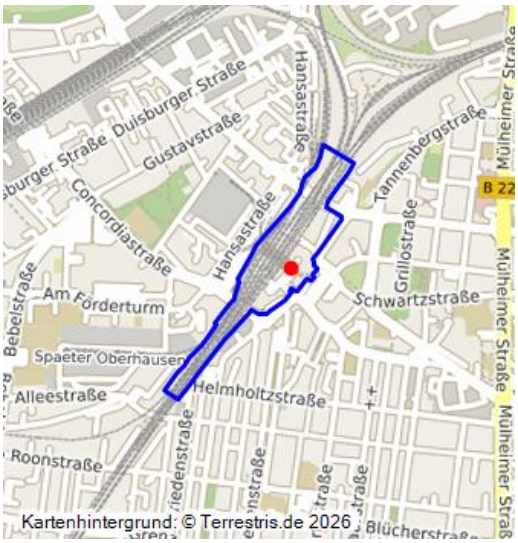
Oberhausen Hauptbahnhof

Schlagwörter: Hauptbahnhof, Bahnbetriebswerk, Lokomotivschuppen, Wasserturm, Stellwerk
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Denkmalpflege
Gemeinde(n): Oberhausen (Nordrhein-Westfalen)
Kreis(e): Oberhausen (Nordrhein-Westfalen)
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Oberhausen Hauptbahnhof, Blick über das südliche Gleisfeld mit den ehemaligen Gepäckaufzügen (2016)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Der Hauptbahnhof in Oberhausen, die Keimzelle der heutigen Stadt, wurde am 15. Mai 1847 eröffnet. Die Köln-Mindener Eisenbahn Eisenbahn hatte an diesem Tag ihre Strecke von Duisburg nach Dortmund in Betrieb genommen, die einen Teil der Verbindung von Deutz am Rhein zur Weser bei Minden darstellte.

Die Empfangsgebäude
Zeit nach 1945
Museumsbahnsteig des LVR-Industriemuseums
Weitere Betriebseinrichtungen
Das Bahnbetriebswerk
Hinweis, Internet, Literatur

Den Bahnhof, der nach dem nahe gelegenen Schloss Oberhausen benannt wurde, legte man in der offenen Lipper Heide ohne Anbindung an eine Ortschaft an. Die Eisenbahnen des frühen 19. Jahrhunderts dienten vorrangig dem Personen-Fernverkehr und dem Gütertransport. Der Bahnhof sollte die in der Nähe liegenden Fabriken erschließen und so der Bahn Kunden zuführen. Auch plante die Eisenbahngesellschaft, hier einen Verkehrsknotenpunkt mit Anschluss an weitere Linien anzulegen.
In der Nähe des neuen Bahnhofes arbeiteten die Eisenwerke der Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huyssen. Deren Miteigentümer Franz Haniel hatte persönlich seinen Einfluss bei der Regierung in Berlin und bei der Bahngesellschaft für die Anbindung der Lipper Heide an die Eisenbahn geltend gemacht.

Nach der Eröffnung von Bahnstrecke und Bahnhof errichteten die Zinkhütte Altenberg, die chemische Fabrik Hasenclever, das Zinkwalzwerk Grillo und die Styrumer Eisenindustrie ihre Werke in der nahen Umgebung. Da gleichzeitig abbauwürdige Steinkohlenvorkommen entdeckt wurden richtete man die Verwaltung der Zeche Concordia, auf der 1850 der erste Schacht auf dem späteren Oberhausener Stadtgebiet abgeteuft wurde, gleich im Bahnhofsgebäude ein.
Der Bahnhof musste ständig den steigenden Anforderungen angepasst und vergrößert werden. Bereits 1848 wurde zwischen Oberhausen und Altenessen ein zweites Gleis erbaut, das nur den lokalen Arbeitszügen diente. Der Bahnhof entwickelte sich zu einem verkehrlichen Kontenpunkt, von hier gab es Verbindungen nach Duisburg-Ruhrort (1847), Emmerich und Arnhem (1856), Mülheim-Styrum (1862), Bottrop Nord (1879) und Spellen – Wesel (1912). Erst 1927 wurde der Bahnhof in Oberhausen Hbf

(Hauptbahnhof) umbenannt.

Die Empfangsgebäude

Das erste Stationsgebäude der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft war ein kleines, eingeschossiges, drei Fensterachsen langes Haus mit Walmdach aus Fachwerk.

Nach Eröffnung der Strecke nach Emmerich und Arnhem errichtete die Köln-Mindener Eisenbahn 1854 ein aufwendiges Empfangsgebäude. Dieses lag südöstlich der Bahnstrecke. *Das Bahnhofsgebäude bestand aus einem zweieinhalbgeschossigen Mitteltrakt, den zwei dreigeschossige Ecktrakte mit etwas vorspringenden mittleren Teilen flankierten. Sie erhielten durch flache Dächer kubische Form. Die Fensteranordnung variierte. Das zweite Bahnhofsgebäude besaß eine Bahnsteigüberdachung aus gusseisernen Ständern und verbindenden Segmentbögen. Unter dem Einfluss der Neugotik bildete sie ein dünnes Gerüst, dessen charakteristisches Merkmal die liniere Eleganz der durch das Gusseisen gebotenen neuen konstruktiven Möglichkeiten ist.* (nach Günter 1969)

Das Bahnhofsgelände wurde 1862 um einen Bahnhof der Bergischen Eisenbahn erweitert, mit Anschluss an die Strecke nach Mülheim-Styrum. Bahnhof und Strecke lagen östlich der alten Köln-Mindener Bahn, das neue Empfangsgebäude des Bergisch-Märkische Bahnhofs errichtete man wiederum östlich der Bahnstrecke. Es wird als lange Holzbaracke mit vortretendem, übergiebeltem Mittelteil beschrieben.
Dieses Gebäude wurde 1885 bis 1888 durch einen „Vorzeigebau“ im Stil der toskanischen Hochrenaissance ersetzt. Oberhausen war inzwischen Stadt geworden und zählte ca. 17.000 Einwohner. Im Zuge der Verstaatlichung der privaten Eisenbahn-Gesellschaften wurde die Bündelung von Strecken und die Einrichtung von Zentralbahnhöfen möglich. Der Bergisch-Märkische und der Köln-Mindener Bahnhof in Oberhausen wurden zusammengelegt und ein repräsentatives neues Bahnhofsgebäude mit Bahnsteigtunneln eröffnet.

Das heutige Empfangsgebäude wurde 1930-34 im Stil der klassischen Moderne errichtet, angeregt vom Stuttgarter Hauptbahnhof von Paul Bonatz. Architekten waren der Oberhausener Kurt Schwingel und der Bahnhofsplaner der Reichsbahndirektion Essen, Reichsbahnoberrat Karl Herrmann. Die Planungen begannen 1914, als die preußische Staatsbahn eine Renovierung des Gebäudes beabsichtigte. 1929 schlossen sich die Bürgermeistereien Sterkrade, Osterfeld und Oberhausen (heute Alt-Oberhausen) zu Groß-Oberhausen zusammen. Die neue Stadt bestand somit auf einen repräsentativen Neubau, der dem großstädtischen Anspruch entspreche.
Zusammen mit dem Neubau des Empfangsgebäudes wurden auch die Gleisanlagen verändert. Das neue Empfangsgebäude lag östlich des alten, um etwa 100 Meter verschoben (siehe Karte in der Medienleiste). Dadurch wurde Platz gewonnen für die sieben Bahnsteige mit 14 Gleisen. Die Strecken durch die Stadt wurden ebenfalls angepasst und erhöht, so dass auch zahlreiche Bahnübergänge entfielen.

Zeit nach 1945

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof mehrfach von Bomben und Luftminen getroffen und schwer beschädigt. Die Halle des Empfangsgebäudes konnte erst 1954 in stark veränderter Form wieder in Betrieb genommen werden.
Ab 1993 erneuerte man im Rahmen der IBA Emscher Park das Empfangsgebäude und auch den Vorplatz im Zuge der Wiedereinführung der Straßenbahn. Der erneuerte Personentunnel mit neuem Westausgang verbindet Bahnhof und Innenstadt mit dem LVR-Industriemuseum und dem Bürgerzentrum in der ehemaligen Zinkfabrik Altenberg, einem neuen Park-and-Ride-Parkplatz und dem Stadtteil westlich der Bahn. Es erfolgte ein Rückbau der vorhandenen Gleisanlagen von 14 auf 10 Bahnsteiggleise.

Museumsbahnsteig des LVR-Industriemuseums

Den für den Bahnbetrieb überflüssig gewordene Bahnsteig (Gleise 4 und 5) gestaltete man zum Museumsbahnsteig des unmittelbar benachbarten LVR-Industriemuseums Oberhausen um. Imposante Kunstobjekte und ein historischer Zug werden hier in den Abendstunden mit faszinierenden Farbtönen und -sequenzen zum Strahlen gebracht. Blickfang des Bahnsteigs sind ein Schlackenpfannenwagen und ein Torpedopfannenwagen – zwei Waggons, die jahrelang im Dienst der Schwerindustrie unterwegs waren. Seit 2003 steht hier die EH 159, eine ehemalige Diesel-Lokomotive der *Eisenbahn und Häfen*, Duisburg (EH).

Weitere Betriebseinrichtungen

Zum Hauptbahnhof in Oberhausen gehörten und gehören eine Vielzahl von Betriebsgebäude und Einrichtungen.
Direkt vor dem Empfangsgebäude lagen vor dem Umbau in den 1960er Jahren Gleise und Laderampen für den Eilgutverkehr und

den Postanschluss. Der stillgelegte Postbahnanschluss wurde in den 1990er Jahren abgerissen und die Fläche wurde mit den ehemaligen Gleise 4 und 5 als Museumsbahnsteig des LVR-Industriemuseums Oberhausen hergerichtet.

Im Nordwesten schloss sich der Ortsgüterbahnhof mit Ladegleisen und Ladestraßen sowie einem Güterschuppen an. Östlich des Bahnhofes lagen weitere Ladegleise und Rangiergleise für die Personenwagen sowie das Bahnbetriebswagenwerk Oberhausen Hauptbahnhof (Bww Oh).
Die ehemals vorhandenen fünf Stellwerken wurden 1983 entfernt und das Stellwerk „Ohf“ neu gebaut. Es handelt sich um den Typ SpDrS60, d.h. Spurplan-Drucktastenstellwerk der Fa. Siemens, Bauform der 1960er Jahre.

Das Bahnbetriebswerk

Die ursprünglichen Werkstätten der Köln-Mindener Eisenbahn lag westlich des alten Empfangsgebäudes. Hier gab es zwei Lokomotiv-Schuppen, Magazine und eine Werkstatt.
Mit der Anbindung weiterer Bahnstrecken in den Bahnhof Oberhausen wurde es Ende des 19. Jahrhunderts erforderlich, für das Betriebswerk einen neuen Standort zu finden. Es wurde nördlich des Bahnhofes zwischen den Gleisen nach Dortmund und Emmerich angelegt.
Zum Betriebswerk (abgekürzt: Bw Oh) gehörten die sogenannte Triebwagenhalle I, ein Ringlokschuppen mit 21 Abstellgleisen mit zugehöriger Drehscheibe; die Drehscheibe ist zwischenzeitlich demontiert worden. Als Triebwagenhalle II wird ein Lokschuppen mit sechs Abstellgleisen bezeichnet. Daneben gab es einen Büro- und Magazintrakt, einen Wasserturm und einen Trafo- und Werkstattrakt.

Der Ringlokschuppen ist eine Backsteinkonstruktion. Von der nicht mehr erhaltenen Drehscheibe wurden 21 Stände erschlossen. Im oberen Teil durch Sprossenfenster belichtete Stahlblechflügeltüren schließen die Innenwand des Schuppens, der Bereich oberhalb der Türen ist mit Bretterverschalung geschlossen. Die Rückwand besteht aus Backsteinflächen zwischen Wandpfeilern, die gekoppelten Segmentbogenfenster sind heute mit rechtwinklig gemauerten Glasbausteinen geschlossen.
Von überdurchschnittlicher architektonischer Gestaltung ist die südliche Stirnfläche. Fünf von Lisenen und einem mehrstufigen Backsteinsims gefasste Backsteinflächen sind von Segment- bzw. Rundbogenfenstern durchbrochen, das Mittelfeld mit waagerechtem Gesims überragt die abfallenden, von Ecktürmchen flankierten Seitenfelder. Das Nordende ist – wohl auf Grund einer Erweiterung der Lokständezahl – neueren Datums und einfacher ausgebildet.

Eine für Betriebswerke eher ungewöhnliche Gestalt weist der Wasserturm der Anlage auf. Der fünfgeschossige, satteldachgedeckte Bau weist auf einem längs rechteckigen Grundriss zwischen Ecklisenen im Norden und Süden undurchbrochene, im Westen und Osten von je zwei mit Überfangbögen versehenen Rundbogenfenstern pro Geschoss durchbrochene Wandflächen auf. Das dritte und vierte Obergeschoss werden durch ein einfaches Backsteingesims voneinander getrennt, den Übergang zum Giebel bietet ein zwischen die Ecklisenen gesetzter, zweistufiger Backsteinsims. Die Geschossteilung des Inneren legt die Vermutung nahe, dass die jeweiligen Räume auch zu Übernachtungszwecken für Personal genutzt worden sind. Die Behälteranlage im 5. Obergeschoss ist vollständig erhalten.
Der mit der Entfaltung des Bahnbetriebes seit 1835 sich entwickelnde Typus des Betriebswerkes zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes durch Wartung des rollenden Gutes wird hier mit einem guterhaltenen Beispiel aus der Zeit der letzten Jahrhundertwende dokumentiert. Ablesbar sind die betrieblichen Erfordernisse der Wasserversorgung, Wartung und Unterbringung des rollenden Gutes in einer durch geringfügige Veränderungen kaum beeinträchtigten Art und Weise. (nach dem Gutachten zum Denkmalwert von Axel Föhl vom 4.7.1991).

Im Bahnbetriebswerk Oberhausen waren bis zum Ende der Dampflokzeit in den 1970er Jahren überwiegend Dampf-Lokomotiven für den Personenverkehr stationiert (Schnellzug- und Personenzuglokomotiven). Hinzu kamen Tenderlokomotiven für den Personen-, Güter- und Verschiebedienst.
Für den Ruhrschnellverkehr stationierte man ab 1932 fünf dieselmechanische Triebwagen der Baureihe VT 137 in Oberhausen; ab 1936 waren es bereits sieben. Für diese Triebwagen musste eine Betankungsanlage und eine Triebhalle errichtet werden. Den Ruhrschnellverkehr stellte man mit Kriegsbeginn 1939 ein.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2016)

Hinweis

Das Empfangsgebäude, der Ringlokschuppen und der Wasserturm sind eingetragene Baudenkmäler (Stadt Oberhausen, UDB-Nr. 59 + 119; LVR-ADR-ObjNr. 53417 + 54354).

Internet

de.wikipedia.org: Oberhausen Hauptbahnhof (Abgerufen: 29.05.2016)
Bahnarchiv NRW von André Joost: Bahnhof Oberhausen (Abgerufen: 29.05.2016)
www.baukunst-nrw.de: Hauptbahnhof Oberhausen (Abgerufen: 15.06.2017)
www.industriemuseum.lvr.de: Oberhausen, Museumsbahnsteig (Abgerufen: 29.05.2016)
www.route-industriekultur.ruhr: Themenroute 4, Hauptbahnhof Oberhausen (Abgerufen: 29.05.2016)

Literatur

Behrends, Dietrich (1997): Mit dem Bahnhof fing alles an. In: Oberhausen '98 – ein Jahrbuch, S. 34-42. Oberhausen.

Czylwik, Volker; Karabaic, Milena; Kehr, Susanne; Zeppenfeld, Burkhard (1997): „… mit 'nem Bahnhof fängt alles an; die Anderen kommen dann schon von selbst.“. In: Ellerbrock, Karl-Peter u. Schuster, Marina (Hrsg.): 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn. Katalog zur gleichnamigen Ausstellungs- und Veranstaltungsreihe, S. 86-90. Essen.

Dellwig, Magnus; Langer, Peter (Hrsg.) (2012): Oberhausen. Eine Stadtgeschichte im Ruhrgebiet. Band 2, Münster.

Günter, Roland (1975): Oberhausen. (Die Denkmäler des Rheinlandes, Band 22.) Düsseldorf.

Krötz, Werner (1985): Die Industriestadt Oberhausen. (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, IV.5.) Köln.

Ostendorf, Rolf (1987): Eisenbahn Knotenpunkt Ruhrgebiet. Die Entwicklung der Revierbahnen seit 1838. Stuttgart (2. Auflage).

Ostendorf, Rolf (1983): Die Geschichte der Eisenbahndirektion Essen. Fahrzeuge und Betriebsführung 1895 bis heute. Stuttgart.

Schmidt-Waldbauer, Klaus Martin (2001): Hauptbahnhof Oberhausen. Vom „köstlichen Bahnhof“ zum „schönsten Bahnhof der Region“ oder der unendlich lange und langsame Wandel am Hauptbahnhof von Oberhausen. In: Abenteuer Industriestadt, Oberhausen 1874-1999. Beiträge zur Stadtgeschichte, S. 385-435. Oberhausen.

Oberhausen Hauptbahnhof

Schlagwörter: Hauptbahnhof, Bahnbetriebswerk, Lokomotivschuppen, Wasserturm, Stellwerk
Straße / Hausnummer: Willy-Brandt-Platz
Ort: 46045 Oberhausen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Denkmalpflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Archivauswertung, Auswertung historischer Fotos
Historischer Zeitraum: Beginn 1847
Koordinate WGS84: 51° 28 27,92 N: 6° 51 9,56 O / 51,47442°N: 6,85266°O
Koordinate UTM: 32.350.871,34 m: 5.704.771,31 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.559.284,60 m: 5.704.772,02 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: Claus Weber, „Oberhausen Hauptbahnhof“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-252008 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**