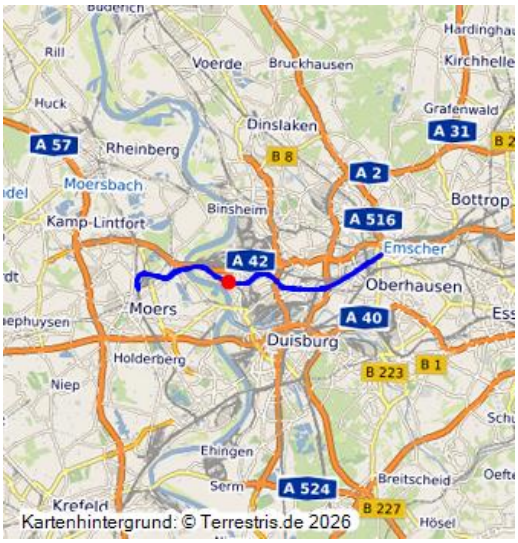
Eisenbahnstrecke von Meerbeck nach Oberhausen

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Bahnhof, Güterbahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Duisburg, Moers, Oberhausen (Nordrhein-Westfalen)
Kreis(e): Duisburg, Oberhausen (Nordrhein-Westfalen), Wesel
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnstrecke von Meerbeck nach Oberhausen (2016). Abzweig Meerbeck, rechts die Strecke nach Xanten
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die Güterzugstrecke von Moers-Meerbeck bis Oberhausen Walzwerk verbindet den linksrheinischen Raum (Strecke von Duisburg nach Xanten) mit dem westlichen Ruhrgebiet (Güterzugstrecke von Duisburg-Wedau nach Bottrop Süd). Die aktuelle Strecke geht auf mehrere historische Bahnstrecken zurück, die im Wesentlichen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg stammen.

Geschichte der Bahnstrecken bis 1945
Die Zeit nach 1945
Betriebsstellen
Hinweise, Links und Literatur

Geschichte der Bahnstrecken bis 1945

Ende des 19. Jahrhunderts gab es am unteren Niederrhein nördlich von Düsseldorf zwei Eisenbahnbrücken über den Rhein: die Weseler Rheinbrücke und die Hochfelder Brücke. Den wesentlichen Anteil am Verkehr trug die Hochfelder Brücke, da sie verkehrlich günstiger zu den Zielen im westlichen und mittleren Ruhrgebiet lag. Über die Weseler Brücke lief vor allem der Verkehr, der unter Umgehung des Ruhrgebietes Ziele im Norden Deutschlands hatte. In Richtung Süden war es der Verkehr über Aachen an die belgischen und niederländischen Nordseehäfen und der Verkehr in das Minette-Gebiet in Luxemburg.
1904 war die Strecke von Rheinhausen nach Kleve eröffnet worden, die den rheinnahen Niederrhein erschloss. 1907 hatte man das Trajekt für Güterwagen von Ruhrort nach Homberg eingestellt. Der umfangreiche Güterverkehr war somit auf die beiden vorhandenen Rheinbrücken beschränkt.
Zur besseren Verteilung des Güterverkehrs hatten die Preußischen Staatseisenbahnen den zentralen Rangierbahnhof Hohenbudberg bis 1906 ausgebaut. Er sollte den Verkehr aus und zum Westen bündeln und die Wagen auf die Ziele im Ruhrgebiet verteilen. Der Rangierbahnhof war über mehrere Verbindungen mit den Strecken Richtung westlichem und mittlerem Ruhrgebiet angebunden, vor allem aber über die Hochfelder Brücke. Diese war durch den dichten Verkehr regelmäßig überlastet.
Gleichzeit begannen in dieser Zeit die Vorbereitung für den bevorstehenden und erwarteten Krieg gegen Frankreich. Es sollten Zufuhrstrecken aus dem Reich Richtung Westen errichtet werden bzw. vorhandene Strecken ausgebaut werden. Ziele waren dabei die Niederlande, Belgien und Frankreich.
Die Planungen sahen eine neue Bahnverbindung vom Bahnhof Meiderich Nord über eine neue Rheinbrücke bis Geldern und Hohenbudberg vor. In Meiderich Nord gab es Anschluss an die Bahnstrecke von Duisburg-Ruhrort nach Dortmund. In Geldern

hatte man Übergang zu den Strecken Richtung Venlo und Wesel sowie nach Kleve bzw. Krefeld und Nijmegen. In Hohenbudberg war der Endpunkt innerhalb des Rangierbahnhofes. Der Rhein wurde über die neue Haus-Knipp-Brücke gequert. Diese war von Beginn an für einen vierspurigen Ausbau vorgesehen, der jedoch nicht realisiert wurde. Die Brücke ist bis heute zweigleisig.
Von diesen geplanten Verbindungen wurde die Strecke zwischen dem Anschluss Buschmannshof (nördlich von Meiderich) und Hohenbudberg über Asberg am **1. Oktober 1912** eröffnet. Die Fortführung bis zum Rangierbahnhof Oberhausen West nahm man am **1. September 1913** in Betrieb. Zugleich richtete man das zweite Gleis zwischen Baerl über die Haus-Knipp-Brücke bis Meiderich Nord ein. Das Endstück zwischen den Abzweigen Mathilde und Walzwerk folgte in den Jahren bis 1922. Der Abzweig Mathilde liegt heute im Bereich Buschhausener Straße, das ehemalige Walzwerk in Oberhausen ist heute Teil des Centro Oberhausen an der Konrad-Adenauer-Straße. Von hier aus gab es weiterführende Strecken Richtung Dorsten / Winterswijk, Richtung Haltern und Hamm über Osterfeld sowie Richtung Essen / Dortmund.
In Baerl zweigte davon die Verbindung Richtung Geldern ab. Von dieser geplanten Strecke wurde der Abschnitt bis zum neu eröffneten Turmbahnhof Utfort am **15. Mai 1929** eröffnet. Die Fortsetzung Richtung Geldern wurde zwar weitgehend hergestellt, allerdings wurde die Strecke nicht fertiggestellt. In Utfort wurde die Strecke Richtung Moers am neuen Abzweig Meerbeck angebunden.
Über die neue Bahnverbindung über den Rhein gab es zunächst nur Güterverkehr. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges hatte die Strecke auch militärische Bedeutung, da über sie Züge aus dem Reich Richtung Front in Belgien und Frankreich rollten. Die ursprünglichen Ziele in den Niederlanden hatte man zwischenzeitlich aufgegeben; daher hatte der Weiterbau Richtung Geldern auch keine Prioritäten mehr.
Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und dem Versailler Vertrag war der Weiterbau der Strecke zwischen Utfort und Geldern verboten. Sie hatte auch keine wirtschaftliche Bedeutung mehr.
Weiter betrieben wurden die Verbindungen von Hohenbudberg über Asberg bzw. Moers Richtung westliches Ruhrgebiet.

In Duisburg-Beeck war ein großer Rangierbahnhof geplant worden. Zwar waren die Erdarbeiten weitgehend vollendet worden, er wurde jedoch nur als Provisorium mit 15 Rangiergleisen 1913 eröffnet. Nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurde er nur in stark verkleinerter Form mit vier Gleisen wieder aufgebaut.
Zum Fahrplanwechsel am 15. Mai 1929 richtete man einen Personenverkehr zwischen Krefeld über Moers, Meerbeck, Haus-Knipp-Brücke, Beeckerwerth, Meiderich Süd nach Oberhausen Hbf bzw. über Duisburg-Meiderich Nord nach Oberhausen-Osterfeld Süd ein. Den Verkehr von Osterfeld Süd über Meiderich Nord stellte die Reichsbahn bereits am 2. Oktober 1932 wieder ein.
Im Zweiten Weltkrieg kam es zu erheblichen Zerstörungen an der Strecke und den Gebäuden an der Strecke. Die Haus-Knipp-Brücke wurde 1945 gesprengt. Ein durchgehender Verkehr war nicht mehr möglich.

Die Zeit nach 1945

Noch 1945 hatte man das zweite Gleis zwischen Meiderich Süd und Meiderich Ost abgebaut und anderswo wieder verwendet. Wegen der hohen verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung wurde die Haus-Knipp-Brücke bereits 1946 wieder in Betrieb genommen.
Zum 27. Mai 1962 hatte man den Abschnitt von Abzweig Mathilde bis Abzweig Walzwerk elektrifiziert; der Abschnitt bis Moers folgte am 1. Dezember 1970. Auch ein zweites Gleis zwischen Meiderich Süd und Meiderich Ost hatte man wieder in Betrieb genommen; es gehörte ursprünglich zur Strecke zwischen Oberhausen und Duisburg-Ruhrort.
Den Abschnitt von Baerl nach Hohenbudberg über Asberg legte die Deutsche Bundesbahn am 25. August 1969 still. Es folgte am 1. Oktober 1970 das östliche Teilstück vom Abzweig Buschmannshof bis Duisburg-Meiderich Nord. Sämtliche Gleise sind zwischenzeitlich abgebaut worden.

Seit den 1960er Jahren fuhren batteriebetriebene Triebzüge der Baureihe ETA 150 im Personenverkehr. Am 23. September 1983 stellte man den Personenverkehr zwischen Moers und Meiderich Süd ein. Seitdem gibt es Personenverkehr vor allem über die Haus-Knipp-Brücke nur noch bei Umleitungen oder Museumsfahrten.
Ende der 1990er Jahre hatte man wegen Bauschäden das zweite Gleis über die Haus-Knipp-Brücke stillgelegt. Nach umfangreichen Sanierungsarbeiten konnte es am 16. November 2012 wieder in Betrieb genommen werden.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 18 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierungen beginnen in Meerbeck bzw. Hohenbudberg (ab Bf Baerl).
(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*

0,0	Abzweig Meerbeck (Anschluss an die Strecke Rheinhausen-Kleve und Meerbeck-Geldern)
3,5 | 12,9	Hp Baerl (bis 1983)
–	Haus-Knipp-Brücke (Änderung der Kilometrierung / Fehlstelle: 3,8 = 13,1)
15,0	Hp Duisburg-Beeckerwerth (Personenverkehr 1929-1983)
16,2	Güterbahnhof Duisburg-Beeck (seit 1913)
17,5	Hp Duisburg-Beeck (Personenverkehr 1929-1983)
19,8	Abzweig Buschmannshof (Übergang zur Strecke nach Meiderich Nord, Osterfeld)
21,2	Bf Duisburg-Meiderich Süd (seit 1856; Personenverkehr 1929 bis 1983)
–	Bf Duisburg-Meiderich Ost (Personenverkehr 1929-1932; Anschluss an die Strecke nach Oberhausen Hbf))
24,8	Abzweig Mathilde
27,1	Abzweig Walzwerk (Anschluss an die Strecken nach Dorsten, Osterfeld/Bottrop und Essen)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2023)

Hinweise

Die Eisenbahnstrecke von Hohenbudberg nach Meiderich Nord ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs „ Beeckerwerth" (Regionalplan Ruhr 062).
Der Text wurde im Rahmen des Projektes "Eisenbahnen am Unteren Niederrhein„ 2023 erstellt.

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Moers Meerbeck - Oberhausen Walzwerk (Abgerufen: 14.10.2023)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Duisburg-Meiderich Nord – Hohenbudberg (Abgerufen: 14.10.2023)

Literatur

Barthels, Thomas; Möller, Armin; Barthels, Klaus (2007): Bahnen am Niederrhein. Eine Bestandsaufnahme der Eisenbahnen am Niederrhein zwischen Arnhem und Rommerskirchen, Venlo und Oberhausen. S. 90-93; 104-109; 130-133, Mönchengladbach.

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

Eisenbahnstrecke von Meerbeck nach Oberhausen

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Bahnhof, Güterbahnhof
Ort: Duisburg, Moers, Oberhausen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1912
Koordinate WGS84: 51° 28 18,06 N: 6° 43 18,75 O / 51,47168°N: 6,72187°O

Koordinate UTM: 32.341.780,40 m: 5.704.741,34 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.550.201,25 m: 5.704.369,59 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 Meerbeck nach Oberhausen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345848 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen
HESSEN
SH Schleswig-Holstein Der echte Norden
RheinlandPfalz
Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz