Rangierbahnhof Hohenbudberg

Vorbahnhof Uerdingen

Schlagwörter: Rangierbahnhof, Wasserturm, Haltepunkt, Bahnbetriebswerk
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Duisburg, Krefeld
Kreis(e): Duisburg, Krefeld
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Der Bahnhof Hohenbudberg war von 1896 bis 1986 ein wichtiger Güterbahnhof und lokaler Personenbahnhof. Er entwickelte sich zum wichtigen linksrheinischen Rangierbahnhof und hatte zentrale Aufgaben für das westliche Ruhrgebiet (im Osten Bahnhof Hamm). Heute befinden sich hier ein Gewerbepark und weitere Einrichtungen.

Geschichte des Bahnhofes
Betriebsanlagen
Wagenhalle
Betriebswerk
Aktuelle Nutzungen
Haltepunkt Hohenbudberg Siedlung
Hinweise, Links, Literatur

Geschichte des Bahnhofes

Der *Aufstellungsbahnhof in den Gemeinden Budberg und Friemersheim* wurde am 20. Dezember 1896 in Betrieb genommen. Er lag an der ursprünglichen Bahnstrecke von Meerbusch-Osterath nach Bochum Nord der Rheinischen Eisenbahn, die von 1866 bis 1874 eröffnet worden war. Durch die zunehmende Industrialisierung Westdeutschlands mit zunehmendem Güterverkehr auf der Eisenbahn entstand die Notwendigkeit, weitere Rangier-, Verschiebe- und Aufstellbahnhöfe einzurichten. Insbesondere die Strecke aus dem westlichen Ruhrgebiet über die Hochfelder Rheinbrücke auf die linke Rheinseite und weiter nach Süden war sehr stark beansprucht. Daher legte die Preußische Staatsbahn einen weiteren Aufstellbahnhof zwischen dem Bahnhof Rheinhausen und dem Bahnhof Uerdingen an.

Ende des 19. Jahrhunderts plante die Staatsbahn, den Güterverkehr im Ruhrgebiet wegen der Überlastung der vorhandenen Anlagen neu zu strukturieren. Es wurden zwei große Rangierbahnhöfe in Hohenbudberg und Hamm vorgesehen. Über diese sollten die Verteilung und der Umlauf der Waggons besser und zentraler koordiniert werden. Der Güterbahnhof in Hohenbudberg wurde zwischen 1902 und 1906 auf seine Funktion als zentrale Güterzugbildungsanlage des linken Niederrheins ausgebaut. Der neue Bahnhof erhielt den Namen *Vorbahnhof Uerdingen*.

Zur Vergrößerung der Fläche des neuen Bahnhofes mussten vorhandene Bahnstrecken verlegt werden. Für eine direkte Verbindung zwischen Rheinhausen und Uerdingen verlegte man am nördlichen Rand des Güterbahnhofes die (*nördliche Umfahrung*, heute noch vorhanden). Die alte Rheinische Bahn erhielt eine neue Trasse im Süden des Güterbahnhofes (*südliche Umfahrung*), an der später der Bahnhof Hohenbudberg, ab 1927 Haltepunkt Hohenbudberg Siedlung, angelegt wurde.
Für die Anbindung der Strecken nach Trompet und Moers sowie Oberhausen wurden im Nordosten des Bahnhofes neue Verbindungen erbaut. Auch im Südwesten wurden die Bahnstrecken neu geordnet.
Bis 1928 vergrößerte sich der Bahnhof auf seine größte Ausdehnung. Zu dieser Zeit lagen die Bahngleise auf einer Länge von 3,2 Kilometern. An der breitesten Stelle lagen 73 Gleise nebeneinander, die über bis zu 700 Weichen verbunden waren.

Im Zweiten Weltkrieg kam es zu erheblichen Zerstörungen an den Bahnhofsanlagen, Gleisen und Betriebsmitteln. Der Wiederaufbau bot zahlreichen Vertriebenen aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten Arbeit und Verdienst.
Mitte der 1950er Jahre fertigte man 58.100 Züge ab mit 1.266.400 Waggons, also etwa 160 Züge täglich. Es gab für den Rangierdienst 80 Dampflokomotiven. Ab 1957 ließ der Rangierbetrieb nach, nachdem der Güterverkehr in größerem Umfang auf die Straße verlagert worden war. Zudem nahmen die Kohlentransporte kontinuierlich ab.
In den 1960er Jahren begann die Deutsche Bundesbahn, die Zulaufstrecken zu elektrifizieren. Den Rangierbetrieb in Hohenbudberg stellte man am 26. September 1965 auf elektrischen Betrieb um, im Bahnhofsgelände wurden Diesellokomotiven eingesetzt. Da die Dampfloks überflüssig geworden waren, stellte man sie zu hunderten auf den nicht mehr genutzten Rangiergleisen ab, bevor sie verschrottet worden.
Der Rückbau der Anlagen begann in den 1980er Jahren, der Rangierbahnhof wurde zu einem Knotenpunktbahnhof herabgestuft. Dabei verlor er seine überregionale Bedeutung.
Als letzter verließ Zug 59317 am 26. September 1986 um 15:27 Uhr den Bahnhof. Das Betriebsende war offiziell der 1. Oktober 1986. Zum Ende des Jahres 1986 wurde auch die dazugehörende Dienststelle aufgelöst.

Betriebsanlagen

Der Rangierbahnhof besaß drei Rangiersysteme. Die südliche Gruppe (Südberg) war für die Züge in Richtung Ruhrgebiet zuständig, die Nord- und die Mittelgruppe (Nordberg, Mittelberg) für die Gegenrichtung. 16 Einfahrtgleise gab es für die Nord- und Mittelgruppe sowie 56 Richtungsgleise, auf denen die Züge getrennt und neu zusammengestellt wurden. Die Südgruppe umfasste neun Einfahrtgleise und 28 Richtungsgleise.
Von den Einfahrtgleisen wurden die Züge über drei separate Ablaufberge geschoben, dabei aufgelöst (getrennt) und in den Richtungsgleisen zu neuen Zügen zusammengestellt.
Nördlich des Nordberges lag, parallel zu den nördlichem Umfahrungsgleisen, eine Umspanngruppe für das Wechseln von Lokomotiven mit insgesamt sieben Gleisen. Hier wurden die Streckenlokomotiven abgezogen und die Güterzüge von Rangierlokomotiven übernommen.
Neben den festen Rangiergruppen und Rangierbezirken gab es mehrere Verkehrsgleise innerhalb der Gleisanlagen.

Auf dem Gelände des Bahnhofes fanden sich zudem eine Schlosserei, Bereitstellungsgleise für Packwagen, Gleiswaagen, Einrichtungen für das Betriebs- und das Werkstattpersonal (Aufsichtsbeamte, Rangiermeister, Wagenmeister), Übernachtungsgebäude, Magazine usw.
Außerhalb des Bahnhofsgeländes gab es weitere Einrichtungen, wie eine Kantine und das Verwaltungsgebäude. Bedeutend ist der 35 Meter hohe Doppel-Wasserturm. Er diente der Versorgung der Dampflokomotiven, der Betriebseinrichtungen und der Eisenbahnsiedlung mit Frischwasser. Er wurde 1915/16 nach Plänen der Architekten Gebrüder Rank aus München errichtet. Schrittweise nahm man ihn zwischen 1964 und 1970 außer Betrieb. Ab 1981 baute man ihn für Wohnungen, Büros und Ateliers um.
In dem ehemaligen Verwaltungsgebäude der Bahn nahe des Wasserturms befindet sich seit 1991 ein Pflegeheim.

Wagenhalle

Die Wagenhalle befand sich zwischen dem Nord- und dem Mittelberg. Hier konnten einfache Reparaturen an den Güterwagen ausgeführt werden. Die Wagenhalle besaß fünf Gleise.
Des Weiteren wurden in diesem Areal auf separaten Gleisen Ladungen, die durch das Ablaufen der Wagen verrutscht waren, mit Hilfe eines Zurechtladekrans zurechtgeladen.

Betriebswerk

Das Betriebswerk Hohenbudberg, eingerichtet 1918, war für die Wartung der Lokomotiven zuständig; es lag zwischen dem Mittel- und dem Südberg. Im Zentrum stand der Rechteckschuppen mit zehn Gleisen für das Abstellen von Loks. An beiden Enden schlossen sich Drehscheiben mit einem Durchmesser von 23 Metern an. Hier konnten die schweren Güterzuglokomotiven gedreht werden.
Für die Versorgung der Loks mit Betriebsmitteln (Kohle, Wasser und Öl) gab es einen Kohlenbansen, eine Waschanlage und

andere Einrichtungen. Die Verwaltung des Betriebswerks befand sich in einem großen Betriebsgebäude.

Stellwerke
Das Bahnhofsareal war in sieben Rangierbezirke aufgeteilt. Zur Sicherung des Betriebsablaufes gab es zehn Stellwerke. Größere Stellwerke mit Fahrdienstleiter standen am Westkopf (Hwf), am Südberg (Hsf, Reiterstellwerk) und am Ostkopf (Hof: **H** ohenbudberg **O**stturm **F**ahrdienstleiter). Stellwerke für die Weichenwärter und die Ablaufberge gab es an der Umspannanlage (Hm), am Westkopf (R1), am Nordberg (R4, Reiterstellwerk), am Mittelberg (R5, Reiterstellwerk) sowie an den Zufahrten zum Betriebswerk (R3, R7).
Am Abzweig der Strecke nach Moers an den nördlichem Umfahrungsgleisen stand das Stellwerk *Abzw Mühlenberg*.
Die Stellwerke Hof und Abzw Mühlenberg sind heute noch erhalten, aber ohne Funktion.

Aktuelle Nutzungen
Bereits 1986 fasste die Stadt Duisburg den Beschluss, auf dem ehemaligen Bahngelände einen Gewerbepark einzurichten. Etwa ein Drittel der Fläche war für eine Grünnutzung reserviert.
Angesiedelt ist auf einer Fläche von rund 35 Hektar der *Logport 3*. Zudem entstand das *Niederrhein Therapiezentrum Duisburg*, eine forensische Klinik.
Im ehemaligen Stellwerk Hof befindet sich heute ein Restaurant.

Haltepunkt Hohenbudberg Siedlung
An der nach Süden verlegten Strecke zwischen Rheinhausen und Uerdingen legte man 1917 den Haltepunkt *Hohenbudberg Güterbahnhof* an, der zunächst nur für Bahnpersonal zugelassen war. 1927 wurde der Haltepunkt für das Publikum geöffnet und in *Hohenbudberg Siedlung* umbenannt. Den Personenverkehr auf der Strecke zwischen Hohenbudberg und Uerdingen stelle man 1957 ein. Die verbliebene Stichstrecke zwischen Rheinhausen und Hohenbudberg wurde noch bis zum 30. Mai 1986 bedient (heute abgebaut).
Südlich des ehemaligen Betriebsgeländes liegt die denkmalgeschützte Eisenbahnsiedlung, erbaut 1912/1913 für die Beschäftigten des Rangierbahnhofes.

Einen weiteren Haltepunkt Hohenbudberg gab es zwischen 1905 und 1961 an der Strecke von Uerdingen nach Homberg.

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2026)

Hinweise
Die Angaben zu den einzelnen Betriebsstellen basieren weitgehend auf einem Bahnhofplan von 1977.
Die Eisenbahnsiedlung Friemersheim / Hohenbudberg mit dem Wasserturm ist geschützter Denkmalbereich (LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Objektnummer 30361).

Internet
www.bundesbahnzeit.de: Ulrich Budde, Hohenbudberg 1966-1970 (2017, abgerufen 17.06.2026)
www.bundesbahnzeit.de: Gleisplan Hohenbudberg 1977 (JPG, 13 MB, abgerufen 19.06.2026)
nrwbahnarchiv.bplaced.ne: NRW Bahnarchiv von André Joost, Hohenbudberg Siedlung (abgerufen 17.06.2026)
stellwerke.info: Betriebsstelle Hohenbudberg (abgerufen 19.06.2026)
de.wikipedia.org: Bahnhof Hohenbudberg (abgerufen 17.06.2026)

Literatur

Felde, Wilhelm vom (1987): Die Geschichte des Güterbahnhofs in Hohenbudberg. In: Jahrbuch der linksrheinischen Ortsteils der Stadt Duisburg 1986/87, S. 82 ff.. Duisburg.

Rangierbahnhof Hohenbudberg

Schlagwörter: Rangierbahnhof, Wasserturm, Haltepunkt, Bahnbetriebswerk
Straße / Hausnummer: Uerdinger Straße 2
Ort: 47229 Duisburg - Hohenbudberg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Fernerkundung, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos

Historischer Zeitraum: Beginn 1896, Ende 1986

Koordinate WGS84: 51° 22 51,04 N: 6° 40 52,72 O / 51,38084°N: 6,68131°O

Koordinate UTM: 32.338.643,76 m: 5.694.729,05 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.547.476,85 m: 5.694.236,17 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: Claus Weber, „Rangierbahnhof Hohenbudberg“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-262051 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen

HESSEN

SH Schleswig-Holstein Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz