

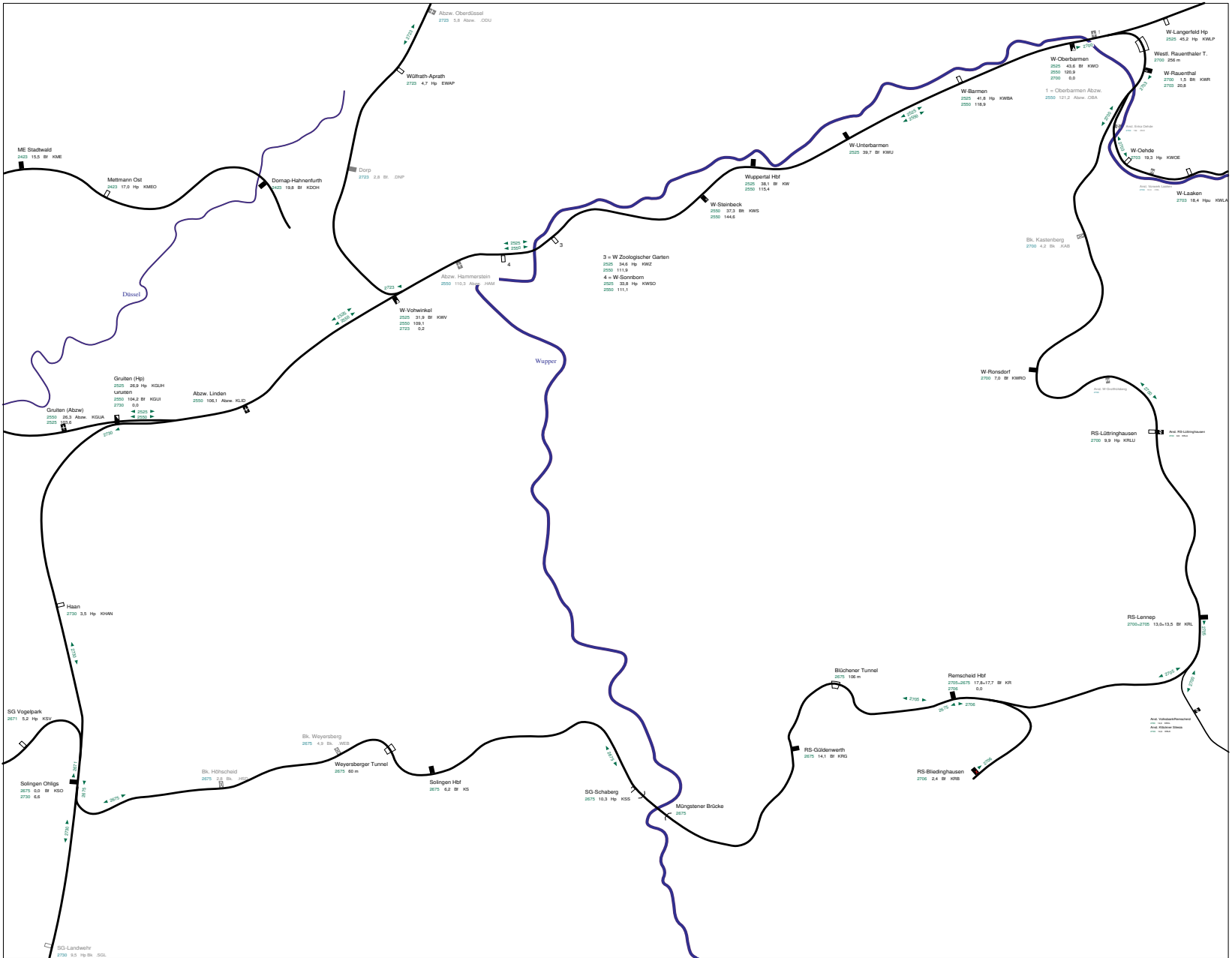


IN DREI ETAPPEN DURCHS BERGISCHE LAND

Die Strecke die heute unter der Nummer 458 im Kursbuch der Deutschen Bahn steht ist der klägliche Rest eines einst engmaschigen Netzes im südlichen Bergischen Land. Ohne Hintergrundkenntnisse könnte man meinen, die Strecke sei als eine zusammenhängende Verbindung geplant und gebaut wurden. Doch vor mehr als 100 Jahren waren drei Anläufe notwendig, um eine durchgehende Verbindung von Solingen-Ohligs bis Wuppertal-Oberbarmen zu schaffen. Um zu verstehen, was damals ablief, ist ein Ausflug in die Geschichte notwendig: In den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts war der Bau von Eisenbahnstrecken in seiner Blütezeit. Gleichzeitig wuchs aller Orten die Wirtschaft, die damals noch einen starken Produktionssektor besaß. Der Transport von Waren und Rohstoffen war langwierig, teuer und langsam, sofern keine Eisenbahnverbindung zur Verfügung stand. Diejenigen Gemeinden, die an einer Bahntrasse lagen, hatten einen klaren Standortvorteil auf ihrer Seite, während die Betriebe in den nicht erschlossenen Gebieten durch die Transporterschwernisse oft ins Hintertreffen gerieten. Während die Städte Elberfeld und Barmen inzwischen über Erkrath mit dem Rhein verbunden waren, sind Remscheid und Solingen bislang noch gänzlich ohne Anbindung an das Eisenbahnnetz geblieben.

Daher regten sich in Remscheid immer wieder Bestrebungen, eben jenen Anschluss an das Bahnnetz zu erreichen. Innerhalb der Stadt gab es aber lange Zeit keine Einigkeit darüber, wie dieser Anschluss zu erzielen ist. Grundsätzlich wurden zwei Varianten diskutiert. Die westlichen

Stadtteile Remscheids befürworteten mehrheitlich das Niederwupperprojekt. Dieser Plan war ursprünglich aus den Planungen zur Rhein-Weser-Bahn entsprungen. Neben der später realisierten Trasse von Dortmund über Essen und Duisburg nach Köln gab es auch die Idee, die Rhein-Weser-Bahn südlicher über Hagen und Elberfeld nach Köln zu trassieren. Im südlichen Abschnitt sollte die Bahn durch das Tal der Wupper führen. In Sonnborn wollte man nach Süden schwenken und dem Lauf des Flusses folgend die Ortschaften Kohlfurt, Müngsten und Burg durchfahren um in Leichlingen auf den heute vorhandenen Trassenverlauf zu gelangen. Diese Niederwupperbahn hat es nie gegeben. Standen die Chancen auf eine Realisierung der Idee schon immer schlecht, wurden die Planungen mit der Insolvenz der Rhein-Weser-Eisenbahn AG 1839 und der späteren Trassierung der Magistrale durch die Köln-Mindener-Eisenbahn über Duisburg zu den Akten gelegt. Auch nach dem Scheitern des Niederwupperprojektes gab es besonders im Remscheider Westen immer wieder Befürworter dieser Trassenalternative zur Erschließung Remscheids. Die östlichen Stadtteile forderten hingegen einen Anschluss über eine Stichbahn von Rittershausen aus; dem heutigen Wuppertal-Oberbarmen. Für diese Verbindung gab es wiederum zwei Alternativen: Der erst später realisierte Plan sah vor, eine Trasse von Rittershausen aus der Wupper folgend bis Herbringhausen zu legen (später als Wuppertalbahn realisiert) und von hier nach Lennepe hinauf zu führen. Ein Gutachten, das der Kgl. Eisenbahndirektion in Elberfeld vorgelegt wurde, favorisierte die Planungsidee. Alternativ wollte man eine



Strecken von Rittershausen aus nach Lennep über Ronsdorf und Lüttringhausen bauen. Diese Strecke wäre erheblich kürzer und würde die Orte Ronsdorf und Lüttringhausen berühren, in den jeweils ein nicht unbedeutende Industrie ansässig war. Das große Problem dieser Alternative war der starke Anstieg von Rittershausen nach Ronsdorf hinauf, der im oberen Bereich ein Gefälle von 1:40 aufweisen würde.

Die Remscheider entschlossen sich schließlich gemeinsam den Anschluss über Rittershausen zu verfolgen. Nun musste entschieden werden, welche der beiden Varianten Lennep – Rittershausen gebaut werden sollte. Trotz des Gutachtens das sich für die Variante ‚Wuppertalbahn‘ aussprach, entschiede man sich für die Trassierung über Ronsdorf. Der Bauherr, die Bergisch-Märkische-Eisenbahngesellschaft versprach sich durch die Bedienung von Ronsdorf und Lüttringhausen ein höheres Frachtaufkommen als dies auf der Wuppertalbahn zu erwarten war. Die ungünstige Topographie nahm man daher in Kauf. Mit den Arbeiten wurde 1865 begonnen, die sich wegen der schwierigen Verhältnisse über drei Jahre bis 1868 hinzogen. Am 01.09.1868 konnte die 17,4 Kilometer lange Verbindung dem Verkehr übergeben werden. Die Strecke wurde in Regelspurweite zunächst eingleisig ausgeführt. Die damaligen Planer besaßen jedoch Weitblick und erworben die nötigen Flächen für den Bau eines zweiten Gleises. Auch die Brücken und Durchlässe wurden für den zweigleisigen Betrieb ausgelegt.

Der Startpunkt der Strecke lag am sog. Remscheider Bahnhof in Rittershausen auf dem Gelände an der Werlé-Straße im Bereich der inzwischen nicht mehr genutzten Güterverladung. Zwischen der heutigen Wupperquerung bei Heckinghausen und dem Endpunkt in Rittershausen nahm die Strecke damals einen anderen Verlauf als heute. Vom Remscheider Bahnhof führte die Strecke in etwa dem Verlauf der Wupper folgend nach Süden. Als Überbleibsel ist heute noch das Anschlussgleis der Firma Johnas erhalten, das damals das Streckengleis war. Die heutigen Straßen ‚Auf der Bleiche‘ und ‚Bockmühle‘ skizzieren den weiten Verlauf der Trasse. Am Bockmühlberg an der Kaiser-Wilhelm-Höhe trifft die Trasse am westlichen Kopf des Viaduktes auf die heutige Strecke. Erst 1889 wurde die noch heute genutzte Streckenführung errichtet. Eine immer dichtere Bebauung in Heckinghausen und die Bestrebungen die einstigen Privatbahnstrecken nun zu einem Staatsbahnnetz zusammenzulegen, machten eine neue Trassenführung notwendig. Durch die neue Verbindungskurve konnten nun die Strecken von Beyenbrug (Wuppertalbahn) und die Strecke von Ronsdorf in den Staatsbahnhof Barmen-Rittershausen (heute W-Oberbarmen) geführt werden, wo auch die Züge der Strecke Hagen – Elberfeld hielten. Um dies zu erreichen wurde die

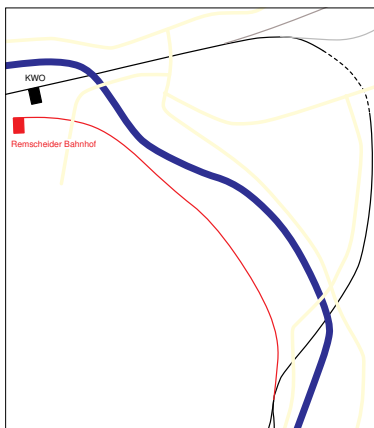


Abb. o.: Neue (schwarz) und alte Streckenführung im Bereich Heckinghausen.

Strecke etwa 500 Meter parallel zu Verbindung Richtung Schwelm verlegt und dort nach Süden verschwenkt. Im zweistöckigen Rauenthaler-Tunnel wird ein Felsmassiv durchquert. Nach einigen hundert Metern wird die Wupper erneut überbrückt, wozu ein Viadukt errichtet wurde. Am südlichen Ende der Brücke wird die alte Trasse der Wuppertalbahn und der Verbindung nach Ronsdorf erreicht. An diesem Punkt verlässt die Strecke nun das Tal der Wupper und beginnt den Anstieg nach Ronsdorf. Auf knapp 5,1 Kilometern steigt die Trasse nun um 130 Meter an, um Ronsdorf zu erreichen. Noch heute sorgt der sog. Ronsdorfer-Berg, wo die Trasse fast ausschließlich durch Wald führt, für Traktionsprobleme. Vor allem im Herbst haben die leichten Triebwagen der Baureihe 628 Schwierigkeiten Ronsdorf pünktlich zu erreichen. Auch im weiteren Verlauf ist die Strecke unglücklich trassiert: Im Bereich des Haltepunktes Wuppertal-Ronsdorf beschreibt die Strecke einen halbkreisförmigen Bogen um den Stadtteil an die Strecke anzubinden. Während die direkte Streckenführung Richtung Lüttringhausen etwa 1,6 Kilometer lang gewesen wären, ist der Bogen nach Ronsdorf fast 3,7 Kilometer lang. Auch wenn sich Ronsdorf über den Bahnanschluss freuen konnte, war er für den heutigen Wuppertaler Stadtteil nur ein Kompromiss. Ronsdorf liegt überwiegend in einem nach Remscheid geöffneten Talkessel, nur einige Randbezirke liegen an den Talflanken. Der neue Bahnhof liegt oben auf dem Rande des Talkessels. Für den Personenverkehr aber auch für den Güterverkehr lag der Bahnhof ungünstig und weit von den Verkehrsquellen entfernt. Doch eine günstigere Trassierung, die auch Lüttringhausen und Lennep berücksichtigen würde, ist kaum möglich. Zwischen dem Zentrum Ronsdorfs und dem Staatsbahnhof verkehrte später zur besseren Anbindung an die Eisenbahn die Schmalspurbahn der Ronsdorf-Müngstener-Eisenbahn und nach dessen Ende die kürzeste Straßenbahnlinie Wuppertals. Nach Verlassen des Ronsdorfer Bahnhofes erreicht die Eisenbahnstrecke in einer großzügigen Doppelkurve den Bahnhof Lüttringhausen von wo aus die Strecke in südlicher Richtung bis Lennep führt. Südlich von Ronsdorf steigt die Strecke nur noch geringfügig an um bei Lennep den höchsten Punkt der Strecke mit 313 m ü. NN zu erreichen. Südlich von Lennep schwenkt die Strecke nach Westen und führt ohne Halt an Mixsiepen vorbei zum Remscheider Hauptbahnhof. Dieser vorläufige Endpunkt der Strecke wurde am Birgderkamp errichtet.

Für die Stadt Remscheid war der Bau der Bahnlinie zwar ein Verbesserung der Situation, doch weite Teil des

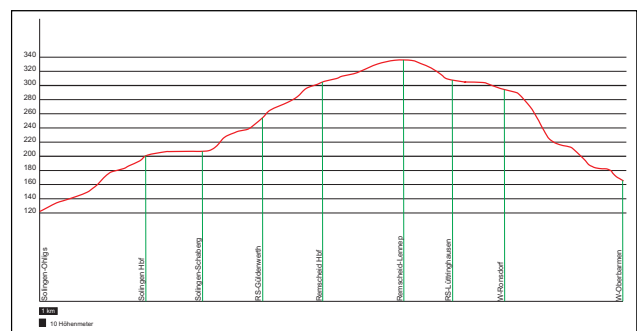


Abb. o.: Das Höhenprofil veranschaulicht die schwierige Trassenführung. Die wesentlichen Anstiege befinden sich zwischen SG-Ohligs und SG-Weyersberg, der Müngstener Brücke und dem Blüchener Tunnel sowie zwischen W-Rauenthal und W-Ronsdorf.

Stadtgebietes wurden durch die Bahn nicht erschlossen. Besonders die westlichen Stadtteile beklagten sich immer wieder über den fehlenden Netzanschluss. Für Transporte in Richtung Köln und Düsseldorf war die Bahnlinie überdies auch ungeeignet, weil jedes Mal der Umweg über Elberfeld genommen werden musste. Im Vergleich zur Distanz von Remscheid nach Solingen-Ohligs (ca. 7 km) war die Strecke über Elberfeld mit etwa 44 km erheblich länger. Doch bis auf weiteres sollte es bei dieser Situation bleiben, weil eine direkte Verbindung nach Solingen am Einschnitt der Wupper bei Müngsten scheiterte.

Ebenso wie Remscheid sah sich auch Solingen in den 1860er Jahren durch das Fehlen eines Bahnanschlusses sowohl in internationaler wie auch in lokaler Sicht wirtschaftlich benachteiligt. So gab es auch aus der Klagenstadt immer wieder Vorstöße, die den Anschluss an das Eisenbahnnetz zum Ziel hatten. Wie auch in Remscheid hatte man ebenfalls auf den Bau der Rhein-Weser-Bahn durch das Bergische Land spekuliert und sich vor allem vom Niederwupperprojekt einen Bahnanschluss erhofft. Dazu sollte bei Papiermühle, südlich der Ortslage Kohlfurth, eine Stichbahn gebaut werden, die nach Solingen hinaufführen sollte. Als Alternative zur Niederwupperbahn wurde auch eine Streckenführung von Vohwinkel über Gruiten und Haan nach Köln-Mühlheim diskutiert. Mit dieser Trassenführung würden Kosten gespart werden, da die zahlreichen für die Niederwupperbahn erforderlichen Kunstbauten entfallen konnten. Durch die Trassierung über Gruiten konnte ferner der Anstieg nach Wuppertal deutlich günstiger erfolgen als durch das enge Tal der Wupper. Neben den beiden Strecken die vom heutigen Wuppertal nach Köln führen sollten, gab es einen dritten Plan, der eine Strecke in westliche Richtung nach Benrath vorsah, die dort an die Köln-Mindener-Eisenbahn anschließen würde.

Die BME baute schließlich die Strecke über Haan nach Köln. Dies war einerseits die günstiger zu trassierende Verbindung und andererseits konnte bis Gruiten (damals Haan) die schon bestehende Strecke Düsseldorf – Elberfeld mitbenutzt werden. Die Verbindung über Benrath scheiterte schließlich an Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Anliegergemeinden und der BME. In mehreren Etappen wurden bis 1872 die Strecke vom heutigen Gruiten über Haan, Solingen-Ohligs, Leichlingen und Opladen bis Deutz geschaffen. Für Solingen war nun eine Bahntrasse in greifbare Nähe gerückt und die Bemühungen um eine Verbindung zu dieser Trasse wurden intensiviert. Schon am 25.09.1867, die Strecke Elberfeld – Köln war erst bis Opladen fertig gestellt, konnte eine etwa 5 Kilometer lange Bahnlinie von Solingen-Weyersberg bis Solingen-Wald (heute SG-Ohligs) eröffnet werden.

Der Standort des Endpunktes würde ähnlich wie in Remscheid scharf kritisiert. Der Bahnhof Weyersberg war vielen Kritikern nicht zentral genug gelegen. Die Aufgabe dieses Bahnhofes rund 30 Jahre später sollte ihnen in bestimmter Hinsicht recht geben. Neben den beiden Endbahnhöfen besaß diese eingleisige Stichbahn keine weiteren Stationen. Dies macht um so deutlicher, dass die Bahnlinie vor allem für den Gütertransport geschaffen wurde. Ähnlich wie bei der Verbindung Remscheid – Rittershausen war auch zwischen Ohligs und Weyersberg ein

stetiger Geländeanstieg zu überwinden. Die Rampe auf der 5 Kilometer langen Strecke verläuft aber deutlich flacher als der Anstieg auf den Ronsdorfer Berg.

Am 01.09.1868 hatte nun sowohl Solingen als auch Remscheid einen Anschluss an das Eisenbahnnetz gefunden. Doch beide Städte waren mit dem errichteten Strecken nicht zufrieden. Zum einen waren die Gemeinden über mehr oder minder lange Stichbahnen angeschlossen. Sowohl in Remscheid als auch in Solingen hätte man lieber eine durchgehende Strecke gesehen. Zum anderen waren beide Städte durch die Bahn jeweils nur teilweise erschlossen. Der Solinger Osten und der Remscheider Westen mussten bis auf weiteres ohne Eisenbahn auskommen. Kurz nach Fertigstellung der Remscheider Strecke brach über das Eisenbahnwesen Westdeutschlands eine der größten Umwälzungen herein. In den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts wurden nach und nach fast alle privaten Eisenbahngesellschaften verstaatlicht.

Der Staat war nun wenig daran interessiert, für einzelne Gemeinden nur lokal bedeutsame Bahnstrecken zu bauen. Für ihn standen in erster Linie wichtigere Aufgaben wie die Zusammenführung der einzelnen ehemals privaten Netze und der Bau oder der Ausbau bedeutender Hauptbahnen an. Somit wurden sowohl den Remscheider als auch den Solinger Plänen zu verschiedenen Nebenbahnen eine Absage erteilt.

Erst in den 90er Jahren vergrößerte sich das Eisenbahnnetz der Region wieder. Nachdem der Staat der Rheinischen Eisenbahngesellschaft nach heftiger Diskussion 1878 die Konzession für eine Konkurrenzlinie zur BME Strecke Haan - Deutz erteilte, wurde diese Strecke aufgrund der baldigen Verstaatlichung nicht realisiert. Der Staat lehnte den Bau der kostspieligen und nur bedingt sinnvollen Strecke ab. Auf Drängen der Stadt Solingen entschloss man sich dann doch ein neue Verbindung von Solingen nach Wuppertal zu errichten. Dazu wurde die eingleisige Nebenbahn von Solingen über Dorp, Wald und Gräfrath nach Vohwinkel errichtet und 12.02.1890 eröffnet. Wegen ihres gewundenen Verlaufes erhielt die Bahnlinie bald den Namen 'Korkenzieherbahn'.

Bis ins Jahr 2006 sorgte die Lage des Solinger Hauptbahnhofes stets für Kritik. Schon der Standort des ersten Bahnhofes in Weyersberg war unglücklich gewählt. Er lag zu weit von den Verkehrsquellen entfernt und konnte nur über eine steile Rampe erreicht werden, was den Güterverkehr erschwerte.

Mit der Eröffnung der Korkenzieherbahn wurde die nächste unglückliche Standortwahl in Stein zementiert. Im Bereich der Zwillingswerke wurde der Endpunkt der Strecke Vohwinkel - Solingen errichtet, der sog. Südbahnhof entstand. Der Bahnhof wurde am Rande der Stadt auf einem abschüssigen Gelände gebaut, was die Baukosten weiter erhöhte. Aufgrund der räumlichen Lage waren obendrein die Gestaltungsspielräume für den Gleisbereich stark eingeschränkt. Die Wahl des Standorts geht vermutlich auf lokalpolitisches Überlegungen zurück. Der Bahnhof sollte nämlich möglichst auf Solinger Stadtgebiet entstehen und nicht etwa auf einer geeigneteren Fläche auf dem Gebiet der damals noch eigenständigen Gemeinde Dorp. Der Bahnhof Solingen Süd erfuhr bis zum zweiten Weltkrieg immer wieder Umgestaltungen und Erweiterungen.

Nachdem der Bahnhof eröffnet war, wurde er mit einer kurzen Strecke an die Verbindung Solingen-Ohligs - Solingen-Weyersberg (Blockstelle) angeschlossen. Der Personenzugverkehr am Weyersberger Bahnhof wurde daraufhin eingestellt. In den 1920er Jahren wurde auch der Güterverkehr in Weyersberg aufgegeben und der Bahnhof daraufhin aufgelassen.

Trotz aller Kritik war die Strecke Rittershausen - Remscheid doch sehr erfolgreich. Das Wachstum der Stadt Remscheid trugen schließlich ihr übriges dazu bei, so dass die Verbindung ab Remscheid Hbf über Remscheid-Stachelhausen und Vieringhausen nach Remscheid-Hasten verlängert wurde. Diese am 1.9.1883 eröffnete Verbindung diente vor allem dem Güterverkehr. In der Anfangszeit gab es zwar auch einen Personenverkehr nach Hasten doch wurde dieser bereits um 1920 wieder eingestellt. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln war die Bahn aufgrund langer Fahrtzeiten und einer schlechten Flächenschließung zu unattraktiv. Während es auf der Verbindung nach Hasten zumindest zeitweise Personenzugverkehr gab, war die 1896 eröffnete Stichbahn vom Remscheider Hauptbahnhof nach Remscheid-Bliedinghausen stets als reine Güterstrecke geplant. Die kurze Stichbahn führt vom Hauptbahnhof in einem großzügigen Bogen in den südlich gelegenen Stadtteil. Diese Güterstrecke hat ihre Existenz vor allem den Mannes-

Remscheid-Hbf - Remscheid-Hasten				
Montag - Freitag				
			1435	1441
Remscheid Hbf	ab	11.35	17.44	
Remscheid-Stachelhausen		11.45	17.52	
Remscheid-Vieringhausen		11.47	17.56	
Remscheid-Hasten	an	11.54	18.03	

Alle Züge 3. und 4. Klasse

Remscheid-Hasten - Remscheid-Hbf				
Montag - Freitag				
			1438	1442
Remscheid-Hasten	ab	13.02	18.08	
Remscheid-Vieringhausen		13.16	18.16	
Remscheid-Stachelhausen		13.21	18.19	
Remscheid Hbf	an	13.26	18.24	

Alle Züge 3. und 4. Klasse

mannröhrenwerken zu verdanken, die für einen steten Güterverkehr bis ins 21. Jahrhundert sorgten.

In den 70er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts wurden im gesamten Bergischen Raum zahlreiche Strecken eröffnet. Dabei bildeten sich verschiedene Knotenpunkte heraus, zu denen auch Lennep zählte. Die erste Bahnlinie die den Ort erreichte war die Strecke Rittershausen - Remscheid im Jahre 1868. Acht Jahre später wurde von Lennep aus die Bahnstrecke über Bergisch Born nach Hückeswagen gebaut, die noch im selben Jahr nach Wipperfürth verlängert wurde. Gleichzeitig wurde Bergisch Born Abzweigbahnhof der Strecke Richtung Wermelskirchen, die später bis Opladen verlängert wurde ('Balkan-express'). Weitere 10 Jahre später wurde schließlich eine eingleisige Strecke nach Krebsöge errichtet, die dort später Anschluss an die Wuppertalbahn hatte.

Aufgrund der günstigen Lage am Endpunkt zweier bzw. dreier Strecken und an der durchgehenden Verbindung Rittershausen - Remscheid wurde in Lennep ein Betriebswerk errichtet. Von hier aus wurden lange Zeit auf allen genannten Strecken Lokomotiven eingesetzt. Bis zur Auflösung des BW's im Jahre 1960 als eigenständige Dienststelle (fortan Außenstelle des BW W-Langerfeld) war Lennep Heimatdienststelle zahlreicher Loks, u.a. Maschinen der Baureihen 50, 74, 78 oder 93.

Die einstige Ausdehnung des Betriebswerkes ist noch heute in Lennep zu erahnen. Nordwestlich der Ausfahrt Richtung Lüttringhausen befand sich ein großer Ringlokschuppen, der über eine Drehscheibe erreicht wurde. Ein zweiter, größerer Ringlokschuppen befand sich südlich des Empfangsgebäude, dort wo heute ein Umspannwerk liegt. Gegenüber befand sich im westlichen Bereich des Bahnhofs von der südlichen Ausfahrt bis etwa auf die Höhe des Bahnhofsgebäudes eine große Gleisharfe, die zum Abstellen und Zusammenstellen von Zügen und die Behandlung von Güterzügen diente. Der Personenbahnhof war zur Zeit der größten Ausdehnung zweigeteilt. Er bestand zum einen aus zwei Bahnsteigen für den durchgehenden Zugverkehr (Rittershausen - Remscheid) und einem Kopfbahnhofsteil für die hier endenden Strecken. Dort standen insgesamt drei Bahnsteigkanten zur Verfügung. Erwähnenswert ist die kleine Drehscheibe am Ende der Sackgleise, das alle hier endenden Gleise verband. So konnten die Loks zum Kopfmachen von den eingefahrenen Zügen abgezogen werden, ohne die Zuggarnituren aus dem Bahnhof zu ziehen. Zum Umfahren der Züge gab es eigens ein Umfahrgleis am östlichen Rand des Sackbahnhofs.

Während ein großer Teil der Transport der beiden Bergischen Städte aus der Region hinausführten, gab es auch einen nicht unerheblichen 'Binnenverkehr' zwischen Remscheid und Solingen. Nach dem Anschluss der beiden Städte war der Eisenbahntransport zwar möglich aber auch höchst umständlich. Zwischen Remscheid und Solingen, deren Zentren etwa 7 Kilometer Luftlinienentfernung auseinander liegen, waren nach wie vor über die etwa 44 Kilometer lange Strecke über Rittershausen, Elberfeld und Gruitzen verbunden. Das Fehlen einer Direktverbindung ist einzig der extrem schwierigen Topographie zwischen Remscheid und Solingen zuzuschreiben. Die beiden Städte werden durch die Wupper getrennt, die sich zwischen beiden Orten ein tiefes Tal geformt hat. Eine Überwindung dieser Barriere erschien lange Zeit unmöglich. Mit dem Fortschreiten der Industrialisierung verbesserten sich auch die technischen Möglichkeiten. Im Bereich der Stahlerzeugung wurden immer wieder Fortschritte erzielt, die sich auch auf die Festigkeit des Materials positiv auswirkten.

Es ergaben sich durch die verbesserten Materialeigenschaften auch für das Bauwesen neue Möglichkeiten. Man war nun u.a. in der Lage, filigrane Brücken mit großen Spannweiten zu errichten, die sich als Steinviadukt nur sehr aufwendig ausführen ließen. Nachdem nun im In- und Ausland etliche kühne Brückenbauwerke erfolgreich erbaut wurden, dachte man sowohl in Solingen als auch in Remscheid erneut über eine Direktverbindung nach. Diese Direktverbindung konnte einerseits durch eine Überbrückung des Wupper-Tales oder durch seine Durch-

fahrung mit den jeweiligen Auf- und Abstiegen an den Talflanken geschehen. Nachdem schon das Niederwupperprojekt sowohl für Remscheid als auch für Solingen maßgeblich an der Überwindung der Anstiege aus dem Tal scheiterte, schmiedete man kühne Pläne.

Um diese voranzutreiben, beauftragten die Städte Remscheid und Solingen den Kreisbaurat Bormann aus Arnsberg mit der Ausarbeitung einer Wupperquerung. Bormann schlug vor, die Wupper im Bereich der heutigen Müngstener Brücke auf etwa 120 Meter über dem Tal zu überbrücken. Seine Konstruktionsidee läßt sich in zwei Teile zerlegen. Die flachere Remscheider Talflanke, der Gleithang der Wupper, sollte mit drei aufgeständerte Bogensegmente aus Stahl (jeweils 95 m Spannweite) überquert werden. Als Anschluss an den Brückenkopf folgte am Remscheider Hang eine steinerne Bogenbrücke mit 15 Meter Spannweite. Nach Solingen sollten zwei Auslegerbrücken an den Bogensegmenten anschließen, die über der Wupper durch eine Gerüstbrücke verbunden wären. So ergibt sich eine Spannweite der größten Öffnung von 230 Metern. An den nach Solingen weisenden Arm der Auslegerbrücke sollte wiederum durch steinerne Bogenbrücken der Anschluss an den Westkopf hergestellt werden.

Seine Planung blieb ohne konkretes Ergebnis. Nach mehreren weiteren Initiativen aus den beiden Städten, die eine Überbrückung des Tales forderten, hatte ein Vorstoß seitens der Remscheider Handelskammern schließlich Erfolg. "[...] am 2.1.1889 erteilte er [Anm D.D: der Minister für öffentliche Arbeiten] der Kgl. Eisenbahn-Direktion in Elberfeld den Auftrag, 'mit den allgemeinen Vorarbeiten für eine auch zum Vollbetrieb geeignete Eisenbahn von Remscheid nach Solingen und von Ohligs nach Hilden' zu beginnen." (Berg, S. 10), nachdem auch Bormanns Konstruktion eingereicht wurde.

Die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld wurde vom Ministerium für öffentliche Arbeiten beauftragt, für die zu erstellende Brücke Entwürfe einzureichen. Das Ministerium favorisierte eine Gerüstpfeilerbrücke, die aus technischer Sicht relativ einfach zu erstellen war. Die Eisenbahndirektion besaß aber schon zu der damaligen Zeit einigen Weitblick und bemerkte, dass sich ein derart großes Bauwerk negativ auf den Gesamteindruck des Tales auswirken würde. Daher sollte eine möglichst filigrane Konstruktion gewählt werden. Die Direktion schlug aufgrund dieser Überlegungen eine Auslegerbrücke vor. Das Ministerium lehnte diesen Entwurf ab, da die Ausführung zu problematisch erschien. Der Minister in Berlin zeigte sich jedoch Gesprächsbereit und forderte die Direktion auf, drei weitere Entwürfe vorzulegen: einer als Gerüst-, einer als Ausleger- und einer als Bogenbrücke mit jeweils zwei Gleisen. Da sich die Wuppertaler Beamten mit dieser

Aufgabe überfordert sahen (vgl. Berg, 28), wurde die Brücke an die vier größten deutschen Brückenhersteller ausgeschrieben. An dieser Ausschreibung nahmen Teil:

- Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau vorm. J.C. Harkort, später DEMAG (Duisburg)
- Gutehoffnungshütte (Oberhausen)
- Maschinenbau-Actiengesellschaft Nürnberg (M.A.N), später Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg und
- Union (Dortmund)

Die Firmen konnten frei aus den drei Brückentypen wählen und sollten jeweils ein Angebot unterbreiten. Dazu hatte der Auftraggeber verschiedene Vorgaben zur Konstruktion und Bemessung gemacht. Für die Gerüst- und die Auslegerbrücke hatte man jeweils einen Entwurf vorgegeben, der von den Firmen zu bemessen war. Für die Bogenbrücke hingegen hatte man keine Vorgaben gemacht und den Firmen so Spielraum für eigene Konstruktionen gelassen. Die Aktiengesellschaft aus Nürnberg (M.A.N) hatte eine Bogenbrücke vorgeschlagen. Die Konkurrenz aus Duisburg (J.C. Harkort) entschied sich für eine Auslegerbrücke und die Gutehoffnungshütte gab schließlich ein Angebot aufgrund einer Gerüstbrücke ab. Die Firma Union zog sich nach längerem Zögern aus dem Vorhaben zurück. Anscheinend war das Projekt für die Dortmunder Firma zu umfangreich. Etwa zeitgleich mit dem Ausstieg von Union bewarb sich die ebenfalls aus Dortmund stammende Firma Klönne um den Auftrag. Diese Firma schien beim Wuppertaler Auftraggebern durchaus bekannt gewesen zu sein, man traute ein Projekt diesen Ausmaßes der Firma jedoch nicht zu.

Da die Nürnberger Firma rund 500 000 Mark günstiger waren als die Konkurrenz, erhielt M.A.N den Zuschlag zum Bau der angebotenen Bogenbrücke. Zusätzlich hatte die Direktion in Elberfeld großes Vertrauen in die Firma: "Der Ruf und die Leistungsfähigkeit der Firma [M.A.N] dürfte volle Gewähr dafür bieten, dass die in Rede stehenden Arbeiten in sachgemäßer Weise zur Ausführung kommen." (Berg, S. 33)

Zuvor jedoch musste der Standort der Brücke festgelegt werden. Dieser orientierte sich einerseits an einer geeigneten Stelle im Tal der Wupper und an der Trassierung der anschließenden Strecke. Die Oberkante der Talflanke des Wuppertales liegt etwa auf 200 Meter über NN. Der Bahnhof Remscheid, der heutige "Hauptbahnhof", liegt auf 303,37 m ü NN. Auf ca. 8 Kilometern Luftlinie müssen rund 100 Meter Höhendifferenz überwunden werden. Das Kunststück lag bei der Trassenplanung darin, zwischen der Wupper und dem Remscheider Hauptbahnhof eine Trasse mit möglichst geringer Neigung zu planen und andererseits eine Stelle im Tal der Wupper zu finden, das möglichst gut zu Queren ist und einen ausreichend guten Baugrund zur Gründung der Brückenpfeiler bietet. Diese

Abb. u.: Schematisierte Systemskizze der von Bormann vorgestellten Konstruktion. Die Steinbogenbrücken an den beiden Brückenköpfen sind nicht dargestellt.

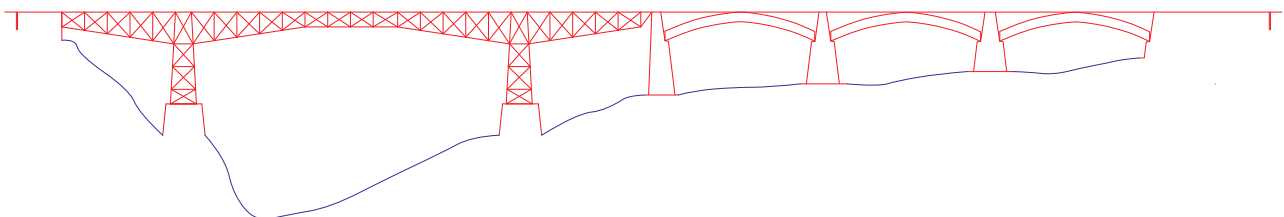




Abb. o.: Ein Triebwagen der Baureihe 628 auf der Müngstener Brücke. Im Bereich des Scheitels des Schub Bogens befindet sich ein Baugerüst, da zum Zeitpunkt der Aufnahme kleinere Inspektionsarbeiten ausgeführt wurden. Foto: D. Düppel 29.10.2005

beiden Fixpunkte müssen sich dann überdies auch noch möglichst günstig miteinander verbinden lassen. Eine gute Stelle wurde schließlich in der Nähe der Ortslage Müngsten (zu Solingen) gefunden. Dort konnte auf etwa 107 Metern über dem Taggrund auf 488 Meter die Wupper gequert werden. Die Strecke von dort bis nach Remscheid blieb unter der maximal für den Schnellzugbetrieb zulässigen Längsneigung von 1:60.

Der damalige Konstrukteur Anton Rieppel war Federführend für den M.A.N Entwurf verantwortlich. Dort hatte man eine Bogenbrücke mit eingespannten Stahlfachwerkbogen mit aufgeständerter Fahrbahn sowie beiderseits des Bogens anschließenden Gerüstbrücken entworfen. Die Gerüstbrücke ruht neben dem Bogen auch auf insgesamt sechs Pfeilern, von denen zwei auf den Ankern des Schub Bogens gründen. Sowohl der Bogen als auch die Pfeiler verjüngen sich nach oben hin. Der Bogen und alle Gerüstpfeiler werden von einem Gerüstträger überspannt, der die Gleise aufnimmt. An den Enden des Gerüstträgers sind an beiden Talflanken gemauerte Lager, die zugleich den Anschluss an die weitere Strecke darstellen. Die Stützweite der Gerüstbrücken sind unterschiedlich groß. Auf der Remscheider Seite befinden sich zwei Felder mit je 45 m Stützweite und ein Feld mit 30 m Stützweite. Dabei besitzt das zur Talflanke gelegenen Feld die geringste Weite. Auf der Solinger Seite beträgt die Stützweite zwischen dem Bogen und dem ersten Pfeiler 45 Meter und die zwischen den beiden weiteren Brückenfeldern je 30 Meter.

Alle Pfeiler besitzen eine Längsbreite von 15 Metern, so dass sich eine Länge der Stahlkonstruktion auf Höhe des Gerüstträgers (Fahrbahnträger) von 465 Metern ergibt. Diese Maß setzt sich aus einer Längs der Remscheider Seite von 150 Metern, der Länge des Bogens von 180 Metern (äußerste Stützweite) und der Länge der Solinger Seite von 135 Metern zusammen. Die Längswände der Gerüstpfeiler und die des Bogens verjüngen sich nach oben. In alle übrigen Richtungen sind lotrechte Wände vorhanden.

Die beiden kleinsten äußeren Pfeiler dienen als Anker-

stützen, die die in Brückenlängsrichtung wirkenden Kräfte ableiten sollen. Dazu ist der Obergurt des Fahrbahnträgers jeweils mit den Ankerstützen fest verbunden. Der selbe Anschluss wurde auch zwischen dem Bogenscheitel und dem Obergurt gewählt, so dass auch der Schubbogen Längskräfte ableitet. Die von M.A.N erstellten Planungen boten verschiedene Vorteile gegenüber den anderen Entwürfen. Zum einem war es die besser Landschaftsverträglichkeit der Bogenbrücke. Aus diesem Grunde hatte sich die Eisenbahndirektion Elberfeld für diese Variante beim Minister für öffentliche Arbeiten in Berlin stark gemacht. A. Rieppel fasst in seinen Ausführungen "Die Thalbrücke bei Müngsten" die weiteren Vorteile folgendermaßen zusammen: Es wurden "[...] rasch außer der schon von vornherein erkannten Überlegenheiten des Bogens mit Flächenlagerung für die Montage auch der geringe Materialverbrauch festgestellt" (A. Rieppel, S 27)

Sowohl die Planung als auch der Bau der Brücke liefen in enger Abstimmung zwischen der Bauherrin, der Kgl. Eisenbahndirektion Elberfeld, und der M.A.N ab. Auf Seiten der Direktion war der Regierungsbaumeister Carstanjen für den Bau verantwortlich. Carstanjen war nicht nur für die Überwachung der Planungen verantwortlich sondern hatte auch einen gewissen Einfluss auf die Konstruktion. Im Jahre 1895 wechselte er schließlich zur M.A.N.

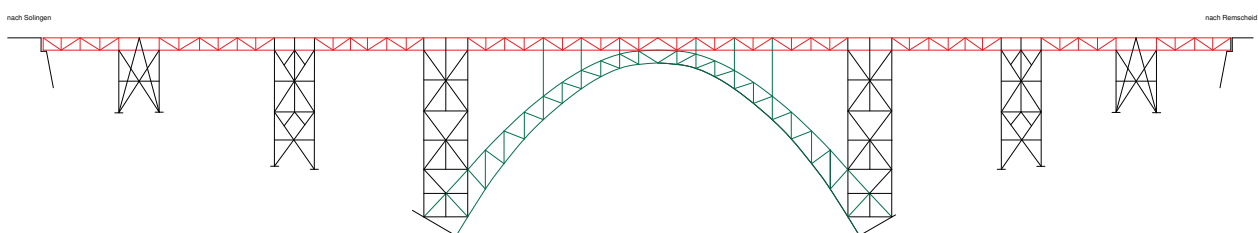
Für die damaligen Verhältnisse war der Bau eines derart großen Bauwerkes technisches Neuland, dass mit Risiken behaftet war. Besonders die neuartige Art der Montage sorgte für Aufsehen.

Zuerst sollten die Gerüstpfeiler mit Hilfe hölzerner Stützgerüste montiert werden. Dazu wurden in den Pfeilern hölzerne Kerngerüste errichtet, die um zwei bis drei Gefache höher waren, als die Eisenkonstruktion. Mit Hilfe einer Winde auf der Spitze der Hilfsgerüste wurden die Pfeilersegmente emporgezogen. Dabei mussten die Pfeiler immer beidseitig belastet werden, oder, wenn dies nicht möglich war, abgestützt werden, da die Kerngerüste im Vergleich zu aufwendigeren Mantelgerüsten instabil waren. Die am Boden vormontierten Gerüstbrücken wurden an den Pfeilern von mindestens zwei Kränen nach oben gezogen und auf die Pfeiler gesetzt. Dazu waren ebenfalls Hilfskonstruktionen notwendig.

Der schwierigste Teil der Arbeit war die Montage des Schub Bogens. Da aufgrund der Höhe des Bogens kein Hilfsgerüst aufgebaut werden konnte, musste der Bogen im freien Vorbau erstellt werden. Bevor dies möglich war, wurden erst alle Pfeiler gebaut und die Gerüstbrücken eingesetzt. Es musste nun also noch die 180 Meter breite Lücke des Bogens geschlossen werden.

Von den beiden Lagern des Bogens ausgehend wurde Bo-

Abb. u.: Systemskizze des M.A.N Entwurfes, der schließlich realisiert wurde. Die Gerüstpfeiler sind schwarz, der Schubbogen grün und der Durchlaufträger (Fahrbahnträger) rot dargestellt.



gensegment für Bogensegment in die Höhe gebaut. Auf den äußeren Enden der Gerüstbrücken waren Drehkräne postiert, die die Bogensegmente in an ihre Position hievten. Dabei wurde der freischwebende Bogen jeweils durch Stäbe an die schon errichteten Pfeiler angeschlossen, die den Bogen hielten. Die äußersten Ankerstützen, über die Last abgeleitet wurde (die Last des Bogens wurde in eine Längskraft umgewandelt) wurden durch je zwei Anker mit dem Fels verbunden. Am 21.03.1897 wurde der Bogenscheitel eingehoben. Mittels verschiedenen hydraulischer Pressen konnte die Spannung im Bogen so erzeugt werden, wie sie zuvor berechnet wurde. Dazu konnte u.a. der Bogen an seinen Auflagern gehoben oder gesenkt werden.

In rund drei Jahren hatte es die M.A.N geschafft, ein derart kompliziertes Bauwerk fertig zu stellen. Am 26.02.1894 wurde mit dem Bau begonnen, der am 15.07.1897 mit die Einweihung des Bauwerkes durch Prinz Friedrich Leopold von Preußen abgeschlossen werden konnte. Ende 1895

waren die Gerüstpfeiler fertig montiert, so dass danach mit dem Bau des Bogens begonnen werden konnte. Dieser wurde am 21.03.1897 geschlossen und am darauf folgendem Tag wurde Richtfest gefeiert.

Bereits vor Baubeginn wurde unterhalb der zukünftigen Brücke eine etwa 30 Meter hohe Behelfsbrücke errichtet, die den Materialtransport vereinfacht. Fast das gesamte Baumaterial wurde über die schon vorhandenen Schienenverbindung über Solingen angefahren. In der Nähe des Solinger Brückenkopfes befand sich ein Montage- und Lagerplatz. Von diesem Platz führt eine eingleisige (im Bereich der Brücke zweigleisig) Feldbahn die Talflanke hinab über die Behelfsbrücke bis an die Remscheider Talseite. Die Behelfsbrücke diente der M.A.N zuvor bei der Montage der Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Grünthal. Mit dieser Brücke konnten die meisten Arbeiten unabhängig von den damals noch häufig auftretenden Wupperhochwassern ausgeführt werden. Bei dem Transport von Material auf die Remscheider Seite umging man durch die Behelfsbrücke zusätzlich den steilsten Teil des Talhanges.

Für den bereits erwähnten Lagerplatz wurde bei Scharberg ein ca. 200 mal 40 Meter großer Platz gerodet und begradigt. Die Fläche lag mit ca. 200 m ü. NN etwa auf Höhe der heutigen Gleise. Die schon vorhandenen Vollbahn endete auf diesem Gelände. Mit Hilfe mehrere Kräne konnten Materialien von der Vollbahn auf die Feldbahn umgeladen werden.

Wie bereits erwähnt, wurde am 22.03.1897 der Schlussniet eingeschlagen. Dieses Ereignis wurde durch einem Richtfest gewürdigt. Bevor die Brücke offizielle Eingeweiht werden konnte, mussten die obligatorischen Belastungsproben stattfinden.

Hartnäckig hält sich das Gerücht, das sich der 'Baumeister' der Brücke kurz vor oder nach der Vollendung des Bauwerkes von der Brücke in die Tiefe gestützt haben soll. Angeblich sollen ihm Zweifel an der Richtigkeit sei-

ner Berechnungen gekommen sein.

Der Ingenieur der Brücke war der damalige Chef der M.A.N, Anton Rieppel. Er starb nachweislich am 31. Januar 1926, Jahrzehnte nach Fertigstellung der Brücke, in Nürnberg. Er hat sich also nicht von der Brücke gestürzt.

Ein anderes Gerücht, das sich ebenso hartnäckig hält, ist das vom goldenen Niet. Angeblich soll im Bereich des Bogens, als dieser geschlossen wurde, ein Niet aus purem Gold eingeschlagen wurden sein. Bei der großen Inspektion in den 1960er Jahren fand sich jedoch kein derartiger Niet. Da Gold ein sehr weiches Material ist, kann bezweifelt werden, das ein solcher verarbeitet wurde. Vielmehr wurde beim Schluss des Bogens ein vergoldeter Niet in das Bauwerk eingeschlagen. Dieser Niet sitzt in einer Gedenktafel, die heute von einem Blech verdeckt wird.

Der Betrieb der Brücke lief von Anfang an relativ problemlos. Es gab hin und wieder Schwierigkeiten mit Fußgängern, die verbotenerweise die Brücke per pedes überqueren.

*Dem Gemeinwohl zur Förderung
Dem Verkehr zur Erleichterung
Der Technik zur Anerkennung*

Geh. Baurat Brewitt, 1897 anlässlich der Einweihung der Brücke

Eisenbahnstrecken ziehen zu Kriegszeiten ganz besonders die Aufmerksamkeit auf sich. Sie sind als Transport- und Nachschubweg von Bedeutung und deswegen vorzügliches Angriffsziel. Die Müngstener Brücke zogen in den zwei Kriegen, die sie beinahe schadlos überstanden hat, auch wegen ihres hohen Bekanntheitsgrades das Interesse auf sich. Während des ersten Weltkriegs fürchteten die Militärs besonders die Gefahr von Sabotageanschlägen geben das Bauwerk. Deswegen wurde es unter besonderen militärischen Schutz gestellt. Rund 100 Soldaten waren für die Überwachung der Brücke abkommandiert. Um eine bessere Übersicht über das Gelände um das Bauwerk zu erreichen, wurden in einem Streifen von etwa 60 Meter um die Brücke an den beiden Talflanken sämtliche Vegetation komplett entfernt.

Den ersten und zweiten Weltkrieg hat die Brücke nahezu unbeschadet überstanden. Nur durch englische Luftangriffe wurde das Bauwerk in Mitleidenschaft gezogen. Als der im Frühjahr 1945 die Fronten der Alliierten im Westen im weiter in das damalige Reichsgebiet vordrangen, wurden vielerorts im Rahme des Befehls 'Verbrannte Erde' Infrastruktureinrichtungen von den zurückweichenden Truppen der Wehrmacht zerstört. Diese Taktik, auch unter dem Namen Nero-Befehl bekannt geworden, sollte das Vorrücken der Alliierten verzögern. Die amerikanischen Truppen standen bereits auf der Remscheider Seite, als die Müngstener Brücke gesprengt werden sollte. Einige mutige Soldaten und Offiziere der Wehrmacht widerstanden sich dem unsinnigen Befehl unter Einsatz ihres Lebens.

Mit dem Bau der 11,5 Kilometer langen Verbindung wurde nur ein neuer Haltepunkt eingerichtet. Am nördlichen Brückenkopf wurde kurz vor Eröffnung der Brücke der Haltepunkt Solingen-Scharberg oberhalb des ehem. Montageplatzes erstellt. Diese Betriebsstelle bekam zwar später ein stolzes Empfangsgebäude, kam jedoch nie über die Funktion eines 'Ausflughaltepunktes' hinaus.

Nachdem der Bau des Solinger Haltepunktes beschlossen war, sah sich Remscheid benachteiligt. Ihr Wunsch nach einem Haltepunkt wurde nämlich verwehrt. Durch das Fehlen eines Bahnhofes westlich des Hauptbahnhofes hatte sich trotz der vorhandenen Bahnstrecke die Situation für den Westen Remscheid mit der fehlenden Bahnanbindung nicht verändert, was heftige Proteste der dortigen Bevölkerung und der ansässigen Betriebe nach sich zog. Die kgl. Eisenbahndirektion in Elberfeld hatte schließlich ein Einsehen und stimmte dem zuvor stets abgelehnten Bau eines Bahnhofes bei Glüdenwerth, an einer ohnehin vorhandenen Kreuzungsstelle der eingleisigen Strecke, zu. Zunächst war der Bahnhof nur für den Personenverkehr gedacht, wurde jedoch schnell um eine Güterverladung erweitert. Am 01.08.1898 wurde der neue Bahnhof eröffnet und prompt brach ein Streit um die Benennung des Bahnhofes aus. Aufgrund der Lage der Station sahen die drei in Bahnhofsnähe liegenden Bezirke stets ihre Bezirksbezeichnung als den passenden Bahnhofsnamen an. Nach langem Gerangel wurde die ungeliebte Bezeichnung Glüdenwerth, die die Eisenbahnverwaltung vorgegeben hatte, beibehalten.

Auch über die Benennung der Station Schaberg bracht schnell Streit aus. Da der Remscheider Wunsch nach einer zweiten Station im Bereich der Brücke stets ungehört blieb und die Erschließung des berühmten Bauwerks von Solinger Seite aus erfolgt, wollte man den Solingern nun ihren Wunsch nach Umbenennung der Station Schaberg keinesfalls gewähren. Nachdem sich ein reger Ausflugsverkehr zur Brücke einstellt, wollte man die Station gerne analog zur inzwischen getauften Brücke 'Kaier-Wilhelm-Brücke' nennen.

Die Belastung der Verbindungen vom Ruhrgebiet nach Köln über die Strecke der Köln-Mindener-Eisenbahn über Duisburg oder der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn über Wuppertal nahm zu Beginn des 20. Jahrhunderts stetig zu. Damals wurden verschiedene Pläne für neue Strecken in den Kölner Raum diskutiert. Dazu sollte auch eine Strecke von Dortmund über Witten, Gevelsberg West, Remscheid und Opladen nach Köln führen. Zahlreiche Streckenabschnitte waren schon vorhanden, so dass im Wesentlichen nur kurze Verbindungsstrecken gebaut werden müssten. Bei Schwelm wurde eine Verbindungsbahn von der Rheinischen Strecke bei Schwelm-Loh über das BW-Gelände Langerfeld und den Langerfelder Tunnel nach Rauenthal gebaut. Eine weitere Verbindungskurve wäre bei Solingen-Ohligs notwendig geworden. Ab 1908 wurde eine Kurve von der Strecke Solingen Hbf - Solingen-Ohligs zur Strecke Gruiten - Opalden geplant um direkt von Remscheid von und nach Köln fahren zu können und um das bei Regionalzügen bislang notwendige Kopfmachen in Ohligs zu umgehen. Der stets gehegte Wunsch nach einem Anschluss an den Fernverkehr könnte durch diese Kurve in greifbare Nähe rücken. Aus mehreren bedeutenden Städten des Umlandes wurde jedoch Protest laut. Während insbesondere Elberfeld und Barmen um die Bedeutung der Bergisch-Märkischen-Strecke bangten, sah sich Düsseldorf gegenüber Köln benachteiligt, da neben der BME Strecke eine weitere Bahn die Verbindung Ruhrgebiet - Köln unter Umgehung Düsseldorfs herstellen würde. Nicht zuletzt war aber die Stadt Ohligs vehement gegen den Bau der Kurve, da sie den Bedeutungsverlust

ihres Bahnhofes fürchtete. Trotz aller Kritik wurde 1914 mit dem Bau der Verbindungskurve begonnen. Die Arbeiten wurden jedoch bald durch den ausbrechenden 1. Weltkrieg beendet, Arbeitskräfte und Ressourcen wurden anderswo dringender benötigt. Unterdessen bracht abermals eine Diskussion um die Kurve aus: Die Anliegergemeinden stritten sich über den Standort eines neuen Haltepunktes der den wegfallenden Halt in Ohligs wettmachen sollte. Nach dem Krieg sah sich Deutschland mit einer gänzlich neuen Lage konfrontiert. Geld war knapp und die Prioritäten wurden neu gesetzt. Der Verkehrsminister in Berlin legte die einst geplante Verbindung Dortmund - Remscheid - Köln zu den Akten und sagte keine weiteren Fördermittel für den Weiterbau an der Solinger Kurve zu. Die Kurve wurde vermutlich durch Mittel der Städte Remscheid und Solingen weitestgehend fertig gestellt. Inwiefern auf dieser Strecke Testfahrten stattfanden ist nicht mehr belegt, fest steht aber das es nie planmäßige Fahrten gegeben hatte. Im 2. Weltkrieg wurden

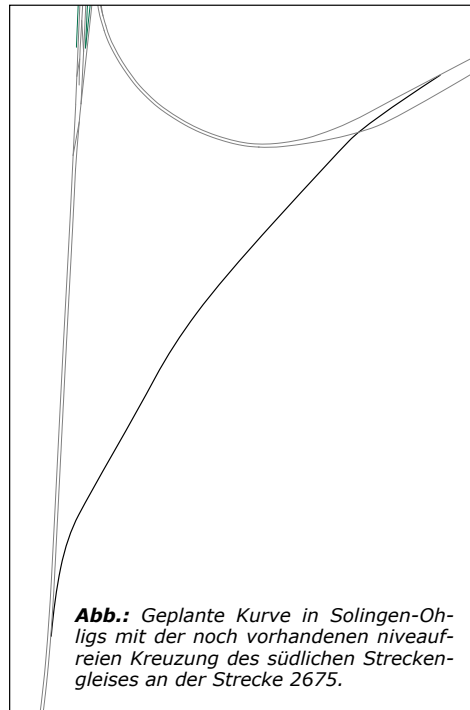


Abb. o.: Das Gleis Richtung Remscheid wird schon kurz nach dem Verlassen des Ohligser Bahnhofes auf das Überwerfungsbauwerk geführt, um die Verbindungskurve zu überqueren.
Foto: Düppel

Teile der Kurve zerstört, die nach dem Krieg nicht mehr instand gesetzt wurden.

Heute ist noch ein Überwerfungsbauwerk das im Rahmen der niveaufreien Einfädelung in die Strecke nach Remscheid an der Strecke 2675 notwendig wurde, sichtbar. I

Bis die Strecke von Wuppertal-Oberbarmen bis Solingen-Ohligs durchgängig befahrbar war, wie sie heute von der Regionalbahn 47 genutzt wird, sind seit den ersten Arbeiten fast genau 30 Jahre vergangen. Zu allererst wurde das Teilstück Ohligs - SG-Weyersberg und kurze Zeit später das Stück Rittershausen - Remscheid erbaut. Etwa 15 Jahre später wurde in Remscheid die Stichbahn nach Hasten errichtet, die als Verlängerung der Strecke von Rittershausen gilt. In Solingen wurde 1890 der Südbahnhof errichtet und mit der Strecke Ohligs - Weyersberg verbunden. Der Lückenschluss zwischen Remscheid und Solingen erfolgte mit Eröffnung der Müngstener Brücke schließlich am 16.07.1897. Von nun an ist die sog. Bergische Runde, also die Strecke von W-Oberbarmen über Gruiten, SG Ohligs und Remscheid in beiden Richtungen befahrbar.

Alle Streckenabschnitte wurden zuerst nur eingleisig hergestellt, wobei teilweise der Grund für ein zweites Gleis mit erworben und vorbereitet war. Auch die Kunstbauten waren für den zweigleisigen Betrieb vorbereitet. In den Jahren 1891 bis 1894 konnte der Abschnitt Oberbarmen - Remscheid Hbf zweigleisig befahren werden (1891: Lennep - RS Hbf, 1893: Oberbarmen - Ronsdorf, 1894: Ronsdorf - Lennep). Seit 1897 wurde auch zwischen Ohligs und dem Solinger Südbahnhof, dem späteren Hauptbahnhof, auf zwei Gleisen gefahren werden. Das Streckenstück zwischen Remscheid und Solingen hat erst im Jahre 1907 sein zweites Gleis erhalten. Seitdem ist die Strecke durchgehend zweigleisig befahrbar, bis im Jahre 2005 der Westliche Rauenthaler Tunnel gesperrt wurde.

Neben der Müngstener Brücke wurden an der neuen Verbindung weitere Kunstbauten errichtet. Kurz hinter dem Hp Schaberg überquert die Bahnstrecke in Richtung Solingen einen Wupperzufluss auf der Windfelnerbrücke. Da der Streckenbau von Solingen an das Tal bei Müngsten heranrückte, musste diese Brücke vor dem Bau der Prinz-Wilhelm-Brücke erfolgen. Zusätzlich zu den beiden großen Brücken liegen an der Gesamtstrecke noch drei kurze Tunnel und ein Viadukt.

Westlich des Solinger Hauptbahnhofes befindet sich der Weyersberger Tunnel. In zwei nur etwa 60 Meter langen Röhren wird eine Straße unterquert.

Zwischen den Stationen Remscheid Hauptbahnhof und Remscheid-Güldenwerth wurde der 106 Meter lange Büchener Tunnel gegraben. In dem kurzem Tunnel unterquert die Bahnstrecke zwei einseitig angebaute Straßen. In der in einer Kurve verlaufende Röhre liegen beide Streckengleise.

Im Zuge der Neutrassierung im Bereich Wuppertal-Heckinghausen wurde 1889 der östliche und westliche Rauenthaler Tunnel gegraben. Die beiden in einer Kurve verlaufenden Röhren unterfahren einige auf einem kleinen Höhenzug gelegenen Straßen. Die westliche Röhre ist 256 Meter, die östliche 265 Meter lang. Mit dem Bau des Langerfelder Tunnels (239 m), der eine Verbindung von

Rauenthal nach Wichlinghausen und zum BW Langerfeld- sowie später zum Containerbahnhof herstellte, entstand an den südlichen Tunnelmündern ein charakteristisches Dreiröhrenportal. Mittlerweile wird nur noch der Westliche Rauenthaler Tunnel befahren, nach dem die östliche Röhre im Sommer 2005 gesperrt wurde. Der Langerfelder Tunnel ist schon seit einigen Jahren gesperrt.

Betriebssituation

Der allgemeine Rückgang des Schienengüterverkehrs hat auch vor der Bergischen Strecke nicht Halt gemacht. Während 1996 nach mehr als 10 Übergabegüterzüge täglich [W(Sa)] verkehrten, sind im Jahr 2004 gerade einmal zwei CB Leistungen übrig geblieben. Ausgangspunkt der Remscheider Güterverteilung ist Remscheid Hbf. Von hier aus werden bei Bedarf die Anschlüsse in Remscheid-Lüttring-



Abb. o.: Ein von der Lok 24 009 geführter Sonderzug zum Brückenfest 2005 verläßt die südliche Röhre des Weyersberger-Tunnel in Kilometer 5,8. Foto: D. Düppel

hausen, Remscheid-Güldenwerth und ggf. in Remscheid-Lennep sowie die Anschlüsse am Remscheider Hauptbahnhof bedient. Vom 02.01.2002 an hat die Eisenbahnverkehrs-Gesellschaft im Bergisch-Märkischen Raum mbH (EBM) im Auftrage von DB Cargo die Anschlüsse zwischen W-Ronsdorf und RS-Güldenwerth bedient. Dazu fuhr das Unternehmen Montags bis Freitags den Übergabezug von Köln-Kalk bis nach Remscheid Hbf. In der Regel wurde hier eine der beiden Streckelokomotiven abgestellt und mit der zweiten die Verteilung der Wagen auf die Anschlüsse besorgt. In der Regel wurden Dieselloks aus alten Reichsbahnbeständen eingesetzt.

Der Grund für die Betriebsübernahme durch die EBM lag in Rationalisierungsprogramm Mora C (= Marktorientiertes Angebot Cargo) der Bahn begründet. Nach diesem Programm hat DB Cargo die Bedienung zahlreicher Anschlüsse aufgegeben bzw. gekündigt, die aus Sicht der Bahn unwirtschaftlich waren. Dabei handelte es sich zumeist um kostenintensive Einzelwagenverkehre, wie sie für die kleinen Industrieanschlüsse im Bergischen Land typisch waren. Durch das Engagement vom EBM konnte das Schicksal des kompletten Güterverkehrswegfalles vieler anderer Strecken in Deutschland abgewandt werden.

Ab dem 01.07.2003 war dieser Einsatz der EBM wieder vorüber. Nun hat DB Cargo, inzwischen Railion Deutschland, die Bedienung der Anschlüsse in eigener Regie wieder übernommen, nachdem die EBM die Verkehre aufgegeben hatte. Die Bedienung der Stichbahn nach Remscheid-Bliedinghausen ist nun wieder weggefallen.

Die Bedienung des Tarifpunktes Solingen Hbf hingegen ist auch nach Mora C bei DB Cargo, heute Railion, verblieben. Die Leistungen zu diesem Punkt sind mit der Zustel-

lung von Güterwagen zu den Bahnhöfen Opladen und Solingen-Ohligs verknüpft.

Auch wenn die Anlieger der heutigen KBS 458 sich stets eine direkte Anbindung an den Fernverkehr wünschten, hat die Strecke nie Fernverkehrsleistungen gehabt - auch wenn sie teilweise für Schnellzüge trassiert ist. Doch eine Ausnahme hat es mit dem Kurswagenverkehr zwischen Süddeutschland und Remscheid-Lennep (und zurück) gegeben. Bis zur Einführung des InterCity-Systems der Deutschen Bundesbahn 1979 gab es auf der Relation Hagen - Wuppertal - Köln zahlreiche D-Züge. Der D 514 war eine dieser Leistungen und fuhr ab Köln weiter zu mit den Jahren wechselnden Zielen in Süddeutschland. Zwischen Solingen-Ohligs und den Zielen in Süddeutschland beförderte er ein Kurswagenpaar, das aus Remscheid-Lennep kam. Dabei wurden die Hauptbahnhöfe von Solingen und Remscheid mitbedient.

Von dieser Fernverkehrsleistung abgesehen gab es auf der Strecke stets einen regen Nahverkehr. Während heute die Verbindung Wuppertal Hbf - Remscheid - Solingen-Ohligs mit Übergang auf der S-Bahn nach Düsseldorf befahren wird, gab es früher auch durchgehende Zugverbindungen nach Köln mit Fahrtrichtungswechsel in Ohligs. Auch die heute in Solingen-Ohligs gebrochene Verbindung in die Landeshauptstadt wurde früher teilweise von



Abb. o.: Ein Lok der Baureihe 212 schiebt ihren Nahverkehrszug Richtung Solingen im Bereich Barmen gegen Osten. Foto: BiB-Sammlung, Fotograf: C. Weinkopf 0410-19

durchgehenden Zügen befahren. Seit den 1960er Jahren wurde der Großteil der Personenzugleistungen von der Baureihe 211 und 212 erbracht. Die Lokomotiven liefen vor n-Wagen-Garnituren, die mit und ohne Steuerwagen im Einsatz waren. Besonders in den 1990er Jahren waren häufig Wagenparks auf der Strecke anzutreffen, die an beiden Enden mit einer Lok bespannt waren. Diese als Sandwich-Garnitur bezeichneten Zusammenstellungen waren notwendig, wenn nicht genügend Steuerwagen zur Verfügung standen. In den kurz bemessenen Wendezeiten an den Endbahnhöfen war ein Umfahren des Zuges mit der Lok nicht möglich, deswegen half eine zweite Lok aus, die zur Traktion jedoch nicht benötigt wurde.

Seit 1994 werden die Zugleistungen der RB 47, zuvor Linie 67, mit Triebwagen der Baureihe 628 (4. Bauserie) erbracht. Die Kosten für die neuen Triebwagen in Höhe von ca. 14 Mio. Euro wurden damals zur Hälfte von der Deutschen Bahn getragen. Während die drei Bergischen Städte Wuppertal, Solingen und Remscheid je knapp 500.000 € in das neue Rollmaterial investierten, gab das Land 5 Mio. Euro aus. Mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1995 waren alle Triebwagen im Einsatz. Aufgrund der nun geringeren Beförderungskapazität wurde ein starres Taktschema mit einer größeren Taktfrequenz eingeführt. Die nun als Regionalbahn verkehrende Linie fährt seitdem unter der Woche im 20 Minuten-Takt und in der NVZ so-

wie an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen im 30 Minuten-Takt.

Ab den 1960er Jahren verkehrten zusätzlich zu den an allen Stationen haltenden Nahverkehrszügen auch Eilzüge, die häufig in Remscheid-Lennep einsetzten und nur in Remscheid und Solingen Hauptbahnhof sowie in Solingen-Ohligs hielten und dann ohne Halt bis Düsseldorf liefen. Bis heute ist eine solche Leistung geblieben. An Werktagen verkehrt jeweils Morgens ein Zug nach Düsseldorf und abends zurück nach Lennep. Nach der Umstellung auf die Baureihe 628 waren diese Leistungen, von denen damals noch mehrere Zugpaare täglich verkehrten, die letzten Züge auf der KBS 458, die noch mit der Baureihe 212 und n-Wagen gefahren wurde, ehe sie später auch auf die Baureihe 628 umgestellt wurden.

Bis zur Einstellung des Zugverkehrs auf den in Lennep abzweigenden Strecken gab es dort Umsteigemöglichkeiten nach Opladen, Wipperfürth und Krebsöge. Züge in dieser Richtungen begannen ausnahmslos in Lennep und fuhren nicht auf der KBS 458 Richtung Wuppertal weiter.

Die Verflechtungen der Städte Remscheid und Solingen sind einerseits auf das lokale Zentrum Wuppertal aber ander-

W-Oberbarmen/RS-Lennep - Regensburg/Platting			
Montag - Freitag			
		D 404	E 803
Wuppertal-Oberbarmen	ab	13.37	
Wuppertal-Elberfeld	an	13.45	
Remscheid-Lennep	ab		13.27
Remscheid Hbf			13.34
Solingen Hbf			13.45
Solingen-Ohligs	an		13.54
Solingen-Ohligs	ab	14.04	
Köln Hbf	an	14.26	
Köln Hbf	ab	14.32	
Bonn Hbf		14.55	
Koblenz Hbf		15.44	
Frankfurt a.M. Hbf		17.23	
Hanau Hbf		17.55	
Würzburg Hbf		19.50	
Nürnberg Hbf		21.15	
Regensburg	an	22.27	
Regensburg	ab		23.17
Platting	an		00.42

Passau - RS-Lennep/W-Oberbarmen			
Montag - Freitag			
		D 403	E 403
Passau Hbf	ab	11.17	
Regensburg		12.44	
Nürnberg Hbf		14.03	
Würzburg Hbf		15.23	
Haunau Hbf		16.44	
Frankfurt a.M. Hbf		17.07	
Koblenz Hbf		19.14	
Bonn Hbf		20.05	
Köln Hbf	an	20.29	
Köln Hbf	ab		20.39
Solingen-Ohligs	an		21.05
Solingen-Ohligs	ab		
Solingen Hbf			21.14
Remscheid Hbf			21.24
Remscheid-Lennep	an		21.39
Wuppertal-Elberfeld			21.45
Wuppertal-Oberbarmen			
			21.24
			21.31

■ Fahrt ab Köln Hbf weiter als E 403
■ Fahrt weiter Richtung Hagen

Abb. o.: Auszug aus dem Winterfahrplan 1964/1965 mit dem Kurswagenverkehr zwischen Solingen-Ohligs und Remscheid-Lennep sowie der Stammlleistung.

andererseits auch auf das Oberzentrum Düsseldorf, in Konkurrenz zu Köln, ausgerichtet. Diesem Umständen

Das S-Bahn-Gutachten		
Variante	KDF - KSO	KSO - KW
1.	3 x BR 644	3 x BR 644
2.	2 x BR 644	2 x BR 644
3.	2 x BR 644	(Flügelung) 1 x BR 644
4.	3 x BR 644	(Flügelung) 1 x BR 644

KDF = Düsseldorf-Flughafen Terminal, KSO = Solingen-Ohligs, KW = Wuppertal Hbf

Variante 1: Durchgängiger Betrieb mit einer Dreifachtraktion auf der kompletten Linienlänge. Leichte Überkapazität auf dem alten Ast (KDF - KSO) und extreme Überkapazität zwischen KSO und KW bei Vermeidung von Zugtrennungen in KSO.

Variante 2: Durchgängiger Betrieb mit einer Doppeltraktion auf der gesamten Linie. Geringe Unterkapazität zwischen KDF und KSO und Überkapazität auf dem Reststück.

Variante 3: Doppeltraktion auf dem Altast und Zugtrennung/ Vereinigung in KSO, so dass der Abschnitt KW - KSO nur in Einfachtraktion befahren wird.

Zwischen KDF und KSO in der HVZ leichte Kapazitätseinbuse und ansonsten effizienteste Lösung mit einem erhöhten Betriebsrisiko durch Zugtrennung.

Variante 4: Wie Variante 3 nur mit Dreifachtraktion zwischen dem Flughafen und KSO: Auch in der HVZ ausreichende Kapazität und ansonsten Überkapazität auf dem Altast, erhöhtes Betriebsrisiko durch Zugtrennung in KSO.

Im Vergleich zum Platzangebot heute ergeben sich durch den Einsatz der Talenttriebfahrzeuge erhebliche Kapazitätsunterschiede:

KDF - KSO:
 Dreifachtraktion: HVZ: + 15 %, NVZ: + 25 %
 Zweifachtraktion: HVZ: - 10 %, NVZ: - 15 %

KSO - KW
 Einfachtraktion: HVZ: + 10 %, NVZ: + 10 %

wurde schon zur Bauzeit der Strecke Ohligs - Weyersberg Rechnung getragen, war sie doch als durchgehende Verbindung nach Düsseldorf via Hilden geplant. An den Beziehungen zu Düsseldorf hat sich bis heute nichts geändert. Der derzeitige Fahrplan trägt dem insofern Rechnung, dass es in Solingen einen Korrespondenzhalt der RB 47 und der S 7 (Solingen-Ohligs, Hilden, Düsseldorf Hbf, Düsseldorf Flughafen Terminal) gibt. Somit werden gebrochene, jedoch aufeinander abgestimmte Verbindungen von Remscheid und Solingen nach Düsseldorf ermöglicht. Seitdem es diese Fahrplan-konstellation gibt, gab es in den Bergischen Städte immer wieder Bestrebungen, die S 7 auf dem Linienweg der RB 47 nach Solingen und Remscheid durchzubinden und bestenfalls bis zum Wuppertaler Hauptbahnhof über Ronsdorf zu führen. S-Bahnen stellen besondere Ansprüche sowohl an die Infrastruktur als auch an das rollende Material. Zur Erzielung schneller Fahrzeiten bei zahlreichen Halten sind beschleunigungsstarke Fahrzeuge nahezu unumgänglich. Dieses Kriterium erfüllen in der Regel elektrisch angetriebene Triebwagen. Um diese auf der KBS 458 einsetzen zu können, wäre eine teure Elektrifizierung der Strecke notwendig geworden, die drei Tunnel und zwei größere Brücken eingeschlossen hätte. Während diese Lösung bis in die 1990er Jahre diskutiert wurde, legten die Planer sie später aus Kostengründen zu den Akten und verworfen. Gleichzeitig wurden leistungsstärkere Dieseltriebwagen entwickelt. Die Baureihe 644, die dieselektrische Variante des Talenttriebzuges, ist mit einer Anfahrbeschleunigung von etwa 1 m/s² in der Lage, auch S-Bahnleistungen zu erbringen. Diese Triebzug wird als Diesellösung gehandelt. Dazu müsste die komplette S 7 auf den Dieselbetrieb umgestellt werden. Zur geplanten Verlängerung der S 7 von KSO nach KW über Remscheid wurden verschiedene Betriebsszenarien untersucht, die alle auf dem Einsatz von Zügen der Baureihe 644 basieren. Es zeichnet sich in diesem Gutachten ab, dass besonders der Einsatz der Züge auf dem Altast der S 7

problematisch ist, da entweder mit zu geringer oder mit zu hoher Kapazität gefahren werden müsste. Um in der HVZ ein ausreichendes Angebot darzustellen, müssten drei Triebwagen gekoppelt fahren, was jedoch eine erhebliche Überkapazität schafft. Fahren nur zwei Wagen gekoppelt, fehlen hingegen Plätze, was auf der stark von Pendlern genutzten Linie nicht vertretbar erscheint. Auch die sehr unterschiedliche Nachfrage auf dem Alt- und dem Neustast stellen sich als Hemmnis für eine Durchbindung dar. Derzeit ist eine Problemlösung nicht in Sicht. Auch wenn das Konzept einer Diesel-S-Bahn sich durchsetzen würde, gäbe es Umsetzungsschwierigkeiten, die in den Vergabeentscheidungen bzgl. der Verkehrsleistungen in der Vergangenheit begründet sind. Der Zweckverband VRR (ZV VRR) hat der DB zugesichert, alle S-Bahnlinien innerhalb des VRR erst 2018 als Paket auszusprechen. Im Gegensatz will DB regio NRW für etwa 400 Mio. € den Fahrzeugpark für den S-Bahnverkehr verjüngen. Dazu werden u.a. Triebwagen der Baureihe 422 angeschafft, die voraussichtlich ab Ende 2007 auf den Linie S 9 und S 7 laufen sollen. Diese vertraglich festgelegte Investition in neues Rollmaterial lässt den Einsatz anderer Fahrzeuge wie bsp. der Baureihe 644 auf der S 7 nicht zu. Die RB 47 ihrerseits könnte bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 ausgeschrieben werden. Da sich die S 7 aber nicht mehr aus dem S-Bahnparket herauslösen lässt, ist eine gemeinsame Ausschreibung beider Linien unwahrscheinlich.

In der strategischen Planung des VRR, veröffentlicht unter dem Namen Zielnetz 2015, ist die RB 47 bereits in die verlängerte S 7 aufgegangen, die nun an zahlreichen neuen Haltepunkten hält. Vorgesehen sind die Stationen Remscheid-Mixsiepen (zwischen RS-Lennep und RS Hbf), Remscheid-Kremenholl/Honsberg (zwischen RS Hbf und RS-Güldenwerth), Solingen Mitte (zwischen SG-Schaberg und SG Hbf) und Solingen-Grünwald (zwischen SG Hbf und SG-Ohligs). Die Station Solingen Mitte soll den bishe-

rigen Bahnhof Solingen Hbf ersetzen, der dann aufgelassen wird. Der neue Haltepunkt soll ein besser Anbindung an den ÖPNV erhalten, die am alten Hauptbahnhof nicht gewährleistet war. Es ist geplant, den Bahnhof Solingen-Ohligs in Solingen Hauptbahnhof umzubenennen, da dieser mit seinem Fernverkehrshalt der eigentliche Hauptbahnhof der Klingensteinadt ist. Neben der Realisierung der beiden neuen Solinger Haltepunkte sind für alle übrigen Stationen derzeit keine aktuellen Planungen bekannt.

Zur Ergänzung soll eine neue RegionalExpress-Verbindung von Remscheid-Lennep mit Halt in Remscheid Hbf, Solingen-Mitte, Solingen-Ohligs und Hilden nach Düsseldorf geschaffen werden, die sehr den heutigen Verstärkerleistungen am Morgen ähnelt. Neben den Planungen des VRR bestimmt auch der Intergrale Taktfahrplan, der weitgehend vom Land NRW vorangetrieben wird, die zukünftige Entwicklung. Zu der Zeit, als beide Programme entstanden, war von den aktuellen Einsparungen im SPNV noch keine Rede. Deswegen sind alle Pläne zur Ausweitung des Verkehrs auf der KBS 458 sehr kritisch zusehen, da sie heute immer unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit stehen. Diese Meinung haben inzwischen auch die drei Anliegergemeinden Wuppertal, Remscheid und Solingen übernommen. Dennoch ist der Wunsch nach einer Durchbindung der S 7 auf die RB 47 nach wie vor ungebrochen. Die Stadt Wuppertal geht in einem Papier davon aus, dass eine Durchbindung der S 7 allein aus den beschriebenen Sachzwängen des Verkehrsvertrages zwischen VRR und DB nicht vor dem Jahre 2018 erfolgen kann.

Das Land NRW hat mit der Deutschen Bahn ein groß angelegte Modernisierungsprogramm für Bahnhöfe und Haltepunkte beschlossen. Im Rahmen des Programme Moderne Bahnhöfe NRW (MOF) sollen Bahnanlagen auf einen einheitlichen Standart gebracht werden. Das Besondere

an diesem Vorhaben ist die Streckenbezogenheit. So soll sichergestellt werden, das entlang einer Strecke alle Stationen, entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung, einem Mindeststandart genügen. Dieses Programm wendet sich von der Strategie ab, nur unsystematisch einzelne Bahnhöfe nach dem Gießkannenprinzip zu erneuern. Neben einigen weiteren Strecken wurde auch die Kursbuchstrecke 458 in das Programm aufgenommen. Neben dem Umbau und der Renovierung der bestehenden Stationen sieht das Programm auch den Neubau von insgesamt drei Haltepunkten vor.

Die Region Wuppertal, Remscheid und Solingen nimmt im Jahr 2006 am Strukturförderprogramm Regionale teil. Im Rahmen dieses Projektes werden in der Gesamtregion verschiedene Einzelprojekte gefördert. Neben einzelnen städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen wurde im Bergischen Land viel Wert auf Maßnahmen gelegt, die die touristische Attraktivität der Region steigern sollen. Zu derartigen Maßnahmen gehört auch die Aufwertung der Umgebung der Müngstener Brücke. Bislang war das Umfeld der Brücke für den Tourismus nur dürftig erschlossen. Neben einer Umgestaltung des Bereiches unterhalb der Brücke an der Wupper soll auch eine Schwebefähre unterhalb der Brücke installiert werden, die es ermöglicht, auch das Remscheider Ufer problemlos zu erreichen. Der Bahnhof Solingen-Schaberg soll die Erreichbarkeit der Brücke durch den ÖPNV ermöglichen. Die traditionelle Funktion des Bahnhofes als Ausflugsstation wird wieder stärker in den Vordergrund gerückt. Somit dürfte auch der Bestand des unbedeutendsten Haltepunktes an der Strecke gesichert sein, der zeitweise zwecks Fahrzeitverkürzung zur



KM	Typ	Name	Gleise	Daten	
2700	0,0	Bf	Wuppertal-Oberbarmen	2	Bahnhofs-kategorie 4
			Raentaler Tunnel	1	(Östl. Röhre seit August 2005 gesperrt)
	1,34	Bbf	Wuppertal-Rauenthal	2	Kein Betriebs-halt für PZ
	4,23	Bk	Kasten-berg	2	abgebaut
	6,98	Hp	Wuppertal-Ronsdorf	2	Bahnhofs-kategorie 5 (ex. Bf Kl. 2)
	8,6	Awanst	Großhüls-berg	2	aufgelassen
	9,94	Hp	Remscheid-Lüttringhausen	2	Bahnhofs-kategorie 5 (ex. Bf Kl. 3)
2705	13,10	Hp	Remscheid-Lennep	2	Bahnhofs-kategorie 3 (ex. Bf Kl. 1)
	17,80	Hp	Remscheid Hbf	2	Bahnhofs-kategorie 3 (ex. Bf Kl. 1)
(2705)	19,1	Hp	Remscheid-Stachelhausen	0	stillgelegt
	20,0	Gbf	Remscheid-Vieringhausen	0	stillgelegt (ex Bf Kl. 3)
	22,05	Gbf	Remscheid-Hasten	0	stillgelegt (ex Bf Kl. 3)
2675	17,74	Hp	Remscheid Hbf	2	Bahnhofs-kategorie 3 (ex. Bf Kl. 1)
			Büchener Tunnel	2	
	14,14	Hp	Remscheid-Güldenwerth	2	Bahnhofs-kategorie 5 (ex. Bf Kl. 3)
			Müngstener Brücke	2	
			Windfelner Brücke	2	
	10,25	Hp	Solingen-Schaberg	2	Bahnhofs-kategorie 5
2734	6,22	Bf	Solingen Hbf	2	Bahnhofs-kategorie 5
			Weyersberger Tunnel	2	
		Bf	Weyersberg	0	stillgelegt
4,96	Abzw.	Abzweig Weyersberg	2		
0,0	Bf	Solingen-Ohligs	2	Bahnhofs-kategorie 2 (ex. Bf Kl. 1)	

Disposition stand.

Die Kilometrierung der heutigen Strecke lassen die Vergangenheit mehr als deutlich erkennen: In Oberbarmen startet die Streckeneinteilung mit 0,0 und führt bis Remscheid Hauptbahnhof (17,8). Nach dem Bau der Strecke Remscheid Hbf - Remscheid-Hasten wurde die Kilometrierung bis Hasten weitergeführt und endete dort mit 22,05. Für den westlichen Streckenteil wurde die Kilometrierung in Solingen-Ohligs begonnen. Nach Eröffnung der Korkenzieherbahn war in Solingen Hbf der Endpunkt der Strecke von Ohligs beim Kilometer 6,22. Für den Bau der Müngstener Brücke wurde die Strecke von Solingen Hbf zuerst bis SG-Schaberg errichtet, um den Baustofftransport zur Brückenbaustelle zu erleichtern. Folglich setzte man die Kilometrierung der Strecke ab Solingen Hbf einfach fort. Der Lückenschluss der Strecke zwischen der Müngstener Brücke und Remscheid Hbf wurde ebenfalls an die in Ohligs gestartete Kilometrierung angepasst. Somit gibt es im Remscheider Hauptbahnhof den Kilometersprung von 17,8 (aus Oberbarmen) zu 17,74 (aus Solingen).

Die strategische Bedeutung der Strecke war weder für die Eisenbahnverwaltung als Umleitungsstrecke noch für die Militärs als Ausweichtrasse besonders hoch. Als Umleitungsstrecke bei Sperrungen zwischen Oberbarmen und Ohligs ist die Strecke denkbar ungeeignet, da sowohl in Oberbarmen eine Einfahrt aus Richtung Hagen als auch in Ohligs die Verbindungskurve nach Köln fehlen. Die fehlende Elektrifizierung trägt ihr übriges dazu bei. Für die Militärs macht vor allem die Müngstener Brücke als einfaches Ziel die Strecke als strategische Route ungeeignet, wenn das Bauwerk auch im 2. Weltkrieg nicht zerstört wurde.



Abb. o.: Ein Zug Richtung Solingen verläßt den Westlichen Rauenenthaler Tunnel und befindet sich im kurzen aber imposanten Einschnitt am südlichen Tunnelportal.

Die Ronsdorf-Müngstener-Eisenbahn

Eisenbahnen haben gegenüber anderen Verkehrsträgern - namentlich dem MIV - einen gravierenden Nachteil: Ihr Flächenerschließungsgrad ist vergleichsweise gering. Während mit einem Auto fast jeder Winkel eines Raumes erreichbar ist, kann die Eisenbahn nur die jeweils an der Trasse liegenden Flächen direkt erschließen. Um weiter von der Strecke entfernten Bereich zu erreichen, kommen nur gebrochene Transporte mit Vor- bzw. Nachlauf in Frage. Auch beim Bau der Linie Rittershausen - Remscheid wurde dieses Problem deutlich. Zum Einen waren manche Ort wie bspw. Ronsdorf trotz eigenen Bahnhofs nur unzureichend angeschlossen und zum Anderen waren einige Seitentäler gänzlich ohne Schienenverkehr. Um die Jahrhundertwende galt aber gerade die Bahn als ungemein wichtiges Standortsmerkmal. Ein Fehlen einer Bahnanbindung brachte aufgrund der nicht ausreichend vorhandenen übrigen Verkehrsträger direkte wirtschaftliche Nachteile mit sich.

Die Rittershausener-Remscheider Bahn (KBS 458) schloss mit der realisierten Trassenführung Ronsdorf nur sehr schlecht an und Umfuhr den Remscheider Norden gänzlich. Die Wirtschaftsstruktur des Bergischen Landes war zur damaligen Zeit vor allem von Kleingewerben geprägt, die oftmals über die gesamte Gemeindefläche verteilt waren. Kurzum: Etliche kleine Firmen im Morsbachtal, in Ronsdorf oder bei Clarenbach suchten einen Anschluss an das Bahnnetz, dass die neue BME-Strecke nicht brachte.

Um einen solchen Anschluss herzustellen, gründeten die Städte Ronsdorf, Remscheid, Solingen, Cronenberg und Lüttringhausen im Jahre 1889 die Ronsdorf-Müngstener-Eisenbahn AG (REM). Dieses Unternehmen baute ab 1890 eine meterspurige Kleinbahn von (Wuppertal-)Ronsdorf über (Remscheid-)Clarenbach, (Remscheid-)Hasten und (Remscheid-)Morsbach nach Müngsten an der Wupper. Bereits im Folgejahr konnte die gesamte eingleisige Strecke eröffnet werden:

28.05.1891: Ronsdorf-Reichsbahnhof - Ronsdorf-Stadtbahnhof

21.08.1891: Ronsdorf-Stadtbahnhof - Clarenbach

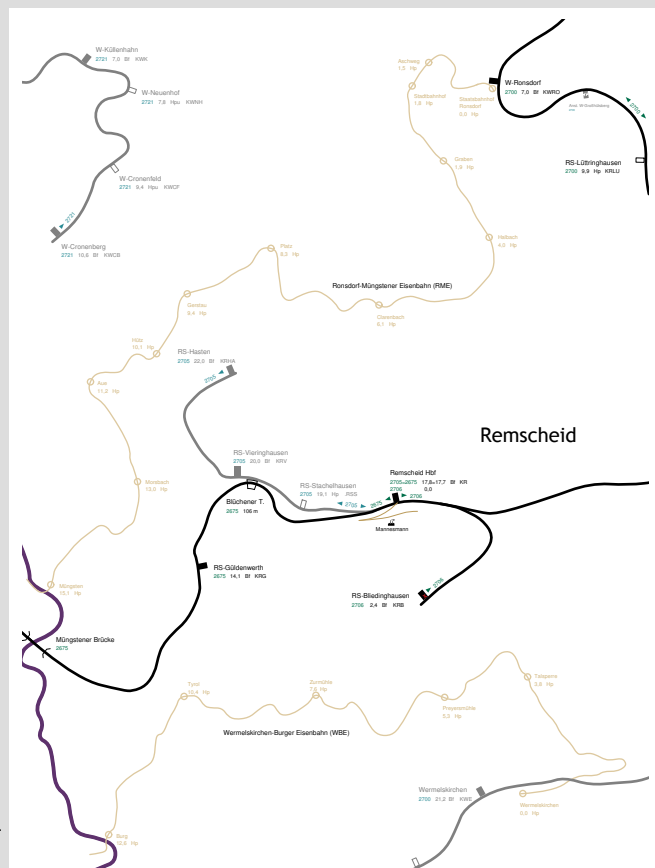
16.11.1891: Clarenbach - Müngsten

1911 Müngsten - SG-Krahenhöhe

1892 wurde dann eine etwa 50 Meter lange Brücke über die Wupper errichtet, um das auf Solinger Seite gelegene Elektrizitätswerk zu erreichen. Fortan wurden diesem E-Werk die benötigten Brennstoffe ausschließlich über die RME angeliefert, die diese in Ronsdorf von der Staatsbahn übernahm.

Neben den Kohlelieferungen nach Müngsten konnte die Eisenbahn Güterkunden an der gesamten Strecke profitieren. Eben diese Fabriken und Kleinbetriebe waren es, für die die Bahn gebaut wurde. Sie hatten durch ihre Lage weder durch den Bau der Strecke Rittershausen - Remscheid noch durch den Bau der Strecke Elberfeld - Cronenberg profitiert. Der auch aufgenommene Personenverkehr hingegen war nur auf dem Abschnitt Ronsdorf - Clarenbach lukrativ. Der Personenverkehr bis Müngsten wurde in den 1920er Jahren schließlich eingestellt. Schon in den ersten Jahren fuhr die RME stets Verluste ein, so dass ihr der Volksmund in Anlehnung an den Baupreis schnell den Namen Millionen-Bahn gab. Die Strecke führte vom Ronsdorfer Reichsbahnhof über den Ascheweg zum Ronsdorfer Stadtbahnhof, wo heute das Ronsdorfer Stadtbad liegt und eine Bushaltestelle noch mit ihrem Namen auf die ehemals großzügigen Bahnanlagen der RME hinweist. Vom Stadtbahnhof folgt die Bahn bis Müngsten nun verschiedenen Bächen, so dass die Strecke nur flache Steigungen aufweist. Bis Clarenbach (früher Klarenbach) folgt die Bahn dem Leyerbach mit den Stationen Graben, Hallbach und Stollen. (Remscheider bzw. Ronsdorfer Straße) Bei Clarenbach (Remscheid) mündet die Bahn in das Morsbachtal ein. Sie folgt nur zuerst in westlicher, später südwestlicher Richtung dem Morsbach bis zu dessen Mündung in die Wupper bei Müngsten. Dabei wurden die Stationen Gründer Hammer, Platz, Clemens Hammer, Gerstau, Hütz, Aue und Morsbach passiert.

Im Jahre 1897 wurde die RME durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft übernommen. Gleichzeitig übernahm das Unternehmen auch die Wermelskirchen-Burger-Eisenbahn und führte beide Bahnen verwaltungsmäßig zur RME zusammen. Dazu wurde am Stadtbahnhof in Ronsdorf ein Bahnamt errichtet. Eine betriebliche Verknüpfung der Bahnen hat es jedoch nie gegeben. Das Unternehmen plante eine Bahnlinie durch das Wuppertal von SG-Burg (Anschluss WBE) über Müngsten nach Sonnborn, vergleichbar mit dem Niederwupperprojekt sowie einer Linie von Remscheid-



Talsperre über Lennep und Lüttringhausen nach Halbach mit Anschluss an die RME. Die Ideen der WEG kamen nie über den Planungsstatus hinaus. Am 02.11.1900 wechselte abermals der Betreiber der RME. Die Strecke wurde nun von der Vereinigten Westdeutschen Kleinbahn Aktiengesellschaft, Köln betrieben. Schon wenige Jahre später, am 01.08.1902, übernahm die Barmer Bergbahn AG die RME Strecke schließlich und band diese in ihr Netz ein. Dazu baute sie in Ronsdorf die sog. Waldstrecke, die Verbindung vom Stadtbahnhof über den Ascheweg durch die Ronsdorfer Anlagen über Lichtscheid bis zum Toelleturm, wo Anschluss an die Barmer Bergbahn bestand. Bis 1903 elektrifizierte die Barmer Bergbahn AG (BB AG) die komplette Strecke von Ronsdorf nach Müngsten und führte den Straßenbahnbetrieb ein. Am 13.04.1903 fuhr der letzte dampfgeführte Personenzug auf der Strecke. Schon am 26.08.1902 konnte das Konkurrenzunternehmen Bergische Kleinbahn AG die sog. Ronsdorfer Stadtstrecke eröffnen, die von Lichtscheid über die Staubenthaler Straße und Ronsdorf Markt zum Endpunkt am Stadtbahnhof führte. Diese Strecke war deutlich steiler als die durch eine künstliche Längenentwicklung flacher ausgeführte Waldstrecke. Die Barmer Bergbahn AG und die Bergische Kleinbahn AG gingen bald in Kooperation ein, die in Ronsdorf zur Einführung eines Einrichtungs-Ringverkehrs führte. Alle Wagen von Lichtscheid Richtung Ronsdorf fuhren über die Waldstrecke, während alle bergwärtsfahrenden Züge die Stadtstrecke nutzten. Nur der Güterverkehr wurde in beiden Richtungen über die flachere Waldstrecke geführt.

Nach der endgültigen Gründung der Stadt Wuppertal 1930 wurden die verschiedenen Bahngesellschaften in der Bergischen Großstadt 1940 in der Wuppertaler Bahn AG zusammengeführt. Zuvor wurde die Barmer Bergbahn AG 1936 in Wuppertaler Bergbahn AG umbenannt.

Die gesamte Strecke wurde in Meterspur ausgeführt. Für eine normalspurige Strecke wären weitaus höhere Aufwendungen notwendig gewesen, da diese Strecken nur mit größeren Radien und kleineren Steigungen zugelassen wurden. Auch die Anzahl der Stationen hätte sich von 14 bei einer Meterspurbahn auf 4 bei einer Normspuranlage reduziert. Kostenmäßig wäre eine Normalspurbahn rund dreimal teurer als die Kleinbahn geworden. Aus diesen Gründen entschied man sich, die RME in 1000 mm Spurweite auszuführen. Nachdem sich der Güterverkehr vor allem zwischen dem Staatsbahnhof in Ronsdorf und Clarenbach günstig entwickelt hatte, wurde über die Verlegung eines regelspurigen Gleise nachgedacht, um das Umladen der kompletten Ladung am Ronsdorfer Bahnhof zu umgehen. Die Idee wurde verworfen und kam nie zur Ausführung.

Seit dem 01.11.1932 konnte der Güterverkehr auf der RME deutlich vereinfacht werden. Bisher mussten alle Güter am Ronsdorfer Reichsbahnhof von den Regelspurwagen auf die Meterspurwagen der RME umgeladen werden. Seit 1932 wurde der Rollwagenverkehr eingeführt. Fortan wurden die Regelspurwagen auf besondere Meterspurradsätze gesetzt und konnten so auch im Schmalspurnetz eingesetzt werden. Das zeitraubende Umladen der Güter entfiel somit.

Seit der Vereinigung aller Straßenbahnaktivitäten in Wuppertal unter dem Dach der Wuppertaler Bahnen AG wurden einheitliche Liniennummern vergeben. Für das Netz der RME bedeutet dies:

Linie 20: Ronsdorf Fachschule (Stadtbahnhof) - Ronsdorf Reichsbahnhof, 8 Min Fahrzeit, 13 Fahrten pro Tag

Linie 22: Clarenbach - Müngsten, nur Sonntags, ab Kriegsbeginn eingestellt.

Linie 16: (Barmen Bergbahnhof - Toelleturm *Zahnradbahn*) - Toelleturm - Ronsdorf - Clarenbach - RS-Schöne Aussicht, 50 Min Fahrzeit, Takt: 30 Min

Nach dem Krieg wurde dann letztmalig die Unternehmensstruktur verändert. Die Wuppertaler Bahnen AG wurde in die Wuppertaler Stadtwerke AG (Eigenbetrieb der Stadt Wuppertal) als Verkehrssparte eingegliedert. Es kam zu einer letztmaligen Veränderung der Linienwege:

Linie 20: Ronsdorf Stadtbahnhof - Ronsdorf Bundesbahnhof, 9 Fahrten an Werktagen

Linie 10: (Barmen Bergbahnhof - Toelleturm *Zahnradbahn*) - Toelleturm - Ronsdorf - Clarenbach - RS-Schöne Aussicht, Takt: 30 Min

Nur wenige Jahre später wurde dem rückläufigen Güterverkehr auf der Strecke Rechnung getragen: Er wurde zwischen Gründerhammer und Müngsten eingestellt. Im Jahre 1954 erging im Rat der Stadt Wuppertal den Beschluss, die defizitäre und dringend überarbeitungsbedürftigen Zahnradbahn (Bergbahn) stillzulegen. Bürgerproteste konnten dies jedoch noch einige Jahre verhindern. Als Ersatz sollte von Barmen eine Straßenbahn über die Mörikestraße und Toelleturm auf Regelspurschienen nach Ronsdorf fahren. Deswegen hatte man auch begonnen die Meter-spurgleise umzuspuren, was man jedoch nach einigen Versuchen aufgrund der unklaren Zukunft der Straßenbahn in Wuppertal wieder einstellte. Am 04.07.1959 kam das endgültige Ende für die Bergbahn. Wenig später wurde das gesamte Ronsdorfer Meterspurnetz stillgelegt:

31.08.1959: Ronsdorf - Gründerhammer (GV)

06.09.1959: Stadtbahnhof - Bundesbahnhof (Linie 20) (Gesamtv.)

06.09.1959: Stadtbahnhof - Lichtscheid (Linie 10) (Gesamtv.)

Somit war die ehemalige Ronsdorf-Müngstener-Eisenbahn, auf der es zu den besten Zeiten Personenverkehre von Barmen (via Bergbahn) über Ronsdorf bis Solingen gab, komplett stillgelegt.

Impressum

Autor:
Daniel Düppel
Baroper Straße 331
44227 Dortmund
www.bahnen-im-bergischen.de info@bahnen-im-bergischen.de

Dieses Dossier wurde folgende Personen und Institutionen unterstützt. Die Bilder sind mit dem Namen des jeweiligen Fotografen gekennzeichnet. Nicht gekennzeichnete Bilder stammen von Daniel Düppel.

Christian Weinkopf
Rolf Köstner
Stadt Wuppertal
Stadt Solingen, Stadtarchiv

Die Karten in diesem Artikel basieren auf Geobasisdaten aus dem Bergischen Städteatlas der Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal

Allen Beteiligten sei für ihre Unterstützung herzlich gedankt!

Dieses Werk ist mit allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt! Jegliche Verwendung über den Grenzen des Urheberrechtes hinaus bedarf der vorherigen schriftlichen Erlaubnis durch den Autor.
Alle Angaben sind ohne Gewähr!