

Hohenzollernbrücke Köln

Schlagwörter: [Fußgängerbrücke](#), [Eisenbahnbrücke](#), [Reiterstandbild](#), [Liebesschloss](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Denkmalpflege

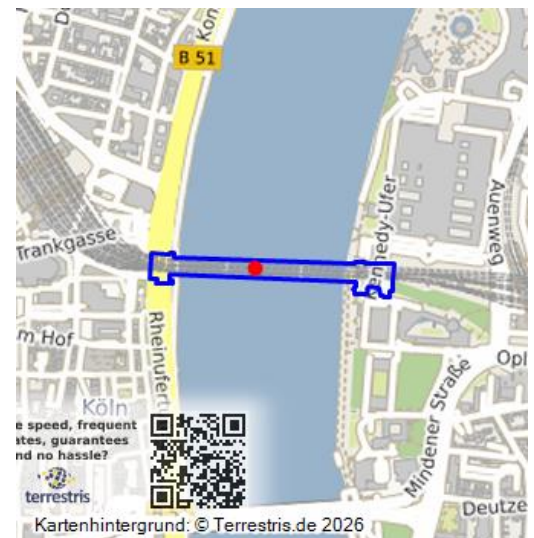
Gemeinde(n): Köln

Kreis(e): Köln

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Blick vom Dach des Kölner Doms aus über die Hohenzollernbrücke in Richtung Köln-Deutz (2014).
Fotograf/Urheber: Knöchel, Franz-Josef



Die 1907 bis 1911 errichtete Hohenzollernbrücke verbindet die Stadt Köln mit ihrem rechtsrheinischen [Stadtteil Deutz](#). Ursprünglich als Eisenbahn- und Straßenbrücke erbaut, ist sie seit dem Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg eine Eisenbahnbrücke, an deren Außenseiten Geh- und Radwege angesetzt sind. Geschmückt wird sie von zehntausenden „Liebesschlössern“.

Vorgängerbauten

[Die erste Dombrücke](#)

[Die Vorkriegs-Hohenzollernbrücke \(zweite Dombrücke\)](#)

[Die Reiterstandbilder](#)

[Die heutige Hohenzollernbrücke](#)

[Hinweise](#)

[Internet, Literatur](#)

Vorgängerbauten

Die in Konstantinischer Zeit um 310 n. Chr. entstandene römische Jochbrücke, die so genannte „[Konstantinbrücke](#)“, war die erste Verbindung zwischen linksrheinischer Stadt und dem rechtsrheinischen Brückenkopfkastell *Divitia* (*Castrum Divitia*, später *Divitia civitas*), dem heutigen Deutz. Sie nahm die Richtung des *Decumanus* auf und führte auf das Westtor des Kastells *Divitia*. Über 19 Pfahlroste aus mehreren hundert Eichenpfählen sind mit spitzen eisernen Schuhen in den Rheinkies gebohrt worden. Sandsteine und Kalksteine, vielfach Spolien großer Grabdenkmäler von den Friedhöfen der Stadt, wurden als Baumaterialien für die Pfeiler verklammert. Die verlorene Oberkonstruktion ist als hölzernes Sprengwerk zu denken. Sie wurde wegen fehlender Unterhaltung vermutlich Ende des 4. bis Anfang des 5. Jahrhunderts unbrauchbar.

Vom Mittelalter bis in die preußische Zeit hinein dienten eine pendelnde Gierseilfähre (Gierponte, auch „[Fliegende Brücke](#)“), kleinere Fähren und später eine Pontonbrücke dazu, den Rhein zwischen Köln und Deutz zu queren.

Die erste Dombrücke

Nach der römischen Brücke war dann die zwischen 1855 und 1859 erbaute Dombrücke die erste feste Rheinquerung zwischen Basel und den Niederlanden. Im Volksmund wurde der Brückenbau oft auch einfach nur als „[Feste Brücke](#)“ bezeichnet. Weil die

Brücke durch ihre Eisenkonstruktionen an einen Käfig erinnerte und außerdem mit schweren Eisentoren verschlossen werden konnte, wurde sie im Kölschen ferner auch „*de Muusfall*“ (Mausefalle) genannt.

Die Dombrücke war als Eisenbahn- und Straßenbrücke konstruiert und entstand gleichzeitig mit der neuen Gleistrasse durch die Altstadt und dem 1859 vollendeten „Centralbahnhof“, dem Vorgängerbau des heutigen Kölner [Hauptbahnhofs](#). Ende des 19. Jahrhunderts war die Dombrücke aber bereits dem stetig anwachsenden Verkehr kaum noch gewachsen – nach dem Neubau des Hauptbahnhofs (1894) wurde dann auch sie durch die modernere und größere Hohenzollernbrücke ersetzt.

Die Vorkriegs-Hohenzollernbrücke (zweite Dombrücke)

Die zwischen 1907 und 1911 errichtete Kölner Hohenzollernbrücke ist ihrer Konstruktion nach eine Eisenfachwerk-Bogenbrücke (Zweigelenkfachwerkbogen mit Zugband) mit drei nebeneinander liegenden Brückenteilen (Stabbogenbrücke / Langerscher Balken). Die Pfeiler der Brücke sind aus Stahlbeton, die Bögen aus Stahl gebaut. Zunächst diente sie für die Aufnahme von vier Eisenbahngleisen und einer Straße mit Straßenbahnstrecke, war also anders als die heutige Brücke ausdrücklich auch für den Auto- und Straßenbahnverkehr gedacht.

Die neue Dombrücke war mittig auf die Mittelachse des Kölner Domes ausgerichtet. Die ebenfalls 1907-1911 erbauten und nach 1945 abgebrochenen Brückentürme der Hohenzollernbrücke gehen auf den Architekten und geheimen Baurat Franz Schwechten (1841-1924) zurück.

Obleich sie eine der bedeutendsten Eisenbahnbrücken im Deutschen Reich war, wurde die Hohenzollernbrücke im Zweiten Weltkrieg nicht wesentlich beschädigt. Erst während des Vorrückens amerikanischer Truppen wurden die Brückenpfeiler durch Wehrmachtspioniere gesprengt:

„Während des Vormarschs der US-Truppen in die Innenstadt wurden ihre Brückenpfeiler durch Pioniere der Wehrmacht am 6. März 1945 gegen 12.00 Uhr gesprengt. Dabei wurden die uferseitigen Bögen teilweise nur gering beschädigt, so dass eine spätere Wiederverwendung möglich war. Nach provisorischer Instandsetzung nahm die Brücke am 8. Mai 1948 ihren Betrieb wieder auf. Die vollständig erhalten gebliebenen Portalbauten und Brückentürme wurden erst 1958 abgerissen.“ (kriegsenden.nsdok.de)

Die Reiterstandbilder

Die Zufahrtsrampen beiderseits des Rheins wurden durch [vier Reiterstandbilder](#) preußischer Könige und deutscher Kaiser der Hohenzollern-Familie flankiert, die als [Demonstration der preußischen Herrschaft](#) in der damaligen Rheinprovinz dienten und der Berliner Bildhauerschule zuzurechnen sind: auf der Deutzer Seite im Norden König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen (Bildhauer: Gustav Blaeser, 1813-1874) und im Süden Kaiser Wilhelm I. (Bildhauer: Friedrich Drake, 1805-1882) sowie auf der Kölner Seite Kaiser Friedrich III. im Norden und – dieser bereits zu Lebzeiten – Kaiser Wilhelm II. im Süden (Bildhauer beider Standbilder: Louis Tuaillon, 1862-1919).

Die Reiterstandbilder hatten nicht immer ihre heutige Positionen:

„Auf der ursprünglichen Brücke ritt Friedrich Wilhelm IV. am gegenüberliegenden Ufer auf den Dom zu, dessen Fertigstellung er gefordert hatte. Erst als mit dem Neubau der Brücke in den Jahren 1910/11 die Reiterstandbilder (...) hinzukamen, wurde der 'Romantiker auf dem Königsthron' nach Deutz – auf die 'Schäl Sick' – verbannt. Der regierende Herrscher Wilhelm II. hatte sich damit die publikumswirksamste Position auf der Brücke gesichert und musste sich auch Pressestimmen gefallen lassen, die vom Denkmal, 'das sich der Kaiser selbst gesetzt hat', sprachen.“ (Benner 2004, S. 7).

Die heutige Hohenzollernbrücke

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Brücke zunächst notdürftig nutzbar gemacht. In den Jahren 1946 bis 1948 erfolgte dann der Wiederaufbau, wobei anfangs nur zwei Gleise für die Eisenbahn und Gehwege eingerichtet wurden und der südliche Teil, die Straßenbrücke, entfiel – es verblieben einzig sechs der ursprünglichen neun Brückenüberbauten. Ein Teil der Hohenzollernbrücke wurde 1945 nach Duisburg transportiert und dort für die Neuerrichtung der letzten Ruhrbrücke – die die Ortsteile Kaßlerfeld und Ruhrort verbindende Karl-Lehr-Brücke – verwendet.

Die Portalbauten und Brückentürme der Vorkriegsbrücke wurden nicht instandgesetzt und um 1958 ganz abgetragen. Erst nach 1956 wurde die Hohenzollernbrücke für zwei zusätzliche Fernbahngleise verbreitert. Am 15. März 1959 wurde mit der Inbetriebnahme des nunmehr dritten und vierten Gleises die Eisenbahnkapazität der Vorkriegszeit wieder erreicht.

Ab dem 8. März 1985 erfolgte eine 1989 abgeschlossene erneute Verbreiterung. Drei ergänzende Brückenüberbauten nehmen seitdem als nördlicher Brückenzug zwei zusätzliche S-Bahn-Gleise sowie einen 3,5 Meter breiten Fuß- und Radweg auf. Gleichzeitig wurden die Brückenköpfe stilgerecht verbreitert. Die Baukosten betragen etwa 14 Millionen DM. Zeitlich überschneidend mit der Erweiterung wurden zwischen 1988 und 1991 die älteren Brückenteile für insgesamt 50 Millionen DM saniert, wobei etwa 27.000 Teile ausgetauscht wurden und die gesamte Brücke einen neuen Anstrich erhielt.

Die Gesamtlänge der drei Brückenzüge beträgt jeweils 409,19 Meter, die Stützweiten der bogenförmigen Überbauten betragen 118,88 Meter (Kölner Seite im Westen), 167,75 Meter in der Mitte und 122,56 Meter auf der östlichen Deutzer Seite. Die Gesamtbreite der nebeneinander liegenden drei Brückenzüge beträgt etwa 29,5 Meter.

Seit den Ergänzungen von 1985/89 hat die Hohenzollernbrücke wieder in etwa die Größe ihrer ursprünglichen Konstruktion von 1907/11, wenngleich auch heute der südliche Brückenzug (und nicht mehr der mittlere) die Fortsetzung der Dom-Mittelachse bildet. Bei genauer Betrachtung sieht man ferner an dem ergänzten Brückenzug, dass dieser geschweißt und nicht (wie der mittige und der südliche Zug) genietet wurde. Am Brückenkopf auf der Deutzer Seite (in Richtung des Hochhauses [KölnTriangle](#)) finden sich noch auf etwa 50 Metern Länge Reste der Straßenbahn-Gleise in der Flucht des ehemaligen südlichen Brückenzuges (Bast und Klaas 2017).

Die Hohenzollernbrücke mit dem benachbarten Hauptbahnhof ist einer der wichtigsten Knotenpunkte im deutschen sowie im europäischen Eisenbahnnetz und gehört zu den am stärksten befahrenen Eisenbahnbrücken Europas. Trotz ihres Alters ist die Hohenzollernbrücke mit der modernsten Eisenbahntechnik ausgerüstet, so können täglich um die 1.500 Züge über die Brücke rollen. Sie gilt heute als die meistbefahrenste Eisenbahnbrücke Deutschlands. Etwa 135.000 Pendler fahren täglich über die Brücke (Arens 2016, S. 166), die zudem eine bedeutende Sehenswürdigkeit im Bereich der [Kölner Altstadt](#), des [Kölner Doms](#) und von [Köln-Deutz](#) ist.

Seit etwa 2008 wurden über 40.000 so genannter „[Liebesschlösser](#)“ an den Geländern der Fußgängerwege der Hohenzollernbrücke angebracht.

Hinweise

Die Hohenzollernbrücke Köln ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs „[Hohenzollernbrücke](#)“ (Regionalplan Köln 354) und war KuLaDig-Objekt des Monats im April 2015.

(Franz-Josef Knöchel / Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2011/2026)

Internet

[de.structurae.de](#): Hohenzollernbrücke Köln (abgerufen 21.10.2011)

[www.baukunst-nrw.de](#): Hohenzollernbrücke (abgerufen 25.04.2012)

[www.danke-berlin-2015.de](#): 200 Jahre Preußen am Rhein (abgerufen 09.09.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 17.04.2026)

[www.rheinische-industriekultur.de](#): Die Rheinbrücken von Köln, 1995 (Text Walter Buschmann, abgerufen 21.06.2021)

[www.stadt-koeln.de](#): Die Geschichte der Kölner Rheinbrücken (abgerufen 24.03.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 22.06.2021)

[de.wikipedia.org](#): Hohenzollernbrücke (abgerufen 21.10.2011)

[de.wikipedia.org](#): Dombücke (abgerufen 21.08.2020)

[deu.archinform.net](#): Geheimer Baurat Franz (Heinrich) Schwechten (abgerufen 20.03.2018)

[www.ksta.de](#): Kölns geheimnisvollste Orte: „Als auf der Hohenzollernbrücke noch Autos fahren“ (Kölner Stadt-Anzeiger vom 04.02.2019, abgerufen 12.08.2020)

[www.youtube.com](#): „Die Hohenzollernbrücke - Ein preußisches Relikt in Köln“, Reportage von Dominik Schiller, DSV-KölnTV (abgerufen 12.08.2014)

[kriegsenden.nsdok.de](#): „Kriegsenden in Köln“, Kapitel 4: Brückengeschichten (abgerufen 14.05.2024)

Literatur

Arens, Detlev (2016): Das ist Köln - Dom, Altstadt, Untergrund. Rheinbach.

Bast, Eva-Maria; Klaas, Manuela (2017): Kölner Geheimnisse. 50 spannende Geschichten aus der Domstadt. S. 30-33, Überlingen.

Benner, Iris / Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V. (Hrsg.) (2004): Denkmäler der Preußenzeit. Ein Stadtrundgang in Köln. (Rheinische Kunststätten, Heft 480.) Köln.

Groten, Manfred; Johaneck, Peter; Reininghaus, Wilfried; Wensky, Margret / Landschaftsverband Rheinland; Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Hrsg.) (2006): Handbuch der Historischen Stätten Nordrhein-Westfalen. (3. völlig neu bearbeitete Auflage). (HbHistSt NRW, Kröners Taschenausgabe, Band 273.) S. 595-597, Stuttgart.

Hammer, Lothar (1997): Köln - die Hohenzollernbrücke und die deutsche Brückenarchitektur der Kaiserzeit. (Stadtspuren - Denkmäler in Köln, Bd. 25.) Köln.

Hänel, Dagmar; Uhlig, Mirko / LVR-Institut für Landeskunde und Regionalgeschichte (Hrsg.) (2008): Ein Vorhängeschloss für die ewige Liebe. In Köln etabliert sich ein neuer Brauch. Bonn. Online verfügbar: www.kuladig.de, [Liebesschlösser Hohenzollernbrücke](#) , abgerufen am 28.06.2017

Horn, Heinz Günter (1987): Die Römer in Nordrhein-Westfalen. S. 469, Stuttgart.

Hohenzollernbrücke Köln

Schlagwörter: Fußgängerbrücke, Eisenbahnbrücke, Reiterstandbild, Liebesschloss

Straße / Hausnummer: Hohenzollernbrücke / Kennedy-Ufer

Ort: 50679 Köln - Altstadt-Nord und Deutz

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde, Denkmalpflege

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

Erfassungsmethoden: Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1907 bis 1989

Koordinate WGS84: 50° 56 29,14 N: 6° 57 55,45 O / 50,94143°N: 6,9654°O

Koordinate UTM: 32.357.059,57 m: 5.645.282,45 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.897,10 m: 5.645.574,55 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: Franz-Josef Knöchel / Claus Weber, „Hohenzollernbrücke Köln“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-19181-20111017-3> (Abgerufen: 25. Juni 2026)

Copyright © LVR



Rheinland-Pfalz

