

# **Aus der Geschichte der Stadt Leverkusen**

---

Gert Nicolini

## **Die Geschichte des Schienenverkehrs in Leverkusen**

- ein Überblick -

---

**Aus der Geschichte der Stadt Leverkusen**

Verfasser:

Dr. Gert Nicolini  
Am Vogelkreuz 17  
51371 Leverkusen

E-Mail: gert@nicolinionline.de

Leverkusen 2020



*Bild 1: Das historische Ausfahrtsignal am alten Bahnhof Pattscheid erinnert an vergangene Zeiten des Eisenbahnbetriebs in Leverkusen (04.12.2019)*

Diese Veröffentlichung liegt nicht als originäre Druck-Auflage vor; deshalb wird bei der Verwendung der bibliographischen Angaben (z. B. als Quelle oder als Zitat) der Hinweis auf die Internet-Adresse ([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de)) empfohlen.

Nachdruck und sonstige Vervielfältigungen sind - auch auszugsweise - nur mit Quellenangabe gestattet. Alle Rechte vorbehalten. Es ist insbesondere nicht gestattet, ohne ausdrückliche Genehmigung des Verfassers diese Veröffentlichung oder Teile daraus zum Zwecke der allgemeinen Verbreitung zu vervielfältigen oder in elektronische Systeme (z. B. Internet) zu übernehmen.

## Inhaltsverzeichnis

Einführung	6
1. Erläuterungen	7
1.1. Eisenbahnen, Kleinbahnen und Straßenbahnen	7
1.2. Methodische und inhaltliche Hinweise	7
2. Die Bahnstrecken im Raum Leverkusen	9
2.1. Die überörtlichen Bahnstrecken	9
2.1.1. Das Charakteristikum dreier Bahnstrecken auf engem Raum	9
2.1.2. Frühe Überlegungen zu Streckenplanungen	11
2.1.3. Die Köln-Mindener Bahnstrecke	13
2.1.4. Die Bergisch-Märkische Bahnstrecke	15
2.1.5. Die Rheinische Bahnstrecke	17
2.1.6. Die Eisenbahnstrecke zwischen Lennep und Opladen - der „Balkanexpress“	17
2.1.7. Die S-Bahn zwischen Köln und Essen	23
2.1.8. Die Bahnhöfe	25
2.1.8.1. Küppersteg	25
2.1.8.2. Opladen	27
2.1.8.3. Schlebusch	30
2.1.8.4. Morsbroich	31
2.1.8.5. Wiesdorf	32
2.1.8.6. Pattscheid	34
2.1.8.7. Bergisch Neukirchen	35
2.1.8.8. Grund	36
2.1.8.9. Rheindorf	37
2.1.8.10. Chempark	37

2.1.9. Das Bahnbetriebswerk und das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen	37
2.1.9.1. Das Bahnbetriebswerk	37
2.1.9.2. Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk	39
2.1.9.3. Die „Neue Bahnstadt Opladen“	44
2.1.10. Dampflok - Diesellok - E-Lok	44
2.2. Die Klein- und Straßenbahnen im Raum Leverkusen	45
2.2.1. Die Kleinbahn zwischen Langenfeld, Monheim, Hitdorf und Rheindorf	46
2.2.2. Die Straßenbahnlinie zwischen Köln und Opladen	51
2.2.3. Die Straßenbahnlinie zwischen Opladen und Ohligs	53
2.2.4. Die Kleinbahn zwischen Opladen und Lützenkirchen	54
2.2.5. Die Kleinbahn zwischen Schlebusch und Manfort	55
2.2.6. Die Straßenbahnlinie zwischen Köln und Schlebusch	59
2.3. Lokale Werksanschlüsse	59
2.3.1. Die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Opladen und der Chemischen Fabrik Griesheim	59
2.3.2. Die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Opladen und der Rheinischen Dynamitfabrik Opladen	61
2.3.3. Die Werksbahn zwischen Köln-Mülheim und dem Bayerwerk	61
2.3.4. Die Lorenbahn zwischen Bayerwerk und Deponie	64
2.3.5. Der Gleisanschluss der Dynamit Nobel AG in Manfort	64
2.3.6. Die Carbonit-Bahn zwischen Schlebusch und Manfort	65
2.3.7. Sonstige Werksanschlüsse	66
3. Chronik der lokalen Bahngeschichte	68

Anhang	72
1. Bildnachweis	72
2. Kartennachweis	73
3. Quellen- und Literaturverzeichnis	73
4. Veröffentlichungen in der Reihe „Aus der Geschichte der Stadt Leverkusen“	87

## Einführung

Am 7. Dezember 1835 begann mit der Eröffnung der ersten Eisenbahn-Linie zwischen Nürnberg und Fürth auch in Deutschland die Zeit der Eisenbahnen.<sup>1</sup> Insbesondere für die damals einsetzende industrielle Entwicklung kam dem neuen Verkehrsmittel „eine besonders wichtige Rolle“ zu: Einerseits war der Bau der Eisenbahnen durch die rasche Industrialisierung bedingt, andererseits war er aber auch der „Motor dieses Prozesses“<sup>2</sup>.

Durch die verkehrsgeographisch günstigen Bedingungen im rechtsrheinischen Raum zwischen Köln und Düsseldorf erreichte der Eisenbahnbau schon bald auch den Raum Leverkusen und schaffte damit die grundlegende Voraussetzung für die Industrialisierung.<sup>3</sup> Hier hat der Bau der Eisenbahnen den Industriebetrieben entscheidende Standortvorteile verschafft: „Jetzt gab es verkehrs- und frachtgünstige Gesichtspunkte für die Anlage von Fabriken.“<sup>4</sup> Die Bedeutung der Bahnstrecken für den Güterverkehr muss vorherrschend gewesen sein; über den Nutzen des neuen Verkehrsmittels für den Personenverkehr berichten die Chronisten eher wenig. Immerhin aber fuhren schon 1850 z. B. vom Bahnhof Küppersteg aus täglich vier Züge in jede Richtung<sup>5</sup> und als in Opladen zum Fahrplanwechsel 1872 ein Halt<sup>6</sup> gestrichen wurde, protestierte die Bevölkerung - erfolgreich - dagegen.<sup>7</sup>

Zweifellos „war der Ausbau des Eisenbahnnetzes ab der Mitte des 19. Jahrhunderts für die Gemeinden im heutigen Stadtgebiet Leverkusen von entscheidender Bedeutung.“<sup>8</sup>

Die ersten Eisenbahn-Strecken wurden von privaten Gesellschaften gebaut und betrieben, die im hiesigen Raum in den 1870er- bzw. 1880er-Jahren vom preußischen Staat übernommen wurden.<sup>9</sup>

Neben den Eisenbahnen kam auch den Klein- und Straßenbahnen für die Belange der ortsansässigen Gewerbebetriebe eine besondere Bedeutung zu, obgleich sie durch den stärker ausgeprägten Lokalbezug auch für die Personenbeförderung eine wichtige Rolle spielten.

Allgemein - und so auch im Raum Leverkusen - führte der Bau der Eisenbahn-Strecken, mehr aber wohl noch die Inbetriebnahme der lokalen Klein- bzw. Straßenbahnen, zur allmählichen Aufgabe des Postverkehrs mit Pferdefuhrwerken, die anfangs insbesondere den Personenverkehr betraf.<sup>10</sup>

Besonders Opladen entwickelte sich in der zweiten Hälfte des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts zu einem bedeutenden Eisenbahnstandort.<sup>11</sup>

---

<sup>1</sup> zur frühen Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland, insbesondere im Rheinland und in Westfalen, siehe z. B. Kumpmann, S. 1ff.

<sup>2</sup> Zitate: Steitz, S. 7; siehe z. B. auch Handschuh, S. 6.

<sup>3</sup> siehe z. B. Adamietz, S. 13, Ris, S. 35f., Peters, S. 92, Rother, S. 20, Gruß 1984, S. 224f., Gieske und Schiebekenne, S. 19, Herlitze, S. 183, Bauschen 1988, S. 21 und John 2016, S. 164.

<sup>4</sup> Lessiak, S. [8].

<sup>5</sup> siehe Müller 1987, S. 300.

<sup>6</sup> von fünf Zügen in Richtung Deutz.

<sup>7</sup> siehe hierzu Müller 1987, S. 304ff. und Treyde, S. 7.

<sup>8</sup> Bauschen 1988, S. 21.

<sup>9</sup> siehe unten, P. 2.1.1., S. 10.

<sup>10</sup> siehe z. B. Pompilio, S. 285f. und Musiol und Gutbier, S. 303.

<sup>11</sup> siehe hierzu vor allem Müller 1987, S. 298ff. und Musiol und Gutbier.

## 1. Erläuterungen

### 1.1. Eisenbahnen, Kleinbahnen und Straßenbahnen

Zu den schienengebundenen Verkehrsmitteln zählen im allgemeinen Sprachgebrauch vor allem Eisenbahnen, Kleinbahnen und Straßenbahnen.<sup>1</sup>

In der historischen Betrachtung war die erste Phase des Schienenverkehrs durch den Bau der Eisenbahnen als „Vollbahnen“ bzw. „Hauptbahnen“ gekennzeichnet, die der Überbrückung großer Entfernungen dienten. In einer zweiten Phase erfolgte die regionale Erschließung durch „Nebenbahnen“ und schließlich in einer dritten Phase durch die Klein- bzw. Straßenbahnen zur Deckung der lokalen Bedürfnisse im Nahverkehr.<sup>2</sup>

Kleinbahnen (Tertiärbahnen) haben im Vergleich zu Voll- bzw. Hauptbahnen (Primärbahnen) und Nebenbahnen (Sekundärbahnen) eine wesentlich geringere Bedeutung hinsichtlich der Reichweite und der Betriebsausstattung; neben der Personenbeförderung dienen sie auch für den Gütertransport.<sup>3</sup> Bei Straßenbahnen steht der öffentliche Personennahverkehr im Vordergrund; ihre Gleise verlaufen oft im Straßenraum ohne einen eigenen Bahnkörper.

### 1.2. Methodische und inhaltliche Hinweise

Über die Geschichte des Schienenverkehrs im Raum Leverkusen liegt inzwischen eine recht große Zahl von Veröffentlichungen mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunktsetzungen bzw. konzeptionellen Sichtweisen vor.<sup>4</sup> Dabei handelt es sich bisweilen um Einzeldarstellungen bestimmter Linien bzw. ausgewählter Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Straßenbahnen sowie Bahnanlagen. Viele der Autoren<sup>5</sup> haben in den einschlägigen Akten zahlreiche historische Belege - wie z. B. Fahrpläne, Streckenkarten und Fotos - gefunden, ausgewertet und in ihren Veröffentlichungen bekannt gemacht. Für diese Verdienste gebührt ihnen ein ausdrücklicher Dank.

Da es im vorliegenden Bericht mehr um die Vermittlung eines Überblicks über die Entwicklung des Schienenverkehrs als etwa um technische Details geht, beruhen die Ausführungen weniger auf einer Sichtung und Erschließung diesbezüglicher archivarischer Bestände, sondern mehr auf einer zusammenfassenden Analyse der vorliegenden Aktenbestände, Literatur und Tageszeitungen.

Die angegebenen Ausgaben der Tagespresse wurden überwiegend der im Stadtarchiv Leverkusen geführten Zeitungsausschnitt-Sammlung entnommen; in einigen Fällen wurden ergänzend die Original-Ausgaben herangezogen.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Dazu zählen auch Alweg- und Schwebebahnen, die es in Leverkusen nicht gibt bzw. gab.

<sup>2</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1987, S. 316 und Howe, S. 16. Die Begriffe Hauptbahn, Nebenbahn, Kleinbahn und Straßenbahn werden nicht immer eindeutig unterschieden.

<sup>3</sup> siehe z. B. Herlitze, S. 107.

<sup>4</sup> siehe z. B. die Literaturliste im Anhang.

<sup>5</sup> Dazu zählen vor allem Rolf Müller (siehe Pelzer, S. 58f.) und Kurt Kaiß (siehe Montkowski, S. 43).

<sup>6</sup> Bei der Liste der Zeitungsausgaben handelt es sich um eine Auswahl; sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Zeitungsausgaben wurden ohne Seitenangaben zitiert.

Mit dem hier gewählten Publikationsweg über das Internet soll der Zugang zur Geschichte des Eisenbahn-, Kleinbahn- und Straßenbahnwesens im Raum Leverkusen erleichtert werden.<sup>1</sup>

Viele der hier im Literatur- bzw. Quellenverzeichnis genannten Schriften erhalten eine große Zahl von historischen Fotos zum Thema; einige Bilder finden sich in mehreren Büchern bzw. Heften und Kalendern. Deshalb beschränkt sich der vorliegende Bericht auf wenige markante ältere Photographien und aktuelle Aufnahmen mit Motiven der Erinnerung an die lokale Bahngeschichte.

In den Fußnoten wurden Literatur- bzw. Quellenhinweise häufig nur beispielhaft aufgeführt. Weitere eventuell relevante Fundstellen können anhand der Titel im diesbezüglichen Verzeichnis im Anhang erschlossen werden.

Der Beschreibung der Entwicklung des Bundesbahn-Ausbesserungswerkes in Opladen<sup>2</sup> wird relativ viel Raum gewidmet; dies ist der herausgehobenen Bedeutung der Anlage für die Geschichte des Eisenbahnwesens in der Stadt geschuldet.

Auf eine Beschreibung der auf den Strecken eingesetzten Lokomotiven und Waggons bzw. Triebwagen und auf eine Wiedergabe der Fahrpläne, auf die einige Autoren recht detailliert eingehen, wurde hier weitgehend verzichtet.

Zum leichteren Verständnis wurden für die drei großen Eisenbahn-Trassen im Stadtgebiet die ursprünglichen Bezeichnungen (Köln-Mindener, Bergisch-Märkische und Rheinische) auch für die Zeit nach deren Verstaatlichung<sup>3</sup> beibehalten.

Nicht selten wurden bei den Literatur- bzw. Quellenrecherchen unterschiedliche Angaben - so z. B. für die Inbetriebnahme oder Stilllegung von Strecken und Bahnhöfen - gefunden.<sup>4</sup> In diesen Fällen wurde auf Daten aus vermutlich authentischen Quellen - z. B. Vermerke in Archivbeständen und Berichten in der örtlichen Tageszeitungen - zurückgegriffen. Ob dies stets zu validen Aussagen geführt hat, muss allerdings leider offen bleiben. Hinweise, die zur Klärung der Unstimmigkeiten bzw. offenen Fragen hätten beitragen können, wurden nicht gefunden.

Im Folgenden werden die Bahnstrecken nach ihrer überörtlichen<sup>5</sup> und örtlichen<sup>6</sup> Bedeutung unterschieden. Dabei ist die Zuordnung allerdings nicht immer eindeutig: So ist z. B. die Nutzung der überörtlichen S-Bahn-Linie 6 zwischen Essen und Köln von Rheindorf zum Haltepunkt Chempark in Leverkusen als örtliche Nahverkehrsstrecke zu sehen.

---

<sup>1</sup> so wie auch die Präsentation der übrigen Beiträge der Publikationsreihe „Aus der Geschichte der Stadt Leverkusen“ und der Kurzberichte der Internetseite [www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de) primär eine kostengünstige, technisch einfache Möglichkeit ist, dem interessierten Leserkreis neue historische Berichte zur Leverkusener Stadtgeschichte leicht zugänglich zu machen.

<sup>2</sup> siehe unten, P. 2.1.9.2., S. 39.

<sup>3</sup> siehe unten, P. 2.1.1., S. 10.

<sup>4</sup> Diese Erfahrung hat z. B. auch Gerd Wolff bei seinen Berichten über deutsche Privat- und Kleinbahnen gemacht; siehe Wolff, S. 3.

<sup>5</sup> siehe unten, P. 2.1., S. 9.

<sup>6</sup> siehe unten, P. 2.2., S. 45.



## 2. Die Bahnstrecken im Raum Leverkusen

### 2.1. Die überörtlichen Bahnstrecken

#### 2.1.1. Das Charakteristikum dreier Bahnstrecken auf engem Raum

Zwischen 1845 und 1874 wurden drei überregionale Eisenbahn-Strecken gebaut, die den Raum Leverkusen in Nord-Süd-Richtung durchqueren. Im Süden führten sie in relativ geringem Abstand zu markanten, stadtgeographisch relevanten Barrieren; dort entstanden mit einem jeweiligen Abstand von nur etwa 1,6 Kilometern bzw. 820 Metern<sup>1</sup>

- 1845 im Westen die Köln-Mindener (hist.: Köln-Deutz - Düsseldorf - Minden),
- 1867 in der Mitte die Bergisch-Märkische (hist.: Köln-Deutz - Wuppertal) und
- 1874 im Osten die Rheinische (hist.: Troisdorf - Mülheim-Speldorf<sup>2</sup>)

Bahnstrecke<sup>3</sup>, deren Bezeichnung die Namen ihrer Erbauer bzw. Betreiber widerspiegeln<sup>4</sup>: die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft (KME)<sup>5</sup>, die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME), beide gegründet 1843, und die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (REG), gegründet 1837<sup>6</sup>.

Die recht ungewöhnliche Situation der drei eng benachbart liegenden Eisenbahn-Strecken ist auf die Konkurrenz der Bahngesellschaften im Streben nach den zu erwartenden Einnahmen aus dem Verkehrsgeschäft<sup>7</sup> und auf die Vorzüge einer Streckenführung durch die Rheinebene zurückzuführen. Die Ausläufer des Bergischen Landes ließen relativ wenig Raum für die Anlage von Eisenbahn-Trassen.

Im Norden löst sich die parallele Streckenführung auf: Die Köln-Mindener wird bei Bürrig/Küppersteg und Rheindorf in zwei gegenläufigen Bögen weiter westlich geführt; die Bergisch-Märkische folgt auch im nördlichen Abschnitt - in Opladen - einem nahezu linearen Nord-Süd-Verlauf. Die Strecke der Rheinischen überquert nach einer langgezogenen Linkskurve westlich von Alkenrath die Trasse der Bergisch-Märkischen und folgt ihr in Opladen im Bereich des Bahnhofs und des ehemaligen Bahn-Ausbesserungswerkes. Nördlich der Elsbachstraße - im Bereich Ruhlach - schwenkt die Rheinische nach Nordwesten ab und verläuft auf Leichlinger Gebiet entlang der dortigen Stadtgrenze bis sie mit der Unterquerung der Bundesautobahn A 3 das Stadtgebiet Langenfeld erreicht.

Die ursprünglichen Trassenführungen - nicht nur der Eisenbahn-Strecken, sondern auch der ersten Wege- und Straßenbaumaßnahmen - folgten in der hiesigen Region überwiegend der durch den Rheinverlauf vorgegebenen Nord-Süd-Richtung: „Denn der gewaltige Fluß

---

<sup>1</sup> bezogen auf die Trasse des späteren Süd- bzw. Willy-Brandt-Ringes.

<sup>2</sup> Die meist so beschriebene Strecke war ein Teilabschnitt der im Süden rechtsrheinisch verlaufenden Trasse aus Frankfurt.

<sup>3</sup> Zur besseren Orientierung wurden die ursprünglichen Bezeichnungen der Strecken, die mit der Verstaatlichung der privaten Eisenbahngesellschaften nicht mehr benutzt und entbehrlich wurden, im vorliegenden Bericht durchgängig beibehalten.

<sup>4</sup> Die ersten Eisenbahnstrecken wurden im 19. Jahrhundert überwiegend von privaten Gesellschaften gebaut; der preußische Staat verhielt sich zunächst zurückhaltend (siehe z. B. Hoffmann 2015, S. 7, Musiol und Gutbier, S. 304 und Schneider-Bertenburg und Pompilio, S. 48). Zur Vorgeschichte und Gründung der Eisenbahngesellschaften siehe z. B. Kumpmann, insb. S. 109ff.

<sup>5</sup> hervorgegangen aus der „Ostrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“; zur Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft siehe z. B. Ellerbrock und Schuster.

<sup>6</sup> am 09.07.1837 aus der Verschmelzung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (gegründet 1836 in Köln) und der Preußisch-Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (gegründet 1836 in Aachen) hervorgegangen.

<sup>7</sup> siehe hierzu z. B. Holschbach, S. 36f.

ist der große Ordner unserer Landschaft ... Er bestimmt die Richtung“<sup>1</sup>. Die drei Eisenbahnlinien verlaufen im Wesentlichen im Bereich des Heidestreifens der Nieder- und Mittel-terrasse des Rheins mit ihren günstigen Standortfaktoren für eine gewerbliche Nutzung; so wurde dort die Ansiedlung der ersten Industriegebiete durch den Bau der Eisenbahnstrecken maßgeblich gefördert.<sup>2</sup>

Die Linienführung der ersten Bahntrassen durch die Rheinebene war durch die problematischen Geländebeziehungen im Bergischen Land bedingt, die eine aufwendige Erschließung erfordert hätte: „Die Oberfläche des Bergischen Landes, der regellose Verlauf der engen Täler und die zahlreichen Bäche in den sumpfigen Niederungen sind von alters her ein großes Hindernis für den Verkehr - vor allem mit schweren Lasten.“<sup>3</sup> Beispiele für die erheblichen finanziellen, zeitlichen und technischen Anforderungen an den Eisenbahnbau im Bergischen sind die steile Strecke zwischen Erkrath und Hochdahl zwischen Düsseldorf und Wuppertal<sup>4</sup> und die Müngstener Brücke<sup>5</sup> zwischen Solingen und Remscheid.

Die Pläne der Gesellschaften zur Realisierung der Strecken durch das spätere Gebiet der Stadt Leverkusen in Richtung Norddeutschland basierten auf dem Ziel, die holländischen Zölle zu vermeiden, die die Ein- und Ausfuhr von Gütern beim Transport auf dem Rhein zu den holländischen Häfen beträchtlich verteuerten.<sup>6</sup>

Die drei Bahngesellschaften wurden 1879 (die Köln-Mindener), 1880 (die Rheinische) und 1882 (die Bergisch-Märkische) verstaatlicht.<sup>7</sup> „Die Epoche der privaten Eisenbahngesellschaften mit ihrem Pioniergeist und ihrem Erfindungsreichtum, aber auch gnadenlosen Konkurrenzkampf“<sup>8</sup> war zu Ende. Das Eisenbahnwesen in Deutschland erfuhr dadurch eine „fundamentale Wandlung“<sup>9</sup>.

Die relativ geringen Abstände zwischen den Trassenführungen der drei Eisenbahnlinien im südlichen Stadtgebiet hatten sich schon vor<sup>10</sup>, insbesondere aber in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg für die Siedlungsentwicklung und die Verkehrserschließung als problematisch erwiesen; so galt die Vielzahl der schienengleichen Bahnübergänge als „eine der Hauptsorgen der städtischen Verkehrsplanung.“<sup>11</sup> Die drei Bahnlinien durch Leverkusen entwickelten sich zu viel befahrenen Strecken; Pollay zählte sie schon Anfang der 1950er-Jahre „zu den verkehrsreichsten Bundesbahnlinien“<sup>12</sup>. So erforderten nicht nur ihre Zahl und die parallele Streckenführung im Stadtgebiet mehrere Bahnübergänge; als Folge der hohen Zugdichte kam es im Straßenverkehr in West-Ost-Richtung auch häufig zu Schließungen der Bahnschranken und damit im Laufe der Jahre durch Staus in zunehmendem Maße zu diesbezüglich erheblichen Beeinträchtigungen.

---

<sup>1</sup> Müller 1996, S. 11.

<sup>2</sup> siehe z. B. Rother, S. 20 und Müller 1996, S. 11.

<sup>3</sup> Ringel, S. 73; siehe z. B. auch Steitz, S. 233f.

<sup>4</sup> siehe z. B. Ringel, S. 76.

<sup>5</sup> siehe hierzu z. B. Ringel, S. 79ff.

<sup>6</sup> siehe hierzu z. B. Schiebel und Perillieux, S. 4, Howe, S. 11, Herlitze, S. 92, Eßer 2012, S. 107, Holschbach, S. 8 und Köllmann, S. IX.

<sup>7</sup> siehe hierzu z. B. Schiebel und Perillieux, S. 49, Müller 1992, S. 626 und Holschbach, S. 37.

<sup>8</sup> Müller 2005, S. 93. Zum Konkurrenzkampf der privaten Gesellschaften im hiesigen Raum siehe oben, P. 2.1.1., S. 9 und unten 2.1.8.2., S. 28.

<sup>9</sup> Kaiß 2002, S. 8.

<sup>10</sup> siehe z. B. Rheinische Landeszeitung - Rhein-Wupper-Zeitung vom 29.07.1939.

<sup>11</sup> Neue Rhein Zeitung vom 19.12.1959.

<sup>12</sup> Pollay, S. 91.



*Bild 2: Der ehemalige Bahnübergang an der Bahnstraße und der Schloßallee am Bahnhof Morsbroich (ca. 1955)*

In diesem Zusammenhang sind auch die Überlegungen bzw. Vorschläge aus den 1950er-Jahren zu sehen, die beiden Bahnlinien in Manfort und Schlebusch - die Bergisch-Märkische und die Rheinische - zu vereinigen: Die Strecke Opladen - Manfort (Bahnhof Schlebusch) - Köln sollte eingezogen werden und der gesamten Verkehr über die Güterzugstrecke der Rheinischen Bahn (über Morsbroich) geführt werden; lediglich das Anschlussgleis zur Firma Wuppermann sollte bestehen bleiben.<sup>1</sup>

Die niveaugleichen Bahnübergänge wurden im Zuge des Straßenausbaus - z. B. im Falle der Gustav-Heinemann-Straße - und im Zusammenhang mit dem Bau der S-Bahn auf der Trasse der Köln-Mindener Bahnstrecke nach und nach beseitigt.

### **2.1.2. Frühe Überlegungen zu Streckenplanungen**

Der Realisierung des Eisenbahnbaus im rechtsrheinischen Raum gingen einige Überlegungen bzw. Planungen voraus.<sup>2</sup> So hatte schon 1825 der westfälische Industrie-Unternehmer Friedrich Wilhelm Harkort „die Vision eines Eisenbahnnetzes in Rheinland und Westfalen“<sup>3</sup> - „die erste Schrift in Deutschland über Eisenbahnen überhaupt“<sup>4</sup> - vorgelegt. Sein Aufsatz mit dem Titel „Eisenbahnen (Railroads)“ war ein „Aufruf zum Eisenbahnbau“<sup>5</sup>, den er als

<sup>1</sup> siehe hierzu z. B. Kölner Stadt-Anzeiger und Neue Presse vom 16.01.1954.

<sup>2</sup> zu den Anregungen, Überlegungen, Plänen und Diskussionen im Hinblick auf den Bau von Eisenbahnlinien im Rheinisch-Bergischen Raum und deren Entwicklung siehe z. B. Holschbach.

<sup>3</sup> John 2005, S. 247.

<sup>4</sup> Müller 1992, S. 585; siehe auch Sauer, S. 40ff. und Müller 1996, S. 7; vgl. aber Müller 1987, S. 298.

<sup>5</sup> Köllmann, S. VII.

„Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung Westdeutschlands erkannt hatte“<sup>1</sup>. Harkort schlug eine Verbindung von Elberfeld, Köln und Duisburg mit Bremen oder Emden vor<sup>2</sup>. Ein Jahr später folgte eine zweite Schrift, die er 1833 mit seiner Veröffentlichung „Die Eisenbahn von Minden nach Cöln“ konkretisierte.<sup>3</sup> Harkort war „Pionier und Bahnbrecher“<sup>4</sup> des Eisenbahnbaus im Nordwesten Deutschlands und schließlich auch Mitinitiator der Gründung der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft. So wurde der Raum Leverkusen „in das Projekt eines Mannes einbezogen ... , der für sich in Anspruch nehmen darf, der erste gewesen zu sein, der in Deutschland für den Bau der Eisenbahnen warb“<sup>5</sup>: er hat „als erster auf viele wirtschaftliche, soziale und kulturelle Auswirkungen der Eisenbahn hingewiesen“<sup>6</sup>.

Wie groß schon damals die Bedeutung des Eisenbahn-Baus für die Industrie war, zeigen die Ideen, Wünsche und Vorschläge bezüglich eines Schienenanschlusses auch der Industriegebiete in verkehrsgeographisch weniger günstig gelegenen Regionen.<sup>7</sup> Georg Franz Freiherr von Hauer, Königlich Preußischer Landrat des Kreises Solingen und „Förderer der lokalen Industrie und Eisenbahn in seinem Kreis“<sup>8</sup>, schlug 1834 in einer Denkschrift<sup>9</sup> mit dem Titel „Über die Richtung der projektierten westphälisch-rheinischen Eisenbahn durch den Bezirk der bergischen Eisen- und Stahlfabriken und das untere Wuppertal“<sup>10</sup> als Teil des Rhein-Weser-Bahn-Projektes den Bau einer „Niederwupper-Bahn“<sup>11</sup> vor, die den Raum des unteren Bergischen Landes erschließen sollte. So standen für die Führung des Streckenteils der geplanten Köln-Mindener-Bahn zwei Alternativen zur Diskussion: entweder über Düsseldorf und rheinaufwärts nach Köln oder durch das untere Wuppertal über Opladen und (Köln-)Mülheim nach Köln. Beim Streckenverlauf über Düsseldorf wäre die Bergische Region mit Solingen und Remscheid ohne Anschluss geblieben. Dagegen formierte sich dort erheblicher Widerstand, denn das Bergische Land war „eines der bedeutendsten industriellen Gebiete des preußischen Staates“ und hatte „in Elberfeld und Barmen seinen kommerziellen Mittelpunkt“<sup>12</sup>.

Die für den Bau einer Eisenbahn recht schwierigen Geländeverhältnisse<sup>13</sup> sollten durch Tunnel- und Brückenbauten überwunden werden. Im Vordergrund der Überlegungen bei den Befürwortern einer „Niederwupper-Bahn“ stand die Notwendigkeit der Erleichterungen beim Absatz von Industriegütern; der Personenverkehr war bei der Argumentation gegenüber dem Güterverkehr nachrangig. Man verwies auf die „gewerbslose“, vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Gegend im Rheintal, dem das Industriegebiet im Tal der Wupper

---

<sup>1</sup> Köllmann, S. VII.

<sup>2</sup> siehe z. B. Schiebel und Perillieux, S. 5, Steitz, S. 46f., Plump, S. [2f.], Howe, S. 10, John 2005, S. 247, Eßer 2012, S. 107 und Hoffmann 2015, S. 12ff.

<sup>3</sup> siehe z. B. Schiebel und Perillieux, S. 7, Reininghaus, S. 16 und 18f., Hoffmann 2015, S. 14, Müller 1992, S. 585 und Köllmann, S. XIff.

<sup>4</sup> Holschbach, S. 8.

<sup>5</sup> Müller 1987, S. 298; zur Bedeutung Harkorts für das deutsche, speziell das rheinische Eisenbahnwesen siehe z. B. auch Treyde, S. 1ff., Müller 2005, S. 87 und Musiol und Gutbier, S. 304ff.

<sup>6</sup> Seitz, S. 49. Andere bedeutende deutsche Vorkämpfer des Eisenbahnwesens waren u. a. David Ludwig Justus Hansemann (1790 - 1864), Daniel Friedrich List (1789 - 1846), Gottfried Ludolf Camphausen (1803 - 1890) und Gustav von Mevissen (1815 - 1899); siehe z. B. Reininghaus, S. 23 und Herter und Pamme-Vogelsang, S. 80ff. und Eßer 2012, S. 107f. (zur Diskussion um die Würdigung der Verdienste Harkorts und Lists um die Entstehung des deutschen Eisenbahnwesens siehe z. B. Cohn, S. 663ff.).

<sup>7</sup> siehe z. B. Handschuh, S. 8.

<sup>8</sup> Vaessen, S. 184; siehe dort auch S. 189.

<sup>9</sup> siehe z. B. Vaessen, S. 189, Treyde, S. 2 und Kaiß 2016, S. 4.

<sup>10</sup> siehe Löwenthal, S. 246.

<sup>11</sup> zum Projekt „Niederwupper-Bahn“ siehe insbesondere Rosenthal, S. 54, S. 58 und S. 63ff.

<sup>12</sup> Zitate: Holschbach, S. 11.

<sup>13</sup> siehe z. B. Schiebel und Perillieux, S. 4.

gegenüberstünde.<sup>1</sup> Hauers Plan scheiterte allerdings schließlich an den „hohen Baukosten durch das windungsreiche Tal der Wupper“<sup>2</sup>. Die Bergisch-Märkische Gesellschaft realisierte deshalb später die Strecke von Elberfeld über Haan und Opladen nach Deutz.

Seit etwa Mitte des 19. Jahrhunderts gab es auch immer wieder Forderungen und Pläne zur Realisierung einer Eisenbahn-Verbindung aus dem Kreis Lennep mit der Rheinschiene, insbesondere mit Köln<sup>3</sup>, die später durch die Bahnstrecke Opladen - Lennep realisiert wurde.<sup>4</sup>

Ein Vorschlag aus dem Jahr 1849 sah eine Eisenbahn-Verbindung zwischen dem Hitdorfer Hafen und Solingen vor; er wurde allerdings aufgrund einer fehlenden finanziellen Unterstützung aus dem Raum Solingen nicht realisiert.<sup>5</sup> Zwar bemühte sich die Stadt Hitdorf weiter „energisch um Bahnanschlüsse ihres Hafens“<sup>6</sup>, aber auch der Vorschlag des Hitdorfer Bürgermeisters Wagner aus dem Jahr 1888, eine Sekundärbahn von Hitdorf über Langenfeld-Reusrath zu bauen, hatte keinen Erfolg - ebenso wie die Idee einer Nebenbahn von Erkelenz nach Opladen, die eine Station in Hitdorf vorsah.<sup>7</sup>

In die Diskussionen um den Bau von Eisenbahn- bzw. Straßenbahn-Strecken schaltete sich u. a. auch der 1806 in Schlebusch geborene Schriftsteller und Dichter Vincenz Jacob von Zuccalmaglio, genannt Montanus, ein, der vor allem das Dhünntal ins Gespräch brachte.<sup>8</sup> Seine Pläne blieben aber Visionen und auch spätere Vorschläge zur Erschließung des hiesigen Raumes insbesondere durch Straßenbahnen blieben - mit Ausnahme der unten genannten Strecken<sup>9</sup> - „Wunschdenken“<sup>10</sup> und „nur auf dem Papier“<sup>11</sup>.

Holschbach hat das Verkehrsproblem während der Zeit der Industrialisierung im Bergischen Land mit den Auswirkungen im Raum Leverkusen treffend zusammengefasst: „Das Flachland siegte über das Bergland. Die ersten Eisenbahnen umgingen das Bergische Land.“ Und aufmerksam stellte er fest: „Es ist bezeichnend, daß die erste Autobahn des Westens das Bergische Land wieder umging. Sie folgte der alten Köln-Mindener-Bahn.“<sup>12</sup>

### 2.1.3. Die Köln-Mindener Bahnstrecke

Die „Köln-Mindener“ Eisenbahnstrecke<sup>13</sup> wurde am 15. Dezember 1845 feierlich eröffnet und fünf Tage später auf der zunächst eingleisigen Strecke zwischen Deutz und Düsseldorf - mit dem Bahnhof in Küppersteg<sup>14</sup> - planmäßig in Betrieb genommen. Am 15. Oktober 1847 erfolgte die Freigabe des letzten Teilstückes zwischen Hamm und Minden. Nur vier Jahre

<sup>1</sup> siehe z. B. Löwenthal, S. 247 und Rosenthal, S. 68f.

<sup>2</sup> John 2005, S. 247; siehe auch Ringel, S. 75 und Plump, S. [4].

<sup>3</sup> siehe z. B. Kaiß 2006 (II), S. 6ff. und Eßer 2012, S. 119.

<sup>4</sup> siehe unten, P. 2.1.6., S. 17ff.

<sup>5</sup> siehe John 2005, S. 247.

<sup>6</sup> Peters, S. 93.

<sup>7</sup> siehe z. B. Plump, S. [12].

<sup>8</sup> siehe hierzu z. B. Bauschen 2013, S. 27.

<sup>9</sup> siehe unten, P. 2.2., S. 45ff.

<sup>10</sup> Bauschen 2013, S. 31.

<sup>11</sup> Bauschen 2013, S. 27.

<sup>12</sup> Zitate: Holschbach, S. 50.

<sup>13</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1987, S. 299ff., Müller 1992, S. 588f., Howe, S. 10f., Müller 2005, S. 87ff., Reininghaus, S. 29, Eßer 2012, S. 109f., Musiol und Gutbier, S. 306ff. und Schneider-Bertenburg und Pompilio, S. 49ff.

<sup>14</sup> siehe unten, P. 2.1.8.1., S. 25ff.

hatte die Realisierung der gesamten Strecke gedauert. Der regelmäßige Güterverkehr auf dieser Strecke wurde im November 1847 aufgenommen.

Der hohe Bedarf an Arbeitskräften konnte nur durch die Rekrutierung von fremden Arbeitern gedeckt werden; es war „wohl das erste Mal, dass eine so große Zahl von Auswärtigen - wenn auch nur als Wanderarbeiter - in das heutige Stadtgebiet kam“<sup>1</sup>. Sie stammten aus allen Teilen Preußens, insbesondere aus Schlesien.<sup>2</sup>

Mit dem Bau der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke „begann der Anschluß dieser Region an einen neuen Weltverkehr“<sup>3</sup>: Davon war man überzeugt und die Erwartungen waren groß. Mebus schrieb im Jahr der Eröffnung der Bahnlinie: „So hoffen wir denn, diese weite Bahnstrecke als schnelles Verbindungsmittel zwischen dem Rhein, der Weser und endlich der großen Hauptstadt Berlin in wenigen Jahren in würdiger Vollendung vor uns zu sehen, zur steigenden Wohlfahrt unseres Landes.“<sup>4</sup>.

Müller weist auf die Bedeutung der „Grunderwerbskommissare“ hin, die im Auftrag der Eisenbahngesellschaft als ortskundige „angesehene Personen ... von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft autorisiert wurden, als ‚Käufer‘ zu verhandeln und auch die Verkaufsverträge ‚zum Zwecke der Erbauung und Benutzung der höheren Orts genehmigten Bahn‘ zu unterschreiben“.<sup>5</sup>

In Berlin wurden 1860 in der Fabrik des „Lokomotivenkönigs“ Borsig die beiden typengleichen Lokomotiven „Langenfeld“ und „Küppersteg“ für die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft gebaut; schon ab 1846 fuhr die bei Stephenson in Newcastle gebaute Lokomotive mit Namen „Wupper“.<sup>6</sup>

Ein Blick in das älteste deutsche Eisenbahn-Kursbuch, den „Eisenbahn-Atlas von Deutschland, Belgien und dem Elsaß ...“, zeigt die damals gewählte Darstellung der Strecken und Fahrzeiten als „Bildfahrpläne“: In der dritten Auflage 1846 waren auch die täglich in jede Richtung verkehrenden fünf Züge der „Cöln-Mindener“ Eisenbahn durch einzelne Linien mit Abfahrtszeiten auch an den Bahnhöfen an der Strecke verzeichnet.<sup>7</sup>

Wie anderenorts hatte der Bau der Eisenbahnen auch im Raum Leverkusen zum Teil nachteilige - vor allem wirtschaftliche - Auswirkungen auf die Verkehrsstruktur und -beziehungen in der Region. So schwächte die Köln-Mindener Strecke nach ihrer Eröffnung beispielsweise die Bedeutung des Rheinhafens in Hitdorf<sup>8</sup>: Dort herrschte bis dahin ein reger Warenumschlag von den Schiffen auf Lastfuhrwerke, die ihre Fracht vornehmlich in die bergischen Städte, etwa nach Elberfeld, Barmen, Solingen, Remscheid und Lennep transportierten. Durch den Bau des Bahnhofs in Langenfeld an der Köln-Mindener Strecke änderten sich die Transportwegemöglichkeiten; so wurde etwa die in den sich entwickelnden Industriezweigen im Bergischen benötigte Kohle aus dem Ruhrgebiet nicht mehr in Hitdorf per Schiff, sondern in Langenfeld per Eisenbahn angeliefert; dem Hitdorfer Hafen ging seine Verkehrsbedeutung spürbar verloren.

---

<sup>1</sup> John 2005, S. 248.

<sup>2</sup> siehe John 2005, S. 248.

<sup>3</sup> Müller 1996, S. 10; siehe auch Müller 1992, S. 594 und Müller 2005, S. 89.

<sup>4</sup> Mebus, S. 19f.; siehe auch Müller 1992, S. 594 und Müller 2005, S. 89.

<sup>5</sup> Müller 1996, S. 12.

<sup>6</sup> siehe hierzu Müller 1996, S. 8.

<sup>7</sup> siehe hierzu Müller 1996, S. 14.

<sup>8</sup> siehe hierzu z. B. Peters, S. 93, Müller 1992, S. 598f. und Müller 1996, S. 17f.

Am 5. August 1913 kam es zwischen der Düsseldorfer Straße und dem südlichen Ende der Bahnhofsanlagen in Küppersteg zu einem schweren Eisenbahnunglück, bei dem zwar Verletzte, aber glücklicherweise keine Toten zu beklagen waren.<sup>1</sup>

Wie auf den anderen Strecken so war auch der Bahnverkehr zwischen Köln und Düsseldorf gegen Ende des Zweiten Weltkrieges nicht mehr möglich: „Es kam zu einem in der hiesigen Eisenbahngeschichte bis dahin völlig undenkbareren monatelangen totalen Ausfall jedweden Schienenverkehrs wegen schwerster Zerstörungen und Beschädigungen der Bahnanlagen“<sup>2</sup>. Erst am 16. November 1945 konnten die ersten Züge auf der Strecke zwischen Köln und Düsseldorf - wenn auch eingeschränkt und über Behelfsbrücken - wieder fahren.

Am 9. Mai 1956 wurde in Wiesdorf an der Rathenaustraße die Bahnunterführung freigegeben. Am 16. April 1959 wurde auf der Strecke zwischen Hamm und Remagen - über Dortmund, Duisburg, Düsseldorf und Köln - der elektrische Zugbetrieb aufgenommen.

Bis in die 1980er-Jahre hinein gab es seitens der Bundesbahn Überlegungen, von Langenfeld abzweigend eine „Ruhrschnellbahntrasse Langenfeld/Leverkusen-Rheindorf/Köln-Longerich“<sup>3</sup> mit einer neuen Rheinüberquerung bei Rheindorf zu bauen. Die im Volksmund „Geistertrasse“ genannte Streckenführung stand schon in den 1930er-Jahren zur Diskussion. In den späteren Stadt- bzw. Flächennutzungsplänen der Stadt Leverkusen ist deutlich zu erkennen, dass die Trasse in Rheindorf von einer Bebauung freigehalten werden sollte.<sup>4</sup> Schließlich wurden die diesbezüglichen Planungen aber aufgegeben.

Seit dem 22. Mai 1991 wird die Trasse mit zusätzlichen Gleisen als S-Bahnstrecke zwischen Köln und Essen genutzt<sup>5</sup>; die S 6 hält an den Stationen Chempark, Mitte, Küppersteg und Rheindorf. Die Köln-Mindener Strecke wurde zu einer der bedeutendsten und am häufigsten befahrenen Eisenbahn-Strecken in Deutschland.

#### **2.1.4. Die Bergisch-Märkische Bahnstrecke**

Die „Bergisch-Märkische“ Eisenbahnstrecke<sup>6</sup> wurde im Raum Leverkusen zeitlich in drei Abschnitten gebaut: Die Strecke von Haan über Ohligs bis Opladen wurde am 21. September 1867 feierlich eröffnet und vier Tage später für den öffentlichen Verkehr freigegeben: „Ein großer Tag in Opladens Geschichte“<sup>7</sup>. „Die erste Fahrt machte ein aus ‚ganz neuen Prachtwagen und geführt von der Lokomotive ‚Opladen‘ bestehender Sonderzug“<sup>8</sup>. Opladen war für gut ein halbes Jahr Endbahnhof.

Die Entscheidung über die Streckenführung fiel zugunsten der von David Justus Hansemann<sup>9</sup> vorgeschlagenen Route über Elberfeld-Haan-Ohligs-Leichlingen-Opladen, „weil die

<sup>1</sup> siehe hierzu Elberfelder Zeitung vom 07.08.1913 und Gruß 1986, S.149.

<sup>2</sup> Müller 1996, S. 8.

<sup>3</sup> Müller 1992, S. 638; siehe z. B. auch Herlitze, S. 123 und General-Anzeiger Wiesdorf vom 14.07.1928.

<sup>4</sup> zu den Diskussionen um die geplante Trasse siehe z. B. die Zeitungsausschnitte im Bestand 5183.01 des Stadtarchivs Leverkusen.

<sup>5</sup> siehe unten, P. 2.1.7., S. 23ff. Die Stationen Mitte und Küppersteg wurden umgestaltet, die Stationen Rheindorf und Chempark neu errichtet. Die von Lorentz (S. 57) genannte Station Hitdorf gibt es nicht.

<sup>6</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1987, S. 301ff., Musiol und Gutbier, S. 309f. und Schneider-Bertenburg und Pomplio, S. 51f.

<sup>7</sup> Müller 1987, S. 304.

<sup>8</sup> Müller 1992, S. 600 mit Zitat gem. Anmerkung 38, S. 947; siehe auch Müller 2005, S. 90 und Rheinische Post vom 20.09.1957.

<sup>9</sup> siehe oben, P. 2.1.2., S. 12, Anmerkung 6.

Baukosten viel niedriger waren als diejenigen der Linie durch das Wuppertal, wo viele Tunnel und Brücken erforderlich gewesen wären.“<sup>1</sup> Wieder wurde die innere Niederbergische Region nicht berücksichtigt; die Strecke wurde vielmehr entlang der westlichen Randhöhen des Bergischen Landes gebaut - so wie die Köln-Mindener-Bahn in der Rheinebene.

Beim Bau der Bahn galt es zwischen Leichlingen und Opladen „mit der Errichtung des imposanten fünfboigen Viadukts über die Wupper eine besondere bautechnische Herausforderung zu bewältigen“<sup>2</sup>.

Am 8. April 1868 erfolgte die Freigabe bis Mülheim; zum ersten Mal hielt ein Zug am Bahnhof Schlebusch.<sup>3</sup> Erst ab dem 1. Februar 1872 war die durchgehende Fahrt bis Deutz möglich.<sup>4</sup>

Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens wurde bereits Anfang 1869 mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke begonnen; zwischen Opladen und Mülheim konnte das zweite Gleis 1871 und zwischen Opladen und Haan ein Jahr später in Betrieb genommen werden.<sup>5</sup>

Am 8. August 1949 ereignete sich auf der Strecke im Stadtgebiet ein schwerer Unfall<sup>6</sup>: Zu dem Unglück kam es am Bahnübergang Manforter Straße/Bahnstraße in Manfort. Gegen 23:00 Uhr erfasste ein Schnellzug aus Richtung Köln den Anhänger eines Lastzuges, in dem 37 Jugendliche saßen. Sie gehörten zu einer insgesamt 87-köpfigen Jugendgruppe der katholischen Pfarrgemeinde St. Andreas in Leverkusen-Schlebusch, die mit ihrem Kaplan und zwei weiteren Begleitern auf der Rückfahrt von einer Ferienfreizeit im Weserbergland waren. Das Unglück forderte 18 Todesopfer.

Grund für den Unfall war ein Missverständnis: Als sich der Lastwagen dem Bahnübergang näherte, senkte sich die Bahnschranke. Der Fahrer bremste daraufhin, um anzuhalten. Kurz darauf öffnete sich die Schranke aber wieder; dies interpretierte der Fahrer als Irrtum des Schrankenwärters und fuhr wieder an, zumal die jenseitige Schranke geöffnet blieb. Als der Lastzug die Gleise überquerte näherte sich der Zug und erfasste den ersten Anhänger, der einige Meter weit mitgeschleift wurde und völlig zerstört neben der Bahnstrecke liegen blieb. Für 18 Insassen war die Hilfe der Rettungsdienste vergeblich; sie starben noch am Unfallort, 14 Kinder wurden verletzt.

Die Elektrifizierung der Strecke erfolgte in zwei Schritten: 1959 wurde Opladen zur Andienung des Ausbesserungswerkes an die bereits elektrifizierten Strecken in Köln-Mülheim angeschlossen.<sup>7</sup> Der Abschluss der Elektrifizierung der Strecke Köln - Schlebusch - Opladen - Wuppertal erfolgte im Mai 1964.<sup>8</sup> Im Juni 1964 verließ die letzte Dampflokomotive den Bahnhof in Opladen.<sup>9</sup>

---

<sup>1</sup> Müller 2005, S. 89f.; siehe z. B. auch Müller 1987, S. 302, Herlitze, S. 93, Howe, S. 12 und Holschbach, S. 32.

<sup>2</sup> Kaiß 2016, S. 4; siehe auch Hoffmann 2015, S. 49.

<sup>3</sup> siehe hierzu unten, P. 2.1.8.3., S. 30f.

<sup>4</sup> zu dem diesbezüglichen Konflikt zwischen der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft siehe z. B. Hoffmann 2015, S. 50f. und Holschbach, S. 33f.

<sup>5</sup> siehe Kaiß 2016, S. 6.

<sup>6</sup> siehe hierzu z. B. [www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de), Kurzbericht Nr. 5/09 und Kölner Stadt-Anzeiger vom 06.08.2019.

<sup>7</sup> siehe z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 11.04.1959, Kölnische Rundschau vom 11.04.1959, Neue Rhein Zeitung vom 05.02.1959 und vom 11.04.1959.

<sup>8</sup> siehe z. B. Müller 1987, S. 314.

<sup>9</sup> siehe z. B. Treyde, S. 11.



Am 13. September 1968 wurde in Manfort die Bahnunterführung im Zuge der Gustav-Heinemann-Straße am Bahnhof Schlebusch freigegeben; sie ersetzte die am 4. Juni 1965 in Betrieb genommene provisorische Stahlhochstraße.

Eine S-Bahn verkehrt hier nicht.<sup>1</sup>

### **2.1.5. Die Rheinische Bahnstrecke**

Am 19. November 1874 wurde die Strecke zwischen Troisdorf und (Mülheim)-Speldorf über (Köln-)Mülheim, Morsbroich, Opladen, (Langenfeld-)Immigrath und (Langenfeld-)Richrath - die Rheinische Bahnstrecke<sup>2</sup> - in Betrieb genommen. Sie diente überwiegend dem Güterverkehr, insbesondere dem Kohle- und Erztransport im Rheintal. Auch dem Personenverkehr kam anfangs „eine nicht unwesentliche Funktion zu“<sup>3</sup>; immerhin verkehrten auf dieser Strecke ab 1875 jeweils drei Züge ab bzw. bis Opladen. Schon ab 1890 aber fuhren dort nur noch Güterzüge. Dennoch zählte die Bahnstrecke zu den „meistbefahrenen Strecken Deutschlands“<sup>4</sup>.

Am 9. Februar 1946 stürzte ein von einer Dampflok gezogener Güterzug auf der eingleisigen Behelfsbrücke über die Wupper bei Opladen in den Fluss; dabei kamen vier Menschen ums Leben.<sup>5</sup> Hochwasser hatte zur Unterspülung der Brücke geführt. Die Lok wurde nach mehr als einem Jahr geborgen; sie konnte instand gesetzt werden und war anschließend noch bis 1963 in Betrieb.

Die Strecke wurde 1962 elektrifiziert: Am 27. Mai befuhren die ersten von Elektroloks gezogenen Güterzüge durch Opladen.<sup>6</sup>

### **2.1.6. Die Eisenbahnstrecke zwischen Lennep und Opladen - der „Balkanexpress“**

Der Bau der „Nebenbahn“ zwischen Opladen und Lennep<sup>7</sup> fußte auf der Notwendigkeit bzw. dem dringenden Wunsch der Gewerbetreibenden im Bergischen Land, eine Verkehrsverbindung zwischen den dortigen industriereichen Gebieten und der Stadt Köln zu realisieren; die Gemeinden im Bergischen fürchteten, „für immer von dem damals fortschrittlichsten Verkehrsmittel abgeschnitten zu bleiben und im Wettbewerb unterliegen zu müssen.“<sup>8</sup> So erkannte die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, dass in Burscheid und Wermelskirchen „offenbar die pure Verzweiflung“ ausgebrochen war: „Den ansehnlichen Fabriken der Stadt Burscheid drohe wegen des Mangels an Schienenverbindung der Verfall“<sup>9</sup>. Auch die Handelskammer Solingen und die Stadtverordnetenversammlungen von Remscheid

---

<sup>1</sup> So gibt es auch die von Lorentz (S. 59) genannte S-Bahn-Station Leverkusen-Schlebusch nicht.

<sup>2</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1987, S. 306ff., Müller 1992, S. 604ff., Eßer 2012, S. 112f., Musiol und Gutbier, S. 310f. und Schneider-Bertenburg und Pompilio, S. 52f.

<sup>3</sup> Kaiß 2002, S. 8; siehe auch Kaiß 2016, S. 9.

<sup>4</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 08.08.1950.

<sup>5</sup> siehe hierzu z. B. Eßer 2015, S. 112 und Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen 2019 (I).

<sup>6</sup> siehe z. B. Müller 1987, S. 314 und Treyde, S. 11.

<sup>7</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1987, S. 309ff., Kaiß 2006 (II), Eßer 2012, S. 113ff., Musiol und Gutbier, S. 311ff., Schneider-Bertenburg und Pompilio, S. 52ff. und Hoffmann 2020, S. 52f. Lennep wurde 1929 ein Stadtteil von Remscheid.

<sup>8</sup> Zitate: Müller 1987, S. 309; siehe z. B. auch Müller 1966 (I), S. 163, Müller 1978, S. 50 und Eßer 2012, S. 113ff.

<sup>9</sup> Zitate: Hoffmann 2015, S. 94; siehe z. B. auch Hilprecht, S. 76 und Müller 2005, S. 92.

und Ronsdorf sprachen sich für die Strecke über Wermelskirchen und Burscheid nach Opladen aus.<sup>1</sup> Müller hat ein aus dem Jahre 1870 stammendes charakteristisches Schreiben der Unternehmer und Verwaltungsbeamten in der Region, für die ein Bahnanschluss mit dem Rheinland „eine Existenzfrage ersten Ranges“<sup>2</sup> war, im Wortlaut wiedergegeben<sup>3</sup>; sie sprachen sich für den Bau einer Bahn aus, die - ausgehend von Lennep - über Wermelskirchen, Burscheid, Neukirchen und Lützenkirchen nach Opladen mit einem dortigen Anschluss an die Bergisch-Märkische Strecke führen sollte<sup>4</sup> und wandten sich damit gegen eine Konkurrenzidee der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, die eine Südroute durch das Dhünntal ohne die Andienung von Burscheid und Wermelskirchen vorsah.<sup>5</sup> Eine Verbindung aus dem Kreis Lennep nach Köln war schon seit 1844 überlegt worden.<sup>6</sup>

So ging der Bau der Strecke auf die Initiativen der Gemeinden im Bergischen Land und im Raum Leverkusen zurück<sup>7</sup>. Gebaut wurde sie schließlich von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft; nach langwierigen Diskussionen<sup>8</sup> erfolgte die endgültige Baugenehmigung 1872.

Damit hatte sich das Vorhaben des Baus einer Dhünntal-Bahn aber noch nicht erledigt; diesbezügliche Pläne wurden mit Nachdruck weiterverfolgt, allerdings ohne Erfolg: „Der Erste Weltkrieg hat dem Projekt endgültig ein schnelles Ende gemacht.“<sup>9</sup>

Die Strecke von Lennep über Wermelskirchen und Burscheid nach Opladen erlangte eine „hohe Popularität“<sup>10</sup>; sie erhielt - wie eine Reihe anderer Nebenstrecken - im Volksmund „liebervoll“<sup>11</sup> den Namen „Balkanexpress“<sup>12</sup>. Diese Bezeichnung setzte sich wohl allgemein für Bahnlinien durch, die der Erschließung eher dünn besiedelter Gebiete<sup>13</sup> dienten.

In Betrieb genommen wurde die Strecke im Mai 1876 zwischen Lennep und Wermelskirchen, aber - da sich der Weiterbau aus mehreren Gründen verzögerte<sup>14</sup> - erst im Oktober 1881 in der 20 km langen Fortsetzung bis Opladen.<sup>15</sup> Da die Regierung in Preußen inzwischen die Verstaatlichung der privaten Eisenbahnen betrieb<sup>16</sup>, wurde die Eröffnung der Strecke für die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft zum Vorzeichen eines drohenden Schicksals: „Die Eisenbahn durch den dünnbesiedelten und topografisch schwierigen ‚Balkan‘ sollte das offizielle Abschiedsgeschenk der BME an das bergische Eisenbahnzeitalter sein.“<sup>17</sup>

---

<sup>1</sup> siehe Hoffmann 2015, S. 95.

<sup>2</sup> Müller 1966 (I), S. 163.

<sup>3</sup> siehe Müller 1966 (I), S. 163ff. Müller hat das Schreiben im Bestand des Stadtarchivs Köln, Abt. 1028, Rheinische Eisenbahn, Akte 142 eingesehen; siehe auch Müller 1987, S. 309 und Müller 1978, S. 50.

<sup>4</sup> zu weiteren Plädoyers für die von Bergischer Seite gewünschte Strecke siehe z. B. Müller 1978, S. 50f.

<sup>5</sup> siehe hierzu Kaiß 2006 (II), S. 8ff., Selbach, S. 146ff., Eßer 2012, S. 114 und Hoffmann 2015, S. 95f.

<sup>6</sup> siehe z. B. Kaiß 2016 (II), S. 6.

<sup>7</sup> siehe auch Schneider-Bertenburg und Pompilio, S. 52.

<sup>8</sup> siehe z. B. Handschuh, S. 12ff.

<sup>9</sup> Selbach, S. 158.

<sup>10</sup> Kaiß [2019], Teil 1 und Kaiß 2006 (II), S. 5.

<sup>11</sup> Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen 2020, S. [2]

<sup>12</sup> und „Balkanstrecke“ sowie „Balkanlinie“; siehe z. B. Willmanns, S. 29.

<sup>13</sup> siehe z. B. Hoffmann 2013, S. 33, Zeihen, S. 35 und Hoffmann 2020, S. 52.

<sup>14</sup> siehe hierzu Hoffmann 2015, S. 97 und Willmanns, S. 29.

<sup>15</sup> Die Geschichte der „Balkanexpress“-Strecke wurde von Kaiß ausführlich und detailliert aufbereitet; siehe Kaiß 2006 (II).

<sup>16</sup> siehe oben, P. 2.1.1., S. 10.

<sup>17</sup> Hoffmann 2015, S. 97.

Mit der Eröffnung der Bahnstrecke war „Wirklichkeit geworden, was Jahre hindurch als schöner Traum erschien“<sup>1</sup>; sie kam vor allem der Stadt (Bergisch-)Neukirchen zugute: „Damit verschwand freilich die alte Postkutschenpoesie“<sup>2</sup>.

Opladen hatte mit der dritten Eisenbahn-Verbindung „einen erstaunlichen Platz im bergischen Verkehrsnetz erreicht“<sup>3</sup>; die Stadt war nun „vollends zum Eisenbahnknotenpunkt“<sup>4</sup> geworden.

Zwischen Opladen und Lennep hatte der Zug auf einer rund 28 km langen Strecke einen Höhenunterschied von 276 Metern zu überwinden. Zwischen Opladen (60,0 m ü. NN) und Pattscheid (131,4 m ü NN) waren es auf 5,5 km Länge gut 71 Höhenmeter.<sup>5</sup>

Die Strecke wurde nie in ein Elektrifizierungsprogramm aufgenommen; der ursprüngliche Dampflokomotiven-Betrieb wurde später von Dieselloks und von durch Akkumulatoren betriebenen Fahrzeugen abgelöst.<sup>6</sup>

Die Bahnstrecke schwenkte nördlich des Opladener Bahnhofs nach Osten ab und verlief zunächst in einem Bogen nördlich der Rennbaumstraße und in Bergisch Neukirchen dann südlich der Burscheider Straße durch Unterölbach (Bahnhof Bergisch Neukirchen<sup>7</sup>), Grund (Haltepunkt<sup>8</sup>), Pattscheid (Bahnhof<sup>9</sup>) und Römberg bis zur Stadtgrenze mit Burscheid bei Linde bzw. Nagelsbaum.

Seit 1883 hatte die Firma Tillmanns & Söhne in Lützenkirchen einen Verladeplatz an der Bahnlinie<sup>10</sup>; unterhalb des Haltepunktes Neukirchen zweigten zwei Gleise mit einer Länge von insgesamt 347 m ab, die allerdings wegen der ungünstigen topographischen Verhältnisse nicht bis in die Fabrik im Ortsteil Neucronenberg hineingeführt werden konnten. So wurde der Transport in das Werksgelände mit einer Seilbahn abgewickelt.<sup>11</sup> Alle Überlegungen, das nachteilige Umladen durch ein Zufuhrgleis zu vermeiden, scheiterten an den dafür nicht geeigneten Neigungsverhältnissen des Geländes. Eine Lösung brachte schließlich ein Anschluss an die Kleinbahn zwischen Opladen und Lützenkirchen<sup>12</sup>, die allerdings erst im April 1914 in Betrieb genommen werden konnte. So lange musste sich die 1858 zunächst in der Biesenbacher Mühle und ein Jahr später auf einem eigenen Gelände in „Neu-Cronenberg“ gegründete Schrauben-Firma mit dem unzureichenden Bahnanschluss zufriedengeben.<sup>13</sup>

---

<sup>1</sup> Bergischer Volksbote vom 10.10.1881; zitiert nach Haas, S. 134.

<sup>2</sup> Willms, S. 29.

<sup>3</sup> Plump, S. [13].

<sup>4</sup> Howe, S. 14.

<sup>5</sup> Angaben nach Kaiß 2006 (II), S. 94; Grafik: H. Potthast.

<sup>6</sup> siehe z. B. Eßer 2015, S. 113.

<sup>7</sup> siehe unten, P. 2.1.8.7., S. 35f.

<sup>8</sup> siehe unten, P. 2.1.8.8., S. 36f.

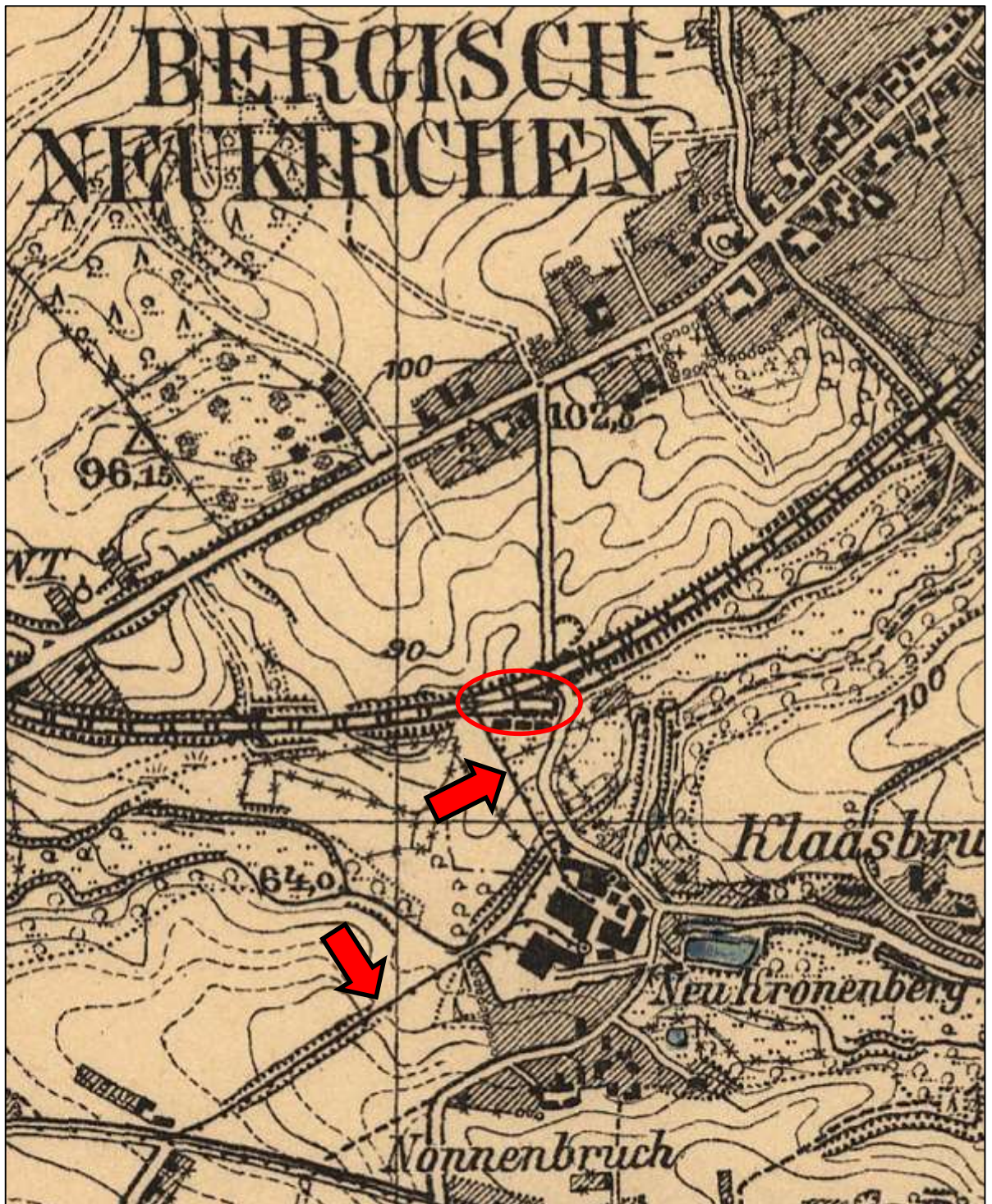
<sup>9</sup> siehe unten, P. 2.1.8.6., S. 34f.

<sup>10</sup> siehe z. B. Müller 1983/84, S. 26, Kaiß 2006 (II), S. 76 und [www.bergisch-neukirchen.de](http://www.bergisch-neukirchen.de) (Der Balkanexpress: (3) Über Grund nach Neukirchen). Müller 2005, S. 93, datiert die Schaffung des Anschlussgleises dagegen schon auf das Jahr 1881; dies ist jedoch unwahrscheinlich, da die Strecke zwischen Opladen und Wermelskirchen erst im Oktober 1881 eröffnet wurde (siehe oben, P. 2.1.6., S. 18).

<sup>11</sup> siehe z. B. Müller 1983/84, S. 26.

<sup>12</sup> siehe unten, P. 2.2.4., S. 54.

<sup>13</sup> siehe hierzu z. B. Kaiß 2006 (II), S. 76f.



*Karte 1: Die ehemalige Andienung der Firma Tillmanns: Verladeplatz, Seilbahn und Anschluss an die Kleinbahn Opladen-Lützenkirchen*

Am 13. August 1895 kam es zu einem schweren Unglück auf der Strecke:<sup>1</sup> Beim Rangieren in Burscheid hatten sich 23 Güterwaggons eines Zuges gelöst und rollten mit zunehmender Geschwindigkeit die Strecke nach Opladen hinunter. Im Bahnhof prallten die Wagen auf eine dort abgestellte Maschine, die den führerlosen Zug bremsen sollte; der Aufprall führte

<sup>1</sup> siehe hierzu Kaiß 2006 (II), S. 94 und den von ihm (Kaiß 2016, S. 64) zitierten Bericht aus dem Verkündiger vom 14.08.1895.

zu einer völligen Zerstörung der Waggon, ein Maschinenführer kam ums Leben. Auch im Verlauf der Strecke zwischen Burscheid und Opladen hinterließ der Zug zahlreiche Schäden.

Von 1910 bis 1928 führte vom Bahnhof Pattscheid eine Drahtseilbahn zur Klinik Roderbirken in Leichlingen. Sie transportierte auf einer Länge von rund 2.200 Metern bei einem Höhenunterschied von 10 Metern Kohle für die dortige Heizungsanlage und Baumaterialien beim Ausbau der Klinik in den Jahren 1912/1913. Von einem gesonderten Entladegleis aus unterquerte die Seilbahn die heutige Burscheider Straße und führte durch die Täler des Murbaches und des Weltersbaches. Für kurze Zeit war im Ortsteil Zeit in Stöcken eine Zwischenstation eingerichtet, die dem Transport von landwirtschaftlichen Gütern diente. Die Seilbahn war bis 1928 in Betrieb; Mitte der 1930er-Jahre wurde sie demontiert.<sup>1</sup>

Anfangs gab es massive Diskussionen um den unbefriedigenden Fahrbetrieb auf der „Neben“-Strecke<sup>2</sup>; erst im April 1910 wurde zwischen Opladen und Born ein zweites Gleis fertiggestellt, so dass der „Vollbahn“-Betrieb aufgenommen werden konnte.<sup>3</sup> Mit dem Ausbau wurden auch die letzten niveaugleichen Bahnübergänge durch Über- bzw. Unterführungen ersetzt. Da es aber nicht zur Aufnahme von Schnellzugverbindungen kam, blieb die Strecke „im Grunde genommen das, was sie von Anfang an war, eine Nebenbahn zur Befriedigung überwiegend lokaler Verkehrsbedürfnisse.“<sup>4</sup> „Der gemütliche Bummelzug aus dem Bergischen Land“<sup>5</sup> hatte ab den 1920er-Jahren bis Ende des Zweiten Weltkrieges<sup>6</sup> sogar eine durchgehende Verbindung zum Kölner Hauptbahnhof, die allerdings aufgrund der begrenzten Kapazität auf der dortigen Hohenzollernbrücke bald wieder aufgegeben wurde. Für Kurt Kaiß war dies „eines der Kernprobleme, die später zur Stilllegung des Schienenwegs von Lennep nach Opladen führte.“<sup>7</sup>

Nach den Zerstörungen zahlreicher Brücken im Zweiten Weltkrieg konnte ein durchgängig zweigleisiger Bahnverkehr nicht wieder aufgenommen werden. Nach dem Krieg wurde das zweite Gleis an mehreren Stellen demontiert, um die Strecke wenigstens eingleisig wieder in Betrieb nehmen zu können<sup>8</sup>; so gab es nach 1945 nur zwischen Wermelskirchen und Hilgen sowie zwischen Burscheid und Pattscheid noch zwei Gleise. Von 1953 bis 1958 war die Strecke wieder zweigleisig.<sup>9</sup>

Schließlich sprachen aber u. a. rückläufige Passagier- und Güterverkehrszahlen nicht für die Aufrechterhaltung eines zweiten Gleises.<sup>10</sup> Um dennoch eine unveränderte Streckenleistung zu gewährleisten, wurde die Nebenbahn in eine Hauptbahn umgewandelt, die eine Anhebung der Zuggeschwindigkeit von 50 km/h auf 80 km/h zuließ; zwischen Burscheid und Opladen geschah dies im August 1958.

---

<sup>1</sup> siehe hierzu z. B. Höhnke, S. 18ff., Kaiß 2006 (II), S. 74, Eßer 2012, S. 116 und lokale Informationen vom 17.07.2020.

<sup>2</sup> siehe z. B. Müller 1978, S. 51f., Müller 1987, S. 311, Kaiß 2006 (II), S. 23, Musiol und Gutbier, S. 313 und Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen 2020, S. [2].

<sup>3</sup> siehe hierzu z. B. Treyde, S. 10, Hilprecht, S. 81 und Kaiß 1999, S. 183.

<sup>4</sup> Kaiß 2006 (II), S. 25.

<sup>5</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 23.03.2020.

<sup>6</sup> siehe z. B. Hilprecht, S. 89.

<sup>7</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 23.03.2020; siehe dazu unten, P. 2.1.6., S. 22.

<sup>8</sup> siehe hierzu z. B. Amtliche Mitteilungen für den Rhein-Wupper-Kreis vom 04.08.1945 (u. a. in Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 5183.03).

<sup>9</sup> Mit dem Sommerfahrplan 1952 erfolgte die Inbetriebnahme der roten Schienenbusse und ab den 1960er-Jahren wurde die Strecke auch mit der dieselbetriebenen Baureihe V 100 befahren. Im Sommer 1980 fuhren die letzten Schienenbusse zwischen Leverkusen-Opladen und Remscheid-Lennep.

<sup>10</sup> siehe hierzu Kaiß 2006 (II), S. 26ff.

Gleichwohl wurden seit 1945 „immer wieder Berechnungen der Rentabilität dieser Strecke angestellt und ihre Stilllegung in Erwähnung gezogen“<sup>1</sup>. Die ortsansässigen Firmen hatten inzwischen auch das Interesse an der Bahnstrecke weitgehend verloren; der Gütertransport war zu langsam und zu umständlich, der LKW-Verkehr dagegen wesentlich attraktiver.<sup>2</sup>

Obgleich noch bis in die Mitte der 1970er-Jahre ein optimistischer Blick in die Zukunft möglich war<sup>3</sup>, änderte sich bald die Hoffnung auf einen Erhalt der Strecke: Ein im Januar 1976 vorgelegter Rationalisierungsplan verkündete die Stilllegungsabsicht der Bundesbahn.<sup>4</sup> Inzwischen war ein Teil des Personenverkehrs bereits auf Bahnbusse umgestellt.

Die „Hauptbahn-Ära“ wurde mit der Einstellung des durchgehenden Zugverkehrs zwischen Lennep und Opladen 1983 nach rund 25 Jahren wieder beendet<sup>5</sup>: Der mittlere Streckenabschnitt zwischen Hilgen und Wermelskirchen wurde eingestellt; am 1. Juni 1983 fuhr der letzte durchgehende Zug auf der Strecke zwischen Lennep und Opladen. „Das traurige Ende“<sup>6</sup> der Strecke kam endgültig in den Jahren 1991 auf dem Teilstück zwischen Opladen und Hilgen bzw. 1994 zwischen Wermelskirchen und Lennep. Die Strecke, die stets ihr „typisches Nebenbahnflair verströmte“, musste „nach der Amputation des Mittelabschnitts ... ihr kümmerliches Dasein“<sup>7</sup> unwiderruflich aufgeben, „weil sie sich längst nicht mehr rentierte; die Fahrgäste waren ausgeblieben.“<sup>8</sup> Die „wechselvolle Geschichte“<sup>9</sup> der Bahn war zu Ende.

„Unter großer Anteilnahme der ortsansässigen Bevölkerung“<sup>10</sup> befuhr am 31. Mai 1991 der letzte Zug die Strecke zwischen Hilgen und Opladen - ein Akku-Triebwagen mit drei Waggons; die roten Schienenbusse waren schon 1980 aus dem Verkehr gezogen worden. „Wären die Züge immer so gut ausgelastet gewesen wie an jenem letzten Betriebstag, so hätte die Stilllegung der Strecke vielleicht vermieden werden können.“<sup>11</sup>

Alle Bemühungen, die Bahnstrecke wiederzubeleben<sup>12</sup>, waren letztendlich vergebens. Der Abbau der Gleise und der technischen Bahnanlagen sowie schließlich die formale Entwidmung der ehemaligen Eisenbahnstrecke<sup>13</sup> markierte das endgültige Aus der einst sogar als Hauptbahn betriebenen „Balkanexpress“-Linie.

Recht ausführlich berichtete Kaiß in seiner Schrift „Der Balkanexpress“ 2006 über die Entwicklung des Betriebs auf der Strecke, insbesondere über die Fahrplangestaltung und die Folgen der verstärkten Konkurrenz durch Buslinien und die zunehmende Nutzung des privaten PKWs bis hin zur Aufgabe der populären Eisenbahnlinie.<sup>14</sup>

---

<sup>1</sup> Müller 1978, S. 53.

<sup>2</sup> siehe hierzu z. B. Handschuh, S. 49.

<sup>3</sup> siehe ein Zitat aus der Rheinischen Post bei Müller 1978, S. 53.

<sup>4</sup> siehe z. B. Müller 1978, S. 53 und Handschuh, S. 52; zu den Diskussionen um den Erhalt oder die Einstellung der „Balkanexpress“-Strecke siehe z. B. die Zeitungsberichte in den Beständen 5183.01 und 5183.02 des Stadtarchivs Leverkusen.

<sup>5</sup> siehe Kaiß 2006 (II), S. 30.

<sup>6</sup> Kaiß 2006 (II), S. 30.

<sup>7</sup> Zitate: Kaiß 2006 (II), S. 30.

<sup>8</sup> Bauschen 2005, S. 538.

<sup>9</sup> Handschuh, S. 58.

<sup>10</sup> Kaiß 2006 (II), S. 92; siehe hierzu z. B. auch Kölner Stadt-Anzeiger vom 01.06.1991 und Rheinische Post vom 01.06.1991.

<sup>11</sup> Kaiß 2006 (II), S. 92.

<sup>12</sup> siehe hierzu z. B. die Zeitungsausschnitte im Bestand 5183.02 des Stadtarchivs Leverkusen.

<sup>13</sup> siehe z. B. Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen 2020, S. [3].

<sup>14</sup> siehe Kaiß 2006 (II), S. 82ff.

Der „Balkanexpress“ ist „nur noch eine erinnerungswürdige Episode deutscher Eisenbahngeschichte“<sup>1</sup>. Die Strecke bleibt neben dem 2003 aufgegebenen Ausbesserungswerk „untrennbar mit der Geschichte der ehemaligen Eisenbahn(er)stadt Opladen verbunden“<sup>2</sup>. Der Opladener Geschichtsverein von 1979 e. V. Leverkusen (OGV) mochte das historische Interesse an der Bahnlinie in Zusammenarbeit mit dem Verein der Freunde und Förderer der Balkantrasse Leverkusen e. V. wachhalten und initiierte deshalb das Beschilderungsprojekt „Die Balkantrasse im Preußischen Jahrhundert“, um mit einer Reihe von Schautafeln die Geschichte der Bahnlinie zu dokumentieren<sup>3</sup>; die ersten Schautafeln wurden anlässlich des einjährigen Bestehens des Panoramaradweges „Balkantrasse“<sup>4</sup> am 24. Mai 2015 am Bahnhof in Pattscheid präsentiert.<sup>5</sup>

Als das Land Nordrhein-Westfalen 2007 das „Alleinradwanderprogramm“ auflegte, mit dem durch Fördermittel ehemalige Bahnstrecken zu Rad- und Wanderwegen ausgebaut werden sollten, zeigte sich daran schon bald die Stadt Burscheid interessiert und forcierte das Vorhaben; dort konnte schließlich 2012 die stillgelegte Bahnstrecke für Rad- und Fußwanderer freigegeben werden.

In Leverkusen dauerte es noch einige Zeit, bis auch hier die Voraussetzungen für die Realisierung des Projektes geschaffen wurden. Nachdem die Bezirksvertretung II Anfang Dezember 2011 dem Kauf der Trasse zugestimmt hatte, beschloss auch der Rat der Stadt Leverkusen ein Jahr später deren Ausbau zu einem Rad- und Wanderweg.<sup>6</sup>

Am 29. Mai 2014 - an „Christi Himmelfahrt“ - konnte die Eröffnung des Leverkusener Teilstückes der Strecke mit einem kleinen Fest gefeiert werden.

Der letzte Abschnitt der Route, mit dem der Lückenschluss zwischen dem ersten Teil und dem Bahnhof Opladen geschaffen wurde, beginnt in Höhe des Imbacher Weges, führt über die Brücken an der Dechant-Krey-Straße, der Rennbaumstraße und der Lützenkirchener Straße und endet am Parkplatz an der Ostseite der neuen Bahnhofsbrücke. Er wurde 2019 freigegeben.

### **2.1.7. Die S-Bahn zwischen Köln und Essen**

Am 28. September 1967 wurde die S-Bahn (Schnellbahn) auf der Trasse der Köln-Mindener Eisenbahn zwischen Düsseldorf-Garath und Ratingen-Ost in Betrieb genommen. Schon damals war die jeweilige Weiterführung bis nach Essen bzw. über Leverkusen bis nach Köln geplant. Bis nach Essen und Langenfeld wurde die Strecke 1968 eröffnet; nach Süden konnte sie aber wegen der seinerzeit noch zweigleisigen Hohenzollernbrücke in Köln zunächst nicht realisiert werden. Im März 1985 begannen auf der Brücke schließlich die Erweiterungsarbeiten um zwei Gleise.

Am 13. Februar 1985 wurde zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn der Vertrag geschlossen, der den Weiterbau der S-Bahn-Strecke zwischen Köln und Langenfeld über Leverkusen sicherte; in einer DB-Informationsschrift bezüglich der neu zu

---

<sup>1</sup> Willmanns, S. 30.

<sup>2</sup> Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen 2020, S. [4].

<sup>3</sup> siehe Blum S. 56ff. und z. B. lokale Informationen vom 17.07.2020.

<sup>4</sup> siehe die nachstehenden Ausführungen.

<sup>5</sup> siehe hierzu Kölner Stadt-Anzeiger vom 25.07.2015 und Rheinische Post vom 25.07.2015.

<sup>6</sup> zur Vorgeschichte der Realisierung siehe z. B. Wasse 2012.

errichtenden Haltepunkte Bayerwerk, Küppersteg und Rheindorf hieß es: „Zusammen mit der konkurrenzlosen Umweltfreundlichkeit und Schnelligkeit des S-Bahn-Systems entsteht eine zukunftsweisende, attraktive Alternative für die Verkehrserschließung von Leverkusen und seinem Umland.“<sup>1</sup>

Am 2. Juni 1991 - mit Beginn des Sommerfahrplanes - wurde mit zusätzlichen Gleisen der regelmäßige S-Bahn-Verkehr bis Köln aufgenommen.<sup>2</sup>

Bereits wenige Tage zuvor - am 22. Mai 1991 - hatte ein Sonderzug der S-Bahn mit Ehrengästen, Journalisten, Fotografen und Fernsehteams aus Richtung Köln im Bahnhof Leverkusen-Mitte gehalten - „Ein historischer Tag für Leverkusen!“<sup>3</sup> Schon am 24. Mai 1991 fand die offizielle Einweihung der neuen Strecke statt: Aus Richtung Düsseldorf kommend hielt gegen Mittag der Eröffnungszug in Leverkusen-Mitte. Am Bahnhof taufte Oberbürgermeister Horst Henning, der in Rheindorf zugestiegen war, der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Franz-Josef Kniola und der Präsident der Bundesbahndirektion Köln, Dr. Hanns Beck, den Steuerwagen der S-Bahn auf den Namen „Leverkusen“ bevor der Zug weiter nach Köln vor, wo das Ereignis mit einem Festakt gewürdigt wurde.

Das S-Bahn-Zeitalter begann dann gut eine Woche später in Leverkusen mit einem „Nord-Süd-Gefälle“<sup>4</sup>: „Zumindest auf dem S-Bahnhof an der Solinger Straße in Rheindorf-Nord drängte sich dieser Eindruck ... förmlich auf. In hellen Scharen strömten die Rheindorfer zu ihrer Haltestelle, die schon kurz nach 10 Uhr vor lauter Menschen aus allen Nähten zu platzen drohte.“<sup>5</sup> Deutlich weniger Interessierte wurden dagegen auf den anderen Leverkusener Bahnhöfen entlang der Strecke beobachtet.

Der „normale“ Verkehr begann dann am Montag, dem 3. Juni 1991, mit dem Berufsverkehr. Der fing allerdings mit einem peinlichen Fehlstart an: In Rheindorf etwa funktionierten die Aufzüge noch nicht, der Fahrkartenautomat war „außer Betrieb“ und die Züge hatten Verspätung.<sup>6</sup> Nicht alle Probleme ließen sich auf Dauer zufriedenstellend lösen.

Die Weiterführung der bestehenden Linie S 6 zwischen Essen und Langenfeld nach Leverkusen und Köln war ein „großes Ereignis“<sup>7</sup> mit einem enormen Aufwand an Baumaßnahmen. Allein auf Leverkusener Gebiet gab es 23 Baustellen, die zur Schaffung der Voraussetzungen für die neue Bahnverbindung erforderlich waren<sup>8</sup>: „Die alte Köln-Mindener Eisenbahnstrecke wurde praktisch neu gebaut“<sup>9</sup>. Dabei ging es vor allem um die Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge in Rheindorf an der Masurenstraße, in Bürrig/Küppersteg am Mühlenweg und an der Von-Ketteler- bzw. Küppersteger Straße und in Wiesdorf an der Manforter Straße; hinzu kam eine Reihe von neuen Fuß- und Radwegunterführungen. Die Beseitigung der ebenerdigen Bahnübergänge war ohnehin längst überfällig, denn viele

---

<sup>1</sup> Stadtarchiv Leverkusen: LW 318.

<sup>2</sup> Der entscheidende Vertrag zwischen der damaligen Deutschen Bundesbahn und dem Land Nordrhein-Westfalen wurde am 13.02.1985 geschlossen; er sicherte den Neubau der S-Bahn-Strecke zwischen Köln-Mülheim und Langenfeld (siehe hierzu z. B. Herlitze, S. 124 und Müller 1992, S. 636).

<sup>3</sup> Hegner 2011, S. 35.

<sup>4</sup> Kölnische Rundschau vom 03.06.1991.

<sup>5</sup> Kölner Stadt-Anzeiger und Kölnische Rundschau vom 03.06.1991.

<sup>6</sup> siehe hierzu Kölner Stadt-Anzeiger und Kölnische Rundschau vom 04.06.1991.

<sup>7</sup> Först S. 6.

<sup>8</sup> siehe Först, S. 6f. Der neu angelegte S-Bahn-Haltepunkt am Bayerwerk liegt auf Kölner Stadtgebiet (siehe unten, P. 2.1.8.10., S. 37).

<sup>9</sup> Eßer 2015, S. 114.



Jahre lang kam es neben zum Teil schweren Unfällen<sup>1</sup> immer wieder zu Beinaheunfällen aufgrund des riskanten Schrankenbetriebs.<sup>2</sup>

In Küppersteg mussten wegen des Streckenausbaus das Hotel zur Post, das Bahnhofsgebäude, das Stellwerk und das Wohnhaus Küppersteger Straße 65 abgerissen werden. Am 15. März 1991 wurden die Schranken am Übergang zwischen Von-Ketteler- und Küppersteger Straße für immer geschlossen: Die erste Straßenunterführung der S-Bahn-Strecke in Leverkusen wurde eröffnet; der dortige niveaugleiche Bahnübergang, der seit dem 20. Dezember 1845 bestand, „war nun Geschichte“<sup>3</sup>.

An der Manforter Straße wurde der beschränkte Bahnübergang am 11. März 1991 für immer geschlossen, die neue Unterführung wurde dort am 22. März 1991 freigegeben. Die Übergänge an der Masurenstraße und am Mühlenweg wurden am 6. Mai 1991 gesperrt; die neue Unterführung an der Masurenstraße wurde - allerdings zunächst provisorisch - am selben Tag für den Verkehr geöffnet, während die Unterquerung am Mühlenweg erst ab dem 2. Juni 1991 benutzt werden konnte. An der S-Bahn-Station Bayerwerk<sup>4</sup> wurde die neu angelegte Straße<sup>5</sup> mit der Unterführung der Bahnstrecke am 24. Mai 1991 freigegeben.

Zu einer kurzzeitigen Verzögerung der Bauarbeiten kam es im Juli 1990 an der Manforter Straße.<sup>6</sup> Beim Bau eines Kanals wurde vergiftetes Erdreich entdeckt. Die Arbeiten wurden vorübergehend eingestellt; nach ca. 14 Tagen konnten sie unter der Auflage, dass die Arbeiter eine Schutzkleidung tragen, wieder aufgenommen werden. Der mit Chemieabfällen belastete Erdaushub wurde auf der Sonderdeponie der Bayer AG entsorgt.

Insgesamt wurden im Stadtgebiet sieben Kilometer neue Gleise verlegt. Zwischen den Stationen Bayerwerk und Küppersteg ist die S-Bahn-Strecke auf einer Länge von rund 2,5 km nur eingleisig. Für den Bahnhof „Mitte“ war mit der S-Bahn ein Bedeutungswandel verbunden: Einerseits wurden im Fahrplan D- und Eilzug-Halte gestrichen, andererseits war mit dem 20-Minuten-Takt der S-Bahn häufiger ein Anschluss an Fernzüge in Düsseldorf und Köln verbunden. Auch am Bahnhof Küppersteg hielt fortan nur noch die S-Bahn.

## **2.1.8. Die Bahnhöfe**

### **2.1.8.1. Küppersteg**

Nach dem Bau der ersten Eisenbahnlinien war die 1845 eröffnete Station Küppersteg an der Köln-Mindener-Strecke 22 Jahre lang der einzige Bahnhof im Raum Leverkusen. Er hatte „eine wegweisende Bedeutung für die Industrialisierung der Region“<sup>7</sup>: Gewerbeansiedlungen und als deren Folge auch die zunehmende Beschäftigtenzahl wurden durch den Bau des Bahnhofs maßgeblich beeinflusst. In den ersten Jahren diente der Bahnhof überwiegend dem Güterverkehr; der Personenverkehr war eher gering.<sup>8</sup>

<sup>1</sup> siehe z. B. oben, P. 2.1.4., S. 16.

<sup>2</sup> siehe hierzu z. B. die diesbezüglichen Zeitungsberichte (im Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 5183.06).

<sup>3</sup> Hegner 2011, S. 33.

<sup>4</sup> Obwohl die Station auf Kölner Stadtgebiet liegt (siehe unten, P. 2.1.8.10., S. 37), hatte auch Leverkusen Anspruch auf die Namensgebung erhoben; als Kompromiss wurde der Name „Bayerwerk“ gewählt - ohne einen vorangesetzten Stadtnamen.

<sup>5</sup> Otto-Bayer-Straße.

<sup>6</sup> siehe hierzu Kölner Stadt-Anzeiger und Kölnische Rundschau vom 14. und vom 28.07.1990.

<sup>7</sup> Lorentz, S. 65; siehe z. B. auch Müller 1996, S. 11.

<sup>8</sup> Andre hat diese Beobachtung mit Zahlen belegt (S. 91).

Die Wahl des Namens „Küppersteg“ für den Bahnhof war merkwürdig, denn die Hofschaff Küppersteg lag südlich der Dhünn, immerhin ca. 1,2 Kilometer entfernt, und gehörte zur Gemeinde Wiesdorf; der Bahnhof lag in Bürrig. Der Grund für die eigenartige Benennung ist nicht bekannt; mutmaßliche Erklärungen lassen sich nicht belegen.<sup>1</sup>



*Bild 3: Der ehemalige Bahnhof Küppersteg  
(um 1910)*

Mehrmals erwies sich die „kleine Station“ in den 1850er- und 1860er-Jahren als „Großer Bahnhof“: 1851 huldigte der vollständig versammelte Gemeinderat der Bürgermeisterei dem durchfahrenden König Friedrich Wilhelm IV., 1858 wird die Durchreise eines preußischen Prinzen mit Fahنشmuck und Böllerschüssen gewürdigt und 1864 wurde Ferdinand Lassalle dort auf seinem Weg nach Wermelskirchen von der Arbeiterschaft feierlich empfangen.<sup>2</sup>

Müller reklamiert den Bahnhof in Küppersteg auf den ersten Blick überraschend, dennoch aber formal richtig, als ersten Bahnhof in Opladen<sup>3</sup>, denn Küppersteg in Bürrig gehörte von 1808 bis 1858 zur Mairie bzw. zur Bürgermeisterei Opladen sowie von 1859 bis 1889 zur Bürgermeisterei Opladen-Land. Schon der erste Zug auf der Köln-Mindener Strecke hielt auch im Bahnhof Küppersteg und „somit hatte Opladen einen indirekten Anschluß an die Eisenbahn und der erste Opladener Bahnhof war der in Küppersteg.“<sup>4</sup>

Zwischen Opladen und dem Bahnhof entwickelte sich „eine sehr rege Postwagenverbindung“: Noch um die Mitte der 1870er-Jahre „verkehrten auf der Strecke täglich fünf Postwagen“<sup>5</sup>.

Mit der Eröffnung des Bahnhofs Leverkusen-Mitte 1979 geriet das Bahnhofsgebäude in Küppersteg „vollends in den Schatten der Entwicklung“<sup>6</sup>: Der Fahrkartenverkauf und die

<sup>1</sup> siehe z. B. Plump, S. [10]; siehe z. B. auch Howe, S. 11.

<sup>2</sup> siehe hierzu Müller 1987, S. 300f. und Plump, S. [9].

<sup>3</sup> siehe Müller 1965 (I), Müller 1966 (II), S. 13, und Müller 1987, S. 300; siehe auch Schoth, S. 250 und Kaiß 2016, S. 6.

<sup>4</sup> Treyde, S. 4.

<sup>5</sup> Zitate: Müller 1965 (I) und Müller 1966 (II), S. 14.

<sup>6</sup> Müller 1996, S. 10.

Express- und Stückgutabfertigung wurden eingestellt. Im Januar 1990 wurde das Bahnhofsgebäude abgerissen; damit hatte Küppersteg ein „Schmuckstück der romantischen Ära der guten alten Dampflokomotive“<sup>1</sup> verloren. Schon im Juni 1989 hatte das an der Bahnlinie gelegene „Hotel zur Post“ dem Bau der dortigen Unterführung weichen müssen. Seit der Inbetriebnahme des S-Bahn-Verkehrs 1991 halten in Küppersteg nur noch die Züge der S-Bahn Köln - Essen.



*Bild 4: Das ehemalige „Hotel zur Post“ am Bahnübergang Küppersteg (März 1989)*

### **2.1.8.2. Opladen**

Opladen hatte nach dem Bau der hier auf eng beieinander liegenden, parallel verlaufenden Trassen angelegten Strecken zwei Bahnhöfe: den Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und den Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.<sup>2</sup>

Der Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Strecke wurde am 17. September 1867, wenige Tage vor Freigabe der Strecke (25. September 1867), eingeweiht. Das Empfangsgebäude lag auf der Westseite der Bahnstrecke, also zur Stadt hin ausgerichtet. Kaiß verweist zwar auf die Beschreibung des Bahnhofs in einer Chronik als „ein stattliches, zweistöckiges Backsteingebäude“<sup>3</sup> hin, sieht in ihm allerdings „alles andere als eine Schönheit“; der Bahnhof stand seiner Meinung nach „sowohl seinem Leichlinger als auch vor allem seinem Ohligser Pendant in puncto gefälliges Aussehen doch einiges nach“. Kaiß schreibt weiter: „Der wuchtige Klotz bestand aus einem kompakten Querbau, flankiert von zwei um 90 Grad gedrehten giebelbetonten Flügeln. Als Zierelemente vorhanden waren lediglich Lisenen und Bogenfries. In negativer Hinsicht zudem bemerkenswert das völlige Fehlen eines Vordaches auf der Gleis- wie auf der Straßenseite.“<sup>4</sup>

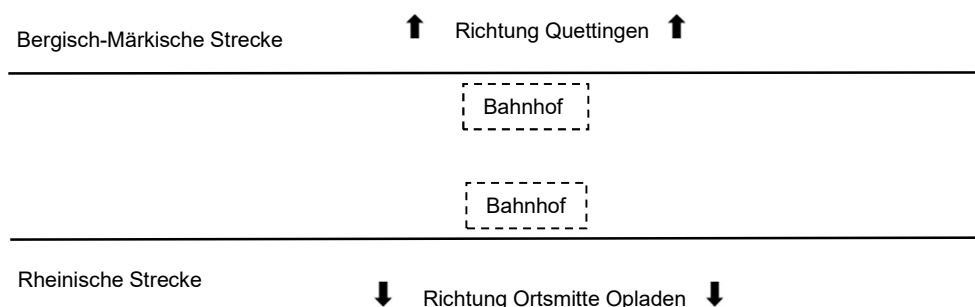
<sup>1</sup> Kölnische Rundschau vom 03.06.1965.

<sup>2</sup> zur Geschichte des Opladener Bahnhofs siehe vor allem Kaiß 2016.

<sup>3</sup> zitiert bei Kaiß 2016, S. 8; so schon von Müller 1965 (I) und Müller 1966 (II), S. 16 beschrieben.

<sup>4</sup> Zitate: Kaiß 2016, S. 8.

Der Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde - unmittelbar gegenüber dem Empfangsgebäude der Bergisch-Märkischen Strecke auf der zur Stadt hin abgewandten Gleisseite - am 1. November 1874 eröffnet; dadurch „erfuhr die Opladener Bahnhofslandschaft eine grundlegende Veränderung, wies sie doch nun zwei Bahnhofsanlagen auf, die verwaltungs- wie betriebstechnisch allerdings streng voneinander getrennt waren und deren Verbindung lediglich aus einem Übergabegleis bestand.“<sup>1</sup> Der Personenverkehr war „im wesentlichen gleich stark“<sup>2</sup>.



### *Die ehemaligen Bahnhöfe in Opladen*

Der Bau eines gemeinsamen Bahnhofs für die Bergisch-Märkische und die Rheinische Bahnstrecke scheiterte „am rücksichtslosen Konkurrenzkampf“<sup>3</sup> der beiden Betreibergesellschaften. Dass eine Einigung nicht zustande kam, wirkte sich „verhängnisvoll ... auf die *Stadtentwicklung* aus“<sup>4</sup>, denn die Rheinische Bahnstrecke „schob sich genau zwischen den sehr günstig liegenden Bergisch-Märkischen Bahnhof und den Stadtkern und blockierte so für immer jede Möglichkeit eines organischen Verwachsens von Bahnhof und Stadt.“<sup>5</sup>

Eine Lösung dieses Problems blieb jedoch weiterhin in der Diskussion: So setzte sich der Opladener Bürgermeister Vetter Anfang der 1880er-Jahre bei der Staatsregierung in Berlin für die Zusammenlegung der beiden Bahnhöfe ein<sup>6</sup>; er favorisierte allerdings anstelle beider Gebäude einen Neubau westlich der Bahnanlagen, also zur Stadt hin gelegen.<sup>7</sup> Ohnehin konkretisierte sich die Frage nach der Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften<sup>8</sup>. Die Entscheidung fiel zugunsten des Erhalts des Bergisch-Märkischen Bahnhofs, der mit umfangreichen Umgestaltungsmaßnahmen - auch im Gleisverlauf - verbunden war. Der durchgehende Personenverkehr am Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn endete am 31. Mai

<sup>1</sup> Kaiß 2002, S. 7; siehe auch Kaiß 2016, S. 9.

<sup>2</sup> Müller 1965 (II) und Müller 1966 (II), S. 17.

<sup>3</sup> Müller 1965 (II), Müller 1966 (II), S. 16, Müller 1987, S. 307 und Müller 2005, S. 92; siehe hierzu z. B. auch Herlitze, S. 94, Howe, S. 14, Ringel, S. 75, Eßer 2012, S. 112, Lorentz, S. 62 und Schoth, S. 250. Erst mit der Verstaatlichung der privaten Eisenbahngesellschaften (siehe oben, P. 2.1.1., S. 10) endete „der bis dahin übliche rigorose Konkurrenzkampf“ (Müller 1992, S. 626).

<sup>4</sup> Müller 1987, S. 307; siehe auch Müller 1965 (II) und Müller 1966 (II), S. 16.

<sup>5</sup> Müller 1987, S. 307; siehe auch Müller 1965 (II), Müller 1966 (II), S. 17 und Müller 2005, S. 92, Herlitze, S. 95, Howe, S. 14 und Schoth, S. 250.

<sup>6</sup> siehe Müller 1965 (II), Müller 1966 (II), S. 18, Müller 1987, S. 308 und Treyde, S. 9.

<sup>7</sup> siehe Kaiß 2016, S. 13, Anm. 3 und Eßer 2015, S. 117f.

<sup>8</sup> siehe oben, P. 2.1.1., S. 10.

1885; das Stationsgebäude wurde 1887 abgerissen.<sup>1</sup> Die Zeit der Kuriosität eines Doppelbahnhofs war vorbei. In der Folgezeit kam es u. a. durch das ständig steigende Verkehrsaufkommen und den technischen Fortschritt zu stetigen Um- und Ausbauarbeiten im Bahnhofsbereich<sup>2</sup>, die im Wesentlichen bis 1912 abgeschlossen waren; die Größe und das Aussehen der Gleisanlagen blieben bis in die 1960er-Jahre hinein nahezu unverändert.<sup>3</sup>

Es blieb allerdings bei den beiden parallel verlaufenden Strecken mit der Notwendigkeit der Querung der Rheinischen Bahn, um von der Stadt aus den Bahnhof der Bergisch-Märkischen Bahn zwischen den beiden Strecken zu erreichen. Versuche, das Problem zu lösen, sind in der Folgezeit immer wieder gescheitert.<sup>4</sup> Bei der Einweihung des neuen Bahnhofs 1968 machte der Präsident der Bundesbahndirektion Wuppertal, Dr. Eckhardt, einen „sensationellen Vorschlag“<sup>5</sup>: Die Güterzugstrecke solle auf die Ostseite der Bergisch-Märkischen Bahnlinie verlegt werden, um die Lage des Bahnhofs zur Stadt hin zu öffnen. Der damalige Stadtdirektor Hans Schlehahn stellte bei der Planung des Omnibusbahnhofs 1968 die Gelegenheit ebenfalls erneut zur Diskussion, freilich gleichfalls ergebnislos.<sup>6</sup>

Im Zweiten Weltkrieg erlitt neben dem Betriebswerk und dem Ausbesserungswerk<sup>7</sup> auch der Bahnhof erhebliche Schäden, die nur zögernd beseitigt wurden. Ab Mitte der 1950er-Jahre mehrten sich die Stimmen, die eine deutliche Aufwertung des Bahnhofsgebäudes und des umliegenden Geländes forderten.<sup>8</sup> Engagierter Befürworter einer umfassenden Neugestaltung des Bahnhofs war Bürgermeister Wiefel, der sich bemühte, bei den entscheidenden Stellen auf die „außerordentlich schlechten Zustände und die Mängel des Bahnhofs Opladen hinzuweisen“ und „eine Abänderung dieses mißlichen Zustandes zu erwirken“<sup>9</sup>. Schließlich ging es dann endlich ab der ersten Hälfte der 1960er-Jahre mit „Einzelschritten langsam zum Ziel“<sup>10</sup>: Nach und nach gingen die notwendigen Arbeiten voran. Der alte Bahnhof wurde 1965 abgerissen - der Abbruch begann am 21. Juni - und durch ein neues Bahnhofsgebäude ersetzt, das am 7. Mai 1968 eröffnet wurde<sup>11</sup>: „Das ist ein Tag der Freude für die Bürger dieser Stadt, ein Tag, den wir hoch zu schätzen wissen“ - so Bürgermeister Bruno Wiefel!<sup>12</sup>

Zwar signalisierten die neuen Bahnhofsanlagen die Hoffnung auf eine langjährige Zukunft der beachtlichen Rolle der Bahn für die Stadt, doch der Verlust der Bedeutung Opladens als Eisenbahnstadt konnte dadurch nicht aufgefangen werden. Kaiß beschreibt die Entwicklung der folgenden Jahre unter der Überschrift „Rationalisierung und Niedergang“ wie folgt: „Seit wann und in welchem Maße es mit dem Bahnhof Opladen bergab ging, ist kaum präzise zu benennen. Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass selbstverständlich auch dessen individuelle Entwicklung dem allgemeinen Trend folgte, der u. a. von rückläufigen Beförderungsleistungen im Personen- und Güterverkehr infolge fortschreitender Motorisierung etwa ab Anfang der 1960er-Jahre geprägt war. Der hohe Rationalisierungsdruck, verbunden mit der Schließung verschiedener Einrichtungen wie dem Betriebswerk, bewirkte ein Übriges und

<sup>1</sup> siehe Kaiß 2016, S. 14 und Hoffmann 2020, S. 104.

<sup>2</sup> siehe hierzu Kaiß 2016, S. 16ff.

<sup>3</sup> zur Entwicklung der Bedeutung des Opladener Bahnhofs anhand der Zahl der Zugfahrten und der Personen- bzw. Güterbeförderungen siehe Kaiß 2016, S. 62ff.

<sup>4</sup> siehe Müller 1965 (II), Müller 1966 (II), S. 18 und Müller 1987, S. 307 und Kaiß 2016, S. 42ff.

<sup>5</sup> Neue Rhein Zeitung vom 08.05.1968.

<sup>6</sup> siehe Müller 1987, S. 307.

<sup>7</sup> siehe unten, P. 2.1.9.2., S. 41f.

<sup>8</sup> siehe Kaiß 2016, S. 42ff.

<sup>9</sup> zitiert bei Kaiß 2016, S. 42.

<sup>10</sup> Kaiß 2016, S. 46.

<sup>11</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1987, S. 315 und Kölner Stadt-Anzeiger vom 02.07.2015.

<sup>12</sup> zitiert nach Rheinische Post vom 08.05.1968; siehe auch Kölner Stadt-Anzeiger vom 02.07.2015.

sorgte neben der Senkung des Personalbestandes auch für die Beseitigung zahlreicher Gebäude resp. Arbeitsstätten.“<sup>1</sup>

Am 28. März 1977 kam es im Opladener Bahnhof zu einem folgenschweren Zugunglück, das vier Todesopfer forderte: Ein Eilzug war auf eine stehende Lokomotive geprallt.<sup>2</sup>

Mit der Stilllegung des Ausbesserungswerkes der Bahn Anfang der 2000er-Jahre<sup>3</sup> kam es zu einer völligen Neukonzeption des Opladener Eisenbahnareals. Die Gütergleisverlegung ab Ende 2014 erforderte im Sommer 2015 den Abriss auch des Bahnhofsgebäudes aus dem Jahre 1968.<sup>4</sup> Damit war „ein Stück Opladener Geschichte zu Ende gegangen, die über mehr als 100 Jahre hinweg eng mit der Bahn verbunden war“<sup>5</sup>; es war „der ganze Stolz der damaligen Kreisstadt“<sup>6</sup>. Im Dezember 2016 wurde eine neue Station - ohne Bahnhofsgebäude - eröffnet. Durch die Zusammenführung beider Eisenbahn-Linien auf nunmehr nur noch eine Trasse konnte die „Hypothek aus der Zeit scharf konkurrierender Privatgesellschaften“<sup>7</sup> endlich gelöscht werden.

### 2.1.8.3. Schlebusch

Der Bahnhof Schlebusch liegt in Manfort an der Bergisch-Märkischen Strecke. Das ursprüngliche Bahnhofsgebäude wurde am 8. April 1868 eingeweiht. Es stellte einen „durchaus respektablen Bau dar“<sup>8</sup> und wurde zum „Dreh- und Angelpunkt einer wachsenden Industrie auf dem Gebiet des heutigen Leverkusens.“<sup>9</sup> In Manfort siedelten sich im Umfeld des Bahnhofs zahlreiche Betriebe an; die Eisenbahn mit den zwei Stationen Schlebusch (1868) an der Bergisch-Märkischen und Morsbroich (1874) an der Rheinischen Bahnstrecke hatte den Standortfaktor Verkehr erheblich aufgewertet. Wie am Bahnhof in Küppersteg so hatte der Güterumschlag auch am Bahnhof Schlebusch zunächst eine größere Bedeutung als der Personenverkehr.<sup>10</sup>

In den ersten Jahren nach der Ansiedlung der Farbenfabriken Bayer spielte der Bahnhof Schlebusch auch für dieses Werk eine wichtige Rolle. Auf dem rund 2,5 Kilometer langen Weg zum Bahnhof mussten die oft gefährlichen Chemikalien mit Pferdefuhrwerken u. a. über die Köln-Düsseldorfer Provinzialstraße transportiert werden, die allerdings in einem dafür ausgesprochen katastrophalen Zustand war. Deshalb wurde seinerzeit der Bau einer werkseigenen Straße vom Werk zum Bahnhof Schlebusch diskutiert<sup>11</sup>; der Plan wurde aber hinfällig, als sich die „weitaus günstigere“<sup>12</sup> Lösung eines direkten Gleisanschlusses zum Bahnhof (Köln-)Mülheim ergab.<sup>13</sup>

---

<sup>1</sup> Kaiß 2016, S. 51.

<sup>2</sup> siehe hierzu die Presseberichte in der Zeitungsausschnitt-Sammlung des Stadtarchives Leverkusen im Bestand 5183.05, Opladen II.

<sup>3</sup> siehe unten, P. 2.1.9.2., S. 42f.

<sup>4</sup> siehe z. B. Rheinische Post vom 28.08.2015.

<sup>5</sup> Rheinische Post vom 08.06.2016.

<sup>6</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 28.08.2015.

<sup>7</sup> Müller 1966 (II), S. 18.

<sup>8</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 23.11.1976.

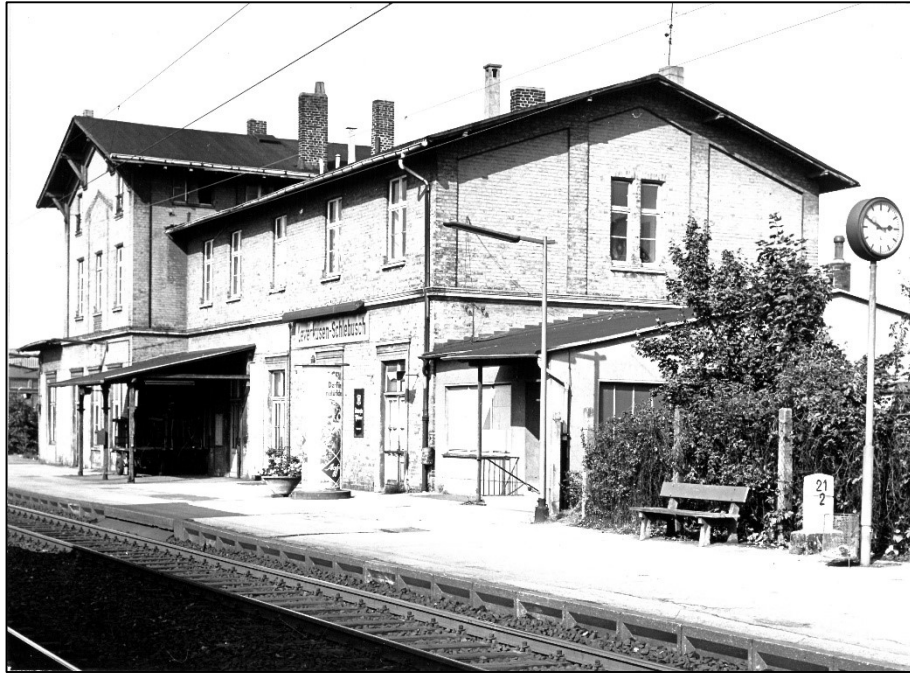
<sup>9</sup> lokale informationen vom 21.02.2018.

<sup>10</sup> Andre hat dies durch Zahlen belegt (S. 91).

<sup>11</sup> siehe z. B. Pollay, S. 90.

<sup>12</sup> Pollay, S. 90.

<sup>13</sup> siehe unten, P. 2.3.3., S. 61.



*Bild 5: Der ehemalige Bahnhof Schlebusch  
(September 1975)*

Der Bahnhof Schlebusch wurde im November 1976 abgerissen<sup>1</sup> und durch einen Pavillon für den Fahrkartenverkauf ersetzt. Am 1. Oktober 2020 beschloss der Rat der Stadt Leverkusen, den Bahnhof in „Leverkusen-Manfort“ umzubenennen.<sup>2</sup>

#### **2.1.8.4. Morsbroich**

Die Station Morsbroich an der Rheinischen Bahnstrecke wurde 1886 errichtet; mit der Umwidmung der Strecke für den Güterverkehr wurde sie jedoch schon 1890 zum Güterbahnhof und schließlich aufgegeben und abgerissen.

Allerdings blieb als Relikt der Bahnhofsanlagen das Betriebsgebäude stehen<sup>3</sup>, das von der Paracelsusstraße aus - östlich der Gleise - noch zu gut zu sehen ist, freilich in einem maroden Zustand: „Von dort lässt sich der goldene, lückenhafte Frakturschriftzug auf der Natursteinfassade unter dem morschen, schiefgedeckten Dach bewundern.“<sup>4</sup>

Nördlich des Bahnhofsgeländes gab es viele Jahre lang das charakteristische Nebeneinander der zwei beschränkten Bahnübergänge an der Bahnstraße und an der Schlossallee.<sup>5</sup>

Seit 1906 gab es von der Kleinbahntrasse der Strecke Schlebusch - Manfort aus ein Zuführungsgleis zum Bahnhof, das insbesondere von der Carbonit AG genutzt wurde.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> siehe z. B. Kölner Stadt-Anzeiger und Kölnische Rundschau vom 23.11.1976.

<sup>2</sup> siehe z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 03.10.2020.

<sup>3</sup> siehe unten, Bild 6, S. 32.

<sup>4</sup> Danner, S. 58.

<sup>5</sup> siehe oben, Bild 2, S. 11.

<sup>6</sup> siehe unten, P. 2.3.6., S. 65.



*Bild 6: Das verfallene Betriebsgebäude des ehemaligen Bahnhofs Morsbroich  
(04.03.2020)*

#### **2.1.8.5. Wiesdorf**

Der zweite Bahnhof an der Köln-Mindener Strecke wurde am 2. Januar 1914 in Betrieb genommen. Die Einweihungsfeier fand am 29. Januar 1914 statt; anwesend waren u. a. Landrat Dr. Lucas und die Geheimräte Dr. Duisberg und Dr. von Böttinger; dies machte wohl deutlich: Der Bahnhof wurde „dringend in der Nähe der Farbenfabriken benötigt“<sup>1</sup> und lag daher rund 1,3 Kilometer südlich des Rathauses in Wiesdorf am 1928 so benannten Rudolf-Mann-Platz. So war er günstig zum Bayerwerk, aber ungünstig zum Stadtzentrum in Wiesdorf gelegen. Dennoch: Der Bahnhof Wiesdorf „hat an der aufwärtsstrebenden Entwicklung der Farbenstadt, trotz seiner nicht gerade idealen Lage, seinen Anteil“<sup>2</sup>.

Der Bahnhof erhielt den Namen „Wiesdorf-Leverkusen“<sup>3</sup>; nach Gründung der Stadt Leverkusen wurde er 1930 in „Leverkusen-Wiesdorf“ umbenannt.

Im Laufe der Zeit wurde der Bahnhof gelegentlich renoviert und aus- bzw. umgebaut. So wurde z. B. 1927/28 ein neues Stellwerk errichtet und „neuzeitliche Bahnsteige mit weiträumigen überdeckten Hallen“<sup>4</sup> angelegt; 1938 wurden der Gepäck- und Fahrkartenschalter vergrößert und die Warteräume erheblich erweitert und 1954 erfolgten weitere Renovierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen.<sup>5</sup>

Allerdings machte der Bahnhof auch danach nie einen attraktiven Eindruck. So schrieb beispielsweise der Kölner Stadt-Anzeiger - belegt durch Fotos - in seiner Ausgabe vom 31. Dezember 1963/1. Januar 1964: „Alles andere als einladend wirkt der Bahnhof Wiesdorf ... Es wird nur wenige Großstädte geben, die solch einen schäbigen Bahnhof haben.“ Die Lage

<sup>1</sup> Plump, S. [14]. Der Bau des Bahnhofs ging auf die Initiative der Farbenfabriken vorm. Friedrich Bayer & Co. zurück; der Wiesdorfer Gemeinderat beschloss einen entsprechenden Antrag im Februar 1906 (siehe z. B. Blaschke, S. 114; zu den folgenden Abstimmungsverhandlungen zwischen der Gemeinde, dem Werk und der Eisenbahndirektion siehe z. B. dort, S. 117f.); siehe auch Pollay, S. 90f.

<sup>2</sup> Rheinische Landeszeitung vom 04.01.1939.

<sup>3</sup> zur Namensgebung siehe z. B. Blaschke, S. 118 und Eßer 2015, S. 111; zur frühen Verwendung des Namens „Leverkusen“ siehe z. B. [www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de), Kurzbericht Nr. 1/19 vom Januar 2019.

<sup>4</sup> Rheinische Landeszeitung vom 04.01.1939.

<sup>5</sup> siehe z. B. Neue Rhein Zeitung vom 30.09.1954.



und das wenig repräsentative Gebäude des Bahnhofs weckten immer wieder - verstärkt seit den 1960er-Jahren - den Unmut in der Bevölkerung und vor allem unter den Reisenden, sodass der Ruf nach einem ansehnlichen, günstiger gelegenen neuen Bahnhof - u. a. in der Presse<sup>1</sup> - immer lauter wurde.



*Bild 7: Der alte Bahnhof Wiesdorf  
(11.09.2016)*

Auf einen zentral gelegenen Bahnhof musste Wiesdorf allerdings noch einige Zeit warten, obwohl die diesbezügliche Sinnhaftigkeit wohl schon lange erkannt worden war. So hieß es beispielsweise in der Bergischen Post<sup>2</sup>: „Eine außerordentlich günstige Stelle für einen neuen Bahnhof wäre hinter dem Rathaus an der Düsseldorf-Köln Strecke.“

Auch in der späteren Planung der Realisierung eines kompakten Stadtzentrums war ein neuer Bahnhof vorgesehen. Ausdrücklich wurde dies im Stadtmitte-Gutachten aus dem Jahre 1959 betont<sup>3</sup>; dabei wurde eine zentrale Lage als notwendige „gute Beziehung nach Westen zum Verwaltungs- und Geschäftszentrum“ besonders betont.<sup>4</sup>

Erst seit 1979 aber gibt es den Bahnhof „Leverkusen-Mitte“ im Stadtzentrum. Die Bundesbahn hatte als Bezeichnung „Leverkusen-Hauptbahnhof“ vorgeschlagen; die Stadt entschied sich dagegen für den Namen „Leverkusen-Mitte“, weil der Bahnhof „sehr bescheiden ausfallen“<sup>5</sup> sollte und es hier keine zusammenlaufenden Bahnlinien - wie in Hauptbahnhöfen üblich - gab. Die Realisierung des neuen Bahnhofs hatte sich lange hingezogen; immer wieder gab es neue Überlegungen, Pläne und Finanzierungsfragen.<sup>6</sup> Am 7. September

<sup>1</sup> siehe hierzu z. B. die Presseartikel im Bestand 5183.05 - Wiesdorf I - des Stadtarchivs Leverkusen.

<sup>2</sup> im März 1928 (zitiert nach Plump, S. [16]).

<sup>3</sup> siehe Guthier und Hillebrecht, S. 4.

<sup>4</sup> Guthier und Hillebrecht, S. 17.

<sup>5</sup> Neue Rhein Zeitung vom 17.06.1970.

<sup>6</sup> siehe hierzu z. B. Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 5183.05 - Wiesdorf I.

1976 erfolgte schließlich der erste „Rammschlag“ bzw. „Rammstoß“<sup>1</sup>; „eine knallrot lackierte Eisenbohle“<sup>2</sup> wurde ein Stück in den Boden getrieben. Die Frage nach einem neuen Empfangsgebäude und wie dieses aussehen soll, war aber zunächst noch nicht geklärt; erst Mitte 1978 gab es darüber Klarheit.<sup>3</sup> Richtfest wurde am 6. Oktober 1978 gefeiert; gut 65 Jahre nach der Eröffnungsfeier des ersten Wiesdorfer Bahnhofs erfolgte am 26. Mai 1979 die zweite - mit einem „Mini-Empfangsgebäude“<sup>4</sup>.

Der alte Bahnhof Wiesdorf wurde aufgegeben. Allerdings blieb das Gebäude erhalten; u. a. gab es hier bis 1999 die Gaststätte „Tender“; auch für eine Galerie, eine Foto-Agentur und eine Messebau-Firma sowie einige Bayer-Kulturvereine wurden hier Räumlichkeiten geschaffen. Seit 1996 steht das Bahnhofsgebäude unter Denkmalschutz.

#### 2.1.8.6. Pattscheid

Der 1902 in Pattscheid in Betrieb genommene Bahnhof an der Strecke Opladen - Lennep<sup>5</sup> hatte einen Vorgänger nahe der Ortschaft Oberölbach, der am 15. November 1881 etwa 800 Meter westlich in Richtung Opladen eröffnet worden war.<sup>6</sup> Er lag am Ende der damaligen Alten Bahnhofstraße, die 1975 in "Auf dem Bohnbüchel" umbenannt wurde.<sup>7</sup> Der Bahnhof diente ausschließlich dem Personenverkehr. Da eine Erweiterung zum Verladen von Gütern dort nicht möglich war, wurde schließlich ca. 800 Meter weiter östlich ein neuer Bahnhof in Pattscheid gebaut.<sup>8</sup>



*Bilder 8 und 9: Der Bahnhof Pattscheid  
(04.12.2019)*

Mit der Eröffnung des Bahnhofs am 1. Mai 1902 wurde der alte Bahnhof am selben Tag geschlossen. Wegen der ungünstigen Geländebedingungen erhielt der neue Bahnhof zwei

<sup>1</sup> siehe hierzu Kölner Stadt-Anzeiger, Kölnische Rundschau und Rheinische Post vom 08.09.1976.

<sup>2</sup> Kölnische Rundschau vom 08.09.1976.

<sup>3</sup> siehe hierzu z. B. Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 5183.05 - Wiesdorf I.

<sup>4</sup> Bauschen 2005, S. 533.

<sup>5</sup> siehe hierzu z. B. Willmanns, S. 28ff., insbesondere S. 30ff.

<sup>6</sup> siehe hierzu z. B. Kaiß 2006 (II), S. 71.

<sup>7</sup> Im Rahmen einer kommunalen Neugliederung zum 1. Januar 1975 wurde aus den bis dahin selbstständigen Städten Leverkusen (alt), Opladen und Bergisch Neukirchen sowie dem Monheimer Stadtteil Hitdorf die „neue“ Stadt Leverkusen gebildet. Als Folge davon gab es in der Stadt zunächst zahlreiche Straßennamen doppelt oder sogar mehrfach - so auch die (Alte) Bahnhofstraße -, sodass es zu umfangreichen Umbenennungen kam (siehe hierzu [www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de), Kurzbericht Nr. 2/16).

<sup>8</sup> siehe z. B. Willms, S. 29 und Danner, S. 162f.

Ebenen: An der oberen Ebene befand sich das Empfangsgebäude; dort und an dem unteren Gleis gab es jeweils einen Bahnsteig. Der Niveauunterschied zwischen den Gleisen bzw. dem Stationsgebäude erforderte den Bau langer, relativ steiler Rampen.<sup>1</sup>

Nach dem zweigleisigen Ausbau der Trasse im April 1910 wurde der Personenverkehr nur noch an der unteren Strecke abgewickelt; das obere Gleis dagegen diente fortan ausschließlich als „stumpfes“ Gleis dem Güterverkehr; es endete als Anschlussgleis neben den Werksanlagen der Firma Illbruck<sup>2</sup>. Ende der 1970er-Jahre wurde der Gleisanschluss allerdings aufgegeben; dies bedeutete „das Ende des Güterverkehrs auf dem Bahnhof Pattscheid“<sup>3</sup>. Bis dahin hatte der Bahnhof „seine Glanzzeit schon längst hinter sich gelassen.“<sup>4</sup> Die dem Güterverkehr dienenden Gleise wurde 1983 abgebaut.<sup>5</sup>

Nach der Stilllegung der Bahnstrecke 1991 wurde der Bahnhof 1998 von der Firma Illbruck, die das Gebäude 1994 erworben hatte, renoviert; ihr ist es zu verdanken, dass „ein markantes Beispiel bergischer Bahnhofsarchitektur heute wieder in altem Glanz erstrahlt.“<sup>6</sup> Seit 1986 steht das Gebäude unter Denkmalschutz.

### 2.1.8.7. Bergisch Neukirchen

Die Lage des Bahnhofs Pattscheid war aus Sicht der im unteren Teil der Stadt Wohnenden wegen der großen Entfernung sehr ungünstig. Viele Neukirchener nutzen die Bahn daher nicht und bewältigten den Weg nach Opladen zu Fuß; dies führte zu Einnahmeverlusten im Bahnbetrieb. Östlich der Eisenbahn-Unterführung am Ende der Ölbachstraße wurde deshalb im Oktober 1903 der Haltepunkt Neukirchen eröffnet<sup>7</sup>, der „für die Entwicklung des Verkehrslebens von außerordentlich großer Bedeutung“<sup>8</sup> war.

Zur Vermeidung von Verwechslungen war der Name der Stadt - „Neukirchen“ - schon vorher - im April 1903 - in „Bergisch-Neukirchen“ geändert worden.<sup>9</sup>

Der Pächter der „Bahnwirtschaft“ im Stationsgebäude Neukirchen übernahm bis zum September 1962 als „Bahnagent“ auch den Fahrkartenverkauf; aus wirtschaftlichen Gründen wurde die Station damals in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelt. Das Stationsgebäude war zwar noch etliche Jahre zu Wohnzwecken vermietet, verfiel aber immer mehr und wurde schließlich 1980 abgerissen.<sup>10</sup>

---

<sup>1</sup> siehe hierzu z. B. Kaiß 2006 (II), S. 72f., Eßer 2012, S. 116 und Danner, S. 162f.

<sup>2</sup> Die Firma Illbruck (seit 2001 Carcoustics) wurde 1952 von Wilhelm Gustav Illbruck (1927 - 2004) in Bergisch Neukirchen (Pattscheid) gegründet; sie stellt vor allem Bauelemente aus Kunststoffen für die Automobilindustrie her. Um 1965 errichtete die Firma direkt neben dem Bahnhof einen Betrieb und nutzte das Gleis zum Versand ihrer Produkte.

<sup>3</sup> Willmanns, S. 35.

<sup>4</sup> Willmanns, S. 29.

<sup>5</sup> siehe Willmanns, S. 35.

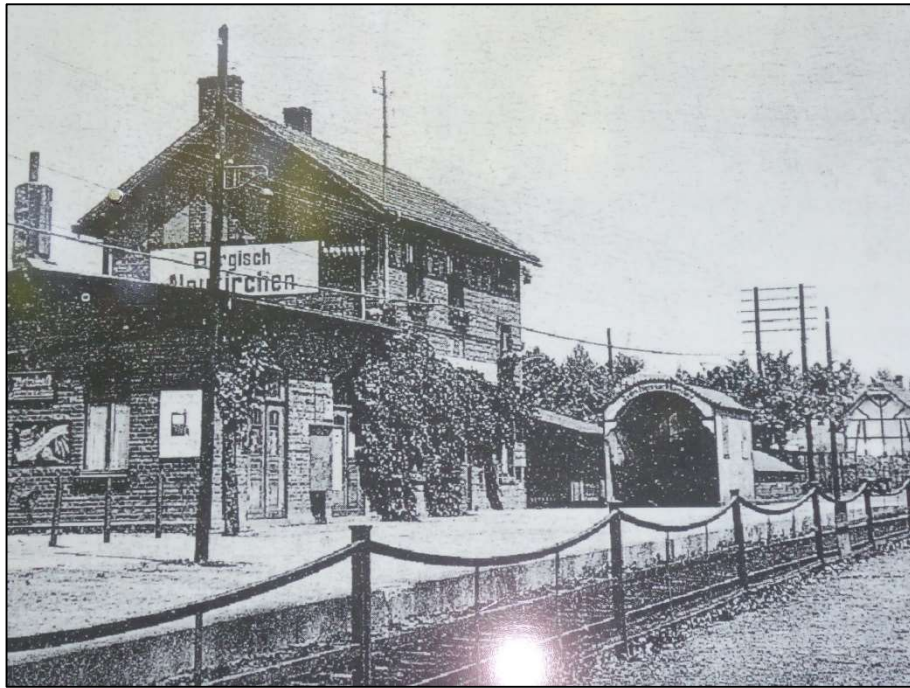
<sup>6</sup> Kaiß 2006 (II), S. 75 und Kaiß [2019], Teil 2; siehe auch Förderverein Balkantrasse Leverkusen, S. 146. Zuvor stand auch eine Umnutzung des Bahnhofsgebäudes zum Zweck der Jugendarbeit zur Diskussion (siehe hierzu z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 16.07.1981 und Rheinische Post vom 18.07.1981).

<sup>7</sup> siehe z. B. Willms, S. 30, Bauschen, S. 22, Kaiß 2006 (II), S. 75f. und Handschuh, S. 29.

<sup>8</sup> Willms, S. 30.

<sup>9</sup> siehe hierzu insbesondere Bauschen 1988, S. 22, Kaiß 2006 (II), S. 76 und Eßer 2012, S. 117. Mit dem Wegfall des Bindestriches wurde der Name 1964 erneut geändert.

<sup>10</sup> siehe z. B. Kaiß 2006 (II), S. 76.



*Bild 10: Der ehemalige Bahnhof Bergisch Neukirchen  
(Foto auf der dortigen Schautafel: 31.07.2020)*

#### **2.1.8.8. Grund**

Am 23. Mai 1954 hatte die Deutsche Bundesbahn in der Ortschaft Grund, etwa auf halber Strecke zwischen Oberölbach und Unterölbach an der Strecke Opladen - Lennep, einen Bedarfshaltepunkt für die inzwischen hier fahrenden Schienenbusse eröffnet, damit die Bewohner von Grund, Hüscheid und Atzlenbach einen kurzen Weg zur Bahnstrecke hatten.



*Bild 11: Am ehemaligen Haltepunkt Grund  
(20.08.2020)*

Grund war „der unscheinbarste aller Haltepunkte“<sup>1</sup> an der Strecke zwischen Opladen und Lennep. In Erinnerung an den Haltepunkt wurde in der Nähe der alten, noch vorhandenen Fundamente ein neuer Unterstand errichtet.

#### **2.1.8.9. Rheindorf**

Neben den bestehenden Bahnhöfen „Mitte“ und „Küppersteg“ erhielten auch Rheindorf und das Bayerwerk S-Bahn-Stationen. Der Bahnhof Rheindorf wurde im Norden des Stadtteils an der Solinger Straße Richtung Opladen errichtet. Er liegt etwas abseits der Großsiedlung Rheindorf-Nord; fußläufig ist er von der Okerstraße aus über eine Zuwegung erreichbar; Linienbus-Anschlüsse bestehen nach Rheindorf-Nord und -Süd, aber auch nach Opladen.

#### **2.1.8.10. Chempark**

Die S-Bahn-Station Chempark liegt jenseits der Stadtgrenze an der Otto-Bayer-Straße bereits auf Kölner Stadtgebiet. Ende 2013 wurde sie in "Leverkusen Chempark" umbenannt. Die Station wird durch den Busverkehr aus Richtung Köln und Leverkusen angefahren. Den Chempark erreicht man über die Otto-Bayer-Straße.

### **2.1.9. Das Bahnbetriebswerk und das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen**

#### **2.1.9.1. Das Bahnbetriebswerk**

Die Charakterisierung Opladens als „Bahnstadt“ ist vor allem auf das Eisenbahn-Ausbesserungswerk zurückzuführen.<sup>2</sup> Die deutlich früher - schon mit der Eröffnung der Bergisch-Märkischen Strecke zwischen Haan und Opladen 1867 - in Betrieb genommene Lokstation blieb dagegen „weitgehend unbekannt“<sup>3</sup>. Sie entwickelte sich - u. a. mit Ringlokschuppen und Drehscheibe - im Laufe der Zeit „zu einem wichtigen Standort des Güterverkehrs der umliegenden Ortschaften“<sup>4</sup>. Die erweiterte Lokstation wurde 1906 zur „Bahnbetriebswerkstätte“ und 1922 zum „Bahnbetriebswerk“<sup>5</sup>; Hauptaufgabe blieb der Güterzug- und Rangierdienst.<sup>6</sup>

Das Werk lag südlich des Bahnhofsbereiches zwischen den Strecken der Rheinischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bzw. der Fußgängerbrücke über die Gleisanlagen im Norden und der Schlebuscher Straße<sup>7</sup> im Süden. Seine „abwechslungsreiche Geschichte“ ist „ähnlich eng mit der Eisenbahn(er)stadt Opladen verknüpft wie die des Ausbesserungswerks“<sup>8</sup>.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts kam es zu umfangreichen Erweiterungen des Betriebswerkes, so u. a. zum Bau eines zweiten Lokschuppens. Zu den Aufgaben des Werkes zählten auch die Bereitstellung bzw. der Einsatz von Vorspann- und Schiebelokomotiven: So gab es "zahlreiche Hauptbahngüterzüge, die auf ihrem Weg von der Rheinischen Tiefebene in

<sup>1</sup> Kaiß 2006 (II), S. 75; siehe auch Danner, S. 98.

<sup>2</sup> siehe z. B. Kaiß 2016, S. 3.

<sup>3</sup> Kaiß 2002, S. 5; siehe auch Musiol und Gutbier, S. 315 und Schneider-Bertenburg und Pompilio, S. 55.

<sup>4</sup> Musiol und Gutbier, S. 317.

<sup>5</sup> zum Bahnbetriebswerk Opladen siehe z. B. Treyde, S. 26ff. und vor allem Kaiß 2002.

<sup>6</sup> siehe hierzu Kaiß 2002, S. 7 und Musiol und Gutbier, S. 316ff.

<sup>7</sup> später Fixheider Str.

<sup>8</sup> Kaiß 2002, S. 5; siehe z. B. auch Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen 2019 (II), S. 2.

Richtung Wuppertal/Hagen am Fuße des Bergischen Landes einer tatkräftigen Unterstützung bedurften“<sup>1</sup>.

Der Zweite Weltkrieg brachte für das Betriebswerk „einschneidende Veränderungen“<sup>2</sup> mit sich. Besonders gravierend waren die zahlreichen Umsetzungen von Lokomotiven in die von Deutschland besetzten Gebiete in Polen und in der Sowjetunion, für die es nur unzureichenden Ersatz gab, etwa durch „Leihlokomotiven“ aus Frankreich.<sup>3</sup> Seit September 1944 kam es durch schwere Luftangriffe der Briten und Amerikaner auf Opladen zu erheblichen bzw. völligen Zerstörungen der Anlagen des Betriebswerkes und des Ausbesserungswerkes.<sup>4</sup>

Zwar erfolgten auch im Betriebswerk nach Ende der Kampfhandlungen „sofort erste Wiederaufbaumaßnahmen“, „deutliche Spuren“ der Kriegshandlungen blieben aber „noch lange sichtbar, z.T. sogar bis zur Auflösung der Dienststelle“<sup>5</sup> (1960).

Die zweite Hälfte der 1950er-Jahre blieb mit dem Strukturwandel im Eisenbahnwesen, der durch den Ausbau der Elektrifizierung und den Einsatz leistungsstarker Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren gekennzeichnet war, auch für das Opladener Betriebswerk „nicht ohne gravierende Folgen“: „Das unaufhaltsame Ende der Dampftraktion bedingte wiederum die Auflösung zahlreicher überflüssig gewordener Bahnbetriebswerke, da Elektro- und Dieselfahrzeuge nur ein relativ weitmaschig geknüpftes Netz von Einsatz- und Unterhaltungsdienststellen benötigten.“<sup>6</sup>

Im Juni 1958 legte die Bundesbahndirektion Wuppertal im Rahmen einer Bedarfsanalyse fest, dass das „Bw Opladen für Zugförderungsaufgaben nicht mehr benötigt“<sup>7</sup> werde und somit die Unterhaltung der Betriebswerksanlagen nicht mehr erforderlich sei. So kam es z. B. auch nicht mehr zu einer weiteren Instandsetzung einiger Kriegsschäden, etwa die eines Lokschuppendaches.

Am 3. Juni 1964 endete schließlich die Dampftraktion in Opladen; die letzte Dampflok wurde an das Betriebswerk Düsseldorf-Derendorf überstellt, zu dem Opladen schon seit 1960 nur noch als Außenstelle gehörte. Gut zwei Jahre später wurde auch die Güterwagenausbesserungsstelle in Opladen aufgegeben. Seit Mitte der 1960er-Jahre verfielen die Anlagen des Betriebswerkes in Opladen immer mehr; die Gleisanlagen wurden „erheblich zurückgebaut“<sup>8</sup>. Am 1. Oktober 1968 wurde die Betriebswerk-Außenstelle in Opladen „sang- und klanglos“<sup>9</sup> aufgelöst.

So endete die Geschichte des Betriebswerkes mit einem „traurigen Tag“<sup>10</sup> für die Beschäftigten, auch wenn sie im benachbarten Ausbesserungswerk oder in Düsseldorf-Derendorf neue Arbeitsplätze fanden. Das Bahnbetriebswerk in Opladen gehörte endgültig der Vergangenheit an.

---

<sup>1</sup> Kaiß 2002, S. 25.

<sup>2</sup> Kaiß 2002, S. 41.

<sup>3</sup> siehe hierzu Kaiß 2002, S. 41ff.

<sup>4</sup> siehe unten, P. 2.1.9.2., S. 41f.

<sup>5</sup> Zitate: Kaiß 2002, S. 49.

<sup>6</sup> Zitate: Kaiß 2002, S. 62.

<sup>7</sup> Zitat nach Kaiß 2002, S. 63.

<sup>8</sup> Kaiß 2002, S. 72.

<sup>9</sup> Kaiß 2002, S. 73.

<sup>10</sup> Kaiß 2002, S. 73.

### 2.1.9.2. Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk

Zwischen 1900 und 1907 wurde östlich der Bahnanlagen in zwei Abschnitten eine Lokomotiv- (Inbetriebnahme 1903) und eine Waggonwerkstatt (Inbetriebnahme 1907) gebaut<sup>1</sup>, auf die Opladens Stadtväter - schließlich erfolgreich - „ihre ganze Hoffnung“<sup>2</sup> setzten: Mit diesem Werk bekam die Stadt „einen mächtige Entwicklungsschub“<sup>3</sup>. Opladen erhielt „den Ruf einer Eisenbahnstadt“<sup>4</sup>; sie wurde „ein Zentrum der Eisenbahn und der Eisenbahner, ein Charakteristikum, das durch alle Wirtschaftskrisen hindurch“<sup>5</sup> rund 100 Jahre lang ein ortsprägender Standort und ein wichtiger Arbeitgeber<sup>6</sup> war. Neben dem dominanten Ausbesserungswerk entstanden weitere Eisenbahnbetriebe.

Engagierter Förderer der Staatsbahnbetriebe war Karl Drecker - von 1889 bis 1907 Bürgermeister von Opladen: Er „hatte sich schon vor der Jahrhundertwende um deren Ansiedlung bemüht und u. a. günstige Grundstückspreise für das riesige Werksgelände östlich der Gleise und den Bau von Arbeiterwohnungen in Aussicht gestellt.“<sup>7</sup> Die Stadt stellte der Bahn für die Anlage 370.185 Quadratmeter Fläche zur Verfügung. Diese Vorteile führten - in Konkurrenz zu den ebenfalls favorisierten Standorten Düsseldorf-Eller, Hengstey bei Hagen und Schwelm - schließlich zur Entscheidung für Opladen. Hinzu kamen die Lagevorteile der Stadt, vor allem die Nähe zu Köln; dort sollten die Eisenbahnwerkstätten in Deutzerfeld (für Waggonen) und Deutz (für Loks) ersetzt werden, weil sie zu alt und zu eng waren und die Umgestaltung der Kölner Eisenbahnanlagen erschwerten.<sup>8</sup>

Im August 1900 konnte mit den Bauarbeiten in Opladen begonnen werden. Die Lokomotivwerkstatt war bis Oktober 1903 weitgehend fertiggestellt und konnte in Betrieb genommen werden<sup>9</sup>. Ein Jahr später wurde sie um eine zweite Lokomotivhalle und 1905 um eine Tenderwerkstätte ergänzt; die Waggonwerkstatt folgte im Juni 1907. Neben den eigentlichen Reparaturgebäuden und -anlagen wurden auf dem Gelände auch soziale Einrichtungen - so etwa eine Badeanstalt und ein Speisesaal - geschaffen, die „für damalige Verhältnisse sehr fortschrittlich“<sup>10</sup> waren.

Nach dem Bau des Ausbesserungswerkes war die Zahl der Belegschaft von 150 (1903) über 700 (1905), 1.080 (1907) und 1.825 (1908) bis auf 2.215 (1914) gestiegen.<sup>11</sup> Kriegsfolgen und betriebsbedingte Gründe führten in den folgenden Jahren zeitweise zu relativ großen Schwankungen der Mitarbeiterzahlen.<sup>12</sup> Zu den Beschäftigten des Werkes zählten neben anderen z. B. auch Ludwig Rehbock (1880 - 1970; Oberlagerverwalter), Karl Bückart (1877 - 1957; Direktor) und Bruno Wiefel (1924 - 2001; u. a. von 1958 bis 1974 Bürgermeister der Stadt Opladen).

---

<sup>1</sup> Die Geschichte des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes in Opladen ist von Kaiß umfassend und detailliert aufbereitet worden (siehe Kaiß 2006 (I) und 2011); siehe z. B. auch Bückart, S. 11ff., Müller 1987, S. 416ff., Herlitze, S. 101f., Treyde, S. 12ff., Musiol und Gutbier, S. 318ff. und Traube.

<sup>2</sup> Bauschen 1988, S. 47; siehe auch Müller 1987, S. 417.

<sup>3</sup> Bauschen 1988, S. 47.

<sup>4</sup> Bauschen 1988, S. 56.

<sup>5</sup> Plump, S. [15].

<sup>6</sup> siehe z. B. Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen 2019 (II), S. [2].

<sup>7</sup> John 2016, S. 164; siehe auch Eßer 2012, S. 117 und Musiol und Gutbier, S. 319.

<sup>8</sup> siehe hierzu Kaiß 2006 (I), S. 6f.

<sup>9</sup> siehe hierzu Opladener Zeitung vom 24.10.1903 (Auszug in Müller 1987, S. 417).

<sup>10</sup> Musiol und Gutbier, S. 322; siehe hierzu auch Kaiß 2006 (I), S. 21.

<sup>11</sup> siehe Bückart, S. 11ff., Müller 1987, S. 418, Bauschen 1988, S. 51, Treyde, S. 13ff. und Kaiß 2006 (I), S. 29.

<sup>12</sup> siehe z. B. Treyde, S. 13ff.

Die Bedeutung der Errichtung der Eisenbahn-Werkstätten spiegelt sich auch in der Entwicklung der Bevölkerungszahl Opladens wider<sup>1</sup>: So stieg die Einwohnerzahl während dieser Zeit von 3.905 (1900) über 6.262 (1905) auf 9.355 (1910) an, also um wesentlich mehr als das Doppelte.<sup>2</sup> Zeugen dieser Entwicklung sind die erhalten gebliebenen „Eisenbahner-Häuser“ in der Nähe der Werksanlagen: im Osten entlang der Werkstättenstraße und im Westen an der Humboldt-, Robert-Koch- und Adalbertstraße.<sup>3</sup> Auch der 1900 gegründete Bauverein Opladen schaffte Wohnraum für die zugezogenen Beschäftigten des Ausbesserungswerkes. Die wohnliche Versorgung der großen Zahl der Arbeitskräfte der Eisenbahn-Werkstätten führte anfangs zu einem „überaus schwierigen und kostspieligen Unterfangen“<sup>4</sup>; in der Opladener Zeitung vom 30. Dezember 1903 wurde sogar von einer „Wohnungsnot“<sup>5</sup> gesprochen

Die Eisenbahn führte in Opladen u. a. zu neuen Beschäftigungsmöglichkeiten, die sich in den Berufsfeldern insbesondere der neu hinzugezogenen Bevölkerung widerspiegelten: So führten die Einrichtungen der Bahn z. B. zur Beschäftigung von Arbeitern, die als Rangierer, Lokführer, Kohlelader, Weichensteller, Schlosser und Kesselschmiede tätig waren, aber auch z. B. von Eisenbahn-Schaffnern, Bahnverwaltern und Bahnassistenten im Angestellten- und Beamtenverhältnis.<sup>6</sup>

In den beiden Weltkriegen diente die „Musteranlage“ verstärkt den militärtechnischen Anforderungen der Wehrmacht.<sup>7</sup> Das Ausbesserungswerk kannte aber auch „dunkle Perioden, in denen die Existenz der Werkstätte auf dem Spiele stand“<sup>8</sup>. So kam es in der Zwischenkriegszeit aus wirtschaftlichen und politischen Gründen mehrmals zu massiven Betriebsstörungen.<sup>9</sup> Dazu zählte insbesondere auch die Zeit der Ruhrgebietsbesetzung durch die Franzosen, die „gravierende Auswirkungen auf die Auslastung der Opladener Werkstätte“<sup>10</sup> hatte, und auch die steigende Inflation trug zu den Schwierigkeiten bei. Als Folge der negativen Rahmenbedingungen musste auch die Belegschaft reduziert werden; 1924 wurden 300 Mitarbeiter entlassen, Ende 1925 waren 2.150 Beschäftigte tätig. Gleichwohl sind die Anstrengungen, die Arbeitsabläufe rationeller bzw. kostengünstiger durchzuführen, seinerzeit „nie aus dem Auge verloren worden.“<sup>11</sup> So konnten z. B. durch die Umstellung des Werkes auf eine „fließende“ Fertigung<sup>12</sup> „bemerkenswerte Erfolge“<sup>13</sup> erzielt werden.

Trotz der gerade durch die neue Fertigungstechnik bedingten positiven Entwicklung zogen Anfang 1928 „die ersten dunklen Wolken am Horizont“<sup>14</sup> auf. Die schlechte Finanzlage der Reichsbahn zwang die Betriebsleitung zu einschneidenden Sparmaßnahmen, die sich gra-

---

<sup>1</sup> siehe hierzu z. B. John 2016, S. 164, Nave, S. 207 und Schoth, S. 251.

<sup>2</sup> siehe Stadtarchiv Leverkusen, Bestand 330.71. In der Zeit von 1910 bis 1930 betrug der Zuwachs „nur“ noch 51,3 %.

<sup>3</sup> siehe hierzu z. B. Bauschen 1988, S. 51, Danner, S. 62f., Kaiß 2006 (I), S. 68f. und Musiol und Gutbier, S. 322f.

<sup>4</sup> Kaiß 2006 (I), S. 15.

<sup>5</sup> siehe Opladener Zeitung vom 30.12.1903 und Kaiß 2006 (I), S. 15.

<sup>6</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1992, S. 599 und Becker, S. 326ff.

<sup>7</sup> zur Situation während der Kriegsjahre 1914 bis 1918 siehe z. B. Kaiß 2006 (I), S. 35ff., insbesondere S. 36f.

<sup>8</sup> Müller 1987, S. 419.

<sup>9</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1987, S. 420ff. und Kaiß 2006 (I), S. 37ff.

<sup>10</sup> Kaiß 2006 (I), S. 45.

<sup>11</sup> Kaiß 2006 (I), S. 48.

<sup>12</sup> siehe hierzu Bückart, S. 17 und Kaiß 2006 (I), S. 48ff.

<sup>13</sup> Kaiß 2006 (I), S. 49.

<sup>14</sup> Kaiß 2006 (I), S. 54.



vierend auf die Auftragslage und in deren Folge auf massive Freisetzungen im Personalbestand auswirkte. Hinzu kam die allgemein schlechte Wirtschaftslage<sup>1</sup>: Sinkende Produktionszahlen führten zu einem spürbaren Rückgang des Transportaufkommens, der sich negativ auf den Einsatz von Güterzuglokomotiven auswirkte. Der Konkurrenzdruck anderer Ausbesserungswerke, die technisch wesentlich effektiver arbeiten konnten, wurde schließlich so groß, dass die Lokabteilung im April 1930 geschlossen wurde<sup>2</sup> - ein „Schicksalsschlag“<sup>3</sup> nicht nur für die direkt Betroffenen, sondern für ganz Opladen: Ein Teil der Belegschaft musste entlassen werden. Die Eisenbahnerstadt litt plötzlich unter den Folgen steigender Arbeitslosenzahlen.

Das Ausbesserungswerk wurde durch die Schließung der Lokwerkstätte - jedenfalls vorübergehend - zu einem Einzweckwerk<sup>4</sup>: Die Waggonwerkstatt blieb in Betrieb.

Die mit der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten verbundenen gesellschaftspolitischen Veränderungen betrafen erwartungsgemäß auch das Ausbesserungswerk in Opladen. „Ein einschneidendes Ereignis“<sup>5</sup> war die 1934 in Betrieb genommene neue Motorenabteilung, die von Jülich nach Opladen verlegt wurde und der Ausbesserung von Verbrennungstriebwagen, Kraftfahrzeugen, Kleinlokomotiven und Gleisbaukränen diente. Die Ausbesserung von Lokomotiven in Opladen war also wieder aufgenommen worden. Seit Mitte der 1930er-Jahre war das Werk wieder „gut ausgelastet“<sup>6</sup>.

Der Beginn des Zweiten Weltkrieges traf das Opladener Werk dann aber hart, vor allem hinsichtlich der Personalsituation. Den von da an zur Wehrmacht einberufenen bzw. in andere Werke abkommandierten Beschäftigten stand bald eine zunehmende Zahl von Zwangsarbeitern gegenüber. Das ständig steigende Auftragsvolumen führte zu einer erheblichen Ausdehnung der wöchentlichen Arbeitszeit. Im Mai 1942 erhielt das Werk die Auszeichnung als „Nationalsozialistischer Musterbetrieb“. Das Aufgabenspektrum des Werkes hatte sich seit Kriegsbeginn deutlich verändert; es stand zunehmend im Zeichen des militärischen Bedarfs; dazu zählte auch die Instandsetzung von Straßenfahrzeugen der Wehrmacht, die „tapfer und beharrlich“<sup>7</sup> von den im Werk verbliebenen Beschäftigten ausgeführt wurden.

Mit dem Vorrücken der Amerikaner und Briten ab 1944 waren u. a. vor allem Einrichtungen des deutschen Transportwesens verbunden, so auch der Deutschen Reichsbahn. Dazu zählten insbesondere die Ausbesserungswerkstätten und Betriebswerke; so lag auch Opladen „im Fadenkreuz alliierter Bomberverbände“<sup>8</sup>.

Am 28. Dezember 1944 starben bei einem Bombenangriff auf die Stadt, der vor allem dem Ausbesserungswerk galt, 234 Menschen, darunter mehr als 100 im Werk.<sup>9</sup> In Opladen war

---

<sup>1</sup> siehe z. B. Herlitze, S. 101.

<sup>2</sup> siehe z. B. Herlitze, S. 101, Treyde, S. 18 und Kaiß 2006 (I), S. 54f.

<sup>3</sup> Kaiß 2006 (I), S. 57.

<sup>4</sup> siehe hierzu Kaiß 2006 (I), S. 59ff.

<sup>5</sup> Kaiß 2006 (I), S. 64; siehe im Folgenden Kaiß 2006 (I), S. 64ff.

<sup>6</sup> Kaiß 2006 (I), S. 72.

<sup>7</sup> Bückart, S. 20.

<sup>8</sup> Kaiß 2006 (I), S. 85.

<sup>9</sup> zum Ausmaß und zu den Folgen des Bombenangriffes siehe z. B. Hastenrath, Müller 1987, S. 422, Kaiß 1999, S. 28f, Kaiß 2006 (I), S. 85ff., Eßer 2015, S. 111f., Kaiß 2016, S. 31ff. und Kölner Stadt-Anzeiger vom 19.03.2020. Bückart (S. 21) zeigt eine Karte mit den Bombeneinschlägen im Ausbesserungswerk 1944/1945.

dies „der schlimmste Luftangriff des zweiten Weltkrieges“<sup>1</sup>, der u. a. zu einer „totalen Zerstörung“<sup>2</sup> des Ausbesserungswerkes führte. Auch am 6. März 1945 gab es noch einmal einen schweren Bombenangriff. Nach der Kapitulation der Stadt Opladen am 15. April 1945 geriet auch das Ausbesserungswerk unter amerikanische Kontrolle; „ein trauriges Kapitel Werkgeschichte war damit zu Ende.“<sup>3</sup>

Seit Dezember 2019 erinnert ein Gedenkstein vor dem ehemaligen Magazingebäude u. a. an die Opfer des schweren Luftangriffes vom 28. Dezember 1944. Der Stein hatte schon seit 1935 als Erinnerung an die im Ersten Weltkrieg gefallenen Mitglieder des Eisenbahnervereins „Germania“ vor dem Eingang des Ausbesserungswerkes gestanden. Mit der neuen Inschrift „Den Opfern von Krieg und Gewalt 1914 - 1918 / 1939 - 1945“ soll er ein Mahnmal an die schlimmen Folgen der Kriegereignisse sein.<sup>4</sup>

Unmittelbar nach Ende der Kampfhandlungen wurde mit der Beseitigung der Kriegsschäden und dem Wiederaufbau der Anlagen<sup>5</sup> begonnen; das Werk war zu mehr als 70 % zerstört.<sup>6</sup>

Schon gegen Ende der 1940er- und Anfang der 1950er-Jahre stand die Stilllegung des Werkes zur Diskussion. Im Zuge der damaligen Rationalisierungsmaßnahmen der Bundesbahn musste die Aufgabe des Standortes befürchtet werden; dass es dazu nicht kam, war der seinerzeit absehbaren Elektrifizierung des Bahnbetriebs zu verdanken, die den Weiterbetrieb des Opladener Werkes sicherstellte<sup>7</sup>. Um das Jahr 1970 war die Umstellung der Unterhaltung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, also Diesellokomotiven, auf ausschließlich elektrisch betriebene Lokomotiven abgeschlossen. Dennoch kam es weiterhin gelegentlich zu Stilllegungsgerüchten. 1974 führte die allgemeine Konjunkturkrise u. a. zum Rückgang des Bedarfs an Transportleistungen, den auch das Opladener Werk zu spüren begann: Neben der schlechten Wirtschaftslage machten sich vor allem auch die zunehmende Tendenz der Verlagerung des Gütertransportes von der Schiene auf die Straße und die Verringerung des Schienennetzes negativ bemerkbar.<sup>8</sup>

Die 1970er- und 1980er-Jahre waren von „Höhen und Tiefen“<sup>9</sup> geprägt: Immer wieder einmal gab es Lichtblicke, die dem Werk zukunftsichernde Aussichten versprachen, immer wieder einmal gab es aber auch Gerüchte, dass es zu einer Schließung des Werkes kommen würde. Als sich derartige Überlegungen in der ersten Hälfte der 1980er-Jahre konkretisierten, wurde die Frage zu einem auch kommunalpolitischen Thema: Leverkusener Politiker mühten sich in zunehmendem Maße um den Erhalt des Werkes, „allen voran der überaus rührige Bruno Wiefel, nach dem Kriege selbst einmal im Werk tätig“<sup>10</sup>. Werkleitung, Betriebsrat und Politik sorgten sich verstärkt um den Erhalt des Werkes.<sup>11</sup> Trotzdem kam es schließlich zu einem „Finale in Moll“<sup>12</sup>: Der Standort Opladen war in Konkurrenz zum Standort Dessau geraten und verlor den Kampf ums Überleben. Die endgültige Entscheidung fiel

---

<sup>1</sup> Hastenrath, S. 8.

<sup>2</sup> Müller 1987, S. 422.

<sup>3</sup> Kaiß 2006 (I), S. 88. Bückart (S. 20ff.) zitiert einen interessanten, informativen Bericht eines Werkbeamten über die Situation im Ausbesserungswerk in den ersten Monaten des Jahres 1945.

<sup>4</sup> siehe hierzu z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 30.12.2019.

<sup>5</sup> siehe hierzu Bückart, S. 26f.

<sup>6</sup> siehe Kaiß 2011, S. 6; zu den Kriegszerstörungen siehe z. B. auch Treyde, S. 23f.

<sup>7</sup> siehe hierzu Müller 1987, S. 422 und Kaiß 2011, S. 29ff.

<sup>8</sup> siehe Kaiß 2011, S. 78.

<sup>9</sup> Kaiß 2011, S. 77ff.

<sup>10</sup> Kaiß 2011, S. 99.

<sup>11</sup> siehe z. B. Kaiß 2011, S. 116.

<sup>12</sup> Kaiß 2011, S. 110ff.

in einer Vorstandssitzung der Deutschen Bahn AG am 26. Juni 2001; dort wurde der Beschluss gefasst, das Werk Opladen zu schließen<sup>1</sup>. „Die Hiobsbotschaft aus Berlin schlug in Leverkusen resp. Opladen naturgemäß ein wie eine Bombe“<sup>2</sup> und führte zu wütenden Protesten, die aber allesamt erfolglos blieben.<sup>3</sup>

Schließlich wurde das Jahr 2003 „ein Annus Horribilis im wahren Sinne des Wortes“<sup>4</sup>: Am 31. Dezember 2003 - nach 100 Jahren und drei Monaten - wurde das Werk geschlossen: „Zum tiefen Bedauern vieler Menschen“<sup>5</sup>. „Noch eindeutiger konnte man in Leverkusen das Ende der ‚Ära Eisenbahnerstadt Opladen‘ nicht demonstrieren!“<sup>6</sup>

Ein für März 2003 geplantes öffentliches Fest zum 100-jährigen Bestehen wurde von der Deutschen Bahn AG verboten: „Es sollte keine Werbung mehr gemacht werden für ein hochmodernes Werk, das nicht mehr in das Konzept des ‚Unternehmens Zukunft‘ passt.“<sup>7</sup>

An der Ecke Torstraße/Bahnstadtchaussee erinnert seit 2017 ein großformatiges Panoramafoto an das Eisenbahn-Ausbesserungswerk; das Bild - die Fotografie stammt vermutlich aus dem Jahr 1907 - ist ein eindrucksvolles Zeugnis der ehemaligen Bedeutung des Werkes.

Im Hinblick auf den Denkmalschutz konnte dem Werk „keine besondere Wertigkeit“<sup>8</sup> zugesprochen werden. „Viele Bauten und Umbauten zeugen von einem ausgesprochen unsensiblen Umgang mit der Architektur. ... im Vergleich zu anderen Industriebauwerken der Bahn waren die architektonischen Ambitionen eher verhaltend ... es sollte zweckmäßig und billig sein.“<sup>9</sup> Das Magazin, der Wasserturm, das Kesselhaus, das Ledigenheim und einige Hallenfassaden blieben erhalten - „mehr nostalgische Reminiszenz als Baudenkmal“<sup>10</sup>.

Zeitgleich mit der Schließung des Ausbesserungswerkes verlor Opladen ein markantes Bauwerk im Süden des Bahnhofsgeländes: Die Stahlbrücke, die 1912 auf einer Länge von 170 Metern von der Friedrich-List-Straße in Höhe der Wilhelmstraße über die Bahngleise gebaut worden war und somit die Opladener „Neustadt“ mit dem Ausbesserungswerk verband, wurde wegen Einsturzgefahr im Februar 2004 abgerissen. Im Volksmund trug die Brücke den Namen „Henkelmännchen-Brücke“, weil „die Frauen und Kinder der damaligen Bahnarbeiter diesen das warme Mittagessen über die Brücke zum Arbeitsplatz gebracht haben sollen.“<sup>11</sup>

---

<sup>1</sup> siehe hierzu Kaiß 2011, S. 119.

<sup>2</sup> Kaiß 2001, S. 119.

<sup>3</sup> siehe z. B. Schulz, S. 288.

<sup>4</sup> Müller 2005, S. 94.

<sup>5</sup> Kaiß 2006 (I), S. 5.

<sup>6</sup> Müller 2005, S. 94.

<sup>7</sup> Traube, S. 54.

<sup>8</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 25.02.2020 (Bericht über einen Vortrag von Professor Walter Buschmann, Spezialist für Denkmalschutz im industriellen Bereich).

<sup>9</sup> Walter Buschmann im Rahmen seines Vortrages im Februar 2020 (siehe Anmerkung 8), zitiert im Kölner Stadt-Anzeiger vom 25.02.2020.

<sup>10</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 25.02.2020.

<sup>11</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 14.03.2020.

### 2.1.9.3. Die „Neue Bahnstadt Opladen“

Auf der Grundlage der Festlegung der Fläche des ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerkes als „Stadtumbaugebiet“<sup>1</sup> 2005 wird das Gelände einer neuen Nutzung zugeführt.<sup>2</sup> Das Projekt „Neue Bahnstadt Opladen“ (nbso) zählt auf einer Fläche von rund 70 ha zu den größten und aufwendigsten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen in der Geschichte der Stadt Leverkusen: Mit dem „Mammutprojekt“<sup>3</sup> auf dem ehemaligen Gelände des Ausbesserungswerkes wird ein großes, weitläufiges neues Wohn-, Arbeits- und Bildungsquartier geschaffen, das die ehrgeizig verfolgte und schließlich erfolgreich genutzte einmalige Chance einer anspruchsvollen stadtentwicklungsplanerischen Aufgabe widerspiegelt.

Zur Umsetzung des Projektes wurde 2008 die „neue bahnstadt opladen GmbH“ - eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Stadt Leverkusen - gegründet.

Die Realisierung der „Neuen Bahnstadt Opladen“ stellte die Stadt Leverkusen vor hohe Anforderungen, vor allem in organisatorischer und finanzieller Hinsicht. Dazu zählte auch die Gütergleisverlegung im westlichen Teil des Geländes: Die Trasse der Rheinischen Bahnstrecke wurde nördlich der Unterquerung der Fixheider Straße nach Osten an die Strecke der Bergisch-Märkischen Bahn verlegt; am 11. Dezember 2016 nahm die Deutsche Bahn AG die neue Güterstrecke in Betrieb. Dadurch wurde Platz geschaffen für neu Wohn- und Gewerbeflächen - ca. 11 ha. Auch der Neubau des Opladener Bahnhofs (ohne ein neues Gebäude), neue Brücken über die Bahngleise und der Erhalt bzw. Umbau einiger Gebäude - so z. B. des Kesselhauses, des Magazins, des Wasserturms und eines Teils der Hallen - zählten zu den eisenbahntechnisch relevanten Maßnahmen der Neugestaltung des Geländes.

### 2.1.10. Dampflok - Diesellok - E-Lok

Zu den technisch bedeutsamen Entwicklungen in der Geschichte des Eisenbahnwesens zählt zweifellos der Übergang vom Dampfbetrieb zu den Diesel- und Elektrolokomotiven, die in Nordrhein-Westfalen Ende der 1940er- und in den 1950er-Jahren begann. Die Umstellung auf den Elektro-Lokbetrieb gilt als „größte technische Neuerung, die je in der Geschichte der Eisenbahn stattgefunden hat“<sup>4</sup>. Die Elektrifizierung war ein „Meilenstein zu mehr Effizienz, Kundenzufriedenheit und Umweltverträglichkeit im Eisenbahnwesen ... ; sie wurde gewissermaßen zur zweiten Gründung der Eisenbahn.“<sup>5</sup> Die Vorteile lagen zweifellos in der Vermeidung der Rauch- und Dampfbelästigung, in der Reduzierung des Lärms und in der Zunahme der Geschwindigkeit der Züge, die zu nicht unerheblichen Zeitgewinnen führte.<sup>6</sup>

Im hiesigen Raum führten schon in den 1930er-Jahren die ersten Triebwageneinsätze zur Einleitung des allmählichen Endes der Dampflokmotiven. Im September 1934 wurde auf der Bergisch- Märkischen Strecke Opladen - Köln der dieselbetriebene „Triebwagenschnellverkehr“ aufgenommen.<sup>7</sup>

---

<sup>1</sup> siehe [www.neue-bahnstadt-opladen/projektverlauf](http://www.neue-bahnstadt-opladen/projektverlauf) - Meilensteine.

<sup>2</sup> siehe hierzu z. B. Schulz, S. 291ff.

<sup>3</sup> Uecker 2012, S. 44.

<sup>4</sup> Müller 1992, S. 633; siehe auch Müller 1996, S. 20.

<sup>5</sup> Eßer 2015, S. 112.

<sup>6</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1987, S. 314, Müller 1992, S. 634, Müller 1996, S. 21 und Müller 2005, S. 95.

<sup>7</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1987, S. 313.

Aber: „Die Revolution der Eisenbahn, die die Fachleute vom Dieselmotor erwartet hatten, fand nicht statt. Sie blieb dem elektrischen Strom vorbehalten“<sup>1</sup>, auch wenn die Elektrolokomotiven - so wie in anderen Regionen - im Raum Leverkusen die Dieselloks nicht ganz ablösten: Die „Balkanexpress“-Strecke<sup>2</sup> wurde nie elektrifiziert!

Die Elektrifizierung der hiesigen Eisenbahnstrecken dauerte weniger als zehn Jahre; der seinerzeitige Bau der Strecken hatte sich dagegen über mehr als 35 Jahre hingezogen.<sup>3</sup>

Als erste Strecke wurde die Köln-Mindener im April 1959 zwischen Köln und Düsseldorf elektrifiziert.<sup>4</sup>

Ebenfalls im April 1959 wurde das Ausbesserungswerk in Opladen über die Bergisch-Märkische Strecke an die bereits elektrifizierten Strecken in Köln-Mülheim angeschlossen, da es die Hauptuntersuchung der elektrischen Triebfahrzeuge übernehmen sollte.<sup>5</sup> Dies war praktisch gleichzusetzen mit dem ersten Bauabschnitt der Strecke Köln - Hagen. Der regelmäßige Zugverkehr erfolgte zunächst weiter mit Dampf- und Diesellokomotiven. Die Elektrifizierung der Bergisch-Märkischen Strecke über Opladen hinaus bis nach Wuppertal erfolgte erst rund fünf Jahre später: Mit markanten Schlagzeilen<sup>6</sup> feierten die Opladener Zeitungen die Eröffnung der Umstellung am 29. Mai 1964 als „das große Ereignis des Jahres“<sup>7</sup>.

Auf der Güterzugstrecke, der Rheinischen Bahnlinie<sup>8</sup>, wurde der elektrische Zugbetrieb am 27. Mai 1962 aufgenommen.<sup>9</sup>

## 2.2. Die Klein- und Straßenbahnen im Raum Leverkusen

Nachdem durch die drei großen Eisenbahnlinien insbesondere zunächst Bürrig/Küppersteg, Manfort und Opladen Anschluss an das Schienen-Verkehrsnetz erlangt hatten, mehrten sich allmählich auch darüber hinausgehend Bestrebungen nach einem Bahnanschluss, vor allem seitens der Industriebetriebe, so etwa der Farbenfabriken Bayer in Wiesdorf, der Carbonit-Fabrik in Schlebusch und der Schraubenfabrik Tillmanns in Bergisch Neukirchen. Auch für den Hafen in Hitdorf wurde die Notwendigkeit eines Bahnanschlusses gesehen. Neben dem Güterumschlag und -transport stand dabei aber ebenso der lokale Personenverkehr zur Diskussion.

So kam es zum Bau von Anschlüssen einzelner Industriebetriebe an die überregionalen Strecken und vor allem - wie auch anderenorts - von Klein- und Straßenbahnen, die eine lokale Andienung örtlicher Siedlungen und Gewerbegebiete ermöglichten. Schon relativ früh erfolgte dabei statt der Dampftraktion die Elektrifizierung durch Oberleitungen.<sup>10</sup>

---

<sup>1</sup> Müller 1987, S. 313.

<sup>2</sup> siehe oben, P. 2.1.6., S. 17ff.

<sup>3</sup> siehe z. B. Eßer 2015, S. 113.

<sup>4</sup> siehe z. B. Verwaltungsbericht der Stadt Leverkusen 1958 - 1960, S. 17 und Eßer 2015, S. 113.

<sup>5</sup> siehe oben, P. 2.1.4., S. 16; siehe auch Eßer 2015, S. 113.

<sup>6</sup> siehe Müller 1987, S. 314.

<sup>7</sup> Müller 1987, S. 314. Der reguläre elektrische Verkehr wurde am 31. Mai 1964 aufgenommen.

<sup>8</sup> siehe oben, P. 2.1.5., S. 17.

<sup>9</sup> siehe z. B. Müller 1987, S. 314.

<sup>10</sup> siehe z. B. Eßer 2014, S. 165.

Ein engagierter Förderer der „Einführung der elektrischen Straßenbahnen sowie deren Kommunalisierung“<sup>1</sup> war Gustav Adolf Lucas (1862 - 1945), von 1900 bis 1927 „aktiver und energischer“<sup>2</sup> Landrat des Kreises Solingen.

Den lokalen Kleinbahnen im hiesigen Raum war allerdings keine lange Lebensdauer gegönnt: Denn schon nach relativ wenigen Jahren wurden sie „durch den Kraftwagen abgelöst und schließlich ganz verdrängt und überflüssig.“<sup>3</sup>

Die Straßenbahnen verloren in den 1950er-Jahren den „Kampf“ gegen den Omnibusverkehr und den individuellen Mobilitätsvorteil des Kraftfahrzeuges. Gegen Ende der 1970er-Jahre wurde in Leverkusen noch einmal über den Bau von Straßenbahnen nachgedacht: Die Überlegungen gingen von einer Realisierung auf dem Europaring zwischen Wiesdorf und Opladen und auf dem Willy-Brandt-Ring zwischen dem Bayerwerk und Schlebusch aus.<sup>4</sup> „Doch ganz schnell wurde die Idee der Renaissance von Schienen auf Straßen verworfen.“<sup>5</sup>

### **2.2.1. Die Kleinbahn zwischen Langenfeld, Monheim, Hitdorf und Rheindorf**

Mit dem Aufkommen der Großschiffe auf dem Rhein, aber auch durch den Bau der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Eisenbahnlinien verloren der Hitdorfer Hafen und die von ihm weitgehend abhängigen Gewerbebetriebe an Bedeutung.<sup>6</sup> Insbesondere Hitdorf bemühte sich wegen des Hafens um einen Bahnanschluss.<sup>7</sup> Erste Pläne für einen Anschluss an die bestehenden Bahnlinien scheiterten in den frühen 1880er-Jahren an der Ablehnung der Regierung in Düsseldorf, den Hitdorfer Hafen auszubauen. Ähnliche Bestrebungen der Nachbargemeinde Rheindorf scheiterten ebenfalls.

Lange kämpften die Verantwortlichen in den Rheingemeinden Baumberg, Monheim, Hitdorf und Rheindorf für den Einbezug in das lokale Schienennetz. So brachten z. B. die politisch Verantwortlichen<sup>8</sup> und Gewerbetreibende aus Hitdorf, Rheindorf, Reusrath und Opladen ihre Sorgen und Vorschläge für den Bau einer Bahnstrecke von Hitdorf - mit einem Anschluss Rheindorfs - über Reusrath nach Opladen in einer beachtenswerten Denkschrift<sup>9</sup> 1889 zum Ausdruck. Aber auch sie hatten mit ihren Bemühungen keinen Erfolg.

Erst 1904 kam es - vor allem dank des engagierten Bemühens von Bürgermeister Müller und Landrat Lucas - zu einem Anschluss von Monheim aus an den Bahnhof Langenfeld<sup>10</sup>: Der 31. Mai 1904, als die Bahn auf der 4,5 Kilometer langen Strecke in Betrieb genommen wurde, war für Monheim „ein Tag von besonderer, einmaliger Bedeutung“<sup>11</sup>. Allerdings han-

---

<sup>1</sup> Vaessen, S. 192.

<sup>2</sup> Vaessen, S. 192.

<sup>3</sup> Ringel, S. 88.

<sup>4</sup> siehe z. B. Bauschen 2013, S. 31.

<sup>5</sup> Bauschen 2013, S. 31.

<sup>6</sup> siehe hierzu z. B. Hinrichs 1957, S. 123 und im Folgenden dort S. 123ff.; siehe auch Bauschen 1988, S. 22, Müller 1992, S. 608 und Eßer 2014, S. 173.

<sup>7</sup> siehe z. B. Rennebaum und Schwieres, S. 5.

<sup>8</sup> siehe hierzu z. B. Müller 2005, S. 96.

<sup>9</sup> die von Hinrichs in seinem Buch 1957, S. 125ff., wiedergegeben wurde; siehe z. B. auch Müller 1992, S. 608.

<sup>10</sup> zur Kleinbahn zwischen Langenfeld, Monheim, Hitdorf und Rheindorf siehe vor allem Kirberg und Ruchay sowie Rennebaum und Schwieres (auf den Seiten 74 bis 91 enthält ihr Buch zahlreiche Fotos) und Höltge, S. 213ff.

<sup>11</sup> Hinrichs 1962, S. 174; siehe hierzu auch Rennebaum und Schwieres, S. 7f.

delte es sich dabei um die legendäre „Gleislose“ - immerhin: „für die damalige Zeit ein hochmodernes Verkehrsmittel“<sup>1</sup>, „die große Sensation“<sup>2</sup>. 1908 wurde sie durch eine elektrische Kleinbahn mit einem direkten Gleisanschluss ersetzt.<sup>3</sup> Die Bahn fuhr nun bis zum Antonius-hof an der Grenze zwischen Monheim und Hitdorf. Die Verlängerung bis zum Hitdorfer Rathaus mit einem Abzweig zum dortigen Hafen - die Betriebslänge betrug nun ca. 10 Kilometer - wurde 1909 in Betrieb genommen.<sup>4</sup> Dies kam vor allem dem Hafen zugute: Er „erfuhr durch die großzügigen Bahnanlagen eine bemerkenswerte Wiederbelebung“<sup>5</sup>.

Als Folge des Bahnanschlusses siedelten sich auch viele Industrieunternehmen in der Region an.<sup>6</sup> Nach Baumberg wurde die Strecke 1911 und bis nach Rheindorf 1912 fertiggestellt. So konnten auch die örtlichen Ziegeleien den Transport zum Hitdorfer Hafen nutzen. Ohnehin lag der Schwerpunkt der Strecke nach dem sukzessiven Ausbau „in zunehmendem Maße im Güterverkehr“.<sup>7</sup> Der Fertigstellung der Kleinbahn „folgte auch die von den Gemeinden erwartete Ansiedlung neuer Industrieunternehmen“<sup>8</sup> und so bewahrte sie die angrenzenden Gemeinden davor, „im Schatten des Schienenfernverkehrs wirtschaftlich zu verkümmern.“<sup>9</sup>

Auf „Leverkusener“ Gebiet fuhr die Bahn im Personenverkehr neun Haltestellen an: in Hitdorf: Kapelle, Rathaus, Werft/Hafen, Fähre, Heiligenhäuschen (bis ca. 1925) sowie den Betriebskreuzungspunkt Kremersweiche und in Rheindorf: Mühle (Kremersmühle bis ca. 1935), Kirmesplatz und die Endhaltestelle an der Felderstraße.<sup>10</sup> In Hitdorf hatte die Bahn eine „besonders reizvolle Streckenführung entlang dem Rhein.“<sup>11</sup>

Ursprünglich war geplant, die Kleinbahn über Rheindorf hinaus bis nach Küppersteg<sup>12</sup> bzw. bis nach Manfort und bis nach Opladen<sup>13</sup> zu verlängern; die Realisierung dieses Vorhabens wurde allerdings durch den Ersten Weltkrieg verhindert.<sup>14</sup> Ein später wieder diskutierter Anschluss an die Kleinbahn zwischen Schlebusch und Manfort „wurde wegen der Weltwirtschaftskrise verworfen“<sup>15</sup> und der vertraglichen Zusage für eine Fortsetzung der Strecke bis nach Wiesdorf im Eingemeindungsvertrag von 1929 stand schließlich der Zweite Weltkrieg und „der rasante Vormarsch des Privatautos“<sup>16</sup> im Wege.

---

<sup>1</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 23./24.11.1974.

<sup>2</sup> Rheinische Post vom 24.05.1969.

<sup>3</sup> siehe hierzu z. B. Reimann und Frenz, S. 98ff., Müller 1992, S. 640ff., Müller 1996, S. 18, Kirberg und Ruchay, S. 10, Rennebaum und Schwieres, S. 5ff., Longerich 2006, S. 67 und Hoffmann 2020, S. 70. Müller (1992, S. 640ff.) zitiert einen anschaulichen Bericht über die Technik der „Gleislosen“ und die Feierlichkeiten anlässlich ihrer Eröffnung aus der Kölnischen Zeitung vom 31.05.1904 und der Opladener Zeitung vom 03.06.1904.

<sup>4</sup> siehe hierzu z. B. Reimann und Frenz, S. 98 und Eßer 2014, S. 173.

<sup>5</sup> Peters, S. 97; siehe auch Wolff, S. 188, Neue Rhein Zeitung vom 04.11.1958 und Rheinische Post vom 19.07.1963.

<sup>6</sup> siehe z. B. Reimann und Frenz, S. 99 und Kirberg und Ruchay, S. 10.

<sup>7</sup> Reimann und Frenz, S. 99; siehe auch Wolff, S. 187.

<sup>8</sup> Rennebaum und Schwieres, S. 21.

<sup>9</sup> Müller 1992, S. 644.

<sup>10</sup> siehe Rennebaum und Schwieres, S. 49; siehe auch Reimann und Frenz, S. 99.

<sup>11</sup> Wolff, S. 188.

<sup>12</sup> siehe hierzu z. B. Andre, S. 92, Hinrichs 1962, S. 179f., Reimann und Frenz, S. 98, Rennebaum und Schwieres, S. 18f. und S. 21f., Herlitze, S. 110, Höltge, S. 215, Longerich 2006, S. 67, Eßer 2014, S. 173, Rheinische Post vom 19.07.1963 und Longerich 2017, S. 71.

<sup>13</sup> siehe hierzu z. B. Reimann und Frenz, S. 100, Rennebaum und Schwieres, S. 22, Eßer 2014, S. 173 und Longerich 2017, S. 71.

<sup>14</sup> siehe hierzu Hinrichs 1962, S. 179f.

<sup>15</sup> Gutberlet(t), S. [22]; siehe z. B. auch Kölnische Rundschau vom 17.06.1963 und von Homeyer, S. 20.

<sup>16</sup> Kölnische Rundschau vom 30.03.1983.

Wie die anderen Bahnanlagen wurde auch die Kleinbahn zwischen Baumberg, Langenfeld, Monheim, Hitdorf und Rheindorf im Zweiten Weltkrieg durch Bomben und Granaten erheblich zerstört: Auch hier kam der Bahnverkehr „in den letzten Kriegsmonaten restlos zum Erliegen“<sup>1</sup>. Am 31. März 1945 musste die Strecke stillgelegt werden; der Verkehr konnte aber noch im Laufe des Jahres sukzessive wieder aufgenommen werden.<sup>2</sup> Schließlich gelang es, sie „mit äußerster Kraftanstrengung und finanziellen Opfern ... in vollem Umfang wieder funktionsfähig zu machen“<sup>3</sup>; doch schließlich traf auch sie das Schicksal anderer Bahnen: „Im Spätherbst des Jahres 1962 begann das langsame Ende des Straßenbahnbetriebes der Kleinbahn. ... Der verstärkte Wohnungsbau und der damit verbundene Bevölkerungszuwachs, aber auch Rentabilitätsberechnungen verlangten eine Umstellung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße.“<sup>4</sup> Die Aufgabe der Personenbeförderung erfolgte in drei Schritten: am 16. November 1962 auf der Strecke Baumberg - Monheim, am 16. März 1963 auf der Strecke Monheim - Langenfeld und am 15. Juni 1963 fuhr die letzte Bahn - festlich geschmückt - von Rheindorf über Hitdorf nach Monheim.<sup>5</sup> Am 16. März 1963 - wenige Wochen vor ihrer vollständigen Stilllegung - sprang eine Bahn in Rheindorf aus den Schienen - „als ob sie gegen ihr Ende protestieren wollte“<sup>6</sup>.

Mit der letzten Straßenbahn, die im Raum Leverkusen ihren Betrieb eingestellt hatte<sup>7</sup>, war „ein weiteres Stück Historie zu Ende“<sup>8</sup> gegangen; ihre Aufgabe übernahmen nun Omnibusse. Der Personenverkehr wurde fortan gemeinschaftlich von den Bahnen der Stadt Monheim und der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG betrieben; die Strecke wurde durchgehend bis zum Bayerwerk verlängert.

Der Güterverkehr - ab 1950 hatte die Chemiefirma Denso GmbH in Rheindorf-Süd den Gleisanschluss genutzt - wurde zwar weiter über die Schienen abgewickelt - bis 1979 noch elektrisch, danach durch Diesel-Lokomotiven<sup>9</sup> -, aber auch für ihn kam schließlich das „Aus“: Im Januar 1986 stellten die Bahnen der Stadt Monheim den Betrieb gänzlich ein.<sup>10</sup>

Nur noch wenige Hinweise erinnern an die Kleinbahn: In Hitdorf stehen am Ende der Rheinstraße noch zwei Oberleitungsmasten, in Rheindorf sind in der Unterstraße unter der Autobahnbrücke noch einige Meter Schienen zu sehen und in Monheim wurde auf einer Grünfläche an der Ecke Opladener Straße/Rathausplatz zur Erinnerung eine Kleinbahn-Lok aufgestellt, die 1979 nach 51 Dienstjahren außer Dienst gestellt wurde.

Seit dem Ausbau des Burgweges in Rheindorf 2019 steht dort nahe der ehemaligen Endhaltestelle eine Informationsstele, die mit historischen Bildern und Texten an die Kleinbahn erinnert.<sup>11</sup>

---

<sup>1</sup> Peters, S. 97; siehe auch Neue Rhein Zeitung vom 04.11.1958, Hinrichs 1962, S. 181f. und Kirberg und Ruchay, S. 10.

<sup>2</sup> siehe z. B. Rennebaum und Schwieres, S. 23f., Höltge, S. 217 und Kirberg und Ruchay, S. 12.

<sup>3</sup> Peters, S. 97f. Am 12.07.1945 konnte die Strecke Monheim - Hitdorf, am 03.08.1945 die Strecke Monheim - Baumberg und am 17.11.1945 die Strecke Hitdorf - Rheindorf wieder in Betrieb genommen werden.

<sup>4</sup> Rennebaum und Schwieres, S. 25.

<sup>5</sup> siehe z. B. Reimann und Frenz, S. 100 und Kirberg und Ruchay, S. 12.

<sup>6</sup> Kölnische Rundschau vom 30.03.1983.

<sup>7</sup> siehe z. B. Kölnische Rundschau vom 15.06.1963.

<sup>8</sup> Kölnische Rundschau vom 30.03.1983.

<sup>9</sup> siehe Rennebaum und Schwieres, S. 27, Kölner Stadt-Anzeiger vom 15.09.1979 und Höltge, S. 217.

<sup>10</sup> siehe hierzu Kölnische Rundschau vom 04.01.1986 und vom 22.01.1986 sowie Kölner Stadt-Anzeiger vom 15.01.1986.

<sup>11</sup> siehe hierzu z. B. Rheinische Post vom 26.11.2019 und Kölner Stadt-Anzeiger vom 27.11.2019.





*Bild 12: „totes“ Gleisende am Heerweg in Hitdorf  
(15.01.2020)*



*Bild 13: alter Oberleitungsmast Ecke Rheinstraße/Hitdorfer Straße  
(15.01.2020)*



*Bild 14: „totes“ Gleis in Rheindorf an der Autobahn-Unterführung  
(14.06.2013)*



*Bild 15: Informationsstele am Burgweg in Rheindorf  
(13.01.2020)*



*Bild 16: ehemalige Kleinbahn-Lok in Monheim  
(18.02.2020)*

### **2.2.2. Die Straßenbahnlinie zwischen Köln und Opladen**

Die Initiative zum Bau einer Straßenbahn zwischen Köln und Opladen ging kurz nach der Jahrhundertwende von der Stadt Mülheim<sup>1</sup> aus, die sich von der Strecke über Wiesdorf nach Opladen „beachtliche Einnahmen“<sup>2</sup> versprach: Dabei hatte sie das Bayerwerk in Wiesdorf und das Eisenbahnausbesserungswerk in Opladen mit den dort jeweils zahlreichen Beschäftigten im Blick.<sup>3</sup> Auch „in dem emporstrebenden Wiesdorf“ hatte „der Wunsch nach einer bequemeren und schnelleren Verbindung namentlich nach Mülheim-Köln“<sup>4</sup> zugenommen.

Ab dem 19. März 1906 verkehrte die Straßenbahn - die legendäre „O“ (für Opladen<sup>5</sup>) - zwischen Mülheim und Wiesdorf; die Endhaltestelle war an der Evangelischen Christuskirche. Am 23. September 1907 erfolgte die erste (Probe-)Fahrt auf der verlängerten Strecke bis Opladen zur dortigen Endhaltestelle in der Kölner Straße; am 1. Oktober 1907 wurde die Strecke freigegeben. Die Endstation der Linie in Höhe der Bahnhofstraße wurde sowohl von der Linie aus Richtung Köln als auch von der Bahn nach Ohligs genutzt.<sup>6</sup>

Die Bahn verkehrte nun alle 20 Minuten in beide Richtungen. Im ersten Betriebsjahr 1906/1907 wurden auf der Strecke Mülheim-Wiesdorf rund 560.000 Fahrgäste gezählt;

<sup>1</sup> Mülheim wurde 1914 nach Köln eingemeindet.

<sup>2</sup> Müller 1987, S. 316; siehe z. B. auch Eßer 2014, S. 170.

<sup>3</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1987, S. 316, Herlitze, S. 107, Howe, S. 18 und Eßer 2014, S. 170.

<sup>4</sup> Zitate: Andre, S. 91.

<sup>5</sup> nicht „O“ für „Null“, wie sie häufig von Ortsunkundigen genannt wurde; siehe z. B. Gutberlet(t), S. [3]. Die Bezeichnung „O“ erhielt die Straßenbahn allerdings erst im August 1933 nach der Übernahme der Betriebsführung durch die Bahnen der Stadt Köln (siehe z. B. Reuther 2008 (II), S. 61).

<sup>6</sup> siehe hierzu z. B. Reuther 2008 (II), S. 62; von 1949 bis 1951 gab es auf beiden Strecken „sogar einen regelrechten Gemeinschaftsbetrieb; einzelne Kölner Züge fuhren bis Langenfeld, die RWE-Bahn kam bis Wiesdorf, Bayerwerk“ (Reuther 2008 (II), S. 62).

nach dem Ausbau der Linie bis Opladen waren es 1.463.430 auf der gesamten Strecke. Die Linie „entwickelte sich in den folgenden Jahren zur wichtigsten Überlandstrecke der Mülheimer Kleinbahnen, die darüber hinaus einige innerörtliche Strecken in Mülheim betrieben.“<sup>1</sup>

Bis 1913 mussten die Fahrgäste an der Querung mit der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke allerdings umsteigen<sup>2</sup>: Hier war die Strecke unterbrochen. Ein niveaugleicher Übergang wurde vom zuständigen Ministerium nicht genehmigt. In jede Richtung mussten die Fahrgäste aussteigen, die Bahngleise überschreiten und auf der anderen Schienenseite wieder einsteigen. Erst nach langen Verhandlungen<sup>3</sup> wurde die Brücke über die Eisenbahn mit den Straßenbahn-Schienen fertiggestellt<sup>4</sup> und die Strecke konnte durchgehend befahren werden.

Von September 1951 bis Oktober 1956 verkehrte die „O“ von Opladen über die Mülheimer Brücke und die Kölner Ringe bis zum Uberring; mit 22,4 Kilometer Länge und einer Fahrzeit von 74 Minuten war sie damit die längste Linie im Kölner Straßenbahnnetz.<sup>5</sup>

Die Linie „O“ fuhr die Strecke zwischen Köln und Opladen bis 1958: Am 26. Oktober wurde ihr Betrieb vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit eingestellt. Vorausgegangen waren allerdings langwierige Diskussionen u. a. zwischen den Verkehrsunternehmen, den Städten, den Industrie- und Handelskammern Solingen, Wuppertal und Düsseldorf sowie dem Regierungspräsidenten, die unterschiedliche Interessen verfolgten. „Dieser amüsante kleine Wirtschaftskrimi zog sich über mehrere Jahre hin.“<sup>6</sup>

Seinerzeit gab es Überlegungen, die Strecke durch eine Alweg-Bahn zu ersetzen<sup>7</sup>, die damals auf einer Teststrecke in Köln-Fühlingen „für großes Aufsehen“ sorgte; die Pläne scheiterten allerdings, denn „die Einschienen-Hochbahn fand letztlich keine politische Zustimmung.“<sup>8</sup>

Da die Straßenbahn in Opladen kein eigenes Gleisbett hatte, erwies sie sich nach dem zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr Anfang der 1950er-Jahre vor allem auf der dortigen Kölner Straße allmählich als „störend und verkehrsgefährdend“, insbesondere in Richtung Leverkusen, wenn sie „links gegen den Verkehrsstrom“<sup>9</sup> fuhr. Auch der schlechte Zustand der Gleisanlagen sprach wohl gegen eine Aufrechterhaltung des Betriebes<sup>10</sup>. Um „das sehr prekäre Endstück“<sup>11</sup> der Bahn in Opladen auf der Kölner Straße zu entschärfen, war die Endhaltestelle der „O“ im Oktober 1956 von der dem Hotel zur Post gegenüberliegenden Seite bis zum Gebäude der städtischen Sparkasse an der Kölner Straße/Ecke Goethestraße um einige hundert Meter verlegt worden.<sup>12</sup>

---

<sup>1</sup> Nova, S. 4.

<sup>2</sup> siehe hierzu z. B. Bauschen 1988, S. 57, Howe, S. 19, Bauschen, Czepiczka und Gatter, S. 9 und Kölner Stadt-Anzeiger vom 13.09.1952.

<sup>3</sup> siehe hierzu z. B. Hegner 2008, S. 71.

<sup>4</sup> Bereits 1912 wurde sie für den „allgemeinen“ Verkehr freigegeben.

<sup>5</sup> siehe Reuther 2008 (II), S. 62.

<sup>6</sup> Reuther 2008 (II), S. 64. Zu den Querelen im Zusammenhang mit der Umstellung vom Straßenbahn- auf den Busverkehr siehe dort, S. 62ff.

<sup>7</sup> siehe hierzu z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 08.04.2008.

<sup>8</sup> Zitate: Kölner Stadt-Anzeiger vom 08.04.2008.

<sup>9</sup> Zitate: Rheinische Post vom 15.12.1954; siehe auch Reuther 2008 (II), S. 64.

<sup>10</sup> siehe z. B. Howe, S. 19f.

<sup>11</sup> Reuther 2008 (II), S. 64.

<sup>12</sup> siehe Reuther 2008 (II), S. 64.

Über das Ende der Straßenbahn-Verbindung war die Bevölkerung unterschiedlicher Meinung: „Viele Menschen trauerten ihr nach, andere begrüßten aber ihre Ausmusterung.“<sup>1</sup> Abgelöst wurde die Straßenbahnlinie durch die Buslinie 52 (später 152) der Kölner Verkehrsbetriebe. Nach der Betriebsumstellung wurden die Gleis- und Fahrleitungsanlagen umgehend demontiert.

Bemerkenswert war 1912 ein Beschluss des Gemeinderates von Wiesdorf; danach plädierte man dafür, „daß rechtsrheinische Städtebahn Düsseldorf-Cöln nach dem Muster der Cöln-Bonner Uferbahn gebaut wird und dabei Wiesdorf eine Haltestelle erhält“<sup>2</sup>. Ein diesbezüglicher Plan war zwar im Köln-Düsseldorfer Raum diskutiert worden<sup>3</sup>, scheiterte aber zunächst an der Ablehnung des zuständigen preußischen Ministers und nach dem Ersten Weltkrieg an der Höhe der voraussichtlichen Kosten.

### **2.2.3. Die Straßenbahnlinie zwischen Opladen und Ohligs**

Als der Plan der Mülheimer Kleinbahn AG, die Strecke von Mülheim nach Opladen bis Langenfeld fortzuführen<sup>4</sup>, bekannt wurde, reagierte die Kreisverwaltung in Solingen umgehend und erhielt im Dezember 1908 die Konzessionen für die Linien Opladen - Langenfeld - Immigrath, Immigrath - Richrath - Hilden, Langenfeld - Benrath, Opladen - Burscheid, Immigrath - Landwehr - Ohligs und Ohligs - Höhscheid.<sup>5</sup>

Nach „geschickten Verhandlungen“<sup>6</sup> des Landrates Lucas gelang es, das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk zum Bau und zur Betreibung der Bahnen zu gewinnen und 1910 entsprechende Verträge für die Straßenbahn zwischen Opladen und Ohligs (über Langenfeld) mit einer Abzweigung von Landwehr nach Höhscheid und darüber hinaus für die Strecke zwischen Opladen und Lützenkirchen<sup>7</sup> abzuschließen.

Am 22. Juli 1911 wurde die Linie zwischen Opladen und Immigrath in Betrieb genommen. In Opladen musste für den Bau der Straßenbahn die Steinbrücke aus dem Jahre 1732 abgerissen werden, weil sie zu steile Rampen hatte; sie wurde durch eine flache Eisengitterbrücke ersetzt, die den Bahnbetrieb ermöglichte.<sup>8</sup> Im September 1911 folgte die Verlängerung der Strecke von Immigrath bis Ohligs.<sup>9</sup>

Die zunächst ungewohnten Masten für die elektrische Oberleitung der Straßenbahnen hatten seinerzeit offensichtlich eine beachtenswerte Wirkung auf das Stadtbild; so bemerkt Bommermann mit Blick auf die Strecke Opladen - Ohligs: „Das Erscheinungsbild der Bahnanlagen mit den leicht geschwungenen und nummerierten Auslegermasten bereicherte die damaligen Straßenanlagen.“<sup>10</sup>

---

<sup>1</sup> Howe, S. 20; siehe auch Kölner Stadt-Anzeiger und Kölnische Rundschau vom 26.10.1993.

<sup>2</sup> zitiert nach Plump, S. [14]; siehe z. B. auch Eßer 2012, S. 118.

<sup>3</sup> siehe z. B. auch Blaschke, S. 119.

<sup>4</sup> siehe hierzu z. B. Müller 1992, S. 648.

<sup>5</sup> siehe z. B. Müller 1987, S. 316f. und Müller 1992, S. 648.

<sup>6</sup> Müller 1987, S. 317; siehe auch Bommermann, S. 16.

<sup>7</sup> siehe unten, P. 2.2.4., S. 54f.

<sup>8</sup> siehe Müller 1992, S. 647.

<sup>9</sup> siehe Reimann und Frenz, S. 131 und Reuther 2011 (II), S. 43, insbesondere zu den Kilometerangaben.

<sup>10</sup> Bommermann, S. 17.

In Opladen gab es in der Kölner Straße eine gemeinsam mit der Straßenbahn zwischen Köln und Opladen genutzte Endstation für beide Linien.<sup>1</sup> Um 1930 wurden in der Kreisstadt die Haltestellen Bahnhofstraße, Polizeiamt, Wupperbrücke und Sandstraße angefahren.<sup>2</sup>

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges musste der Verkehrsbetrieb zwar am 15. März 1945 als Folge zahlreicher Bomben- und Granattreffer eingestellt werden, zwischen der Sandstraße und Langenfeld fuhren die Bahnen aber schon wieder ab dem 5. Juni 1945 und nach der Wiederherstellung der Wupperbrücke in Opladen konnte ab dem 28. Juni 1945 auch die Endhaltestelle in der Kölner Straße wieder angefahren werden.<sup>3</sup>

In den 1950er-Jahren führte der stetig zunehmende Kraftfahrzeugverkehr immer mehr zur Beeinträchtigung der Betriebssicherheit der Strecke, so dass der Kreistag im Mai 1954 die Umstellung auf Autobusse beschloss; am 11. Juli 1955 verkehrte die letzte, mit Girlanden und Trauerflor geschmückte Straßenbahn.<sup>4</sup> Der Verkehr wurde auf Autobusse umgestellt.

#### **2.2.4. Die Kleinbahn zwischen Opladen und Lützenkirchen**

Am 9. April 1914 wurde die rund 4,2 Kilometer lange Kleinbahnstrecke zwischen Opladen und Lützenkirchen in Betrieb genommen; sechs Tage später wurde das knapp 400 Meter lange Anschlussgleis an die Staatsbahn in Opladen freigegeben, so dass auch Güterwagons befördert werden konnten.<sup>5</sup>

Im ersten Betriebsjahr wurden 19.202 Tonnen Güter und 983.064 Passagiere befördert.

Die Strecke führte von Opladen - beginnend an der Ecke Rennbaumstraße<sup>6</sup>/Düsseldorfer Straße - nach der Unterquerung der beiden Bahnstrecken in west-östlicher Richtung über die Lützenkirchener Straße in Quettingen bis zur Endhaltestelle an der St.-Maurinus-Kirche in Lützenkirchen - teils auf, teils neben der Straße.

Der Gleisanschluss der Firma Tillmanns an der Eisenbahn-Strecke Opladen - Lennep in Bergisch Neukirchen wurde aufgegeben und an der Haltestelle Maurinushäuschen an die neue Strecke in der Lützenkirchener Straße verlegt.<sup>7</sup> Für Lützenkirchen war die neue Bahn eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung des Ortes. Aber erst 1927 erhielt die Gemeinde „endlich den lang umkämpften sogenannten *elektrischen Güterbahnhof*, und zwar an der Endhaltestelle im ‚mittleren Lützenkirchen‘“.<sup>8</sup> Von hier aus hatte auch eine Papierfabrik einen Gütergleis-Anschluss.<sup>9</sup> Quettingen bekam „bald darauf einen ‚*Ladegleis-Anschluß*‘, der durch das Eisenbahnausbesserungswerk zur Ecke Quettinger Straße und Feldstraße“<sup>10</sup> verlief.

---

<sup>1</sup> siehe oben, P. 2.2.2., S. 51.

<sup>2</sup> siehe Reimann und Frenz, S. 132.

<sup>3</sup> siehe z. B. Müller 1987, S. 318.

<sup>4</sup> siehe z. B. Reimann und Frenz, S. 133, Müller 1987, S. 318, Müller 1992, S. 652 und Reuther 2011 (II), S. 53 (insbesondere das dortige Foto).

<sup>5</sup> siehe z. B. Reimann und Frenz, S. 143, Höltge, S. 207ff. und Kaiß 2016, S. 75.

<sup>6</sup> Die Rennbaumstraße wurde 1989 zwischen Düsseldorfer und Rat-Deycks-Straße in An St. Remigius umbenannt.

<sup>7</sup> siehe z. B. Müller 1987, S. 318, Pompilio, S. 265 und Reuther 2011 (II), S. 45.

<sup>8</sup> Müller 1987, S. 318.

<sup>9</sup> siehe Reuther 2011 (II), S. 45.

<sup>10</sup> Müller 1987, S. 318.

Die Stilllegung der Firma Tillmanns 1933 führte zu einem deutlichen Rückgang des Transportaufkommens.

Für den Personenverkehr wurden auf der Strecke 14 Haltestellen angefahren: in Opladen Bahnhofstraße<sup>1</sup>, Rennbaumstraße, Unterführung und Lützenkirchener Straße, in Quettingen Bahnstraße, Feldstraße, Maurinushäuschen, Hofstraße, Neu-Quettingen und Wasserturm sowie in Lützenkirchen Holzhausen, Lehn, Mühlenstraße und Endhaltestelle.<sup>2</sup>

Der Verkehrs- und Verschönerungsverein Opladen legte 1935 einen Plan für eine Verbindung der Bahn von Lützenkirchen über Kamp und Neuboddenberg in Steinbüchel mit der Bahn zwischen Köln und Schlebusch<sup>3</sup> vor<sup>4</sup>, so dass ein Straßenbahnring Mülheim - Wiesdorf - Opladen - Lützenkirchen - Steinbüchel - Schlebusch - Mülheim entstanden wäre. Den „durchaus konstruktiven Vorschlag“<sup>5</sup> lehnte die Kreisleitung der NSDAP allerdings ab und auch später wurde der Plan nicht umgesetzt.

Während der Zeit des Zweiten Weltkrieges lag die Betriebsführung der beiden Strecken Opladen - Ohligs und Opladen - Lützenkirchen vorübergehend bei der Stadt Opladen, wurde dann aber wieder vom Rhein-Wupper-Kreis übernommen.

Nach der Beseitigung der Kriegsschäden - die Linie musste am 6. März 1945 eingestellt werden, weil die beiden Güterzuglokomotiven defekt und der Loksuppen und die Wartehalle in Lützenkirchen zerstört waren - wurde der Betrieb der Strecke am 17. September 1945 wieder aufgenommen. Zum 1. Januar 1952 wurde die Kleinbahn zur Straßenbahn „umkonzessioniert“ und am 11. Juli 1955 bis auf ein 1,5 Kilometer langes Stück zwischen Opladen und Neucronenberg, das noch bis 1963 privat betrieben wurde, eingestellt.<sup>6</sup>

### **2.2.5. Die Kleinbahn zwischen Schlebusch und Manfort**

Von 1903 bis 1922 verkehrte eine Straßenbahn zwischen dem Binnerster Hof in Schlebusch und dem Bahnhof Schlebusch in Manfort.<sup>7</sup> Der Betrieb der „Elektrischen Kleinbahn Schlebusch“ wurde von der Mülheimer Kleinbahnen AG ausgeführt.

Die jahrelangen Bemühungen der Schlebuscher, die Strecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn näher an ihr Ortszentrum zu legen und dort einen eigenen Bahnhof zu erhalten, waren erfolglos; lediglich die irritierende Bahnhofsbezeichnung Schlebusch war „ein Zugeständnis, und die Schlebuscher betrachteten den Bahnhof in Manfort, zu dem sie eine halbe

---

<sup>1</sup> Die End- bzw. Start-Haltestelle befand sich in der Rennbaumstraße. Die Straßenbahnzüge der Kleinbahn waren in Langenfeld-Immigrath stationiert, von wo aus dementsprechend die Aus- und Einrückfahrten stattfanden. Da der Kurvenradius an der Ecke Rennbaumstraße/Düsseldorfer Straße zu eng war, erfolgte die Ein- bzw. Ausfädelung in bzw. aus Richtung Kölner Straße. So fuhren die täglich ersten und letzten Züge ab bzw. bis zu der Haltestelle Bahnhofstraße und nahmen von dort bzw. bis dort aus auch Fahrgäste mit.

<sup>2</sup> siehe Reimann und Frenz, S. 143.

<sup>3</sup> siehe unten, P. 2.2.6., S. 59.

<sup>4</sup> siehe hierzu Eßer 2015, S. 110f.

<sup>5</sup> Eßer 2015, S. 111.

<sup>6</sup> zur Diskussion über die Frage, wie nach der Einstellung des Straßenbahnbetriebs von Opladen nach Lützenkirchen das Gelände der Fabrik Tillmanns weiter mit Gütern bedient werden sollte, siehe z. B. die Zeitungsausschnitte im Bestand 5183.01 des Stadtarchivs Leverkusen.

<sup>7</sup> siehe hierzu z. B. Waltking, Reuther 2011 (I) und Rheinische Post vom 17.12.2003, vom 19.12.2003, vom 30.12.2003 und vom 07.01.2004 (vierteilige Serie zum 100sten Geburtstag der Bahn); ursprünglich war die Strecke bis zum Rhein geplant (siehe Herlitze, S. 105).

Stunde Fußweg hatten, auch als den ihren.“<sup>1</sup> Bürgermeister Heinrich Sürder forderte 1887 in einer Denkschrift die Notwendigkeit der Einrichtung einer Lokalbahn zwischen Schlebusch und Manfort, um die „notwendige Voraussetzung für den Erhalt des Industriestandorts Schlebusch sowie für eine Neuansiedlung von Industriebetrieben und damit mehr Gewerbesteuererinnahmen“<sup>2</sup> zu schaffen. „Die Werke in Schlebusch drohten abgehängt zu werden“<sup>3</sup>, denn der Weg zum Bahnhof in Manfort war zu lang.

Die Inbetriebnahme der Kleinbahn - der ersten Straßenbahn im Raum Leverkusen - auf einer knapp vier Kilometer langen Strecke erfolgte am 18. Dezember 1903.<sup>4</sup> Für Schlebusch war dies „der langersehnte Tag“<sup>5</sup> - „der Anfang vom Ende der Kutschenzeit“<sup>6</sup>. Anfangs stand eine dampfbetriebene Schmalspurbahn zur Diskussion, deren Realisierung allerdings aufgrund ständiger Änderungswünsche im Gemeinderat scheiterte.<sup>7</sup> Die schließlich von den Mülheimer Firmen Lahmeyer und Kitterle federführend gebaute Normalspurstrecke war eingleisig; etwa auf der Hälfte - an der Reuterstraße - gab es eine Ausweichstelle. Die Bahn brauchte für die 3,8 Kilometer lange Strecke rund 17 Minuten - „eine irre Geschwindigkeit selbst heute, in Anbetracht der stauverstopften Straßen.“<sup>8</sup> In Schlebusch gab es Haltestellen an der Dhünnbrücke, am Bürgermeistereiamt, vor der katholischen Kirche St. Andreas und am Binnerster Hof.

Die Strecke der Kleinbahn führte vom Binnerster Hof auf der Bergischen Landstraße durch den Schlebuscher Ortskern, über die Dhünnbrücke zur Mülheimer Straße, von dort über die Reuterstraße und die spätere Sauerbruchstraße<sup>9</sup>, nach der Überquerung der Güterzugstrecke weiter über die Kalkstraße und die Bahnstraße<sup>10</sup> zum Bahnhof in Manfort.

Im Januar 1906 wurde auch der Güterbahnhof Morsbroich mit einer westlich des Bahnhofs gelegenen Gleisschleife an die Strecke angebunden; es entstand ein mehrgleisiger Übergabe-Bahnhof mit Güterschuppen und Umladeanlagen. Eine Reihe von Schlebuscher Betrieben nutzte die Kleinbahn für ihre Warentransporte, so vor allem „der wichtigste Kunde“<sup>11</sup>, die Carbonit AG in der späteren Waldsiedlung, die auf der Strecke ihre explosiven Güter (Munition, Granaten und Bomben) mit eigenen Zügen transportierte.<sup>12</sup> Die Firma war das „wirtschaftliche Rückgrat der Kleinbahn“<sup>13</sup>.

Die Andienung der Carbonit AG erfolgte bis 1915 über eine ungünstige Gleisführung über den Betriebshof der Bahn, der in Schlebusch-Sand im Straßenwinkel von Mülheimer und Reuterstraße<sup>14</sup> im Nordwesten der späteren Waldsiedlung lag.<sup>15</sup>

---

<sup>1</sup> Fricke, S. [1].

<sup>2</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 24.06.2017; siehe auch Kölner Stadt-Anzeiger vom 11.11.1952, Fricke, S. [1], Rheinische Post vom 17.12.2003 und lokale Informationen vom 21.02.2018.

<sup>3</sup> lokale Informationen vom 21.02.2018.

<sup>4</sup> siehe hierzu z. B. Gruß 1984, S. 265, Bauschen 1988, S. 56f., Eßer 2014, S. 169 und Rheinische Post vom 19.12.2003 (am 18.12.1903 fand die landespolizeiliche Abnahme und am 20.12.1903 die feierliche Betriebsaufnahme statt).

<sup>5</sup> Opladener Zeitung vom 22.12.1903; siehe z. B. auch von Homeyer, S. 18.

<sup>6</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 24.06.2017.

<sup>7</sup> siehe z. B. Rheinische Post vom 17.12.2003.

<sup>8</sup> lokale Informationen vom 21.02.2018.

<sup>9</sup> Die Sauerbruchstraße war bis 1965 ein Teil der Reuterstraße.

<sup>10</sup> Die Bahnstraße wurde 1977 in Gustav-Heinemann-Straße umbenannt.

<sup>11</sup> Kölner Stadt-Anzeiger vom 24.06.2017.

<sup>12</sup> siehe hierzu unten, P. 2.3.6., S. 65f.

<sup>13</sup> Fricke, S. [1].

<sup>14</sup> Die Reuterstraße wurde östlich der Mülheimer Straße 1931 in Bensberger Straße umbenannt.

<sup>15</sup> siehe z. B. Walkking, S. 105 und Reuther 2011 (I), S. 18f.



Der Umfang des Gütertransportes stieg gewaltig an; er bekam eine „herausragende Bedeutung“<sup>1</sup>: von 3.800 Tonnen im Geschäftsjahr 1906/1907 auf 75.000 Tonnen im Jahr 1914/1915; auch der Personenverkehr entwickelte sich außerordentlich positiv: von 30.000 Fahrgästen im Geschäftsjahr 1903/1904 über 178.000 im Jahr 1912/1913 auf 990.000 Fahrgäste im Kriegsjahr 1917/1918.<sup>2</sup>

Zu Beginn der 1920er-Jahre verlor die Kleinbahn allerdings an Bedeutung: Mitentscheidend waren der rasch zunehmende Autoverkehr und die Schließung einiger Firmen. Die Carbonit AG hatte Ende 1921 ihren Vertrag mit dem Betreiber - u. a. wegen der ihrer Meinung nach viel zu hohen Frachtkosten<sup>3</sup> - gekündigt; die Firma hatte zwischenzeitlich einen eigenen direkten Anschluss zur Staatsbahn gebaut.<sup>4</sup> Dies „war ein herber Schlag für die Bahn, der ein baldiges Ende herbeiführen sollte.“<sup>5</sup> So wurde der Betrieb am 11. November 1922 wegen „mangelnder Rentabilität“<sup>6</sup> eingestellt. Die Gemeinde Schlebusch kaufte die Betriebsmittel der Bahn und auch die Anlagen, weil es noch einige Jahre lang Pläne zum Weiterbetrieb und sogar zur Verlängerung der Bahn<sup>7</sup> gab, doch verfielen die Betriebsanlagen mangels Pflege immer mehr.

Am 1. September 1924 hatte der Schlebuscher Fritz Menrath eine Omnibus-Verbindung zwischen Rheindorf, Wiesdorf, Manfort und Schlebusch eingerichtet; so wurde der Gedanke einer Fortführung des Kleinbahnbetriebes endgültig aufgegeben.<sup>8</sup> Die Bahn hatte 1903 den einzigen Pferdeomnibus im Gebiet der späteren Stadt Leverkusen abgelöst und wurde so selbst wieder durch einen Omnibus - jetzt allerdings einen selbstfahrenden - abgelöst.<sup>9</sup>

Nach der Bildung der Stadt Leverkusen<sup>10</sup> wurden Anfang 1931 der Wagenpark und die Gleise versteigert - das endgültige „Aus“ der „Schlebuscher Elektrischen“.<sup>11</sup> Auf dem Gelände des Betriebshofes ließ sich der Bremsbelegehersteller Textar nieder.

Seit September 2015 weist eine Stele in der Schlebuscher Fußgängerzone auf die Geschichte der Kleinbahn hin. Die von Waltking noch 2003 geäußerte Feststellung, dass „nichts, absolut nichts mehr“<sup>12</sup> von den Anlagen der Straßenbahn zu finden ist, kann inzwischen erfreulicherweise etwas relativiert werden: Seit 2017 erinnert ein kurzes, gut 1,5 Meter langes Stück des Gleises der Strecke an die damalige Straßenbahn: Im Garten des Industriemuseums Freudenthaler Sensenhammer werden drei Schwellen mit den Stahlschienen gezeigt.<sup>13</sup>

---

<sup>1</sup> Nova, S. 4; siehe auch Löttgers, S. 30.

<sup>2</sup> siehe Kölner Stadt-Anzeiger vom 24.06.2017 und lokale Informationen vom 21.02.2018.

<sup>3</sup> siehe z. B. Rheinische Post vom 07.01.2004.

<sup>4</sup> siehe z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 28.01.1956, Waltking, S. 105, Fricke, S. [1] und unten, P. 2.3.6., S. 65.

<sup>5</sup> Reuther 2011 (I), S. 23.

<sup>6</sup> Gruß 1984, S. 265; siehe z. B. auch Kölner Stadt-Anzeiger vom 11.11.1952, Bauschen 1988 S. 56f., Herlitze, S. 105, Howe, S. 16 und Gieske und Schiebekenne, S. 14.

<sup>7</sup> siehe z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 28.01.1956, Waltking, S. 105 und Nova, S. 5. Die Pläne sahen eine Verlängerung der Bahn u. a. in Richtung Wiesdorf bzw. sogar bis Rheindorf vor; siehe z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 28.01.1956, Fricke, S. [1], Rheinische Post vom 07.01.2004, Reuther 2011 (I), S. 23 und Stadtarchiv Leverkusen: Bestand 5183.08.

<sup>8</sup> siehe z. B. Nova, S. 5, Löttgers, S. 31 und von Homeyer, S. 20f.

<sup>9</sup> siehe Geuß 2008, S. 28.

<sup>10</sup> durch den Zusammenschluss der Stadt Wiesdorf mit Schlebusch, Steinbüchel und Rheindorf.

<sup>11</sup> siehe z. B. Fricke, S. [2] und Reuther 2011 (I), S. 24.

<sup>12</sup> Waltking, S. 105.

<sup>13</sup> siehe Kölner Stadt-Anzeiger vom 17.02.2014 und vom 24.07.2017; siehe auch unten, Bild 18, S. 58.



*Bild 17: Stele zur Erinnerung an die Kleinbahn in der Fußgängerzone in Schlebusch (04.03.2020)*



*Bild 18: erhalten gebliebenes Schienenstück der Schlebuscher Kleinbahn (04.03.2020)*

## 2.2.6. Die Straßenbahnlinie zwischen Köln und Schlebusch

Die Straßenbahnlinie „4“ der Kölner Verkehrsbetriebe<sup>1</sup> fährt vom linksrheinischen Kölner Stadtteil Bocklemünd bis an die Stadtgrenze in Schlebusch. Die Endhaltestelle am Nittumer Weg liegt auf Kölner Stadtgebiet.

Die Linie wurde am 15. September 1928 in Betrieb genommen und fuhr als Linie „S“ (für Schlebusch)<sup>2</sup> ursprünglich bis zu ihrer Endhaltestelle am Café Wasserfuhr an der Kreuzung Reuterstraße, Mülheimer Straße und Bensberger Straße<sup>3</sup>. Die dortige Wendeschleife lag auf dem Gebiet der späteren Firma Textar<sup>4</sup>. Die „Kölner Zeitungen brachten damals ihre Freude über den endlichen Ausbau dieser Vorortlinie zum Ausdruck und sprachen die Hoffnung aus, daß mit dieser neuen Verbindung den Kölnern ein neues und landschaftlich reizvolles Ausflugsziel erschlossen würde.“<sup>5</sup>

Am 1. Oktober 1953 wurde der Verkehr zwischen dem Nittumer Weg und der Reuterstraße auf Pendelwagen beschränkt.<sup>6</sup> Am 30. April 1958 wurde das Teilstück auf Leverkusener Stadtgebiet stillgelegt.<sup>7</sup> Dass die Strecke bis zum Nittumer Weg erhalten blieb, ist auch dem Engagement einer Bürgerinitiative zu verdanken.<sup>8</sup>

## 2.3. Lokale Werksanschlüsse

### 2.3.1. Die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Opladen und der Chemischen Fabrik Griesheim

Ausgehend vom Opladener Bahnhof bestand zwischen der Strecke der Rheinischen Bahn und der Chemischen Fabrik Griesheim-Elektron<sup>9</sup> in Küppersteg seit 1878 eine Verbindungsstrecke.<sup>10</sup> Dieses Anschlussgleis war gut 1,5 Kilometer lang. Der Verlauf der Strecke folgte in etwa der Trasse des späteren Quettinger Weges bzw. der Robert-Blum-Straße<sup>11</sup> in Küppersteg. Die Sandgrubenfirmen in der Bürriger Heide hatten an dieser Strecke kurze Andienungsgleise.<sup>12</sup>

---

<sup>1</sup> siehe hierzu z. B. Gutberlet(t), S. [16ff.].

<sup>2</sup> später Linie 14 und 4.

<sup>3</sup> Die Reuterstraße wurde östlich der Mülheimer Straße 1931 in Bensberger Straße umbenannt.

<sup>4</sup> siehe z. B. Neue Rhein Zeitung vom 16.07.1968. In den 1980er-Jahren hat die Firma zunächst ihre Produktion und 2001 auch die Verwaltung und die restlichen Betriebseinrichtungen nach Leverkusen-Quettingen in das Gewerbegebiet Fixheide verlegt. Auf dem ehemaligen Firmengelände entstand ein Wohngebiet.

<sup>5</sup> Kölnische Rundschau vom 16.09.1958.

<sup>6</sup> siehe Geuß 2008, S. 31.

<sup>7</sup> siehe z. B. Howe, S. 18, Gieseke und Schiebekenne, S. 15 und Kölnische Rundschau vom 26. und vom 29.04.1958.

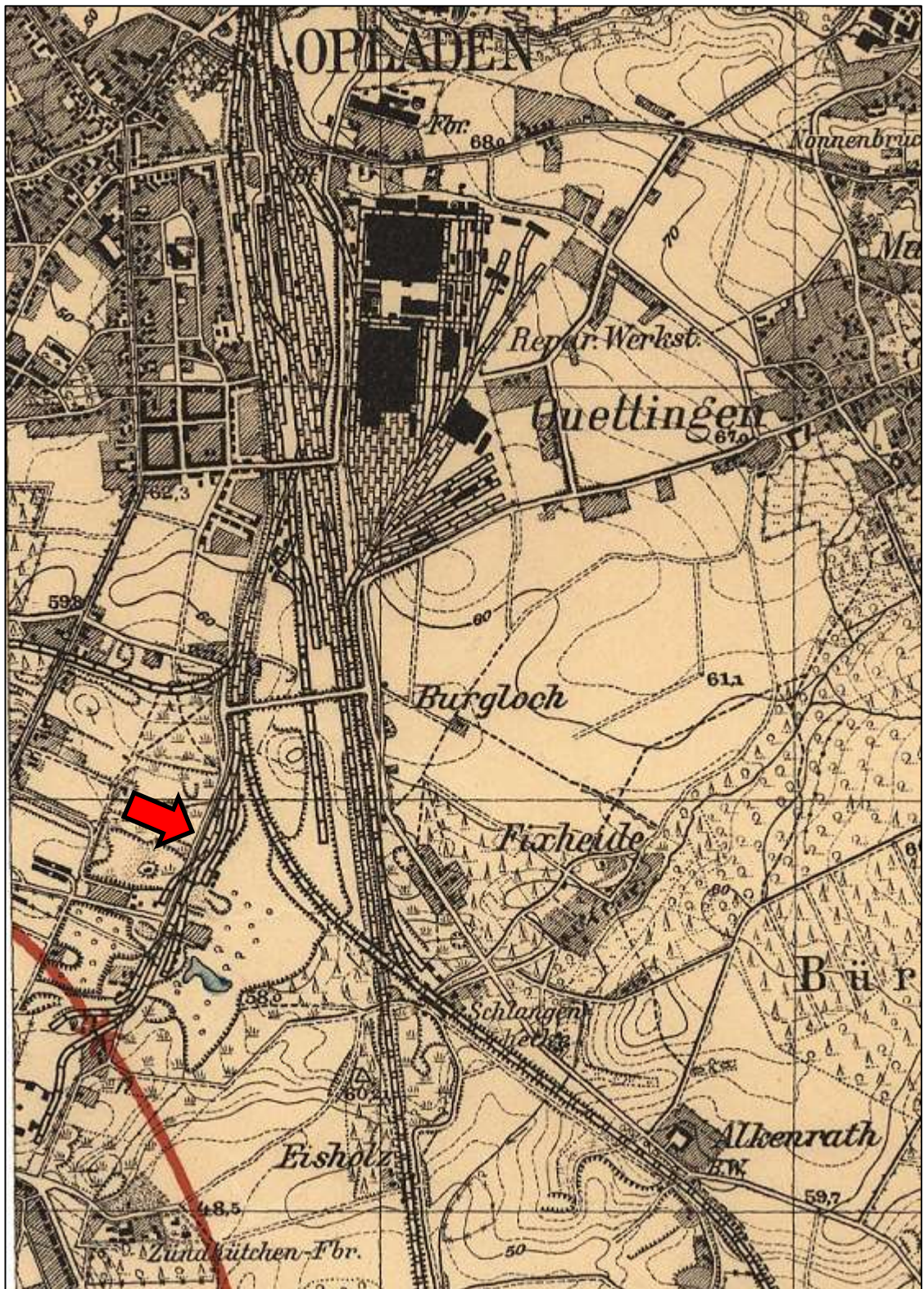
<sup>8</sup> siehe hierzu z. B. Gutberlet(t), S. [16].

<sup>9</sup> vormals Viktorshütte der Gesellschaft für Berg- und Hüttenwerke zu Overath (1860 - 1863), Fabrik Joseph Meurer (1863 - 1866) und Chemische Fabrik Dr. Frank (1866 - 1886); siehe Andre, S. 156f., Ris, S. 36, Kaiß 2002, S. 10f. und Kaiß 2016, S. 74. Die Firma stellte dort bis zum Ende des Ersten Weltkrieges Schwefel- und Salpetersäure sowie Sauerstoff und Stickstoff her. Die Firma verkaufte das Gelände 1919, unterhielt dort aber weiter ein Auslieferungslager; auch weitere Firmen und der städtische Fuhrpark nutzten das Gelände. 1949 kaufte die Stadt das Areal und ließ dort die „Aquila-Siedlung“ bauen, benannt nach dem letzten Grundstückseigentümer, der Firma Adler aus Frankfurt (siehe Ris, S. 36f. und Nicolini, S. 475).

<sup>10</sup> siehe z. B. Kaiß 2016, S. 74f.

<sup>11</sup> Der Quettinger Weg wurde 1975 in Robert-Blum-Straße umbenannt (siehe [www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de), Kurzbericht Nr. 2/16).

<sup>12</sup> siehe auch Kaiß 2016, Skizze S. 74.



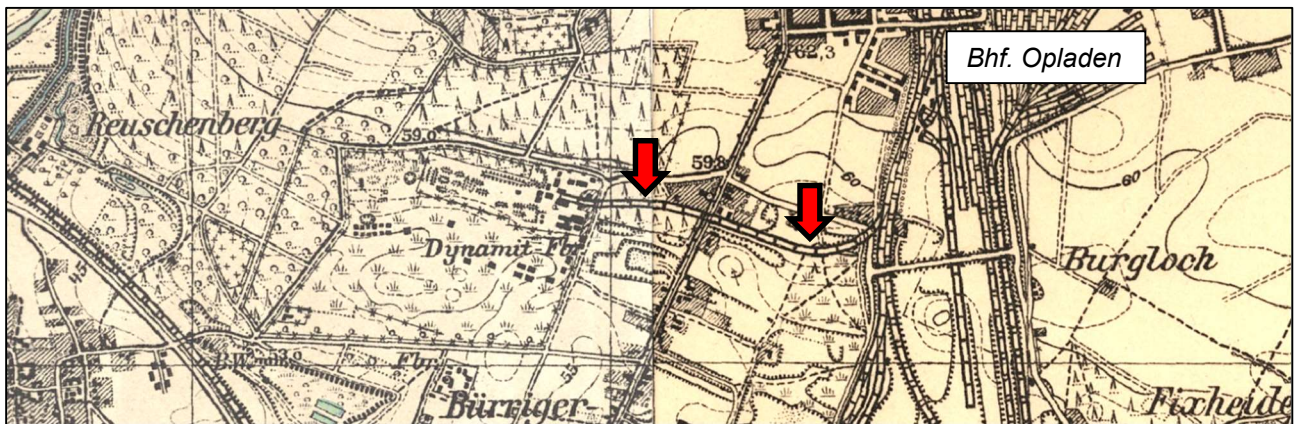
*Karte 2: Der ehemalige Gleisanschluss der Firma Griesheim  
zwischen dem Bahnhof Opladen und Küppersteg*

*(die rot eingezeichnete Linie markiert die Trasse der später gebauten Autobahn)*

Der Gleisanschluss wurde „aufgrund mangelnder Nutzung“<sup>1</sup> wahrscheinlich 1942 abgebaut.<sup>2</sup>

### 2.3.2. Die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Opladen und der Rheinischen Dynamitfabrik Opladen

Rund 200 Meter vor der Überführung der Schlebuscher Str. (später Fixheider Straße) zweigte seit 1900 südlich des Opladener Bahnhofs ein Gleis zur Rheinischen Dynamitfabrik Köln, Werk Opladen, in der Bürriger Heide ab<sup>3</sup>, das im weiteren Verlauf die Kölner Straße querte. Nach der Stilllegung der Firma (1926) wurde das Gleis 1927 aufgegeben.



*Karte 3: Die ehemalige Verbindung vom Bahnhof Opladen zur Rheinischen Dynamitfabrik*

### 2.3.3. Die Werksbahn zwischen Köln-Mülheim und dem Bayerwerk

In den Jahren 1896 bis 1898 bauten die Farbenfabriken Bayer eine nicht elektrifizierte eingleisige Kleinbahnverbindung - die „Bayer-Bahn“ - vom Werk nach Mülheim bis zur dortigen Staatsbahn.<sup>4</sup> Dadurch entfiel der aufwendige Warentransport zum Schlebuscher Bahnhof in Manfort. Am 19. Januar 1898 wurde der Güterverkehr in Betrieb genommen. Ab Sommer desselben Jahres diente die Strecke bis 1972 auch dem Personenverkehr und wurde im Volksmund auch „Aspirin-Express“ und „Bayer-Express“ genannt<sup>5</sup>.

Die Strecke ist 9 Kilometer lang, davon 5 Kilometer auf Bayer-Gleisen und 4 Kilometer auf Schienen der Deutschen Bahn.<sup>6</sup> Der im Werk in Rheinnähe gelegene Endbahnhof im Ge-

<sup>1</sup> Kaiß 2002, S. 58.

<sup>2</sup> Kaiß (2002, S. 58) schreibt statt „abgebaut“ - vermutlich irrtümlich - „ausgebaut“ oder meint mit dieser Formulierung den Abbau des Gleises.

<sup>3</sup> siehe Müller 1987, S. 412f. und Kaiß 2016, S. 30. Das Werk (gegründet 1872) lag im Bereich der späteren Autobahn-Anschlussstelle Opladen.

<sup>4</sup> Der Mülheimer Bahnhof lag bis 1909 auf dem Wiener Platz; erst dann ging die spätere Umwegungsgleisführung in Betrieb (siehe z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 12.05.1998).

<sup>5</sup> Auch die „Bummes“ (wegen des Läutens der Lokomotive), „Kongo-Express“ (wegen der Trassierung durch Felder) und „Kurz- und Kleinbahn“ waren geläufige Spitznamen.

<sup>6</sup> Angaben nach Neumann, S. 14.

bäude X 44 erhielt den Namen „Leverkusen“; nach der Zerstörung des Gebäudes im Zweiten Weltkrieg wurde ein Ersatzbau errichtet, der die Bezeichnung „Leverkusen-Bayerwerk“ trug. Nur ein Teil des Endbahnhofs im heutigen Chempark liegt auf Leverkusener Gebiet.<sup>1</sup>

Die Nutzung der Strecke auch für den Personenverkehr<sup>2</sup> ergab sich aus der Forderung der betroffenen Grundstückseigentümer in Stammheim und Flittard<sup>3</sup>, die nur unter dieser Bedingung zum Verkauf der benötigten Flächen bereit waren.<sup>4</sup> Durch die Errichtung von Haltepunkten kam der Bau der Kleinbahn auch den dort wohnenden Werksangehörigen zugute.<sup>5</sup> Die Strecke war aber öffentlich; sie konnte auch von Nicht-Bayer-Angehörigen genutzt werden.<sup>6</sup>

Im Werk wurde 1898 eine Schmalspurbahn mit einer Spurbreite von einem Meter gebaut, die kleinere Gleisradien ermöglichte; sie hatte schon 1908 eine Länge von 40 Kilometern. Die Bahn fuhr auf temporär verlegten „fliegenden“ Schienen, die flexibel auf einfachem Untergrund je nach Bedarfslage umgelegt werden konnten.



*Bild 19: Die historische Kleinbahn-Werkslok „Salophen“ im Bayerwerk  
(10.04.2020)*

---

<sup>1</sup> Über die Geschichte der Kleinbahn hat Stresow 1998 anlässlich deren 100-jährigen Bestehens ausführlich berichtet (siehe Literaturhinweis; die folgenden Ausführungen basieren im Wesentlichen auf seiner Veröffentlichung); siehe z. B. auch Eßer 2014, S. 167f., P. H. und J. P., S. 8 und Hoffmann 2020, S. 68f.

<sup>2</sup> „Das Schöne war, dass wir als Bayer-Mitarbeiter damit umsonst fahren konnten“ (Erinnerung einer Zeitzeugin; zitiert bei Hoffmann 2020, S. 68).

<sup>3</sup> Stammheim und Flittard wurden 1914 nach Köln eingemeindet.

<sup>4</sup> siehe z. B. Neumann, S. 14 und Herlitze, S. 111f.

<sup>5</sup> siehe z. B. Blaschke, S. 116.

<sup>6</sup> siehe z. B. Reuther 2008 (I), S. 9.

Bis Mitte der 1960er-Jahre wurden die Normalspurwaggons jeweils auf die Schmalspurbahn aufgebockt und im Werk befördert.<sup>1</sup> Die Bedeutung der schmalspurigen werksinternen Bahn lässt sich an beeindruckenden Zahlen ablesen: 1931 gab es im Werk 85 Drehscheiben; das Schienennetz hatte eine Ausdehnung von 77 km mit 770 Weichen. Befahren wurden die Gleise von 27 Dampfloks, 16 Dampfspeicherloks, vier Akku-Loks, einem Elektroschlepper, 227 offenen und gedeckten Güterwagen, 41 Selbstentladern, 281 Spezialwagen, 979 Plattform- und Muldenwagen, 97 Rollwagen bzw. -böcken sowie vier Personenwagen.<sup>2</sup> Anfang der 1950er-Jahre umfasste das Schienennetz schon 120 km.

Seit 1993 spiegelt die aufgefrischte Dampfspeicher-Lokomotive „Salophen“ aus dem Jahr 1917 am Werkszaun an der Friedrich-Ebert-Straße ein Stück Bayer-Fabrikgeschichte wider: Sie diente dem Kohletransport aus einem Bunker am Rhein zum werkseigenen Kraftwerk. Dort tankte die feuer- und somit schornsteinlose Lok den notwendigen Dampf für ihre Tätigkeit; damit kam sie immerhin einige Betriebsstunden aus. Wie alle firmeneigenen Loks erhielt auch „Salophen“ ihren Namen nach einem Bayer-Produkt: Salophen hieß ein Antineuralgikum und Antirheumatikum.<sup>3</sup>

Die Ära der Dampfloks im Bayerwerk endete am 25. März 1970: Damals „wurde der letzte Abschnitt der Fabrikbahn, zwischen der Kohlenaufbereitung im Y-Block und dem Kraftwerk am Bayer-Kreuz, stillgelegt. Damit war ein Kapitel Bayer-Verkehrsgeschichte endgültig abgeschlossen.“<sup>4</sup>

Die Nutzung der Kleinbahn war beachtlich: 1912 verkehrten täglich 26 Personenzüge die durchschnittlich 1.300 Personen beförderten. Werktags erreichten etwa 76 beladene Güterwaggons das Werk, von denen 59 beladen und 17 leer die Fabrik wieder verließen.

Stresow hat den Streckenverlauf der Bayerbahn<sup>5</sup> von Mülheim aus eingehend beschrieben: „Die Strecke führt nordwärts zunächst parallel zur Staatsbahn und biegt dann nach links in Richtung Stammheim ab. Über eine 35 m lange Brücke, die 1963 die niveaugleiche Kreuzung mit der B 8 ersetzte, geht es nach Stammheim. ... Nach einer Rechtskurve und Überquerung des Stammheimer Rings folgt in km 1,6 der Bahnhof Stammheim ... Nun geht es in nordwestlicher Richtung weiter. Vor ihrer Begradigung folgte die Strecke in einer langen Kurve dem Morgengraben. Nach einer weiteren leichten Rechtskurve erreichen wir in km 3,2 den Bahnhof Flittard. ... Nach Überquerung der Evergerstraße erreicht der Zug das Werksgelände.“<sup>6</sup>

Während es im Ersten Weltkrieg nahezu keine Zerstörungen gab, kam es im Zweiten Weltkrieg zu erheblichen Schäden: Schon 1941 war es zu folgenschweren Beschädigungen gekommen und bei einem Luftangriff 1944 wurde auch der Bahnhof im Werk getroffen und brannte aus. Am 28. Mai 1945 konnte der planmäßige Verkehr wieder aufgenommen werden. Als Bahnhof diente allerdings zunächst noch eine Baracke; nach Einstellung des Personenverkehrs wurde der Neubau ab Anfang der 1970er-Jahre anderweitig genutzt und 1993 schließlich abgerissen.

---

<sup>1</sup> siehe hierzu Stresow, S. 53ff. und Frings 1991, S. 33.

<sup>2</sup> siehe Stresow, S. 55f.

<sup>3</sup> zur Geschichte und zur Präsentation der Kleinbahn-Lok siehe z. B. lokale Informationen vom 08.09.1993 und Danner, S. 184.

<sup>4</sup> H. S., S. 48.

<sup>5</sup> Über gelegentliche Änderungen des Streckenverlaufs in Köln-Mülheim berichtete Boehm, S. 1482.

<sup>6</sup> Stresow, S. 19ff. Stresow hat auch sehr detailliert über den Lok- und Waggonpark der Bahn berichtet; siehe S. 24ff.

Zwar wurde Anfang der 1920er-Jahre eine Straßenbahnverbindung zwischen Köln und dem Bayerwerk diskutiert; der Plan wurde aber nie verwirklicht, zumal es die Straßenbahn (Linie „O“) zwischen Köln und Opladen gab und 1930 eine Buslinie zwischen Köln-Mülheim und -Flittard eingerichtet worden war.

Nachdem der LKW-Verkehr - auch innerhalb des Werkes - nach und nach zunahm, wurde das Schienennetz im Werk schrittweise auf die Normalspur umgestellt; im Werk gibt es zahlreiche Ladestationen, die bahnseitig angeschlossen sind. Über den dazwischenliegenden Rangierbahnhof sind die Betriebe mit dem Netz der Deutschen Bahn verbunden; ein Umladen ist nicht erforderlich.

Bis 1962 wurden die Personenzüge der Kleinbahn von Dampfloks gezogen; dann wurden sie endgültig von Triebfahrzeugen abgelöst.<sup>1</sup> Damals machte die Bayer-Bahn „weltweit von sich Reden“, weil „der neue Triebwagenzug mit einem Nur-Kunststoffaufbau in Betrieb genommen wurde.“<sup>2</sup>

Nach Neumann war die Kleinbahn „eine Kuriosität, die das Herz von Eisenbahn-Fans höher schlagen läßt. ... Da fährt ein Privatzug teils auf Privatgleisen, aber teils auch auf bundesbahn-amtlichen Schienen.“<sup>3</sup> Noch 1970 war die Kleinbahn die einzige personenbefördernde Werksbahn in der Bundesrepublik Deutschland. Nachdem die Zahl der Beschäftigten, die täglich die Kleinbahn nutzten, Anfang der 1970er-Jahre zugunsten des PKW und des Busses allmählich rückläufig wurde, stellte das Werk den Personenverkehr - auch wegen der ständig zunehmenden Gütertransporte<sup>4</sup> - am 31. August 1972 ein.

#### **2.3.4. Die Lorenbahn zwischen Bayerwerk und Deponie**

Bis 1963 gab es auf dem Rheindamm in Wiesdorf eine meterspurige Lorenbahn, die vom Bayerwerk zur Deponie südlich der Wupper bzw. Dhünn führte. Bis zum Zweiten Weltkrieg war die Rheinstraße südlich der Hauptstraße noch öffentlich befahr- und begehbar; auf der Straße und im nördlichen Teil zum Rhein hin daneben fuhr die Lorenbahn Erdreich und Chemieabfälle der Fabrik zur Deponie.<sup>5</sup> Auch dort waren die Schienen - wie im Werk<sup>6</sup> - „fliegend“ verlegt und konnten somit dem Fortschreiten der Abfalllagerung laufend angepasst werden.

#### **2.3.5. Der Gleisanschluss der Dynamit Nobel AG in Manfort**

Das Werk der Dynamit Nobel AG im Süden Manforts war zunächst nur durch einen Gleisanschluss mit dem Bahnhof Schlebusch an der Bergisch-Märkischen Strecke verbunden; im Ersten Weltkrieg erhielt das Werk auch einen Gleisanschluss an den Güterbahnhof Morsbroich an der Rheinischen Bahnstrecke. Innerhalb des Werkes sind die beiden Anschlüsse miteinander verbunden.

---

<sup>1</sup> siehe Reuther 2008 (I), S. 12.

<sup>2</sup> Zitate: Wolff, S. 196; siehe z. B. auch lokale Informationen vom 03.06.1998.

<sup>3</sup> Neumann, S. 13.

<sup>4</sup> siehe z. B. Neumann, S. 14.

<sup>5</sup> siehe hierzu z. B. Kölner Stadt-Anzeiger und gleichlautend Kölnische Rundschau vom 09.03.1991.

<sup>6</sup> siehe oben, P. 2.3.3., S. 62.



### 2.3.6. Die Carbonit-Bahn zwischen Schlebusch und Manfort

Wie bereits oben erwähnt<sup>1</sup>, nutzte die Explosivstoff-Fabrik Carbonit AG in Schlebusch<sup>2</sup> - ansässig auf dem Areal der späteren Waldsiedlung - die Gleise der Kleinbahnstrecke zwischen Manfort und Schlebusch für ihre Gütertransporte von ihrem Betriebsgelände zum Bahnhof Morsbroich an der Rheinischen Eisenbahn. Der Verkehr wurde am 2. Januar 1906 aufgenommen; zum Güterbahnhof wurde ein Übergabegleis erforderlich. Auf dem Werks-gelände gab es zahlreiche Nebengleise.

Durch eine konsequente Trennung des Personenverkehrs und des Sprengstofftransports - die Carbonit AG verfügte über eigene Waggons - wurden die Sicherheitsanforderungen „streng eingehalten“<sup>3</sup>.



*Karte 4: Die ehemalige Verbindungsstrecke zwischen der Carbonit-Fabrik in Schlebusch und der Dynamit-Fabrik in Manfort*

Nachdem die Dynamit AG im Ersten Weltkrieg die Carbonit AG übernommen hatte, wurden die beiden Sprengstoffbetriebe 1921 durch ein eigenes Gleis miteinander verbunden<sup>4</sup>, weil die häufigen Querungen mit dem Personenverkehr den Betrieb zunehmend behinderten.

<sup>1</sup> siehe oben, P. 2.2.5., S. 56.

<sup>2</sup> gegründet 1887 als „Carbonitfabrik Schmidt & Bichel“. Da Karbonit ein wichtiger Rohstoff für die Rüstungs-industrie war, erlebte die Fabrik im Ersten Weltkrieg einen gewaltigen Aufschwung (siehe z. B. Löttgers, S. 31).

<sup>3</sup> Kruse-Klemusch.

<sup>4</sup> siehe auch oben, P. 2.2.5., S. 57.

Dadurch verlor die Kleinbahn ihren wichtigsten gewerblichen Kunden<sup>1</sup>; dies war mit entscheidend für die Einstellung auch des Personenverkehrs der Bahn auf der Strecke zwischen Schlebusch und Manfort.<sup>2</sup>

Die direkte Bahntrasse zwischen den beiden Werksstandorten folgte von der Carbonit AG aus nach Westen zunächst in etwa dem späteren Straßenverlauf von Mettlacher Straße und Am Junkernkamp und führte dann - in südwestliche Richtung - nördlich entlang der Stadtgrenze zu Köln, unterquerte die Rheinische Eisenbahnlinie und erreichte dort am Wasserturm das Fabrikgelände der Dynamit AG. Von dort aus bestand eine Verbindung über den Gleisanschluss zum Güterbahnhof Morsbroich.<sup>3</sup>



*Bild 20: ehemaliger Bahndamm zwischen Carbonit AG und Dynamit AG  
(25.02.2010)*

Die Carbonit-Bahn überlebte die Schlebuscher Kleinbahn allerdings nur wenige Jahre: 1926 wurde das Werk der Carbonit AG nach einem Unfall stillgelegt. Mit dem Bau der Waldsiedlung wurden die Fabrikgebäude abgerissen und die Gleise anschließend entfernt.<sup>4</sup>

### **2.3.7. Sonstige Werksanschlüsse**

Ausgehend von den drei überregionalen Eisenbahnstrecken, die den Raum Leverkusen in Nord-Süd-Richtung queren, bzw. von den Straßen- und Kleinbahnen wurden weitere, relativ streckennahe, kurze Anschlussgleise für die benachbarten Gewerbe- bzw. Industriebetriebe angelegt.

---

<sup>1</sup> siehe z. B. Löttgers, S. 31.

<sup>2</sup> siehe oben, P. 2.2.5., S. 57; siehe auch Nova, S. 5.

<sup>3</sup> siehe Kartenausschnitt des Messtisch-Blattes Nr. 4908 von 1927.

<sup>4</sup> siehe Reuther 2011 (I), S. 25.

Das Walzwerk Wuppermann<sup>1</sup> in Manfort - nördlich der Bahnstraße<sup>2</sup> - hatte eine Bahnandienung vom Bahnhof Schlebusch aus; von dort bestand auch ein Gleisanschluss zu den südöstlich gelegenen Kies- und Sandgruben zwischen der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Bahnstrecke.<sup>3</sup>

Der Firma Tillmanns in Neukronenberg wurde von der Kleinbahnstrecke Opladen - Lützenkirchen<sup>4</sup> über einen eigenen Bahnkörper angefahren. Mit der Schließung der Fabrik 1930/31 „verlor die Kleinbahn ihren Hauptkunden und büßte erheblich an Bedeutung ein.“<sup>5</sup>

An der Kleinbahn Langenfeld - Rheindorf wurden in Blee (Monheim) auf beiden Seiten der Strecke Anschluss- und Werksgleise für die Pappenfabrik<sup>6</sup> und in Hitdorf mehrere Hafengleise angelegt. An der Endhaltestelle in Rheindorf hatte die gegenüberliegende Firma Denso von 1950 bis 1986 einen Gleisanschluss.<sup>7</sup>

Von Opladen aus gab es einen Gleisanschluss der Firma Imbau im Küppersteger Gewerbegebiet. Das kurze Schienenstück zweigte von der Rheinischen Bahnstrecke in Höhe der Brücke der Fixheider Straße über die Robert-Blum-Straße zu dem Firmengelände an der Karl-Ulitzka-Straße ab.<sup>8</sup> Mitte der 1990er-Jahre war kurzzeitig diskutiert worden, ob sich der Gleisanschluss für die Umladung des aus den Gemeinden des bergischen Abfallwirtschaftsverbandes für das Müllheizkraft im Eisholz per Bahn angelieferten Müllaufkommens auf LKWs eignen würde.<sup>9</sup> Der Plan wurde jedoch nicht realisiert; das Gleis wurde - auch aus Verkehrssicherheitsgründen - später abgebaut. Noch bestehende Anschlüsse der Firmen Plasser und Bender (Recycling) sorgen für „etwas Abwechslung im tristen Betriebsgeschehen“<sup>10</sup> am Bahnhof Opladen.

In Rheindorf-Nord zweigt am Gut Rosendahl an der Masurenstraße - kurz vor der Stadtgrenze zu Langenfeld - vom östlichen Gleis der Köln-Mindener Strecke ein um 1953 vom Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk (RWE) angelegtes Anschlussgleis zum Umspannwerk des Übertragungsnetzbetreibers Amprion am Hauweg ab<sup>11</sup>. Es handelt sich dabei um eine seltene zungen- und herzstücklose Anbindung<sup>12</sup>; das Gleis wird nur im Bedarfsfall kurzfristig an die Bahnstrecke angebunden.<sup>13</sup>

---

<sup>1</sup> vormals Walzwerk Heiderich; siehe hierzu z. B. Gieske und Schiebekenne, S. 19 und Schneider-Bertenburg und Pompilio, S. 62.

<sup>2</sup> Die Bahnstraße wurde 1920 benannt und 1977 in Gustav-Heinemann-Straße umbenannt.

<sup>3</sup> siehe oben, Karte 4, S. 65 (Messtischblatt-Ausschnitt von 1927).

<sup>4</sup> siehe oben, P. 2.2.4., S. 54.

<sup>5</sup> Wolff, S. 183.

<sup>6</sup> siehe Wolff, S. 188.

<sup>7</sup> siehe oben, P. 2.2.1., S. 48.

<sup>8</sup> siehe hierzu z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 26.09.2000.

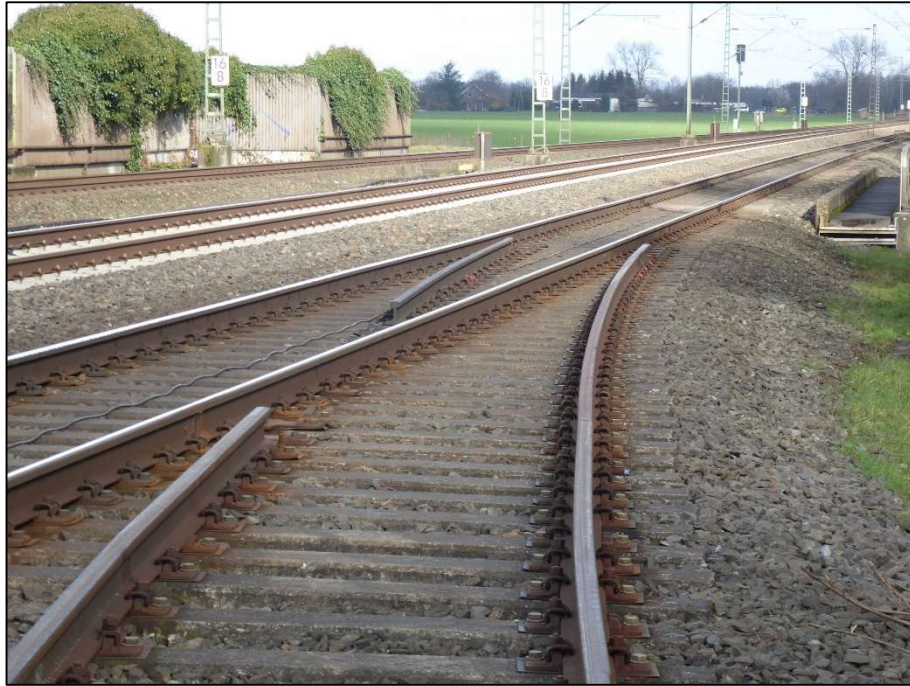
<sup>9</sup> siehe z. B. Kölner Stadt-Anzeiger vom 06.07.1994 (mit Skizze).

<sup>10</sup> Kaiß 2016, S. 73.

<sup>11</sup> Das Gleis hat eine Gesamtlänge von rund 930 Metern; davon liegen 465 Meter innerhalb des Werkes.

<sup>12</sup> Die Erklärung bei Wikipedia lautet: „Dabei sind die beiden Schienen des Hauptgleises durchgehend, die des abzweigenden Gleises jedoch unterbrochen. Ist der Abzweig zu bedienen, müssen die Schienen des Hauptgleises durchtrennt, in Richtung des abzweigenden Gleises umgebogen und mit diesem verlascht werden. Nach der Bedienung werden die Schienen wieder zurückgebogen und mit dem Hauptgleis verschweißt“ (de.wikipedia.org/wiki/Weiche).

<sup>13</sup> so z. B. am 13.01.2020, als ein 403 Tonnen schwerer Transformator angeliefert wurde (siehe rp-online.de vom 13.01.2020).



*Bild 21: Die zungen- und herzstücklose Gleisanbindung der Firma Amprion in Rheindorf  
(09.03.2020)*

### **3. Chronik der lokalen Bahngeschichte**

- 15.12.1845: feierliche Eröffnung des ersten Teilstücks der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke zwischen (Köln-)Deutz und Düsseldorf; Inbetriebnahme am 20.12.1845
- 15.12.1845: Eröffnung des Bahnhofs Küppersteg
- 17.09.1867: Eröffnung des Opladener Bahnhofs an der Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecke
- 21.09.1867: feierliche Eröffnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecke zwischen Haan und Opladen; Inbetriebnahme am 25.09.1867
- 08.04.1868: Verlängerung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecke zwischen Opladen und Mülheim
- 08.04.1868: Eröffnung des Bahnhofs Schlebusch an der Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecke
- 01.02.1872: Verlängerung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecke zwischen Mülheim und Deutz
- 01.11.1874: Eröffnung des Opladener Bahnhofs an der Rheinischen Eisenbahnstrecke
- 19.11.1874: Inbetriebnahme der Rheinischen Eisenbahnstrecke zwischen Troisdorf und (Mülheim-)Speldorf
- 19.11.1874: Eröffnung des Bahnhofs Morsbroich an der Rheinischen Eisenbahnstrecke

- 12.05.1876: Inbetriebnahme der „Balkanexpress“-Strecke zwischen Lennep und Wermelskirchen (zunächst für den Güterverkehr und am 15.05. auch für den Personenverkehr)
- 20.12.1879: Verstaatlichung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft
- 01.01.1880: Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft
- 15.10.1881: Verlängerung der „Balkanexpress“-Strecke von Wermelskirchen bis Opladen
- 15.11.1881: Eröffnung eines Haltepunktes an der „Balkanexpress“-Strecke nahe der Ortschaft Oberölbach in (Bergisch) Neukirchen
- 01.01.1882: Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft
- 31.05.1885: Einstellung des durchgehenden Personenverkehrs auf der Rheinischen Eisenbahnstrecke
- 1886: Bau des Güterbahnhofs Morsbroich
- Sept./Okt.  
1887: Abriss des Opladener Bahnhofs an der Rheinischen Eisenbahnstrecke
- 19.01.1898: Inbetriebnahme des Güterverkehrs der Kleinbahn zwischen Köln-Mülheim und dem Bayerwerk
- 04.07.1898: Inbetriebnahme des Personenverkehrs der Kleinbahn zwischen Köln-Mülheim und dem Bayerwerk
- 01.05.1902: Eröffnung des Bahnhofs Pattscheid an der „Balkanexpress“-Strecke in (Bergisch) Neukirchen
- 01.10.1903: Fertigstellung der Lokwerkstatt im Ausbesserungswerk in Opladen
- 10.10.1903: Eröffnung des Haltepunktes „Bergisch“-Neukirchen (Ort) an der „Balkanexpress“-Strecke
- 18.12.1903: Betriebsabnahme der Kleinbahn zwischen Manfort (Bahnhof Schlebusch) und Schlebusch (Binnerster Hof); Inbetriebnahme am 20.12.1903
- 31.05.1904: Inbetriebnahme der „Gleislosen“ zwischen Monheim und Langenfeld
- 02.01.1906: Aufnahme des Güterverkehrs der Kleinbahn zwischen Schlebusch (Carbonit AG) und dem Bahnhof Morsbroich
- 19.03.1906: Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie „O“ zwischen Köln-Stammheim und Wiesdorf
- 01.06.1907: Fertigstellung der Waggonwerkstatt im Ausbesserungswerk in Opladen
- 01.10.1907: Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie „O“ zwischen Küppersteg und Opladen

- 19.09.1908: Einstellung des Güterverkehrs auf der „Gleislosen“
- 17.11.1908: Einstellung auch des Personenverkehrs auf der „Gleislosen“
- 05.12.1908: Eröffnung des elektrischen Fahrbetriebs auf der ehemaligen „Gleislosen“ und Inbetriebnahme der Kleinbahn zwischen Monheim und Hitdorf-Antoniushof
- 22.01.1909: Verlängerung der Kleinbahn zwischen Monheim und Hitdorf-Antoniushof bis Hitdorf-Rathaus mit Abzweigung zum Hafen
- 28.04.1910: Inbetriebnahme eines zweiten Gleises auf der „Balkanexpress“-Strecke zwischen Opladen und „Bergisch“ Born; aus der Nebenbahn wurde eine Hauptbahn
- 22.07.1911: Inbetriebnahme der Straßenbahn zwischen Opladen und Immigrath
- 28.09.1911: Verlängerung der Straßenbahn zwischen Opladen und Immigrath bis Ohligs
- 25.04.1912: Verlängerung der Kleinbahn zwischen Monheim und Hitdorf-Rathaus bis Rheindorf
- 1913: Fertigstellung der Straßenbahnverbindung über die Brücke der Köln-Mindener Bahnstrecke an der Düsseldorfer Straße zwischen Wiesdorf und Küppersteg; dadurch Wegfall der Umsteigenotwendigkeit zwischen Wiesdorf und Opladen
- 02.01.1914: Eröffnung des Bahnhofs „Wiesdorf-Leverkusen“ an der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke
- 09.04.1914: Inbetriebnahme der Kleinbahnstrecke zwischen Opladen und Lützenkirchen (11.04.1914: Anschluss an die Firma Tillmanns; 15.04.1914: Anschluss an die Staatsbahn in Opladen)
- 01.05.1921: Inbetriebnahme des Verbindungsgleises zwischen der Carbonit AG und der Dynamit AG von Schlebusch nach Manfort
- 11.11.1922: Einstellung des Betriebs der Kleinbahn zwischen Schlebusch (Binnerster Hof) und Manfort (Bahnhof Schlebusch)
- 15.09.1928: Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie „S“ von Köln nach Schlebusch (bis Endhaltestelle Reuterstraße)
- 28.12.1944: Bei einem schweren Luftangriff auf Opladen wird insbesondere das Ausbesserungswerk getroffen; allein dort sterben mehr als 100 Menschen
- 09.02.1946: Bei einem Zugunglück auf der Strecke der Rheinischen Eisenbahn kamen vier Menschen ums Leben, als ein Zug in Opladen in die Wupper stürzte
- 08.08.1949: Bei einem schweren Zugunglück am Bahnübergang Manforter Straße/Bahnstraße in Manfort sterben 18 Jugendliche
- 23.05.1954: Eröffnung des Bedarfshaltepunktes Grund an der „Balkanexpress“-Strecke

- 11.07.1955: Einstellung des Verkehrs auf der Straßenbahnstrecke zwischen Opladen und Ohligs
- 11.07.1955: Einstellung des Verkehrs auf der Kleinbahnstrecke zwischen Opladen und Lützenkirchen
- 30.04.1958: Stilllegung des auf Leverkusener Gebiet verlaufenden Teils der Straßenbahn von Köln nach Schlebusch
- 26.10.1958: Einstellung des Verkehrs auf der Straßenbahnstrecke zwischen Köln und Opladen
- 10.04.1959: Elektrifizierter Anschluss des Ausbesserungswerkes in Opladen auf der Bergisch-Märkischen Strecke von Köln-Mülheim aus; der regelmäßige Zugverkehr erfolgte zunächst weiter mit Dampf- und Diesellokomotiven
- 16.04.1959: Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes auf der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke
- 27.05.1962: Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs auf der Rheinischen Eisenbahnstrecke zwischen Opladen und Düsseldorf und damit auf der gesamten Strecke
- 15.06.1963: Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke zwischen Monheim und Rheindorf
- 31.05.1964: Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecke über Opladen hinaus nach Wuppertal
- 21.06.1965: Beginn der Abbrucharbeiten am Bahnhof Opladen
- 07.05.1968: Fertigstellung des neuen Opladener Bahnhofs
- 31.08.1972: Einstellung des Personenverkehrs auf der Kleinbahnstrecke zwischen Köln-Mülheim und dem Bayerwerk
- 22.11.1976: Abbruch des Bahnhofs Schlebusch an der Bergisch-Märkischen Bahnstrecke
- 07.09.1976: erster „Rammstoß“ am Bahnhof Leverkusen-Mitte an der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke
- 06.10.1978: Richtfest am Bahnhof Leverkusen-Mitte
- 26.05.1979: Einweihung des Bahnhofs Leverkusen-Mitte
- 14.09.1979: Umstellung des elektrischen Planbetriebs der Kleinbahn zwischen Monheim und Rheindorf auf Dieseltraktion
- 31.05.1980: letzte Fahrt eines Schienenbusses auf der „Balkanexpress“-Strecke
- 1980: Abbruch des Bahnhofsgebäudes Bergisch Neukirchen

- 17.01.1986: Einstellung des Güterverkehrs auf der Kleinbahnstrecke zwischen Langenfeld und Rheindorf
- 31.05.1991: Einstellung des Bahnbetriebs auf der Strecke zwischen Opladen und Hilgen; endgültige Stilllegung der „Balkanexpress“-Strecke
- 02.06.1991: Aufnahme des planmäßigen S-Bahn-Verkehrs auf der Trasse der Köln-Mindener Eisenbahn zwischen Langenfeld und Köln mit den Bahnhöfen Rheindorf, Küppersteg, Mitte und Bayerwerk (Chempark)
- 31.12.2003: Schließung des Ausbesserungswerkes in Opladen
- 2015: Abriss des Opladener Bahnhofs
- 11.12.2016: Inbetriebnahme des verlegten Gütergleises im Bahnhofsbereich Opladen
- 01.10.2020: Beschluss des Rates der Stadt Leverkusen: Umbenennung des Bahnhofs Schlebusch in Bahnhof Leverkusen-Manfort

## **Anhang**

### **1. Bildnachweis**

- Bild 1, S. 2: Gert Nicolini (04.12.2019)
- Bild 2, S. 11: Sammlung Stadtarchiv Leverkusen - 6083.06.0003 - (ca. 1955)
- Bild 3, S. 26: Sammlung Stadtarchiv Leverkusen - 6083.05.002 - (um 1910)
- Bild 4, S. 27: Sammlung Stadtarchiv Leverkusen, Josef Bähr - 6083.06.0001 - (März 1989)
- Bild 5, S. 31: Sammlung Stadtarchiv Leverkusen, Ernst Schwarz - 6083.05.0001 - (September 1975)
- Bild 6, S. 32: Gert Nicolini (04.03.2020)
- Bild 7, S. 33: Gert Nicolini (11.09.2016)
- Bild 8, S. 34: Gert Nicolini (04.12.2019)
- Bild 9, S. 34: Gert Nicolini (04.12.2019)
- Bild 10, S. 36: Gert Nicolini (31.07.2020)
- Bild 11, S. 36: Gert Nicolini (20.08.2020)



- Bild 12, S. 49: Gert Nicolini (15.01.2020)
- Bild 13, S. 49: Gert Nicolini (15.01.2020)
- Bild 14, S. 50: Gert Nicolini (14.06.2013)
- Bild 15, S. 50: Gert Nicolini (13.01.2020)
- Bild 16, S. 51: Gert Nicolini (18.02.2020)
- Bild 17, S. 58: Gert Nicolini (04.03.2020)
- Bild 18, S. 58: Gert Nicolini (04.03.2020)
- Bild 19, S. 62: Gert Nicolini (10.04.2020)
- Bild 20, S. 66: Hans-Peter Arenz (25.02.2010)
- Bild 21, S. 68: Gert Nicolini (09.03.2020)

## **2. Kartennachweis**

Bei den hier ausgewählten Karten handelt es sich um Ausschnitte aus den historischen topographischen Karten (Messtischblätter) 1 : 25.000 (TK25)  
Nr. 4907 Hitdorf (Leverkusen), Aufnahme 1893 / Herausgabe 1895 (mit Berichtigungen und Fortführungen 1927 und 1930), Auflage 6, und  
Nr. 4908 Burscheid, Aufnahme 1893 / Herausgabe 1895 (mit Berichtigungen 1927 und Fortführungen 1932), Auflage 7a,  
bereitgestellt durch die Bezirksregierung Köln - Dezernat 74 - Geodatenzentrum (Geobasis NRW) am 17.08.2020.

## **3. Quellen- und Literaturverzeichnis**

### **Adamietz, H.:**

Leverkusen - eine junge Industriestadt entfaltet sich, Remscheid o. J.

**Amtliche Mitteilungen für den Rhein-Wupper-Kreis** vom 04.08.1945

### **Andre, J.:**

Beiträge zur Geschichte der Gemeinden Wiesdorf und Bürrig, Wiesdorf 1912

### **Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen (Red.):**

Der Bahnhof Opladen im Wandel der Zeit (Flyer zur gleichnamigen Ausstellung im CBT-Wohnhaus Upladin vom 12.06. bis 08.07.2016), o. O. (Leverkusen) o. J. (2016)

### **Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen (Red.):**

„Die Lok in der Wupper“ (Flyer zur Vortragsveranstaltung am 10.04.2019), o. O. (Leverkusen) o. J. (2019 I)

**Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen (Red.):**

Das Ausbesserungswerk Opladen in den 80er Jahren (Flyer zur Vortragsveranstaltung am 05.11.2019), o. O. (Leverkusen) o. J. (2019 II)

**Arbeitskreis Literatur e. V. Leverkusen (Red.):**

Der Balkanexpress - Auf dem Schienenweg von Lennep nach Opladen (Flyer zur Vortragsveranstaltung am 17.03.2020), o. O. (Leverkusen) o. J. (2020)

**Bauschen, M.:**

Leverkusen - so wie es war, Düsseldorf 1988

**Bauschen, M.:**

Die neue Stadt Leverkusen 1975 bis 2004, in: KulturStadtLev - Stadtarchiv (Hrsg.): Leverkusen - Geschichte einer Stadt am Rhein, Bielefeld 2005, S. 515ff.

**Bauschen, M.:**

Straßenbahnpläne im Raum Niederwupper in: Bergischer Geschichtsverein - Abteilung Leverkusen-Niederwupper e. V. (Hrsg.): Niederwupper - Historische Beiträge, H. 25, Leverkusen 2013, S. 27ff.

**Bauschen, M., Czepiczka, F. und Gatter, T.:**

Leverkusen, Leichlingen, Burscheid 1900 - 1999 - Chronik des 20. Jahrhunderts, o. O. (Leverkusen) o. J. (2000)

**Becker, S.:**

Bevölkerungsentwicklung und Berufsstruktur in Opladen, in: Büren, G. v. und Gutbier, M. D. (Hrsg.): Das Preußische Jahrhundert - Jülich, Opladen und das Rheinland zwischen 1815 und 1914 (Jülicher Forschungen, H. 11; zugleich Montanus - Schriftenreihe zur Lokal- und Regionalgeschichte in Leverkusen, H. 16), 2016, S. 325ff.

**Bergischer Volksbote** vom 19.10.1881

**Blaschke, S.:**

Unternehmen und Gemeinde - Das Bayerwerk im Raum Leverkusen 1891-1914, Köln 1999

**Blum, R.:**

Historische Beschilderung „Die Balkantrasse im Preußischen Jahrhundert“, in: OGV-Kurier (Vereinsmitteilungen des Opladener Geschichtsvereins von 1979 e. V. Leverkusen), Ausg. 91, 2016, S. 56ff.

**Boehm, P.:**

Die Eisenbahn Köln-Mülheim - Leverkusen, Bayerwerk, in: Deutscher Verkehrs-Amateur, Nr. 189, 8/1960, S. 1.482

**Bommermann, H.:**

Die Straßenbahn Opladen-Langenfeld-Ohligs in: Bergischer Geschichtsverein - Abteilung Niederwupper e. V. (Hrsg.): Niederwupper - Historische Beiträge, H. 6, Leverkusen 1983/84, S. 16ff.

**Bückart, K.:**

Ein halbes Jahrhundert AW Opladen, in: Wulfes, H. (Red.): 50 Jahre Bundesbahn-Ausbesserungswerk Opladen (Festschrift), Darmstadt o. J. (1954), S. 11ff.

**Cohn, G.:**

Die Anfänge des Deutschen Eisenbahnwesens, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Bd. 47, 2. Teil, S. 655ff.

**Danner, M.:**

111 Orte in Leverkusen, die man gesehen haben muss, o. O. (Köln) 2016

**Deutsche Bundesbahn - Hauptabteilung Projekte Bautechnik der Bundesbahndirektion Köln (Hrsg.):**

S-Bahn Köln - Station: Leverkusen-Bayerwerk - Abschnitt: Köln-Mülheim-Leverkusen-Langenfeld (Rhld.), Infoblatt, Köln 1987 (I)

**Deutsche Bundesbahn - Hauptabteilung Projekte Bautechnik der Bundesbahndirektion Köln (Hrsg.):**

S-Bahn Köln - Station: Leverkusen-Küppersteg - Abschnitt: Köln-Mülheim-Leverkusen-Langenfeld (Rhld.), Infoblatt, Köln 1987 (II)

**Deutsche Bundesbahn - Hauptabteilung Projekte Bautechnik der Bundesbahndirektion Köln (Hrsg.):**

S-Bahn Köln - Station: Leverkusen-Rheindorf - Abschnitt: Köln-Mülheim-Leverkusen-Langenfeld (Rhld.), Infoblatt, Köln 1987

**Deutsche Bundesbahn - Hauptabteilung Projekte Bautechnik der Bundesbahndirektion Köln (Hrsg.):**

S-Bahn Köln - Bauabschnitt Leverkusen-Küppersteg, Infoblatt, Köln o. J.

**Deutsche Bundesbahn - Hauptabteilung Projekte Bautechnik der Bundesbahndirektion Köln (Hrsg.):**

S-Bahn Köln - Station: Leverkusen Mitte - Abschnitt: Köln-Mülheim-Leverkusen-Langenfeld (Rhld.), Infoblatt Köln 1988

**Die Königliche Eisenbahn-Direction (Hrsg.):**

Das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen in seiner Entwicklung während der ersten 25 Jahre des Betriebes, Elberfeld 1875

**Elberfelder Zeitung** vom 07.08.1913

**Ellerbrock, K.-P. und Schuster, M. (Hrsg.):**

150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn (Katalog zur gleichnamigen Ausstellungs- und Veranstaltungsreihe), Essen 1997

**Eßer, B.:**

Schienenverkehr in und um Leverkusen - Zwischen Rhein, Berg und Ruhr: Von den frühesten Plänen 1825 bis zur Fertigstellung des Haupt- und Nebenbahnnetzes Anfang des 20. Jahrhunderts, in: Rheinisch Bergischer Kalender - Jahrbuch für das Bergische Land, 82. Jg., 2012, S. 107ff.

**Eßer, B.:**

Schienenverkehr in und um Leverkusen (II) - Entstehung, Niedergang und Zukunft von Privat-, Klein- und Straßenbahnen, in: Rheinisch Bergischer Kalender - Jahrbuch für das Bergische Land, 84. Jg., 2014, S. 165ff.

**Eßer, B.:**

Schienenverkehr in und um Leverkusen (III) - Auf dem Weg zur Neuen Bahnstadt Opladen, in: Rheinisch Bergischer Kalender - Jahrbuch für das Bergische Land, 85. Jg., 2015, S. 110ff.

**Förderverein Balkantrasse Leverkusen:**

Bahnhof Pattscheid in Leverkusen, in: OGV-Kurier (Vereinsmitteilungen des Opladener Geschichtsvereins von 1979 e. V. Leverkusen), Ausg. 91, 2016, S. 145f.

**Först, M.:**

100 Züge halten, in: Leverkusen im ..., Monatsjournal der Stadt Leverkusen, H. 2/90, Leverkusen 1990, S. 6f.

**Fricke, W.:**

Vor 40 Jahren: Das Ende der Schlebuscher Kleinbahn - Wie vor 40 Jahren Leverkusens erste Straßenbahn verschrottet wurde, in: Deutscher Verkehrs-Amateur, Nr. 306/307, 5 und 6/1970, eingesehen im Bestand 5183.08 des Stadtarchivs Leverkusen (*dort Abschrift ohne Paginierung*)

**Frings, M.:**

Wasser - Straße - Schiene, in: Bayer AG, Bayer Archiv, Leverkusen (Hrsg.): Bayer kommt an den Rhein - Wiesdorf und das Werk 1891-1912, Leverkusen 1991, S. 32ff.

**General-Anzeiger Wiesdorf vom 14.07.1928****Geuß, B.:**

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Entwicklung in Quettingen - 2. Kleinbahn Opladen - Quettingen, in: CDU (Hrsg.): Quettinger Informationen, o. Nr. o. J. (2000 oder später), S. 20ff.

**Geuß, B.:**

„geschient“ - ÖPNV in Leverkusen per Schienenbetrieb, in: OGV-Kurier (Vereinsmitteilungen des Opladener Geschichtsvereins von 1979 e. V. Leverkusen), Ausg. 84, 2008, S. 25ff.

**Gieske, A. und Schiebekenne, H.:**

Verkehr in Leverkusen (gestern - heute - morgen), Facharbeit im Fach Erdkunde am Gymnasium im Schulzentrum Schlebusch, Ophovener Straße, Leverkusen 1981

**Groll, A.:**

Bahntrassenradeln in Leverkusen-Hitdorf - Bereits seit langem Wirklichkeit, in: ADFC Leverkusen e. V. (Hrsg.): Rad-Anzeiger, Nr. 2/2012, Leverkusen 2012, S. 9f.

**Gruß, F.:**

Höfe, Rittersitze, Kirchspiele - Leverkusen (Beiträge zur Stadtgeschichte), Leverkusen 1984

**Gruß, F.:**

Erzählungen, Berichte, Anekdoten - Leverkusen, Leverkusen 1986

**Gutberlet(t), R. (verantw.):**

Zwischen Gestern und Heute, ein Rückblick auf 80 Jahre öffentlichen Personennahverkehr in Leverkusen (Projekt Carl-Duisberg-Gymnasium Leverkusen, Kl. 13). Leverkusen o. J. (1984) (*ohne Paginierung; mit zahlreichen Zeitungsartikeln*)

**Guther, M. und Hillebrecht, R.:**

Gutachten Stadtmitte Leverkusen, Darmstadt und Hannover 1959

**P. H. und J. B.:**

Mit dem „Aspirin-Expresß“ ins Werk, in: Bayer AG, Konzernbereich Unternehmenskommunikation (Hrsg.): Bayer direkt, H. 1/1998, S. 8

**Haas, P.:**

Extrazug brachte Festteilnehmer ..., in: Rhein-Wupper-Kreis (Hrsg.): Land an Wupper und Rhein - Heimatkalender 1967, Opladen o. J. (1966), S. 133f.

**Handschuh, G.:**

Der Balkanexpress - Opladen-Burscheid-Lennep - von Bau bis ?Stilllegung? (Arbeit im Rahmen des Schülerwettbewerbs Deutsche Geschichte um den Preis des Bundespräsidenten), Körber-Archiv K 910482, Leverkusen 1991

**Hastenrath, K.:**

Bomben auf Opladen - 28. Dezember 1944, Leverkusen 2005

**Hegner, K.-H.:**

Die „O“, in: St. Sebastianus Schützenbruderschaft Bürrig/Küppersteg 1878 e. V. (Hrsg.): Schützenfest 2008 - Festschrift, Leverkusen o. J. (2008), S. 71f.

**Hegner, K.-H.:**

Die S-Bahn in Küppersteg, in: St. Sebastianus Schützenbruderschaft Bürrig/Küppersteg 1878 e. V. (Hrsg.): Schützenfest 2011 - Festschrift, Leverkusen o. J. (2011), S. 29ff.

**Herlitze, J.:**

Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung im Raum Leverkusen (Schriftliche Hausarbeit im Rahmen der Ersten Staatsprüfung für das Lehramt für die Sekundarstufe II), Bochum 1987

**Herpolsheimer, M.:**

Altes Opladen - neuer Stadtteil - Mit der Gütergleisverlegung sind die Weichen gestellt, in: Herpolsheimer, M. (Red.): Wir & Leverkusen (Info-Magazin des Vereins), 2011, S. 7ff.

**Herter, C. und Pamme-Vogelsang, G.:**

Weichenstellung - 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn, in: Ellerbrock, K.-P. und Schuster, M. (Hrsg.): 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn (Katalog zur gleichnamigen Ausstellungs- und Veranstaltungsreihe), Essen 1997, S. 80ff.

**Hilprecht, H.-D.:**

„Der Zug kommt daher wie ein fliegendes Ungeheuer“ - Die Eisenbahnlinie 229 a und die Stadt Burscheid, in: Stadt Burscheid (Hrsg.): Burscheid - Geschichte und Geschichten - Bürger schreiben für Bürger, Gevelsberg 1980, S. 74ff.

**Hinrichs, F.:**

Hitdorf am Rhein - Chronik eines bergischen Hafens, Opladen 1957

**Hinrichs, F.:**

Monheim - Von der alten Freiheit zur jungen Industriestadt (in wirtschafts- und verwaltungsgeschichtlicher Sicht), Monheim 1962

**Höhnke, W.:**

Seilbahn Pattscheid - Roderbirken, in: OGV-Kurier (Vereinsmitteilungen des Opladener Geschichtsvereins von 1979 e. V. Leverkusen), Ausg. 68, 1998, S. 18ff.

**Höltge, D.:**

Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Bd. 5, Bergisches und Siegerland von Wuppertal bis Bonn, Freiburg i. Br. 1996

**Hoffmann, B. F.:**

Stillgelegte Bahnstrecken im Bergischen Land, 5. Aufl., Erfurt 2013

**Hoffmann, B. F.:**

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn - Durch die Täler der Wupper, Ruhr und Volme, Erfurt 2015

**Hoffmann, B. F.:**

Nahverkehr im Bergischen Land - 55 Highlights - Fahrzeuge · Strecken · Bahnhöfe, Erfurt 2020

**Holschbach, H.:**

Das Verkehrsproblem des Bergischen Landes im Zeitalter der Industrialisierung - Der Kampf um die Eisenbahn, Remscheid o. J. (Vortrag 1959, Veröffentlichung 1960)

**Howe, C.:**

Entwicklung des Verkehrswesens in Opladen und Umgebung (Schriftliche Hausarbeit, Marienschule Opladen, Jahrgangsstufe 12.2), Leverkusen 2001

**John, G.:**

Der Raum Leverkusen 1815 bis 1914, in: KulturStadtLev - Stadtarchiv (Hrsg.): Leverkusen - Geschichte einer Stadt am Rhein, Bielefeld 2005, S. 227ff.

**John, G.:**

Opladen im Preußischen Jahrhundert, in: Büren, G. v. und Gutbier, M. D. (Hrsg.): Das Preußische Jahrhundert - Jülich, Opladen und das Rheinland zwischen 1815 und 1914 (Jülicher Forschungen, H. 11; zugleich Montanus - Schriftenreihe zur Lokal- und Regionalgeschichte in Leverkusen, H. 16), 2016, S. 161ff.

**Kaiß, K.:**

Beruf Eisenbahnfotograf - Rückblicke auf 60 Jahre Bahngeschehen im Bergisch-Märkischen Raum, Leichlingen 1999

**Kaiß, K.:**

Das Bahnbetriebswerk Opladen (Rheinisch-Bergische Eisenbahngeschichte, H. 4), Leichlingen 2002

**Kaiß, K.:**

Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen - Bd. 1: 1903-1945, Leichlingen 2006 (I)

**Kaiß, K.:**

Der Balkanexpress: Die Eisenbahnverbindung Remscheid-Lennep - Opladen (Rheinisch-Bergische Eisenbahngeschichte, H. 3), 2. Aufl., Leichlingen 2006 (II)

**Kaiß, K.:**

Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen - Bd. 2: 1945-2003, Leichlingen 2011

**Kaiß, K.:**

Der Bahnhof Opladen im Wandel der Zeit (Zwischenhalt), Leichlingen 2016

**Kaiß, K.:**

Der Balkanexpress, in: [www.bergisch-neukirchen.de](http://www.bergisch-neukirchen.de)

**Kirberg, H. und Ruchay, F.:**

Bahnen der Stadt Monheim, Monheim o. J. (1984)

**Köllmann, W. (Hrsg.):**

Friedrich Harkort - Die Eisenbahn von Minden nach Cöln (Neuvorlage der Harkortschen Schrift von 1833 mit einer Einführung), Hagen 1961

**Kölner Stadt-Anzeiger** (Lokalausgabe Leverkusen) vom 08.08.1950, vom 13.09.1952, vom 11.11.1952 und vom 16.01.1954

**Kölner Stadt-Anzeiger** (Lokalausgabe Leverkusener Anzeiger) vom 28.01.1956, vom 17.03.1956, vom 28.10.1958, vom 11.04.1959, vom 31.10.1962, vom 31.12.1963/01.01.1964, vom 22.06.1965, vom 02.07.1965, vom 08.09.1976, vom 23.11.1976, vom 13.08.1979, vom 18.09.1979, vom 16.07.1981, vom 26.10.1983, vom 15.01.1986, vom 15.12.1989, vom 14.07.1990, vom 28.07.1990, vom 21.02.1991, vom 09.03.1991, vom 13.03.1991, vom 16.03.1991, vom 22.05.1991, vom 24.05.1991, vom 25.05.1991, vom 01.06.1991, vom 03.06.1991, vom 17.09.1991, vom 18.07.1992, vom 26.10.1993, vom 06.07.1994, vom 11.05.1998, vom 12.05.1998, vom 26.09.2000, vom 08.04.2008, vom 15.05.2009, vom 17.02.2014, vom 02.07.2015, vom 25.07.2015, vom 28.08.2015, vom 24.06.2017, vom 24.07.2017, vom 29.07.2019, vom 06.08.2019, vom 30.08.2019, vom 31.10.2019, vom 11.11.2019, vom 27.11.2019, vom 30.12.2019, vom 25.02.2020, vom 14.03.2020, vom 19.03.2020, vom 23.03.2020 und vom 03.10.2020

**Kölnische Rundschau** (Lokalausgabe Leverkusen) vom 17.07.1952, vom 27.11.1953, vom 11.03.1956, vom 14.06.1956, vom 29.06.1956, vom 26.04.1958, vom 29.04.1958, vom 16.09.1958, vom 11.04.1959, vom 15.06.1963, vom 17.06.1963, vom 03.06.1965, vom 31.07.1965, vom 11.06.1970, vom 26.10.1973, vom 08.09.1976, vom 23.11.1976,

vom 20.12.1978, vom 30.03.1983, vom 04.01.1986, vom 22.01.1986, vom 14.07.1990, vom 28.07.1990, vom 21.02.1991, vom 09.03.1991, vom 22.03.1991, vom 22.05.1991, vom 25.05.1991, vom 03.06.1991 und vom 26.10.1993

**Kruse-Klemusch, H.:**

Die Sprengstoff AG Carbonit und deren Eisenbahnanbindungen (diverse Unterlagen zum gleichnamigen Vortrag von H.-J. Scholtz am 24.03.2011), Leverkusen 2011 (*ohne Paginierung*)

**KulturStadtLev - Stadtarchiv (Hrsg.):**

Leverkusen - Geschichte einer Stadt am Rhein, Bielefeld 2005, Zeittafel S. 569ff.

**Kumpmann, K.:**

Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1830-1844 - Ein erster Beitrag zur Geschichte der Rheinischen Eisenbahn (Schriften des Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchivs, Alte Folge, Bd.1), Essen 1910

**Lessiak, W.:**

Leverkusen - Wirtschaftsgeographisches Bild einer jungen deutschen Industriestadt (Seminarreferat), Wien 1973 (*ohne Paginierung*)

**Löttgers, R.:**

Der Karbonit-Express - Eine vergessene Kleinbahn, in: alba Eisenbahn Magazin Modellbahn, 41. Jg., H. 12/2003, S. 29ff.

**Löwenthal, E. G.:**

Bergische Eisenbahnprojekte einst und jetzt, in: Bergische Heimat, 2. Jg., Nr. 10/1928, S. 246f.

**lokale informationen** vom 08.09.1993, vom 21.02.2018 und vom 17.07.2020

**Longerich, W.:**

Rheindorf im Wandel der Zeit, Leverkusen o. J. (2006)

**Longerich, W.:**

Leverkusen-Rheindorf in alten Fotografien, Erfurt 2017

**Lorentz, E.:**

Spurensuche in Leverkusen - 12 Touren zur Industriegeschichte, Köln 2019

**Mebus, P. W.:**

Statistische Beschreibung der Königlich-Preußischen Rheinprovinz, mit geschichtlichen kurzgedrängten Anmerkungen, 2. Aufl., Köln 1845

**Montkowski, W.:**

Kurt Kaiß, in: Abt. Leverkusen-Niederwupper e. V. des Bergischen Geschichtsvereins (Hrsg.): Niederwupper - Historische Beiträge, H. 27, 2016, S. 43

**Müller, R.:**

Erster Bahnhof der „Sammtgemeinde“ Opladen lag am Ortsrand von Bürrig, in: Rheinische Post vom 25.09.1965 (I); siehe auch Müller 1966 (II)



**Müller, R.:**

Die Rheinische Bahn verhinderte organische Verbindung zum Stadtkern, in: Rheinische Post vom 09.10.1965 (II); siehe auch Müller 1966 (II)

**Müller, R.:**

Um die Eisenbahn von Opladen nach Lennep; in: Bergischer Heimatkalender 1966 (I), S. 163

**Müller, R.:**

Opladener Bahnhöfe, in: Romerike Berge - Zeitschrift für Heimatpflege im Bergischen Land, 15. Jg., 1966 (II), S. 13ff.; siehe auch Müller 1965 (I) und 1965 (II)

**Müller, R.:**

Johann Abraham Tillmanns (1824-1883) - Zum 100. Todestag des Neucronenberger Unternehmers, in: Abt. Leverkusen-Niederwupper e. V. des Bergischen Geschichtsvereins (Hrsg.): Niederwupper - Historische Beiträge, H. 6, 1983/84, S. 23ff.

**Müller, R.:**

Upladhin - Opladen (Stadtchronik), 4. Aufl., Leverkusen 1987

**Müller, R.:**

100 Jahre lang: „eine brennende Verkehrsfrage ...“ in: Rheinisch Bergischer Kalender, 48. Jg. (1978), S. 50ff.

**Müller, R.:**

Stadtgeschichte Langenfeld, Langenfeld 1992

**Müller, R.:**

150 Jahre Eisenbahn in Leverkusen und Langenfeld - 150 Jahre "Empfangsgebäude auf Bahnhof Langenfeld" 1845 - 1995 in: Abt. Leverkusen-Niederwupper e. V. des Bergischen Geschichtsvereins (Hrsg.): Niederwupper - Historische Beiträge, H. 15, 1996, S. 6ff.

**Müller, R.:**

160 Jahre Schienenverkehr an der Niederwupper, in: Abt. Leverkusen-Niederwupper e. V. des Bergischen Geschichtsvereins (Hrsg.): Niederwupper - Historische Beiträge, H. 21, 2005, S. 87ff.

**Musiol, J. und Gutbier, M. D.:**

Opladen und die Eisenbahn im Preußischen Jahrhundert, in: Büren, G. v. und Gutbier, M. D. (Hrsg.): Das Preußische Jahrhundert - Jülich, Opladen und das Rheinland zwischen 1815 und 1914 (Jülicher Forschungen, H. 11; zugleich Montanus - Schriftenreihe zur Lokal- und Regionalgeschichte in Leverkusen, H. 16), 2016, S. 303ff.

**Nave, G.:**

Organisation von Bürgermeisterei und Stadt in Opladen, in: Büren, G. v. und Gutbier, M. D. (Hrsg.): Das Preußische Jahrhundert - Jülich, Opladen und das Rheinland zwischen 1815 und 1914 (Jülicher Forschungen, H. 11; zugleich Montanus - Schriftenreihe zur Lokal- und Regionalgeschichte in Leverkusen, H. 16), 2016, S. 203ff.

**Neue Rhein Zeitung** (Lokalausgabe Leverkusen) vom 30.09.1954, vom 04.11.1958, vom 05.02.1959, vom 11.04.1959, vom 19.12.1959, vom 22.06.1965, vom 08.05.1968, vom 16.07.1968 und vom 11.06.1970

**Neue Presse** vom 16.01.1954

**Neumann, H.:**

Abgesang auf eine Kleinbahn - Der Blaue Bayer-Expresß weicht dem Güterverkehr, in: Leverkusen im ..., Monatsjournal der Stadt Leverkusen, H. 5/1970, Leverkusen 1970, S. 13f.

**Nicolini, G.:**

Leverkusen 1945 bis 1974, in: KulturStadtLev - Stadtarchiv (Hrsg.): Leverkusen - Geschichte einer Stadt am Rhein, Bielefeld 2005, S. 461ff.

**Nova, G.:**

Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland - Schlebuscher Kleinbahn, 44. Ergänzung 2003

**Opladener Zeitung** vom 24.10.1903, vom 21.12.1903, vom 22.12.1903, vom 30.12.1903, vom 13.03.1913, vom 17.05.1913 und vom 09.08.1913

**o. V.:**

Zur Ausstellung: Eisenbahn - Eisenbahn als Motor der Industrialisierung, in: Opladener Geschichtsverein von 1979 e. V. - Historischer Verein in Leverkusen (Hrsg.): Schriftenreihe zur Lokal- und Regionalgeschichte, H. 5, Oktober 2001, Leverkusen 2001, S. 31ff.

**o. V.:**

Neue Bahnstadt Opladen - Öffentlich-rechtliche Vereinbarung unterzeichnet, in: ML - Made in Leverkusen, H. 6/2011, S. 32

**Pelzer, G.:**

Rolf Müller, in: Abt. Leverkusen-Niederwupper e. V. des Bergischen Geschichtsvereins (Hrsg.): Niederwupper - Historische Beiträge, H. 27, 2016, S. 58f.

**Peters, H. K.:**

Von der "Gleislosen" zu den "Bahnen der Stadt Monheim" in: Rhein-Wupper-Kreis (Hrsg.): Land an Wupper und Rhein - Heimatkalender 1968, Opladen o. J. (1967), S. 92ff.

**Plump, K.:**

Epochen und Episoden der Leverkusener Eisenbahngeschichte, Leverkusen 1979 (*ohne Paginierung*)

**Pollay, K.:**

Die wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung der Stadt Leverkusen, Diss. Köln 1952

**Pompilio, F.:**

Die industrielle, wirtschaftliche und technische Entwicklung in Opladen, in: Büren, G. v. und Gutbier, M. D. (Hrsg.): Das Preußische Jahrhundert - Jülich, Opladen und das Rheinland zwischen 1815 und 1914 (Jülicher Forschungen, H. 11; zugleich Montanus - Schriftenreihe zur Lokal- und Regionalgeschichte in Leverkusen, H. 16), 2016, S. 257ff.

**Reimann, W. R. und Frentz, E.:**

Die Bahnen des RWE - Eine wirtschafts- und technisch-historische Darstellung, Gräfelfing-München 1975

**Reininghaus, W.:**

Eisenbahnen zwischen Rhein und Weser, in: Ellerbrock, K.-P. und Schuster, M. (Hrsg.): 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn (Katalog zur gleichnamigen Ausstellungs- und Veranstaltungssreihe), Essen 1997, S. 12ff.

**Rennebaum, C. und Schwieres, P.-H.:**

Bahnen der Stadt Monheim, Gifhorn o. J. (1980)

**Reuther, A.:**

Der „Aspirin-Express“ - Eine private Kleinbahn im Schatten des Bayer-Kreuzes, in: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, 1/2008, 2008 (I), S. 9ff.

**Reuther, A.:**

Das ungewöhnliche Ende der Kölner Vorortbahnlinie O in Jahre 1958 - Angebotsumstellung mit Hindernissen, in: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, H. 8, 4/2008, 2008 (II), S. 61ff.

**Reuther, A.:**

Die Schlebuscher Kleinbahn - Weitgehend vergessen, in: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, H. 19, 2/2011, 2011 (I), S. 16ff.

**Reuther, A.:**

Die Straßenbahn Opladen - Ohligs - Bindeglied zwischen Rhein und Wupper, in: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, H. 22, 5/2011, 2011 (II), S. 40ff.

**Rheinische Landeszeitung - Rhein-Wupper-Zeitung** vom 04.01.1939 und vom 29.07.1957

**Rheinische Post** (Lokalausgabe Leverkusen / Rhein-Wupper) vom 27.01.1950, vom 20.03.1954, vom 15.12.1954, vom 01.12.1956, vom 20.09.1957, vom 02.10.1957, vom 19.07.1963, vom 27.05.1964, vom 02.07.1965, vom 08.07.1965, vom 16.07.1965, vom 25.09.1965, vom 09.10.1965, vom 08.05.1968, vom 24.05.1969, vom 08.09.1976, vom 18.07.1981, vom 24.01.1990, vom 16.03.1991, vom 01.06.1991, vom 20.01.1998, vom 12.05.1998, vom 17.12.2003, vom 18.12.2003, vom 30.12.2003, vom 07.01.2004, vom 25.07.2015, vom 28.08.2015, vom 21.09.2015, vom 08.06.2016 und vom 26.11.2019

**Rheinische Post online (rp-online.de)** vom 13.01.2020

**Ringel, H.:**

Eisenbahnen im Bergischen, in: Rhein-Wupper-Kreis (Hrsg.): Land an Wupper und Rhein - Heimatkalender 1968, Opladen o. J. (1967), S. 73ff.

**Ris, K. M.:**

Leverkusen - Großgemeinde - Agglomeration - Stadt (Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 99), Remagen 1957

**Rosenthal, H.:**

Die Niederwupperbahn - Ein Beitrag zur bergischen Eisenbahngeschichte, in: Stadtarchiv Solingen (Hrsg.): Anker und Schwert - Aus Vergangenheit und Gegenwart der Stadt Solingen - Beiträge zu ihrer Geschichte, Bd. 2, Duisburg 1964, S. 51ff.

**Rother, F.:**

Leverkusen - Stadtgeographische Untersuchung einer jungen Industriestadt (Beiträge zur Stadtforschung, H. 5), Leverkusen o. J. (1969)

**H. S.:**

Die letzten Dampflok der Fabrikbahn von 1898, in: Farbenfabriken Bayer AG (Hrsg.): Unser Werk (Mitarbeiter-Zeitschrift), H. 1/1971, S. 48f.

**Sauer, W. D.:**

Die ersten Loks hießen „Rhein“ und „Wupper“ - Von den Anfängen des Eisenbahnwesens im Bergischen Land, in: Rheinisch Bergischer Kalender, 48. Jg. (1978), S. 40ff.

**Schenk-Zittlau, I.:**

Gleisverlegung - Endgültiges „Ja“ zur Verlegung - Rat beschließt mit großer Mehrheit, in: WIR & Leverkusen, Ausg. Juli 2013, S. 5f.

**Schiebel, P. und Perillieux, W.:**

Eisenbahn zwischen Rhein und Ruhr - Die Westdeutsche Eisenbahn seit 1838, in: Eisenbahn-Journal, H. 4/1987

**Schneider-Bertenburg, L. und Pompilio, F.:**

Erste Industrialisierung und Konzentration (1850-1890), in: Soénus, U. S. (Hrsg.): Leverkusener Wirtschaftsgeschichte (Montanus - Schriftenreihe zur Lokal- und Regionalgeschichte in Leverkusen, H. 17), Neustadt an der Aisch 2018, S. 41ff.

**Schoth, K.:**

Stadtbild und Stadtentwicklung in Opladen, in: Büren, G. v. und Gutbier, M. D. (Hrsg.): Das Preußische Jahrhundert - Jülich, Opladen und das Rheinland zwischen 1815 und 1914 (Jülicher Forschungen, H. 11; zugleich Montanus - Schriftenreihe zur Lokal- und Regionalgeschichte in Leverkusen, H. 16), 2016, S. 245ff.

**Schulz, B.:**

Wirtschaftsentwicklung in Leverkusen seit 2000, in: Soénus, U. S. (Hrsg.): Leverkusener Wirtschaftsgeschichte (Montanus - Schriftenreihe zur Lokal- und Regionalgeschichte in Leverkusen, H. 17), Neustadt an der Aisch 2018, S. 267ff.

**Schwieres, P.-H.:**

Geschichte der Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises (Vortrag am 23.04.2008), in: OGV-Kurier (Vereinsmitteilungen des Opladener Geschichtsvereins von 1979 e. V. Leverkusen), Ausg. 84, 2008, S. 63ff.

**Selbach, H.:**

Lebensnerv einer blühenden Gegend - Gerangel um die Eisenbahn durchs Dhünntal, in: Rheinisch-Bergischer Kalender 1986, Bergisch Gladbach o. J. (1985), S. 146ff.

**Stadtarchiv Leverkusen:**

LW 318 (Informationsflyer zum Bau der S-Bahn-Stationen), Bestände 20.86, 20.143, 330.71, 50.307, 50.308, 50.309, 5183.01, 5183.02, 5183.03, 5183.04, 5183.05, 5183.06, 5183.07, 5183.08, 5183.08.1, 5183.09, 5183.21, 5183.21/1, 5183.21/2, 51.83.21/3, 5183.21/4, 5183.27 und 5183.33

**Steitz, W.:**

Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft - Ein Beitrag zur Frühgeschichte der deutschen Eisenbahnen und des preußischen Aktienwesens (Schriftenreihe zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte, Bd. 27), Köln 1974

**Stresow, D.:**

Die Kleinbahn Mülheim <sup>a</sup>/Rhein-Leverkusen (Nebenbahndokumentation, Bd. 39), Nordhorn 1998

**Treyde, R.:**

Opladen und die Eisenbahn, Leverkusen 1997

**Traube, M.:**

Ohne Fest und Perspektiven: 100 Jahre Ausbesserungswerk Opladen, in: Eisenbahn-Kurier, H. 6/2003, S. 54ff.

**Uecker, A.:**

Grünes Licht für die Verlegung der Gütergleise - Stadtrat machte den Weg frei für die Neue Bahnstadt-West, ML - Made in Leverkusen, H. 6/2011, S. 51ff.

**Uecker, A.:**

Brückenschlag nach Opladen - Rund um den Bahnhof Opladen laufen die Detailplanungen auf Hochtouren - Campusbrücke soll ab Frühjahr 2013 nutzbar sein, in: ML - Made in Leverkusen, H. 5/2012, S. 44f.

**Vaessen, L.:**

Der preußische Landrat am Rhein - verwaltungsgeschichtliche Aspekte in der Rheinprovinz - am Beispiel der Landkreise Jülich und Opladen/Solingen, in: Büren, G. v. und Gutbier, M. D. (Hrsg.): Das Preußische Jahrhundert - Jülich, Opladen und das Rheinland zwischen 1815 und 1914 (Jülicher Forschungen, H. 11; zugleich Montanus - Schriftenreihe zur Lokal- und Regionalgeschichte in Leverkusen, H. 16), 2016, S. 179ff.

**von Homeyer, E.:**

Vor 75 Jahren erste Straßenbahn: „Sie schwebt dahin, leicht...und schön“, in: Leverkusen im ..., Monatsjournal der Stadt Leverkusen, H. 3/79, Leverkusen 1979, S. 18ff.

**Waltking, D.:**

Noch nicht mal volljährig - Die Straßenbahn in Schlebusch, in: Unvergessene Straßenbahnen, H. 1/2003, S. 104f.

**Wasse, J.:**

Dicke Bretter mussten gebohrt werden - Eine Chronik der Balkantrasse, in: ADFC Leverkusen e. V. (Hrsg.): Rad-Anzeiger, Nr. 2/2012, Leverkusen 2012, S. 6.

**Wasse, J.:**

Rat beschließt Ausbau der Balkantrasse, in: ADFC Leverkusen e. V. (Hrsg.): Rad-Anzeiger, Nr. 1/2013, Leverkusen 2013, S. 9ff.

**Willmanns, R.:**

Der Bahnhof Pattscheid - Zwischenstopp für den „Balkan-Express“, in: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, H. 10, 2/2009, S. 28ff.

**Willms, H.:**

Geschichte der politischen Gemeinde, in: Willms, H. (Hrsg.): Geschichte (illustrierte Chronik) der Stadt Bergisch-Neukirchen, Bergisch Neukirchen 1929, S. 18ff.

**Wolff, G.:**

Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 3: Nordrhein-Westfalen, Gifhorn 1974

**Wulfes, H. (Red.):**

50 Jahre Bundesbahnausbesserungswerk Opladen (Festschrift mit 15 Fachbeiträgen), Darmstadt o. J. (1954)

**Zeihen, M.:**

Stadt Leverkusen kauft Balkantrasse - Regionales Radwegenetz in NRW wird um ein attraktives Teilstück auf Leverkusener Stadtgebiet erweitert, in: ML - Made in Leverkusen, H. 1/2012, S. 35ff.

[de.wikipedia.org/wiki/Mülheimer\\_Kleinbahnen](https://de.wikipedia.org/wiki/Mülheimer_Kleinbahnen) (25.09.2020)

[www.kasta.de>die-bahn-lockte-nach-manfort-14234092](http://www.kasta.de>die-bahn-lockte-nach-manfort-14234092) (22.09.2019)

[www.leverkusen.com/Verkehr/Bahn](http://www.leverkusen.com/Verkehr/Bahn) (13.07.2019)

[www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de), Kurzbericht Nr. 5/09 - mit Hinweisen auf Zeitungsartikel (14.07.2019)

[www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de), Kurzbericht Nr. 1/19 (16.07.2019)

[www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de), Kurzbericht Nr. 2/16 (30.08.2019)

[www.leverkusen.com/presse/db/presse.php?view=00032352](http://www.leverkusen.com/presse/db/presse.php?view=00032352) (30.08.2019)

[www.bergisch-neukirchen.de/index.php?id=110&ref=23](http://www.bergisch-neukirchen.de/index.php?id=110&ref=23) (05.09.2019)

[www.currenta.de/leistungen/infrastruktur/eisenbahn-ekml.html](http://www.currenta.de/leistungen/infrastruktur/eisenbahn-ekml.html) (20.08.2020)

[www.neue-bahnstadt-opladen.de/projektverlauf](http://www.neue-bahnstadt-opladen.de/projektverlauf) - Meilensteine (21.08.2020)

[de.wikipedia.org](https://de.wikipedia.org) (diverse)

#### 4. Veröffentlichungen in der Reihe „Aus der Geschichte der Stadt Leverkusen“

- Nicolini, G.: Die Ergebnisse der politischen Wahlen in Leverkusen von 1946 bis 1990, Leverkusen 1993
- Nicolini, G.: Die Ergebnisse der politischen Wahlen in Leverkusen von 1919 bis 1933, Leverkusen 1999
- Nicolini, G.: Die Gemeinderäte in Leverkusen von 1946 bis 1974, Leverkusen 2002 (1. und 2. Auflage)
- Nicolini, G.: Die Ergebnisse der Reichstagswahlen in Leverkusen von 1871 bis 1912, Leverkusen 2007  
([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de); keine Print-Version)
- Nicolini, G.: Die Gemeinderäte und Stadtverordnetenversammlungen in Wiesdorf von 1919 bis 1930, Leverkusen 2010  
([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de); keine Print-Version)
- Nicolini, G.: Der Einzelhandel im Stadtzentrum von Leverkusen - Strukturelle Veränderungen im Standortgefüge von 1960 bis 2010, Leverkusen 2012  
([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de); keine Print-Version)
- Nicolini, G.: Die Stadtverordnetenversammlungen in Opladen von 1919 bis 1933, Leverkusen 2012  
([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de); keine Print-Version)
- Nicolini, G.: Die Stadtverordnetenversammlungen in Bergisch Neukirchen von 1919 bis 1933, Leverkusen 2013  
([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de); keine Print-Version)
- Erdmann, M.: Ein historischer Blick auf die Schullandschaft in Leverkusen - Die Schulgebäude in Schlebusch, Leverkusen 2015  
([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de); keine Print-Version)
- Nicolini, G.: Der Gemeinderat in Lützenkirchen von 1919 bis 1930, Leverkusen 2017  
([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de); keine Print-Version)
- Nicolini, G.: Der Gemeinderat in Steinbüchel von 1919 bis 1930, Leverkusen 2017  
([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de); keine Print-Version)
- Nicolini, G.: Die Konfessionszugehörigkeit der Bevölkerung in Leverkusen - Ein historischer Überblick als Beitrag zur Statistik der regionalen Religionsgeschichte, Leverkusen 2018  
([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de); keine Print-Version)
- Nicolini, G.: Die Geschichte des Schienenverkehrs in Leverkusen - ein Überblick - Leverkusen 2020  
([www.stadtgeschichte-leverkusen.de](http://www.stadtgeschichte-leverkusen.de); keine Print-Version)