

Eisenbahnstrecke von Homberg nach Krefeld

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#), [Bahnhof](#), [Haltepunkt](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Gemeinde(n): Duisburg, Krefeld, Moers

Kreis(e): Duisburg, Krefeld, Wesel

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Brücke der Bahntrasse von Mönchengladbach nach Homberg über die Straße Oberfeld in Duisburg-Trompet. Im Hintergrund die Bahnstrecke von Rheinhausen nach Kleve (2015)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Kartenhintergrund: © Terrestris.de 2026

Die Eisenbahnstrecke von Duisburg-Homberg über Trompet nach Krefeld-Opsum ist ein Abschnitt der Bahnstrecke von Aachen ins Ruhrgebiet. Sie war gedacht als Verbindung der Nordseehäfen in den Niederlanden und Belgien über das Aachener Revier mit dem Ruhrgebiet. Im Süden schließt sich die Bahnstrecke von [Opsum nach Mönchengladbach](#) an; im Norden geht sie in das [Trajekt nach Ruhrort](#) über. Die Strecke wurde 1849 eröffnet und hat heute nur noch untergeordnete Bedeutung bzw. ist abgebaut.

[Die Zeit bis 1849](#)

[Die Zeit von 1849 bis 1945](#)

[Die Zeit nach 1945](#)

[Betriebsstellen](#)

[Hinweise, Literatur](#)

Die Zeit bis 1849

1843 hatte die [Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft](#) die Konzession zum Bau der Verbindung von Köln nach Minden und von 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). Ziele der Gesellschaft waren 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 Cöln-Mindener Bahn und damit an die Niederlande und die deutschen Nordseehäfen.

Nachdem die Cöln-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 Rheins 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 die 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 fertig gestellt 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 NRW-Archiv). Die Eröffnung wurde feierlich begangen.

Die Zeit von 1849 bis 1945

Als am 12. November 1852 der Verkehr von Homberg über das [Trajekt nach Ruhrort](#) aufgenommen wurde, entwickelte sich in der Folgezeit ein erfolgreicher und sehr wirtschaftlicher Betrieb auf der Strecke. Diese Phase endete jedoch mit der Eröffnung der [Rheinbrücke bei Hochfeld](#) am 24. Dezember 1873. Der Bahnverkehr, vor allem der schwere Güterverkehr von Kohlen und Erzen, wurde auf die neue Brücke umgeleitet, da hier kein umständliches Trajektieren erforderlich war.

Das Trajekt wurde am 19. Mai 1907 stillgelegt. In Homberg wurde die Verbindung zum Trajekturm abgebaut.

Der Abschnitt zwischen Uerdingen und Krefeld wurde vor 1873 zweigleisig ausgebaut.

1905 vereinfachte man im Zusammenhang mit dem Bau des Rangierbahnhofes Hohenbudberg die Verbindung zwischen Kaldenhausen und Uerdingen und legte einen neuen Haltepunkt in Hohenbudberg an.

Im Zweiten Weltkrieg kam es zu erheblichen Schäden an der Strecke und den Bahnhöfen. In Folge dessen stellte die Reichsbahn den Verkehr zwischen Homberg und Essenberg 1943 ein. Die Stilllegung der restlichen Strecke folgte im Frühjahr 1945.

Die Zeit nach 1945

Nach den schweren Zerstörungen durch die Kriegseinwirkungen lief der Verkehr nur langsam wieder an. Personenverkehr wurde nun nicht mehr angeboten, es blieb der Werksverkehr vor allem zu den Industrieanlagen im Raum Homberg und im Raum Uerdingen.

Auf dem südlichen Abschnitt zwischen Uerdingen und Trompet wurde der Personenverkehr nach Wiederherstellung der Strecke wieder aufgenommen. Da die Verbindung von Uerdingen über [Rumeln nach Trompet](#) wirtschaftlicher war, stellte man am 30.

September 1961 den Personenverkehr auf diesem Abschnitt ein. Die Stilllegung des Güterverkehrs folgte am 1. Oktober 1961, in der Folgezeit wurden die Bahnanlagen abgebaut. Bei Uerdingen befinden sich heute auf der ehemaligen Trasse [Industrieanlagen](#).

Nach der Stilllegung des südlichen Abschnittes wurde der nördliche Abschnitt zwischen Trompet und Homberg neu kilometriert und erhielt eine eigene Streckennummer der Deutschen Bundesbahn.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 12,5 Kilometern auf. Die ursprüngliche Kilometrierung begann in Aachen. Die aktuelle Streckenkilometrierung für die Strecke von Homberg nach Trompet beginnt in Trompet; für den ehemaligen Abschnitt von Uerdingen nach Trompet in Uerdingen.

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

<i>Bahnkilometer</i>	<i>Name</i>
105,9 (neu 5,5)	Bf Homberg (bis 1943; Übergang zum Trajekt nach Ruhrort)
104,6 (neu 4,2)	Hp Homberg-Essenberg (1927-1945)

100,3 (neu -0,2 / 6,9)	Bf Trompet (Übergang zu den Strecken nach Xanten und Rheinhausen, Hohenbudberg)
97,4 (neu 4,0)	Bf Kaldenhausen (1880-1961)
95,6 (neu 2,2)	Hp Hohenbudberg (1905 verlegt, bis 1961)
93,7 (neu 0,7)	Bf Krefeld-Uerdingen (bis 1927: Uerdingen; bis 1939/40: Uerdingen (Rh); Übergang zu den Strecken nach Bochum Nord und Krefeld-Oppum und weiter nach Mönchengladbach)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2023)

Hinweise

Die Eisenbahnstrecke von Homberg nach Krefeld ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs [Ruhrort, Unteres Ruhrtal, Mülheim a.d. Ruhr](#) (Regionalplan Ruhr 065).

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen am Unteren Niederrhein“ 2023 erstellt. Im Bereich nördlich von Uerdingen wurde zusätzlich die ursprüngliche Trasse kartiert.

Internet

[Bahnarchiv NRW von André Joost](#): Strecke Uerdingen – Trompet (abgerufen: 09.08.2023)

[Bahnarchiv NRW von André Joost](#): Strecke Trompet – Homberg (abgerufen: 09.08.2023)

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Duisburg-Ruhrort–Mönchengladbach (abgerufen: 04.09.2023)

Eisenbahnstrecke von Homberg nach Krefeld

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#), [Bahnhof](#), [Haltepunkt](#)

Ort: Duisburg, Krefeld, Moers

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

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

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

Historischer Zeitraum: Beginn 1849

Koordinate WGS84: 51° 24 48,55 N: 6° 40 8,19 O / 51,41349°N: 6,66894°O

Koordinate UTM: 32.337.898,61 m: 5.698.385,83 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.546.582,59 m: 5.697.859,75 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 (2023), „Eisenbahnstrecke von Homberg nach Krefeld“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345758> (Abgerufen: 21. Februar 2026)

Copyright © LVR