestraßenbahn zwischen Mönchengladbach und Rheydt

Nachdem die Bahnstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zwischen Mönchengladbach und Rheydt 1852 in Betrieb genommen worden war, entwickelten sich entlang von Bahn und Straße große Industrieanlagen. Diese wurden jedoch nicht von der Staatsbahn erschlossen. Ab 1876 interessierten sich daher Politiker in den beiden Städten für die Einrichtung einer Pferdebahn. Acht Firmen bewarben sich für die Aufgabe, die Stadt München-Gladbach (damalige Schreibweise) verhandelte jedoch vorrangig mit dem Berliner Bankier Ludwig Lübke, Bruder des Louis Lübke, der sich für die Pferdebahn in [Duisburg](#) einsetzte. Er erhielt am 10. Februar 1881 die erforderliche Konzession für den Bau und den Betrieb der städteverbindenden Pferdebahn.

Die Bauarbeiten begannen in Rheydt am 17. Juni 1881, in Gladbach Anfang Juli. Probefahrten begannen Ende Juli 1881. Die Aufnahme des Personenverkehrs sollte nach landespolizeilicher Abnahme zum 3. August beginnen. Jedoch stritten beide Städte über tarifrechtliche Fragen, die erst durch den Regierungspräsidenten in Düsseldorf geklärt werden mussten. Die offizielle Betriebseröffnung fand am 10. August 1881 statt.

Der erste Abschnitt führte von Rheydt bis Hermges. Die Fortsetzung bis zur Friedrichstraße in München-Gladbach folgte am 11. November 1881, die Reststrecke bis zum Markt am 12. November 1881. Die Wagen befuhren die Strecke von Rheydt, Odenkirchener Straße über Marienplatz, Friedrich-Ebert-Straße, Stadtgrenze beim Waldschlösschen, Rheydter Straße, Dessauer

Straße, Bahnübergang, Viktoriastraße, Berliner Platz, Lüppertzender Straße, Bismarckplatz (damals Standort des Bahnhofes), Bismarckstraße, Hindenburgstraße zum Markt und weiter bis Aachener Straße (jeweils heutige Straßennamen).

Die Fahrzeit betrug 36 Minuten (heute mit dem Bus rund 45 Minuten). Die acht Wagen fuhren im Abstand von 10 Minuten die gesamte Strecke. Das Depot in Hermges lag auf Gladbacher Stadtgebiet im Bereich der heutigen Webstuhlstraße. Einen Schuppen für Wagen und Pferde gab es in Rheydt. In der Nähe des Marktes in Gladbach gab es einen weiteren Schuppen für Pferde, die als Vorspann für die Steigung in der Krefelder Straße (heute Hindenburgstraße) dienten. 1881 gab es 14 Wagen und 50 Pferde, 1891 18 Wagen und 49 Pferde und 1894 über 20 Wagen und 51 Pferde. Zuletzt waren werktags zehn Wagen, sonntags 13 Wagen gleichzeitig auf der Strecke.

Die Bahn war in Normalspur eingleisig ausgeführt; Ausweichen für das Passieren des gegenläufigen Verkehrs gab es mehrere. Der Betrieb erfolgte zwischen 7:20 Uhr Morgens und 8:00 Uhr Abends. Die Geschwindigkeiten waren auf freier Strecke auf 12 Kilometer pro Stunde, an Kreuzungen auf 5 Kilometer pro Stunde begrenzt.

Im Januar 1882 verkauft der Bankier Lübke die Bahn an die *Deutsche Lokal- und Straßenbahngesellschaft* in Dortmund. Die Konzession verblieb jedoch bei ihm und nach seinem Tod im Februar 1883 bei seiner Witwe und den Erben. 1894 übertrug die Rheydter Stadtverwaltung die Konzession an die *Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft* in Berlin, wie die Gesellschaft ab 1881 hieß; Gladbach folgte mit Vertrag vom 2. Juli 1894.

Mit der Übertragung der Konzession waren Bedingungen verbunden. Die maroden Schienen sollten erneuert werden, das Streckennetz erweitert und elektrifiziert werden. Es konnte jedoch keine Einigung erzielt werden, und so kauften die beiden Städte im September 1897 die Bahnanlagen und nahmen die Konzession zurück. Gladbach zahlte dafür 228.000 Mark und Rheydt 116.000 Mark. Für den Betrieb wurde eigens ein Städtebetriebsamt eingerichtet, in dem Vertreter beider Städte saßen. Dieses betrieb die Bahn weiter, Gewinne und Verluste wurden im Verhältnis 2:1 aufgeteilt. Dies entsprach den Streckenlängen: 3,425 Kilometer in Gladbach und 1,765 Kilometer in Rheydt.

1896 hatte man den Bahnübergang über die Bergisch-Märkische Strecke in Hermges nach Süden verlegt, zusammen mit der Rheydter Straße und der Pferdebahnstrecke, die nun die Viktoriastraße auf ganzer Länge befuhr.

Die Anfänge der elektrischen Straßenbahn und das Ende der Pferdebahn 1900

Ab dem 1. Oktober 1897 betrieben die beiden Städte die Bahn auf gemeinschaftliche Rechnung weiter. Nach dem Beschluss zur Elektrifizierung plante das Betriebsamt den Bau eines gemeinsamen Straßen- und Kleinbahnnetzes bis in die Nachbargemeinden. Den Auftrag bekamen die Firmen *Siemens & Halske* aus Berlin und *Max Schorch & Cie* in Mönchengladbach. Neben der Elektrifizierung der bestehenden Bahn sollten neue Strecke nach Giesenkirchen und Odenkirchen erbaut werden. Beide Städte errichteten je ein Elektrizitätswerk für ihre eigene Versorgung, sie waren 1899 (Rheydt) und 1900 (Gladbach) betriebsbereit. Am 13. Juni 1899 begannen die Bauarbeiten an der Bestandsstrecke, ausgehend von der gemeinsamen Stadtgrenze. Die Spurweite verringerte man auf einen Meter, vor allem um Kosten bei den Streckenbauten im Umland zu sparen. Die Strecke wurde zweigleisig ausgebaut. Je nach Baufortschritt legte man die Pferdebahn still und betrieb schon erste Strecken mit neuen Wagen auf der neuen Spur, allerdings noch von Pferden gezogen.

Auf einer ersten Teilstrecke von Mülfort, Bahnübergang bis Hermges erfolgte der Übergang zu den elektrischen Bahnen am 15. Februar 1900. Die weitere Strecke bis Bismarckplatz in Gladbach folgte am 10. März 1900. Noch verblieb der Abschnitt über Markt bis Aachener Straße bei der Pferdebahn. Dieser Abschnitt wurde zum 15. April 1900 auf elektrischen Betrieb umgestellt, die Pferdebahn einen Tag vorher eingestellt.

Die 19 Pferdebahnwagen mit ihrer Spurweite von 1.435 Millimetern konnten für die neuen Strecken mit 1.000 Millimetern Spurweite nicht umgebaut werden. Zudem waren sie nach 19 Jahren in Betrieb abgewirtschaftet und wurden versteigert. Der Verbleib ist unbekannt.

Hinweis

Die Geometrie wurde auf der Grundlage der Topographischen Karte 1:25.000, Ausgabe 1936-45 und der historischen Deutschen Grundkarte erstellt, es kann Abweichungen zum historischen Streckenverlauf geben.

(Claus Weber, 2022)

Internet

de.wikipedia.org: Straßenbahn Mönchengladbach, Pferdebahn (abgerufen 05.06.2022)

de.wikipedia.org: Straßenbahn Rheydt, Pferdebahn (abgerufen 05.06.2022)

www.niederrheinbus.de: Sebastian Bosch/Manuel Bosch, 125 Jahre ÖPNV in Mönchengladbach. In: niederrheinbus.de, private Seite zum Omnibusverkehr in Mönchengladbach und im Kreis Viersen (abgerufen 05.06.2022)

de.wikipedia.org: Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke AG (abgerufen 05.06.2022)

Literatur

Höltge, Dieter; Kochems, Michael (2004): Niederrhein. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 9.) S. 224-227, Freiburg.

Lehmann, Jürgen (1997): Straßenbahn in Mönchengladbach. Nordhorn.

Wildermann, Rudolf / Stadtwerke Mönchengladbach (Hrsg.) (1981): Mit der Pferdebahn fing's an. 100 Jahre städtischer Nahverkehr Mönchengladbach. Mönchengladbach.

Pferdestraßenbahn in Mönchengladbach und Rheydt

Schlagwörter: [Pferdestraßenbahn](#)

Ort: Mönchengladbach

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1881, Ende 1900

Koordinate WGS84: 51° 10 38,75 N: 6° 26 20,91 O / 51,17743°N: 6,43914°O

Koordinate UTM: 32.321.004,50 m: 5.672.673,59 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.530.752,48 m: 5.671.477,20 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 (2022), „Pferdestraßenbahn in Mönchengladbach und Rheydt“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343762> (Abgerufen: 3. Juli 2026)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

