Eisenbahnstrecke von Köln über Bonn nach Koblenz

Linke Rheinstrecke

Schlagwörter: Schienenweg, Gleiskörper, Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Alfter, Bad Breisig, Bonn, Bornheim (Nordrhein-Westfalen), Brohl-Lützing, Brühl (Nordrhein-Westfalen), Hürth, Remagen, Sinzig, Wesseling
Kreis(e): Ahrweiler, Bonn, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz



Hauptbahnhof Bonn (2012)
Fotograf/Urheber: Kevin Hengsberg



Die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft vollendete 1844 die Bahnverbindung zwischen den beiden Großstädten Köln und Bonn als eine der ersten Eisenbahnlinien im Rheinland. In den 1850er Jahren wurde die Bahnstrecke aufgrund der guten Auslastung als *Linke Rheinstrecke* über Koblenz bis an die preußisch-hessische Grenze weiter ausgebaut. Heute zählt sie zu den landschaftlich schönsten Eisenbahnlinien Deutschlands.

Bonn initiiert den Bau einer neuen Gleisstrecke
Streckenführung
Bau der Eisenbahnlinie Köln – Bonn
Ausbau der Linken Rheinstrecke bis zur preußischen Grenze
Die Linke Rheinstrecke im 21. Jahrhundert
Internet, Literatur

Bonn initiiert den Bau einer neuen Gleisstrecke

Den Anstoß für den Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Köln und Bonn entlang des Rheins gaben 1836 die Stadtverordneten aus Bonn. Die alte Universitätsstadt war seit Anfang des 19. Jahrhunderts Ausgangspunkt für romantische Rheinfahrten stromaufwärts. Die neue Eisenbahnstrecke sollte den meist aus Belgien, Niederlanden und England kommenden Touristen eine bequemere Anreise ermöglichen. Zugleich wollten die Bonner die geldbringende Güterverladung von der Bahn aufs Schiff nicht allein den Kölnern überlassen.

Auf Grundlage dieser Vorüberlegungen gründete sich kurz darauf die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft, die am 6. Juli 1840 die Genehmigung des preußischen Königs zum Bau der geplanten Strecke erhielt. Sie war die erste Eisenbahngesellschaft die es wagte, eine Eisenbahnstrecke parallel zum Rhein zu bauen und sich somit in direkte Konkurrenz zur Dampf-Schifffahrt zu begeben.

Streckenführung

Die Eisenbahnverbindung sollte in einem Bogen am Rand des Vorgebirges vorbeigeführt werden. Eine direkte Verbindung am Rhein entlang über Wesseling wäre zwar kürzer und daher auch günstiger gewesen, jedoch war das Gebiet nur dünn besiedelt und somit kein großes Fahrgastaufkommen zu erwarten. Bei einer Streckenführung entlang des Vorgebirges über Brühl versprach sich die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft eine bessere Auslastung. Für König Wilhelm IV. spielte auch die Linienführung unmittelaber am Schloss Augustusburg vorbei eine wichtige Rolle, welches als preußische Residenz diente. Zudem legte er fest, dass der Bonner Bahnhof im Mülheimer Feld an der Poppelsdorfer Allee errichtet werden sollte, um einen eventuell zukünftigen Ausbau der Bahnstrecke in Richtung Siebengebirge und Koblenz zu ermöglichen. In Köln wurde als Endpunkt die Kirche St. Pantaleon unmittelbar hinter der mittelalterlichen Stadtmauer festgelegt. Somit konnte das bereits bestehende Pantaleonstor als Durchfahrt genutzt werden, ohne den Festungsgürtel Kölns zu durchbrechen.

Bau der Eisenbahnlinie Köln – Bonn

Die ersten Arbeiten am Bau der neuen Bahnlinie begannen im Frühjahr 1843. Bereits im Januar 1844 konnte die erste Probefahrt durchgeführt werden. Die feierliche Eröffnung fand am 13. Februar 1844 mit Festreden, Böllerschüssen und einer Eröffnungsfahrt statt.
Am 15. Februar 1844 wurde die zunächst nur eingleisig ausgeführte Bahnstrecke von Bonn über Roisdorf, Sechtem, Brühl, Kalscheuren bis nach Köln offiziell für den Eisenbahnverkehr freigegeben. Für die Gesamtstrecke von circa 30 Kilometern benötigten die Züge rund eine Stunde. Eine direkte Verbindung zu der im gleichen Jahr fertig gestellten Zugverbindung Köln – Aachen war jedoch ganz im Interesse der Stadt Köln nicht gegeben, da die Stadt ihr Stapelrecht nicht mit den Bonnern teilen wollte.

Das neue Verkehrsmittel fand schon bald großen Anklang seitens der Bevölkerung. Wegen der günstigen Baukosten waren die Fahrpreise der Bonn-Cölner Eisenbahn niedriger als die der anderen Eisenbahngesellschaften.
Eine herausragende Bedeutung hatte die neue Eisenbahnverbindung für die Bauern des Vorgebirges. Denn nun konnten die landwirtschaftlichen Produkte schnell, bequem und billig nach Köln oder Bonn gebracht werden. Dadurch wurde für die Landwirte der Anbau von Obst und Gemüse rentabel. Im Volksmund erhielt der Teilabschnitt der Vorgebirgsbahn Köln – Brühl – Bonn rasch den Spitznamen „Kappes-Buure-Bahn“ (rheinisch für „Kohlbauern-Bahn“, vgl. Honnen 2003).
Auch Brühl profitierte von der neuen Bahnlinie. Die Residenzstadt entwickelte sich schnell zu einem beliebten Ausflugs- und Wohnort, an dem sich die Kölner und Bonner Bevölkerung von der „Hektik der Großstädte“ in einer landschaftlich reizvollen Umgebung und bei gesunder Luft erholen konnte.

Ausbau der Linken Rheinstrecke bis zur preußischen Grenze

Der große Erfolg und die damit einher gehenden hohen Einnahmen der Eisenbahnstrecke ermutigte die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft zum weiteren Ausbau rheinaufwärts. 1853 wurde die Genehmigung zum Weiterbau der Linie bis Rolandseck bei Remagen erteilt. Die unmittelbare Lage am Rhein war bewusst gewählt, um ein bequemes Umsteigen auf die Dampfschiffe zu ermöglichen. Am 15. Oktober 1855 wurde der neue Streckenabschnitt bis Rolandseck in Betrieb genommen. Die Festfahrt zur Eröffnung der Strecke fand drei Monate später, am 21. Januar 1856, statt.

Am 1. Januar 1857 übernahm die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft und führte die Strecke 1858 über Remagen und Andernach bis nach Koblenz weiter. Ein Jahr später war der Ausbau bis zum Grenzbahnhof Bingerbrück (heute Bingen) an der damaligen preußisch-hessischen Grenze fertig gestellt. Von hier aus schloss die Eisenbahnstrecke an die hessische Ludwigsbahn nach Mainz sowie an die Rhein-Nahe-Bahn nach Saarbrücken an.

Mit der Eröffnung des Kölner „Central-Personen-Bahnhofs“ am 5. Dezember 1859 schuf die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft darüber hinaus einen Anschluss der Bonn-Cölner Eisenbahnstrecke über die sogenannte Verbindungsbahn. Die Endstation der Personenzüge wurde vom Bahnhof Köln St. Pantaleon zum zentralen Bahnhof am Dom verlegt. Den aufgrund der hohen Auslastung entstandenen Engpass beseitigte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft durch einen zweigleisigen Ausbau, der bis 1869 für die gesamte Bahnstrecke vollendet war. In den Jahren 1958/1959 erfolgte eine durchgängige Elektrifizierung der Strecke.

Die Linke Rheinstrecke im 21. Jahrhundert

Die zweigleisig ausgebaute Linke Rheinstrecke ist heute circa 180 Kilometer lang und führt von Köln über Bonn, Koblenz und Bingen bis nach Mainz. Bis zur Eröffnung der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main war sie die schnellste Verbindung nach Süddeutschland. Noch heute zählt sie zu den meist befahrenen Eisenbahnstrecken Deutschlands. Aufgrund ihres Verlaufs durch

das Obere Mittelrheintal zwischen Koblenz und Bingen, welches seit 2002 zum UNESCO-Welterbe zählt, kommt ihr eine besondere touristische Bedeutung zu. Sie gilt neben der Rechten Rheinstrecke als eine der landschaftlich schönsten und romantischsten Eisenbahnlinien.

(Anne Stollenwerk, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2014, mit freundlicher Unterstützung der Nordrhein-Westfalen-Stiftung Naturschutz, Heimat und Kulturpflege)

Internet

de.wikipedia.org: Linke Rheinstrecke (abgerufen 04.12.2014)

Literatur

Drösser, Wolfgang (2005): Brühl: Geschichte; Bilder, Fakten, Zusammenhänge. Bonn.

Honnen, Peter / Landschaftsverband Rheinland, Amt für Rheinische Landeskunde Bonn (Hrsg.) (2003): Kappes, Knies und Klüngel, Regionalwörterbuch des Rheinlands. „Kappes“, S. 95, Köln.

Leven, Hans-Joachim / Förderkreis Eisenbahngeschichte Brühl e.V. (Hrsg.) (1994): Schienenwege in Brühl 1844-1994. Ein Beitrag zur Brühler Stadtgeschichte. Brühl.

Semmler, Horst (1994): 150 Jahre Eisenbahn Bonn – Köln. Nordhorn.

Eisenbahnstrecke von Köln über Bonn nach Koblenz

Schlagwörter: Schienenweg, Gleiskörper, Eisenbahnstrecke
Ort: Alfter, Bad Breisig, Bonn, Bornheim, Brohl-Lützing, Brühl, Hürth, Remagen, Sinzig, Wesseling
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Fernerkundung
Historischer Zeitraum: Beginn 1843 bis 1859
Koordinate WGS84: 50° 43 55,77 N: 7° 05 48,93 O / 50,73216°N: 7,09693°O
Koordinate UTM: 32.365.699,61 m: 5.621.767,50 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.577.486,84 m: 5.622.424,65 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: „Eisenbahnstrecke von Köln über Bonn nach Koblenz“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-108807-20141204-4 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**