Maybach Garage in der Maybachstraße im Agnesviertel

Derop-Haus

Rheinland-Garage der Gebrüder Werth

Schlagwörter: Tankstelle, Werkstatt, Garage, Wohn- und Geschäftshaus
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Historische Aufnahme des Derop-Hauses in der Kölner Maybachstraße (später Maybach Garage), Ansicht kurz nach der Errichtung 1929 (publiziert 1932).
Fotograf/Urheber: unbekannt



An der Maybach Garage in der Maybachstraße kann bis heute getankt werden - wenn auch „nur“ Diesel, da andere Kraftstoffsorten hier nicht angeboten werden. Im Erdgeschoss des Wohn- und Geschäftshauses Maybachstraße 173-175 befindet sich außerdem ein als Meisterwerkstatt geführter Autoservice für Reparaturen, Ölwechsel, Inspektionen, tägliche TÜV-Abnahme und Reifendienst. An der Hausfassade ist eine ältere Leuchtreklame für die 1899 gegründete britische Kraftstoff-, Schmierstoff- und Tankstellenmarke *Castrol* angebracht, die seit dem Jahr 2000 Teil des international tätigen Mineralölkonzerns *British Petroleum p.l.c.* (*BP*) ist.

Die Maybach Garage im Agnesviertel
Die Werths – Bauunternehmer, Ingenieure und Kaufleute
Groß- und Hochgaragen
Eine Hochgarage in der Maybachstraße?
Der Benzinkampf 1929
Die 1930er-Jahre und danach
Zur Verortung auf der Karte: Die Maybachstraße
Quellen, Internet, Literatur

Die Maybach Garage im Agnesviertel

Auf den ersten Blick mag das Gebäude innerhalb der gründerzeitlichen „Neustadt“ wie ein aufgefrischter Nachkriegsbau der 1950/60er-Jahre erscheinen. Doch in einem Firmenprofil gibt der heutige Betreiber *„langjährige Erfahrung (seit 1924)“* an (fr.nextdoor.com). Und es handelt sich auch nicht um eine für die Nachkriegszeit typische Tankstelle mit überdachten Zapfsäuleninseln und ergänzenden Bauten für Kasse, Service oder Werkstatt. Hier sind die Zapfsäulen eher beiläufig, seitlich einer zentralen Ein- bzw. Durchfahrt in den Hof angeordnet, wo sich auch die Werkstatt befindet; seitlich rechts ist außerdem eine Abfahrt in das Untergeschoss integriert. Die Zapfsäulen spielen hier erkennbar nur eine Nebenrolle – Indizien, dass wir es mit

etwas anderem als „nur“ einer Tankstelle aus den Wirtschaftswunderjahren zu tun haben.

Tatsächlich wurde das Gebäude der Maybach Garage bereits 1929 errichtet. Damit ist es ein nicht nur in Köln heute sehr selten gewordenes Zeugnis der beginnenden Massenmotorisierung in den „roaring twenties“ der Zwischenkriegszeit, das zwar offensichtlich mehrere Sanierungen und Aufhübschungen erfahren hat, im Kern aber – und sogar funktional, mit der heute noch bestehenden Werkstattnutzung und der integrierten Tiefgarage – erstaunlich authentisch erhalten ist. Und es hat einen nicht alltäglichen Entstehungshintergrund, für den man aber etwas weiter ausholen muss.

Die Werths – Bauunternehmer, Ingenieure und Kaufleute

Wilhelm Heinrich Werth (meistens kurz: Heinrich Werth, später auch mit dem Zusatz „senior“) hatte 1896 zusammen mit dem Rentier (d.h. er lebte von regelmäßigen Zahlungen aus Anlagevermögen) Theodor Granrath die Handelsgesellschaft *Granrath & Werth* gegründet, mit der er in den boomenden Immobilienmarkt des kaiserzeitlichen Köln einstieg. Werth war aus Düsseldorf in die Domstadt gekommen, wo er zuvor von 1888 bis zum Konkurs 1892 als „Bäckermeister“ und Inhaber einer „Printen- und Zwiebackfabrik“ fassbar ist. In Köln zunächst im Kunibertsviertel ansässig, zog er 1902 in die nahe Neustadt rund um den Sudermanplatz – das Baugeschäft führte er fortan alleine im neu errichteten Haus Sudermanstraße 2. Von den durch sein Unternehmen errichteten und gehandelten Wohnhäusern ist das Haus Aquinostraße 1 hier von besonderer Bedeutung, das die Familie noch mindestens bis in die 1930er-Jahre als Wohn- und Bürositz nutzte – und das rückwärtig unmittelbar an das Grundstück der heutigen Maybach Garage angrenzt (vgl. Hagspiel 2022, zur Familie Werth, mit abweichenden Zuordnungen).
Neben diesen typischen Immobiliengeschäften in der Stadterweiterung findet man Werth bald aber auch bei einem größeren Projekt, nämlich Errichtung und Betrieb des *City-Hotels* nahe dem Bahnhof (ab 1906, Ecke Marzellenstraße / damalige Bahnhofstraße – an seiner Stelle heute das *Rolex-Haus* neben Mariä Himmelfahrt). In den 1910ern haben er und seine in die Geschäfte ebenfalls eingebundene Ehefrau Ida ausweislich der Adressbücher zumindest vorübergehend in Berlin ihren Wohnsitz.
Die Söhne Wilhelm Heinrich junior, genannt Hans (*1889), Fritz (*1891) und Wolfgang (*1892) sind spätestens nach dem Ersten Weltkrieg als Kaufleute und im Falle von Hans als Bauingenieur gemeinsam mit dem Vater unternehmerisch tätig. Fritz und Hans tauchen vereinzelt auch bei Motorradrennen als Teilnehmer auf, waren also offensichtlich Motorisierungs-affin.
Und dann erschien im März 1924 eine in der Rückschau bemerkenswerte Anzeige in der Kölner Tagespresse (Kölnische Zeitung vom 29.03.1924), in der für eine vor der Eröffnung stehende „Rheinland-Garage“ in der Machabäerstraße geworben wird, unterzeichnet „Gebrüder Werth, Aquinostr. 1“.

Groß- und Hochgaragen

Mit der beginnenden Massenmotorisierung wurde ab etwa Mitte der 1920er-Jahre in den hierfür natürlich nicht geeigneten alten Innenstädten nicht nur der fließende, sondern auch der stehende Verkehr zu einem Problem. Parkraum und Garagen waren kaum vorhanden. Doch der Markt reagierte rasch: In den Kölner Adressbüchern explodiert förmlich die Zahl der inserierenden „Automobil-Garagen“ – was zunächst jede Form und Größe von mietbarer Stellfläche, meist mit Zusatzfunktionen wie Werkstätten und Benzinversorgung meinen konnte. Besonders einige „Groß-Garagen“ tun sich hervor, so schon früh eine an der Genter Straße oder die *Turm-Garage* an der Schönhauser Straße in Bayenthal. Letztere, heute stark umgebaut erhalten, war zwar im Grunde auch „nur“ ein Garagenhof, aber ein zeichenhafter und durchaus anspruchsvoller Neubau, der andeutet, dass sich hier nicht nur ein lukrativer Markt, sondern auch ein eigener Bautyp herauszubilden begann.
Rasch entstanden auch die ersten mehrgeschossigen Garagengebäude, die Vorläufer der späteren Parkhäuser, mit verschiedenen Rampenlösungen zur Erschließung oder vor- bzw. eingebauten Auto-Aufzügen. Die Vorbilder dieser Entwicklung standen natürlich in den USA. Auch in Berlin gab es schon vor dem Ersten Weltkrieg erste Hochgaragen. Als eine der ersten, die in Deutschland die Entwicklung in den 1920er-Jahren wieder aufnahm, gilt die *Egro-Garage* in Essen, die am 15. September 1924 öffnete – eigentlich eine „Untergrund-“ oder Tiefgarage, da zweites und drittes Geschoss unterhalb der Einfahrtebene in einem Hang angeordnet waren.

Ob die Gebrüder Werth im März 1924, also ein halbes Jahr früher, in Köln ebenfalls schon eine mehrgeschossige Garage bauen wollten, geht aus der Annonce zwar nicht hervor, ist anhand des Grundstücks und der geplanten Kapazität („200 Wagen und 300 Motorräder“) aber wahrscheinlich. Eröffnet wurde ihre *Rheinland-Garage* dann im Dezember 1925 in der Machabäerstraße 28: ein sechs Stockwerke hohes Garagengebäude hinter dem Vorderhaus, mit Aufzug für Fahrzeuge „nach amerikanischem Vorbild“ - und jedenfalls eine der frühesten Hochgaragen in Deutschland überhaupt. Für das Garagengeschäft hatten die Gebr. Werth schon im März 1925 eine *Rheinland Garagen* genannte Firma (zunächst eine GmbH, später daneben auch eine Aktiengesellschaft als Betriebsgesellschaft) gegründet, die ihren Sitz ebenfalls in der Machabäerstraße nahm.

Eine Hochgarage in der Maybachstraße?

Am 9. Juli 1929 erschien in der Kölnischen Zeitung ein Artikel „Fachleute über das Kölner Garageproblem“. Darin hieß es u.a.: *„Ein Kölner Garagenbesitzer* [die Rheinland Garagen; Verf.] *baut gegenwärtig in der Maybachstraße eine Hochgarage, in der er mehr als 250 Kraftwagen unterbringen will. Mehr Fassungsvermögen hat heute keine Kölner Großgarage. … Die ‚Maybachgarage‘ bekommt sieben Geschosse, und zwar sind diese so angelegt, daß sie zunächst auch als Lager oder Büroraum Verwendung finden können.“*
Der Artikel kommentierte jedoch, dass „nach Meinung von Fachleuten“ der Markt für Großgaragen in Köln eigentlich gedeckt sei und vor „Phantasieplänen“ zu warnen sei. Die Entscheidung der *Rheinland Garagen*, in der Maybachstraße „zunächst“ hauptsächlich ein Bürohaus zu errichten (wobei es dann ja bis heute blieb), reagierte also vordergründig sehr wohl auf die Marktlage. Doch etwa gleichzeitig errichtete die Firma in der Maastrichter Straße allerdings sehr wohl ein weiteres, wenn auch etwas kleineres Parkhaus. In der – zur Innenstadt hin ja auch nicht ganz so günstig gelegenen – Maybachstraße kam wahrscheinlich noch hinzu, dass ein passender Büromieter zur Stelle war.

Der Benzinkampf 1929

Ende der 1920er stand der Benzin- bzw. Tankstellenmarkt in Deutschland unter einer – regional ausdifferenzierten – Preisabsprache der großen anglo-amerikanischen und holländischen Ölkonzerne, die dies relativ offen tun und durchsetzen konnten, da einerseits ein (Anti-) Kartellrecht, wie wir es heute kennen, noch nicht bestand und andererseits die Konzerne nicht nur Ölförderung und Benzinverkauf an die Endverbraucher, sondern auch die Stationen dazwischen, also Raffinerien, Transportmittel (meist per Schiff) und Lagerung kontrollierten. An den Konzernen, u.a. *Standard Oil / Exxon* (*Dapolin* u.a.), *Royal Dutch / Rhenania-Ossag* (*Shell*) und *Anglo-Persian* (*Olex*, später *BP*), orientierten sich (zwangsläufig) auch die kleineren Unternehmen und Tankstellenbetreiber, um von stabilen Preisen und sicherer Benzinversorgung zu profitieren.
1928 tauchte ein neuer, ernst zu nehmender Mitbewerber auf dem so „geordneten“ deutschen Markt auf: die *Deutsche Vertriebsgesellschaft für Russische Oel-Produkte A.-G.* (kurz *Derop*), die rasch ein eigenes Tankstellennetz aufzog und mit Kampfpreisen operierte, andererseits aber auch Annäherungen an die gemeinsame Marktpolitik der großen Konzerne versuchte – mit der Hypothek natürlich, dass deren Firmen erst kurz zuvor, im Zuge der sowjetischen Revolution, ihren Besitz in den russischen Ölfördergebieten um Baku durch Verstaatlichungen verloren hatten.

Noch stärker ins Wanken geriet das deutsche Marktgefüge mit seiner „Konvention“ der Großen (die auf internationaler Ebene im geheimen „Achnacarry-Abkommen“ von 1928 noch weiter gehende Absprachen getroffen hatten), als im Herbst 1929 vor allem im Rheinland sogenannte „Außenseiter“-Firmen (also im heutigen Sinne „Freie Tankstellen“) gegen die von der „Benzinkonvention“ festgelegten Preise angingen. Wortführer war dabei niemand anders als die *Rheinland Garagen Betriebsgesellschaft AG* in Köln, die überraschend zum Stichtag 1. September *„trustfreies (konventionsfreies) erstklassiges, den Markenbetriebsstoffen gleichwertiges“* Autobenzin *„an den Zapfpumpen unserer Betriebe Machabäerstr. 28 und Maastrichter Str. 38“* annoncierte, zu Preisen weit unterhalb jener der Konzerne und verbunden mit der weiteren Kampfansage: *„Wir liefern … in Kessel- oder Tankwagen und im Faß nach allen westdeutschen Städten an Händler, Großverbraucher, Garagen und Tankstellen“* (Der Mittag vom 01.09.1929). Zusätzlich zur Preissenkung, der noch weitere folgten, reichten die überregional bald als „berüchtigt“ bezeichneten *Rheinland Garagen* – als Speerspitze eines etwa zeitgleich gegründeten reichsweiten Verbandes der Garagenbesitzer - im Oktober auch noch eine Kartellklage gegen die Konzerne ein.

Der Hinweis auf den Transport u.a. mit Kesselwagen der Bahn beleuchtet die grundlegende Problematik, dass die „Außenseiter“ ja eigene Lieferquellen und -wege abseits der üblichen, von den Konzernen kontrollierten Strukturen, haben mussten, was zu reichlich Spekulationen über Größe und Hintergründe der Aktion führte. Am meisten genannt wurden zwei kleinere amerikanische Firmen, *Atlantic Refining Co.* und *Texas Co.* (später *Texaco*), die von Antwerpen aus über den Schienenweg – also wohl den legendären „Eisernen Rhein“ – die Rebellen beliefert hätten.

Der 1929 begonnene Neubau in der Maybachstraße lässt nun aber vermuten, dass noch ein weiterer Lieferant im Hintergrund gewesen sein könnte. Denn nach seiner Fertigstellung war das Haus ausgerechnet Sitz einer Zweigniederlassung für Rheinland und Westfalen der deutsch-russischen *Derop* und trug offiziell die Bezeichnung *Derop-Haus*. Die *Rheinland Garagen* blieb dabei weiter Eigentümerin und betrieb selbst in Erd- und Untergeschoss eine Autogarage – ob auch schon mit einer Tankstelle, ist auf dem einzigen bisher bekannten Foto aus dieser Zeit leider nicht zu erkennen, aber wahrscheinlich.
Ab 1930 entspannte sich das Verhältnis der Benzinfirmen und (freien) Tankstellenbetreiber wieder etwas: die „Benzinkonvention“ der Großkonzerne löste sich auf, die Kampfpreise verschwanden weitgehend, auch die Kartellklage der *Rheinland Garagen* verlief – wohl aus formalen Gründen – im Sande. Unter Kartellrechtlern bekannt wurde noch der „Benrather Tankstellenfall“, als 1931 ein einzelner Tankstellenbetreiber in Benrath, Hubert Engels, in ähnlicher Sache erfolgreich bis vor das Reichsgericht gegen die Benzinkonzerne anging.

Die 1930er-Jahre und danach

Die *Rheinland Garagen* der Familie Werth annoncierten 1930 wieder als *„größtes und modernstes Garagenunternehmen Westdeutschlands“* mit Garagen im Stammhaus in der Machabäerstraße 28 (200 Boxen), der Maastrichter Straße 38 (100 Boxen) und in der Maybachstraße (60 Boxen). 1931 kam eine weitere Garage unter der Mülheimer Hängebrücke dazu, 1932 eine Großtankstelle an der Zülpicher Straße 54/56. Als Architekt bzw. Planer der Anlagen ist „Hans“ Werth (= Wilhelm Heinrich Werth junior) belegt oder zumindest zu vermuten.

Gegen die *Derop* gab es schon zu Republikzeiten aus der rechten und nationalsozialistischen Ecke immer wieder Vorwürfe, das Unternehmen befördere direkt oder indirekt den Kommunismus und dessen Ausbreitung auch in Deutschland. Ob es, und wenn ja, welcher Art Beziehungen es zur KPD gab, wurde indes nie eindeutig geklärt. Offenbar als Reaktion auf besonders heftige publizistische Anfeindungen im Frühsommer 1931 betrieb die *Derop* in der zweiten Jahreshälfte eine aufwändige Imagekampagne, u.a. auch im Motorsport, in dem man zeitweise das Mercedes-Team um Spitzenfahrer Rudolf Caracciola und weitere prominente Piloten mit Benzin ausrüstete.
Kaum zwei Jahre später aber griffen die nationalsozialistischen Machthaber gleich zu Beginn ihres Regimes bei dem unliebsamen Unternehmen durch, nun auf ihre Weise: Schon im März 1933 gab es Razzien und Verhaftungen in verschiedenen Dependancen, auch in der Kölner Maybachstraße. Zwar folgte umgehend eine scharfe diplomatische Note des sowjetischen Außenministeriums, doch im Mai wurde vom preußischen Innenministerium ein Staatskommissar an der Spitze des Unternehmens eingesetzt, sicher mit dem Ziel der wirtschaftlich vorteilhaften Abwicklung. Mit der Eingliederung in den *Benzol-Verband* (zunächst eine Verkaufsvereinigung, später *Aral*) 1935 endete dann diese kurze Episode der Tankstellen- und Benzingeschichte in Deutschland. Die bis dahin noch in den Adressbüchern verzeichneten *Derop*-Büros in der Maybachstraße wurden bis zur endgültigen Liquidation wohl noch kurze Zeit in das Hansahochhaus, dem Kölner Sitz des Benzolverbandes, umgezogen.

Auffallenderweise wurde es auch um die *Rheinland Garagen GmbH* (die gleichnamige Betriebs AG wurde nach dem „Benzinkampf“ 1932 liquidiert) in den 1930er-Jahren zunehmend still. Das Haus in der Maybachstraße blieb zwar in ihrem Besitz, der Garagenbetrieb dort ging aber ca. 1936 auf Hans Breuer (*Breuer am Ring* mit Stammsitz am Hohenzollernring) über.
Den Zweiten Weltkrieg hat die Ecke Maybachstraße / Sudermanplatz, wie man im Luftbild von 1951 sieht, vergleichsweise passabel überstanden; das Haus der Maybach Garage und die Aquinostraße 1 sind hier sogar unter Dach. 1950 betreibt Friedrich Wasser in der Maybachstraße wieder eine Automobil-Garage. Die weitere Geschichte bis heute harrt noch der Erkundung, u.a., seit wann es den Namen Maybach Garage gibt – 1929 wird er im Zeitungsbericht zum Bauprojekt zwar beiläufig schon erwähnt, ist dann aber zumindest vor dem Krieg wohl nicht mehr zu finden. Auch die volle Bandbreite der Unternehmungen der Familie Werth, die wahrscheinlich über Köln hinaus reicht, wäre noch zu erforschen. Der Architekt des Hauses, Hans Werth, hatte noch in den 1950er-Jahren ein Büro in der Maybachstraße 173-175.

Auf jeden Fall aber steht hier bis heute ein Zeugnis der Automobilgeschichte der 1920er-Jahre mit einer ganz besonderen Geschichte. Ein Denkmalschutz besteht nicht.

Zur Verortung auf der Karte: Die Maybachstraße

Die Maybachstraße wurde als eine parallel verlaufende Entlastungsstraße für den nordwestlichen Abschnitt der Ringstraße, entlang des Central-Güterbahnhofs Gereon bis zu Sudermanplatz und Deutscher Platz / Platz der Republik (der heutige Ebertplatz), in den 1880er-Jahren angelegt und seit den 1890ern bebaut.
Namensgeber für die Straße war nicht der bekannte Motorenbauer und Konstrukteur August Wilhelm Maybach (1846-1929), sondern Albert von Maybach (1822-1904), der zur Zeit dieser Kölner Stadtplanung für die Eisenbahn in Preußen zuständige Minister. Maybach war von 1882 bis 1888 und von 1890 bis 1893 Mitglied des Preußischen Abgeordnetenhauses, stand als Minister ab 1878 dem Handelsministerium vor und ab 1879 dem unter Ministerpräsident Otto von Bismarck geschaffenen Ministerium für Öffentliche Arbeiten. Im Sinne des Reichskanzlers sollte das sogenannte „Eisenbahnministerium“ im Zuge der Neuorganisation der Preußischen Staatseisenbahnen die Schaffung einer deutschen Reichseisenbahn betreiben und hatte in Köln einen Direktionssitz Am Alten Ufer Nr. 2.
Der Straßenname findet sich seit den 1910er-Jahren in Kölner Stadtplänen (vgl. landkartenarchiv.de).

(Marco Kieser, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 2026 / kleinere Vorarbeiten von Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2025)

Quellen

- Historische Zeitungen im Zeitungsportal zeit.punktNRW, online unter zeitpunkt.nrw (abgerufen Januar/Februar 2026).

- Adressbücher der Stadt Köln.
- Freundliche Hinweise von Herrn Markus Georgino und dessen Rechercheergebnisse von 2015 zu Tankstellen-Standorten in Köln um 1969, Köln 2023.

Internet

maybach-garage.de: Werkstatt Maybach-Garage (abgerufen 26.02.2026)
www.deutsche-biographie.de: Albert von Maybach (Text Wolfgang Neugebauer, abgerufen 14.04.2025)
fr.nextdoor.com: Serhat Ates Maybach Garage (abgerufen 14.04.2025, Inhalt nicht mehr verfügbar 26.02.2026)
www.geschichtsspuren.de: Tankstellengeschichte in Deutschland (abgerufen 14.04.2025)
www.stadt-koeln.de: Interaktive Denkmalkarte Köln (abgerufen 14.04.2025)
landkartenarchiv.de: Stadtplan von Köln 1:10.100 - Aus dem Städteatlas von 1912/13 mit Reklame und Register, Mai 1912 (abgerufen 14.04.2025, Inhalt nicht mehr verfügbar 26.08.2026)
landkartenarchiv.de: Stadtplan von Cöln (Beilage zum Offiziellen Führer durch die Deutsche Werkbund-Ausstellung, Februar 1914) (abgerufen 14.04.2025, Inhalt nicht mehr verfügbar 26.08.2026)
landkartenarchiv.de: SHELL-Stadtkarte Nr. 4 Köln, 1934/35 (abgerufen 14.04.2025, Inhalt nicht mehr verfügbar 26.08.2026)
landkartenarchiv.de: Falk-Plan Köln, 15. Auflage 1959 (abgerufen 14.04.2025, Inhalt nicht mehr verfügbar 26.08.2026)
landkartenarchiv.de: Falk-Plan Köln, 32. Auflage 1972 (abgerufen 14.04.2025, Inhalt nicht mehr verfügbar 26.08.2026)

Literatur

Hagspiel, Wolfram (2022): Lexikon der Kölner Architekten vom Mittelalter bis zum 20. Jahrhundert. 3 Bände. (Veröffentlichungen des Kölnischen Geschichtsvereins 52.) Bd. 3, S. 2079, Wien und Köln.

Kier, Hiltrud (1978): Die Kölner Neustadt: Planung, Entstehung, Nutzung. (Landeskonservator Rheinland, Beiträge zu den Bau- und Kunstdenkmälern im Rheinland 23.) Düsseldorf.

Muche, Jan Henrik (2015): Historische Tankstellen - Früher Super, heute Normal. In: Auto BILD klassik Nr. 7, Juli 2015, S. 186-193. o. O.

Polster, Bernd (1982): Tankstellen. Die Benzingeschichte. Berlin.

Rossner, Christiane (2015): Der Preis der Freiheit. Eine kleine Kulturgeschichte der Tankstelle. In: Monumente, Magazin für Denkmalkultur in Deutschland 4/2015, S. 66-73. o. O. Online verfügbar: www.monumente-online.de, Rossner 2015 , abgerufen am 11.08.2015

Vahrenkamp, Richard (2017): Die Automobiltechnik als Dienstleistung. Die Entstehung von Werkstätten, Tankstellen, Reifenhandel, Garagenbetrieben und Autohandel in Deutschland 1920 bis 1939. (Vortrag VDI Arbeitskreis Technikgeschichte Berlin am 9. März 2017 / Working Paper in the History of Mobility No. 22/2017.) o. O. Online verfügbar: www.vahrenkamp.org, Autoservice 2017 (PDF) , abgerufen am 26.02.2026

(1904): Greven's Adreßbuch von Köln und Umgegend, Adreßbuch der Kreise Köln-Land, sowie von Bensberg, Bergisch-Gladbach und Porz. Köln.

Maybach Garage in der Maybachstraße im Agnesviertel

Schlagwörter: Tankstelle, Werkstatt, Garage, Wohn- und Geschäftshaus
Straße / Hausnummer: Maybachstraße 173-175
Ort: 50670 Köln - Neustadt-Nord
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger

Historischer Zeitraum: Beginn 1929
Koordinate WGS84: 50° 57 3,62 N: 6° 57 14,54 O / 50,951°N: 6,95404°O
Koordinate UTM: 32.356.290,83 m: 5.646.369,51 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.084,64 m: 5.646.629,66 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: „Maybach Garage in der Maybachstraße im Agnesviertel“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356238 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**