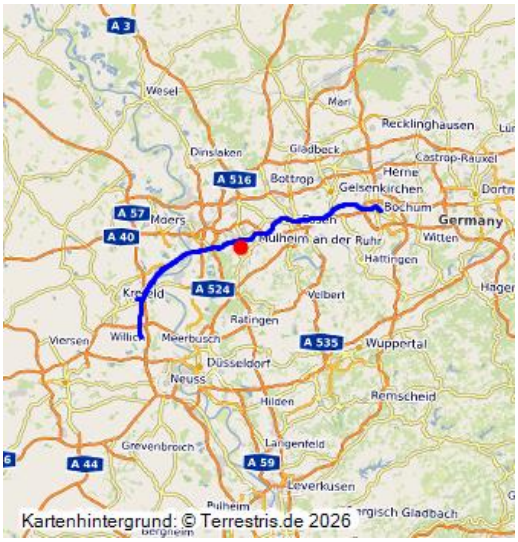
Eisenbahnstrecke von Osterath und Oppum nach Bochum Nord

Rheinische Bahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Eisenbahnfähre, Bahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bochum, Duisburg, Essen (Nordrhein-Westfalen), Gelsenkirchen, Krefeld, Meerbusch, Mülheim an der Ruhr
Kreis(e): Bochum, Duisburg, Essen (Nordrhein-Westfalen), Gelsenkirchen, Krefeld, Mülheim an der Ruhr, Rhein-Kreis Neuss
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die Rheinische Eisenbahn von Meerbusch-Osterath bzw. Krefeld-Oppum nach Dortmund wurde zwischen 1866 und 1874 eröffnet. Gedacht war sie als Konkurrenz zu bestehenden Bahnlinien und zur Erschließung des Verkehrspotentials des Ruhrgebietes und die Verbindung in den linksrheinischen Raum und weiter an die Nordseehäfen in Belgien und den Niederlanden.

Geschichte bis 1874
Die Zeit nach der Eröffnung bis 1945
Die Zeit nach 1945
Rheinbrücke Rheinhausen-Hochfeld
Betriebsstellen
Aktueller Zustand
Hinweise, Links, Literatur

Geschichte bis 1874

Der rechtsrheinische Raum zwischen Köln, dem Ruhrgebiet und weiter nach Norddeutschland und Mitteldeutschland war durch die Bahnstrecken der Köln-Mindener Eisenbahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn weitgehend erschlossen. Im linksrheinischen Raum hatte die Rheinische Eisenbahn ihre Strecke von Köln über Krefeld und Kleve und weiter in die Niederlande bis 1863 eröffnet. Es fehlte eine direkte Verbindung der linksrheinischen Bahn mit dem Ruhrgebiet.
Die Rheinische Eisenbahn Gesellschaft unter ihrem Direktor Gustav Mevissen (1815-1899) suchte nun den Anschluss an das aufstrebende Wirtschaftsgebiet an der Ruhr. Das Geschäft mit dem Transport von Kohlen und Erzen war sehr lukrativ, wurde jedoch von den beiden rechtsrheinischen Bahngesellschaften und der Schifffahrt auf dem Rhein beherrscht. 1862 wurde daher eine Zweigbahn von Osterath nach Essen vorgeschlagen; der Vorschlag fand die Unterstützung der Städte Krefeld und Duisburg. Die Querung des Rheins war als Brücke projektiert. Die Städte und Gemeinden, aber auch die Firmen und Industriebetriebe im Ruhrgebiet hofften auf Konkurrenz zu den bestehenden Transportangeboten, vor allem zur Verminderung der Transportkosten.
Die Regierung in Düsseldorf erteilte im Juli 1863 die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke; die Bauarbeiten begannen zeitnah. Da das Zentrum der Stadt Duisburg nicht durch die neue Trasse tangiert wurde, baute man hier eine Zweigstrecke zu den Industrieanlagen in Hochfeld. Eine weitere Stichstrecke zum Bahnhof in Duisburg eröffnete man 15. Februar 1870, sie ist heute

Teil der Güterumgehungsbahn im Duisburger Stadtwald.

Die linksrheinische Strecke von Neuss nach Krefeld war 26. Januar 1856 von der *Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft* (CCE) in Betrieb genommen worden. Sie führte auf direktem Weg über Fischeln bis Krefeld. Nachdem die *Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft* (RhE) mit Vertrag vom 11. November 1859 die Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft und deren Strecke von Köln bis Krefeld am 1. Juli 1860 übernommen hatte, war die Voraussetzung für die Verlängerung der Strecke ab Osterath Richtung Ruhrgebiet gegeben. Die Bahnstrecke wurde auf die neu gebaute Trasse über Osterath und Oppum verlegt. Den stillgelegten Abschnitt zwischen Osterath und Krefeld-Diessem nutzte seit 1898 die K-Bahn, die heutige Stadtbahnlinie U 76.
Erste Abschnitte der Rheinischen Bahn konnten bereits am 23. August 1866 eröffnet werden, zwischen Osterath und Lohbruch (Höhe Krefeld-Linn) (heute an der Strecke von Neuss nach Rheinhausen; *nach Wikipedia*). Weitere Abschnitte lagen zwischen Hochfeld Süd und Essen-Nord bzw. zwischen Linn und Rheinhausen (nach Bahnarchiv NRW).

Die Querung des Rheins musste zunächst als Trajekt geplant werden, da eine Brücke zur damaligen Zeit nicht erlaubt wurde. Offiziell eröffnet wurde das Trajekt am 23. August 1866, zunächst nur im Güterverkehr. Erste Personenwagen wurden am 1. September 1866 trajektiert. Die Trajektierung von Güterwagen endete mit der Eröffnung der neuen Rheinbrücke am 24. Dezember 1873. Letzte Personenwagen setzte man am 14. Januar 1874 über.

Die Bauarbeiten auf der rechten Rheinseite gingen zügig voran. Zwischen dem Hafen Mülheim und der Zeche Graf Beust in Essen konnte die vorhandene Trasse der Pferdebahn von Essen nach Mülheim genutzt werden. Diese war im Jahr 1853 ausgehend von der Zeche Graf Beust in Essen bis Mülheim errichtet worden, um einen leistungsfähigeren Transport der Kohle zur Ruhr zu erreichen. Die Pferdebahn führte an den Zechen Victoria Mathias und Helene & Amalie vorbei durch Altendorf und Winkhausen. Beide Zechen hatten Anschlüsse an die Pferdebahn. Die Strecke endete in der Nähe des Mülheimer Hafens. Diese Pferdebahn wurde zwischen 1853 und 1865 genutzt. Die Rheinische Eisenbahn richtete nach der Eröffnung 1866 in Sellerbeck eine Ladebühne zur Verladung der Kohlen ein, die auf der Sellerbecker Pferdebahn angeliefert wurden. Damit wurde der weitere Weg zum Mülheimer Hafen und das Umladen auf Ruhraaken vermieden.
Die Eröffnung der gesamten Bahnstrecke von Osterath nach Essen RhE (Rheinischer Bahnhof, heute Essen-Nord) war für den Juli 1866 vorgesehen. Wegen des Ausbruches des preußisch-österreichischen Krieges am 14. Juni 1866 wurde die Eröffnung der Bahnstrecke auf den 1. September 1866 verlegt. Bereits 1867 verlegte man ein zweites Gleis zwischen Linn und Essen Rh.
Die Fortsetzung der Strecke zwischen Essen RhE und Wattenscheid RhE kam am 15. Dezember 1867 für den Güterverkehr und am 1. Januar 1868 im Personenverkehr in Betrieb. Der Abschnitt bis Bochum RhE (heute Bochum Nord) eröffnete die Bahn am 15. Oktober 1874, den restlichen Teil bis Dortmund RhE (heute Dortmund Süd) am 15. November 1874.

Die Zeit nach der Eröffnung bis 1945
Ein großes Hindernis war das Trajekt zwischen Rheinhausen und Hochfeld. Zwar beantragte die Rheinische Eisenbahn wiederholt den Bau einer festen Brücke. Dem standen jedoch militärstrategische Überlegungen gegenüber, die den Rhein als Verteidigungslinie gegen Frankreich festgelegt hatte. Eine feste Brücke hätte dem Feind im Westen einen leichten Übergang über den Rhein und damit ins Reich ermöglicht (vergleiche dazu die Ereignisse an der Remagener Brücke 1945). Die Bahngesellschaft argumentierte dagegen, dass aus wirtschaftlichen Gründen der Transport von Kohlen und Erzen an die belgischen und niederländischen Nordseehäfen und damit auf den Weltmarkt eine erhebliche Bedeutung hätte, nicht zuletzt um damit in Konkurrenz zu Großbritannien zu treten. Zudem könnten im Kriegsfalle leichter Truppen und Materialien über die Brücke nach Westen transportiert werden.
Die Erfahrungen des preußischen Militärs im deutsch-französischen Krieg 1870/71 beförderten die Brückenpläne. Zudem war von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 1870 die Brücke zwischen Düsseldorf und Neuss eröffnet worden. Diese Verbindung konnte bereits in die Aufmarschpläne der Militärs einbezogen werden und verdeutlichte die Vorteile für einen geregelten Transport von Truppen und Materialien.
Der Bau der Hochfelder Brücke wurde vorläufig am 29. Juli 1871 konzessioniert. Mit dem Bau der ersten beiden Fundamentpfeiler begann man im November 1871. Die endgültige Baugenehmigung datierte vom 9. Januar 1872. Mit der Genehmigung waren einige Auflagen verbunden, so dass sämtliche Pfeiler für eine Sprengung vorzubereiten waren, beide Strombrücken waren durch Drehbrücken zu sichern, die Rampen waren für eine Zerstörung vorzubereiten und es mussten zwei Kanonenboote inklusive Hafenanlage angeschafft und unterhalten werden. Zwischen den Drehbrücken und den Strombrücken saßen je zwei Tambourtürme, die festungsmäßig ausgestattet waren, für Mannschaften und Kanonen.
Linksrheinisch bestand die neue Brücke aus einer gemauerter Vorflutbrücke mit 16 Öffnungen zu je 50 Fuß lichter Weite. Daran folgte auf einem Mittelpfeiler die Drehbrücke von zirka 34 Metern Länge und 10 Metern Breite. Sie wäre im Angriffsfall mittig um 90 Grad gedreht worden und dadurch für Soldaten und Züge unpassierbar gewesen. Anschließend an den Tambourturm, der auch zwei Durchlässe für die beiderseitigen Fußgängerstege hatte, folgten die vier Strombrücken mit jeweils 98 Meter Stützweite auf drei Strompfeilern. Sie waren als Zweigelenkfachwerkbogen aus 2.800 Tonnen Schweißeisen von der Firma Jacobi, Haniel & Huyssen in Oberhausen hergestellt worden. An den rechtsrheinischen Brückenturm schloss sich hinter der Drehbrücke noch eine

kurze Flutbrücke mit sechs Öffnungen je 50 Fuß an. Der Brückenzug hatte insgesamt eine Länge von rund 800 Metern. Die Brücke wurde für den Güterverkehr am 24. Dezember 1873 eröffnet.

In den Jahren 1873 bis 1879 verlegte man zwischen Essen Rh und Ueckendorf das zweite Gleis. Die Rheinische Bahn baute bis 1877 zwei Verbindungsstrecken vom Bahnhof Krefeld Richtung Oppum und Linn. Dadurch waren die Strecken von Venlo / Mönchengladbach und Kleve besser an das Ruhrgebiet angeschlossen.

Nach der Verstaatlichung der Privatbahngesellschaften bis 1880 wurde die Hochfelder Brücke zu einem wichtigen Bindeglied im Ost-West-Verkehr über den Rhein. Schnellzüge zwischen dem westlichen und dem nordosteuropäischen Raum nutzten die schnelle Verbindung. Auch im Güterverkehr, insbesondere im Transport von Kohlen, besaß die Brücke und die Rheinische Bahn eine sehr hohe Bedeutung. Der Gesamtverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und Elsass-Lothringen mit seinen großen Hüttenwerken lief über die Bahnverbindung. Zwischen 1866 und 1892 wurden zweite Gleise zwischen Ueckendorf und Bochum Nord verlegt.
Ende des 19. Jahrhunderts plante die preußische Staatsbahn, den Güterverkehr im Ruhrgebiet neu zu strukturieren. Es wurden zwei große Rangierbahnhöfe in Hohenbudberg und Hamm geplant. Über diese sollten die Verteilung und der Umlauf der Waggons besser und zentraler koordiniert werden. Der Güterbahnhof in Hohenbudberg wurde bis 1906 auf seine Funktion als zentrale Güterzugbildungsanlage des linken Niederrheins ausgebaut. Dazu mussten die vorhandenen Strecken verlegt werden. Die ehemalige Strecke von Uerdingen nach Homberg verlegte man an den nördlichen Rand des Güterbahnhofes (heute noch vorhanden); die Rheinische Bahn erhielt eine neue Trasse im Süden des Güterbahnhofes, über den neu angelegten Bahnhof Hohenbudberg, später Hohenbudberg Siedlung. Die Stichstrecke zwischen Rheinhausen und Hohenbudberg wurde noch bis zum 30. Mai 1986 bedient (heute abgebaut).
Da der eigentliche Zweck der Rheinischen Bahn der Güterverkehr war, wurden zahlreiche Verbindung mit vorhandenen Hütten und Zechen angelegt. Im weiteren Verlauf siedelten sich auch neue Industrieanlagen gezielt im Umfeld der Rheinischen Bahn an. Hier ist vorrangig die Friedrich-Alfred Hütte in Rheinhausen zu nennen. Sie lag unmittelbar am Rhein und südwestlich der Rheinhausener Brücke, im Personenverkehr angeschlossen durch den Haltepunkt Rheinhausen Ost (seit 1907). Das neue Hüttenwerk sollte die zahlreichen weiter verarbeitenden Kruppschen Betriebe mit Rohmaterial versorgen, dass hier aus Eisenerzen verhüttet worden war. Die Transporte der noch warmen Brammen lief auf fabrikeigenen Flachwagen über die Rheinische Eisenbahn über den Rhein zu den Fabriken im Ruhrgebiet.
Die Hochfelder Brücke stellte jedoch im Netz der Bahnen einen Engpass dar. Die preußischen Staatsbahnen planten daher den Neubau der Brücke mit vier Gleisen. Hier spielten sicherlich auch militärstrategische Überlegungen mit hinein. Im Vorfeld des Ersten Weltkrieges sollte es zu einem massiven Ausbau der linksrheinischen Eisenbahnen als Aufmarschgebiet zum Feldzug gegen Frankreich kommen. Die Verbindungen zum Reich stellten daher eine besondere Herausforderung dar. In diesem Zusammenhang ist auch der Bau der Haus-Knipp-Brücke bei Duisburg-Baerl zu sehen.
Die Hochfelder Brücke konnte jedoch erst zwischen 1925 und 1927 neu gebaut werden, diesmal mit vier Gleisen.

Im Ruhrgebiet selbst baute die Rheinische Eisenbahn bzw. ab 1880 die preußische Staatsbahn die Eisenbahnstrecke aus. Es entstanden zahlreiche Verbindungen mit anderen vorhandenen Bahnlinien und Industrieanlagen, so zum Kruppwerk in Essen, zur Zeche Zollverein, zu den Strecken der Bergisch-Märkischen Bahn und der Köln-Mindener Bahn. Auch im Gebiet zwischen den Bahnhöfen Wattenscheid und Bochum Nord gab es zahlreiche Anschlüsse an Zechen und Verbindungsbahnen zu den nördlich und südlich liegenden großen Ost-West-Verbindungen zwischen Duisburg und Dortmund. Über die Rheinische Bahn erfolgte die Feinerschließung des großen Wirtschaftsgebietes in diesem Raum.
Die Rheinische Bahn hatte in ihrem östlichen Abschnitt ab Hochfeld Süd keine größere Bedeutung im Personenverkehr. So kam es bereit 1932 zu einer ersten Einstellung des Personenverkehrs zwischen Hochfeld Süd und Speldorf.
Der Güterverkehr zwischen den beiden Ufern des Rheins entwickelte sich erheblich. Bereits in den Anfangsjahren fuhren über 70 Güterzüge. Die Rheinische Eisenbahn setzte vor allem auf den Güterverkehr. Die starke Konkurrenz durch die neue Bahnstrecke wirkte sich auf die beiden großen Bahngesellschaften (Köln-Mindener Eisenbahn und Bergisch-Märkische Eisenbahn), aber auch auf die Rheinschifffahrt aus. Durch Tarifsenkungen der Rheinischen Eisenbahn reduzierten sich die Transportkosten ganz allgemein, was vor allem die Rheinschifffahrt betraf. Insgesamt sanken die Kosten der Massen-Transporte vor allem für die großen Versender von Kohlen, Erzen und Stahl.
Der Personenverkehr besaß auf der Gesamtstrecke zunächst nur eine geringere Bedeutung. Allerdings wurden im Laufe der Entwicklung Teilstrecken in das bestehende Bahnnetz eingegliedert, insbesondere nach der Verstaatlichung der privaten Bahngesellschaften bis 1880.

Die Zeit nach 1945

Wegen der hohen Bedeutung im Güterverkehr wurde die Strecke relativ schnell wieder instand gesetzt. Der Güterverkehr bildete den Hauptanteil auf dieser rheinüberquerenden Verbindung.
Da der Personenverkehr auf der Rheinischen Bahn im Ruhrgebiet keine größere Bedeutung hatte, wurde der Abschnitt von Mülheim-Heißen bis Essen-Kray Nord 1959 eingestellt. Es folgte der 1965 der Abschnitt bis Bochum Präsident. Auf der Fortführung

von Bochum Präsident bis Bochum Langendreer stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr 1979 ein. Die Stilllegung der Bahnstrecke für den Gesamtverkehr erfolgte 2004. Teile der ehemaligen Trassen werden zum Radschnellweg RS 1 umgebaut. Im Bereich des Bahnhofes Wattenscheid entstehen Flächen für Wohnhäuser und Gewerbe.
Der Abschnitt zwischen dem Bahnhof Speldorf und Kray Nord ist seit 2002 stillgelegt. Teile der ehemaligen Trasse sind im Randschnellweg „Rheinische Bahn“ aufgegangen. Im Bereich des Bahnhofes Essen Nord entsteht das neuen Universitätsviertel.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 50 Kilometern auf. Die ursprüngliche Strecke der Rheinischen Eisenbahn begann in Meerbusch-Osterath und verlief weiter nach Dortmund RhE. Die heutige Streckenkilometrierung beginnt in Oppum.
(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Krefeld-Oppum (bis 1905: Oppum; Übergang zu den Strecken nach Neuss, Mönchengladbach und Kleve)
1,7	Bf Krefeld-Linn (bis 1905: Linn)
4,6	Hp Krefeld-Uerdingen (seit 1849, bis 1927: Uerdingen; Übergang zur Strecke nach Duisburg-Homberg)
6,5	Hp Krefeld-Hohenbudberg Chempark (seit 1961; bis 2013: Hohenbudberg Bayerwerk)
7,5	Abzw Mühlenberg (Übergang zu den Strecken nach Duisburg-Meiderich Nord und Trompet)
10,2	Bf Rheinhausen (bis 1880: Rheinhausen, bis 1936: Rheinhausen-Friemersheim; Übergang zur Strecke nach Xanten/Kleve)
11,8	Hp Rheinhausen Ost (seit 1907; bis 1936: Rheinhausen bzw. Rheinhausen (Nrh))
13	Bf Rheinhausen Trajekt (1866-1874)
–	Hochfelder Rheinbrücke (seit 1873)
–	Bf Hochfeld Trajekt (1866-1874)
13,8	Hp Duisburg-Hochfeld Süd (Übergang zur Strecke zum Hbf Duisburg)
15,4	Vorbahnhof Duisburg-Hochfeld Süd (Übergang zu den Strecken nach Duisburg-Wedau und Oberhausen West)
21,0	Bf Mülheim (Ruhr)-Speldorf (1886-1971: Speldorf-Broich; Übergang zu den Strecken nach Troisdorf, Essen-Kettwig und Mülheim (Ruhr)-Styrum)
22	Hp Mülheim (Ruhr)-MüGa (Bedarfshalt zur Landesgartenschau 1992)
23,5	Hbf Mülheim (Ruhr) (bis 1888: Mülheim Rh, 1892-1955: Mülheim-Eppinghofen; Übergang zu den Strecken nach Essen Hbf und Duisburg Hbf

28,0	Bf Mülheim (Ruhr)-Heißen (1874-1965; bis 1905: Heissen/Heißen; Übergang zu den Strecken nach Essen-Steele/Altendorf (Ruhr), Essen Hbf und Bottrop)
31,0	Bf Essen-Altendorf (1874-1960, bis 1879: Altendorf)
34,0	Bf Essen Nord (1866-1959 Personenverkehr; bis 1905 Essen Rheinisch; Übergang zu den Strecken nach Essen-Altenessen und Essen-Bergeborbeck)
39,1	Bf Essen-Kray Nord (seit 1872; bis 1880 Kray; Übergang zu den Strecken nach Gelsenkirchen und Wanne-Eickel)
43,1	Bf Gelsenkirchen-Wattenscheid (1867-1960; bis 1874: Wattenscheid Rh, bis 1907: Ueckendorf-Wattenscheid; Übergang zu den Strecken nach Gelsenkirchen, Wanne-Eickel und Zeche Präsident)
49,2	Bf Bochum Präsident (1876-1979 Personenverkehr; bis 1914: Präsident)
50,5	Bf Bochum Nord (1847-1979 Personenverkehr; bis 1897: Bochum Rh; Übergang zu den Strecken nach Herne/Gelsenkirchen und Dortmund)

Aktueller Zustand

Die Rheinische Strecke von Osterath bzw. Oppum nach Dortmund ist vor allem im Ruhrgebiet weitgehend stillgelegt, abgebaut und anders genutzt:

- Krefeld bis Duisburg-Hochfeld Süd (elektrifiziert, Personen- und Güterverkehr)
- Duisburg-Hochfeld Süd bis Speldorf (nur Güterverkehr)
- Speldorf bis Bochum Präsident (stillgelegt)
- Bochum Präsident bis Bochum Nord (elektrifiziert, nur Güterverkehr)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2023)

Hinweise

Der Bahnhof Kray-Nord ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandlandschaftsbereiches „Kray und Zeche Bonifacius" (Regionalplan Ruhr 286).
Der Text wurde im Rahmen des Projektes "Eisenbahnen am Unteren Niederrhein„ 2023 erstellt.
Die Bezeichnung des Objektes bezieht sich auf die aktuelle Streckennummerierung der Deutschen Bahn AG (*DB-Streckendaten* STREDA). Die Objektgeometrie bildet den aktuellen bzw. letzten Verlauf ab. Die ursprüngliche Strecke der Rheinischen Eisenbahn zwischen Linn und Osterath ist ebenfalls dargestellt. Im Bereich Uerdingen und Hohenbudberg ist zudem der alte Streckenverlauf schematisch angegeben.

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke Krefeld-Oppum - Bochum Nord (Abgerufen: 10.09.2023)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Osterath–Dortmund Süd (Abgerufen: 10.09.2023)
www.ruhrkohlenrevier.de: Michael Tiedt, Bochum, Der frühe Bergbau an der Ruhr. Grafische Übersicht über die Eisenbahngesellschaften (private Seite, abgerufen: 07.09.2023)

www.ruhrkohlenrevier.de: Michael Tiedt, Bochum, Der frühe Bergbau an der Ruhr. Pferdebahn von Essen nach Mülheim (private Seite, abgerufen: 07.09.2023)
de.wikipedia.org: Radschnellweg Ruhr (RS1) (Abgerufen: 12.09.2023)
de.wikipedia.org: Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke (Abgerufen: 29.10.2023)

Literatur

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 51-54, Duisburg.

Eisenbahnstrecke von Osterath und Oppum nach Bochum Nord

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Eisenbahnfähre, Bahnhof
Ort: Bochum, Duisburg, Essen (Nordrhein-Westfalen), Gelsenkirchen, Krefeld, Meerbusch, Mülheim an der Ruhr
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 1866 bis 1874
Koordinate WGS84: 51° 25 7,12 N: 6° 52 19,79 O / 51,41865°N: 6,87216°O
Koordinate UTM: 32.352.045,84 m: 5.698.529,58 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.560.713,96 m: 5.698.582,59 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 Osterath und Oppum nach Bochum Nord“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345882 (Abgerufen: 3. November 2026)

Copyright © **LVR**