

Sicherheitshafen Köln

auch Thürmchenshafen, Franzosenhafen, Napoleonhafen oder „Port de l'Empereur“

Schlagwörter: [Schutzhafen](#), [Binnenhafen](#), [Brücke \(Bauwerk\)](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

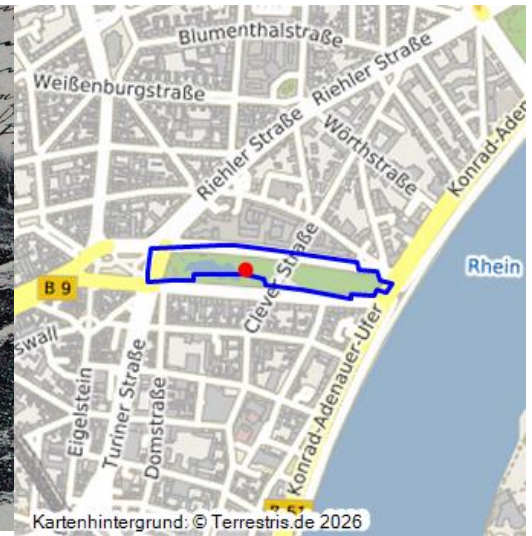
Gemeinde(n): Köln

Kreis(e): Köln

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Köln — Alter Sicherheitshafen am Thürmchen, jetzige Anlagen am Deutschen Ring



Historische Postkarte von um 1890 mit Blick über den Sicherheitshafen am heutigen Theodor-Heuss-Ring.
Fotograf/Urheber: unbekannt

Sicherheitshäfen wurden historisch zumeist als alternative Anlegestellen für Schiffe und Boote eingerichtet. Eine der Hauptaufgaben dieser auch als Winter- oder Schutzhäfen bezeichneten Binnenhäfen war es, den Wasserfahrzeugen eine sichere Überwinterung mit Schutz vor Eisgang zu bieten.

Der nur gut 80 Jahre lang bestehende Kölner Sicherheitshafen wird nach der Epoche seiner Entstehung während der [Zeit der französischen Besetzung](#) der Rheinlande unter Napoleon Bonaparte (1794-1814/15) auch Franzosenhafen, Napoleonhafen oder *Port de l'Empereur* (Hafen des Kaisers, Kaiserhafen) genannt, bzw. nach seinem Standort nahe dem so genannten [Kunibertstümmchen](#) auch Thürmchenshafen.

[Historische Fehlplanung](#)

[Planung und Bau während der „Franzosenzeit“](#)

[Nutzung und weiterer Ausbau des Schutzhafens unter den Preußen](#)

[Das Ende des Kölner Sicherheitshafens](#)

[Lage und Objektgeometrie](#)

[Internet, Literatur](#)

Historische Fehlplanung

Der Sicherheitshafen Kölns gilt in der Rückschau als große Fehlplanung, bedingt vor allem durch den Mangel an entsprechenden Erfahrungen beim Bau von Großprojekten. Der Historiker und langjährige Leiter des [Kölnischen Stadtmuseums](#) Mario Kramp benennt zahlreiche Gründe für das Scheitern (Kramp 2017, S. 71):

„... ewiges Gerangel um Finanzen, geschönte Kostenschätzungen, mangelnde Entschlusskraft, Unübersichtlichkeit der Verantwortlichkeiten, Dauer von Ausschreibungen und Fehlentscheidungen bei der Vergabe, Planungsfehler, Bau- und Materialmängel, unseriöse Firmen, gegenseitige Schuldzuweisungen, Wechsel in der Bauleitung, Lohbudelei bei der Grundsteinlegung, langwieriges Herumdoktern an einer eigentlich missglückten Konstruktion.“

Planung und Bau während der „Franzosenzeit“

Der Kölner Sicherheitshafen wurde bereits ab 1786 unter dem noch frischen Eindruck des „Jahrhundert-Eisgangs“ geplant, dem katastrophalen Hochwasser vom 27. und 28. Februar des Jahres 1784 mit einem Pegelstand von 13,84 Metern. Schon zu Beginn der französischen Besatzung der Domstadt seit dem 6. Oktober 1794 beklagten die Kölner Schiffer den fehlenden Eis- und Hochwasserschutz, dem die Franzosen auch aus militärischen Gründen mit einem Sicherheitshafen begegnen wollten.

Der nach einem Versprechen Napoleon Bonapartes von 1804 angestoßene Bau des Hafens verzögerte sich wegen Finanzierungsproblemen und Verhandlungen zwischen der Stadt und ihrer Handelskammer und den französischen Behörden. Die Stadt Köln sollte demnach die Baukosten in Höhe von 750.000 Franc selbst tragen, hatte dafür aber die Hafenabgaben der Schiffer einbehalten dürfen (Kramp 2017, S. 82).

Nachdem die Genehmigung zum Bau des Hafens durch Kaiser Napoleon höchstpersönlich erteilt worden war, erfolgte der Baubeginn im Mai 1811 mit dem Aushub des Hafenbeckens - im Grunde eine Vertiefung des bestehenden Wallgrabens vor der Stadtmauer - nördlich der Altstadt bei Rheinkilometer 689,4.

Baulich folgten das notwendige Stützmauerwerk, die Hafenmauern und die Einfahrtsschleuse ab April 1812. Die feierliche Grundsteinlegung für das größte städtebauliche Bauprojekt in der Domstadt unter französischer Herrschaft (gleichzeitig entstanden auch in Düsseldorf und Mainz vergleichbare Hafenbauten) erfolgte mit Festbankett, Volksfest und Feuerwerk am 10. November 1812. Der Präfekt des damaligen [Rur-Départements](#) Jean Charles François de Ladoucette (1772-1848) würdigte das Bauwerk „für die Sicherheit und die Wohlfahrt des Handels auf dem Rhein, mit Unterstützung der kaiserlichen Freigebigkeit, der Gelder der Stadt und der des Kölner Handels.“ (ebd., S. 86)

Im Jahr 1813 konnte der Kölner Sicherheitshafen - wenn auch nur in Teilen fertig gestellt - eröffnet werden und dann auch bereits im Winter 1813/14 genutzt werden. Der weitere Ausbau kam wenig später durch die Befreiungskriege und den nachfolgenden Abzug der Franzosen aus Köln im Januar 1814 zum Stillstand, bevor er in den 1820er Jahren wieder aufgenommen wurde. Der Sicherheitshafen erstreckte sich über mehr als 500 Meter Länge bei einer Breite von zwischen 60 bis 80 Metern im Bereich des heutigen Parks am Theodor-Heuss-Rings bis an die östliche Seite des heutigen [Ebertplatzes](#). Im Hafenbecken sollten den Planungen nach 50 größere und 140 kleinere Schiffe Platz finden, zur Eröffnung fanden jedoch insgesamt nur etwa 70 Schiffe Platz, außerdem fehlten u.a. noch notwendige Kais und Hafenmauern sowie eine geplante Brücke über die Hafeneinfahrt. Die nur 8,5 Meter breite Einfahrt zu dem neu angelegten Hafen lag fast im rechten Winkel zum Rhein und konnte durch ein Sperrwerk abgeschlossen werden. Hier wurde um das Jahr 1900 eine 7,5 Meter hohe Kaponniere errichtet (französisch *caponnière* , eine massiv gemauerte Verteidigungsstellung bzw. -befestigung).

Nutzung und weiterer Ausbau des Schutzhafens unter den Preußen

Bereits in den folgenden Jahren - nun unter preußischer Herrschaft - traten zunehmend Mängel durch schlecht ausgeführte Baumaßnahmen zutage und auch das Hafenbecken selbst erwies sich als nicht tief genug und versandete rasch. Der Hafen galt als „ein ärgerliches Flickwerk, aus Geldmangel nur notdürftig instand gehalten.“ (ebd., S. 91)

Weitere Baumaßnahmen erfolgten in den 1820ern unter dem Architekten und Kölner Stadtbaumeister Johann Peter Weyer (1794-1864) und endeten 1829 in einem eher provisorischen Abschluss der Arbeiten.

In den 1830ern entstand eine Klappbrücke über der Hafeneinfahrt, über die ab 1839 die Eisenbahnstrecke von Müngersdorf in Richtung der Stadtmitte führte. Diese Klappbrücke wurde vor 1869 durch eine Drehbrücke ersetzt.

Der Endbahnhof der Köln-Aachener Eisenbahn, der 1839 eröffnete [Bahnhof Cöln-Türmchen](#), lag bewusst am Sicherheitshafen, da man sich einen Umschlagplatz von der Bahn auf das Schiff erhoffte, was aber letztlich auch nicht funktioniert hatte.

Weitere, in die fortifikatorischen Maßnahmen zum Ausbau der [preußischen Wallanlage](#) einbezogene Hafenbaumaßnahmen zur „endgültigen Fertigstellung“ erfolgten bis 1840, u.a. mit einer nochmaligen Vertiefung des Hafenbeckens.

Etwa gleichzeitig vollzog sich in diesen Jahrzehnten die Umstellung der Binnenschifffahrt von der Treidel- auf die Dampfschifffahrt, welcher der Sicherheitshafen nicht gerecht wurde. Die schmale und fast senkrecht zum Rhein stehende Einfahrt war für die zeitgleich immer größer werdenden Schiffe nicht nur bei starker Strömung eine stete Gefahr und der Hafen insgesamt erwies sich für Dampfschiffe als gänzlich ungeeignet.

Bereits kurze Zeit nach dem Abschluss der letzten Baumaßnahmen wurde der Sicherheitshafen seit den 1840ern immer weniger genutzt: „Der napoleonische Sicherheitshafen versandete allmählich. Er wurde zu einem - wenn auch gigantischen und langgestreckten - Tümpel.“ (ebd., S. 93)

Das Personal des Hafens - ein Hafenkapitän, vier Nachtwächter und Gehilfen - beaufsichtigten in diesen Jahren „lediglich Badeschiffe, kleinere Boote und Segler sowie für einige Winter das Bootshaus des Kölner Rudervereins von 1877“ (Hausmann 2024).

Das Ende des Kölner Sicherheitshafens

Ab um 1880 war man mit der Planung der Kölner Neustadterweiterung zugange, wobei die Lage des zukünftigen Hafens der Stadt zunächst noch ungeklärt war (vgl. Meynen 2000 und Meynen / Fortis Colonia e.V. 2010).

Der Sicherheitshafen hatte sich mittlerweile längst als immense Fehlplanung und städtebauliches Desaster erwiesen. Einige Pläne des Wettbewerbs zur Gestaltung der Ringe bezogen ihn jedoch noch mit ein, darunter auch der siegreiche Plan „Vater Rhein“ von Karl Henrici (1842-1927) und dem wenig später zur Ausführung des Vorhabens zum Stadtbaumeister ernannten [Hermann Josef Stübben](#) (1845-1936) ([www.ebertplatz.de](#)).

Ab Mitte der 1880er-Jahre schritt dann zugleich der Aus- bzw. Neubau des [Rheinauhafens](#) voran, der den bisherigen Zoll- und Freiheitshafen an der südlichen Altstadt ersetzte.

Letztmalig wurden zur Jahreswende 1894/1895 Überwinterungen von Schiffen im Sicherheitshafen verzeichnet (Kramp 2017 und [www.ebertplatz.de](#)). Schließlich wurde der inzwischen kaum noch genutzte Hafenbau nach gut 80 Jahren endgültig aufgegeben und das Becken 1895/96 verfüllt. Zumindest ein verbliebener Teil des westlichen Hafenbeckens soll wohl erst in den späten 1960er-Jahren verfüllt worden sein (vgl. Eintrag zum [Ebertplatz](#)). Die hier beispielsweise auf den Falk-Plänen von 1959 und 1972 zu erkennende Wasserfläche entspricht aber offenkundig derjenigen in der in den späten 1890ern neu angelegten Parkanlage, auf die wiederum der heutige Theodor-Heuss-Weiher im [gleichnamigen Park](#) zurückgeht (vgl. Abb. und [www.landkartenarchiv.de](#)). Das vormalige Hafenareal wurde im Zuge der Erweiterung der Neustadt mit den Ringen und dem Grüngürtel in eine Parkanlage mit dem Namen „Deutscher Ring“ umgewandelt. Am Abschluss des neuen Platzes am Rheinufer wurde am 1. Oktober 1903 ein von dem Bildhauer Peter Breuer (1856-1930) geschaffenes Reiterstandbild Kaiser Friedrichs III. eingeweiht, das nach Kriegsbeschädigung 1942 eingeschmolzen wurde.

Eine bis heute erhaltene Spur des gleichzeitigen Ausbaus eines hochmodernen Abwassersystems für die Domstadt ist der [Kronleuchtersaal](#).

Die Kaponniere an der einstigen Hafeneinfahrt wurde nach der Schleifung der inneren Wallanlage der preußischen Festungsstadt Köln ab 1881 mehrfach als Aussichtsplattform umgestaltet und ist bis heute als [Panorama-Restaurant „Bastei“](#) erhalten.

Lage und Objektgeometrie

Auf den historischen Karten der zwischen 1836 und 1850 erarbeiteten *Preußischen Uraufnahme* ist der Kölner Sicherheitshafen zwischen dem [Bahnhof Köln-Türmchen](#) und dem seinerzeit noch existenten Befestigungswall verzeichnet. Die hier eingezeichnete Geometrie folgt dieser Darstellung.

Die *Preußische Neuaufnahme* (1891-1912) wie auch der auf um 1900 datierte Stadtplan der Kölner Verlags-Anstalt zeigen dann bereits die Situation nach der Aufgabe des Hafens und dem Ausbau des Parks (vgl. Abb., die entsprechenden Kartenansichten und [landkartenarchiv.de](#)).

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2023/24)

Internet

[www.ebertplatz.de](#): Sicherheitshafen (abgerufen 14.11.2023)

[de.wikipedia.org](#): Sicherheitshafen Köln (abgerufen 12.11.2023)

[www.koeln-lotse.de](#): Der Sicherheitshafen - ein kölsches Baudesaster (Uli, der Köln-Lotse vom 26.07.2024, abgerufen 30.07.2024)

[www.koeln-lotse.de](#): Josef Stübben - Der Stadtbaumeister der Kölner Moderne (Uli, der Köln-Lotse vom 15.08.2025, abgerufen 25.08.2025)

[www.landkartenarchiv.de](#): Plan der Stadt Köln (um 1900), hrsg. von der Kölner Verlags-Anstalt u. Druckerei A.G. (abgerufen 12.11.2023)

[www.landkartenarchiv.de](#): Falk-Plan Köln, 15. Auflage 1959 (abgerufen 12.11.2023)

[www.landkartenarchiv.de](#): Falk-Plan Köln, 32. Auflage 1972 (abgerufen 12.11.2023)

[www.ksta.de](#): Früher und heute. Wie aus dem fehlgeplanten Kölner Sicherheitshafen ein Park wurde (Text Tobias Christ, Kölner Stadt-Anzeiger vom 18.04.2023 (abgerufen 12.11.2023)

Literatur

Hausmann, Klaus (2024): Der Sicherheitshafen. In: Stadtmagazin KölnerLeben Herbst 2024, S. 47.

o. O. Online verfügbar: [epaper.koellen.de](#) , abgerufen am 05.09.2024

Kramp, Mario (2017): „Der ganze Bau stand von vornherein unter einem Unglücksstern.“. Der Sicherheitshafen: Köln und seine Großbaustelle 1788–1896. In: Geschichte in Köln, Zeitschrift für Stadt- und Regionalgeschichte (hrsg. Freunde des Kölnischen Stadtmuseums e.V.), Nr. 64, S. 71-97. o. O.

Meynen, Henriette / Fortis Colonia e.V. (Hrsg.) (2010): Festungsstadt Köln. Das Bollwerk im Westen. (Fortis Colonia, Schriftenreihe Band 1.) Köln.

Meynen, Henriette / Fortis Colonia e.V. (Hrsg.) (2010): Katalog der Festungsbauten mit Nachfolgenutzungen. (Festungsstadt Köln - Das Bollwerk im Westen.) S. 494-503. Köln.

Meynen, Henriette / Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V. (Hrsg.) (2000): Die preußische Festung Köln. (Rheinische Kunststätten, Heft 452.) Neuss.

Sicherheitshafen Köln

Schlagwörter: [Schutzhafen](#), [Binnenhafen](#), [Brücke \(Bauwerk\)](#)

Straße / Hausnummer: Theodor-Heuss-Ring

Ort: 50668 Köln - Neustadt-Nord

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

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

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

Historischer Zeitraum: Beginn 1811 bis 1813, Ende 1895 bis 1896

Koordinate WGS84: 50° 57 1,9 N: 6° 57 42,55 O / 50,95053°N: 6,96182°O

Koordinate UTM: 32.356.835,93 m: 5.646.301,42 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.632,16 m: 5.646.583,78 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: „Sicherheitshafen Köln“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345917> (Abgerufen: 22. März 2026)

Copyright © LVR

