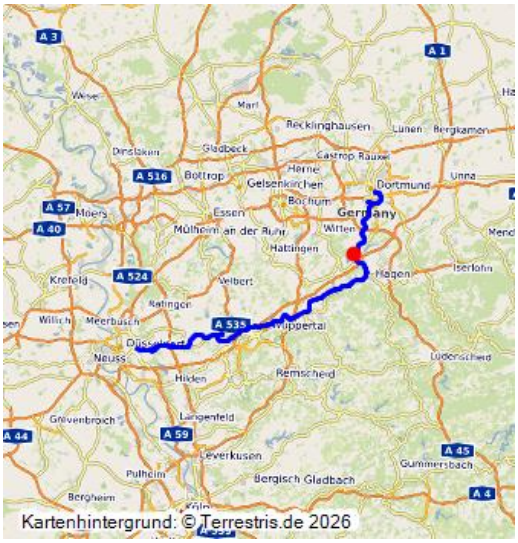
Eisenbahnstrecke von Düsseldorf-Gerresheim nach Dortmund Süd

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke, Einschnitt (Eisenbahn), Eisenbahntunnel, Bahndamm
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Dortmund, Düsseldorf, Erkrath, Gevelsberg, Hagen (Nordrhein-Westfalen), Herdecke, Mettmann, Schwelm, Wuppertal
Kreis(e): Dortmund, Düsseldorf, Ennepe-Ruhr-Kreis, Hagen (Nordrhein-Westfalen), Mettmann, Wuppertal
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die Bahnstrecke von Düsseldorf-Gerresheim nach Dortmund Süd wurde zwischen 1873 und 1879 von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft errichtet, um das Wirtschaftsgebiet im Bergischen Land verkehrlich zu erschließen. Bis heute wird auf Teilabschnitten Bahnverkehr angeboten.

Der Streckenverlauf
Streckengeschichte
Aktueller Stand
Radweg Nordbahntrasse
Betriebsstellen
Internet, Quelle, Literatur

Die Bahnstrecke von Düsseldorf nach Dortmund wurde von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft geplant und gebaut. Ziel war die Verbindung von der Rheinschiene über die bergische Region um Wuppertal mit dem östlichen Ruhrgebiet um Dortmund. Dabei ergab sich die Schwierigkeit, dass es bereits Bahnstrecken auf dieser Relation gab, wie die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Wirtschaft und Industrie in den betroffenen Regionen war jedoch daran interessiert, Konkurrenz zu gewinnen, um so die Transportsportkosten reduzieren zu können. Daher wurde die neue Bahnstrecke vorrangig für den Güterverkehr geplant.
Die Konzession wurde 1873 erteilt. Die Eröffnung fand in mehreren Teilstücken zwischen 1875 und dem 15. September 1879 statt. Die Übernahme durch die Preußische Staatsbahn erfolgte am 1. Januar 1886. Ab den 1970er Jahren wurden zahlreiche Abschnitte stillgelegt.

Der Streckenverlauf

Die Bahnstrecke schloss im Raum Düsseldorf an die vorhandene Strecke von Mülheim-Speldorf nach Troisdorf an. Diese Strecke von 1874 verlief weit östlich der damaligen Stadt und hatte keine Verbindung in das Wirtschaftszentrum. Daher führte ab 1876 eine neue Strecke von Düsseldorf-Rath nach Wehrhahn. Sie endete zwischen den heutigen Bahnhöfen Zoo und Wehrhahn im Rheinischen Bahnhof. 1877 verlängerte man die Strecke nach Süden und band sie in Flingern an die bestehende Strecke nach

Troisdorf ein.
Die neue Strecke verlief vom Rheinischen Bahnhof bzw. von Derendorf auf einer eigenen Strecke nach Gerresheim, wo ein weiterer Bahnhof (Gerresheim Rheinischer Bahnhof) entstand. Hinter Gerresheim begann der Aufstieg des niederbergischen Landes bis Mettmann und weiter nach Wuppertal-Varresbeck. Die Trasse zog sich am Nordrand der Stadt Wuppertal entlang weitgehend parallel zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Im dicht besiedelten Wuppertal war die Streckenführung sehr aufwändig, die Bahn musste in Hanglage mit aufwändigen Kunstbauwerken wie Viadukten und Tunneln versehen werden.
Im Bahnhof Wuppertal-Langerfeld gab es Anschluss an Strecken nach Remscheid/Solingen, nach Hattingen, nach Hagen und weitere Bahnen. Östlich von Wuppertal verlief die Strecke über Schwelm-Loh und den Schwelmer Tunnel nach Gevelsberg-West, weiter nach Hagen-Eckesey, parallel zu mehreren anderen Bahnstrecken. In Eckesey bestand Anschluss an die Bahnstrecke nach Brügge, Schwerte, Dortmund und Wetter sowie an den großen Rangierbahnhof im Osten des Ruhrgebietes.
Über den Herdecker Viadukt wurde die Ruhr gequert, die Strecke verlief weiter über Dortmund Hacheney nach Dortmund-Süd. Hier endete die Strecke, die Bahnkilometrierung endet bei 77,64 km, gemessen ab Düssedorf-Derendorf.
In Dortmund war das letzte Teilstück der Ruhrgebietsstrecke der Rheinischen Eisenbahn am 19. November 1874 eröffnet worden. Der Bahnhof Dortmund Rh (*Rh* bedeutet jeweils Rheinischer Bahnhof) musste südöstlich der Dortmunder Stadtmitte auf einem damals freien Gelände zwischen der Märkischen Straße und der Voßkuhle angelegt werden (Dortmund Süd). Von ihrem Dortmunder Bahnhof aus baute die Rheinische Eisenbahn zuerst die neue Strecke Richtung Süden, um die dortigen Zechen bedienen zu können.

Streckengeschichte

Als erster Abschnitt wurde die Strecke von Dortmund Süd nach Hörde-Hacheney am 12. November 1875 eröffnet, als Verbindung der Bahnstrecken von Bochum nach Unna und von Bochum nach Schwerte. Die Fortführung nach Löttringhausen folgte erst am 28. Dezember 1878. Die Strecke diente zunächst ausschließlich dem Güterverkehr.
Die Verbindung von Wichlinghausen nach Mettmann eröffnete man mit Personen- und Güterverkehr am 1. Februar 1879, im Osten mit Anschluss an die Bergisch-Märkische Bahn. Ab dem 15. September 1879 konnte die gesamte Strecke befahren werden: eröffnet wurden die Teilstrecken von Hagen Rh nach Dortmund Rh, von Düsseldorf Rh nach Mettmann und von Wichlinghausen nach Hagen Rh.
Bis 1895 baute man zwischen Düsseldorf Rh und Hagen-Eckesey das zweite Gleis auf, was die wirtschaftliche und verkehrliche Bedeutung dieser Strecke verdeutlicht. Der Abschnitt zwischen Herdecke und Löttringhausen bekam ein zweites Gleis bis zum 24. Mai 1910.
Im Zweiten Weltkrieg wurden große Teile der Strecke zerstört, unter anderem die Ruhrbrücke bei Herdecke im Mai 1943.
In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Bahnverbindung wieder aufgebaut. Allerdings waren nun Einsparungen und Stilllegungen erforderlich, da doch lange Abschnitte parallel zu anderen Bahnlinien verliefen. Die Deutsche Bundesbahn wollte diesen Parallelverkehr möglichst abbauen. Zunächst wurde 1955 das zweite Gleis zwischen Herdecke und Löttringhausen wieder abgebaut. Ab Dortmunds Tierpark verlegte man 1957 die Verbindung nach Bf Westfalenhalle (heute Dortmund Signal Iduna Park) und stellte den Abschnitt nach Dortmund Süd ein.
Die heute noch betriebene Verbindung von Gevelsberg-West nach Hagen-Eckesey elektrifizierte man zum 08. März 1968.
Ab den 1970er Jahren wurden zahlreiche Abschnitte stillgelegt: Wichlinghausen Gevelsberg West (1970/71 Personenverkehr); Wichlinghausen Schwelm-Loh (1979 Gesamtverkehr); Dornap-Hahnenfurt Wuppertal-Lüntenbeck (1991 Güterverkehr); Wuppertal-Heubruch Wuppertal-Wichlinghausen (1991 Gesamtverkehr); Mettmann Wichlinghausen (1991 Personenverkehr); Wuppertal-Varresbeck Wuppertal-Heubruch (1999 Gesamtverkehr); Hagen-Heubing Hagen-Eckesey (2002 Gesamtverkehr); Schwelm-Loh Gevelsberg West (2006 Gesamtverkehr) .

Aktueller Stand

Aktuell werden noch folgende Abschnitte betrieben:

- Düsseldorf-Gerresheim bis Dornap-Hahnenfurth
- Gevelsberg-West bis Hagen-Heubing und weiter nach Hagen
- Hagen-Vorhalle bis Dortmund Tierpark und weiter nach Dortmund Signal Iduna-Park

Im Abschnitt von Gerresheim nach Mettmann betreibt seit 1998 die Regiobahn GmbH Personenverkehr, heute als S 28 von Mettmann nach Kaarst. Die Fortführung bis Dornap-Hahnenfurth nutzte man für Güterzüge zu den dortigen Kalkwerken der Rheinkalk GmbH.
Ab Mettmann sollte eine neue Schienenverbindung nach Wuppertal-Vohwinkel errichtet werden. Der Beschluss für den Bau erfolgte 2005, der Planfeststellungsbeschluss erging im August 2009. Mit dem Bau wurde im Januar 2014 begonnen. Bis

Hahnenfurth wurde die alte Strecke reaktiviert. Ab hier verläuft die neue Trasse nördlich des Kalksteinbruchs Grube Hahnenfurth, weitestgehend parallel zur Bundesstraße 7. Bei Wuppertal-Dornap schwenkt die Neubaustrecke in die Trasse der Bahnstrecke von Wuppertal-Vohwinkel nach Essen-Steele ein. Die Trasse wurde gewählt, um die Erweiterung des Kalksteinbruchs zu ermöglichen und eine bessere Busanbindung nach Wülfrath herstellen zu können. In Hahnenfurth-Düssel entstand ein neuer Haltepunkt. Die Neubaustrecke wurde am 13. Dezember 2020 in Betrieb genommen wird seitdem von der Regiobahn S 28 bedient.
Zusätzlich soll die Strecke zwischen Düsseldorf und Mettmann elektrifiziert werden. Die Planungen hierzu sind abgeschlossen, die Arbeiten weiterhin in Vorbereitung.
In Westfalen wird der Teil von Gevelsberg bis Hagen von der S 8 der S-Bahn Rhein-Ruhr befahren.
Den Abschnitt von Hagen Hbf über Herdecke nach Dortmund Signal Iduna-Park nutzen die Züge der RB 52, sie kommen über die Volmetalbahn aus Lüdenscheid.

Radweg Nordbahntrasse

Im Abschnitt *Wuppertal-Vohwinkel bis Wuppertal-Nächstebreck* wurde zwischen 2009 und 2014 auf Initiative der Wuppertalbewegung e. V. ein Wander- und Radweg eingerichtet, bekannt als Nordbahntrasse. Das Projekt wurde 2015 mit dem Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie „Infrastruktur“ ausgezeichnet.

Betriebsstellen

(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Düsseldorf Rh (1876-1889)
4,0	Bf Gerresheim Rh (seit 1838)
8,5	Hp Erkrath Nord (seit 1905/1914)
11,7	Bf Neanderthal (seit 1879)
14,9	Hp Mettmann Zentrum (1953-1999 Mettmann West)
15,5	Bf Mettmann Stadtwald (1879-1999 Mettmann)
17,0	Hp Mettmann Ost (1953-1991)
19,8	Bf Dornap-Hahnenfurth (1879-1991)
20,8	Hp Wuppertal-Hahnenfurth/Düssel (seit 2020, Neubaustrecke)
	Tesch-Tunnel (526 m)
23,3	Hp Wuppertal-Lüntenbeck (1953-1991)
24,8	Bf Wuppertal-Varresbeck (1879-1880/1898 Sonnborn Rh, 1880/1897-1930/1936 Elberfeld-Varresbeck, 1930/1936-1950/1952 Varrresbeck, 1991 stillgelegt)
25,8	Hp Wuppertal-Dorp (1954/1967-1991)
	Dorp-Tunnel (488 m)
26,8	Hp Wuppertal-Ottenbruch (1879-1991)
	Dorrenberg-Tunnel (175 m)
28,4	Bf Wuppertal-Mirke (1879-1991)
	Engelnberg-Tunnel (171 m)
29,4	Hp Wuppertal-Ostersbaum (1953/1954-1991)

30,6	Bf Wuppertal-Loh (1879-1880/1897 Unter-Barmen Rh, 1880/1897-1930-1936 Barmen-Loh, 1991 stillgelegt)
	Rott-Tunnel (351 m)
31,7	Hp Wuppertal-Rott (1953/1954-1991)
32,4	Bf Wuppertal-Heubruch (1879-1880/1897 Mittel-Barmen Rh, 1880/1897-1930-1936 Barmen-Heubruch, 1930/1936-1950/1952 Heubruch, 1991 stillgelegt)
	Fatloh-Tunnel (85 m)
34,3	Bf Wuppertal-Wichlinghausen (1879-1880/1897 Ober-Barmen Rh, 1880/1897-1930-1936 Barmen-Wichlinghausen, 1930/1936-1950/1952 Wichlinghausen, 1991 stillgelegt)
	Wichlinghauser Tunnel (290 m)
40,3	Bf Schwelm-Loh (1879-1880/1897 Schwelm Rh, 1950 stillgelegt)
	Schwelmer Tunnel (742 m)
43,8	Bf Gevelsberg West (seit 1934)
44,8	Hp Gevelsberg-Kipp (seit 1980)
45,8	Bf Gevelsberg Hbf (1879-1880/1897 Gevelsberg Rh, 1880/1897-1967/68 Gevelsberg Nord)
48,8	Hp Gevelsberg-Knapp (seit 1980)
49,4	Hp Hagen-Obervogelsang (1880/1897 bis 1980)
50,4	Hp Hagen-Westerbauer (seit 1983)
52,7	Bf Hagen-Heubing (1879-1880/1879 Haspe Rh)
55,0	Bf Hagen-Kückelhausen (1876 bis 1968)
56,9	Bf Hagen-Eckesey (1879-1880/1897 Hagen Rh, 1894 Personenverkehr nach Hagen Hbf verlegt)
	Ruhr-Viadukt bei Herdecke (313 m)
62,0	Bf Herdecke (1879-1880/1897 Herdecke Rh, 1880/1897-1905/1914 Herdecke Nord)
64,2	Hp Wittbräucke (seit 1902/1904)
	Ender Tunnel (944 m)
68,5	Hp Dortmund-Löttringhausen (seit 1879)
70,3	Hp Dortmund-Kirchhörde (seit 1942)
72,0	Hp Dortmund Tierpark (1929-1959/1960 Brünninghausen bzw. Dortmund-Brünninghausen)
73,8	Bf Dortmund Signal Iduna Park (1952-2006 Dortmund Westfalenhalle)

74,1	Bf Hörde-Hacheney (1875-1880/1897 Hörde Rh, 1929 stillgelegt)
76,0	Hp Dortmund-Kluse (1954-1957)
77,6	Bf Dortmund Süd (1874-1897/1905 Dortmund Rh, 1963 stillgelegt)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2020, 2025)

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke Düsseldorf-Gerresheim Dortmund-Westfalenhalle (Abgerufen: 4.4.2020)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Düsseldorf-Derendorf nach Dortmund-Süd (Abgerufen: 4.4.2020)
de.wikipedia.org: Regiobahn GmbH (Abgerufen: 4.4.2020)
www.bahnen-wuppertal.de: Rheinische Strecke (Abgerufen: 4.4.2020)
www.wuppertalbewegung.de: Nordbahntrasse (Abgerufen: 4.4.2020)

Quelle

Steffen Schneider / Sascha Leiße, Verlängerung der Regiobahninfrastruktur nach Wuppertal. Stärkung des SPNV durch Reaktivierung zwischen Mettmann und Wuppertal sowie Elektrifizierung der Gesamtstrecke von Kaarst über Düsseldorf und Mettmann nach Wuppertal (PDF 1,3 MB, online www.google.com, abgerufen 1.7.2025)

Eisenbahnstrecke von Düsseldorf-Gerresheim nach Dortmund Süd

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke, Einschnitt (Eisenbahn), Eisenbahntunnel, Bahndamm

Ort: Dortmund, Düsseldorf, Erkrath, Gevelsberg, Hagen, Herdecke, Mettmann, Schwelm, Wuppertal

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 1873 bis 1879

Koordinate WGS84: 51° 23 59,38 N: 7° 25 16,32 O / 51,39983°N: 7,4212°O

Koordinate UTM: 32.390.174,23 m: 5.695.471,50 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.598.945,84 m: 5.697.087,20 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 Düsseldorf-Gerresheim nach Dortmund Süd“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-310608 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**