Eisenbahnstrecke von Hohenbudberg nach Meiderich Nord

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Rangierbahnhof
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Duisburg, Moers
Kreis(e): Duisburg, Wesel
Bundesland: Nordrhein-Westfalen

Ehemalige Bahntrasse von Meiderich nach Hohenbudberg, Duisburg-Trompet, Moerser Straße / Unterstraße (2015)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die Eisenbahnstrecke von Duisburg-Meiderich Nord nach Hohenbudberg war eine für den Güterverkehr erbaute Strecke. Sie wurde 1912 eröffnet, um den Güterverkehr aus dem westlichen und nördlichen Ruhrgebiet zum damals neuen zentralen Güterumschlagplatz in Hohenbudberg zu leiten.

Die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg
Zeit des Ersten Weltkrieges
Zeit nach dem zweiten Weltkrieg
Betriebsstellen
Hinweise, Links und Literatur

Die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg

In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg war es erforderlich geworden, den Güterverkehr aus dem Ruhrgebiet Richtung Westen neu zu ordnen. Am 19. Mai 1907 war das Trajekt von Ruhrort nach Homberg stillgelegt worden. Der Güterverkehr musste daher über die Duisburg-Hochfelder Rheinbrücke umgeleitet werden, was dort zur Überlastung dieser Strecke führte. Zudem war in Hohenbudberg ein neuer zentraler Güterbahnhof eingerichtet worden, der die Hauptlast des Güterumschlags des westlichen Ruhrgebietes aufnehmen sollte.
Daher plante die Preußische Staatsbahn eine neue Strecke von Meiderich Nord, einem Bahnhof an der Strecke von Ruhrort nach Osterfeld, über die neu zu bauende Haus-Knipp-Brücke nach Baerl. Hier gabelte sich die Strecke: eine Verbindung führte zum Bahnhof Utfort. Von hier gab es eine Verbindung zur Niederrheinstrecke mit Abzweigen Richtung Moers und Xanten/Kleve. Diese Bahnstrecke sollte weiter über Kamp-Lintfort bis nach Geldern führen, hier gab es wiederum Anschluss an die Bahnstrecke nach Venlo und Kleve. Wie die historischen Quellen belegen, handelt es sich bei der Verbindung von Oberhausen nach Geldern um die ältere Planung, die Verbindung von Baerl nach Hohenbudberg kam erst später hinzu.

Die spätere Hauptstrecke verlief von Baerl durch die Stadtgebiete von Homberg und Moers direkt zum Güterbahnhof Hohenbudberg. Diese Strecke wurde am **1. Oktober 1912** eröffnet. Damit stand dem Güterverkehr eine leistungsfähige Umgehungsstrecke von Duisburg zur Verfügung. Zum 1. September 1913 wurde eine zusätzliche Anbindung von der Abzweigstelle Buschmannshof (heute nahe der Straße Emstermannshof in Meiderich) zum Güterbahnhof Oberhausen West

angeschlossen.

Zeit des Ersten Weltkrieges

Im Ersten Weltkrieg war diese Strecke in die strategischen Planungen für den Aufmarsch Richtung Westfront eingebunden. Hier fuhren die Truppen des II. Korps in ihre Bereitstellungsräume im Erkelenzer / Heinsberger Raum (nach Bremm). Zusätzlich sollte der Abschnitt zwischen Oberhausen bzw. Meiderich und Baerl in die Strecke nach Geldern eingebunden werden; ein viergleisiger Ausbau war dementsprechend geplant bzw. vorbereitet, wie die breiten Pfeiler an der Haus-Knipp-Brücke belegen. Der Abschnitt zwischen Baerl und Utfort wurde 1929 eröffnet.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges durfte die strategische Bahnstrecke zwischen Utfort und Geldern nicht weiter gebaut werden. Der Güterverkehr beschränkte sich daher auf die Strecke von Meiderich oder Oberhausen nach Baerl und von hier aus entweder über Moers und Utfort nach Süden oder über Bergheim direkt zum Güterbahnhof Hohenbudberg.
Es gab anscheinend Planungen, Personenverkehr über die Strecke von Baerl, Bergheim nach Hohenbudberg zu führen. So beantragte der Bürgermeister Heynen aus Friemersheim 19. September 1919 bei der Eisenbahndirektion Köln, die Strecke für den Personenverkehr zu erschließen. Der Antrag wurde abgelehnt, da die Strecke nur für den Güterverkehr gebaut sei. Und es gab auch einen geplanten Haltepunkt in Moers-Scherpenberg, nahe der Homberger-Straße, der zumindest auf Kartenwerken verzeichnet ist (bei *Block Hochstr (Homberg)*; siehe *Eisenbahnsignale*).

Zum 29. Mai 1929 richtete man einen Personenverkehr in den Verbindungen von Oberhausen Hbf über Meiderich Süd nach Moers sowie von Osterfeld Süd über Meiderich Nord nach Moers ein. Die Personenzüge fuhren über den neu eröffneten Bahnhof Baerl über Utfort nach Moers. Allerdings war die Verbindung von Osterfeld nicht rentabel, so das sie zum 2. Oktober 1932 wieder eingestellt wurde. Es blieb die Verbindung zwischen Oberhausen Hbf und Moers, die nur zum Ende des Zweiten Weltkrieges eingestellt werden musste, da die Haus-Knipp-Brücke gesprengt worden war.

Zeit nach dem zweiten Weltkrieg

Nach dem Wiederaufbau der Haus-Knipp-Brücke wurde der Güter- und der Personenverkehr 1946 wieder eingerichtet. In den 1960er Jahren nutzte man für den spärlichen Personenverkehr Akkumulatoren-Triebwagen der Baureihe ETA 150. Diesen Verkehr stellte die Deutsche Bundesbahn zum 23. September 1983 endgültig ein.

Der Güterverkehr lief weiter über die beiden Strecken entweder über Utfort und Moers nach Krefeld bzw. Neuss oder über die kürzere Strecke nach Hohenbudberg. Den Abschnitt zwischen Baerl und Hohenbudberg stellt man am 25. August 1969 ein. Dies hing auch mit dem Bau der Autobahn von Duisburg nach Venlo (heute A 40) zusammen, da man sich den Aufwand für den erforderlichen Neubau einer Eisenbahnbrücke im Bereich Römerstraße / Ruhrorter Straße sparen wollte.
Den Abschnitt zwischen Duisburg-Meiderich Nord und der Abzweigstelle Buschmannshof stellte man zum 1. Oktober 1970 ein. Die Gleise wurden zwischenzeitlich beseitigt, mehrere Abschnitte sind bebaut.

Der aktuelle Güterverkehr verkehrt zwischen dem Güterbahnhof Oberhausen West über den Güterbahnhof Duisburg-Beeck, die Haus-Knipp-Brücke und Utfort in die Niederrheinstrecke nach Süden. Diese Strecke wurde 1970 elektrifiziert. Sie wird auch im Personenverkehr für umgeleitete Züge genutzt.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 21 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Hohenbudberg.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Hohenbudberg (Anschluss an die Strecken nach Krefeld und Duisburg sowie Trompet)
4,5	Verschiebebahnhof Bergheim (b Moers)
9,6	Block Hochstr (Homberg) (1926-1951; geplanter Personenbahnhof *Scherpenberg*)
12,8	Bf Duisburg-Baerl (bis 2008 Baerl; Personenverkehr 1929-1970; Übergang zur Strecke nach Meerbeck)

–	Haus-Knipp-Brücke
15,0	Duisburg-Beeckerwerth (Personenverkehr 1974-1983)
17,5	Duisburg-Beeck (Personenverkehr 1929-1983)
19,8	Abzweig Buschmannshof (1911-1970; Übergang zur Strecke nach Oberhausen)
21,1	Duisburg-Meiderich Nord (1911-1970; Anschluss an die Strecke nach Osterfeld und Bottrop)

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2015, 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 überarbeitet.

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke Trompet - Hohenbudberg (Abgerufen: 31.10.2023)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Duisburg-Meiderich Nord - Hohenbudberg (Abgerufen: 31.10.2023)
www.eisenbahnsignale.de: Private Seite zur Bahnstrecke Hohenbudberg-Oberhausen West (Abgerufen: 31.10.2023)

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. 90-109, Mönchengladbach.

Bremm, Klaus-Jürgen (2013): Armeen unter Dampf. Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871-1918. Paderborn.

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 91, Duisburg.

Schweers, Hans (2011): Eisenbahnatlas Deutschland. 8. Auflage. S. 51, Aachen.

Eisenbahnstrecke von Hohenbudberg nach Meiderich Nord

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Rangierbahnhof
Ort: Duisburg, Moers
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Karten
Historischer Zeitraum: Beginn 1912
Koordinate WGS84: 51° 28 37,32 N: 6° 40 17,83 O / 51,47703°N: 6,67162°O
Koordinate UTM: 32.338.309,46 m: 5.705.446,01 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.546.703,98 m: 5.704.931,54 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 Hohenbudberg nach Meiderich Nord“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20141230-0002 (Abgerufen: 4. Dezember 2025)

Copyright © **LVR**