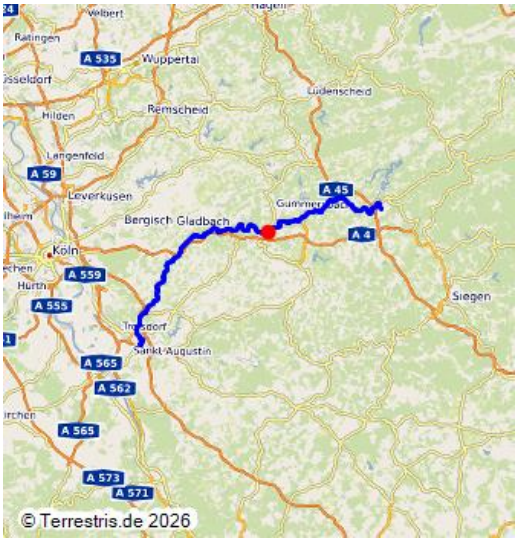
Aggertalbahn (ab 1920)

Eisenbahnstrecke von Siegburg nach Olpe

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, 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 1945
Die Strecken nach Olpe und Siegburg
Die Strecke zwischen Overath und Dieringhausen
Betriebsstellen
Hinweis, Links, Literatur

Geschichte der Bahnstrecke bis 1945

Nach der Fertigstellung der Strecke 1903 bedienten fünf Zugpaare die gesamte Strecke, die vor allem dem Anschluss der örtlichen Bevölkerung und Industrien sowie dem durchgehenden Güterverkehr diente. 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*).
Zwischen 1910 und 1920 verlegte man vor allem im mittleren Abschnitt zwischen Osberghausen und Derschlag die Trasse. Zuvor führte die ortsnahe Strecke 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.

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. Die Besetzung des Rheinlandes durch alliierte Truppen 1923 hatte weitere Auswirkungen auf die Bahnstrecken im Bergischen Land. Die wichtigen Kohlenzüge für die Versorgung der Bevölkerung und der Industrien in Mitteldeutschland wurden über die Aggertalbahn, zusammen mit Wiehltalbahn, Wissertalbahn und Volmetalbahn, umgeleitet. Durch die intensive Nutzung entstanden Schäden, die in den folgenden Jahren aufwändig repariert werden mussten.

Erst ab 1927 gab es durchgehende Züge vom Kölner Hauptbahnhof aus (bis dahin ab Köln-Deutz). Die Strecke von Dieringhausen nach Meinerzhagen war jedoch wichtiger als die Verbindung über die Aggertalbahn nach Olpe.
Für den Bau der Aggertalsperre 1928 mussten zahlreiche Arbeiter und Materialien transportiert werden. Es gab zusätzliche Züge von Köln bis Derschlag, wo in die Gummersbacher Straßenbahn umgestiegen wurde.

Im Verlauf des Zweiten Weltkrieges kam es zu erheblichen Einwirkungen auf die Aggertalbahn. Zunächst gab es wieder Militärzüge über die Strecke Richtung Westen. Später diente die Strecke zur Umleitung bei beschädigten Hauptstrecken. Ab 1943 führten Luftangriffe der britischen und amerikanischen Air Forces zu Schäden an Strecke und Einrichtungen. Gegen Ende des Krieges wurde das Betriebswerk in Dieringhausen schwer beschädigt. Beim Rückzug der Deutschen Wehrmacht wurden Brücken und Tunnel gesprengt, vor allem der Hoffnungthaler Tunnel an der Strecke von Overath nach Köln. Die Umleitungszüge und Evakuierungszüge fuhren wieder über Siegburg.

Die Strecken nach Olpe und Siegburg

In der Nachkriegszeit mussten die Züge zunächst weiter die Strecke von Siegburg nach Overath nutzen. Erst mit der Wiedereröffnung des Hoffnungthaler Tunnels am 14. Mai 1949 konnte der direkte Verkehr nach Köln wieder aufgenommen werden. Dies führte zugleich zu Einschränkungen der Verbindung nach Siegburg.

Wegen der geringen Verkehrsbedeutung stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr von Overath nach Siegburg 1954 ein, zunächst vorläufig. Wegen Straßenbauarbeiten gab es 1956 noch einmal Zugverkehr, danach erfolgte die endgültige Stilllegung. Güterverkehr hielt sich noch bis 1962, danach wurde die Strecke zwischen Overath und Lohmar zurückgebaut.

Auf der Aggertalbahn wurden im Personenverkehr ab den 1950er Jahren Schienenbusse eingesetzt, die den Betrieb vereinfachen und verbilligen sollten. Allerdings kam es besonders im Schülerverkehr häufig zu Überfüllungen. Dies führte jedoch zum verstärkten Einsatz von Bahnbussen statt Zügen. Die Deutsche Bahn wollte entsprechend den politischen Vorgaben die Bahnstrecke aushungern.
Der Bau der Biggetalsperre bei Olpe bis 1965 brachte einen kurzen Aufschwung für die Aggertalbahn durch Transport von Arbeitern und später durch zunehmenden Ausflugsverkehr.

In den 1970er Jahren wurde die Autobahn A 4 zwischen Olpe und Köln gebaut, die den Autoverkehr in der Region sowie den überörtlichen Verkehr nach Mitteldeutschland aufnehmen sollte. Diese Verlagerung der Verkehrsströme und die Bestrebungen der Deutschen Bundesbahn, die Strecke stillzulegen, führten zu Einschränkungen im Bahnverkehr. Einige Verbindungen wurden eingestellt, die Fahrzeiten verlängert und somit unattraktiv, Bahnhöfe und Haltepunkte geschlossen. Zudem reduzierte man Verlademöglichkeiten für die örtlichen Wirtschaftsbetriebe und zog das örtliche Personal ab. Zugleich verbesserte man die parallelen Busverbindungen.
1975 wurden zwei Drittel der Verbindungen zwischen Dieringhausen und Olpe eingestellt. 1977 gab es keine Eilzüge mehr, es fuhren nur noch Schienenbusse im Nahverkehr. Den Personenverkehr zwischen Dieringhausen und Olpe stellte die Deutsche Bundesbahn am 28. Dezember 1979 ein.
Neben einigen Sonderfahrten mit Personenzügen zwischen Dieringhausen und Olpe wurde der Güterverkehr noch weiter bedient, wenn auch auf niedrigem Niveau. Zwischen Bergneustadt und Wiedenest erfolgte die Stilllegung 1985. Nach einem Dammbruch 1989 bei Wiedenest folgte auch endgültig der Abschnitt zwischen Wiedenest und Drolshagen.
Die Einstellung des Güterverkehrs zwischen Drolshagen und Eichen erfolgte 1991, der Rest von Eichen nach Olpe folgte 1993. Bis 1997 wurde noch die Strecke zwischen Niederseßmar und Dieringhausen bedient. Danach entwidmete man den Abschnitt zwischen Dieringhausen und Olpe, die Gleise und Anlagen wurden weitgehend abgebaut.

Eine Untersuchung der Deutschen Bundesbahn von 1985 ergab, dass die Strecke zwischen Lohmar und Siegburg wirtschaftlich zu betreiben war. Es wurde in Gleisbauarbeiten investiert, die Strecke weiterhin bedient. Zudem gab es vereinzelte Sonderfahrten mit Personenzügen.
Das Stilllegungsverfahren wurde 1989 eingeleitet, die Stilllegung des Abschnittes von Siegburg Siegwerk bis Lohmar erfolgte 1997. In der Folgezeit bemühte sich die Rhein-Sieg-Eisenbahn um die Wiederaufnahme des Güterverkehrs, auch gab es Überlegungen zur Verlängerung der Bonner Stadtbahnlinie 66 bis Lohmar. Allerdings wehrte sich die Stadt Siegburg gegen die Pläne, vor allem

wegen der vielen Bahnübergänge im Stadtgebiet.
Bis 2016 erfolgte noch die Bedienung bis Siegburg Siegwerk, das Stilllegungsverfahren ist eingeleitet. Die Strecke bis Lohmar ist noch nicht entwidmet.

Die Strecke zwischen Overath und Dieringhausen

Der Abschnitt zwischen Overath und Dieringhausen der Aggertalbahn wird weiterhin im Personenverkehr bedient, hier fahren Dieseltriebwagen der Regionalbahnlinie RB 25 von Köln nach Lüdenscheid.

Im Fahrplan 1970 waren für den westlichen Teil zwischen Köln und Dieringhausen noch bis zu 16 Zugpaare ausgewiesen, darunter drei Eilzüge. Die Bedienung der Strecke wurde durch Buslinien und Züge auf Teilstrecken ergänzt. In den 1970er und frühen 1980er Jahren sollte die Verbindung eingestellt werden. Ursächlich war der Bau der Autobahn A 4, die zu einem deutlichen Fahrgastrückgang führte. Untersuchungen für einen modernen Nahverkehr nach Köln ergaben jedoch hohe Kosten, die DB verzichtete auf die Umsetzung. Stattdessen wurde der Rückbau der Strecke eingeleitet. Die Bahnhöfe Ehreshoven und Osberghausen wurden geschlossen, Zugverbindungen eingestellt.
Allerdings gab es in den frühen 1980er Jahren auch Überlegungen, ein kundenorientiertes Angebot auch außerhalb von S-Bahnen - wie in Köln - anzubieten. Die Strecke von Köln über Gummersbach nach Meinerzhagen wurde zum Pilotprojekt für die sogenannte *City-Bahn*, später *CityBahn*. Man stellte Züge aus vier umgebauten Silberlingen und einer Diesellokomotive zusammen, die eine spezielle Bemalung (in den Produktfarben reinorange und kieselgrau) erhielten. In einem der Wagen waren zwei Getränkeautomaten installiert. Zugleich setzte man einen konsequenten Stundentakt ein, um verlässliche und planbare Verbindungen anzubieten.
Der Versuchsbetrieb zwischen Köln und Meinerzhagen begann 1984. Das modernisierte Rollmaterial und der Stundentakt führten zu deutlichen Fahrgastzuwächsen. Jedoch reduzierte man bald das Angebot. Ab Mai 1986 endeten die Züge in Marienheide, ab Mai 1987 bereits in Gummersbach.
Vergleichbare Angebote gab es auf der Strecke von Hamburg nach Stade, in Hannover, im Saarland, in Bremen und in Westfalen. Das Zugsystem wurde 1995 durch den Stadt-Express, später S-Bahnen, Regionalbahnen bzw. Regionalexpress-Züge abgelöst.

Der aktuelle Verkehr der Regionalbahn RB 25 erfolgt durch die Deutsche Bahn im Rahmen des Kölner Dieselnetzes, das die nicht-elektrifizierten Strecken um Köln umfasst. Die Strecke wurde in den vergangenen Jahren umfassend saniert, die Bahnhöfe in Overath, Engelskirchen und Dieringhausen modernisiert. Der Personenverkehr wird von Dieseltriebzügen der Baureihe Alstom Coradia Lint bedient.

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, Verbindungen nach Köln, Betzdorf und Frankfurt a.M.; Übergang zur Kleinbahn Siegburg-Zündorf, zur Bröhltalbahn, zur Bonner Straßenbahn)
1,2	Anschlussstelle Siegburg Siegwerk (bedient bis 2016)
2,1	Hp Siegburg Nord (1884-1905 Bf Driesch)
6,9	Bf Lohmar (1884-1960)
9,3	Bf Donrath (1884-1962)
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 1960)

27,1	Bf Ehreshoven (1884-1960)
29,3	Hp Loope (1914-1960)
32,3	Bf Engelskirchen (Übergang zur Kleinbahn Engelskirchen-Marienheide - Leppetalbahn)
37,3	Bf Ründeroth (bis 1887 Endbahnhof)
40,2	Bf Osberghausen (1914-1982, Verbindung nach Waldbröl - Wiehltalbahn)
42,4	Hp Brunohl (1914-1960)
45,1	Bf Gummersbach-Dieringhausen (1920-2018 Bf Dieringhausen; Verbindung nach Hagen)
45,9	Hp Vollmerhausen Tal (1887-1924)
48,5	Bf Niederseßmar (1887-1893 Bf Gummersbach, Personenverkehr bis 1979; Übergang zur Gummersbacher Kleinbahn)
50,5	Hp Rebbelroth (1895-1921, 1920 auf neue Trasse verlegt)
51,6	Bf Derschlag (Personenverkehr 1887-1979, Güterverkehr bis 1989, 1920 auf neue Trasse verlegt; Übergang zur Gummersbacher Kleinbahn)
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, Güterverkehr 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)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2026)

Hinweise

Die Kartierung der Strecke wurde teilweise von historischen Topographischen Karten und der Deutschen Grundkarte übernommen. Es kann daher zu Abweichungen zu den tatsächlichen Verhältnissen kommen.

Internet

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Siegburg - Olpe (abgerufen am 8.3.2026)

nrwbahnarchiv.bplaced.net: 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)
de.wikipedia.org: City-Bahn (Zuggattung) (abgerufen 3.5.2026)
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

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

Aggertalbahn (ab 1920)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Eisenbahntunnel
Ort: Bergneustadt, Drolshagen, Engelskirchen, Gummersbach, Lohmar, Olpe, Overath, Siegburg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Auswertung historischer Fotos, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1910 bis 1920
Koordinate WGS84: 50° 59 9,29 N: 7° 32 38,07 O / 50,98591°N: 7,54391°O
Koordinate UTM: 32.397.797,90 m: 5.649.267,64 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.397.831,69 m: 5.651.087,25 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, „Aggertalbahn (ab 1920)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-360007 (Abgerufen: 21. November 2026)

Copyright © **LVR**