



## 2. Erkrather Eisenbahn-Tour

Start und Ziel	S-Bahn Haltestelle Erkrath
Länge	ca. 18 km
Zeit	Tagestour mit Museumsbesuch ca. 2 Std. reine Fahrzeit mit dem Rad

Die Zahlen verweisen  
auf die Standorte  
der Objekte  
(siehe Karte S. 23)

Die Eisenbahn hat für die Entwicklung Erkraths eine bedeutende Rolle gespielt. Als 1838 die „Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahngesellschaft“ die Bahnlinie Düsseldorf - Erkrath (die erste Eisenbahnlinie in Westdeutschland) und dann 1841 Erkrath - Elberfeld eröffnete, war in Erkrath ein Streckenabschnitt entstanden, der heute noch Eisenbahnfreunde aus aller Welt anzieht: Die Erkrather Rampe <sup>2</sup>. Die Bahn steigt hier derart steil aus dem Rheintal hinauf ins Niederbergische Land, dass die Züge mit den schwachen Lokomotiven der damaligen Zeit sie nicht ohne Hilfe bewältigen konnten. Die Steigung beträgt  $1:30 = 33,3$  Promille, d. h. auf 2.450 m Länge wird ein Höhenunterschied von rund 82 m überwunden.

Im ersten Betriebsjahr wurden die Züge deshalb mit Hilfe einer Seilzuanlage den Berg hinaufgezogen, die ihre Kraft aus einer stationären Dampfmaschine am Hochdahler Bahnhof bezog. Dies erwies sich aber schnell als unwirtschaftlich. Schon nach etwa einem Jahr wurde deshalb das Zugseil mit Hilfe eines Umlenk-

rollensystems an eine einzelne, zu Tal fahrende Lokomotive gehängt, die mithilfe, den Zug hinaufzuziehen (siehe Foto). Die „Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahngesellschaft“ ging dann in der „Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft“ auf, die der Strecke ihren Namen gab. Als Mitte der zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts die Lokomotiven noch stärker geworden waren, genügte es, in Erkrath bis zu vier Lokomotiven an den Zug zu spannen, die bis Hochdahl mitarbeiteten und dort dann bis auf eine abgehängt wurden. Seit 1988 fährt hier übrigens die S 8, die eine wichtige Rolle im Schienenpersonenverkehr unserer Region spielt.

Die Geschichte der Erkrather Rampe wird anschaulich im Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl (Ziegeleiweg 1-3) dargestellt, das im ehemaligen Hochdahler Loksuppen angesiedelt ist ⑤. Dort gibt es auch eine

**Sonderzug auf der Erkrather Rampe, aufgenommen am 23. Mai 1988 unweit der Brücke der Hochdahler Straße.**



## Triebwagen der Regiobahn



Sammlung historischer Eisenbahnfahrzeuge zu sehen. Am S-Bahn-Haltepunkt „Hochdahl“ ist die letzte noch erhaltene Original-Umlenkrolle der Seilzuganlage mit Radkasten als technisches Denkmal ausgestellt ③.

Es gibt aber noch eine zweite Bahnlinie in Erkrath: Die Strecke Düsseldorf - Erkrath - Mettmann - Dornap-Hahnenfurth (Wuppertal). Am 15. September 1879 eröffnete die „Rheinische Eisenbahngesellschaft“ diese Bahnstrecke von Düsseldorf über Erkrath, Mettmann, Elberfeld, Barmen und Gevelsberg nach Hagen und Hattingen. Sie war ein Konkurrenzunternehmen zur Bahnlinie der „Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft“, stand wirtschaftlich aber immer im Schatten der Bergisch-Märkischen Strecke.

Von Bedeutung war jedoch stets der Güterzugbetrieb auf der „Rheinischen Eisenbahn“. Während er im Wuppertaler Stadtgebiet immer mehr zurückgegangen war und schließlich mit der Streckenstilllegung eingestellt wurde, garantieren bis heute die Kalkwerke im Wuppertaler Stadtteil Dornap-Hahnenfurth (wie auch lange Jahre die Kalkwerke an der Erkrath - Mettmanner Stadtgrenze) eine ordentliche Tonnage in Richtung Ruhrgebiet und zu den Braunkohlekraftwerken im Raum Grevenbroich.

Nachdem Strecke, Bahnhöfe und Haltepunkte gründlich saniert worden waren, wurde am 26. September 1999 auf der „Rheinischen Strecke“ durch die Regiobahn der Betrieb mit modernen Dieseltriebwagen aufgenommen. Zustieg für Erkrather und ihre Besucher

**Auf der „Rheinischen Strecke“ ist am 21. Juli 1989 ein DB-Akkumulatortriebwagen der Baureihe 515 bei Haus Morp auf dem Weg nach Mettmann**



ist im Haltepunkt „Erkrath-Nord“ möglich ⑪. Das Neandertal und das Neanderthal-Museum haben mit der Regiobahn einen eigenen Eisenbahnanschluss im Haltepunkt „Neanderthal“.

Der Straßename Kalkmühler Weg ⑥ nahe des S-Bahn-Haltes „Millrath“ gibt einen Hinweis darauf, dass sich auf dem P+R-Gelände nördlich der Bahnlinie in früherer Zeit ein kalkverarbeitender Betrieb befunden hat (Kalkmühle und Kalkbrennöfen). Dieser wurde durch eine 600 mm-Dampf-Schmalspurbahn mit Gestein aus den Kalksteinbrüchen im Düsseltal und bei Gruiten beliefert. Durch das Tal der Düssel führte also einst eine schmalspurige Güterbahnlinie nach Erkrath. Vom Parkplatz am Winkelmühler Weg aus kann man auf der ehemaligen Schmalspurbahntrasse ⑦ bis Gruiten-Dorf wandern.



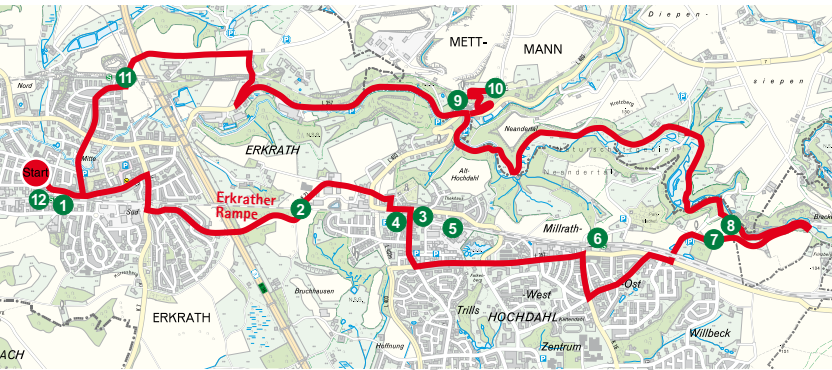
**Werksbahn der Rheinisch-Westfälischen Kalkwerke AG zwischen dem Kalksteinbruch im Neandertal und der Berghöhe in Hochdahl. Der motorische Antrieb hierfür benutzte elektrischen Strom, der durch eine Turbinenanlage an der Düssel erzeugt wurde.**

**Eine der ersten Dampfzugfahrten auf DB-Gleisen in Westdeutschland seit dem „Dampflokkverbot“ der DB 1977: Sonderzug in Erkrath, aufgenommen am 28. November 1987 auf der Brücke über die A 3**



Von einer anderen Schmalspurbahn in Erkrath, die ähnliche Aufgaben zu erfüllen hatte, ist heute ebenfalls nur noch wenig zu sehen: Sie bediente ein Kalkwerk mit Ringöfen (in denen der Kalk gebrannt wurde) am Hochdahler Bahnhof, das dort lag, wo sich heute das Gewerbegebiet zwischen Bessemer- und Professor-Sudhoff-Straße befindet. Einen zweiten Betriebsanschluss gab es an der Stelle, an der die Hochdahler Straße in die Professor-Sudhoff-Straße mündet. Die Gleise folgten der Professor-Sudhoff-Straße und der Straße Feldhof nach Norden, führten dann aber etwa von dort aus, wo der Hof „Feldhof“ steht, hinab ins Tal der Düssel zu den Kalksteinbrüchen rund um den Fundort des Neanderthalers. Eine Zweiglinie umkreiste die heutige Kleingartenanlage im Bereich der Gebäude Feldhof 6 bis 22. Unweit des Hauses Feldhof 22 gab es eine Spitzkehre, von der aus die Züge das Tal der Düssel und mit einem ausgedehnten Gleisnetz die Kalksteinbrüche westlich des heutigen Neanderthal-Museums erreichten. Zu dieser Spitzkehre wurden die beladenen Loren aus dem Tal mittels einer elektrisch angetriebenen Seilzuganlage hinaufgezogen und mit Lokomotiven zur Weiterverarbeitung am Bahnhof gefahren (siehe Foto). Unweit der „großen“ gab es einst also auch eine zweite, „kleine Erkrather Rampe“ mit Seilzugbetrieb. Vom dichten Schmalspurnetz im Erkrather Neandertal ist heute nur noch der Einschnitt der Seilzugtrasse erhalten, der sich unzugänglich im Wald befindet. Die beiden kleinen Bahnen wurden mit dem Ende des Kalksteinbergbaus im Tal der Düssel um 1945 stillgelegt und abgebaut.

**W**ir beginnen unsere Eisenbahn-Rad-tour am S-Bahn-Haltepunkt „Erkrath“. Neben dem Park-and-Ride-Platz steht das Empfangsgebäude des ehemaligen Bahnhofs Erkrath ❶ (siehe auch Denkmal-Tour). Wir wenden uns in Richtung Osten und radeln die Bahnstraße entlang, bis diese auf die Kreuz-



straße trifft. Dort fahren wir rechts und dann immer geradeaus, bis wir die „Bergisch-Märkische Eisenbahn“ unterquert haben. Unmittelbar hinter der Unterführung geht es links ab in die Hochdahler Straße, die uns annähernd parallel zur Erkrather Rampe den Berg hinaufführt. Oben angekommen ist eine kleine Verschnaufpause gerade richtig: Wenn das Wetter stimmt, haben wir von hier aus einen schönen Blick ins Rheintal und auf der Bahnbrücke einen direkten Eindruck der Steilstrecke ②.

Wir folgen der Hochdahler Straße jetzt bis zur Kreuzung mit der stark befahrenen Professor-Sudhoff-Straße, überqueren diese und radeln geradeaus in den Neanderweg. Hier besteht die Möglichkeit, einen Blick auf ein historisches Backhaus zu werfen (siehe auch Denkmal-Tour). Nach einigen Metern treffen wir wieder auf die Professor-Sudhoff-Straße, in die wir links einbiegen und der wir bis zum Park-and-Ride-Platz am S-Bahn-Haltepunkt „Hochdahl“ folgen (Vorsicht: Dichter Autoverkehr bis zur Fertigstellung der Unterführung der Bergischen Allee!). Am Bahnsteigzugang steht als technisches Denkmal eine Original-Umlenkrolle des Seilzugbetriebs auf der Erkrather Rampe mit Radkasten ③.

Vom Park-and-Ride-Platz wenden wir uns zurück und überqueren die Gleise neben dem S-Bahn-Haltepunkt in die Hildener Straße.

**Am 23. Mai 1988 hat der Sonderzug das obere Ende der Erkrather Rampe erreicht. In wenigen Augenblicken rollt er durch den Haltepunkt Hochdahl.**





**Lokschuppen Hochdahl**



**Im Hochdahl Backhaus wird nach alten Rezepten gebacken.**

**Infos: Frau Luers,  
Tel. 02104/40250**



**Die Düssel im Neandertal**

Rechts sehen wir das Empfangsgebäude des ehemaligen Bahnhofs Hochdahl ④ (siehe auch Denkmal-Tour), von dessen einst ausgedehnten Gleisanlagen heute kaum noch etwas übrig geblieben ist. Unmittelbar nach dem Bahnübergang biegen wir links ein in den Ziegeleiweg. An dessen Ende warten der ehemalige Hochdahl Lokschuppen und ein Besuch im einzigen Eisenbahnmuseum im Kreis Mettmann auf uns ⑤ (siehe auch Denkmal-Tour): Alte Loks und Wagen werden gezeigt, die Historie der Erkrather Rampe wird detailliert erläutert, Heimatgeschichtliches ergänzt das Eisenbahnspezifische (Möglichkeit zur Einkehr).

Im Anschluss an den Museumsbesuch fahren wir zurück zur Hildener Straße, biegen links ab und radeln geradeaus bis zur Schimmelbuschstraße. Auch hier fahren wir links und dann geradeaus an der Bergisch-Märkischen Strecke entlang bis zum S-Bahn-Haltepunkt „Millrath“. Dort fahren wir auf dem Höhenweg unter der Bahn durch auf den Park-and-Ride-Platz. Zu Zeiten der Kalkverarbeitung und des Kalktransportes hat es hier ganz anders ausgesehen: Das Gelände war mit einem Kalkwerk bebaut, das aus der namensgebenden Kalkmühle, einer Kalkbrennerei und einem Werkbahnhof bestand, in dem Schmal- und Normalspurbahn miteinander verknüpft waren. Im Hintergrund zweigt der schon erwähnte Kalkmühler Weg ab ⑥.

Übrigens: Das Beispiel einer Kalkbahn-Schmalspurdampflok aus jener Zeit mit einer Lore steht als Denkmal an der Bundesstraße 7 vor den Kalkwerken am Bahnhof Dornap-Hahnenfurth.

Wir fahren zurück, überqueren die Schimmelbuschstraße und rollen die Haaner Straße hinunter, bis wir die Einmündung der Dorfstraße erreichen. Dort geht es links ab und ein wenig den Berg hinauf, bis die Schimmelbuschstraße uns wieder hat. Hier fahren wir rechts und sofort wieder links unter der Bahn durch in den Winkelmühler Weg. Am Wanderparkplatz

geht es rechts den Hügel hinunter (Wegekennzeichnung „A 1“ und „A 6“).

Wir befinden uns nun auf der Trasse der ehemaligen Schmalspur-Kalkbahn Gruiten-Milrath ⑦, der wir bis ins Düsseltal folgen. An der Kreuzung wenden wir uns scharf links und erreichen bald das technische Denkmal „Huppertsbracken“, einen Kalkbrennofen, der uns von der Zeit des Kalkabbaus im Düsseltal erzählt ⑧. Wir radeln von dort immer weiter am Fluss entlang durch das Naturschutzgebiet „Neandertal“, bis wir – am eiszeitlichen Wildgehege vorbeifahrend – das Neanderthal-Museum erreichen (Möglichkeit zur Einkehr).

Dieses Museum ⑨ und der nahe gelegene Neanderthaler-Fundort sind natürlich sehenswert: 1856 wurden in der „Feldhofer Grotte“ im Zuge des Kalkbergbaus Knochen gefunden, die der Wuppertaler Naturforscher Fuhlrott als Skelettreste des heute weltberühmten „Neanderthalers“ identifizierte. Das Museum vermittelt die Geschichte des Fundes, der sich anschließenden Forschungen und die bis heute gewonnenen Erkenntnisse über die Menschheitsentwicklung modern und multimedial. Die Grotte selbst existiert in Folge des Kalkbergbaus im Neandertal nicht mehr, doch wurde eine Annäherung an ihre ehemalige Topographie geschaffen, die die Fundstelle für Besucher erlebbar macht.

Wir können im Anschluss an den Museumsbesuch einen kleinen Abstecher die Eidamschauser Straße hinauf machen, die neben dem Museum beginnt. Sie führt uns nach wenigen Metern zum Haltepunkt „Neandertal“ der REGIOBAHN und seiner modernen Infrastruktur an der „Rheinischen Strecke“. Sehenswert ist hier aber auch das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs „Neandertal“, heute ein Wohnhaus ⑩.

Zurück im Düsseltal biegen wir rechts ab und folgen dem ausgebauten Radweg an der Mettmanner Straße in Richtung Erkrath. Der neben



**Huppertsbracken**



**Neanderthal-Museum**



**Der Bahnhof Neandertal  
am 21. Juli 1989**



**DB-Akkumulatortriebwagen der Baureihe 515 auf der Brücke der Rheinischen Strecke über die A 3 am 22. August 1989. Im Hintergrund: Brücken der Bergisch-Märkischen Strecke und der Hochdahler Straße**



**Die Erkrather Rampe, aufgenommen am 23. Mai 1988 mit Sonderzug am Bahnsteig des Haltepunktes Erkrath.**

der Straße aufragende Felsblock „Rabenstein“ weist Passanten auf den Fundort des Urmen-schen hin. Oberhalb der Mettmanner Straße verläuft im Wald die „Rheinische Strecke“, die wir unterqueren, nachdem wir - noch vor der Autobahnbrücke (Möglichkeit zur Einkehr) - rechts in die Metzkausener Straße eingebogen sind (Vorsicht: Dichter Autoverkehr!). Etwa 200 m nach der Bahnunterführung biegen wir links ab in die Straße Gans. Dieser folgen wir bis zur Autobahnbrücke; bei klarem Wetter hat man hier einen schönen Blick auf Düsseldorf.

Auf der Brücke bleiben wir kurz stehen und schauen nach links. Vor uns überquert die „Rheinische Strecke“ die Autobahn. Auf der gegenüberliegenden Talseite steht noch eine Brücke über die A 3: Dort verläuft die „Bergisch-Märkische Eisenbahn“, auf der es von unserem Standort aus häufig Eisenbahnverkehr zu sehen gibt.

Es geht nun links bergab in den Helder Weg, auf dem wir zwischen den Richtungs-bahnsteigen „Düsseldorf“ und „Mettmann“ des Haltepunktes „Erkrath-Nord“ die Regiobahn unterqueren <sup>11</sup>. Wir folgen dem Helder Weg, der in die Friedrichstraße übergeht, überqueren die Kreuzung mit der Neanderstraße und fahren geradeaus auf der Bismarckstraße, bis wir die Bahnstraße erreichen. Hier geht es rechts zurück zum Ausgangspunkt, zum S-Bahn-Haltepunkt „Erkrath“.

Bevor wir unseren Ausflug beenden, betreten wir noch den Bahnsteig des S-Bahn-Haltepunktes <sup>12</sup>. Von hier ist die Eisenbahnrampe hinauf ins Niederbergische Land sehr schön zu sehen <sup>2</sup>. Kommt ein Zug mit etwas „Länge“ die Rampe hinab, kann man beobachten, dass die Lok bereits im ebenen Rheintal fährt, während die letzten Waggons noch den Hang hinabrollen.