Eisenbahnstrecke von Köln nach Overath

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke, Eisenbahntunnel
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Köln, Lohmar, Overath, Rösrath
Kreis(e): Köln, Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die Eisenbahnstrecke von Köln nach Overath wurde 1910 eröffnet, als direkte Anbindung von Köln an die Bahnstrecke von Olpe über Overath nach Siegburg. Sie zweigt hinter dem Bahnhof Overath von der älteren Strecke ab und hat bei Gremberg Anschluss an die Strecke von Troisdorf nach Köln. Sie wird heute von der Regionalbahn RB 25 im S-Bahn-Vorlaufbetrieb bedient.

Vorgeschichte
Die Zeit zwischen 1910 und 1984
Die Zeit ab 1984
Betriebsstellen
Hinweis, Internet, Literatur

Vorgeschichte

Die Bahnstrecke geht auf Initiativen der 1860er Jahre zurück, als man eine Bahnstrecke von Köln nach Kassel plante. Weitere Planungen sahen eine Querverbindung von Siegburg ins Ruhrgebiet vor. Diese Planungen wurden nicht realisiert.
Die weiteren Überlegungen zur Bahnstrecke von Köln nach Olpe gab es in den 1870er Jahren. Jedoch verweigerte das preußische Militär die Verbindung von Overath nach Köln, da hier Militärgelände berührt worden wäre (Wahner Heide). Olpe war 1875 mit der Bahnstrecke von Hagen über Finnentrop und Freudenberg nach Betzdorf ans Eisenbahnnetz angeschlossen worden.
Da die direkte Verbindung von Overath nach Köln nicht möglich war, nahm man die Überlegungen der Verbindung nach Siegburg wieder auf. Der Abschnitt der Aggertalbahn von Siegburg bis Ründeroth wurde am 15. Oktober 1884 eröffnet. Man versprach sich keinen großen wirtschaftlichen Erfolg von der Bahnverbindung, daher wurde sie als eingleisige Nebenbahn konzipiert. Schon bald kamen Beschwerden auf wegen der fehlenden Verbindung nach Köln, das nur mit einem mehrstündigen Umweg zu erreichen war.

Nachdem das Militär seine Bedenken zurückgezogen hatte, konnte mit den Planungen für die neue Verbindung Richtung Köln begonnen werden. Zwischen Hoffnungsthal und Rösrath sollte die seit 1890 bestehende Bahnstrecke mitbenutzt werden. Dieser Abschnitt war im Zusammenhang mit der Bahnstrecke von Bergisch Gladbach nach Lindlar errichtet worden. In Hoffnungsthal verlegte man die alte Strecke nach Osten außerhalb des historischen Ortes.
Zudem musste zwischen Hoffnungsthal und Honrath der 1.087 Meter lange Hoffnungsthaler Tunnel angelegt werden. Des Weiteren waren einige hohe Brücken zu errichten, um die Strecke durch das »bergige Land« fertig stellen zu können.

Die neue Strecke wurde am 1. August 1910 in Betrieb genommen.

Die Zeit zwischen 1910 und 1984

Zunächst gab es weiterhin durchgehende Züge zwischen Olpe und Siegburg. Aber die Bedeutung der Strecke nach Köln nahm rasch zu. 1914 gab es bereits sieben durchgehende Züge zwischen Olpe und Köln sowie weitere in Teilstrecken. Dagegen war die Strecke zwischen Overath und Siegburg zur Nebenstrecke geworden.
Die Strecke hatte vor allem Bedeutung im Personenverkehr Richtung Köln. Güterverkehr gab es überwiegend lokal, mit dem Antransport von landwirtschaftlichen Gütern, aber auch Steinen und Sand für die Bauwirtschaft. Angeliefert wurden vor allem Brennstoffe und Düngemittel.

In der Zeit des Zweiten Weltkrieges kam es immer wieder zu Zerstörungen an der Strecke. Beim Rückzug der deutschen Truppen wurde eine der Brücken gesprengt, die Strecke konnte nicht mehr befahren werden.
Bis zur Reparatur wurden die Züge wieder über die Siegburger Strecke bis Overath umgeleitet. Nach dem Wiederaufbau der zerstörten Brücke 1946 leitete man auch schwere Güterzüge über die Strecke. Die eigentliche Güterzugstrecke durchs Siegtal war schwerer zerstört als die Strecke über Overath. Dieser Verkehr dauerte bis 1949 an. In der Zeit nach dem Krieg kam es zusätzlich zu Hamsterfahrten, als die Bevölkerung der Städte am Rhein in das Land strömte, auf der Suche nach Nahrung.

In den 1960er Jahren nahm die Bedeutung des Autoverkehrs massiv zu, gefördert durch entsprechende politische Maßnahmen. Die Bedeutung der Eisenbahn, besonders in den ländlichen Regionen, nahm ab. Dennoch wurden 1974 noch zwölf Zugpaare zwischen Köln und Overath angeboten. Parallel fuhren jedoch zahlreiche Busse, die der Bahn weiteren Verkehr abnahmen. Anfang der 1980er Jahre war die Bahnstrecke stilllegungsgefährdet. Die Strecken zwischen Dieringhausen und Olpe und zwischen Lohmar und Overath waren bereits eingestellt worden.

Die Zeit ab 1984

Sowohl die Politik als auch die Deutsche Bundesbahn sahen jedoch Potential in den vorhandenen Strecken. Es wurde das neue Produkt *CityBahn* kreiert. Im Vorlaufbetrieb wurden die Strecken von Köln über Overath, Dieringhausen, Gummersbach, Marienheide bis Meinerzhagen zusammengefasst und durchgehende Züge im Taktverkehr angeboten. Es wurde eigens Diesel-Lokomotiven und Personenwagen in Pop-Farben lackiert und fest der Strecke zugeordnet. Das Ergebnis war eine sprunghafte Steigerung der Zahlen im Personenverkehr.
Trotz dieser Erfolge bestellte man 1986 den Personenverkehr zwischen Meinerzhagen und Marienheide und 1987 den zwischen Marienheide und Gummersbach wieder ab. Die Strecke wird aktuell wieder bis Lüdenscheid befahren.

Die Züge befahren als Regionalbahn RB 25 seit 1991 die neu eröffnete S-Bahn Stammstrecke von Köln Trimbornstraße bis Köln-Hansaring. Auch nach Abzug der CityBahn-Garnituren 1992 wurde der dichte Taktverkehr beibehalten. Seit 1999 fahren hier nur noch Diesel-Triebzüge der Baureihen 644 (Talent 1), ab 2014 der Baureihen 620 und 622 (Lint 81 bzw. Lint 54).
Im Bereich des Abzweiges Vingst wurde die Strecke im Zusammenhang mit dem Bau der Schnellstrecke nach Frankfurt am Main und zum Flughafen Köln-Bonn umgebaut. Die alte Verbindung mit der Überführung über die Hauptstrecke wurde abgebaut. Der Haltepunkt Köln Frankfurter Straße wurde 2004 neu errichtet, erst danach zweigt die Strecke neu Richtung Overath ab. Es ist vorgesehen, die Strecke zu elektrifizieren und als S-Bahn-Linie S 14 in das Kölner S-Bahn-Netz zu integrieren.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 25 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Köln-Kalk.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Köln-Kalk (seit 1886; Verbindungen zum Hauptbahnhof, nach Köln-Süd, Gießen)
1,5	Abzw Vingst
4,1	Hp Köln Frankfurter Straße (seit 2004; Verbindung zum Flughafen Köln-Bonn)
5,7	Bf Porz-Heumar (nur Betriebshalt, 1910-1966 Bf Heumar, Personenverkehr bis 1991)
–	Anschluss Wahner Heide
10,2	Bf Porz-Königsforst (1927-1984 Personenverkehr, bis 2003 Güterverkehr)

12,1	Hp Rösrath-Stümpen (seit 1987)
14,4	Bf Rösrath (seit 1890, Verbindungen nach Bergisch Gladbach und Lindlar)
15,9	Bf Hoffnungsthal (seit 1910, verlegt)
–	Hoffnungsthaler Tunnel (1.087 Meter)
20,4	Hp Honrath
24,3	Bf Overath (seit 1884; Verbindungen nach Olpe und Siegburg)

(Peter Burggraaff, Universität Koblenz-Landau / Klaus-Dieter Kleefeld, LVR-Redaktion KuLaDig, 2016 / Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2025)

Hinweise

Die Strecke ist erst ab dem Abzweig Vingst kartiert. In Vingst wird auch die alte Überwerfung dargestellt.

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2655 Abzw Vingst - Overath (abgerufen 15.06.2025)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Köln-Kalk – Overath (abgerufen 15.06.2025)
de.wikipedia.org: Oberbergische Bahn (abgerufen 15.06.2025)
www.oberbergische-eisenbahnen.de: Köln – Marienheide, Beschreibung der Strecke (abgerufen 15.06.2025)
www.eisenbahn-tunnelportale.de: Strecke 2655: Hoffnungsthaler Tunnel, Seite von Lothar Brill (abgerufen 15.06.2025)

Literatur

Dommer, Eberhardt; Wagner, Robert (Hrsg.) (2010): Eine Bahn ins Bergische. Zum 100-jährigen Bestehen der Eisenbahnstrecke Köln-Rösrath-Hoffnungsthal-Honrath-Overath. (Schriftenreihe des Geschichtsvereins Rösrath e. V., Band 40.) Rösrath.

Koch, Sascha; Kowalski, Horst; Marschner, Christoph; Post, Heinz; Stock, Karl E.; Strack, Klaus (2005): Eisenbahnen im Oberbergischen und die Geschichte des Bahnbetriebswerkes Dieringhausen. Nümbrecht.

Eisenbahnstrecke von Köln nach Overath

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke, Eisenbahntunnel
Ort: Köln, Lohmar, Overath, Rösrath
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Fotos
Historischer Zeitraum: Beginn 1910
Koordinate WGS84: 50° 54 5 N: 7° 10 57,69 O / 50,90139°N: 7,18269°O
Koordinate UTM: 32.372.214,54 m: 5.640.432,03 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.583.240,39 m: 5.641.343,17 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Peter Burggraaff (2016), Klaus-Dieter Kleefeld (2016), Claus Weber (2025), „Eisenbahnstrecke von Köln nach Overath“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-248191 (Abgerufen: 20. November 2026)

Copyright © **LVR**









