Bahnstrecke Bonn Hauptbahnhof nach Oberkassel mit Schiffstrajekt

Schlagwörter: Eisenbahnfähre, Bahnhof, Bahnanlage, Fähranleger
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bonn
Kreis(e): Bonn
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Holzpfähle am linksrheinischen Ufer des Rheins. Es sind vermutlich die Überreste der Trajektanlegestelle (2017)
Fotograf/Urheber: Elmar Knieps



Das Eisenbahntrajekt, welches Bonn und Oberkassel im ausgehenden 19. Jahrhundert und zu Beginn des 20. Jahrhunderts miteinander verband, ist heute weitgehend in Vergessenheit geraten.

Planung und Bau
Streckenbeschreibung
Bahnhof Bonn-Trajekt
Entwicklung von 1870-1914
Betrieb ab 1919

Quellen, Internet, Literatur

Planung und Bau

1856 hatte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Genehmigung für den Bau einer linksrheinischen Bahnstrecke von Bonn nach Bingerbrück erhalten. Es war die Fortsetzung der Strecke der ehemaligen Bonn-Cölner Eisenbahn, die bereits 1855 bis Rolandswerth eröffnet worden war. 1866 beantragte die Rheinische Eisenbahn die Genehmigung für die rechtsrheinische Strecke von Niederlahnstein bis Troisdorf und Siegburg. Die Rheinische Eisenbahngesellschaft sollte die Konzession für eine angestrebte rechtsrheinische Eisenbahntrasse nur erhalten, wenn sie sich zu *„einer Abzweigung nach Bonn mittels Trajekt zum Anschluß an die linksrheinische Eisenbahn“* (Kemp 1984, S. 188) bereit erklärte.

Der Verlauf der rechtsrheinischen Trasse sorgte in Oberkassel für heftigen Unmut in der Bevölkerung, da die Strecke möglichst hochwassergeschützt und daher mitten durch den Ort geführt werden sollte. Man konnte sich auf eine Streckenführung zwischen dem Ort und dem Rhein einigen. Diese war zwar nun für Hochwasser anfälliger und musste durch einen Damm geschützt werden, allerdings war sie für die Anlage des Trajekts besser gelegen, da man auf kürzestem Weg das Rheinufer erreichen konnte.
Die Konzession für die Trasse wurde am 24. Dezember 1866 erteilt. 1867 wurde die endgültige Streckenführung von der Aufsichtsbehörde und den jeweils zuständigen Landräten und Bürgermeistern abgenommen. Daraufhin wurden Enteignungsverfahren eingeleitet, die nur in der Gemeinde Kessenich zu einigen wenigen Einsprüchen führten.
Somit konnte mit dem Bau der Trajektbahn begonnen werden. Da man während des Baues der Anlage feststellte, dass ihre

Kapazität nicht ausreichen würde, beschloss man eine Erweiterung des Projekts, die nur mit weiteren Enteignungen auf Bonner Seite realisierbar war. Die erste Fährstraße wurde bereits 1868 fertig gestellt und für den Baustellenverkehr genutzt.
Des Weiteren stellte man fest, dass die zweigleisige linksrheinische Trasse vom Bonner Hauptbahnhof bis zur Abzweigstelle, dem Block Kessenich, durch ein drittes Gleis ergänzt werden musste. Im Frühjahr 1870 begannen die Bauarbeiten für dieses zusätzliche Gleis. Seine Reste kann man an wenigen Stellen noch heute sehen. Am 11. Juli 1870 erfolgte die Eröffnung des Betriebes, zunächst nur zwischen dem Bahnhof Bonn-Trajekt und Oberkassel. Doch bereits am 12. September 1870 wurde das Trajektgleis zwischen dem Bonner Hauptbahnhof und dem Bahnhof Bonn-Trajekt fertiggestellt – somit war die komplette Anlage durchgehend einsatzfähig.

Streckenbeschreibung

Vom Bahnhof Oberkassel führte die Strecke nach Westen und erreichte nach 1,8 Kilometern auf einer abfallenden Strecke den Rheinhafen. Auf dem linken Rheinufer war das Rheinufer bei Bahnkilometer 3,9 (ab Bonn Hauptbahnhof) erreicht. Bei Bahnkilometer 3,4 errichtete man den Bahnhof Bonn-Trajekt. Die folgende Strecke lag in einem Einschnitt, der noch heute in der Marie-Kahle-Allee / Franz-Josef-Strauss-Allee erkennbar ist. Die Hauptstraße nach Koblenz, die heutige Adenauerallee, wurde unter einer Straßenbrücke unterfahren. Der Einschnitt endete kurz vor der Einmündung in die Hauptstrecke von Koblenz nach Bonn. Nördlich davon lag der Güterbahnhof Kessenich, mit Freiladegleisen, Güterschuppen und einem Wasserturm.
Beim Block Kessenich (Bahnkilometer 2,5) schwenkte die Trajektbahn auf die Hauptstrecke von Remagen nach Bonn ein. Ab dem 12. September 1871 gab es parallel zur Hauptstrecke ein drittes Gleis, so dass der Verkehr unabhängig von der Hauptstrecke abgewickelt werden konnte. Die Strecke endete im Bonner Hauptbahnhof.

Die Fährverbindung war 520 bis 560 Meter lang, je nach Wasserstand. Die Strecke lag schräg zum Rhein, die Seile waren auf Oberkasseler Seite fest verankert und endeten auf der Bonner Seite in Spannhäusern. Sie lagen durch ihr Eigengewicht auf dem Grund des Rheins und behinderten somit nicht die Schifffahrt. Auf Bonner Seite gab es einen kleinen Hafen.
Es waren drei Fährstraßen vorgesehen, das heißt, drei parallele Gleise führten unabhängig voneinander auf die Trajektschiffe. Die erste Fährstraße eröffnete man 1868, die zweite am 15. Mai 1870 und die dritte am 9. März 1873. Die drei Ponten (Fährschiffe) besaßen eine Länge von 70 Metern bei einer Breite von 9,5 Metern. Sie konnten 200 Tonnen tragen, das bedeutete zehn Güterwagen oder sieben Personenwagen. Die Dampfmaschinen leisteten 42 PS, die Kraft wurde für den Antrieb über die Drahtseile benötigt.

Mit der Eröffnung des neuen Bonner Hauptbahnhofes im Jahr 1884 erhielt die Trajektbahn ein eigenes Bahnsteiggleis. Dieses lag südlich des Bahnhofsgebäudes, besaß zwei Gleise, die in einer kleinen Drehscheibe endeten. Diese lag direkt vor dem Gebäude, dort, wo sich heute der Zugang zu Gleis 1 befindet.

Bahnhof Bonn-Trajekt

Der Bahnhof Bonn-Trajekt hatte neben den Aufgaben des Fährverkehrs auch die Aufgaben eines normalen Güterbahnhofs, für die südlich Bonns gelegenen Orte Kessenich und Dottendorf zu erfüllen.
Da die Lokomotiven zu schwer für die Flussüberquerung waren, kuppelten sie im Bahnhof ab, und holten zwei leere Niederbordwagen vom Nebengleis, setzten sich dann hinter die Züge, und schoben sie so zum Rhein hinunter. Am Fluss angekommen, drückten die Lokomotiven die Züge auf die Fähren. Durch die zwei leeren Wagen wurde vermieden, dass die Lokomotiven die Fähren ebenfalls befuhren. Nach der Überfahrt wurden die Züge wieder von Loks mit zwei angekuppelten Niederbordwagen in Empfang genommen. Anschließend wurden sie in einem nach Süden gerichteten Bogen bis zum Bahnhof Oberkassel gezogen, der aufgrund seiner Nähe zur Anlegestelle gleichzeitig auch Fährbahnhof war.

Entwicklung von 1870-1914

Kurz nach der Eröffnung 1870 begann der deutsch-französische Krieg (19. Juli 1870 bis 10. Mai 1871), so dass zunächst vor allem der zivile Verkehr über das Trajekt verlief, da die festen Rheinbrücken dem militärischen Verkehr vorbehalten waren. Aus diesem Grund gab es keine, wie sonst üblich, größeren Eröffnungsfeierlichkeiten. Da es bis zu diesem Zeitpunkt keine rechtsrheinische Eisenbahnverbindung über Köln bis ins Ruhrgebiet gab, wurde der gesamte rechtsrheinische Schienenverkehr per Trajekt über Bonn und dann nordwärts geführt. Das Trajekt war also eine Anlage von großer Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr der Rheinschiene. Bei der Eröffnung gab es noch sechs Personenzüge von Niederlahnstein nach Bonn.

Das sollte sich jedoch ändern, als die Rheinische Eisenbahn 1873 die Konzession für eine Strecke von Troisdorf über Köln ins Ruhrgebiet erhielt. Von nun an diente die Anlage fast nur noch dem lokalen Verkehr, ab 1871 fuhren nur noch Pendelzüge zwischen Oberkassel und Bonn. Da sich auf Bonner Seite jedoch mehr und mehr kleinere Industriebetriebe (Sägewerk,

Kalkbrennerei, Ziegelei) in unmittelbarer Umgebung der Anlage niederließen, erfuhr der Trajektbahnhof weiterhin Zulauf. Auch das alte Wasserwerk (1986-1992 der Sitz des Bundestags) siedelte sich, mit seinem hohen Bedarf an Kohle für die Wasserpumpen, in der Nähe der Anlage an. Die Mehlem'sche Steingutfabrik, die an der heutigen Adenauerallee lag, schlug große Mengen ihrer Ware über den Trajektbahnhof um. Da der Güter- den Personenverkehr überwog und der Umschlag am Trajektbahnhof weiter zunahm, wurde in Höhe der Abzweigung von der Hauptstrecke bei Kessenich ein neuer Güterbahnhof mit Privatanschluss an die Mehlem'sche Steingutfabrik angelegt.
Trotz des gestiegenen Güterumschlags auf Bonner Seite ließ der eigentliche Trajektverkehr über den Rhein allmählich nach. Gründe dafür waren der vermehrte Brückenbau und die recht hohe Störanfälligkeit des Fährverkehrs. Seit 1911 erwog man aufgrund zu geringen Zulaufs der Strecke die Stilllegung des Fährbetriebs. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs wurde der Fährbetrieb am 2. August 1914, zunächst nur vorübergehend, eingestellt.

Betrieb ab 1919

1919 wurde für das Rheintrajekt aus der vorläufigen Stilllegung dann eine endgültige. Die Fähranlagen wurden als erstes demontiert. Der Trajektbahnhof auf Bonner Seite blieb zunächst bestehen und wurde zum 1. Februar 1922 zu einer Ladestelle herabgestuft. Dies bedeutete wohl den Abzug des örtlich stationierten Personals. Die Anlegung des Sportparks Gronau in den 1920er Jahren, welcher von der Stadt Bonn als Teil eines Grüngürtels vom Rhein bis zum Venusberg geplant wurde, sorgte für weitere Beseitigungen der Anlage. Die geänderte Stadtpolitik sorgte zusätzlich dafür, dass sich ein Betrieb nach dem anderen aus dem Bereich des Bahngeländes entfernte.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs erwog man, da viele Rheinbrücken zerstört worden waren, eine Wiederbelebung der Flussquerung in Form einer Pontonbrücke. Das Vorhaben wurde jedoch nicht realisiert.
Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Strecke und der Trajekt-Bahnhof weiter genutzt. Jetzt versorgte man den neuen Bundestag und die amerikanische Siedlung in Plittersdorf mit Kohlen. In den 1950er und 1960er Jahren nutzte man den Trajekt-Bahnhof, um hier Ausstellungszüge abzustellen. Die damalige Bundeshauptstadt war Ziel zahlreicher speziell zusammengestellter Ausstellungszüge, in denen sich Firmen und Industrien vorstellten. Und vom Bahnhof aus war das ehemalige Gronau-Stadion gut zu erreichen, das bis in die frühen 1960er Jahre Austragungsort sportlicher Veranstaltungen war. So gab es Sonderzüge, die von Köln direkt in die Gronau fuhren.

Am 30. November 1963 stellte man den Abschnitt von der Ladestelle Kessenich zum Trajektbahnhof ein. Bis 1970 fuhren noch Züge mit Kohlen und Heizöl nach Kessenich. Gleise und Anlagen der Ladestelle Kessenich wurden ab 1971 abgebaut. Heute befindet sich hier die Bundeskunsthalle und das westlich gelegene Parkhaus.
In den 1970er Jahren wurde das Gelände des ehemaligen Bahnhofs Bonn-Trajekt im Rahmen einer neuen städtebaulichen Planung, die ein großartig angelegtes Regierungsviertel vorsah, vollkommen umgestaltet. Auch der Bau der U-Bahn nach Bad-Godesberg sorgte für ein weiteres Verschwinden weiterer Teile der Anlage. Mit den Vorbereitungen auf die Bundesgartenschau 1979, welche an beiden Rheinufern stattfand, wurden schließlich fast alle Überbleibsel der Trajektbahn entfernt. Für die Bundesgartenschau errichtete man am alten Eisenbahnhafen eine neue Anlegestelle für Personenschiffe. Bei den Ausschachtungen dort traf man auf über hundert, drei Meter lange, zugespitzte Buchenpfähle. Es waren dies Reste der Trajektanlegestelle von 18661868, die sich im Wasser gut erhalten hatten.

Damit war das Kapitel „Trajekt Bonn-Oberkassel“ beendet. Nur noch der Oberkasseler Straßenname „Am Trajekt“ (nahe des damaligen Trassenverlaufs) und der im Juli 2013 eröffnete Kreisverkehr an der Bundesstraße 9, der sogenannte „Trajektknoten“, erinnern heute an dieses Stück Eisenbahngeschichte. Auf der historischen Altkarte der Preußischen Neuaufnahme von 1891-1912 lässt sich die Trassenführung in Höhe der Bonner Südbrücke gut nachverfolgen (vgl. die entsprechende Kartenansicht).

Nachtrag 2018: Relikte der Bahn- und Fährtrasse im Niedrigwasser des Rheins

Im Herbst 2018, als der Rhein bei Bonn infolge des extremen Niedrigwassers mit einem Pegelstand von knapp über 80 Zentimetern seinen Tiefststand erreicht hatte, wurden zwischen Rheinkilometer 652 und der Südbrücke zahlreiche ansonsten verborgene Spuren des früheren Eisenbahntrajekts sichtbar. Neben dem Sprengmittelräumdienst und Schatzsuchern interessierten sich auch lokale Historiker und Archäologen für die Holzpfähle, die als Relikte der Bahn- und Fährtrasse aus dem Wasser ragten (www.general-anzeiger-bonn.de, vgl. Abbildungen).

(David Gimbel, Geographisches Institut der Universität Bonn, 2012 / Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2014)

Quellen

Stadtarchiv Bonn: Akten, Pr 30/248n (1868-1871).

Internet
www.myway.de: Edmund Lauterbach: Bahnen in Bonn, ein Ausflug in die Historie (abgerufen 17.01.2012)
www.hoernemann-bonn.de: Stadtplanausschnitt von 1929 (Lage des Trajekts) (abgerufen 17.01.2012)
de.wikipedia.org: Trajekt Bonn–Oberkassel (abgerufen 12.11.2018)
virtuellesbrueckenhofmuseum.de: Trajekt Bonn-Oberkassel - Einleitung, Galerie mit 53 Bildern (abgerufen 28.2.2019)
www.general-anzeiger-bonn.de: „Beueler Eisenbahntrajekt taucht im Rhein wieder auf“ (General-Anzeiger vom 03.11.2018, abgerufen 06.11.2018)

Literatur

Dietz, Josef (1951): Rund um die Gronau. (Bonner Geschichtsblätter, Jahrbuch des Bonner Heimat- und Geschichtsvereins, Band 5.) S. 5-16. Bonn.

Hombitzer, Adolf (1960): Aus Vorgeschichte und Geschichte Oberkassels und seiner Umgebung. Oberkassel.

Kemp, Klaus (1884): Das Trajekt Bonn-Oberkassel, ein abgeschlossenes Kapitel Eisenbahngeschichte. In: Bonner Geschichtsblätter 35, S. 187-214. Bonn.

Kemp, Klaus; Schmoeckel, Reinhard (1994): 150 Jahre Eisenbahn in Bonn. S. 86-88, Bonn.

Neu, Heinrich (1971): Der Anschluss des rechtsrheinischen Raumes von Bonn an den Eisenbahnverkehr. (Studien zur Heimatgeschichte des Stadtbezirkes Bonn-Beuel 15.) Bonn-Beuel.

Schlieper, Hans (2009): Eisenbahntrajekte über Rhein und Bodensee. S. 65-72, Düsseldorf.

Stern, Volkhard (2012): Die Bonner Trajektbahn. In: Köln-Bonner Verkehrsmagazin 4/2012, S. 14-21. Köln.

Bahnstrecke Bonn Hauptbahnhof nach Oberkassel mit Schiffstrajekt

Schlagwörter: Eisenbahnfähre, Bahnhof, Bahnanlage, Fähranleger
Ort: 53227 Bonn - Oberkassel
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein
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, Archivauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1870, Ende 1914
Koordinate WGS84: 50° 43 0,41 N: 7° 08 3,58 O / 50,71678°N: 7,13433°O
Koordinate UTM: 32.368.295,66 m: 5.619.990,63 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.580.153,45 m: 5.620.754,04 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: „Bahnstrecke Bonn Hauptbahnhof nach Oberkassel mit Schiffstrajekt“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-30069-20120114-2 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz