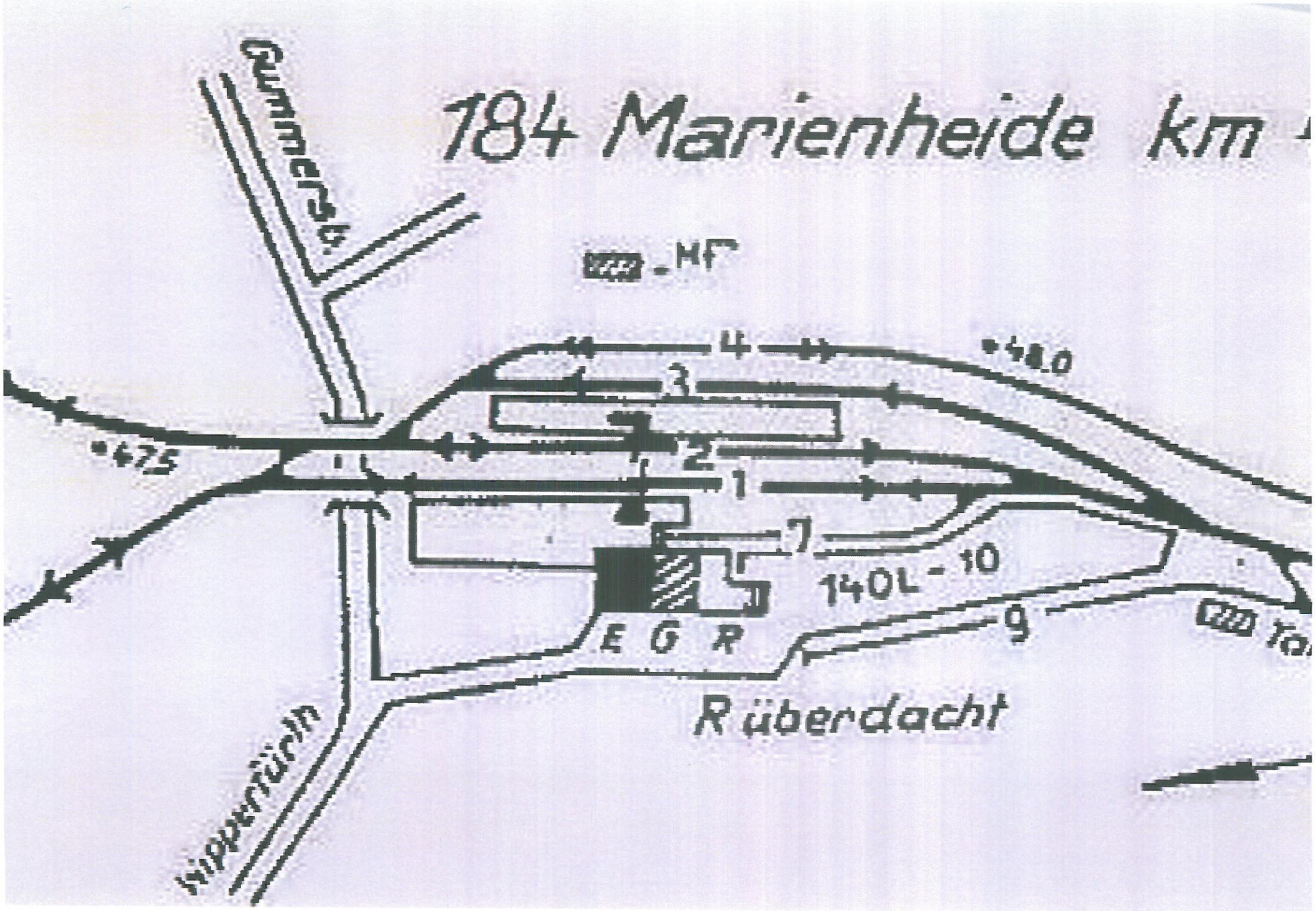
(c) Sammlung VOBA www.bahnen-wuppert

Marienheide

Marienheide


184 Marienheide km
Gummersb.
MF
4
3
2
1
7
9
*48.0
*47.5
140L - 10
E G R
R überdacht
Wippertürth

Eisenbahn in Marienheide (siehe auch unter "Kleinbahn")
Seit etwa 1850 existierten Pläne, eine Eisenbahn durch das Tal der Wupper zu bauen, beginnend bei Elberfeld und Barmen durch Lennep, Hückeswagen, Wipperfürth, Marienheide und über Gummerbach weiter in das Oberbergische Land hinein. Aber zunächst ging die Strecke nur bis Lennep, von Gummersbach bis dort lief der Güterverkehr per Pferdefuhrwerk über die "Chaussee" über Marienheide, Wipperfürth und Hückeswagen. Erst im Mai 1876 wurde die Strecke bis Wipperfürth fertig.

Der Bahnhof Marienheide wurde am 01.12.1892 eingeweiht, gleichzeitig wurde die Eisenbahnstrecke Oberbrügge-Meinerzhagen-Holzwipper-Marienheide in Betrieb genommen. Die Strecke wurde am 01.07.1893 bis nach Kotthausen, am 01.08.1893 bis Gummersbach und noch im gleichen Jahr bis Dieringhausen erweitert.

Der Bahnhof Holzwipper besaß eine Verladestation für Grauwacke, die vom Steinbruch in Müllenbach zunächst mit Fuhrwerken angefahren wurde. Auch der Bahnhof in Kotthausen hatte eine Verladestation für Grauwacke aus den beiden großen Steinbrüchen im Ort. Das Gestein wurde vor allem in Form von Bahnschotter gebraucht für den Bau der vielen neuen Eisenbahnlinien im Deutschen Reich.

Am 05.09.1897 wurde nach nur 9-monatiger Bauzeit die Schmalspurbahn zwischen den Bahnhöfen von Marienheide und Engelskirchen eröffnet. Sie verlief entlang der Leppestraße und diente der Anbindung der Eisen- und Stahlindustrie im Leppetal mit den beiden Bahnhöfen der Reichsbahn und natürlich als öffentliches Personenverkehrsmittel für die vielen Ortschaften auf dem Weg.

Im Jahr 1898 wurde eine elektrische Kleinbahn vom Steinbruch Müllenbach zum Bahnhof in Holzwipper in Betrieb genommen. Sie besaß einen eigenen Generator. Damit besaßen alle großen Steinbrüche auf dem Gebiet der Bürgermeisterei Marienheide die damals fortschrittlichste Verkehrsanbindung.

Erst 1902 wurde die Eisenbahnverbindung Marienheide-Wipperfürth eröffnet und damit die letzte Lücke geschlossen. Marienheide war nun ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt mit direkter Verbindung nach Köln, Hagen, Wuppertal und ins Ruhrgebiet.

Im Juni 1907 stürzte der 380 m lange Eisenbahntunnel hinter dem Bahnhof Kotthausen in Richtung Gummersbach direkt hinter einem in Richtung Marienheide fahrende Güterzug ein. Niemand wurde verletzt. Südlich des Einbruchs wurde die Behelfsstation "Kotthausen Süd" eingerichtet, für sechs Wochen fuhren zwischen Kotthausen und Kotthausen-Süd Pferdefuhrwerke. In dieser Zeit wurde der Einbruch abgeräumt, die Strecke repariert und tunnelfrei neu in

Der Bahnhof Marienheide in den 1890er Jahren. Noch existiert nu die Strecke Köln-Marienheide-Hagen.

Der Bahnhof etwa 1920. Seit 1902 geht es von hier in die Richtungen Köln, Remscheid und Hagen.

Links der Lokschuppen, rechts im Bild der Wasserturm.

Auf dieser Postkarte von Anfang der 1950er Jahre ist außer dem Lokschuppen in der Mitte ganz links noch die Drehbühne zu erkennen.

Betrieb genommen.

Im Zweiten Weltkrieg war der Marienheider Bahnhof mehrmals Ziel für Luftangriffe, ebenso die Bahnhöfe in Holzwipper und Kotthausen. Aber offensichtlich waren sie den Alliierten nicht wirklich wichtig, denn große Schäden wurden nicht verursacht. Es scheint eher so, dass die Jagdbomber und Bomber hier nur ihre nach dem eigentlichen Angriffsflug übrig gebliebenen Bomben abwarfen, bevor sie zu ihren Stützpunkten zurückflogen. Im Februar 1945 wurde bei einem Tiefffliegerangriff die Lokomotive eines Güterzuges am Bahnhof von Kotthausen zerstört. Wirklich schlimm getroffen wurde jedoch die Kleinbahn. Am 19. März 1945 griffen Jagdbomber bei Engelskirchen-Blumenau einen Kleinbahnzug mit Bordwaffen und Bomben an und zerstörten den Zug und das Gleis vollständig. Dabei wurden mindestens 31 Menschen getötet und noch viel mehr verletzt. Wenige Stunden später wurden bei einem noch schwereren Angriff der Ortskern von Engelskirchen und sämtliche Bahnanlagen vernichtet. Die Reparaturabeiten an der Kleinbahn konnten erst nach dem Kriegsende erfolgen, und im Herbst 1945 verkehrte die Kleinbahn wieder.

Im September 1947 lief die Konzession der Kleinbahn für die Personenbeförderung ab. Ab dem 01.09.1947 setzte die OVAG (Oberbergische Verkehrs-AG) parallel dazu Omnibusse ein. Am 08.09.1949 befuhr der letzte Kleinbahn-Personenzug die Strecke durch das Leppetal. Am 31. Januar 1950 wurde auch der Stückgutverkehr zwischen Marienheide und Berghausen bzw. Kaiserau wurde eingestellt, die Gleisstrecke wurde abgebaut und die Leppestraße auf diesem Teilstück asphaltiert. Der Güterverkehr zwischen Berghausen und Engelskirchen wurde bis zum 31.03.1958 aufrechterhalten.

Etwa 1950 wurden der Lokschuppen und die Drehbühne vor der Abzweigung der Bahnstrecken in die Richtungen Remscheid und Hagen demontiert.

Im Jahr 1953 gab es die höchste Verkehrsdichte auf dem Bahnhof Kotthausen: 21 Personenzugpaare und 9 Güterzugpaare passierten ihn an einem Tag.

In diesem Jahr wurden die ersten roten Schienenbusse auf der Strecke Dieringhausen - Remscheid eingesetzt. Obwohl sie eigentlich nur aus Kostengründen dort fuhren, wo sich der Einsatz eines Eisenbahnzuges nicht lohnte, waren die modernen Fahrzeuge mit ihren bequemen Polsterbänken sehr beliebt. Sie bestanden meist aus einem Triebwagen und einem Anhänger (Beiwagen oder Steuerwagen). Die normalen Eisenbahnzüge mit Dampflokomotiven und Waggons stammten zu einem Großteil noch aus dem 19. Jahrhundert und besaßen üblicherweise Holzbänke. Es fuhren sogar manchmal noch Waggons der 1852 eingeführten 4. Klasse, die nur an den Außenwänden eine schmale Holzpritsche als Sitzgelegenheit besaßen und in denen die meisten

Das Bahnhofsgebäude 1975.

Die Gleisanlagen und der Bahnhof etwa 1976.

Betrieb am Bahnhof 1978. Oft fahren die Züge aber fast leer.

Der stillgelegte Bahnhof 1999. Die Strecke Köln-Hagen ist betriebsbereit, aber es fahren seit 1987 keine Züge mehr. Wo früher die Bahnsteige waren, sind jetzt Parkplätze für die beiden Supermärkte REWE und LIDL und die Gaststätte im Bahnhofsgebäude.

Reisenden stehen mussten.

Etwa 1954 wurde der Wasserturm in der Abzweigung der Bahnstrecken Richtung Remscheid und Hagen gesprengt und abgetragen. Der Wasserturm mit Wasser aus der Wipper versorgte den Wasserkran, an dem die Dampflokomotiven mit Wasser betankt wurden. Er befand sich am Ende des mittleren Bahnsteigs etwa 50 m von der Eisenbahnbrücke entfernt.

Im Jahr 1956 wurde die alte Abortanlage am Bahnhof abgerissen und durch einen kleinen gemauerten Anbau ersetzt.

Am 25.04.1957 übersah der Lokführer einer einzelnen Dampflokomotive bei der Einfahrt in den Bahnhof Marienheide ein Haltesignal und rammte in einer Weiche direkt unter der Eisenbahnbrücke in Ortsmitte die Dampflok eines Güterzuges. Der Lokführer des Güterzugs kam ums Leben, sein Heizer und der Führer der anderen Lok wurden schwer verletzt. Die Strecke wurde gesperrt, der Personenverkehr zwischen Marienheide und Ohl-Rönsahl musste mit Bundesbahn-Omnibussen aufrecht erhalten werden. Der überlebende Lokführer wurde später zunächst zu 6 Monaten Gefängnis ohne Bewährung verurteilt, im Januar 1958 wurde das Urteil zu 4 Monaten mit Bewährung geändert.

Am Morgen des Montag, dem 08.02.1960, fuhr zum ersten Mal ein fahrplanmäßiger Personenzug mit einer Diesellok in den Bahnhof ein und weiter in Richtung Hagen.

Am Bahnhof Kotthausen wurde 1970 die Stückgut-, Expreßgut- und Gepäckabfertigung eingestellt, 1972 wurde das Gebäude des Bahnhofs Holzwipper abgerissen, auf dem Gelände ließ sich ein Fertigbeton-Hersteller nieder.

Der Eisenbahnverkehr Köln-Hagen wurde 1979 eingestellt. Die Strecke Dieringhausen-Hagen wurde noch im Zweistundentakt bedient, wie auch die Eilzugverbindung Köln-Marienheide. Am 23.05.1983 wurde das Publikumsgebäude des Bahnhofs Kotthausen abgerissen, der Güterschuppen und das Stellwerk blieben bestehen.

Am 31.05.1986 wurde die Eisenbahnstrecken Gummersbach-Remscheid und Gummersbach-Hagen stillgelegt, ebenso der Bahnhof Marienheide. Der Eisenbahnverkehr zwischen Marienheide und Gummersbach wurde noch ein Jahr lang aufrechterhalten. Die Schienen der Strecke Marienheide-Wipperfürth wurden noch im selben Jahr abgebaut, am 20.10. beginnend in Marienheide bis zum 31.10. in Wipperfürth.

Die Einstellung des Personenzugverkehrs Marienheide-Gummersbach erfolgte am 30.05.1987, der Bahnhof Kotthausen wurde geschlossen, die Strecke aber

Ein "Talent", der seit 2003 im Stundentakt zwischen Köln und Marienheide verkehrt, steht am extrem schmalen Bahnsteig der Haltestelle Marienheide.

Im ehemaligen Bahnhofsgebäude befinden sich eine Gaststätte und ein schöner, großer Saal, der für Veranstaltungen wie größer Feiern und Ausstellungen gemietet werden kann. In den oberen Etagen befinden sich Wohnungen. In den 1990er Jahren wurde e großes Ladenlokal angebaut, in dem sich ein LIDL-Markt befinde

Das alte Bahnhofsgebäude im Jahr 2007 von der Bahnseite her, links die ehemalige Frachtabfertigungshalle, rechts Schalterraum Warteraum, Verwaltung usw. und natürlich die Bahnhofsgaststätt

weiterhin befahrbar gehalten und hin und wieder von Sonderzügen benutzt.

Im August 1997 begannen die Bauarbeiten in der Bahnhofstraße: das alte Knoche- und das Post-Gebäude wurden abgerissen und auf dem Bahnhofgelände zwei neue Supermärkte gebaut. Am 14.05.1998 wurde der neue REWE-Markt mit der Post-Agentur eröffnet.

Am 22.06.1998 begannen Bauarbeiten an der Eisenbahnbrücke der B256 im Zentrum von Marienheide. Die Brücke wurde verbreitert.

Auf der endgültig stillgelegten Bahntrasse in Richtung Wipperfürth-Remscheid wurde 2001 der Radwanderweg vom Kreisverkehr bis Wipperfürth-Ohl eröffnet. Lediglich der Tunnel in Krummenohl musste umfahren werden, der zunächst nur noch Fledermäusen als Überwinterungshöhle diente. Der Radwanderweg gehört zum Projekt "Wasserquintett" der Städte Hückeswagen und Wipperfürth, der Gemeinde Marienheide und des Landesbetriebs Straßenbau NRW, gefördert durch das Land Nordrhein-Westfalen und die Bundesrepublik.

Am 20.04.2003 wurde – 17 Jahre nach der Stillegung – der Bahnbetrieb zwischen Köln und Marienheide wieder aufgenommen. Seitdem fahren moderne Talent-Züge der Regionalbahn 25 im Stundentakt.

In Kotthausen, nahe der Stelle, an der sich früher der Bahnhof befand, wurde anfangs beim Bahnübergang der Gimborner Straße eine Langsamfahrstelle mit 20 km/h eingerichtet und der Übergang mit Flatterband gesichert. Am Bahnhof Gummersbach wurde dem Zugführer ein Mobiltelefon ausgehändigt, mit dem er die Angestellten der Sicherungsfirma anwies, den Übergang zu schließen. Auf der Rückfahrt von Marienheide nach Köln mußte er entsprechend wieder anrufen und in Gummersbach das Handy wieder abgeben. Im August 2005 wurden neue Halbschranken in Betrieb genommen und die Geschwindigkeitsbeschränkung für Züge aufgehoben.

Die Firma Otto Kind befand sich seit der Gründung am 01.11.1901 in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Kotthausen. Als sie endgültig auf das seit den 1980er Jahren zusätzlich betriebene Gelände in Gummersbach-Dümmlinghausen umgezogen war, gab es keinen Grund mehr für die oft geforderte Einrichtung einer Bahnhaltestelle Kotthausen.

Am 15.01.2011 verschüttete ein Erdrutsch die Bahngleise in Richtung Gummersbach kurz hinter dem früheren Bahnhof Kotthausen, ausgelöst durch das Abtauen großer Mengen Schnee nach über einer Woche Dauerregen. Etwa 4000 Kubikmeter Erde und Steine rutschten den Hang hinab und rissen Bäume und Sträucher mit. Da der ganze Hang abrutschgefährdet war, wurde die Bahnstrecke Gummersbach-Marienheide gesperrt. Es war wieder die gleiche Stelle, an der sich bei der Einrichtung

Die Arbeiten am Bahnhof im Oktober 2013: die Gleise sind entfer und werden ganz neu verlegt, ein neuer, längerer und vor allem wesentlich breiterer Bahnsteig wird gebaut.

Der Park-and-Ride-Platz und die Arbeiten am Gleis Richtung Meinerzhagen Anfang Oktober 2013.

der Bahnlinie ein Tunnel befunden hatte, der im Juni 1907 kurz nach der Durchfahrt eines Güterzuges eingestürzt war und danach vollständig abgetragen wurde.

Das Bergwerksunternehmen Feldhaus aus Schmallenberg beseitigte 7500 t Erd- und Gesteinsmasse und sicherte die instabile Böschung durch eine eisenarmierte Schale aus Spritzbeton von 80 m Länge und bis zu 13 m Höhe. Am 02.07.2011 wurde die Bahnstrecke wieder freigegeben.

Am 22.07.2013 wurde der Bahnverkehr in Marienheide eingestellt. Nach dem Zeitplan sollte er bis Ende November ruhen wegen umfangreicher Bauarbeiten an den Gleisen, an der Signaltechnik und an mehreren Bahnhöfen. Gesperrt werden sollten vom 22.07. bis 29.09. die Strecke Marienheide-Dieringhausen, vom 30.09. bis 03.11. die Strecke Marienheide-Overath und vom 03.11. bis 29.11. die Strecke Marienheide-Engelskirchen. Der Verkehr wurde während dieser Zeit ersatzweise mit Omnibussen durchgeführt.

U.a. wurden in Gummersbach Unterführungen gebaut bei der Vogtei ("Burg")und beim Bahnsteig. Vor allem aber sollte die Fahrtzeit Köln-Marienheide um 30 Minuten verkürzt werden durch Erneuerung einiger Gleisabschnitte, die bis dahin nur in Schleichtempo zu befahren waren. Gleichzeitig sollten die Haltestellen Marienheide und Meinerzhagen für die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs Köln-Meinerzhagen ab Dezember 2013 vorbereitet werden. Außerdem sollte die Zahl der Sitzplätze erhöht werden.

Wie fast immer, wenn in großem Ausmaß an alten Anlagen gebaut wird, stieß man auch hier auf einige Überraschungen. So entdeckte man z.B. beim Abriss des alten Bahnsteigs in Gummersbach, dass der Untergrund nur aufgeschüttet war und für die neuen Fundamente erst verfestigt werden musste. Ein alter, nicht dokumentierter Tunnel, darin ein Kabel, das einen Großteil des Gummersbacher Stadtkerns mit Strom versorgt, die Entdeckung einer Kolonie geschützter Schlangen und die Insolvenz eines beteiligten Unternehmens brachten neue Probleme, die zu Verzögerungen führten. Im Oktober wurde der Eröffnungstermin auf Mitte Dezember, im November noch einmal auf Ende Januar 2014 verschoben.

Die gesamte Bahnanlage beim Bahnhof Marienheide wurde völlig verändert. Die Gleise wurden neu verlegt. Der "alte", 2003 in Betrieb genommene, extrem schmale Bahnsteig wurde abgerissen und ein langer und breiter Bahnsteig neu gebaut. Auf der anderen Seite der Brücke an der Strecke Richtung Meinerzhagen entstand ein großer Park-and-Ride-Parkplatz, den Bürgermeister Uwe Töpfer am 02.10.2013 eröffnete. Genau hier befanden sich bis Anfang der 1950er Jahre die Drehbühne, der Lokschuppen und der Wasserturm, dessen Wasser zur Betankung der Dampflokomotiven gebraucht wurde. Der neue Parkplatz dient vor allem den Berufspendlern.

Außerdem ist er Startpunkt für Wander- und Radtouristen auf dem Radwanderweg Richtung Wipperfürth/Remscheid durch das Tal der Wupper.