Güter- und Rangierbahnhof Nippes

Stationsgebäude und Stellwerk Rt 4

Schlagwörter: Bahnanlage, Güterbahnhof, Rangierbahnhof, Stellwerk
Fachsicht(en): Denkmalpflege
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Verschiebebahnhof Nippes, Betriebsleitung 02 (2006)
Fotograf/Urheber: Buschmann, Walter

Seit den frühesten Tagen der Eisenbahnen gehörte die Förderung des Güterverkehr zu den ausschlaggebenden Motiven für die Entstehung und Entwicklung dieser Verkehrsart. Erst aus den Kohlebahnen der Montanreviere entstand ein Verkehrsmittel, das dann auch im Personenfernverkehr eine bedeutende Rolle übernahm.

Die Bedeutung des Eisenbahn-Verkehrsknotens Köln erschließt sich im vollen Ausmaß erst unter Berücksichtigung des Güterumschlags sowohl vom Schiff auf die Eisenbahn wie auch für die Versorgung der Bevölkerung sowohl in einer der großen Städte Deutschlands wie auch in dem zugehörigen Umland. Nach den ereignisreichen Gründungsjahrzehnten der Eisenbahn in Köln (1839 erstes Teilstück der Linie nach Aachen durch die Rheinische Eisenbahn, 1844 nach Bonn, 1845 nach Düsseldorf/Duisburg/Minden, 1855 nach Neuss und Krefeld) gab es für das ortsnahe Eisenbahnnetz mehrere großangelegte Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen, deren Bedeutung erst mit Blick auf die Rangier- und Güterbahnhöfe voll verständlich wird.

Mit Erwerb der Köln-Bonner-Eisenbahn 1857 und die Köln-Krefelder-Eisenbahn 1860 durch die Rheinische Eisenbahn erwarb diese Eisenbahngesellschaft zusammen mit ihrer Stammlinie nach Aachen im linksrheinischen Bereich geradezu eine Monopolstellung. Die Rheinische Eisenbahn verknüpfte die bisher separat geführten Linien durch eine im weiten Bogen westlich um Köln herumführende Verbindungsbahn, die 1859 zugleich mit dem neuen Centralbahnhof und der Dombrücke eröffnet wurde. An der Verbindungsbahn entstand der Güterbahnhof Gereon und weiter außerhalb im Norden an der Strecke nach Krefeld die 1860 erbaute Central-Werkstätte Cöln-Nippes. Es ist möglich, dass unmittelbar nördlich der Zentral-Werkstatt ab 1860 die ersten Anfänge für den späteren Rangierbahnhof Nippes gelegt wurden.

Die Kölner Bahnanlagen wurden besonders in zwei für Erscheinungsbild und Funktion überaus prägenden Phasen ausgebaut: 1883 bis 1894 durch Hochlegung der Gleise für die Verbindungsbahn und Bau des neuen Hauptbahnhofes und 1902 bis 1918

durch Entstehung der beiden neuen Eisenbahnbrücken (Hohenzollern- und Südbrücke) über den Rhein. In beiden Ausbauphasen spielten die Ausbildung der Güter- und Rangierbahnhöfe eine entscheidende Rolle.

Der Rangierbahnhof Nippes ist bereits auf der Topographischen Karte (Preußische Neuaufnahme) von 1893 mit einem ausgeprägten Gleispaket nördlich der Zentral-Werkstatt Nippes eingezeichnet und geht damit wesentlich auf die erste Ausbauphase der Kölner Eisenbahnanlagen zurück. Viel prägender aber dürfte der Ausbau 1902 bis 1918 gewesen sein, zumal der Güterverkehr in Köln zwischen 1882 von 1,4 Millionen Tonnen auf 6,4 Millionen Tonnen sich vervierfacht hatte. Die Optimierung der Eisenbahn im Raum Köln verlangte im Rahmen dieses Ausbauprogramms u.a.:

- den Bau der Südbrücke um die stark belastete Dom- bzw. spätere Hohenzollernbrücke vom Güterverkehr weitgehend zu befreien

- Bau eines großen Rangier- und Güterbahnhofs in Köln-Kalk
- Errichtung bzw. Ausbau der Rangierbahnhöfe Eifeltor und Nippes, die zusammen mit Köln-Kalk leistungsfähige Verschiebebahnhöfe für den Orts- und Fernzugbildung bilden sollten

- Bau einer zweigleisigen über die Südbrücke miteinander kommunizierende reinen Güterverbindungsstrecke zwischen den Güterbahnhöfen beiderseits des Rheins

- Anschluss der Privatbahnen Köln-Frechen-Benzelrather und Köln-Bonner-Eisenbahn sowie der Hafenbahnen an das Güterbahnnetz

Aus den Belastungen der Militärtransporte und der steigenden Rüstungsproduktion entwickelten sich zusätzliche Aufgaben für die Rangierbahnhöfe. In diesem Zusammenhang entstand seit 1916/17 der allerdings schon in der Vorkriegszeit geplante Verschiebebahnhof Gremberg. Es wurde nach Ausbau 1918 bis 1924 der leistungsstärkste Verschiebebahnhof im Kölner Raum. Auch der Verschiebahnhof Nippes dürfte aus den Beanspruchungen während des Krieges und in den 1920er Jahren entsprechend ausgebaut worden sein. Auf dem riesigen Gelände zwischen Longerich und der stadteinwärts gelegenen Unterführung Mauenheimerstraße / Geldener Straße ist als zentrales Element das Stationsgebäude erhalten geblieben. Es bildet zusammen mit dem in nächster Nähe gelegenen Stellwerk Rt 4 eine aussagekräftige Gebäudegruppe.

Das Stationsgebäude ist ein zweigeschossiger Putzbau mit flachem Walmdach aus der Zeit um 1925 mit einem lang gestreckten eingeschossigen Anbau aus der Zeit nach 1945. Der Hauptbau ist siebenachsig mit Eingang in der Mittelachse ausgebildet. Die hochrechteckigen schlicht in die Fassade eingeschnittenen Fensteröffnungen, das Sohlbankgesims im Obergeschoss und die umlaufend erhaben knapp vor die Fassadenflucht vorspringende und dadurch wie ein Gesims wirkende Traufzone verweisen auf die seit der Zeit von dem Ersten Weltkrieg verbreiteten Formen des Neobarocks. Das Gebäude wird in älteren Lageplänen als Hauptdienstgebäude des Bahnhofsvorstehers bezeichnet (Hauptstaatsarchiv Düsseldorf BR 1210). Im Anbau befanden sich Umkleide- und Waschräume.

Das Stellwerk Rt 4 ist ein zweigeschossiges Gebäude von etwa 1910 auf Rechteckgrundriss mit abgeschrägten Ecken. Das flach geneigte Walmdach ist weit überkragend ausgebildet. Das Erdgeschoss ist verputzt, das Obergeschoss mit einer Holzschalung verblendet. Zum Obergeschoss führt eine zweiläufige Treppe mit Holzgeländer. Bemerkenswerte Ausstattung ist nicht erhalten.

Der Rangierbahnhof Nippes verkörpert einen wesentlichen Aspekt der Kölner Eisenbahngeschichte. Das Stationsgebäude war das administrative Zentrum dieses Bahnhofs. In seiner schlichten Putzarchitektur verdeutlicht es Architekturtendenzen, wie sie etwa von Paul Mebes und Paul Schulze-Naumburg vertreten wurden. Das Stellwerk Rt 4 ist ein klassischer Vertreter der für Stellwerke seit etwa 1890 entwickelten Formensprache. Beide Gebäude zusammen sind dazu geeignet, die Geschichte des Rangierbahnhofs Nippes und den damit zusammenhängenden Aspekt der Kölner Eisenbahngeschichte zeugnishaft zu überliefern. Die beiden Gebäude sind insofern bedeutend für die Geschichte des Menschen, für die Geschichte der Arbeits- und Produktionsverhältnisse und die Geschichte von Köln und Nippes. Ihre Erhaltung liegt aus wissenschaftlichen, besonders architektur- und ortsgeschichtlichen Gründen im öffentlichen Interesse.

(Gutachten gemäß § 22 Absatz 3 Satz 1 zum Denkmalwert gemäß § 2 DSchG NW von Dr. Walter Buschmann, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, vom 11.12.2007)

Ergänzung

Der Güter- und Rangierbahnhof und das Betriebswerk Nippes wurden 1991 bahnamtlich aufgelöst. 2015 eröffnete DB-Regio hier ihr S-Bahn-Betriebswerk. Das neue ICE-Instandhaltungswerk Köln wurde 2018 in Betrieb genommen.
In der ehemaligen Lokomotivhalle befindet sich seit 1992 das Eisenbahnmuseum Köln mit dem Rheinischen Industriebahn-Museum. Auf großen Teilen des ehemaligen Güter- und Rangierbahnhofes entstehen Wohnungen und Gewerbeflächen.

(LVR-Redaktion KuLaDig, 2019)

Güter- und Rangierbahnhof Nippes

Schlagwörter: Bahnanlage, Güterbahnhof, Rangierbahnhof, Stellwerk
Straße / Hausnummer: Longericher Straße
Ort: 50733 Köln - Bilderstöckchen
Fachsicht(en): Denkmalpflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Schriften, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn vor 1893
Koordinate WGS84: 50° 58 47,61 N: 6° 55 35,23 O / 50,97989°N: 6,92645°O
Koordinate UTM: 32.354.443,78 m: 5.649.635,54 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.565.105,91 m: 5.649.818,46 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: „Güter- und Rangierbahnhof Nippes“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-53810-20120904-3 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**