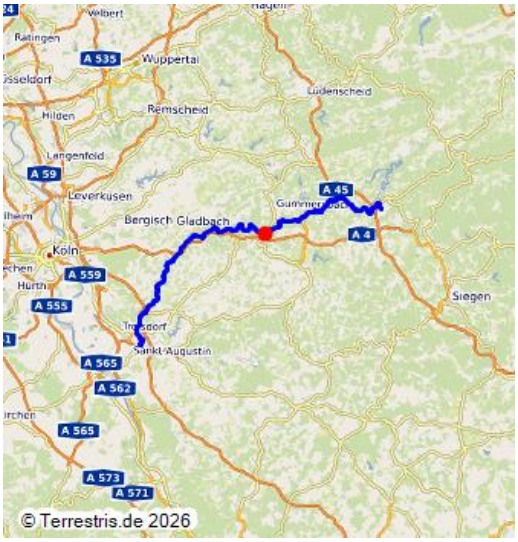
Aggertalbahn (bis 1920)

Eisenbahnstrecke von Siegburg nach Olpe

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahntunnel
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bergneustadt, Drolshagen, Engelskirchen, Gummersbach, Lohmar, Olpe, Overath, Siegburg
Kreis(e): Oberbergischer Kreis, Olpe, Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die Bahnstrecke von Siegburg nach Olpe wurde in mehreren Abschnitten zwischen 1884 und 1903 in Betrieb genommen. Sie verband die Eisenbahnstrecken am Rhein mit den Bahnstrecken in der Mitte Westdeutschlands zwischen dem östlichen Ruhrgebiet und dem Frankfurter Raum. Da sie vorwiegend im Tal der Agger verlief, erhielt sie den Namen *Aggertalbahn.* Heute wird noch der mittlere Abschnitt zwischen Overath und Dieringhausen bedient.

Geschichte der Bahnstrecke bis 1920

Mitte des 19. Jahrhunderts waren bereits große Bahnstrecken in Deutschland gebaut worden, die zumeist dem Anschluss von Industriegebieten und Handelsmetropolen und den Häfen an Nord- und Ostsee dienten. Dazu gehörten die Linien aus den rheinisch-westfälischen Industriegebieten Richtung Belgien und Hamburg sowie Richtung Mitteldeutschland und Berlin. Im Westen plante man die Verbindungen entlang des Rheins zur Verbindung nach Südwestdeutschland und Italien. In der Mitte Deutschlands entstand die Bahnverbindung vom östlichen Ruhrgebiet bzw. dem mitteldeutschen Industriegebiet um Halle, Leipzig, Dresden nach Frankfurt und weiter nach Süden. Das Bergische Land mit seinen Industrien blieb bei den Planungen zunächst unberücksichtigt.

1861 fanden sich Fabrikanten und Industrielle in einem Eisenbahn-Komitee zusammen, das eine Verbindung von Köln nach Kassel plante. Allerdings gab es parallel die Pläne der Bergisch-Märkischen Eisenbahn der Verbindung vom Ruhrgebiet über Hagen nach Osten. Da diese Bahnlinie deutlich kostengünstiger war, kam der ursprüngliche Plan nicht zur Ausführung. Den direkten Zugang nach Köln verwehrte die Militärverwaltung, da Köln noch eine befestigte Stadt war (Kölner Festungsrayon).

Nachdem erste Bahnverbindungen auch im Bergischen Land aufgenommen worden waren (1874 Brügge, 1875 Olpe, 1877 Wipperfürth) und nach Verstaatlichung der Privatbahnen bis 1880 konnten die Planungen für eine Aggertalbahn - nun unter staatlicher Regie - wieder aufgenommen werden. Zur Kostenminimierung wurde die Strecke als Nebenbahn geplant. Zumeist lag sie neben der Straße und führte teilweise durch die Ortschaften; Bahnhöfe wurden in Holzbauweise errichtet. Die Strecke wurde in folgenden Abschnitten eröffnet:

15.10.1884	Siegburg - Ründeroth

1.5.1887	Ründeroth - Derschlag
1.8.1896	Derschlag - Bergneustadt
1.9.1903	Bergneustadt - Olpe

Nach Fertigstellung bedienten fünf Zugpaare die gesamte Strecke, die vor allem dem Anschluss der örtlichen Bevölkerung und Industrien sowie dem durchgehenden Güterverkehr diente. Wegen der schwierigen topographischen Verhältnisse, vor allem im östlichen Teil, hatten sich die Bauzeiten verlängert und die Kosten erhöht, auf fast das Doppelte der geplanten Summe.

An die Bahnstrecke schlossen sich weitere Erschließungsbahnen an: 1893 die Verbindung von Dieringhausen nach Gummersbach und weiter nach Norden (Volmetalbahn), 1897 von Osberghausen nach Waldbröl (Wiehltalbahn). Von großer Bedeutung war der Anschluss von Overath nach Köln, der 1910 in Betrieb genommen wurde. Damit gab es keine durchgehenden Züge zwischen Siegburg und dem Bergischen Land mehr, die Strecke zwischen Overath und Siegburg wurde eigenständig (*Luhmer Grietche*).
Im Fahrplan 1914 waren für die Strecke von Köln-Deutz nach Olpe sechs durchgehende Zugpaare sowie 17 Zugpaare auf Teilstrecken ausgewiesen. Die Strecke von Overath nach Siegburg wurde durch neun Zugpaare bedient.

In der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg kam es zu Einschränkungen im Personenverkehr, bedingt durch Mangel an Fahrzeugen und Kohlen. Zwischen 1910 und 1920 verlegte man die Trasse vor allem im mittleren Abschnitt zwischen Osberghausen und Derschlag. Zuvor führten die ortsnahen Strecken zu zahlreichen Unfällen und Beschwerden. Es mag auch militärische Überlegungen im Vorfeld des erwarteten Krieges gegen Frankreich gegeben haben, um Züge aus dem Reich an den Rhein und weiter zur Front in Belgien und Frankreich fahren zu lassen.
Die neuen Strecken verliefen vor allem in Hanglagen bzw. näher am Fluss. Die alte Trasse zwischen Niederseßmar und Derschlag nutzte später die 'Gummersbacher Kleinbahnen'. Andere Teile wurden abgebaut bzw. die Straßen erweitert.
Die weitere Geschichte der Aggertalbahn wird hier beschrieben.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 74 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Siegburg.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Siegburg (seit 1859, seit 2002 Bf Siegburg/Bonn)
2,1	Hp Siegburg Nord (1884-1905 Bf Driesch)
6,9	Bf Lohmar (1884-1954)
9,3	Bf Donrath (1884-1954)
11,2	Hp Kreuznaaf (1946-1954)
13,7	Bf Wahlscheid (1884-1954 Personenverkehr, Güterverkehr bis 1960)
15,9	Hp Bachermühle (1884-1954)
20,4	Bf Overath (Verbindung nach Köln)
24,6	Hp Vilkerath (bis 1968/69)
27,1	Bf Ehreshoven (1884-1960)
29,3	Hp Loope (1914-1960)
32,3	Bf Engelskirchen
37,3	Bf Ründeroth
39,7	Bf Osberghausen (1887-1914)

40,2	Bf Osberghausen (1914-1982, Verbindung nach Waldbröl)
42,4	Hp Brunohl (1914-1960)
-	Bf Dieringhausen (1887-1920, verlegt; Verbindung nach Hagen)
45,9	Hp Vollmerhausen Tal (1887-1920)
48,5	Bf Niederseßmar (1887-1893 Bf Gummersbach, Personenverkehr bis 1979; Übergang zu den Gummersbacher Kleinbahnen)
50,5	Hp Rebbelroth (1895-1921)
51,6	Bf Derschlag (Personenverkehr 1887-1979, Güterverkehr bis 1989; Übergang zu den Gummersbacher Kleinbahnen)
52,7	Hp Oberderschlag (1896-1979)
54,8	Bf Bergneustadt (Personenverkehr 1896-1979, Güterverkehr bis 1994)
58,3	Hp Wiedenest (1903-1907 Bf Bruchhausen, 1907-1973 Bf Wiedenest)
59,9	Hp Pernze (1905-1979)
-	Wegeringhauser Tunnel (724 Meter)
63,8	Bf Hützemert (1903-1979)
65,8	Hp Drolshagen (1903-1976 Bf Drolshagen, Personenverkehr 1903-1979, Güterkehr bis 1992)
68,9	Hp Eichen (1903-1957 Bf Eichen, Personenverkehr bis 1979, Güterverkehr bis 1994)
73,6	Bf Olpe (seit 1875, Verbindungen nach Finnentrop und Freudenberg)

Die weitere Geschichte der Aggertalbahn wird hier beschrieben.

(Nicole Schmitz, LVR-Abteilung Kulturlandschaftspflege, 2025 / Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2026)

Hinweise

Die Trasse wurde in mehreren Abschnitten von historischen Topographischen Karten übernommen. Wegen der unterschiedlichen Maßstäbe kann es zu Abweichungen zu heutigen örtlichen Verhältnissen kommen.

Internet

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Siegburg - Olpe (abgerufen am 8.3.2026)
Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2657 Siegburg - Olpe (abgerufen 8.3.2026)
www.bahnen-wuppertal.de: Eisenbahnen in Oberberg: von Dieringhausen nach Köln/Olpe (mit zahlreichen Bildern, abgerufen 12.3.2026)
www.oberbergische-eisenbahnen.de: Bahnstrecke Köln - Marienheide (abgerufen 12.3.2026)
www.ecrs.de: Eisenbahnclub Rhein-Sieg e.V.: Luhmer Grietche (abgerufen 12.3.2026)
www.pigasus.de: Private Seite von Christoph Kämper, Windeck, Das Luhmer Grietche. Die Aggertalbahn zwischen Siegburg und Overath (mit Bahnhofsplänen und Bildern, abgerufen 12.3.2026)
www.eisenbahn-tunnelportale.de: Wegeringhauser Tunnel / Hützemerter Tunnel (abgerufen 12.3.2026)
stellwerke.info: Stellwerke an der Strecke 2657 (abgerufen 12.3.2026)

www.bahntrassenradeln.de: NW 4.19 Alleenradweg Siegburg - Lohmar (abgerufen 12.3.2026)
www.bahntrassenradeln.de: NW 4.21 Gummersbach-Dieringhausen - Drolshagen - Olpe (ehem. Aggertalbahn) (abgerufen 12.3.2026)

Literatur

Eisenbahnclub Rhein-Sieg (Hrsg.) (1988): Die Aggertalbahn Siegburg - Lohmar - Overath. Siegburg.

Hoffmann, Bernd Franco (2014): Stillgelegte Bahnstrecken im Rheinland. Erfurt.

Koch, Sascha (2003): Dieringhausen - Bergneustadt - Olpe. Chronik einer Eisenbahnstrecke zwischen dem Rheinland und Westfalen. (Verkehrsgeschichte zwischen Ruhr und Sieg. Band 3.) Nümbrecht.

Koch, Sascha; Kowalski, Horst; Marschner, Christoph; Post, Heinz; Stock, Karl E.; Strack, Klaus (2005): Eisenbahnen im Oberbergischen und die Geschichte des Bahnbetriebswerkes Dieringhausen. Nümbrecht.

Peterhänsel, Gerhard (1986): Zug um Zug. Die Eisenbahnen im Sülztal und im Aggertal. Eine regionalgeschichtliche Untersuchung. (Schriftenreihe des Geschichtsvereins Rösrath e.V., Band 15.) Rösrath.

Aggertalbahn (bis 1920)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahntunnel
Ort: Bergneustadt, Drolshagen, Engelskirchen, Gummersbach, Lohmar, Olpe, Overath, Siegburg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Auswertung historischer Fotos, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1884, Ende 1920
Koordinate WGS84: 50° 58 59,76 N: 7° 31 59,32 O / 50,98327°N: 7,53314°O
Koordinate UTM: 32.397.036,55 m: 5.648.988,17 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.397.070,04 m: 5.650.807,67 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: Nicole Schmitz, Claus Weber, „Aggertalbahn (bis 1920)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356565 (Abgerufen: 26. November 2026)

Copyright © **LVR**