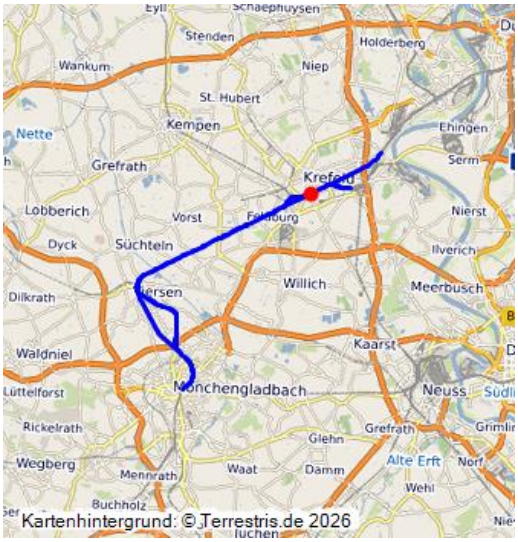
Eisenbahnstrecke von Mönchengladbach nach Oppum

Emscher-Niederrhein-Bahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Krefeld, Mönchengladbach, Tönisvorst, Viersen, Willich
Kreis(e): Krefeld, Mönchengladbach, Viersen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnhof Krefeld-Forstwald. Empfangsgebäude, Bahnseite, Bahnsteig 1 (2018)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die Eisenbahnstrecke von Krefeld-Oppum nach Mönchengladbach ist ein Abschnitt der Bahnstrecke von Aachen ins Ruhrgebiet. Sie war gedacht als Verbindung der Nordseehäfen in den Niederlanden und Belgien über das Aachener Reviers mit dem Ruhrgebiet. Im Süden schließt sich die Bahnstrecke von Mönchengladbach nach Aachen an; im Norden die Verbindung nach Homberg. Den Abschnitt bis Viersen eröffnete man am 15. Oktober 1849, die Fortsetzung nach Mönchengladbach am 15. Oktober 1851. Die Strecke stellt heute ein wichtige Verbindung des westlichen Rheinlandes mit dem Ruhrgebiet dar.

Die Zeit bis 1849
Die Zeit von 1849 bis 1945
Die Zeit nach 1945
Betriebsstellen
Hinweis, Links und Literatur

Die Zeit bis 1849

1843 hatte die *Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft* (KME) die Konzession zum Bau der Verbindung von Köln nach Minden und vor dort weiter an die Nordseehäfen Bremen und Hamburg sowie in den mitteldeutschen Raum und Berlin erhalten. Um nicht den Anschluss an das Bahnnetz zu verlieren, gründeten die Städte Krefeld und Ruhrort (heute Duisburg-Ruhrort) sowie die Kreise Gladbach, Kempen und Geldern die *Ruhrort-Krefelder-Kreis Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft* (RCG). Ziel der Gesellschaft war die Planung, der Bau und der Betrieb einer Verbindung von Ruhrort/Homberg Richtung Aachen. Sie sollte dem Verkehr zwischen den industriereichen Städten und Regionen dienen und die Verbindung zum Kohlenrevier an der Ruhr herstellen. Die Kohlen sollten sowohl der Bevölkerung als auch den industriellen und landwirtschaftlichen Unternehmungen leichter und damit billiger zur Verfügung stehen. Zunächst stand auch noch die Verdrängung der sogenannten Maaskohlen im Vordergrund, gemeint sind damit die Kohlen aus dem Aachener und Lütticher Raum. Wichtig war zudem der Anschluss an die Köln-Mindener Bahn und damit an die Niederlande und die deutschen Nordseehäfen.
Nachdem die Köln-Mindener Eisenbahn 1847 die Strecke von Köln bis Duisburg und Oberhausen eröffnet hatte, sollte auch die Verbindung von Oberhausen nach Ruhrort an den Rhein angelegt werden. Sie wurde 1847 eröffnet. Ruhrort war damals noch eine

eigenständige Stadt und konnte seine Bedeutung für den Verkehr an Rhein und Ruhr mit der neuen Verbindung ausbauen.Auf der gegenüberliegenden Seite des Rhein in der Gemeinde Homberg begannen die Bauarbeiten für die linksrheinische Strecke nach Mönchengladbach. Hier ergaben sich nun neue Probleme, die bis in die heutige Zeit ihre Aktualität nicht verloren haben. Gab es starke Befürworter der neuen Eisenbahn, gab es auch die Bedenkenträger und vermeintliche Verhinderer. Vor allem die ländliche Bevölkerung hatte Bedenken gegen die Durchschneidung der Landschaft und ihrer Felder. Legten einige Einspruch ein, wollten andere ihren Verdienst durch Landverkauf zu überhöhten Preisen vergrößern. Die Provinzialregierung in Düsseldorf musste vereinzelt zum Mittel der Zwangsenteignung greifen. Im Gegenzuge wurden viele der Arbeiten an lokale Firmen vergeben. Im Jahre 1848 kamen weitere Probleme durch die zunehmend unruhiger werdende politische Lage hinzu, die im März zur Revolution führte. Hinzu kamen die Not und Verelendung weiter Teile der Bevölkerung, die ebenfalls zu Verzögerungen im Bauablauf führten. Im Raum um Krefeld und Mönchengladbach gab es zahlreiche Betriebe der Textilindustrie. Diese waren durch den wirtschaftlichen Niedergang besonders betroffen, und es kam zu Not und Elend unter der Bevölkerung. Durch den Bau der Strecke von Ruhrort nach Mönchengladbach und den zeitgleichen Bauarbeiten am Nordkanal in Neuss konnten zahlreiche Arbeitslose in Lohn und Brot gebracht werden.
Zugleich kam auch die Bahngesellschaft in finanzielle Schieflage. Sowohl die tangierten Städte, Gemeinden und Kreise als auch der preußische Staat mussten finanziell unterstützen, teilweise durch Zinsgarantien auf die Aktien. Noch bevor die Strecke fertiggestellt war, wurde die RCG am 1. April 1850 in staatliche Verwaltung überführt und der *Königlichen Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn-Gesellschaft* unterstellt. Diese wurde dann am 1. Januar 1866 von der ebenfalls staatlich verwalteten *Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft* (BME) übernommen.
Der erste Abschnitt von Homberg nach Viersen konnte am **15. Oktober 1849** in Betrieb genommen werden (nach Bahnarchiv NRW). Die Eröffnung wurde feierlich begangen.
Die Fortsetzung bis Mönchengladbach nahm man am **15. Oktober 1851** in Betrieb.

Die Zeit von 1849 bis 1945

Der wirtschaftliche Erfolg der neuen Strecke stellte sich ein, als im Norden am 12. November 1852 das Trajekt nach Ruhrort und gleichzeitig im Süden die Strecke bis Aachen endgültig in Betrieb genommen wurden. Die Verbindung entwickelte sich zu einer wichtigen Achse im Verkehr zwischen dem Ruhrgebiet, dem westlichen Rheinland und den Niederlanden und Belgien mit ihren Nordseehäfen.
Die ursprüngliche Strecke verlief zwischen Krefeld und Uerdingen im Verlauf der heutigen B 57 – Berliner Straße. Der zweigleisige Ausbau zwischen Viersen nach Uerdingen erfolgte noch vor 1873. Neben dem starken Güterverkehr gab es internationale und nationale Schnellzüge, Eilzüge und vor allem Personenzüge, die die Arbeiter und Angestellten zu ihren Arbeitsplätzen brachten. In der Umgebung der Bahnlinie entwickelten sich umfangreiche Industrieanlagen, wie beispielsweise in Uerdingen.
Im Zusammenhang mit dem Bau des Rangierbahnhofes Hohenbudberg 1906 wurde die Strecke zwischen Krefeld und Uerdingen aufgegeben und nach Oppum verlegt. Im Raum Viersen vereinfachte die Preußische Staatsbahn 1916-1917 die Trassen der verschiedenen privaten Bahngesellschaften. Zwischen Helenabrunn und Viersen baute man die vorhandene Trasse aus und verlegte den Gesamtverkehr hierher. Der Bahnhof in Helenabrunn wurde neu errichtet. In Viersen fasste man die Bahnhöfe der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Rheinischen Eisenbahn zusammen und errichtete das noch erhaltene Bahnhofsgebäude. Gleichzeitig verlegte man die Eisenbahntrasse zur Erleichterung der Kreuzung mit dem Straßenverkehr auf eine höhere Ebene, was zur Anschüttung des Dammes nördlich des Bahnhofes führte.

Die Zeit nach 1945

Nach den schweren Zerstörungen wurde die Strecke wegen der hohen wirtschaftlichen Bedeutung relativ schnell wieder in Betrieb genommen.
1964 war die Elektrifizierung der Strecken zwischen Aachen und Duisburg abgeschlossen.
Heute verkehren auf der Strecke neben zahlreichen Güterzügen der Regional-Express RE 42 (Niers-Haard-Express) und die Regionalbahnen RB 33 (Rhein-Niers-Bahn) und RB 35 (Emscher-Niederrhein-Bahn).

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 27 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Aachen.
(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
63,9	Hbf Mönchengladbach (Übergang zu den Strecken nach Düsseldorf, Neuwerk, Rheidt-Geneicken und Aachen)
68,8	Bf Viersen-Helenabrunn (1917-1965)

72,6	Bf Viersen (Neubau 1917; Übergang zu den Strecken nach Neuss und Venlo)
77,8	Hp Anrath
79,9	Hp Hochbend (1908-1962)
81,9	Hp Forsthaus (seit 1880)
87,4	Krefeld Hbf (seit 1847. Übergang zu den Strecken nach Kleve, Duisburg/Dortmund, Köln und zur Krefelder Eisenbahn)
90,5	Bf Krefeld-Oppum (seit 1877; bis 1905 Oppum. Anschluss an die Strecken nach Köln und Bochum Nord)
93,7	Hp Krefeld-Uerdingen (bis 1927 Uerdingen. Anschluss an die Strecken nach Duisburg-Homberg und Bochum Nord)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2023)

Hinweis

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen am Unteren Niederrhein“ 2023 erstellt.

Internet

NRW-Bahnarchiv von André Joost: Mönchengladbach - Krefeld-Oppum (Abgerufen: 30.8.2023)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Duisburg-Ruhrort–Mönchengladbach (Abgerufen: 30.8.2023)
www.eisenbahn-in-moenchengladbach.de: Thomas Barthels, Eisenbahn in Mönchengladbach. Geschichte und Betrieb in und um Mönchengladbach (Abgerufen: 5.9.2023)
www.viersen.de: Stadt Viersen, Baudenkmäler: Empfangsgebäude Bahnhof Helenabrunn (Abgerufen: 5.9.2023)

Literatur

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 23-28, Duisburg.

Eisenbahnstrecke von Mönchengladbach nach Oppum

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1849 bis 1851
Koordinate WGS84: 51° 19 32,67 N: 6° 34 12,6 O / 51,32574°N: 6,57017°O
Koordinate UTM: 32.330.707,29 m: 5.688.852,80 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.539.786,73 m: 5.688.039,74 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 Mönchengladbach nach Oppum“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-279065 (Abgerufen: 6. November 2026)

Copyright © **LVR**









