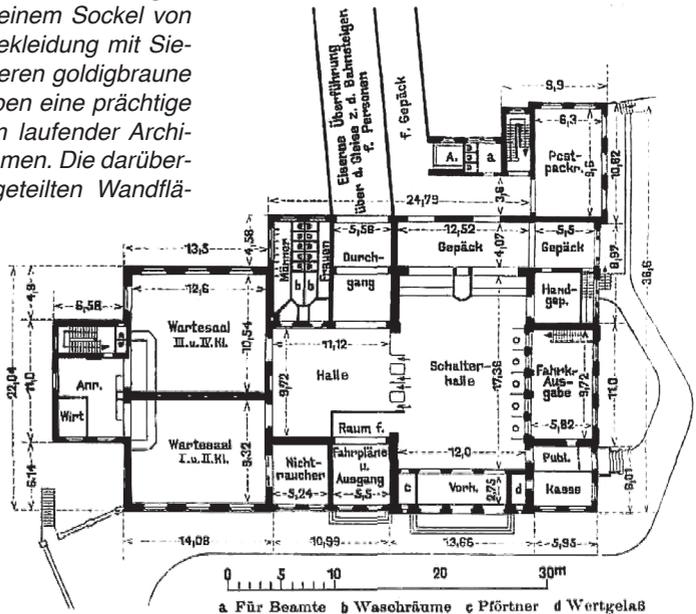


Die innere Ausstattung des Gebäudes (...) überschreitet nicht den Rahmen einer gediegenen Raumbildung. Die Betonung der Senkrechten kehrt auch im Inneren der Halle wieder. Hier zeigen die in Stützenstellungen aufgelösten Wände über einem Sockel von belgischem Granit eine Bekleidung mit Siegersdorfer Spaltvierteln, deren goldigbraune Glasur auf rauhem Scherben eine prächtige Wirkung gibt. Ein ringsum laufender Architrav faßt den Raum zusammen. Die darüberliegenden, in Felder aufgeteilten Wandflä-

Das 1910 eröffnete Empfangsgebäude kurz nach Fertigstellung. Wartesaaltrakt (links) und Schalterhalle waren durch einen querliegenden Bauteil verbunden; zwei Fußwege führten über Freitreppen geradlinig zu den Eingängen. Foto: Verlagsarchiv

Das Erdgeschoss des neuen Empfangsgebäudes im Grundriss. Nach Eintritt in die Schalterhalle bot sich dem Reisenden zur Rechten der Blick auf die fünf Fahrkartenschalter und den Raum für Handgepäck; geradeaus die Gepäckabfertigung bzw. links die Bahnsteigsperrle. Vorlage: Zentralblatt der Bauverwaltung 9/1912, bearbeitet von A. Kaib



chen sind grau getönt; die flache Decke ist weiß gehalten. Die gelblich gestimmten Bleiverglasungen der Fenster sind teppichartig gemustert.

Schon aus Repräsentationsgründen war man darüber hinaus sehr an einer Bahnsteighalle interessiert, wie sie, dem damaligen Zeitgeschmack entsprechend, für viele Bahnhofsbauten um 1900 charakteristisch war. Die Tatsache, dass auch der im Bau befindliche neue Bahnhof der „Schwesterstadt“ Remscheid mit einer solchen Halle ausgestattet werden sollte, verlieh dem Wunsch der Solinger noch einen zusätzlichen Impuls. Die Furcht vor ungleicher Behandlung saß eben tief, und dies zu beiden Seiten der Wupper. Dass die Halle dann doch nicht gebaut wurde, lag neben den hohen Kosten für Bau und Unterhaltung vor allem an der spezifischen Gleisführung im Solinger Bahnhof. Aufgrund der nach wie vor vorhandenen räumlichen Enge und der betriebstechnisch notwendigen Trennung von Personen- und Güterverkehr hatte man nämlich die Personenzuggleise vom Empfangsgebäude weg nach Süden verlagern müssen, was den Bau einer Bahnsteighalle nicht zweckmäßig erscheinen ließ. Die Lage des Bahnhofs in einer Kurve bewirkte ein Übriges.

Anstelle einer Halle entschied man sich für eine Einzelüberdachung der beiden Bahnsteige mit Anschluss an die Fußgängerbrücke. Während Bahnsteig 1 ganz im Süden des Bahnhofs dem Personenverkehr nach bzw. von Remscheid diente (Gleise 1+2), war Gleis 3 auf der Südseite von Bahnsteig 2 für die Reisezüge auf der „Korkenzieherbahn“ bestimmt; zwei zwischen Bahnsteig 2 und dem Empfangsgebäude verlaufende Güterzuggleise sowie mehrere Personenwagenauf- und -abstellgleise komplettierten diesen Bahnhofsbereich. Der östlich des Empfangsgebäudes gelegene Güterbahnhof verfügte über zahlreiche Lade- und Abstellgleise (Gleise 10–21); der langgestreckte Güterschuppen befand sich etwa in der Mitte zwischen Gleis 17 und der Ladestraße II.

Zu bemerken bleibt, dass der Bahnhof auf seiner Südseite über diverse Anschlussgleise verfügte, die – früher nur aus westlicher Richtung zugänglich – im Zuge der Umgestaltung zwischen 1908 und 1913 an die östliche Bahnhofseite angebunden wurden. Sie dienten u.a. der Versorgung des weltbekannten Zwillingswerks und der Ende 1889 in Betrieb genommenen städtischen Gasanstalt mit Brennstoffen. Ein Gleis führte lange Zeit sogar unter der Brühler Straße hindurch bis zu einer Ziegelei bzw. der Stahlwarenfabrik Herder in der Nähe der Bismarckstraße. Neben den Gleisanlagen erfuhr auch das Straßenbild auf der Bahnhofsnordseite eine grundlegende Wandlung. Die Zufahrt zum Bahnhof wurde verbessert, so dass u.a. auch die Straßenbahn nun direkt am terrassenförmig angelegten Vorplatz halten konnte, dem eine kleine Parkanlage einen ansprechenden optischen Eindruck verlieh.

Für eine Änderung der bestehenden Verhältnisse sorgten erst die verheerenden Luftangriffe auf Solingen am 4. November 1944, bei denen auch der Hauptbahnhof stark in Mitleidenschaft geriet. Das Empfangsgebäude war größtenteils zerstört, und auch die Güterabfertigung sowie die Gleisanlagen erlitten schwere Schäden. Angesichts der großflächigen Zerstörung des Stadtgebietes sahen einige die Chance für einen völligen Neuaufbau des Hauptbahnhofs gekommen, der zugleich mit der schon 1898 einmal angedachten Verlegung zum Werwolf verknüpft werden sollte. In einer Schrift von Oberbaurat Dörich heißt es dazu:

Indessen lockt die Überlegung, ob es nicht besser wäre, den Standort des Bahnhofs aufzugeben und an eine andere günstigere Stelle zu legen. Zweifellos wäre der Zeitpunkt für eine solche Verlegung gegeben, wie auch ein geeignetes Gelände für eine Neuanlage vorhanden ist. Die Fläche zwischen Felder- und Schwertstraße ist mit ihrer Weiträumigkeit wie geschaffen, um eine großzügige Bahnhofsanlage aufnehmen zu können und



Links: Das schwer getroffene Empfangsgebäude am Tag nach den Bombenangriffen vom 4. November 1944. Das Bild der RBD Wuppertal zeigt die weitgehend zerstörte Schalterhalle, in der über 300 Menschen ihr Leben ließen; rechts der Trakt der Fahrkartenausgabe. Foto: Slg. K. Kaiß

Unten: Das nach Trümmerbeseitigung und provisorischen Baumaßnahmen wieder genutzte „Empfangsgebäude“ war an Trostlosigkeit kaum zu überbieten. Foto: s. S. 74

für alle zukünftigen Anforderungen die Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten. Es bedürfte keiner größeren Freilegung, da die dort gelegenen wenigen Baulichkeiten größtenteils zerstört sind. Es könnte unmittelbar im Zuge der wichtigen Verkehrsstraße Stadtmitte–Krahenhöhe ein Bahnhofsgebäude erstellt werden, das in fünf Minuten vom Zentrum bequem zu erreichen und verkehrs- und standortmäßig richtig in das Stadtgefüge eingliedert wäre.

Mit dem Hinweis auf die fehlenden finanziellen Mittel lehnte die Eisenbahnverwaltung jedoch auch 1947 das oben skizzierte „Idealprojekt“ ab und stellte Anfang 1950 stattdessen den provisorischen Wiederaufbau in Aussicht, der sich allerdings recht schleppend gestaltete. Die Bundesbahn gab intakten Gleisanlagen und Güterverladeeinrichtungen absoluten Vorrang vor der Wiederherstellung von Bahnhofsgebäuden und Bahnsteigen, und so blieben die völlig unhaltbaren





Nachdem zunächst ein Teil des im Krieg zerstörten großen Güterschuppens wieder aufgebaut worden war, legte die Bahn im August 1953 dann endlich auch für das Empfangsgebäude die ersten Entwürfe auf den Tisch. Von Solinger Seite war man bestrebt, dem neuen „Bahnhofsviertel“ ein großstädtisches Gepräge zu geben. Dazu sollte auch die Errichtung eines 22m hohen Turmes beitragen, von dem man sich eine architektonische Aufwertung des langgestreckten Bahnhofsgebäudes versprach. Dieses wiederum war eine Synthese von alt und neu: Der erhalten gebliebene ehemalige Ostflügel (ohne Steildach) wurde mit einer neuen Hallenkonstruktion aus Stahl kombiniert, die ebenfalls ein Flachdach trug.

Oben: Das neue Empfangsgebäude wenige Wochen vor seiner Eröffnung im Juli 1956, aufgenommen aus Richtung Kölner Straße. Noch fehlen Uhr und Schriftzug am Turm, die wesentlichen Teile sind jedoch bereits fertiggestellt.

Foto: DB, Slg. Wylezalek

Rechts: Im Vergleich zu den früheren Wartesälen mit Holz-, Stuck- und anderen dekorativen Elementen waren die neuen Räumlichkeiten doch eher einfach ausgestattet. Foto: Slg. K. Kaiß



Zustände auf dem gerade einmal von Trümmern geräumten Hauptbahnhof noch viele Jahre bestehen. Die Solinger reagierten anfänglich mit Ungeduld, allmählich aber mit immer schärferer Kritik auf das trostlose Erscheinungsbild ihres „Hauptbahnhofs“ (vgl. die Abbildung links aus dem Jahr 1953), der als „Empfangsscheune“ oder „offener Stall“ titulierte wurde, „übertroffen von jedem normalen Viehbahnhof“. Mit an der Spitze der Klagen standen die ekelhaften Toiletten.

Die neue mit ihrer Front auf Kölner Straße und Lutherkirche ausgerichtete Empfangshalle war mit einer Stahl-/Glasfassade versehen und beherbergte neben drei kleineren Läden vor allem die Schalter für Fahrkartenverkauf, Auskunft und Gepäck. Wartesaal und Bahnhofswirtschaft verblieben hingegen im alten Gebäudeteil. Der Turm, um dessen Abschluss zwischen den Baubeteiligten länger gerungen wurde, erhielt schließlich nach den Wünschen der Bahn einen baldachinar-

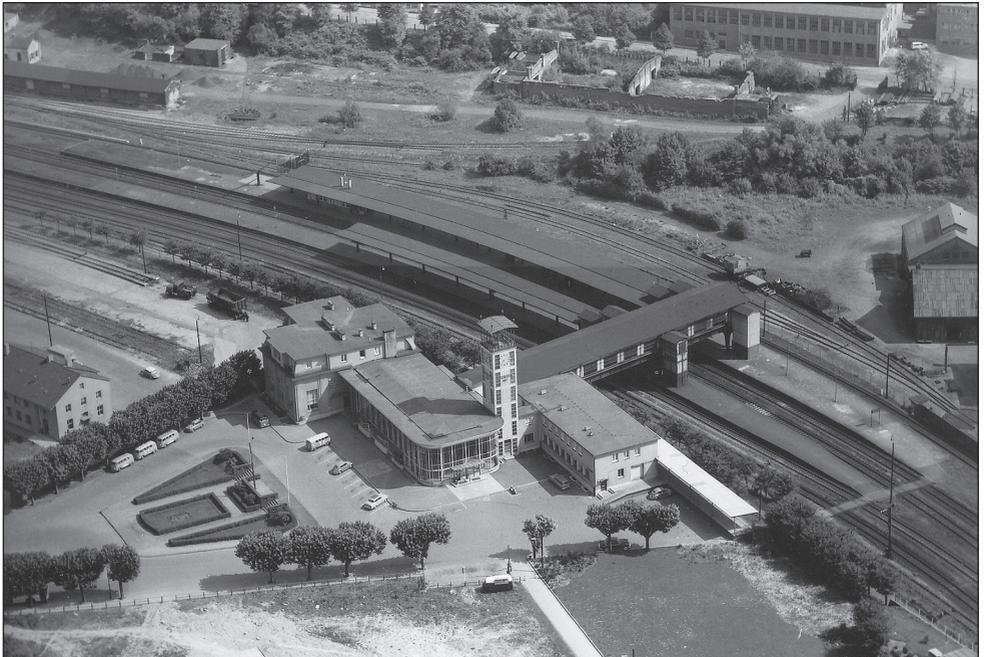


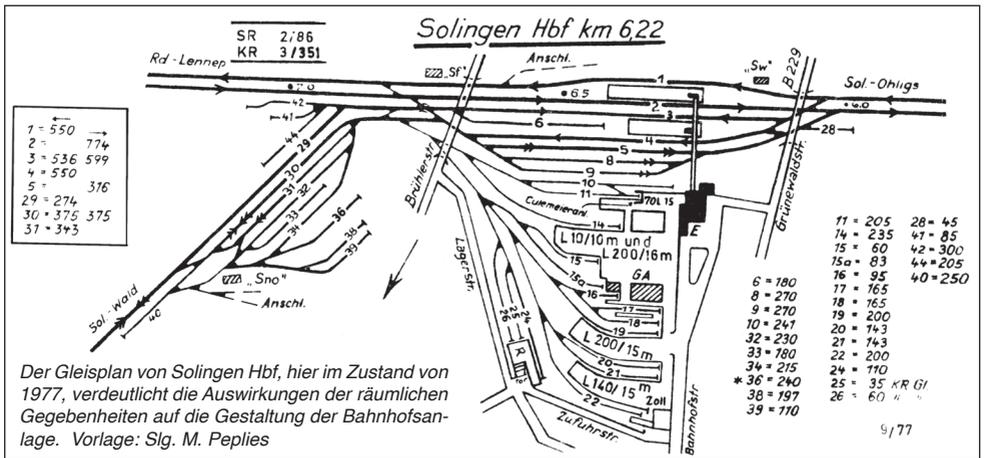
Solingen Hbf war für ca. 40 Jahre auch Standort für Culemeyer-Straßenroller, bewegt von Zugmaschinen der Firmen Kaelble (Bild oben von 1958) bzw. Faun. Der Culemeyer-Betrieb, abgewickelt über eine Anlage an Gleis 11 (s. Abb. unten u. S. 75 oben), endete 1976; zumindest in den späteren Jahren beliefert wurde die in Bahnhofsnähe gelegene Fa. Kieserling und die Papiermühle. Zudem gab es gelegentliche Zustellungen für kleinere Metallwerke.

Das dreiteilige Bahnhofsgebäude mit dem umgebauten Wartesaaltrakt (jetzt mit rückspringendem Dachgeschoss und Flachdach), der Empfangshalle in angedeuteter Ovalform mit Uhrturm sowie der anspruchslos gestalteten Expressgutabfertigung um 1960. Bemerkenswert auch die ausgedehnten Gleisanschlüsse auf der Südseite des Bahnhofs, die teilweise noch bis etwa 1968 in Betrieb waren. Fotos: Stadtarchiv Solingen

tigen Aufsatz; darunter befanden sich eine Uhr und der Schriftzug „Solingen Hbf“. Er war zugleich Teil eines Zwischentraktes, der die Empfangshalle mit der ebenfalls neu errichteten Expressgutabfertigung verband.

Die Einweihung des neuen Bahnhofsgebäudes, für dessen Errichtung die Stadt Solingen der DB ein Darlehen von ca. 800000 DM gewährt hatte, erfolgte im Juli 1956. Bereits Ende 1978 wurde der Turm aufgrund von größeren Schäden infolge Feuchtigkeitseinwirkung zur Vermeidung von Unfallgefahren bis zur Dachhöhe des ersten Obergeschosses wieder abgetragen, ein Ereignis, das sicher nicht eines gewissen Symbolcharakters entbehrt. Geld für die Reparatur des gefällig wirkenden Uhrturms war nicht vorhanden. Spätestens zu dieser Zeit beschleunigte sich der Niedergang des Solinger Hauptbahnhofs, der – ungeachtet aller konzeptionellen Mängel – nicht zuletzt wegen der Verkehrsverlagerung auf die Straße schon vorher viel von seiner einstigen Bedeutung eingebüßt hatte.





Einige signifikante Veränderungen erfuh der Solinger Hauptbahnhof Mitte der 80er Jahre, als nicht nur die letzten Gleisanschlüsse auf seiner Südseite verschwanden, sondern im Zuge des Neubaus der Brücke Brühler Straße

Be auch Gleisverswenkungen bzw. Rückbaumaßnahmen im Bereich der Osteinfahrt erfolgten (vgl. Abb. unten und S. 76 oben). Mehr und mehr Gleise blieben ungenutzt und wurden von Grün überwuchert, ebenso wie die Bahnsteiganlagen, die wie das Bahnhofsgebäude weiter verkamen. So musste die Empfangshalle, durch Graffiti, demolierte Scheiben etc. auch äußerlich stark verunstaltet, im Februar 1992 z.T. für Publikumsverkehr gesperrt werden; zugänglich blieb allein ein Korridor vom seitlichen Eingang zur ebenfalls verwahrlosten Fußgängerbrücke.



Oben: Zum Aufnahmezeitpunkt am 29. Juni 1994 war das Stellwerk „Sf“ an der Brücke Bismarckstraße ca. viereinhalb Jahre außer Betrieb; sein Abriss erfolgte im September. Foto: U. Meiß

Die östliche Bahnhofsausfahrt mit 212 095 vor einem Zug nach Remscheid kurz vor ihrer Umgestaltung im Rahmen des Neubaus der Brücke Brühler Straße. Foto (15.12.1984): M. Polei





Links: Als 212 325 im Mai 1994 aus Solingen Hbf ausfährt, hat die Gleisdichte dort längst ab-, die Vegetationsdichte dagegen erheblich zugenommen. Foto: M. Polei

Unten: Der Güterbahnhof im Bereich der Gleise 17–26 am 26. Juni 1996; geblieben war nur noch die Verladung von Schrott. Foto: U. Meiß

Baulicher Verfall und stetig sinkende Bedeutung insbesondere im Güterverkehr machten eine Neukonzeption für das rund 38 ha große Hauptbahnhof-Areal unumgänglich. Hierbei galt es, sowohl modernen Verkehrsbedürfnissen als auch denkmalpflegerischen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen, waren im April 1993 doch wesentliche Teile des Personenbahnhofs unter Denkmalschutz gestellt worden. Als erhaltenswert eingestuft hatte man neben dem Wartesaalgebäude, der stählernen Bahnsteigbrücke, den Bahnsteigüberdachungen und Stellwerk „Sw“ vor allem die Empfangshalle:

Mit den knapp dimensionierten Traggliedern, den schlanken Stahlstützen und dem sich keilförmig verjüngenden Dach sowie der

gleichsam eleganten, entmaterialisierten Fassade folgt die Halle den konstruktivistischen Tendenzen in der Architektur. Weiterhin ist die Halle in vielen Ausstattungsdetails aus der Bauzeit erhalten und liefert damit auch ein Beispiel für die funktionale Ausgestaltung einer Empfangshalle der 1950er Jahre (Battenfeld 1993).

Verwirklicht wurden entsprechende Planungen, die neben der Errichtung zweier neuer Stationen anstelle des alten Bahnhofes die Schaffung des Südparks vorsahen, schließlich aber erst im Rahmen der Regionale 2006 (vgl. S. 64 f.). Kernbestandteil des Südparks ist das mustergültig sanierte bzw. restaurierte Bahnhofsgebäude – nun „Forum für Produktdesign“ – mit der ehemaligen Empfangshalle und angeschlossener Gastronomie als repräsentativer Ort für Veranstaltungen, Ausstellungen etc. Weitere Bausteine bilden etwa das ehemalige Verwaltungsgebäude des Güterbahnhofs mit dem Museum „Plagiarius“ sowie die Güterhallen, die heute u.a. Künstlerateliers beherbergen.

Im September 2004 wurden im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs die Gleise vollständig entfernt, nachdem die Bahn dort die letzten Wagen schon am 31. Oktober 2003 abgeholt hatte. Der letzte Personenzug hielt am alten Solinger Hauptbahnhof am Abend des 5. Mai 2006.



Der Bahnhof Solingen Mitte

Die zweite neue Solinger Bahnstation „Mitte“ (200,5 m ü. NN), im Gegensatz zum Haltepunkt Grünewald bau- und betriebstechnisch ein Bahnhof, entstand im Osten des ehemaligen Hauptbahnhof-Areals zwischen Brühler Straße und Schützenstraße bei km 6,8. Die Arbeiten zur Errichtung der Anlage unten im Einschnitt begannen im April 2005. Nach Verbreiterung der Brücke Schützenstraße erfolgte die Abdeckelung des Zwischenraums zwischen ihr und der Brücke Bismarckstraße; die so gewonnene Nutzfläche diente der Aufnahme des Bahnsteigzugangs mit Aufzug, Fahrkartenautomat etc., einer öffentlichen Toilette sowie der Überdachung der angegliederten Bushaltestellen. Die Bahn legte zwischen Schützen- und Brühler Straße zeitgleich einen überdachten Bahnsteig an.

Die Inbetriebnahme der neuen Bahnstation, die zumindest in Bezug auf ihre Lage endlich die Pläne in Erfüllung gehen ließ, die schon vor mehr als einem Jahrhundert in dem Gelände am Werwolf den idealen Platz für einen zentrumsnahen Bahnhof gesehen hatten, erfolgte am 10. Dezember 2006. Die Stadt Solingen bekam für ihren Bahnhof „Mitte“ nicht zuletzt wegen seiner futuristischen Überdachung im November 2007 im Übrigen sogar den „Renault Traffic Future Award“ verliehen.

Östlich der Brücke Schützenstraße zweigt heute der beliebte Rad- und Wanderweg auf der sog. „Korkenziehertrasse“ ab, einst Fahrweg der Züge in/aus Richtung Vohwinkel. Die Remscheider Linie schwenkt nach Osten ein und durchquert den Ortsteil Meigen auf einem langen Damm. Nun beginnt der interessanteste und bautechnisch schwierigste Teil der Strecke, die inzwischen das Gebiet geschlossener Bebauung verlassen hat und sich den bewaldeten Hängen des Wuppertales

nähert. Da aufgrund der ungünstigen Gelände- und Neigungsverhältnisse eine möglichst gradlinige Trassenführung zwischen den auf zwei Höhenrücken gelegenen Städten Solingen und Remscheid unmöglich war, gab man der Strecke auf etwa 3 km zunächst einen südöstlichen Verlauf. Nachdem sie bei Halfeshof einen längeren Einschnitt sowie das Anschlussgleis eines Umspannwerkes passiert hat, überquert sie nur wenig später die ca. 150m lange Windfeller Brücke. Durch einen sich anschließenden weiteren Einschnitt wird bald darauf Schaberg erreicht.



Oben: Am 29. Juli 2006 war der Bau des Bahnsteigs der neuen Station „Mitte“ noch voll im Gange; hinten rechts vor der Brücke Bismarckstraße befand sich einst Stellwerk „Sf“. Foto: A. Schätz

Der Bahnhof Solingen Mitte, hier dessen Ansicht auf dem Niveau von Schützen- und Bismarckstraße (rechts), verfügt über eine optimale Verknüpfung von Bus und Bahn. Foto (6/2007): A. Schätz

Der Haltepunkt Schaberg

Obwohl bis heute gerne als „Bahnhof“ bezeichnet, war diese Station (205 m ü. NN) seit ihrer Eröffnung im Jahre 1897 bau- wie betriebstechnisch nie etwas anderes als ein Haltepunkt für den Personenverkehr. Schaberg war im Übrigen zunächst die einzige Station, die im Zuge des Streckenbaus zwischen Solingen und Remscheid neu entstand. Auf der anderen Wupperseite ging man dagegen anfangs leer aus, was naturgemäß große Verbitterung und Empörung hervorrief. Aufgrund knapper Geldmittel war die Entscheidung über die Errichtung der „Zwischenhaltestelle“ Schaberg lange offen, diese konnte aber zur Freude der Solinger letztlich dann doch realisiert werden. Nicht durchzusetzen vermochte sich hingegen der Wunsch von Interessenten, den neuen Haltepunkt, anstatt auf dem Areal des ehemaligen Brückenbauplatzes in Schaberg, nördlich der Windfelner Brücke bei Halfeshof anzulegen. Ein entsprechender Antrag wurde von den Solinger Stadtverordneten am 13. September 1895 mit großer Mehrheit abgelehnt.

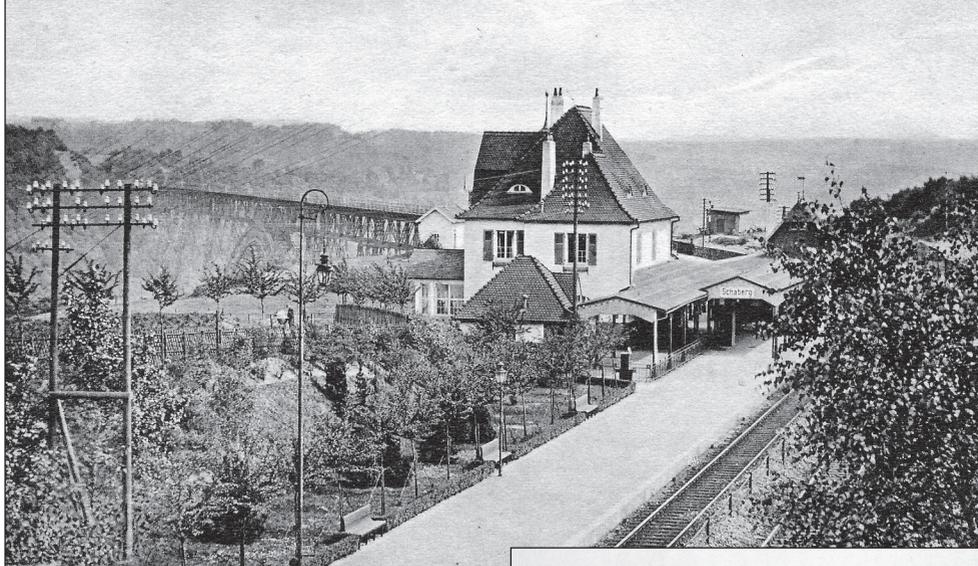
War Schaberg zu Beginn auch scheinbar nur ein relativ unbedeutender Haltepunkt, so sorgte insbesondere der lebhaft ausgeübte Ausflugsverkehr zu der als „stählernem Wunder“ gepriesenen „Riesenbrücke“ über die Wupper zu einer regen Nutzung der kleinen Station. Analog zum Namen der Brücke wollten die Solinger Stadtväter bereits ein Jahr später den Stationsnamen Schaberg in „Bahnhof Kaiser Wilhelm-Brücke“ abgeändert sehen. Dies stieß jedoch auf den erbitterten Widerstand der Remscheider, die ihrerseits über die Errichtung eines Haltepunktes auf ihrer Seite der Brücke nachdachten und nicht geneigt waren, den Solingern und ihrer Station einen derart prestigeträchtigen Namen zu überlassen. Auch nachdem sich die Pläne zur Errichtung eines Haltepunktes nahe „Schloss Küppelstein“ 1907 zerschlagen hatten, blieb man in Remscheid beim prinzipiellen „Nein“ zur Namensänderung, so dass

diese unterblieb. Gegen die 1916 beantragte Umbenennung der Station in „Solingen-Schaberg“ gab es indes keine Einwände.

Sein stattliches Empfangsgebäude verdankt der Haltepunkt Schaberg in erster Linie einem Naturereignis: Am 14. August 1906 wurde der Süden Solingens von einem verheerenden Wirbelsturm heimgesucht, der auch das primitive Schaberger Stationsgebäude völlig zerstörte. Etliche Holzteile flogen bis zum „Felsenkeller“ unterhalb der Windfelner Brücke. Beim Wiederaufbau der Anlage trug man dann dem enormen Ausflugsverkehr Rechnung und errichtete anstelle des alten unansehnlichen Stationsgebäudes von nur geringer Größe ein repräsentatives neues mit turmähnlichem Runderker und einer Loggia für den Gastronomiebereich. Die Inbetriebnahme erfolgte am 1. April 1908.

Welch bedeutende Rolle der Station Schaberg und ihrem neuen Empfangsgebäude in Bezug auf den Ausflugsverkehr zukam, geht u. a. daraus hervor, dass letzteres wie andere seiner Art über zwei getrennte Wartesäle von nicht unbeträchtlicher Größe verfügte. Seine Räumlichkeiten boten nicht nur Platz für diverse „rauschende Feste“, sondern auch ein Kasino für englische Offiziere des Brückenkopfes Köln, der sich nach dem Ersten Weltkrieg im Raum östlich von Solingen bis zur Wupper erstreckte. In einem Fremdenzimmer des Empfangsgebäudes nächtigte einst auch der „Hauptmann von Köpenick“, Wilhelm Voigt, der nach seiner Haftentlassung Mitte August 1908 u. a. durch ganz Deutschland reiste und signierte Postkarten mit seinem Konterfei verkaufte.

Des Weiteren war die Station, die bis 1969 über eine im Dienstgebäude am Ende des Hausbahnsteigs untergebrachte Fahrkartenausgabe verfügte, auch in betrieblicher Hinsicht bedeutsam. Während unklar ist, ob der von der KED Elberfeld schon Ende 1897 aufgestellte Plan zur Anlage einer Kreuzungsstelle in Schaberg zur Ausführung gekommen ist, steht die Existenz einer Blockstelle



dort nicht in Frage. Nach ihrer Außerbetriebnahme 1969 erfolgte 1974 im Zusammenhang mit dem Bau des Zentralstellwerks „Rf“ die Aufstellung von Selbstblocksignalen, da vor allem die dichte Zugfolge abends (Güterzüge!) kürzere Blockstrecken erforderte.

Mit dem Abriss der Bahnsteigüberdachung an Gleis 2 wurde das Schabberger Gebäudeensemble 1999 leider eines seiner markanten Bestandteile beraubt. Er war nötig geworden, nachdem ein Schotterzug in eine Gleis-



Oben: Der Haltepunkt Schaberg mit seinem stattlichen „Stations- und Restaurationsgebäude“ sowie seinen schmucken Außenanlagen um 1910. Der Bahnsteigzugang war durch Sperren gesichert. Foto: Verlagsarchiv

Mitte und unten: Das 1908 eröffnete neue Stationsgebäude des Haltepunkts Schaberg war für den Ausflugsverkehr zur Müngstener Brücke von großer Bedeutung. Im Dienstgebäude links, das älteren Datums zu sein scheint, befanden sich Stellwerk und Fahrkartenausgabe. Fotos: Slg. G. Krain



Damals noch mit Bahnsteigdach an Gleis 2: der idyllische Hp Schaberg, wo 212328 auf ihrem Weg nach Ohligs soeben einen kurzen Zwischenstopp eingelegt hat. Am Zugende eine zweite 212 (vgl. S. 105); die „7“ vorne rechts signalisiert die Höchstgeschwindigkeit für das Befahren der Müngstener Brücke (70 km/h). Foto (4.7.1993): P. Hölterhoff

baustelle im Bereich der Station Schaberg gerast und dort aus den Schienen gesprungen war (vgl. S. 102).

Über die Wupper und bergan

Unmittelbar hinter dem Hp Schaberg beginnt die Müngstener Brücke, die auf einer Länge von 465 m das tief eingeschnittene Tal der mittleren Wupper überspannt. Träume von einer direkten Verbindung zwischen der Solinger Schneid- und Schleifwarenindustrie westlich bzw. der Remscheider Werkzeugindustrie östlich des Flusses waren ein halbes Jahrhundert an dieser naturgeografischen Trennlinie gescheitert, deren Überwindung lange Zeit als unmöglich galt.

Die Strecke kreuzt das über 100 m tiefe und steilwandige Tal der Wupper fast rechtwinklig und verschwindet dann in einem tiefen Einschnitt, der an seinem Ende von der über Westhausen nach Burg führenden Straße überquert wird. Die Gleise verlaufen danach im Wesentlichen hangparallel am Ostrand der industriereichen Remscheider Ortsteile Reinshagen und Güldenwerth; östlich eröffnet sich der Blick auf die Hänge des Eschbach- und Lohbachtals. Sind die Neigungen auf Solinger Seite vergleichsweise gering, so beginnt direkt nach Überschreitung der Wupper das steilste Streckenstück mit einer Neigung von 1:60, dem zur Zeit des Streckenbaus höchstzulässigen Wert für Vollbahnbetrieb überhaupt. Von der Müngstener Brücke (Gleishöhe 205 m ü. NN) bis Remscheid Hbf müssen auf nur ca. 6 km Streckenlänge rund 100 Höhenmeter überwunden werden.

Der Bahnhof Güldenwerth

Wie schon erwähnt, waren bei der Inbetriebnahme der Bahnverbindung zwischen Solingen und Remscheid außer in Schaberg keine weiteren Stationen eingerichtet worden; die Remscheider Forderungen nach zwei Haltestellen verhallten ungehört. In Güldenwerth bestand lediglich die Gelegenheit für Zugkreuzungen auf der anfangs noch eingleisigen Strecke; für den Bau von Bahnstationen fehlte der Eisenbahn hingegen das Geld. Der ablehnende Bescheid der KED Elberfeld vom 29. April 1896 traf die Remscheider hart. Waren sie durch die Bereitstellung der ihrer Meinung nach unverhältnismäßig hohen Grunderwerbskosten für den Bau der Linie Solingen–Remscheid ohnehin schon arg gebeutelt, so konnten sie die so teuer erkaufte Bahn nun nicht einmal nach ihren Vorstellungen nutzen. Anfangs hatte man von Remscheider Seite zwei Haltestellen gefordert, von denen die eine in Vieringhausen (Schüttendelle), die andere in Reinshagen resp. Güldenwerth errichtet werden sollte. Später war man dann sogar zum Verzicht auf erstgenannte Haltestelle bereit, wenn man

Das architektonisch sehr eigenwillige, vielgestaltige Empfangsgebäude der Station Güldenwerth, bei dem die überzogen verspielt wirkende Schieferdekoration besonders ins Auge fiel, verkam in den 60er Jahren immer mehr und wurde im März 1972 abgerissen. Bemerkenswert auch seine sehr dichte Lage am Gleiskörper. Foto (um 1960): Slg. A. Schätz



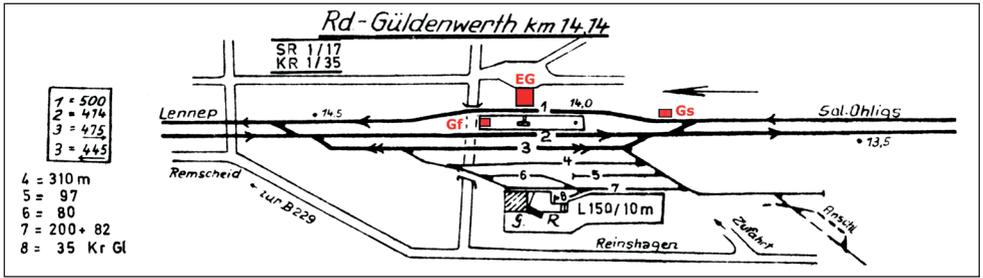
nur die dringend gewünschte Station bei der Kreuzungsstelle Güldenwerth erhalten würde. Da sich der Südwesten Remscheids zu einem aufstrebenden Industriebezirk mit relativ dichter Besiedlung entwickelt hatte, waren die Forderungen nach Anlage eines Personen- und Güterbahnhofs, der die weiten und beschwerlichen Wege zum späteren Hauptbahnhof überflüssig machen sollte, völlig berechtigt. Die KED Elberfeld vertröstete die erbosten Remscheider indes auf die Zukunft.

Es sollte jedoch nicht mehr allzulange dauern, bis der Remscheider Forderung nach einer Station in Güldenwerth endlich entsprochen wurde. Am 1. August 1898 konnte zunächst eine „Haltestelle für den Personen- und Privatdepeschenverkehr“ dem Betrieb übergeben werden, die aber nur über eine provisorische Fahrkartenausgabe verfügte. Die Eröffnung des Empfangsgebäudes erfolgte gut drei Jahre später am 1. Oktober 1901. Zwar war man in Remscheid froh, nun über eine Bahnhofsanlage im Südwesten der Stadt verfügen zu können, ihre Gestaltung hatte allerdings erneut zu heftigen

Kontroversen mit der Bahnverwaltung geführt. Diese sah sich aus betriebstechnischen Gründen nämlich nicht in der Lage, dem Wunsch der Stadt nach Errichtung des Empfangsgebäudes an der Reinshagener Straße, d.h. im Westen der Gleisanlagen, nachzukommen. Da dort vielmehr der Güterbahnhof angelegt wurde, blieb als Standort für Empfangsgebäude und Bahnsteig nur die stadtabgewandte Seite auf der Ostseite des Bahnhofs. Alle Versuche, die ungünstige Lage des Empfangsgebäudes durch den Bau einer Unter- oder Überführung zur Reinshagener Straße ein wenig aufzuwerten, schei-



Im Februar 1971 waren Bilder wie das von 212 030 aus Stellwerk „Gf“ in Güldenwerth noch möglich; schon bald darauf waren Empfangsgebäude und Stellwerk Geschichte. Foto: W. Blum



Gleisplanskizze des Bahnhofs Güldenwerth von 1977; in Rot eingezeichnet die wenige Jahre zuvor abgerissenen Hochbauten. Die unmaßstäbliche Darstellung lässt den umständlichen Weg zum Bahnsteig auf der Ostseite der Station deutlich kürzer erscheinen. Vorlage: Slg. M. Peplies

terten am Widerstand der Bahnverwaltung. Waren es im ersten Fall die zu hohen Kosten, die eine Ausführung des Projektes verhinderten, so lehnte man eine Überführung aus Gründen der Betriebsicherheit ab. Nicht unerwähnt bleiben soll schließlich der erbitterte Streit, der 1898 um den passenden Namen für die neue Station tobte. U.a. aufgrund ihrer Lage im Postbezirk Reinshagen waren viele Reinshagener Bürger der Meinung, dass nur „Reinscheid-Reinshagen“ in Betracht käme. Bewohner der Ortschaft Güldenwerth forderten hingegen den Namen „Reinscheid-Güldenwerth“, während eine dritte Fraktion – bei Umbenennung der bereits bestehenden Station Vieringhausen an der Strecke nach Hasten in „Reinscheid-Schüttendelle“ – gar für die Bezeichnung „Reinscheid-Vieringhausen“ eintrat. Obwohl sich auch die Mehrheit der Stadtverordneten sowie die Oberpostdirektion für „Reinscheid-Reinshagen“ aussprach, entschied sich die KED Elberfeld jedoch völlig unerwartet für „Reinscheid-Güldenwerth“, da dies der „geographisch geeignete, dazu neutrale Name“ sei. Alle Proteste waren vergebends.

Inzwischen hat der Bahnhof Güldenwerth (Höhe ü. NN ca. 253 m) sein Gesicht mehrfach deutlich gewandelt: Dem Abriss des heruntergekommenen Empfangsgebäudes¹ im März 1972 resp. der Stellwerke „Gf“ und „Gs“ sowie dem Rückbau von Rangier- und Ladegleisen nach Einstellung des Güterverkehrs² folgte 1997 eine Verschönerungsaktion im

Zusammenhang mit dem 100-jährigen Geburtstag der Müngstener Brücke, ehe die Anlagen für den Personenverkehr dann 2006 eine Modernisierung bzw. eine erneute optische Aufwertung erfuhren³. Im Zuge dieser Maßnahmen erhielt die Station neben den dringend erforderlichen P&R-Plätzen nach mehr als 100 Jahren endlich auch einen Bahnsteigzugang von Westen. Den Rückbau überdauert hat Gleis 3, das als Ausweichgleis und für die Bedienung zweier Anschlüsse weiterhin benötigt wird (vgl. S. 107).

Durch den Büchener Tunnel

Nach Verlassen des Bahnhofs Güldenwerth behält die Strecke zunächst ihre nördliche Richtung bei und durchquert, weiterhin stark steigend, den Stadtteil Vieringhausen. Die Topografie des Geländes zwingt dann zu einer Richtungsänderung nach Osten, die spätestens bei Eintritt in den Büchener Tunnel vollzogen ist. Aufgrund von Bauauffälligkeit, zu-

1 Die eigenwillige Architektur des mit Fresken ausgemalten Gebäudes, das durch sein Bruchsteinmauerwerk sowie den z.T. freigestellten Rundturm ein wehrhaftes Aussehen erhalten hatte, gefiel nicht jedem; vielleicht blieb ihm deshalb eine Erhaltung versagt.
 2 Die Abfertigung von Stückgut endete schon ca.1968.
 3 Der noch erhaltene Teil der Bahnsteigüberdachung, seit 2001 denkmalgeschützt, wurde dabei restauriert; er zeigt laut Denkmalliste Prinzipien des frühen Eisenbaus, der wiederum an klassischen Stilvorbildern orientiert war (z.B. korinthisches Kapitell).