Bahnhof Köln Messe/Deutz

Deutzer Bahnhof

Schlagwörter: Bahnhofsgebäude, Bahnhofshalle, Bahnsteig, NS-Gedenkstätte, Gedenktafel
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnhof Köln Messe/Deutz
Fotograf/Urheber: Christoph Kraneburg



Der Bahnhof in Köln-Deutz, nach Eröffnung 1845 zunächst rechtsrheinischer Endpunkt einiger Bahnlinien, entwickelte sich im Laufe der Jahrzehnte zu einer Art zweitem „Hauptbahnhof“, da über ihn alle Züge von und nach Köln verkehren.
Die Gleise der Bahnsteige von „Deutz-Tief“ waren während der Zeit der nationalsozialistischen Diktatur in Deutschland zwischen 1940 und 1944 Ausgangspunkt von Transporten in NS-Konzentrationslager.

Deutz als rechtsrheinischer Eisenbahnstandort
Der Deutzer Bahnhof als „zweiter Hauptbahnhof“ Kölns
Aktuelle Situation und Perspektiven des Deutzer Bahnhofs
Bedeutung des Bahnhof Deutz für die Region
Hinweise, Internet, Literatur

Deutz als rechtsrheinischer Eisenbahnstandort

Im Jahre 1843 gründete sich als eine von fünf Eisenbahngesellschaften aus der Zeit von 1837-1853 die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Köln. Sie betrieb den rechtsrheinischen Eisenbahnbau von Deutz zunächst nach Düsseldorf (1845), später über Duisburg, Oberhausen, Dortmund bis nach Minden (1847). Die Endstation der rechtrheinischen Strecke in Köln lag etwa dort, wo auch heute der Deutzer Bahnhof steht. Die Standortwahl erfolgte schon im Hinblick auf eine mögliche Anbindung des linken Rheinufers mittels einer Eisenbahnbrücke oder zumindest einer Fährverbindung. Die von den Kölnerinnen und Kölnern ob ihres Aussehens liebevoll „Muusfall“, also „Mausefalle“, genannte Eisenkonstruktion wurde am 3. Oktober 1859 eingeweiht und verband den Deutzer Bahnhof mit dem zur selben Zeit neu errichteten „Cölner Central-Personenbahnhof“, dem heutigen Hauptbahnhof. Um dem ständig wachsenden Bahnverkehr Herr zu werden, wurde die zweigleisige Brücke 1911 durch die viergleisige Hohenzollernbrücke ersetzt.

Eine zweite Gesellschaft, die Bergisch-Märkische-Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Elberfeld, betrieb ab 1848 die Strecke zwischen Wuppertal und Köln. Ihr Kölner Endbahnhof lag seit 1872 nördlich des Köln-Mindener-Bahnhofs, ab 1882 am Rhein in Höhe der Schiffbrücke. Dies führte – zum Ärgernis für die Deutzer Bürgerinnen und Bürger – zu einem Bahndamm parallel zum

Rheinufer und damit an vielen Stellen zu einer Zerschneidung der direkten Verbindung des Stadtteils zum Rhein. Die letzten Relikte dieses Damms wurden im Jahre 2011 im Rahmen der Neugestaltung des Deutzer Rheinufers beseitigt.

Durch die Verstaatlichung des Bahnwesens in Preußen und die Streckenführung zur Eisenbahnbrücke übernahm der Deutzer Bahnhof der früheren Köln-Mindener Eisenbahn die Funktion als erster Haltepunkt auf dem rechten Rheinufer. Seine Bedeutung wuchs weiter mit der Errichtung der Köln-Messe auf dem nordwestlich zum Rhein hin gelegenen Gelände in der ersten Hälfte der 1920er Jahre. Neben den im Deutzer Kopfbahnhof haltenden Personenzügen fuhren überregionale Züge über die Brücke zum Kölner Centralbahnhof. Nördlich des Deutzer Bahnhofs wurde 1859 ein weiterer Bahnhof gebaut, das sogenannte „Deutzerfeld". Ursprünglich als Umsteigebahnhof an der Eisenbahnstrecke „Deutz-Gießen" gelegen, bekam es bald die Funktion eines Rangier- und Abstellbahnhofs in Verbindung mit Verwaltungsgebäuden und Werkstätten, insbesondere zur Wagenreparatur. Seine Lage war ursprünglich dort, wo die ersten Hallen der Messe in Deutz errichtet wurden.

Der Deutzer Bahnhof als „zweiter Hauptbahnhof" Kölns

Der Deutzer Bahnhof selbst wurde in seiner heutigen Lage nach Plänen von Hugo Röttcher in den Jahren 1912-13 erbaut. Das monumentale Empfangsgebäude mit seiner großen Kuppel, in einer Mischung aus barocken und klassizistischen Formen erbaut, prägte das Bild des 1888 eingemeindeten Stadtteils an dieser Stelle in hohem Maße. Um die Verbindung zur Hohenzollernbrücke zu schaffen, wurden hochliegende, durch lange oder einmal abknickende Treppen zu erreichende Bahnsteige errichtet. Diese dienten der Ost-West-Verbindung zum Hauptbahnhof. Gleichzeitig wurde unterhalb dieser Anlagen mit den „Deutz-Tief" benannten Bahnsteigen der Nord-Süd-Verkehr angebunden. Damit hatte Köln rechtrheinisch sozusagen einen zweiten Hauptbahnhof. Die hochgelegenen Gleise und Bahnsteige waren hier wie dort mit einem großen Runddach überdacht, das, an die Bahnsteige angepasst, in mehreren Schwüngen das gesamte Bahnhofsareal überspannte.

Durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs musste der Bahnhof vereinfacht wieder aufgebaut werden. Die große Bahnsteighalle wurde durch Überdachungen der einzelnen Bahnsteige ersetzt. Ende der 1980er Jahre kamen mit der Ausweitung des S-Bahn-Verkehrs zwei neue Gleise nördlich der bestehenden Strecken hinzu. Verbunden mit dem Ausbau der Hohenzollernbrücke um ein drittes Gleispaar erhielt der Bahnhof Deutz einen zusätzlichen Bahnsteig mit den Gleisnummern 9 und 10.

Die Architektur des Eingangsgebäudes wird nach wie vor geprägt vom großen Kuppelbau, der 2009/2010 renoviert und in seiner Konstruktion durch die Herausnahme von Zwischendecken sichtbar gemacht wurde. Auch die breiten, zu den Bahnsteigen führenden Gänge wurden bis 2011 in einem weitgehend ursprünglichen Zustand wieder her gerichtet. Mehrere Jahre war hier eine an Weihnachtsmarktbuden erinnernde Ladenstraße aufgebaut, die neben Cafés auch Geschäfte für Andenken und „Antiquitäten" aufwies. Heute (2011) sind zwei Schnellimbisse, eine Bäckerei, eine Buchhandlung und ein Restaurant wesentlich dezenter in randlichen Nischen der Eingangshalle untergebracht. Die fußläufige Verbindung zur Kölner Messe wird durch den hinteren Eingang gewährleistet. Ebenfalls in diesem Jahr wurde der Bahnhofsvorplatz mit dem Denkmal des Otto-Motors nach historischen Kriterien restauriert.

Eine besondere Geschichte haben die bereits genannten Bahnsteige von „Deutz-Tief", die zwischen 1940 und 1944 Ausgangspunkt für den Transport von über 11.000 Juden, Roma, Sinti, Homosexuellen, „Asozialen" und anderen Inhaftierten in NS-Konzentrationslager waren.
Auch in späterer Zeit stand das Gleis Köln-Deutz Tief in der Regel für die Abfertigung von Sonderzügen, denn hier kamen hier die Gastarbeiter-Sonderzüge vor allem von der iberischen Halbinsel an. Unter anderem wurde im September 1964 im Rahmen eines Festaktes der Millionste Gastarbeiter empfangen und beschenkt. Allerdings fuhren hier auch die zeitweilig sehr beliebten Auto-Reise-Züge in südliche und nördliche Urlaubsgefilde ab.

Aktuelle Situation und Perspektiven des Deutzer Bahnhofs

Mit dem Neubau der ICE-Strecke Köln-Frankfurt erlangte dieser Teil des Deutzer Bahnhofs in jüngster Zeit eine neue Funktion als zentraler Haltepunkt in Köln, ergänzt nur durch den Bahnhof am Flughafen Köln/Bonn. Seit Dezember 2007 verkehren hier täglich bis zu 50 Züge im Nord-Süd-Fernverkehr.
Die Tatsache, dass diese Züge den Kölner Hauptbahnhof nicht bedienen, andererseits aber alle Züge die den Knotenpunkt Köln passieren, durch Deutz fahren, hat dazu geführt, dass es Forderungen gab und gibt, Deutz zu einem modernen „Fernbahnhof" als Halt für alle Züge mit direkter Anbindung an die Messe auszubauen. Dazu wären allerdings erhebliche Umbauten notwendig, da die historisch gewachsene Anlage zum Beispiel keine behindertengerechten Aufzugsanlagen zwischen ihren tiefen und hohen Bahnsteigen besitzt.

Bedeutung des Bahnhof Deutz für die Region

Für die Entwicklung der Region war der Bau der Eisenbahn ein maßgeblicher Motor. Vor allem die Industrie erlebte einen merklichen Aufschwung durch die verbesserten Transportmöglichkeiten. Die Standorte zwischen Köln-Deutz und Mülheim sowie Kalk profitierten von der nahen Lage zum Bahnhof Deutz und dem Deutzerfeld als Rangierbahnhof besonders. Nachteilig war der Bau der Eisenbahntrassen lediglich für Deutz selbst. Der ehemalige Bahnhof der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft und der Bahndamm, der Deutz vom Rhein abschnitt, bedingten ein gehemmtes Wachstum der Stadt Deutz im 19. Jahrhundert. Erst mit der Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften und der Streckenumlegung und Streckenzusammenführung konnte Deutz seine direkte Rheinlage zurück gewinnen. Für die Entwicklung der Infrastruktur sind das Bahnnetz und der Deutzer Bahnhof ebenfalls von Bedeutung. Die Köln-Olpener Chaussee, die zu preußischen Zeiten die Hauptverkehrsachse von Deutz gen Osten ins Bergische Land darstellte, verlor an Bedeutung für den Warentransport über größere Entfernungen. Spätestens seit dem Bau der Strecke von Deutz über Mülheim nach Bensberg im Jahre 1870 wird der Güter- und Warentransport über die Bahnstrecke abgewickelt. Gleichzeitig werden vom Deutzer Bahnhof stetig mehr Güter in die nahen Industriegebiete nach Kalk und an die Deutz-Mülheimer Straße befördert, so dass diese Straßen verstärkt ausgebaut wurden, um den Ansprüchen an den Transport gerecht zu werden. Der Bau des Bahnhofes in Deutz ist somit maßgeblich für die Entwicklungen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts mit verantwortlich.

Baudenkmal

Das Empfangsgebäude mit Vorplatz ist eingetragenes Baudenkmal (LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Datenbank-Nr. 80072, Stadt Köln, UDB-Nr. 6325).

(Karl-Heinz Buchholz LVR-Redaktion KuLaDig, 2011 / Fabian Lagodny, Universität Bonn, 2013)

Der Bahnhof Köln Messe/Deutz war KuLaDig-Objekt des Monats im November 2011.

Internet

gedenkorte.sintiundroma.de: Köln, Auenweg: Erinnerung an die Deportationen, die vom Bahnhof Köln-Deutz ausgingen (abgerufen 09.06.2015)
de.wikipedia.org: Bahnhof Köln Messe/Deutz (abgerufen 13.11.2017)
www.stadt-koeln.de: Interaktive Denkmalkarte Köln (abgerufen 16.04.2025)

Literatur

Brill, Franz (1955): Deutz - die Geschichte seiner Wirtschaft. In: Brill, Franz (Hrsg.) 1955, Deutz - Geschichte eines Vorortes, S. 47-58. Köln.

Bürgervereinigung Deutz e.V. (Hrsg.) (1993): 90 Jahre Bürgervereinigung Deutz 1903-1993 - Vom Castell zur City. Köln.

Bürgervereinigung Deutz e.V. (Hrsg.) (1988): Deutz 1888-1988 - 100 Jahre Eingemeindung. Köln.

Buschmann, Walter; Hennies, Matthias; Kierdorf, Alexander (2018): Via Industrialis. Entdeckungsreise Kölner Industriekultur. S. 40, Essen.

Groneck, Christoph (2010): Plädoyer für den Fernbahnhof Deutz. In: Nachrichtenblatt - Informationen zur Verkehrspolitik im Rheinland, Ausgabe 1/10, S. 4-12. o. O.

Bahnhof Köln Messe/Deutz

Schlagwörter: Bahnhofsgebäude, Bahnhofshalle, Bahnsteig, NS-Gedenkstätte, Gedenktafel
Straße / Hausnummer: Ottoplatz
Ort: 50679 Köln - Deutz
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1845

Koordinate WGS84: 50° 56 26,36 N: 6° 58 27,21 O / 50,94066°N: 6,97422°O
Koordinate UTM: 32.357.677,00 m: 5.645.179,76 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.568.518,32 m: 5.645.497,03 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: Karl-Heinz Buchholz, Fabian Lagodny, „Bahnhof Köln Messe/Deutz“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-13288-20110714-2 (Abgerufen: 9. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen
HESSEN
SH Schleswig-Holstein Der echte Norden
RheinlandPfalz
Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz