

Kupferdreh. Marode war sie schon lange, dann wurde sie plötzlich gesperrt: Die ehemalige Eisenbahnbrücke, die Heisingen und Kupferdreh verbindet, ist seit Jahrzehnten ein beliebter Fuß- und Radweg. Ihre Geschichte aber reicht viel weiter zurück, zu dieser gehören auch Bergbauhistorie, das Ringen um ihren Erhalt sowie eine Kuriosität.

Wirklich überrascht hat die Sperrung den Ortshistoriker Johann Rainer Busch (77) nicht, immerhin ist ihr schlechter Zustand längst ein Dauerthema. Für ihn aber ist es vor allem ein Bauwerk, über das er bereits in seinen Büchern schrieb und dessen Anfänge in die Jahre zurückreichen, als die Bergisch-Märkische-Eisenbahn 1865 den Bau der Ruhrtalbahn beschloss und dafür auch die Ruhr in Kupferdreh überquert werden musste.

Zur jüngsten Geschichte zählt nun der Ratsbeschluss vom September 2025, mit dem der Austausch der morschen Holzkonstruktion und die Finanzierung dafür beschlossen worden ist. Die Ausschreibungen für die Arbeiten liefen laut Stadt bereits, als ein Gutachten vom Dezember die Zuständigen schon im Januar zum eigentlichen Handeln bewegte: Seit dem 23. Januar ist die Brücke für alle gesperrt, der Umweg führt über die Kampmannbrücke. Ein Pilz soll das Holz an vielen Stellen nachhaltig beschädigt haben.

„40 Jahre lang ist an der früheren Eisenbahnbrücke so gut wie nichts gemacht worden“, sagt Johann Rainer Busch über den zunehmenden Verfall der Verbindungsstrecke, auf der in der Vergangenheit lediglich einzelne Bohlen ausgetauscht und beschädigte Stellen mit Stahlplatten ausgebessert wurden, während die Aussichtskanzeln schon seit 2024 nicht mehr betreten werden dürfen und mit hohen Zäunen gegen Betreten gesichert sind. Die Zufahrt auf die Brücke selbst ist mit Pollern versehen, damit keine motorisierten Fahrzeuge sie befahren können - das sollte etwa für Rettungswagen (die Feuerwehr gab ohnehin an, diesen Weg nicht zu nutzen) und Firmen gelten, die etwa Arbeiten auf der Brücke durchführen.

Eisenbahnstrecke stillgelegt

„Als die Bahn die Brücke noch genutzt hat, ist diese alle zehn Jahre gestrichen worden“, sagt der 77-Jährige, der die Verbindung selbst gern und häufig genutzt hat. Unterbrochen wurde diese im Laufe der Jahrzehnte bereits mehrfach. Daran war allerdings weniger ein Sanierungsstau schuld, die Ursachen waren vielmehr Kriegsfolgen und auch das Ende der Eisenbahnlinie.

Gebaut wurde die Eisenbahnbrücke zunächst zwischen 1870 und 1872. Damals hatte sie ein

Brückensperrung: Erinnerungen an das Bauwerk über den Baldeneysee

Gesprengt, gesperrt, fast abgerissen und vom Jahrhundert-Hochwasser betroffen: Die ehemalige Eisenbahnbrücke kann auch aktuell nicht genutzt werden.



Die frühere Eisenbahnbrücke über den Baldeneysee ist im Krieg gesprengt worden.

Archiv Bürgerschaft Kupferdreh e.V.



Die Brücke über den Baldeneysee wurde im Krieg aus taktischen Gründen gesprengt.

Repro Mike Filzen/ Archiv Klaus Dattenberg

noch ganz anderes Aussehen. Es war ursprünglich eine Rundbogenbrücke, die die Ruhr überspannte. Den Baldeneysee gab es zu dieser Zeit noch nicht. Er wurde erst 1933 aufgestaut. Einige Jahre zuvor, nämlich 1925, erfolgte bereits der Umbau der Rundbogenbrücke zur heutigen Kastenform. „Das hatte“, so berichtet Johann Rainer Busch, „statische Gründe. Die geänderte Form brachte eine höhere Stabilität mit sich“.

1975 wurde dann die Eisenbahnstrecke zwischen Kupferdreh und Heisingen stillgelegt. Da existierte der Personen- und Güterverkehr

(Werden-Heisingen-Kupferdreh) schon seit knapp zehn Jahren nicht mehr, lediglich noch Kohlenzüge pendelten zwischen Heisingen und Kupferdreh, wie Busch notiert hat. Es folgten Gespräche darüber, wie die Anbindung der Stadtteile aussehen sollte. Rasch war nach großem Protest etwa die „Leleibrücke“ (benannt nach einer Heisinger Straße) vom Tisch, da die Bürger eine Teilung und Zerstörung ihres Ortes befürchteten.

In Betrieb jedoch blieb der Fußgängersteig an der früheren Eisenbahnbrücke. „Da ja offiziell kein Zug mehr über die Brücke fuhr,

Bücher über die frühere Eisenbahnbrücke

Im Buch von Johann Rainer Busch „125 Jahre Kampmannbrücke - und andere Kupferdreher Brückenprojekte“ geht es auch um die Geschichte der früheren Eisenbahnbrücke zwischen Kupferdreh und Heisingen. Klaus Dattenberg wiederum beschäftigte sich mit dem Bau-

werk in seinem Buch, das unter dem Titel „Als Heisingen noch einen Bahnhof hatte“ (Erinnerungen an die Eisenbahn von den Anfängen 1872 bis zur heutigen Zeit) erschienen ist, in dem er ebenfalls manches historische Bild der ehemaligen Eisenbahnbrücke veröffentlicht hat.

1,3 Millionen DM für den Umbau

Nach vielem Für und Wider und mancher politischen Diskussion wurde die Stadt Eigentümerin und die Brücke tatsächlich umgebaut: für 1,3 Millionen DM, wovon den größten Teil das Land zahlte. Wei-

tere 300.000 DM flossen in die Anhebung der Brücke auf eine Durchfahrlänge von 4,4 Metern, weil zukünftig der Schiffsverkehr bis zur Kampmannbrücke und später darüber hinaus bis Steele möglich werden sollte.

1984 war es endlich geschafft. Am 6. Dezember gab der damalige Oberbürgermeister Peter Reuschenbach die Brücke frei. 234 Meter lang und rund 850 Tonnen schwer, verbindet das Bauwerk die Stadtteile Heisingen und Kupferdreh für Fußgänger und Radfahrer, ist immerhin auch Teil des Ruhrtalradwegs. Die Stadt geht

derzeit davon aus, dass der komplette Austausch der Holzkonstruktion im zweiten Quartal 2026 beginnen könne, sagte Stadtsprecher Burkhard Leise zum aktuellen Zeitplan. Und: „Wie lange die Sanierung dauert, kann derzeit nicht eingeschätzt werden. Es ist beabsichtigt, bis zum Sommer fertig zu werden.“ Laut aktueller Schätzung sollen die Arbeiten rund 774.000 Euro kosten.

Denkt mancher nun darüber nach, wie man die Zeit überbrücken könnte, bis die Eisenbahnbrücke wieder für alle nutzbar sein wird, erinnert sich Johann Rainer Busch indes an einen früheren Fährbetrieb. Den gab es ab 1945 für vier Jahre, nachdem die Brücke aus taktischen Gründen gesprengt worden war.

„Man wollte verhindern, dass amerikanische Panzer auf diesem Weg die Ruhr queren“, erzählt Busch. Der spätere Wiederaufbau machte dann aus der zweigleisigen eine eingleisige Strecke. Noch heute ist auf der Kupferdreher Seite die Stelle zu erkennen, an der die Fähre damals anlegte. Einige Meter stromauf steht eine Bank auf einem gemauerten Vorsprung, der damals als Anleger fungierte. Auf der Heisinger Seite legte die Fähre etwas oberhalb der heutigen See-Bar (früher Fischerhaus am See) an.

Gewaltige Flutwelle im Ruhrtal

Nicht nur gesprengt, auch gesperrt war die frühere Eisenbahnbrücke bereits einmal vor nicht allzu langer Zeit. Ein Spaziergänger wollte etwas Auffälliges an dem Bauwerk und dem ersten Brückenpfeiler auf der Kupferdreher Seite entdeckt haben: Ein schräg stehendes Fundament alarmierte dann auch die Behörden. Das war im Sommer 2021, vorausgegangen war ein Jahrhundert-Hochwasser.

Was die Verantwortlichen dann zur Sperrung der Brücke veranlasste, führt bei Johann Rainer Busch zu einem Schmunzeln und einem Rückblick. Denn als im Mai 1943 die Sperrmauer der Möhnetalsperre gesprengt wurde, ging eine gewaltige Flutwelle durchs Ruhrtal. In Essen riss sie die Kampmannbrücke aus ihren Verankerungen und schwemmte sie mit, bis sie an der Eisenbahnbrücke hängen blieb und zerschellte.

Über die Katastrophe und deren Folgen berichteten auch Kupferdreher Augenzeugen, die Johann Rainer Busch in seinem Buch zitiert. Heinz Hof etwa stand auf der Eisenbahnbrücke und verfolgte das Geschehen, als sich einer der Pontons der Kampmannbrücke an dem Pfeiler verkeilte. Die riesigen Kräfte des anströmenden Wassers drückten den Pfeiler ein Stück in den Untergrund. Wird die Brücke nun auch saniert sein, der schiefe Unterbau aus dieser Zeit wird ein deutlich sichtbares Merkmal bleiben.