

Eisenbahnstrecke von Oberdüssel nach Kettwig (seit 1924)

Niederbergbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Einschnitt (Eisenbahn)

Fachsicht(en): Landeskunde

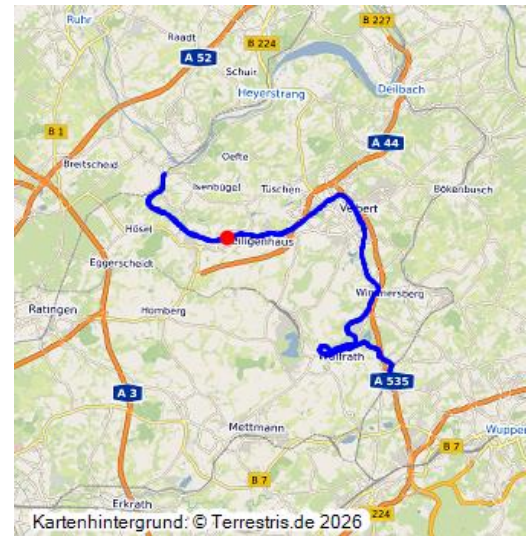
Gemeinde(n): Essen (Nordrhein-Westfalen), Heiligenhaus, Velbert, Wülfrath

Kreis(e): Essen (Nordrhein-Westfalen), Mettmann

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Heiligenhaus, Niederbergbahn, Brücke am Hefelmann-Park (2017)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die ersten Abschnitte der **Bahnstrecke** zwischen Oberdüssel bei Aprath und Velbert Süd waren 1886 bis 1888 eröffnet worden.

Velbert sollte jedoch nicht das Endziel der Strecke sein, aber der weitere Ausbau über Heiligenhaus nach Kettwig war lange Zeit strittig und die Finanzierung unklar. Erst im Mai 1912 lag die Genehmigung für den Weiterbau vor. Die Bauarbeiten begannen am 23. Juli 1913. Da eine Weiterführung vom bisherigen Bahnhof nicht möglich war, wurde eine neue Trasse östlich und nördlich um die Velberter Innenstadt herum verlegt. Es wurde ein neuer Bahnhof „Velbert-Ost“ (später in Velbert Hauptbahnhof umbenannt) eingerichtet. Dieser lag jedoch ungünstig außerhalb der Innenstadt. Die Verbindung zum Bahnhof Velbert-Süd blieb erhalten, zusätzlich wurde eine Kurve aus Richtung Velbert Hauptbahnhof erbaut.

Für die Führung der Strecke durch hügeliges Gelände waren mehrere Einschnitte und der Bau von Brücken erforderlich. Die größte war die Eulenbachbrücke, geplant von der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld. Mit deren Bau begann man 1914; nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges kam es bald zu einem Baustopp. Erst im Sommer 1915 wurde sie weitgehend fertiggestellt. Hier kamen u. a. Kriegsgefangenen zum Einsatz.

Die restlichen Bauarbeiten an der Trasse wurden kriegsbedingt 1916 eingestellt. Nach Kriegsende hatte die neu gegründete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft große Finanzprobleme zu bewältigen. Daher erwartete sie, dass sich die Stadt Heiligenhaus zu einem Drittel an der Finanzierung des Bahnbaues beteiligen sollte. Diese Summe konnte die Stadt jedoch nicht aufbringen. Daher bot Velbert eine Übernahme der Kosten an, geknüpft an die Bedingung, dass sich Heiligenhaus eingemeinden ließe. Dies wurde jedoch abgelehnt. Um den Weiterbau abzusichern, übernahmen die Stadt Kettwig und der Kreis Düsseldorf-Mettmann einen Teil der Baukosten, und auch Heiligenhaus nahm hohe Schulden auf.

Die endgültige Betriebsaufnahme der Bahnstrecke zwischen Velbert und Heiligenhaus erfolgte am 15. Februar 1924 für den Güterverkehr und am 31. März 1925 für den Personenverkehr. Am 3. August 1926 wurde schließlich der Verkehr nach Kettwig aufgenommen.

Bis Ende der 1930er Jahre war das Verkehrsaufkommen auf der Strecke eher gering. Erst durch den Aufbau der Rüstungsproduktion in Heiligenhaus und Velbert stieg die Nutzung der Niederbergbahn für den Güter- und Personenverkehr

deutlich an. Da durch die zunehmende Bombardierung des Ruhrgebiets etliche Hauptstrecken unterbrochen waren, leitete man gelegentlich auch Fernverkehrszüge über die eingleisige und maximal für 50 Kilometer pro Stunde zugelassene Niederbergbahn um.

Beim Rückzug der Deutschen Truppen wurde die Ruhrbrücke bei Kettwig am 10. April 1945 gesprengt. Der Verkehr endete in Kettwig vor der Brücke an der damaligen Blockstelle Pusch (heute Haltepunkt Kettwig Stausee). Nach Wiederaufbau der Ruhrbrücke 1951 wurden alle Züge wieder bis Kettwig geführt.

Den geringen Personenverkehr auf der Strecke zwischen Kettwig und Heiligenhaus stellte man zum 29. Mai 1960 ein, den Güterverkehr zum 1. September 1960. Bereits am 2. Oktober 1960 folgte die Stilllegung des Personenverkehrs auf dem Abschnitt von Heiligenhaus nach Aprath. Die Gleise nach Kettwig wurden nach nicht einmal 35 Betriebsjahren 1961 demontiert.

Den Gütertransport von Heiligenhaus über Velbert nach Wülfrath bediente die Deutsche Bundesbahn noch bis Ende 1994, bis Velbert noch bis 1996. Zum 30. September 1979 wurde der 3,5 Kilometer lange Abschnitt zwischen Oberdüssel und Wülfrath stillgelegt. Die neue Bundesautobahn A 535 überbaute 1986 auf einigen hundert Metern Länge im Bereich der Talbrücke Oberdüssel die alte Bahntrasse. Dies ist der einzige Abschnitt der Trasse, der nicht mehr vollständig erhalten ist.

Der weitere Güterverkehr aus Richtung Velbert und Heiligenhaus wurde fortan über die [Angertalbahn](#) nach Ratingen abgewickelt. Am 1. Januar 1996 wurde der Streckenabschnitt zwischen Velbert und Heiligenhaus offiziell stillgelegt, zum 12. März 1999 auch die restliche Strecke zwischen Wülfrath und Velbert. Die Deutsche Bahn hat die Strecke Wülfrath Velbert Heiligenhaus zum 31. August 2006 außer Betrieb gesetzt und die Gesamtstilllegung beantragt. 2008 wurde ein Teil dieser Strecke umgebaut und als Radweg freigegeben. Im Frühjahr 2009 wurden auch die Gleise zwischen Wülfrath und Heiligenhaus entfernt.

Panoramaradweg „Niederbergbahn“ und Waggonbrücke Heiligenhaus

Um die Bahntrasse zu nutzen und langfristig die Möglichkeit einer Wiederbelebung der Niederbergbahn zu sichern, wurde 2009 mit der Planung eines Radwanderweg auf der Bahntrasse begonnen. Der Panoramaradweg „Niederbergbahn“ wurde am 16. Juli 2011 eröffnet und verbindet Kettwig mit Wuppertal und Haan als Teilstrecke des insgesamt 300 Kilometer langen Bergischen PanoramaRadwegenetzes.

Im Zuge des Ausbaus wurden zahlreiche Brücken erneuert oder saniert. Als Besonderheit entstand im Zuge der ehemaligen Brücke über die Bahnhofstraße eine Waggonbrücke. Sie liegt unmittelbar westlich des ehemaligen Bahnhof Heiligenhaus. Es ist die erste Waggonbrücke Deutschlands und wurde am 26. Juni 2009 eröffnet.

Als Überbau dient dabei ein gebrauchter, vierachsiger Drehgestell-Flachwagen mit Rungen der Bauart Rgs-w 672 der Deutschen Bahn. Er steht mit seinen Radsätzen auf den Widerlagern. Konstrukteur der Brücke ist der Diplom-Ingenieur Ulrich Diehl. Die Besonderheit bei der Heiligenhauser Brücke ist, dass der Waggon vollständig, also mit all seinen technischen Einrichtungen wie Puffern, Zugeinrichtungen, Bremssystemen usw. erhalten geblieben ist.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2017)

Internet

[Bahnarchiv NRW von André Joost](#): Strecke Oberdüssel - Kettwig (abgerufen 14.01.2017)

[www.ulischubert.de](#): Private Seite zu Eisenbahnen im Bergischen Land (abgerufen 14.01.2017)

[www.panoramaradweg-niederbergbahn.de](#) (abgerufen 14.01.2017)

[www.bahntrassenradeln.de](#) (abgerufen 14.01.2017)

[ahlenberg.de](#): Projektbeschreibung der Waggonbrücke der Firma Ahlenberg Ingenieure (abgerufen 14.01.2017)

[de.wikipedia.org](#): Niederbergbahn (abgerufen 14.01.2017)

[de.wikipedia.org](#): Waggonbrücke Heiligenhaus (abgerufen 14.01.2017)

Eisenbahnstrecke von Oberdüssel nach Kettwig (seit 1924)

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#), [Eisenbahnbrücke](#), [Einschnitt \(Eisenbahn\)](#)

Ort: Essen, Heiligenhaus, Velbert, Wülfrath

Fachsicht(en): Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1924

Koordinate WGS84: 51° 19 44,13 N: 6° 58 25,09 O / 51,32892°N: 6,97364°O

Koordinate UTM: 32.358.825,01 m: 5.688.353,01 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.905,10 m: 5.688.690,02 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, „Eisenbahnstrecke von Oberdüssel nach Kettwig (seit 1924)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-263170> (Abgerufen: 25. Juni 2026)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

