Bahnhof Kalkum

Calcum

Schlagwörter: Bahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Düsseldorf
Kreis(e): Düsseldorf
Bundesland: Nordrhein-Westfalen

Bahnhof Kalkum in Düsseldorf, Blick über den ehemaligen Mittelbahnsteig nach Norden. Rechts die beiden Schnellfahrgleise ohne Bahnsteig (2015).
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Der Bahnhof Kalkum lag an der Köln-Mindener Eisenbahn zwischen Düsseldorf und Duisburg. Dieser Abschnitt wurde am 9. Februar 1846 eröffnet, zusammen mit dem Bahnhof. Dieser befand sich zwischen den Orten Kalkum (heute zu Düsseldorf gehörend) und Ratingen an der Straße, die Ratingen mit Kaiserswerth verband. Charakteristisch für die Zeit der frühen Eisenbahnen ist die Lage der Bahnhöfe weit ab von Wohnorten, da die Bahn vordringlich dem Güterverkehr dienen sollte.

1856 wurden Warteräume für die Fahrgäste aller vier Klassen eingerichtet. Der Bahnhof lag in Bahnkilometer 49,2, gemessen ab Köln Hbf; bis 1930 wurde er bahnamtlich *Calcum* bezeichnet. Zum Bahnhof gehörten ein Empfangsgebäude (nicht mehr erhalten), ein Güterschuppen (heute privat genutzt) und ein Stellwerk (Kürzel *Kf*, für den lokalen Verkehr, nicht mehr erhalten) im südlichen Bereich der Anlage. Nach Süden gab es einen Anschluss der Fa. Kaufring zu ihrem Gelände in Düsseldorf-Lichtenbroich.

Der Bahnhof hatte nur lokale Bedeutung, unter anderem für den Abtransport von Holz aus den nahen Wäldern sowie Kalk, Kalkstein und Marmor aus Ratinger Steinbrüchen. Zum Antransport wurde eigens eine Pferdebahn von rund 5,5 km Länge vom Steinbruch in Ratingen zum Bahnhof Kalkum angelegt. 1857 wurde eine neue Laderampe für den Abtransport von Kalkstein gebaut. In den 1860er Jahren wurden noch einige Um- und Erweiterungen an den Gleisanlagen und Bauten vorgenommen.

Ruhr-Schnellverkehr

Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Ruhr-Schnellverkehrs sollte auch die Anzahl der Gleise auf dem Abschnitt zwischen Düsseldorf und Duisburg verdoppelt werden. Erste Planungen einer *Rheinisch-Westfälischen Schnellbahn* wurden 1904 konkret. In den 1920er Jahren gründete man die *Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn mbH, Essen/Ruhr* (RWS) unter maßgeblicher Beteiligung des *Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätsunternehmen* (RWE). 1924 wurde die Konzession auf 99 Jahre erteilt. Allerdings sah die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) in dieser privaten Bahn eine große Konkurrenz

und verzögerte die weiteren Planungen. Sie blieb aber nicht untätig und legte 1927 einen umfassenden Ausbau- und Betriebsplan vor. Unter anderem war der viergleisige Ausbau zwischen Köln und Dortmund in einem Zeitraum von acht bis zehn Jahren vorgesehen, ein Plan, der bis heute nicht realisiert ist. Dennoch startete der Ruhr-Schnellverkehr am 2. Oktober 1932 zwischen Essen und Dortmund. Einzelne Züge fuhren bis Köln durch.
Der Streckenausbau zwischen Düsseldorf und Duisburg war im Mai 1939 nahezu vollendet, kurz vor dem Beginn des Zweiten Weltkrieges.

In Kalkum wurden die Gleisanlagen und Bahnhofsgebäude angepasst. Östlich lagen nun die beiden Schnellverkehrsgleise ohne Bahnsteige, die am 21. Juli 1941 in Betrieb genommen wurden. An der alten Strecke lag der dreigleisige Bahnhof mit dem Hausbahnsteig (Gleis 1) im Westen und einem Mittelbahnsteig (Gleise 2 + 3). Der Mittelbahnsteig wurde durch einen Personentunnel erreicht.

Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis zur Stilllegung

Der Krieg war in Düsseldorf am 17. April 1945 zu Ende, die Bahnen standen still. Der Betrieb auch auf der Strecke zwischen Duisburg und Düsseldorf wurde am 1. Juni 1945 wieder aufgenommen. Allerdings lagen die beiden östlichen Schnellfahrgleise still. Auch der Ruhr-Schnellverkehr nach Düsseldorf wurde bereits 1948 wieder aufgenommen, teilweise als Nahschnellverkehr oder Bezirksschnellverkehr bezeichnet. Er wurde in dieser Form bis etwa 1958 betrieben.

In den 1950er Jahren wurde die Elektrifizierung der rheinisch-westfälischen Hauptstrecken, also auch des Abschnittes zwischen Düsseldorf und Duisburg geplant. Hier waren die Verhältnisse günstig, da eine Elektrifizierung bereits beim Ausbau in den 1930er berücksichtigt worden war. Der erste offizielle elektrische Triebwagen fuhr am 1 Juni 1957 zwischen Hamm und Düsseldorf über Kalkum.

Im Zuge der Elektrifizierung wurden auch die beiden östlichen Schnellfahrgleise am 1. Juni 1958 zwischen Düsseldorf und Duisburg wieder in Betrieb genommen.

In den 1960er Jahren wurde die Idee des Ruhr-Schnellverkehrs wieder aufgenommen, diesmal *S-Bahn* genannt. Der Staat beteiligte sich an der Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom 18. März 1971. Die erste Strecke in Düsseldorf war die Verbindung von (Düsseldorf-)Garath nach Ratingen-Ost (heute Teil der S 6), eröffnet am 28. September 1967. Die S-Bahn Verbindung zwischen Duisburg und Düsseldorf wurde am 22. Mai 1977 eröffnet (S 1). Somit wurde Kalkum S-Bahn Haltepunkt.

Wegen der abgelegenen Lage des Bahnhofes ohne wirkliche Verkehrsbedeutung wurde der Bahnhof Kalkum am 27. Mai 1990 stillgelegt. Das Bahnsteigdach des Mittelbahnsteiges ist zwischenzeitlich verschwunden. Erhalten sind noch die Bahnsteigkanten, ein Wartehäuschen und der privat genutzte Güterschuppen.

Die aktuellen Planungen für den RRX *Rhein-Ruhr-Express* sehen im Bereich des Bahnhofes Kalkum den Bau eines Kreuzungsbauwerkes vor. Damit werden wohl auch die letzten Reste des einstiges Bahnhofes verschwinden.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2015, 2022)

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Bahnhof Kalkum (Abgerufen: 27.12.2022)
www.angertalbahn.net: Private Seite zu Bahnen bei Ratingen (Abgerufen: 27.12.2022)
www.deutschebahn.com: Beschreibung des Planfeststellungsbereich 3 Düsseldorf – Duisburg (Abgerufen: 27.12.2022)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Köln -Duisburg (Abgerufen: 27.12.2022)

Literatur

Endmann, Karl (1987): Düsseldorf und seine Eisenbahnen in Vergangenheit und Gegenwart. Stuttgart.

Bahnhof Kalkum

Schlagwörter: Bahnhof
Straße / Hausnummer: Am Bahnhof
Ort: 40489 Düsseldorf - Kalkum
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1846, Ende 1990
Koordinate WGS84: 51° 18 18,44 N: 6° 47 5,74 O / 51,30512°N: 6,78493°O
Koordinate UTM: 32.345.599,24 m: 5.686.086,62 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.554.780,79 m: 5.685.884,41 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 (2022), „Bahnhof Kalkum“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-117908-20150313-2 (Abgerufen: 4. Dezember 2025)

Copyright © **LVR**