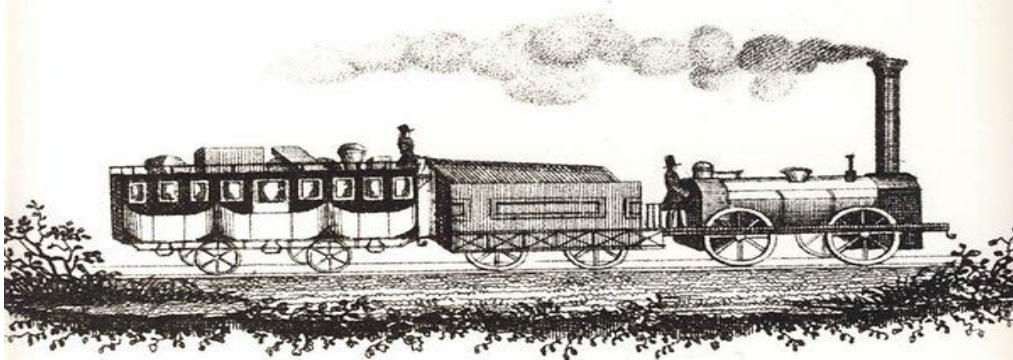


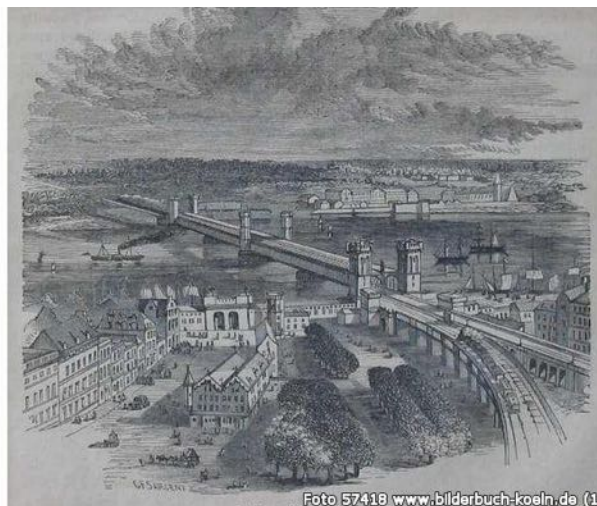
Die Eisenbahn, die vor mehr als 175 Jahren vom Thürmchenswall zum Bahnhof Belvedere in Müngersdorf unterwegs war.
(Quelle: Briefkopf der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, 1844. RWWA)



Bahn-Träume aus Schall und Rauch.



Wie den Kürtenern der Anschluss an die große Welt entgleiste.



Bahn-Träume auf dem Abstellgleis.

Wie den Kürtenern der Anschluss an die große Welt abhanden kam.

Von Ute Ströbel-Dettmer

Lokführerstreiks und Streckenstilllegungen – heute an der Tagesordnung – waren vor 100 und erst recht vor 150 Jahren undenkbar. Vielmehr standen flächendeckender Aufbau und Repräsentativität im Mittelpunkt jeglicher Planung. Das Schwungrad aufblühender Konzepte drehte sich immer schneller. Im Laufe des 19. Jahrhunderts, erst recht nach dem 1870er-Krieg, fand sich das Kaiserreich, respektive das Königreich Preußen, längst im Zeitalter der Massenindustrialisierung wieder. Nun galt es, Verkehrsnetze auszubauen und Menschen im öffentlichen Transportwesen zu beschäftigen. Der Beginn des Eisenbahn-Zeitalters trieb die Industrialisierung voran. Zugvieh und Wagen wurden durch Güterzüge ersetzt. Befördert werden konnte praktisch jede Handelsware, so sämtliche Ernteerträge, Vieh, Holz, Kohle. Bedeutsam für das bergische Land war darüber hinaus der Steinbruch, etwa aus Grauwacke und Sandstein - und natürlich war die Ausbeute aus den heimischen Erzvorkommen zu transportieren wie Eisen, Zink, Kupfer, Blei. Schienenwege wurden gebaut, um Produktionsstätten mit Rohstoffen zu versorgen und die fertigen Waren abzutransportieren. Für die schweren Eisenbahnwaggons wurden steigungsarme Strecken gebaut, mit unzähligen Tunneln, Brücken und Viadukten. Sie prägen noch heute das Landschaftsbild. Der bäuerlichen Bevölkerung boten sich mit der zunehmenden Mobilität zwischen Stadt und Land weitere neue Anreize: Aus Ackerern wurden Berufspendler.

Seit jeher zog es die Landbevölkerung in die Stadt. Aber mit Eintritt in das Bahnzeitalter setzte ab Mitte des 19. Jahrhunderts eine neue Bewegung ein, nämlich in umgekehrter Richtung: Die Stadt kam aufs Land. Die Zielvorstellungen der Städter bewegten sich zwischen Tagesausflug und Naturbewegung. Wirtschaft verband sich mit Tourismus.

Das alles war wünschenswert. Insgesamt versprachen die Eisenbahnprojekte entscheidende Anstöße für die angesteuerte wirtschaftliche Prosperität. Die Erträge aus Nah und Fern sollten auch die Menschen zwischen Bergisch Gladbach, Kürten und Wipperfürth erreichen.

1830-1860:

Quo vadis? Eine Idee rollt an.

Unter Jubel, Böllern und Kanonendonnern beginnt vor 180 Jahren das Eisenbahnzeitalter in Mitteleuropa. Doch das mit Spannung anvisierte Verkehrsmittel Eisenbahn ist gar nicht so neu, sondern eine Weiterentwicklung eines alten Prinzips der Güterbeförderung auf Schienen, wobei die Wagen von Menschen oder Tieren bewegt wurden. Bereits 1519 sind Loren auf Holzschienen im Bergbau dokumentiert; Hunde zogen das Gefährt. Schon 1787 existiert im Ruhrgebiet ein Bahnnetz mit Schienen aus Gusseisen. Und 1814 fährt die erste, von Stephenson entwickelte Bergwerks-Lokomotive in England: Gut zehn Jahre später, 1825, ist auf der Insel schon die erste Eisenbahnstrecke in Betrieb. Etwas später, 1828, gründen die Deutschen eine Aktiengesellschaft „Deilthaler Eisenbahn“; danach, 1831, beschäftigen sich die Pioniere mit dem Projekt Prinz-Wilhelm-Eisenbahn.

(<http://www.poller-heimatmuseum.de/mediapool/93/937017/resources/17378170.jpg>)

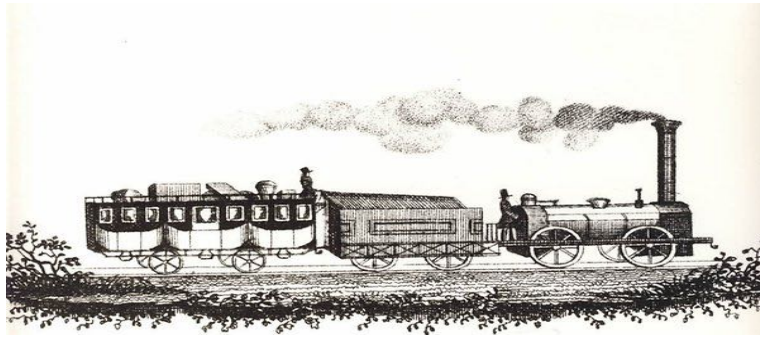
Noch bevor in Belgien, ebenfalls 1835, die erste Eisenbahnlinie auf dem Kontinent von Brüssel aus nach Mechelen in Betrieb genommen wird; noch bevor im gleichen Jahr auf der Eisenbahnstrecke Fürth-Nürnberg auch in Deutschland erstmals eine Lokomotive übers Gleis rollt, und erst recht, bevor am 1. August 1839 in Köln zwei Lokomotiven den ersten Zug der „Rheinischen Eisenbahngesellschaft“ vom Bahnhof „Am Thürmchenswall“ zum Bahnhof Belvedere in Müngersdorf ziehen, beauftragt bereits im Jahre 1833 der preußische Kronprinz den „Geheimen Finanz=Rath und Provinzial=Steuer=Director“ aus Münster mit einer Untersuchung darüber, „ob die Eisenbahn zwischen Minden und Düsseldorf in finanzieller Hinsicht ausführbar sei“.

Man hat schnell verstanden: Die Eisenbahn erweist sich als Motor eines wirtschaftlichen Booms. Die Blickrichtung zielt auf den zunehmenden internationalen Warenverkehr, das heißt auf die gewaltig aufstrebenden Industriezentren in Deutschland, zumal im Bereich des heutigen Nordrhein-Westfalens, insbesondere an der Rheinschiene und im Ruhrgebiet. Dabei denkt man weniger an die Personenbeförderung als an den Frachtverkehr. Kohle und Eisen müssen schneller und preiswerter als bisher einander zugeführt werden. Die Frachtsätze auf den damaligen Landstraßen sind zu hoch, um konkurrenzfähig zu sein. Preußen strebt an, die Kohlevorkommen des Ruhrgebiets und die Hüttenwerke im Rheinland mit den Eisenerzvorkommen in den angrenzenden Mittelgebirgen über eine Eisenbahn zu verbinden. (vgl. Külheim, S. 65)

Schnell steht die Idee im Raum, Aktiengesellschaften und Zinsgarantien zu schaffen; Vereine und Ausschüsse müssten sich mit der Erhebung sämtlicher Vorbedingungen befassen. Die Analyse, datiert am 20. November 1833, gipfelt in der Frage: „*Wie viel Centner Waaren jeder Art mindestens werden die ganze Eisenbahn durchschnittlich befahren?*“ und schließt mit Visionen zu den erstmals Nordrhein-Westfalen betreffenden Streckenführungen: „*Im Vorstehenden ist zwar vorausgesetzt worden, daß die hier in Betracht gezogene Eisenbahn Minden und Düsseldorf zu Endpunkten haben werde, einmal weil jetzt die meisten Stimmen sich bis dahin vereinigt haben, sie von Minden über Neusalzwerk, Loehne, Herford, Bielefeld, Isselhorst, Gütersloh, Wiedenbrück, Lippstadt, Benninghausen, Lohe, Sassendorf, Soest, Werl, Unna, Wickede, Funkenburg, (mit einer Abzweigung zur Lippe bei Beckinghausen) Brüninghausen, Krenfeldanz, Witten, Wetter, Herdecke, Altenhagen, Haspe, Lindenberg, langerfeld, Barmen, Elberfeld und Erkradt bis Düsseldorf zu führen [...]. Es wird jedoch von dem Beschlusse der künftigen Actiengesellschaft die definitive Wahl der Bahnlinie abhängen, so wie die Bestimmung, welche Seitenbahnen etwa anzulegen sein möchten.*“ (Gemeindearchiv Kürten 1/ 120)

1835 wird die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft gegründet, die 1838 bereits die Strecke Düsseldorf –Erkrath eröffnet und 1841 bis Elberfeld erweitert. Jetzt beginnt die Zeit der großen Eisenbahngesellschaften. Von diesen tritt 1842 die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft (KMB) als erste auf den Plan und baut zwischen 1845 und 1847 bereits die lange Strecke Köln-Düsseldorf-Duisburg-Hamm-Minden. Ebenfalls baut die KMB die Strecke in den 1850er Jahren die Strecke Köln –Deutz- Siegburg-Gießen. 1843 formiert sich eine weitere Interessengemeinschaft, die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft (BMB), die 1849 die Strecke Elberfeld-Dortmund errichtet.

Eisenbahngeschichte: Als der „Eiserne Rhein“ entstand



Die Eisenbahn, die vor mehr als 175 Jahren vom Thürmchenswall zum Bahnhof Belvedere in Müngersdorf unterwegs war.

(Quelle: **Briefkopf der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, 1844. RWWA**)

Vor 175 Jahren wurde in Köln Eisenbahngeschichte geschrieben. Am 2. August 1839 startete die erste Eisenbahn aus der Domstadt und stand damit am Anfang der Entwicklung des Kölner Eisenbahnknotens.

Von Ulrich Soénius

Dr. Ulrich Soénius, ist Direktor des Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchivs und zugleich stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Köln].

Am 2. August 1839 startete der erste Eisenbahn von Köln aus – heute vor 175 Jahren wurde damit der Grundstein für die Entwicklung des Eisenbahnknotens Köln gelegt.

Vorausgegangen war eine lange Diskussion, und bei Vollendung schrieb die neue Verbindung Weltgeschichte.

Der „Eiserne Rhein“ sichert den freien Handel

Mit dem Fortfall des Stapelrechts 1831 und der Verschärfung der niederländischen Zölle musste die Wirtschaftsmetropole Köln für die Gewährung des freien Handels eine Alternative suchen. Ludolf Camphausen (1803-1890), Mitglied der Handelskammer Köln seit 1833 und ihr Präsident von 1839 bis 1848, griff Pläne des Eisenbahnpioniers Friedrich Harkort und des jungen Staates Belgien auf. Er gründete zur Schaffung des „Eisernen Rheins“ 1833 ein Eisenbahnkomitee, das eine Eisenbahnstrecke Köln – Antwerpen realisieren sollte. Aufgrund von Diskussionen über die Trassenführung um Aachen herum und einer Gegenründung unter dem Aachener Handelskammerpräsidenten David Hansemann (1790-1864) kam es erst 1837 zum Durchbruch. Den schuf die preußische Regierung, die das Kölner Komitee konzessionierte, aber die Streckenführung über Aachen forderte. Dieses erforderte einen höheren Aufwand, war aber angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung der Grenzstadt ein Gewinn.



Das Bahnhofsgebäude in Müngersdorf ist das älteste erhaltene seiner Art in Deutschland. (Foto: Tausendfreund)

Zügig wurde der Bau in Angriff genommen, und am 2. August 1839 fuhr der erste Zug der „Rheinischen Eisenbahngesellschaft“ vom Bahnhof „Am Thürmchenswall“ zum Bahnhof Belvedere in Müngersdorf, damals vor den Toren der Stadt liegend.

Der Zug bestand aus zwei englischen Lokomotiven, „zwei Diligencen, drei großen bedeckten und ebensoviel unbedeckten Wagen (resp. zu 48 und 60 Plätzen), im Ganzen mit etwa 450 Personen“ (Allg. Organ für Handel & Gewerbe, 4. Aug. 1839).

Die Fahrt war nach zehn Minuten schon vorbei, aber in Müngersdorf empfingen Kanonendonner und jubelnde Menschen die Reisenden.

Das Bahnhofsgebäude ist heute das älteste erhaltene seiner Art in Deutschland. Bis zur Fertigstellung der Strecke zwischen der Metropole am Rhein und dem wichtigen Nordsee-Hafen dauerte es noch bis 1843 – dann war die erste grenzüberschreitende Bahnstrecke der Welt vollendet.

(aus: **Kölnische Rundschau vom 02.08.2014**)

Ab 1845 wird Deutz zum Endpunkt mehrerer Eisenbahnlinien der beiden im Rechtsrheinischen konkurrierenden Bahngesellschaften Köln-Mindener(CME) und Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME). Zwischen 1859 und 1913 werden diese beiden Gesellschaften Zug um Zug zunächst durch die Dombrücke und später über die Hohenzollernbrücke und den neuen Deutzer Bahnhof (1913) mit den linksrheinischen Eisenbahnlinien verbunden.

(aus: **WIKIPEDIA**; [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutz_\(K%C3%B6ln\)#Geschichte](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutz_(K%C3%B6ln)#Geschichte))

Der heutige Bahnhof Köln Messe/Deutz entwickelte sich ab 1845 aus mehreren Vorläufer-Konstrukten und wurde in seiner Grundstruktur am 11. Nov. 1913 eröffnet. Er ersetzte nach und nach die vier Personen-Bahnhöfe der konkurrierenden Bahngesellschaften Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft (CME) und Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME).



Am 20. Dezember 1845 wurde in Erwartung einer baldigen Rheinbrücke bzw. zumindest einer Dampffähre über den Rhein zum gegenüberliegenden Bahnhof Trankgasse mit Verbindung nach Aachen, Antwerpen, ein Kopfbahnhof der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft als Anfangspunkt der Strecke nach Düsseldorf südwestlich des heutigen Bahnhofs in Rheinnähe angelegt; auf alten Plänen sind zusätzlich zwei durchgehende Gleise zum Rhein erkennbar. Die Strecke wurde später über Duisburg und Dortmund bis Minden weitergebaut und an eine Verbindung nach Berlin angeschlossen. 1859 wurde der Bahnhof auch Anfangspunkt der im Bau befindlichen Deutz-Gießener Eisenbahn. Zugleich wurde zwecks Verbindung rechts- und linksrheinischer Eisenbahnlinien die erste feste Brücke über den Rhein seit Römerzeiten, der Dombrücke oder im Volksmund „Muusfall“, zwischen Deutz und Köln errichtet. Die erste Strecke führte 1845 nach Düsseldorf. Wenige Jahre später erhielt Deutz den Anschluss an die andere Rheinseite und das Hotel Bellevue wurde zum Bahnhofsgebäude umfunktioniert. 1880/1881 baute die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft einen Eisenbahn-Damm, der sich durch das Deutzer Stadtbild zog. - Längst schon gehörte Deutz zu dem bevorzugten Ausflugs- und Erholungsziel der Kölner. Besonders die beiden Lokale „Bellevue“, und „Prinz Carl“, die am Brückenkopf der Schiffsbrücke lagen, gehörten zu den besuchtesten Gaststätten. Anstelle der Gasthöfe und beliebten Ausflugsziele entstanden neue Stations- und Gleisanlagen. Die versperrten den Deutzern die Sicht auf die Brücke und die Stadt. Aus dem blühenden Städtchen wurde die „schäl Sick“. 1886 kam obendrein ein zweiter Damm dazu, die Rampe für die neue Gitterbrücke. Inzwischen ist der alte Damm zum größten Teil verschwunden. Die alten Bahnhofsanlagen wurden erweitert und um Durchgangsbahnsteige an der neuen Trasse ergänzt. Im Deutzer Kopfbahnhof hielten die Personenzüge, während die überregionalen

Courier- und Schnellzüge weiter bis zum Kölner Centralbahnhof führen. Ein ursprünglich geplanter einfacher Umsteigebahnhof für die Ziele Deutz, Köln, Minden und Gießen im ebenfalls neugebauten Rangier- und Abstellbahnhof Deutzerfeld wurde nicht weiter ausgeführt. - Am 1. Oktober 1886 wurden die Bahnsteige des 1845 gebauten Köln-Mindener Kopfbahnhofs geschlossen und die Personenzüge zum Bergisch-Märkischen Bahnhof Schiffbrücke geleitet. Nicht zuletzt durch den Bau der die neuen Eisenbahnlinien 1888 und die Eingemeindung wurde Deutz als Erholungsort für die Kölner Städter zerstört. Renommierete Ausflugsstätten wurden abgerissen. Die Zeit war als „Deutzer Eisenbahnjammer“ bekannt, und endete erst 1913 als der neue Deutzer Bahnhof vollendet war. Bis zur Umgestaltung der Deutzer Bahnanlagen, insbesondere dem Bau des Rangier- und Abstellbahnhofs Deutzerfeld zwischen 1911 und 1913, wurde der alte Kopfbahnhof hauptsächlich als Güterbahnhof genutzt. Kurz vor dem ersten Weltkrieg war mit dem neuen Deutzer Bahnhof nach einem Entwurf von Roettcher ein beachtlicher Akzent gesetzt worden

(aus: WIKIPEDIA; https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_K%C3%B6ln_Messe/Deutz)

Köln, das Tor zur Welt:

Beginn- und Endpunkt der geplanten Bahnlinie über Kürten nach Wipperfürth

Die Geschichte des Kölner Hauptbahnhofs

Im Jahre 1850 hat die Stadt Köln fünf unterschiedliche Bahngesellschaften. Dabei wurde zwischen linkrheinischen und rechtsrheinischen Unternehmen unterschieden:

Linksrheinisch:

- Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft (BCE)
- Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft (CCE)
- Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (RhE)

Rechtsrheinisch:

- Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME)
- Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft (CME).

„Die Vielzahl an Bahngesellschaften sowie die besondere Lage der Strecke am Rhein und Dom führten 1857 schnell zu der Erkenntnis, dass ein zentraler Bahnhof geschaffen werden müsse, um als Verbindungsglied zu dienen.

So wurde der „Centralbahnhof“ gebaut und 1859 zusammen mit der Dombrücke (heute: Hohenzollernbrücke) eröffnet. Als Besonderheit galt, dass an vier Kopfgleisen die Züge aus dem Westen endeten, während die Züge aus dem Osten auf zwei Durchgangsgleisen umdrehten. Betrieben wurde der Centralbahnhof von RhE, die mit BCE fusioniert waren.

Bereits sehr früh waren die Kapazitäten des Bahnhofs ausgereizt, ein Ausbau stand jedoch bis zur Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften nicht zur Debatte.

Die Verstaatlichung der Bahnen wurde um 1880 besiegelt, so dass mit der Planung eines neuen, größeren Hauptbahnhofs begonnen werden konnte. „

(aus: <http://koeln-hbf.de/bahnhofgeschichte.html>)



Am 22. August 1856 erwähnt ein Wipperfürther „Kreis-Sekretair“ den „Plan einer Eisenbahn von Barmen durch Wupperthal bis Wipperfürth über Siegburg und Beuel an den Rhein“.

(Gemeindearchiv Kürten 1/120)

Diesem Entwurf folgt bald schon, 1861, das Konzept einer Bahnlinie von Köln nach Wipperfürth und weiter Richtung Osten - eine Bahn, die auch Kürten mit seinen beiden Bürgermeistereien – Kürten mit Bechen und Olpe mit Wipperfeld - einbeziehen soll. Dies insbesondere auf Drängen des Bergisch Gladbacher Papierfabrikanten Carl Richard Zanders, der bereits 1860 den Bau einer Eisenbahnlinie von Köln über Bergisch Gladbach forciert hatte.

Doch in der Folgezeit setzt die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft die 1863 gegründete Coeln-Soester Eisenbahn-Gesellschaft unter Druck, weil sie in Streckenplanung eine gefährliche Konkurrenz für den eigenen Trassen-Entwurf (Köln-Deutz – Wuppertal-Elberfeld) sieht. Die Cöln-Deutzer geraten in finanzielle Schwierigkeiten und führen die Strecke statt nach Westfalen nunmehr lediglich ins benachbarte Bensberg – mit dem Gedanken, die Linie irgendwann von hier aus bis nach Wipperfürth weiterzuführen.

Die Planungen reißen nicht ab, wohl aber die Umsetzung.

„Alle (Gesellschaften) waren bemüht, die Städte untereinander zu verbinden, zeigten aber wenig Neigung zur Erschließung ländlicher Gebiete“ schreibt Külheim mit Blick auf das Rechtsrheinische und schlussfolgert: „Daß das oberbergische Land [dazu gehörte auch Kürten, d. Verf.] lange abseits stehen und untätig zusehen mußte, wie ringsum Bahnen entstanden und diese Gegend auf der Landkarte einen weißen Fleck bildete – der auch heute noch vorhanden wäre, hätten nicht Verkehrsgesellschaften wie die Wupper-Sieg, die Kraftpost und andere seit etwa 1924 ihre Verkehrsmittel eingesetzt -, hat auch andere Gründe als die bisweilen ‚robuste‘ Ausweitungspolitik der großen Gesellschaften. Einmal waren es eine Kette unglücklicher Zufälle, Behinderungen und Fehlschläge, unter denen die Entwicklung der Eisenbahnen im Oberbergischen gelitten hat, zum anderen die von 1848 bis 1873 [und später z.T. auch noch] sich in fast regelmäßigen Abständen folgenden Wirtschaftskrisen und Rückschlagsepochen. Insbesondere war die Ursache für das Abseitsstehen des Oberbergischen in der topographischen Ungunst seiner engen, windungsreichen Täler zu suchen und vor allem wieder darin, dass das Oberbergische im Rahmen der großen (gesamtdeutschen oder gar europäischen Verkehrsplanung) nicht die entscheidenden und für Durchgangslinien geeigneten Hauptplätze und durchgehend fließenden Transportströme aufwies. Dennoch ist es erstaunlich, daß es Geopolitiker gab, unterstützt von bergischen Industriellen, die im Anklang an die vielen Straßenplanungen der früheren Zeit (Köln-Kassel) sich zur Linienführung durch das oberbergische entschlossen. Alle Pläne einer Durchgangslinienführung größeren Stils durch das Oberbergische waren von vorneherein zum Scheitern verurteilt, weil einer vom Rhein (Köln und Düsseldorf) nach Osten vorstoßenden Bahnlinie eben nicht in absehbarer Entfernung ein Richtziel von der Größenordnung einer Großstadt oder eines dichten Industriegebiets lag [...]“
(Külheim, S. 65 f.)

Tatsächlich kommt es erst gut zwanzig Jahre später zum Bau von Eisenbahnlinien im Bergischen Land. 1890 wird die Eisenbahn von Köln über Bergisch Gladbach und Bensberg bis Immekeppel verlängert. 1910 wird die Strecke Köln-Kalk über Rösrath nach Overath eröffnet. 1912 ist dann die Bahn über Obersteeg, Georghausen, Hommerich und Linde nach Lindlar fertiggestellt. In Linde endet seinerzeit auch die Sülztalbahn. Eigentlich soll die Strecke um gut 15 Kilometer nach Wipperfürth verlängert werden. Doch dazu kommt es nie. Tragisch auch: Die meisten der damals erbauten Bahnstrecken werden kaum fünfzig Jahre später, Mitte des 20. Jahrhunderts, wieder stillgelegt.

Doch noch schwelgt man in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert im Ausbau von Fahrstraßen und Schienenwegen. Und regelmäßig im Gespräch ist auch jene Eisenbahnlinie von Köln über Bergisch-Gladbach-Mülheim ins Bergische Land, die Kürten einbezieht und eventuell auch Lindlar - nach Wipperfürth, mit Fernziel Berlin. Infolgedessen sind auch für die Gemeinden Kürten und Olpe Haltepunkte und Bahnhöfe angedacht.

(Unterwegs auf alten Bahntrassen. In: stadtrevue – das monatsmagazin für köln 7/13;

<http://www.stadtrevue.de/archiv/archivartikel/3263-spurensuche-unterwegs-auf-alten-bahntrassen-im-bergischen/> ;

Aufschwung unter Volldampf. In: Kölner Stadt-Anzeiger vom 13.6.2007; www.ksta.de/rbo-bahndamm;
http://www.ksta.de/region/aufschwung-unter-volldampf,15189102,13704586.html?piano_t=1)

Dem Eifer der vielfältigen Vorbereitungen und Anstrengungen für eine durchgehende Trasse - in den Städten ebenso wie auf dem Lande - entspricht ein vordringliches Bedürfnis nach Besserung eines anstrengenden und kärglichen Arbeitslebens – zunächst über den Gütertransport. Hoffnungen, ja große Erwartungen tun sich damals auf, schließlich auch im Hinblick auf den Personenverkehr: Anbindungen an die Welt; ein Schienenstrang, der seinen Weg ohne Unterbrechung über Westfalen in Richtung Reichshauptstadt bahnt, der Metropolen verbindet und auf seinem Weg Kürten mitnimmt: Die Eisenbahnlinie, die von Köln aus über Bergisch Gladbach und Wipperfürth nach Hagen, von dort aus nach Soest und Paderborn führen und die hernach den Knotenpunkt Kreisensen und schließlich über Magdeburg und Potsdam die Reichshauptstadt Berlin erreichen soll.

1868 ist eine wesentliche Voraussetzung für die Erschließung des Bergischen Landes von Köln aus erfüllt: Bergisch Gladbach wird an das Kölner Eisenbahnnetz angeschlossen, von hier aus kann sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr abgewickelt werden. Jetzt wird auch die Sülzalbahn von Köln-Mülheim über Bergisch Gladbach nach Rösrath und Lindlar errichtet, eine Trasse, die noch heute in Teilen von der S-Bahn-Linie S 11 befahren wird. Dieser erste Teilabschnitt wird 1868 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft eröffnet.

Der Bergisch Gladbacher Bahnhof wurde zusammen mit der Strecke Köln-Mülheim–Bergisch Gladbach im Jahre 1868 eröffnet. 1870 wurde die Strecke von der Einfahrt des Bergisch Gladbacher Bahnhofs nach Bensberg weitergebaut. Daher mussten Züge nach Bensberg im Bahnhof Bergisch Gladbach kopfmachen. Aufgrund der gestiegenen Größe des Bahnhofs eröffnete man 1890 das Stellwerk an der Bahnhofseinfahrt in Insellage zwischen der Strecke nach Köln-Mülheim, der Strecke nach Bensberg und dem Bahnübergang Tannenbergsstraße. - Im Jahr 1912 wurde eine Verbindungskurve vor dem Kopfbahnhof Bergisch Gladbach erbaut. Zudem wurde ein zweiter Bahnhof im Stadtteil Gronau südwestlich des alten Kopfbahnhofs als reiner Personenbahnhof errichtet, nun ein Durchgangsbahnhof. Personenzüge verkehrten nun von Mülheim aus direkt über die neue Verbindungskurve zum neuen Bahnhof und weiter Richtung Bensberg. Der Kopfbahnhof in der Stadtmitte, wo auch mehrere Gleisanschlüsse in umliegende Fabriken bestanden, wurde von nun an nur noch von Güterzügen bedient.

(https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Bergisch_Gladbach)

Doch diese Strecke wird nur in Teilen fertiggestellt. Kürten hat sie nicht erreicht. Nach 60 Jahren eines unerträglich langwierigen Für und Widers werden Kürten und seine Umgebung schließlich doch keinen Anschluss erhalten. Für die Kürtener bleibt die Bahn ein Wunsch - bis heute.

„Es hat wohl selten in unserer Heimat ein Bauvorhaben gegeben, das in der Öffentlichkeit so lebhaft besprochen und von so vielen Stellen befürwortet wurde wie das der Eisenbahn von Bergisch Gladbach nach Wipperfürth. Dabei ist es noch nicht einmal zum ersten Spatenstich gekommen. Als man sich nach fünfzigjährigem Tauziehen endlich auf eine einheitliche Streckenführung einigte, brach der erste Weltkrieg aus und machte jede weitere Erörterung des Bahnbaues zwecklos“.

Mit diesen nüchternen Sätzen fasst August Haasbach eingangs zusammen, was er in seinem Beitrag für den Bergischen Kalender (1959) anschließend ausführlich darlegt – den vergeblichen Kampf um das Eisenbahnprojekt Bergisch-Gladbach – Wipperfürth.
(Haasbach, S. 123)

Den ehrgeizigen Bestrebungen setzt zunächst der Erste Weltkrieg mit der darauf folgenden wirtschaftlichen Depression ein Ende. Etliche Aktenbündel des Gemeindecarchivs Kürten sowie des Kreisarchivs, gefüllt mit einer endlosen Reihe von Gutachten, Zahlenwerken, Anträgen, Eingaben, Petitionen, künden von dem umfangreichen Bemühen um die Bahnlinie, das sich über weit mehr als ein halbes Jahrhundert hinzieht. Kürtens Bahnträume bleiben auf dem Abstellgleis.
(Gemeindecarchiv Kürten 1/ 120)

1861–1870:

Die weite Welt aufs Gleis gesetzt.

Dabei beginnt alles so vielversprechend. Schon früh, im April 1861, formiert sich in Hückeswagen ein Eisenbahn-Ausschuss. Es ist das so genannte „Eisenbahn-Comité der Kreise Altena, Lennep, Wipperfürth, Gummersbach und Mülheim“, kurz: „Bergisches Eisenbahn-Comité“. Dieses über Aktien gestützte Projekt „hat sich bekanntlich den Ausbau einer Eisenbahn von Hagen nach Köln im Anschluß an die Linie ‚Soest-Hagen‘ zur Aufgabe gestellt“: Mit dieser Auskunft präsentiert sich der geschäftsführende Ausschuss am 29. Juli 1861 dem „Herrn Bürgermeister Mausbach, wohlgeboren in Wipperfeld Kürten“. Schon jetzt hat dieses Kuratorium ein bis ins Detail ausgearbeitetes Konzept für das Eisenbahn-Projekt Soest, Hagen, Hückeswagen, Gladbach, Köln entwickelt. Zuvor, im April 1861, unterzeichnet das Eisenbahn-Comité in Hückeswagen eine Petition, die es an das „Hohe Haus der Abgeordneten in Berlin“ weitersendet: Es ist eine gründlich recherchierte und umfangreiche Untersuchung - kartographische, technische, bodenkundliche, soziale, merkantile und auch militärstrategische Aspekte eingeschlossen. Die Bittschrift beginnt mit dem wie folgt formulierten Anliegen:

„Das aus den Repräsentanten der Kreise Altena, Lennep, Wipperfürth, Gummersbach und Mülheim gebildete Eisenbahn=Comité bittet das hohe Haus der Abgeordneten ehrerbietig um huldreiche Befürwortung des nachstehenden Antrages:

„Die Staats-Regierung wolle die hohe Wichtigkeit einer Soest=Hagen=Hückeswagen=Kölner Eisenbahnlinie, als Fortsetzung der Buke-Kreienser Bahn, in strategischer und merkantiler Hinsicht anerkennen; demzufolge diese Eisenbahn Linie entweder als Staatsbahn ausbauen, oder derjenigen schon bestehenden, oder noch zu bildenden Eisenbahn=Gesellschaft, welche sich zum Ausbau derselben bereit erklärt, eine Zinsgarantie von vier Prozent gewähren. [...]“
(Nachweis der gesamten Petition: Gemeindecarchiv Kürten 1/ 120)

Ein Programmpunkt der Einladung zu der am 19. Oktober 1861 stattfindenden General-Versammlung des Bergischen Eisenbahn-Comités ist die „Berathung und Beschlußnahme über Anträge zur Verschmelzung des ‚bergischen Eisenbahn-Comités‘ (Cöln-Hagen) mit dem Comité der Linie ‚Hagen-Soest““

Hagen erhielt 1848/49 durch den Bau der [...] Stammstrecke Elberfeld–Dortmund der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Anschluss an das sich rasch ausbreitende Eisenbahnnetz. Dies war der Anstoß dafür, dass sich Hagen rasch zur Industriestadt mit Hütten- und Metallindustrie entwickelte. Nach der Eröffnung der Ruhr-Sieg-Strecke nach Siegen über Altena im Jahre 1861 gewann die Stadt auch Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt.
(https://de.wikipedia.org/wiki/Hagen_Hauptbahnhof)

Soest hatte am industriellen Aufschwung von der Mitte des vorigen Jahrhunderts an nur einen geringen Anteil. Der Bau der Eisenbahn ab 1849 [...] bewirkte die Ansiedlung einzelner Industriebetriebe außerhalb der Wallmauer, so dass das mittelalterliche Stadt- und Straßenbild weitgehend unberührt blieb. Der Soester Bahnhof wurde zu einem großen Umschlagplatz für den Güterverkehr vom und zum Ruhrgebiet ausgebaut und damit zum größten Arbeitgeber in der Stadt.
(<http://www.fortuna-verlag.de/soportrait.htm>)

Vorangetrieben durch die Konstituierung der Gesellschaft „Cöln-Soester Eisenbahn“, liegt nunmehr mit Datum vom 15. April 1862 der positive Bescheid für den Bau einer Eisenbahnlinie Cöln-Hückeswagen-Hagen-Soest vor. Bis zum 24. November 1862, dem Datum des Formulars, haben etliche Ortsvorsteher und Bürger bereits Aktien gezeichnet „zu dem Betrage von Thlr 2000 zum Bau einer Eisenbahn von Cöln oder Deutz, ausgehend über Mülheim a. Rh., Berg.-Gladbach, Wipperfürth, von da Zweigbahn nach Hückeswagen, Ohl bei Rönsahl, Haus Rade durch's Volmethal nach Hagen, in nächster Nähe von Menden vorbei (bis Soest [...])“. Investiert haben Bürger aus Wipperfeld, Erlenbusch, Forsten, Tannenbaum, Olpermühle, Schultheismühle, Delling, Lohfeld, Fahlenbock, Furth, Laudenberg, Lamsfuß, Mittelschwarzen, Olpe. Gefragt sind freiwillige Beiträge. Das Interesse gerade auch aus den entlegenen Ortschaften rund um Kürten ist groß.
(**Gemeindearchiv Kürten 1/ 120**)

Jetzt stehen die Zeichen gut für den Bahnanschluss mit Trasse über die Bürgermeistereien von Kürten und Olpe. Bereits im Jahr 1863 wird die Strecke Köln - Bergisch-Gladbach – Wipperfürth mit Anschluss nach Soest per allerhöchste Kabinettsordre bewilligt – als Teil der Linie Köln – Soest. Schon 1868 erreicht die Trasse Bergisch Gladbach, die Stadt ist nunmehr mit Köln/ Deutz verbunden.

Gleichzeitig zieht Skepsis auf. Die Zuständigkeiten verschieben sich. Denn ursprünglich geht es den „Comités“ um „1. Aufschluß des oberbergischen Landes durch eine durchführende Bahn“ und um „2. Bildung einer heilsamen Concurrenz für andere Gesellschaften“. Mit der Zahl der Sponsoren rund um die Bahnanlagen im Bergischen Land wachsen auch Befürchtungen. Die Investoren beginnen, ihre Interessensgebiete an den Bahnabschnitten untereinander aufzuteilen. „Was ist davon erreicht“, fragt ein Schriftführer des Comités am 30. Juli 1868, und schreibt weiter: „Die Projecte sind verstümmelt und ihre Ruder sind in denjenigen Händen, für die sie nicht berechnet waren. Die Macht und der Einfluß aller Gesellschaften aber [...] wachsen mit jedem neuen Papiere, welches sie ausgeben [...]“
(**Gemeindearchiv Kürten 1/ 120**)

Während die Aktiennehmer aktiv werden, verlieren die Eisenbahngesellschaften zusehends an Hausmacht. Seit September 1865 ist die Bergisch-Märkische Eisenbahn- Gesellschaft - laut Anordnung des Finanzministeriums - mit einer eine Kautions-Summe von 500 000 Talern samt Zinsen von 4 ½ Prozent belastet. Zum Grunderwerb und Bau der Köln-Soester Strecke

soll überdies noch die Unterhaltung der Nebenstrecken von Hagen nach Lüdenscheid und von Freudenberg nach Menden gehören.

„[...] Durch diesen Gesetzentwurf fühlt sich die gewerbsreiche Mitte des bergischen Landes auf's Tiefste beunruhigt, indem dieselbe im Falle der Annahme dieses Gesetzes wohl noch auf Jahrzehnte hinaus auf die Ausführung einer für sie zur Lebensfrage gewordenen durchgehenden Bahn Verzicht leisten müßte [...]“: Die 1868 voller Sorge „an das Hohe Haus der Abgeordneten in Berlin“ gerichtete Petition schließt mit den Worten:

„Es wolle dem Hohen Hause der Abgeordneten gefallen, der Bergisch=Märkischen Eisenbahn=Gesellschaft die fragliche halbe Million nur unter der Bedingung zu bewilligen, daß sie sich verpflichte, die ganze Strecke der Köln-Soester Bahn von Hagen nach Bergisch=Gladbach nebst Zweigbahn von Wipperfürth nach Hückeswagen binnen einer zu bestimmenden Zeit auszubauen, oder aber, falls die Bergisch=Märkische Gesellschaft sich nicht dazu bereitfinden sollte, doch wenigstens einen ratierlichen Theil der verfallenen anfallenden, d.Verf.) Caution nebst Zinsen für die fragliche Mittelstrecke von Lüdenscheid nach Bergisch Gladbach und eine Zweigbahn von Wipperfürth nach Hückeswagen als Subvention zu deren einstigem Ausbau reservieren.“

(Gemeindearchiv Kürten 1/120)

1871-1880:

Eigentlich höchste Eisenbahn! Doch statt der Bahn rauscht hier die Sülz

Kaum ist der Bahnbau bewilligt, erfolgt ein erster Einbruch: Der deutsch-französische Krieg läßt die zuversichtlich erbrachte Kautionszahlung verfallen, die 500 000 Taler werden hernach nicht wieder bereitgestellt. Das Projekt fällt in einen Dornröschenschlaf, aus dem es erst 20 Jahre später wieder – mehr schlecht als recht - erwacht. Die vormalige Begeisterung ist dahin. Andernorts im Bergischen floriert der Bahnbetrieb.

(vgl. Kockerols, S. 100)

1881-1890:

Schotter in den Sand gesetzt

1888 wendet sich der Kreistag in Köln-Mülheim in Sachen Bahnlinie an die Königliche Staatsregierung in Berlin und stößt dort „auf taube Ohren“, wie Haasbach berichtet.

Nach Jahrzehnten des Hoffens und Zuwartens bringt Kürtens Bürgermeister Kerp den Sachverhalt im Jahre 1890 auf den Punkt: „Handel und Industrie kann hier nicht zum Aufschwung kommen, weil es an einer Eisenbahn fehlt.“

(Gemeindearchiv Kürten 1/ 31, s. a. Kockerols, S. 100, s.a. Haasbach S. 124)

Was die herbeigesehnte endgültige Bewilligung der Strecke nach Wipperfürth nicht leichter macht: Lindlar reiht sich ein in die eskalierende Rivalität im Kampf um die Eisenbahn-Anbindung an die Metropolen. Denn nachdem bereits das Aggertal eine Bahn hat, kommt der berechtigte Wunsch auf, auch das Sülztal verkehrstechnisch zu erschließen. 1884 bildet sich in Hoffnungstal ein entsprechendes Komitee mit dem Auftrag, die Bahnlinie Bensberg – Rösrath –Hoffnungsthal – Immekeppel nach Osten hin auszubauen. Die interessierten Gemeinden Lindlar, Hohkeppel, Kürten, Olpe und Klüppelberg sind indes nicht unter einen Hut zu bringen. Olpe und Kürten setzen sich für die Weiterführung der Bahn von Bergisch Gladbach aus durch das Kürtener Sülztal in Richtung Wipperfürth ein. Bergisch Gladbach wiederum bleibt skeptisch, weil die Weiterleitung durch die Stadt in das Strundetal mit Schwierigkeiten verbunden ist. Kritischer Punkt sind denn auch die Höhenunterschiede zwischen Spitze und Biesfeld. Außerdem ist den Gemeinden Lindlar und Hohkeppel mit der

Durchführung dieses Konzepts nicht geholfen. Ein Vermittlungsvorschlag, eine Trasse von Bergisch Gladbach aus ins Kürtner Sülztal und bis Broich zu bauen und von dort aus nach Tüschchen mit Weiterführung nach Lindlar abzubiegen, findet auf beiden Seiten wenig Zustimmung.

So bildet sich 1888 auch in Lindlar ein Komitee unter Vorsitz von Bürgermeister Joh. Wilhelm Hofstadt. Anvisiert wird eine Streckenführung von der bereits in Betrieb genommenen Bahnstation Immekeppel aus über Tüschchen, Lindlar, Hartegasse, Frielingsdorf, Dohrgaul, Wipperfürth. Gegen diesen Plan wiederum votieren die Gemeinden Kürten und Olpe.

(vgl. Külheim, S. 69 f)

„Kürten und Olpe waren nicht die einzigen Bürgermeistereien, die sich darum bewarben, daß die Bahn durch ihr jeweiliges Gebiet verlaufen sollte; auch Lindlar war ebenso stark daran interessiert. „, schreibt Bernd Kockerols und führt weiter aus: „Als im Jahre 1888 Landrat Graf von Nesselrode in einem Vorschlag die zukünftige Bahnstrecke an Kürten vorbei und über Lindlarer Gebiet sehen wollte, brach ein Konkurrenzkampf zwischen den Nachbargemeinden aus, die dem zwar langfristig die größere Bürgermeisterei durch den Bau der Strecke Immekeppel-Lindlar in Jahre 1912 Sieger blieb, aber von beiden Seiten mit einer großen Polemik geführt wurde. Man ließ kaum etwas aus, um dem Gegner zu schaden.“

(Kockerols, S. 105)

In diese lähmende Situation hinein veröffentlicht das „Comité“ der geplanten Eisenbahnverbindung Kassel-Köln Ende 1889 einmal mehr eine Denkschrift. Dieses Mal schlägt der Ausschuss eine Abänderung des bisher geplanten Verbindung Kassel Köln vor; hier mit einer Trasse Köln – Kalk- Berg-Gladbach – Wipperfürth – Meinerzhagen – Attendorn – Friedberg - Winterberg – Medebach –Korbach – Sachsenhausen – Wolfhagen – Kassel. „Abschwenkungen“ nach Süden oder Norden seien nicht ausgeschlossen. Der 209 km lange Streckenverlauf sei kürzer als alle vergleichbaren Ost-West Verbindungen. „Die Ertragsfähigkeit des geplanten Eisenbahnlinie liegt außer allem Zweifel [...]“, führt die Denkschrift weiter aus und resümiert trotzig, fast triumphierend:

„Sollten ungeachtet dessen höherer Erwägungen es ungeeignet erscheinen lassen, die Ausführung des Projects auf Staatskosten zu übernehmen, so stehen dem unterzeichneten Comité die Mittel zur vollständigen Herstellung der Bahn jederzeit zur Verfügung, so daß auch ohne staatliche Beihülfe den beteiligten Gegenden wie im ganzen Lande der Vortheil einer unmittelbaren Verbindung der beiden wichtigen Städte Köln und Kassel gesichert wäre, wenn die landesherrliche Genehmigung zur privaten Ausführung erteilt würde.“

Dazu muss man wissen, dass seit 1880 die einzelnen Eisenbahngesellschaften aufgegeben und die Bahnen verstaatlicht wurden. Offenbar erweist sich dieser Sachverhalt für das Comité als ein Fakt von besonderer Tragik. Denn gegen Ende der Denkschrift heißt es bedauernd:

„Die Ausführung des genannten Planes wäre demnach selbst ohne Grundentschädigung der anliegenden Gemeinden als gesichert anzusehen, wenn wir noch die ehemalige Privat-Eisenbahn-Verwaltung hätten; denn in diesem Fall wäre kein Grund vorhanden, einer Privatgesellschaft die Genehmigung zur Ausführung zu verweigern. [...] Hoffentlich wird der für so viele arme abgeschlossene Gegenden nützliche Plan verwirklicht werden. In andern Falle würden die Betreffenden Bewohner höchst unangenehm berührt [...] werden [...]“.

(Kölner Volkszeitung 30. Dezember 1889; Gemeindearchiv Kürten 1/120)

Der Artikel rührt auf. Die Sache eilt, die Denkschrift benötigt Zustimmung aus potenten Wirtschaftskreisen. Zur Jahreswende 1889/90 berichtet die Presse:

„Den vielfachen Bestrebungen zur Eröffnung dieser auch für Köln so sehr wichtigen Eisenbahn=Verbindung [...] tritt gegenwärtig die Handelskammer zu Köln erneut bei, indem

sie eine große Zahl Firmen aus den Kreisen des Handels und der Industrie auffordert, der vom Kasseler Comité ausgearbeiteten Denkschrift sich anzuschließen, welche dem Herrn Eisenbahn=Minister und dem Landtage unterbreitet werden soll. [...] Die Bahn soll nach dem Kasseler Plan von Kassel aus zunächst das Fürstentum Waldeck durchschneiden und über Corbach, Winterberg, Fredeburg, Attendorn, Meinerzhagen, Wipperfürth, Kürten und Berg.=Gladbach nach Köln geführt werden.“

(Kölnische Volkszeitung vom 4.1.1890; Gemeindearchiv Kürten 1/120)

Wiederum droht das Eisenbahn-Vorhaben zu ersticken im Sumpf der Behörden, im Zynismus und im lähmenden Kompetenzgerangel der Zuständigen. Auch ein Beratungsgespräch auf übergeordneter Ebene zwischen dem Landtagsabgeordneten Franz Hitze und Eisenbahnminister Albert von Maybach bringt das Projekt nicht wirklich voran. Auf die Eingaben des Komitees verweigert der Eisenbahnminister schlicht die Antwort, ja, er zieht sich auf ganzer Linie zurück:

„Mehr wie eine Empfangs=Bescheinigung könne er doch nicht geben, da die Entscheidung von so zahlreichen Vor=Instanzen: Regierungs- und Ober=Präsident; Kriegs= und Finanz Minister etc., die alle gehört würden und vor allem vom Gesamt=Ministerium abhängt, daß er zu einer irgendwie positiven Antwort nicht competent sei. Deshalb blieben alle Eingaben unbeantwortet, was aber nicht ausschließt, daß der Inhalt sorgfältig geprüft werde. Dann führte er sehr eingehend aus, daß er es nie und nimmer verantworten könne, 90 bis 100 Millionen Mark für eine sogenannte directe Eisenbahnlinie Kassel=Köln zu fordern. Es sei ja ein altes Project, aber damals habe die Linie über Lehrte noch nicht existiert. Dieselbe sei so günstig – demnächst hoffe er in acht Stunden von Berlin nach Köln zu fahren – daß diese Schnell-Verbindung auf directer Linie Kassel=Köln wegen der riesigen Grund Schwierigkeiten gänzlich unerreichbar sei [...] Die Darlegungen des Ministers gegen eine directe Linie Kassel=Köln wurden mit einer Lebhaftigkeit vorgetragen, daß Herr Hitze die Überzeugung, wie er sagt, gewonnen hat, es sei richtiger, nicht auf derselben zu bestehen. Der Minister machte sogar Andeutungen, er sei nicht dazu da, gewissen ‚Speculationen‘ zu dienen [...]“

(Kölnische Volkszeitung vom 4.1.1890; zit. Sauerländisches Volksblatt vom 30.12.1889; In: Gemeindearchiv Kürten 1/120)

Indes: Die Hoffnung stirbt zuletzt. Rings um Kürten wird regelmäßig und ausdauernd konferiert. Naheliegende wirtschaftliche Sorgen stehen im Vordergrund. Endlich sollen die Vermessungsarbeiten vorgenommen und Streckenkarten angefertigt werden. Am 13. November 1890 wendet sich als Komitee-Mitglied der Sprengstoff-Fabrikant Constantin Breidenbach aus Olpe-Junkermühle an den Kürtener Bürgermeister Christian Mausbach „wohlgeboren Wipperfeld „ (1823-1897) mit den Worten: „*Behufs Aufstellung des Rentabilitäts-Ausweises der groß. Bahnstrecke Berg.-Gladbach – Wipperfürth bedarf ich der z.Zt. von der Gemeinde gemachten Aufstellung, was ev. auf der Strecke an Gütern etc. befördert würde, und müßte ich um gefl. Zusendung der Abschrift dieser Aufstellung erg. bitten.*“

Am 6. Februar 1890 ergeht an den Kürtener Bürgermeister Christian Mausbach die Einladung des Fabrikanten Breidenbach zu einer „*Eisenbahn-Comité - Sitzung in Berg.Gladbach b/ Gastwirth Kolter am Mittag d. 10ten Nachmittag 2 Uhr – Tagesordnung – Anlage der Vermeßungs-Karten [...]“*

Am 1. Oktober 1890 erfährt Bürgermeister Mausbach: „*Die generelle Vermeßung der Strecke B.-Gladbach-Wipperfürth ist fast fertiggestellt und sind die Karten bereits in meinem Besitz [...]. Hochachtend Breidenbach.*“

(Gemeindearchiv Kürten 1/120)

1891-1900:

Schall und Rauch statt Dampf und Fahrt: Fürsprecher, Rivalen - und kein Fortkommen!

„Nicht unerwähnt darf bleiben, welch wohltuenden Einfluß die neue Bahn auf sozialem Gebiet für die Bergische Land im Gefolge haben wird. Der ungünstige Stand der Landwirthschaft vertreibt namentlich die jungen Leute im kräftigsten Alter von der heimischen Scholle, indem selbige ihren Mann nicht mehr zu ernähren im Stande ist. Der Bauer zieht in die Fabrikstädte. Unbekannt mit dem Getriebe derselben und deren Einrichtungen fühlt er sich dort unglücklich und unzufrieden und trägt so zur Vermehrung des Proletariats bei[...]“

Diese in gewisser Weise weitsichtige Analyse stammt aus der 1891 veröffentlichten „Denkschrift betr. den Bau der Bahn Cöln-Berg.-Gladbach-Wipperfürth-Halver-Oberbrügge“ und ist unterzeichnet mit „Die Interessenten für den Bau einer Eisenbahn von Cöln bzw. Deutz über Berg.Gladbach-Wipperfürth-Halver-Oberbrügge - i.A. Breidenbach, Junkermühle, Vorsitzender des Bau-Comitees“
(Gemeindearchiv Kürten 1/122)

Unverändert stark ist das Bedürfnis, den Bahnbau-Hoffnungen endlich Gestalt zu geben. Denn nahezu zeitgleich, im Dezember 1891, veröffentlichten hochrangige Interessenten aus Wipperfürth eine weitere „Denkschrift betreffend den Bau der Bahn Berg.-Gladbach – Wipperfürth als Theil der Strecke Cöln - Cassel – Länge 26,6,Kilometer“. Die Abhandlung leitet bezeichnenderweise ein mit der Feststellung: „Die Wichtigkeit und Notwendigkeit der Eisenbahn-Verbindung zwischen Berg.=Gladbach und Wipperfürth ist schon seit langer Zeit sowohl seitens der Behörden als seitens der Interessenten anerkannt worden und hat die mannigfachsten Bestrebungen hervorgerufen.“

Erneut weist die Denkschrift mit ausführlich dargelegten Beispielen hin auf die langen Jahrzehnte der Vorbereitungen für den Bau einer „Vollbahn“, auf die „großen Opfer“ seitens der Bevölkerung, auf die Genauigkeit und Verlässlichkeit der Vermessungen, auf die Vielzahl der Kosten sparenden Randbedingungen und auf die außerordentlich lohnende Rentabilität der Bahn vor Ort.

(Gemeindearchiv Kürten 1/120)

Die Hinhalte-Phasen dauern an. Mittlerweile sind 30 Jahre seit der Konzessionierung der Strecke ins Land gegangen. Wieder erfolgt ein Vorstoß aus dem Rheinland in Richtung Berlin: Das Local-Comité für den Bahnbau unterzeichnet am 10. November 1892 eine Petition an das Abgeordnetenhaus, die allerdings erst im Sommer 1893 an die Königliche Staatsregierung weitergereicht wird.

Seit 1895 begleitet und unterstützt auch Hermann de Witt, ein Abgeordneter der Deutschen Zentrumspartei, die Vorgänge. Von 1894 bis 1908 gehörte der Jurist dem Preußischen Abgeordnetenhaus an, zugleich, bis zu seinem Tode 1909, ist er auch Mitglied des Deutschen Reichstags für den Wahlkreis Köln 6 (Mülheim am Rhein, Gummersbach, Wipperfürth).

Am 27. März 1895 bittet Hermann de Witt den „Eisenbahnminister“ Karl von Thielen, die Linie Köln-Kassel - oder wenigstens die Teilstrecke Bergisch-Gladbach – Wipperfürth nun endlich auszubauen. Hermann de Witt argumentiert, dass der Bau ohne große Kosten möglich sei: Ein Local-Comité habe die erforderlichen Vorarbeiten bereits durchgeführt. Karl von Thielen wiederum hält die Linie Köln-Kassel wegen des bergigen Geländes für zu teuer und unrentabel und fordert entsprechende Gegenbeweise. Im Oktober 1895 erscheint ein umfangreicher Kommentar zu dem Bahnvorhaben in der Wipperfürther Zeitung, hier ein Auszug:

„[...] Vornehmlich ist der Kreis Wipperfürth, einer der am wenigsten durch Eisenbahnen erschlossenen Bezirke der Monarchie, an dem Gelingen dieses Vorhaben interessiert. Seine

bisherige Abgeschlossenheit hat es zuwege gebracht, daß seine Bewohner immer mehr dem wirtschaftlichen Untergange entgegenneilen. Das Sinken der Güterpreise, der Mangel an Arbeitskräften infolge des Wegzugs der jüngern, arbeitsfähigen Leute in die Fabrikstädte, der schwer zu erreichende und zudem durch günstiger belegene Landstriche vollständig beherrschte Fruchtmart führen den Bauern in Schulden und Armut. Hier Wandel zu schaffen, ist allein eine Eisenbahn, für den Kreis Wipperfürth also Notstandsbahn, geeignet und deren baldigste Herstellung am Platze.

Die in dem sogenannte Cürtener Sülz= und obern Wupperthal eingeführte und vormals reiche Industrie hat leider den Kampf mit dem in Bezug auf Verkehrswege günstiger gestellten Wettbewerbes aussichtslos aufgeben müssen; auch sie wird durch die geplante Bahn bei ihrer überaus vorteilhaften Lage alsdann wieder zu der alten Blüte und Bedeutung gelangen, ist doch die angestrebte Verbindung über Berg.=Gladbach zwischen den Endstationen Oberbrügge und Deutz bzw. Köln gegen den z.Z. laufenden kürzesten Schienenweg um 22 km kürzer [...]"

„[...] Bei diesen ins Auge springenden Vorteilen der neuen Bahnstrecke, abgesehen von dem bereits oben erwähnten Interesse speziell für den Kreis Wipperfürth, konnte es nicht Wunder nehmen, dass die im vorigen Monate in Berg.=Gladbach stattgefundenen Versammlung der Interessenten des mehrgenannten Bahnprojekts sich dahingehend einstimmig erklärte, dass der Bau der Eisenbahn Berg.=Gladbach-Wipperfürth-Halver-Oberbrügge ein dringendes Bedürfnis sei. Die hierbei (für das Ministerium) abgefaßte Resolution [...] hat folgenden Wortlaut:

„Die heute versammelten Interessenten für den Bahnbau Berg.=Gladbach-Wipperfürth-Halver-Oberbrügge wünschen dringend, daß diese Bahn als Theilstrecke der Linie Köln-Soest als Vollbahn mit Vollbetrieb baldigst seitens der Königl. Staatsregierung ausgebaut werde. Diese Bahn ist als im Interesse des Kreises Wipperfürth, der Städte Berg.=Gladbach, Wipperfürth, Oberbrügge, Halver, Lüdenscheid und eines Teiles des Kreise Mülheim a. Rhein liegend zu erachten. Ganz besonders ist dieselbe geeignet, dem zur Zeit herrschenden Notstande im bergischen Lande hinsichtlich der landwirtschaftlichen Betriebe in erster Linie abzuhelpfen, das Hinterland der genannten Städte ganz und voll zu erschließen und den betr. Städten selbst als Industriezentren neue Verkehrswege zu eröffnen. Endlich dürfte die Bedeutung der neuen Strecke in strategischer Hinsicht nicht zu unterschätzen sein.

Möge das geschlossene Vorgehen des bergischen Volkes der Königl. Staatsregierung um endlichen Anschluß an den allgemeinen Verkehr durch Ausbau der Strecke Berg.=Gladbach-Wipperfürth-Halver-Oberbrügge zu ersuchen, von Erfolg gekrönt sein, zum Wohle und Segen des bergischen Landes und seiner Bewohner.““

(Gemeindearchiv 1/ 122: „Wipperfürther Kreisblatt zugleich Wipperfürther Zeitung Nr.126, Donnerstag, den 24. Oktober 1895 „; aus: „Kölnische Zeitung Nr. 868 vom 9. d.M. „ / 9. Oktober 1895)

Das endlose Bemühen um den Bahnanschluss reißt nicht ab. Mit „Rechnung für das Comité für Bahnbau Berg.-Gladbach-Wipperfürth“ vom 24. Dezember 1895 - immerhin bei 82,25 Mark - erstellt die Wipperfürther Buchdruckerei B. Büllbach 100 Formulare „achtseitig“, und 100 Exemplare Denkschriften. Die Archivakten enthalten eine „Nachweisung betreffend die wirtschaftlichen und Verkehrs-Verhältnisse im Bereiche einer Eisenbahn von Berg.-Gladbach nach Wipperfürth, aufgestellt nach amtlichen Ermittlungen für die Bürgermeistereien Berg.=Gladbach, Bensberg, Cürten, Olpe, Klüppelberg, Wipperfürth im Jahre 1895“
(Gemeindearchiv 1/ 120)

Im Mai 1896 trifft sich das Komitee in Halver, um weiterhin für den Ausbau der Strecke über Wipperfürth hinaus nach Halver und Oberbrügge bei Altena zu kämpfen. Für die anvisierte Strecke - Bergisch Gladbach bis Oberbrügge - ermittelt der Ausschuss einen Kostenvoranschlag von 5 390 000 Mark. Die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld verspricht zwar eine wohlwollende Prüfung des Projekts, legt sich aber nicht fest. Im

Dezember 1896 wendet sich auch die Kölner Handelskammer an den Eisenbahnminister und bittet ihrerseits um Förderung des Ausbaus.

Nicht ohne Erfolg. Denn ab März 1897 erlebt das Projekt einen erneuten Aufschwung: „Die Rentabilität des Projekts ist über alle Zweifel sichergestellt und zu befürworten“, befindet der Zentrumsabgeordnete Hermann de Witt.

(Gemeindearchiv 1/120)

„Eisenbahnwünsche“ werden auch zum Jahreswechsel 1896/1897 in der Öffentlichkeit laut. Stellvertretend für Volkes Meinung schreibt ein offenbar sozialkritischer und fachkundiger Leser an die Kölnische Volkszeitung. Er wägt die geplanten Streckenführungen gegeneinander ab; insbesondere sieht er im behördlichen Umgang mit den Bahnbau-Projekten ein Spiel der Einflusreichen mit den Lebenslagen der Menschen in der Region - Indiz für obrigkeitliches Machtgebaren gegenüber der bäuerlichen Bevölkerung. Ein Rückzug bedeute eine die Allgemeinheit beeinträchtigende Machtanwendung. Eine Bewilligung der Bahnpläne für den Kreis hingegen führe zur Befreiung von Notlagen; Handel und Wirtschaft würden durch die Transportmöglichkeiten nur gewinnen. Die Bahn könne die unverändert vorherrschende Mühsal der Menschen in der Region deutlich lindern:

„Zu jenen Gegenden, welche bisher einen gnädigen Blick seitens der Gewaltigen, sowohl in Bezug auf Eisenbahn=Anschluß als auch directe Zuwendungen, in keiner Weise sich zu erfreuen hatten, gehört auch der mittlere Theil des Kreises Wipperfürth, speciell die Gemeinden Lindlar, Cürten, Olpe und Klüppelberg. Die fast ausschließlich auf den bei den ungünstigen Bodenverhältnissen wenig ergiebigen Ackerbau angewiesenen „Oberbergischen“, bleiben ihrem Schicksal ruhig überlassen und finden nirgends die hülffreie Hand, die ihnen in den sich mehr und mehr entvölkernden Districten den Kampf um 's Dasein in etwa erleichtere. Dabei sind aber die Bedingungen für die Rentabilität einer Eisenbahn für jeden der Verhältnisse Kundigen gegeben. Fast allenthalben kommen sehr harte, zu Pflastersteinen geeignete Grauwacken, ferner Kalksteine, Sandsteine und Eisenerze vor, welche gegenwärtig wegen der hohen Achsenfrachten natürlich nicht verwertet werden können. Beträchtliche Wasserkräfte von etwa 30 Pferdestärken, welche auch unter der Herrschaft des Dampfes noch als willkommene Zugabe erachtet werden, liegen unbenutzt, da die gebotenen Vorthelle durch die mangelnden Anschlußverbindungen an den Weltverkehr wieder aufgehoben werden [...]“.

In diesem Zusammenhang stellt der Einsender die Frage, welche Regionen im Altkreis Wipperfürth und in Rhein-Berg in das Bahnprojekt überhaupt eingebunden werden sollten und fährt fort:

„[...] Wenn nun die Frage erörtert werden sollte, welche Bahnlinie denn dem Kreise den ersehnten Aufschluß bringen würde, so kann unter den gegebenen Verhältnissen nur die Linie Berg.=Gladbach=Cürten=Lindlar=Kaiserau in Betracht kommen. Lindlar allein könnte ja an das ihm zunächst gelegene Engelskirchen angeschlossen werden; damit wäre jedoch dem übrigen Theile des Kreises nicht geholfen. Ersterwähnte Linie würde von Berg.=Gladbach aus ins Cürtener Sülzthal führen, diesem bis Tüschchen, von dort dem Lindlarer Sülzthale aufwärts folgen und bei Kaiserau Anschluß an die Leppethalbahn finden. Technische Schwierigkeiten würden bei diesem Bau nicht zu überwinden sein. Falls bei Blissenbach ein ungefähr 300 Meter langer Einschnitt gemacht würde, könnte von Gladbach bis Cürten ein Steigungsverhältnis von 1:80 erreicht werden, was bei dem heutigen Stande der Technik, wo man bei Normalbahnen Steigungen von 1:60 für zulässig erachtet, als sehr günstig erachtet werden muß [...]“

Offenbar hätte es bei einer Planung mit Streckenverlauf über Herweg – Bechen - Durhaus noch nicht einmal einer Untertunnelung des Spitzer Sattels bedurft. Weiter führt der Leser aus:

„[...] Der ganze übrige im Sülzthale liegende Theil der Linie ist fast eben und natürlicherweise leicht zu bauen. Die von B.=Gladbach bis Kaiserau im ganzen etwa 27 Kilometer lange Strecke führt mitten durch die Gemeinde Kürten, berührt bei Grundermühle den in gerader Richtung nach Olpe führenden, etwa 2 Kilometer langen Gemeindegeweg und bietet auch dem bis jetzt vollständig abgeschlossenen und für Fuhrwerke geradezu unerreichten Theile der Gemeinde Hochkeppel (Georghausen, Welzen, Hommerich usw.) nach Herstellung eines etwa 1 ½ Kilometer langen Verbindungsweges nach Tüschchen die Möglichkeit, von den in den letzten fünfzig Jahren gemachten Erfindungen, als Eisenbahnen, Telegraph u.a. augenscheinlich sich zu überzeugen.

Eine von mehreren Seiten befürwortete Linie von Immekeppel nach Lindlar mit Anschluß nach Kürten würde, obwohl möglicherweise etwas kürzer, keineswegs zu empfehlen sein, da man den Bewohnern Kürtens doch kaum zumuthen kann, daß sie, um nach Gladbach zu kommen, eine Tagereise auf der Eisenbahn machen, wenn sie genannten Ort, unter Benutzung ihrer natürlichen Fortbewegungsmittel, in längstens zwei Stunden erreichen können. Es kommt nämlich bei der bestehenden Bahnlinie Immekeppel=Deutz die eigenartige Führung der Strecke Immekeppel=Bensberg in Betracht, welche die in der Luftlinie etwa 3 Kilometer voneinander entfernten Orte Immekeppel und Bensberg auf dem ‚nächsten‘, etwa 20 Kilometer langen Umwege verbindet. Mit der Linie Immekeppel ist es, solange nicht die Strecke Rösrath=Kalk ausgebaut ist, also nichts, und wir wagen deshalb zu hoffen, daß die Interessenten geschlossen für das Projekt B.=Gladbach=Lindlar=Kaiserau eintreten werden, und dass dasselbe sowohl seitens des Kreises, als auch seitens der Provincial= und Staats=Behörden die Förderung finden werde, welche es verdient.“

(Gemeindearchiv 1/ 120)

Dieses wohlhabgewogene und im Hinblick auf Kürten wünschenswerte Plädoyer für eine Linie Berg.-Gladbach – Kürten – Lindlar - Kaiserau bezieht Kürten wie Lindlar gleichermaßen mit ein: Ein Konzept, dass die schwelenden Rivalitäten zwischen den beiden Landgemeinden um das Bahnprojekt beseitigen könnte.

Zur Disposition stehen jedoch mehrere Konzepte. Immerhin existiert auch noch der Plan jener mehr als 30 Jahre zuvor, 1863, erstmals bewilligten alten Linie Köln-Soest. Die Retourne auf diese Lesermeinung folgt denn auch auf dem Fuße. Ein weiterer Einsender schreibt:

„In No. 751 der Kölnischen Volksztg. findet sich ein Artikel betr. Eisenbahn=Wünsche für den Kreis Wipperfürth, der die fast verblüffend wirkende Erklärung enthielt: ‚bei den gegebenen Verhältnissen kommt nur die Strecke Berg.=Gladbach=Cürten=Lindlar=Kaiserau in Betracht‘.

Der Einsender muß doch wissen, daß bereits im vorigen Jahre die kgl. Staatsregierung die kgl. Eisenbahndirection Elberfeld beauftragt hat, die Verkehrs= und Rentabilitätsverhältnisse zu ermitteln für die dreißig Jahre lang geplante und bereits 1863 genehmigte Strecke Köln=Wipperfürth=Soest. Der Herr Minister verlangt, daß den angestellten Ermittlungen die alte ‚Köln=Soester Linie‘, welche dem Cürtener Sulzthal entlang führt, zu Grunde gelegt werden solle. Durch die Verbindung mit dem Projecte

Halver=Oberbrügge=Lüdenscheid=Hagen gewinnt die geplante Bahnstrecke Bergisch=Gladbach=Dürscheid, Kürten=Junkermühle=Thier=Wipperfürth eine besondere Bedeutung. Die Ausführung dieser Bahnstrecke wird die Staatsregierung über kurz oder lang nothgedrungen in die Hand nehmen müssen. Die Stadträthe von Wipperfürth und Berg.=Gladbach haben einstimmig sich für dies naturgemäße Project ausgesprochen, ebenso die Bürgermeister von Bensberg, Kürten, Olpe, Wipperfürth und Klüppelberg, die sämmtlich in einer großen Comité=Sitzung zu Berg.=Gladbach am 19. Sept. 1895 versammelt waren. Aufgrund der Aufforderung der kgl. Eisenbahn=Direction Elberfeld sind denn auch z.Z. in allen genannte Bürgermeistereien, die die Bahnlinie fast durchschneidet, die eingehendsten

Verkehrs=Ermittlungen unter großer Mühe und Kostenaufwand vorgenommen worden, die für die Rentabilität der Bahn nur sprechen. Die Versammlung in Gladbach sprach sich auch dahin aus: daß nur dies alte Project Berg.=Gladbach=Wipperfürth in landwirthschaftlicher, commercieller und strategischer Beziehung von Wichtigkeit und Bedeutung sei. Die hier und da auftauchenden anderweitigen Bahn=Projecte wurden als aussichtslos und undurchführbar, sowie völlig unrentabel fallen gelassen. Den Interessenten für die Bahnstrecke von Gladbach nach Lindlar möchte ich anheim geben, dafür Sorge zu tragen, daß das alte Köln=Soester Project mit vereinten Kräften der Ausführung näher gebracht wird und im Anschluß an diese Strecke – etwa in Eichhof – der Zweigverkehr nach Lindlar leitet. Dann ist durch die Verbindung beider Projecte alln geholfen und einer gegenseitigen Bekämpfung die Spitze abgebrochen. Dann, aber auch nur dann wird der ganze Kreis die etwa von ihm geforderten Geldopfer bringen.“

(Gemeindearchiv 1/120)

Welche Trassenführung im Bergischen auch immer realisiert werden würde, ob über Bergisch Gladbach – Kürten – Lindlar – Kaiserau oder über Köln – Wipperfürth – Soest (via Bergisch-Gladbach- Dürscheid, Kürten – Junkermühle – Thier – Wipperfürth / mit Abzweigung nach Lindlar bei Eichhof: Kürten und auch Lindlar wären jeweils eingebunden.

Noch aber herrschen Irritationen hinsichtlich der Streckenführung. Am 29. April 1897 versammelt sich das Bahn-Komitee in Wipperfürth. Beteiligt sind Vertreter von Industrie, Handel, Landwirtschaft, Bürgermeister und Geistliche, der Landtagspolitiker Hermann de Witt selbst und auch Landrat Adolf von Dalwigh aus Wipperfürth. Die Männer kommen zu einer Beschlussfassung für die Direktlinie Wipperfürth-Bergisch Gladbach; sie bilden eine Abordnung, die im Eisenbahnministerium bei von Thielen in Berlin vorstellig werden soll: Karl von Thielen verspricht, das Bahnprojekt bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld prüfen zu lassen. Alles scheint sich auch für Kürten zum Guten zu wenden. Dann, im Dezember 1897, setzt sich die Lenneper Handelskammer dafür ein, die Strecke Bergisch.Born – Radevormwald voranzustellen. Dieses Ansinnen drängt die Strecke nach Wipperfürth zunächst in den Hintergrund, um sie im Januar 1898 über Eingaben der Kölner Handelskammer erneut zu favorisieren. Im Februar unterbreiten die Abgeordneten Noelle aus Altena und de Witt aus Mülheim am Rhein dem Eisenbahn-Minister wiederum einen Bericht der Handelskammern Lüdenscheid und Köln-Mülheim. De Witt wägt wohlwollend ab, vertagt jedoch den Bau bis auf weiteres.

(Gemeindearchiv 1/120, s.a. Haasbach, s. 124 f.)

Etwa zeitgleich, 1897, bildet der Lindlarer Rat einen Eisenbahn-Ausschuss, denn auch hier sieht man einen Anschluss Lindlars an das Eisenbahnnetz als dringend erforderlich an. Zuvor, 1890, war ja schon eine Eisenbahnstrecke nach Immekeppel errichtet worden. Nun streben die Lindlarer an, die Gemeinde über Immekeppel an das Schienennetz anzubinden. Alle Bemühungen der Gemeinde, diese Strecke nach Lindlar weiterzuführen, hat jedoch zunächst keinen Erfolg. Erst 1906 wird dieses Vorhaben von der Regierung genehmigt, so dass 1909 mit dem Ausbau der Gleise begonnen und die Strecke 1912 eröffnet werden kann.

Die Planung sieht vier Bahnhöfe vor: Obersteeg, Tüschchen, Linde und Lindlar. Zugleich werden Einwände laut: So verlangt die Pfarre Süng die Verlegung des Bahnhofs Lindlar in das Sülztal. Wiederum fordert eine Erzgrube in Dürscheid einen Bahnhof in Klefhaus nahe Brombach/ Overath, denn der Ort liegt an der Einmündung des Dürschbachs in die Sülz. Beides wird nicht realisiert. Dann wieder entbrennt eine Diskussion zur Standortbestimmung des Bahnhofs - Tüschchen einerseits und Hommerich andererseits. Die nunmehr fertiggestellte Teilstrecke Immekeppel-Hommerich („Sülztalbahn „) soll schließlich nach Wipperfürth führen. Doch der Weltkrieg macht alle Ausbaupläne zunichte. Deshalb bleibt der Bahnhof Lindlar ein „Sackbahnhof. „

(Bis 1966 ist die Station Lindlar der Endbahnhof der Bahnstrecke Köln-Mülheim–Lindlar, dann wird der Streckenabschnitt demontiert. am Einschnitt, der nach Lindlar hineinführte, wird die Trasse überbaut und ist dort nicht mehr zu sehen. Einige der Bauwerke der Strecke stehen aber noch, so vor allem die Bahnhofsgebäude, zum Beispiel in Hommerich, Linde und Lindlar, zudem auch der große Viadukt bei Linde und große Teile des alten Bahndamms im Bereich von Immekeppel. - Durch das Gebiet der Gemeinde Lindlar führt damals auch die Leppetalbahn von Engelskirchen nach Marienheide. Die Gleise dieser Strecke werden 1958 demontiert)

1927 wird der Plan einer Eisenbahnstrecke Lindlar-Wipperfürth zugunsten der Strecke Bergisch-Gladbach-Wipperfürth fallengelassen. Doch auch die letztere Strecke - die nunmehr Kürten mit einbindet – wird bekanntermaßen nicht realisiert.

(vgl. Wikipedia: „Bahnstrecke Köln-Mülheim-Lindlar „)

Wir schreiben das Jahr 1898. Am 13. April befürwortet das Bahn-Komitee erneut die Direktlinie Wipperfürth-Bergisch Gladbach - und nicht etwa Köln–Lindlar-Wipperfürth. Diese Festsetzung lässt die seit über zehn Jahren schwelenden Grabenkämpfe um die Trassenführung zwischen Kürten-Olpe einerseits und Lindlar andererseits wieder aufflackern. Wenige Tage später, mit Schreiben vom 27. April 1898, plädiert das „Local-Comitee“ weiterhin für den Bau einer Eisenbahn über Junkermühle nach Wipperfürth - und gegen die Trassenführung über Lindlar. Darin heißt es:

„Den Bestrebungen des Comitees für den Bau einer Eisenbahn Bergisch-Gladbach-Wipperfürth wird wiederholt, namentlich in letzter Zeit, von einem Theile der Gemeinde Lindlar, im Kreise Wipperfürth, mit allen Mitteln entgegengearbeitet, worüber wir unsere Interessenten nicht im unklaren lassen können. Bekanntlich erstrebt das unterzeichnete Comitee eine direkte Verbindung von Bergisch Gladbach durch das Strundertal über Cürten, Junkermühle nach Wipperfürth bzw. nach Halver-Oberbrügge. Die projektierte Strecke durchschneidet den Kreis Wipperfürth fast genau in der Mitte, wie auch die Bürgermeistereien Bergisch Gladbach, Cürten, Olpe, Klüppelberg und Wipperfürth. - Die Gemeinde Lindlar bzw. dem Orte Lindlar genügt unser allseitig als zweckmäßig und rentabel anerkanntes, durch keine technischen Schwierigkeiten behindertes Projekt jedoch nicht, und hat dieselbe bereits Schritte gethan, die Kgl. Staatsregierung zu veranlassen, an erster Stelle die Eisenbahnstrecke Immekeppel-Lindlar durch das Lennefethal, wenn dieses keine Aussicht auf Erfolg habe, dann von Immekeppel durch das Lindlarer Sülzthal über Tüschchen nach Lindlar und endlich, wenn alles verschlagen sollte, direkt von Bergisch Gladbach nach Lindlar zu bauen.

Von diesen Gegenprojekten würde das erstere, immer im Interesse des ganzen Kreises Wipperfürth gesprochen, nur dem Orte Lindlar den gewünschten Aufschluß bringen, dahingegen dem übrigen Theile de Gemeinde – von den übrigen Nachbargemeinden des Kreises zu schweigen. auch nicht den geringstenVorthail eines Bahnaufschlusses gewähren. Kann man sich eine zweckeentsprechendere und günstigere Erschließung des Kreises denken als Bergisch Gladbach - Junkermühle – Wipperfürth mit Abzweigung nach Lindlar? Keine Stimme des Widerspruchs kann sich vernünftiger Weise erheben, gegen einen solchen einheitlichen und vortheilhaften Plan der Erschließung unseres in allen Theilen schwer darniederliegenden Kreises [...]“

(Gemeindearchiv 1/ 122; Gleiches in **Kockerols, 105 f.**)

Am 26. Oktober 1898 jedoch erfolgt ein erneuter Rückschlag: Eisenbahndirektionspräsident Dick erklärt den Umbau der Aggertalbahn für vordringlicher. Im Jahr darauf, am 5. Juli 1899, lehnt Eisenbahnminister von Thielen das Gesamtprojekt Köln-Kassel und mit ihm auch die

Teilstrecke Bergisch Gladbach-Wipperfürth ab: Die Bodenverhältnisse seien zu schwierig
Gleichzeitig entbrennt im Bergisch-Gladbacher Stadtrat eine Debatte über die
Streckenplanung in der Stadt. Beanstandet wird auch die dichte Bebauung in Bergisch
Gladbach. Demgegenüber argumentiert man in Bergisch Gladbach, dass sehr wohl ein
Durchgang zwischen den Kalkwerken „Cox“ und der Maschinenfabrik Berger & Co zur
Odenthaler Straße hin geschaffen werden könne.

Diese Streitpunkte geben den Lindarern Auftrieb. Am 16. Oktober 1899 plädiert der Lindlarer
Bürgermeister Johann Pfeiffer in Wipperfürth offen für einen Bahnbau Kalk–Lindlar-
Wipperfürth - ein Antrag, gegen den die beiden eingeladenen Bürgermeister von Kürten und
Olpe selbstverständlich Widerspruch einlegen. Zwistigkeiten und Begehrlichkeiten,
Unentschlossenheit und quälende Stagnation begleiten den Eintritt ins neue Jahrhundert.
(Gemeindearchiv 1/ 122; auch Haasbach, 124 f.)

1901-1910: Sülz und Sülze rauschen durchs Land, aber noch immer nicht die Bahn!

Die Projekt-Unterlagen samt Bahn-Komitees wandern von Handelskammer zu
Handelskammer, zum Eisenbahnministerium, zurück zur Kölner Verwaltungsspitze, zu
Landräten und Bürgermeistereien, dann wieder nach Elberfeld. Die Beteiligten drängen. 1901
vermeldet Hermann de Witt, die Vorarbeiten für den Bahnbau würden noch ein Jahr dauern.
Immerhin: Der Bahnbau von Wipperfürth nach Oberbrügge scheint gesichert. Der Kölner
Regierungspräsident verwahrt sich gegen jedes Ansinnen, andere Bahnvorhaben in Angriff zu
nehmen. Am 21. März 1902 erklärt de Witt: *„Der Bahnbau wird nun seit sieben Jahren
befürwortet, und seit sieben Jahren haben wir den Eisenbahnminister bestürmt“*. Minister
Karl von Thielen habe zwar bereits die generellen Vorarbeiten für die Bahnstrecke nach
Wipperfürth angeordnet, man merke davon jedoch nichts.
(Gemeindearchiv 1/ 122; auch Haasbach, 124 f.)

Selbst als Hermann von Budde, ein in Bensberg gebürtiger und mit der Region vertrauter
Generalmajor, 1902 bis zu seinem Tod 1906 die Nachfolge Hermann de Witts als
Eisenbahnminister antritt, bewilligt er zwar den Bahnbau Immekeppel-Lindlar. Doch die
Streckenführung über Kürten und Olpe stagniert. In den Jahren 1907 bis 1909 ergehen immer
wieder dringende Eingaben an den anschließend amtierenden Eisenbahnminister Paul von
Breitenbach, der jedoch andere Projekte vorzieht.
(Haasbach, S. 125)

Mittlerweile sind sämtliche technischen, kartografisch-geologischen und sozialen
Gegebenheiten der in Frage kommenden Strecken längst geprüft und immer wieder
kommentiert worden. In das strategische Planspiel rücken nunmehr, zu Beginn des neuen
Jahrhunderts, die Standorte für die Bahnhöfe in der Region. Der Kampf um die Bahnlinie und
der Streit um Bahnhofsverlegungen werden erneut aufgenommen. Der nun schon etliche Jahre
währenden Zank zwischen Lindlar und seinen westlichen Nachbargemeinden mündet zuweilen
in eine Kompromissbereitschaft. Anfang 1907 unterbreitet der Lindlarer Bürgermeister der
Königlichen Eisenbahn Direction Elberfeld einen vernünftig erscheinenden Vorschlag, was
den Standort des projektierten, zwischen Kürten und Lindlar anzusiedelnden Bahnhofs
Tüschchen angeht:

*„Wie mir mitgeteilt worden ist, sollen Bewegungen im Gange sein, nun den für die Bahnlinie
Immekeppel-Lindlar projecirten Bahnhof Tüschchen in Fortfall zu bringen bzw. die
Verschiebung desselben möglichst weiter abwärts herbeizuführen.“*

Gegen beides möchte ich hiermit Einspruch erheben. Wie schon die Karte ergibt, stoßen bei Tüschchen die Täler der Sülze und Sülz zusammen. Diese beiden Täler kommen als Zuführungen für die Bahn ganz allein in Betracht. Die Gemeinden Olpe und Cürten sind lediglich auf den Bahnhof Tüschchen angewiesen und haben auch nur aus diesem Grunde einen Betrag zu den Grunderwerbskosten bewilligt. Fällt der Bahnhof Tüschchen fort oder wird derselbe zu weit abwärts geschoben, so haben diese Gemeinden keinen Vorteil und kein Interesse mehr an der ganzen Bahnlinie. Ferner befinden sich in dem Sülztale zwischen Tüschchen und Hausgrund große Lager vorzüglicher Grauwacke, mit deren Aufschließung nur auf die Bahn gewartet wird. Auch dieses würde erschwert, wenn nicht gar verhindert, wenn die Bahn-Anlage bei Tüschchen fortfallen sollte. Es würde demnach der Bahn ein großes Verkehrsgebiet entzogen werden und eine ganze Reihe Ortschaften, besonders auch den Gemeinden Cürten und Olpe, welche jetzt einen bequemen Anschluß durch Talstraßen erhalten, würden von der Bahn vollständig abgeschnitten: Kurz, Tüschchen ist der Ort, welcher von der Natur zur Anlage eines Bahnhofes einfach vorgezeichnet ist.

Viele Gründe, welche behufs Projectirung des Bahnhofes Tüschchen geführt haben, fordern aber auf gebieterisch, daß der Bahnhof Tüschchen so weit wie eben möglich aufwärts gelegt wird, am besten in das Terrain oberhalb des Zusammenflusses der Sülz und Sülze. Dort würde den Steinbrücken ein Anschlußgeleise ermöglicht werden können, dorthin würden die Gebiete von Cürten und Olpe den kürzesten Weg haben. Bis Tüschchen ist der Ausbau einer Straße durch das Sülztal bereits gesichert. Wie bereits gesagt, würden die Gemeinden Cürten und Olpe auch bei einer zu weiten Abwärtsschiebung des Bahnhofes einen großen Teil ihres Interesses an der Bahnlinie verlieren. Auch der unterste Teil des Sülztales ist auf die Anlagen des Bahnhofes in unmittelbarer Nähe des Orte Tüschchen angewiesen. Aber auch in technischer Beziehung verdient die von mir vorgeschlagene Lage – oberhalb des Zusammenflusses der Sülz und Sülze – den Vorzug. Wie zudem Ortskundigen bekannt, steht das Gelände weiter unterhalb Tüschchen im Hochwassergebiet der Sülz; dagegen liegt das von mir bezeichnete vollständig außerhalb desselben und sind Vorkehrungen gegen Überschwemmung überflüssig. Der Bürgermeister – Lindlar den 16./4.07“

(Gemeindearchiv Kürten 1/ 160; Verkehrswesen im Allgemeinen, u.a. Schreiben des Bürgermeisters von Lindlar an die Eisenbahndirektion, Elberfeld wegen der geplanten Verlegung des Bahnhofes Tüschchen, 1907)

Am 9. Juli 1908 wird in Wipperfürth einmal mehr der unverzügliche Baubeginn gefordert. Am 16. November 1908 erklärt der Kölner Stadtverordnete Karl Trimborn, jede Menge Abgeordnete müssten dem Minister klar machen, dass die Konstruktion dieser Strecke dringend erforderlich sei. Tatsächlich beschäftigt sich das Abgeordnetenhaus im April 1909 mit dem Bahnprojekt und unterstreicht seine Forderungen mit einer ungewöhnlichen Geste: Man legte eine große Karte auf den Tisch und erklärte, sie dem Minister zu überlassen, bis endlich die Bahn fertig sei. Während des Jahres 1910 wird der Minister mit Eingaben und Protesten geradezu überrannt, weil unterdessen die Strecke Wipperfürth–Oberbrügge bereits fertig geworden war – jedoch noch ohne Anschluss nach Köln.

Tatsächlich wird am 30. Juni und 1. Juli 1910 die Eisenbahntrasse Wipperfürth nach Halver und Oberbrügge als Streckenabschnitt der geplanten Bahn von Köln nach Soest eröffnet. Die Trasse firmiert fortan als unteres Streckenband der Wuppertalbahn: „[...] Der Eröffnungszug soll von Brügge aus über Halver und Anschlag ins 19,2 Kilometer entfernte Wipperfürth gefahren sein. Dort wurde ein zusätzlicher Waggon für die bergischen Honoratioren angehängt, der Zug setzte sich erneut in Bewegung und fuhr über Anschlag und Schwenke nach Radevormwald“, heißt es in der Kölner Rundschau zur 100-jährigen Wiederkehr des Einweihungsdatums. „Doch wie so manch andere Bahnstrecke im Bergischen wurde seit den 1960er Jahren auch diese Verbindung nach und nach stillgelegt [...]“

(Bergische Landeszeitung Rhein-Berg - 06.01.2011; darin: Wuppertalbahn - Als Kupferberg noch einen Bahnhof hatte; von Lars Strombach)

Bergische Landeszeitung Rhein-Berg - 06.01.2011

Wuppertalbahn - Als Kupferberg noch einen Bahnhof hatte

Von Lars Strombach

Wohl nur wenige ältere Wipperfürther erinnern sich heute noch daran, dass man vor etwas mehr als einem halben Jahrhundert mit der Bahn noch auf direktem Wege von Wipperfürth nach Halver und Oberbrügge fahren konnte.

Am 30. Juni und 1. Juli 1910 wurde die Eisenbahntrasse als unteres Streckenband der Wuppertalbahn eröffnet. Der Eröffnungszug soll von Brügge aus über Halver und Anschlag ins 19,2 Kilometer entfernte Wipperfürth gefahren sein. Dort wurde ein zusätzlicher Waggon für die bergischen Honoratioren angehängt, der Zug setzte sich erneut in Bewegung und fuhr über Anschlag und Schwenke nach Radevormwald.

Der Bau des 12,7 Kilometer langen Streckenastes von **Halver nach Wipperfürth lag** vor allem im Interesse der sauerländischen Fabrikanten, die eine schnelle zusätzliche Verbindung Richtung Köln forderten. Offensichtlich blieb die Wirtschaftlichkeit der Strecke selbst in den besten Zeiten hinter den Erwartungen der Bahnverwaltung zurück, da die Strecke von Wipperfürth oder Hämmern aus wegen des Ersten Weltkrieges nicht Richtung Lindlar oder Bergisch Gladbach verlängert werden konnte.

Spätestens ab Mitte der 1950er Jahren versuchte die Bundesbahn, den Betrieb durch den Einsatz von Schienenbussen wirtschaftlicher zu gestalten. Doch auch die roten Brummer konnten die Strecke nicht mehr retten. 1960 wurde der Personen- und Güterverkehr zwischen Anschlag und Wipperfürth eingestellt. 1961 wurden die Gleise abgebaut, danach auch die Brücken abgerissen.

Der Verlauf der eingleisigen Strecke in Normalspur (1435 Millimeter) ist nur noch schwer nachzuvollziehen: Hinter dem Wipperfürther Bahnhof zweigte die Strecke ab, überquerte die Wupper und führte hinter den Häusern von Leiersmühle Richtung Wasserfuhr. Auf Höhe des heutigen TÜV-Gebäudes überquerte die Bahn einstmals auf einem Brückenbauwerk die L 284 und führte auf einem Bahndamm südöstlich an Harhausen und Hönnige vorbei. Über das Werksgelände der heutigen Firmen Bosch und Exte führen die Züge Richtung Wasserfuhr. Dort gab es eine Bahnstation. Die Gleise lagen oberhalb der Häuser. Kurz vor Kupferberg querte die Bahn auf einer 1965 abgerissenen Brücke erneut die L 284. Oberhalb der Fischteiche bei Kupferberg befand sich der Bahndamm, kurz dahinter begann das Bahnhofsgelände von Kupferberg. Unterhalb von Hohl und Engsfeld und an Erlen vorbei, führten die Gleise weiter Richtung Anschlag. Zwischen Lausberge und Anschlag traf der Wipperfürther Streckenast auf die Bahnstrecke, die von Radevormwald nach Halver führte. Der ehemalige Bahnhof in Anschlag, heute als Wohnhaus genutzt, war großzügig dimensioniert und verfügte über vier Gleise und ein Einfahrsignal. Heute ist davon nichts mehr zu sehen, nur noch der ehemalige Güterschuppen erinnert an die Bahnvergangenheit.

Auf den ehemaligen Bahndämmen verlaufen heute land- und forstwirtschaftliche Feldwege. Nächste Station hinter dem ehemals bedeutenden Bahnknotenpunkt Anschlag war der Bahnhof Halver.

Auch wenn der Bahnhof Halver durch den bis in die 1990er Jahre aufrecht erhaltenen Güterverkehr der Bundesbahn und durch das Engagement des „Bürgerverein zur Förderung des Schienenverkehrs „ (BFS) noch deutlich länger in Betrieb war, liegt das einzige noch vorhandenen Gleise heute auch dort im Dornröschenschlaf und unter einer dicken Schneedecke. Im Mai 1995 wurde dann auch der Güterverkehr zwischen Oberbrügge und Halver eingestellt und die Strecke war endgültig Geschichte. Der Bahnhof in Halver wird heute als Gaststätte, Bücherei und als „Kulturbahnhof „ genutzt.

Artikel URL: <http://www.rundschau-online.de/rhein-berg/wuppertalbahn-als-kupferberg-noch-einen-bahnhof-hatte,16064474,15348666.html>

Copyright © Kölnische Rundschau

1911-1920:

Sieht Kürten nur noch Bahnhof?

Über mehr als ein halbes Jahrhundert zieht sich das Bahnprojekt bereits hin: Zunächst euphorisch befördert, dann bürokratisch überbürdet und stagnierend, zwischenzeitlich untergegangen in lokalen Zwistigkeiten und in den Protesten von Interessenvertretungen und Anrainern, dann wieder gescheitert am Desinteresse von politisch Verantwortlichen: So vergeht Jahrzehnt um Jahrzehnt. Im Vorfeld des Ersten Weltkrieges scheinen sich die Pläne endlich konkret zu realisieren, Euphorie und Hurra-Gefühle machen sich breit. Die Industrien boomen, die Geldflüsse auch. Namhafte Politiker befahren die Strecke testweise und befürworten sie auch.

(vgl. **Gemeindearchiv Kürten 1/ 120**)

Im Mai 1911 liegt endlich auch die Genehmigung für den Streckenabschnitt Bergisch Gladbach Wipperfürth vor. Die Eisenbahn-Direktion Elberfeld erhält den Auftrag, konkret mit den Vorarbeiten für die Strecke Bergisch Gladbach-Wipperfürth zu beginnen. Wiederum werden dem Minister die Berichte über die zahlreichen Vermessungen an der Trasse vorgelegt. Doch wie kaum anders zu erwarten: Im Eisenbahn-Etat des Jahres 1912 erscheint das Bauvorhaben wiederum nicht. Dennoch: 1913 schließlich beginnen die Grundstücksenteignungen für den Trassenbau.

Mit Datum vom 16. Dezember 1913 legt die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld ein erstes Bauwerksverzeichnis vor mit *„Nachweisung der bei der Neubaulinie Wipperfürth-Bergisch Gladbach berührten Wege- und Vorflutverhältnisse nebst Bezeichnung der für dieselben entworfenen baulichen Anlagen“*. Dieser Auflistung entnehmen wir den 1913 in Planung befindlichen Trassenverlauf im Regierungsbezirk Köln, ausgehend vom Kreisgebiet Wipperfürth mit Wipperfürth über Klüppelberg, Schwarzen, Berg, Olpe, Breibach, Bechen bis in den Altkreis Mülheim mit Dürscheid, Herkenrath, Sand, Bergisch Gladbach und Gronau. Im Bereich von Kürten und Olpe soll die Bahntrasse parallel zur heutigen Wipperfürther Straße gelegt werden. Bestätigung und Krönung des Projektes für die Kürtener wäre jetzt ein Bahnhof vor Ort. Es ist an der Zeit, konkrete Baupläne zu fertigen. Tatsächlich einigt man sich auf zwei Bahnhof-Standorte, in Kürten zwischen Hülsensteeg und Ahlenbachermühle und in Olpe an der Junkermühle.

Im Landesarchiv NRW/ Abteilung Rheinland lagern außerordentlich aufschlussreiche Karten zur Streckenführung der Linie Bergisch Gladbach – Wipperfürth, darunter findet sich erfreulicherweise auch ein *„Situationsplan der Theilstrecke Kürten-Wipperfürth“*, der die Trasse vor Ort exakt darstellt.

(**Landesarchiv NRW/ Abteilung Rheinland: RW Karten, Nr. 5503/ DinA1**),

Noch ein Glücksfall für die Recherche: Das Gemeindearchiv birgt eine colorierte Zeichnung zur Lage des künftigen Bahnhofs in Kürten, angefertigt am 18. Mai **1914** von dem Ingenieur W. Beer in Wipperfürth. Dieser Entwurf lässt sich wie folgt interpretieren: Parallel zum Verlauf der Sülz, auf einer ersten Böschung oberhalb des nördlichen Flussufers, solle die Trasse liegen. Im östlichen Randgebiet der Ortslage Hülstensteeg / heute: Hülsensteeg, etwa 50 Meter östlich der von Hechelkotten Richtung der „Chaussee“/ Wipperfürther Straße verlaufenden Straße /heute: Olper Straße, beginnt der 200 Meter lange Bahnsteig. An dessen südöstlicher Seite sind zwei Bahnhofsgebäude eingezeichnet. Insofern an markanter Stelle: Denn das Grundstück für das geplante Bahnhofsgelände liegt unmittelbar oberhalb des heutigen Rathausneubaus.

(**Gemeindearchiv Kürten 1/ 120**)

Noch 1914 bewilligt das Ministerium in Berlin 11 410 000 Mark für die Bahnstrecke: „Das war das letzte, was für die Bahn getan wurde“, schreibt Haasbach, „Der Krieg brach aus, und

als nach seinem unglücklichen Ausgang die Kraftverkehr Wupper-Sieg-AG entstand, wurde der Bahnbau überflüssig.“

(Haasbach, S. 126)

In diesem Punkt hat Haasbach nur bedingt recht. Zwar herrscht Stillstand am Bau, verhängnisvolle Jahre ziehen ins Land. Dann hat der Weltkrieg sein fatales Ende erreicht. Die wirtschaftlichen Notlagen hingegen längst noch nicht, sie verschlimmern sich. Die in Versailles ausgehandelten Reparaturleistungen an die Siegermächte stehen an. Doch wie schon in den Jahren und Jahrzehnten zuvor nimmt die Korrespondenz zwischen den zahllosen mit dem Eisenbahn-Bau befassten Institutionen bis hinein in die Ministerien in Berlin kein Ende. Themen sind u.a. Überschwemmungsgebiete der Wupper, Bachverlegungen, Grundstücksfragen, Auseinandersetzungen, Straßendurchlässe, Rampenneigungen, Zufuhrwege. Die Archivakten offenbaren: Gleich nach Kriegsende geht es erneut um die Trassenführung, um die Bewertung von Gutachten, um nochmalige Überprüfungen, um Zuständigkeiten; die Fülle der Einwände und Beanstandungen führt zu keinem Abschluss. Anfang 1919 werden Formalien in der Auflistung der Bauwerksverzeichnis gerügt. Die Umsetzung der Bauwerke selbst rückt in weitere Ferne.

(Gemeindearchiv Kürten 1/ 122)

Auch die Konfusion hinsichtlich der Bahnhöfe vor Ort nimmt zu. Eine der zahlreichen Anordnungen aus Berlin erreicht das Bürgermeisteramt Olpe mit Datum vom 7. Februar 1919; daraus entnehmen wir einen erneuten Hinweis auf die Trassenführung und Bahnhofsfrage im Bereich Kürten:

„[...] Der Bahnhof Tier ist an der in dem Plan gewählten Stelle zwischen den Teilpunkten 65 und 69 vorzusehen. Die Frage, ob eine Verlegung des in Furth vorgesehenen Bahnhofes nach Junkermühle angezeigt ist, bedarf weiterer Prüfung. Gegebenenfalls ist für die Herstellung des Bahnhofes in Junkermühle ein Entwurf zu bearbeiten und vorzulegen [...]“.

Die Nachricht geht an die Eisenbahndirektion in Elberfeld, an den Regierungspräsidenten in Köln und schließlich an die *„Herrn Bürgermeister in Wipperfürth, Niedergaul, Olpe und Kürten zur weiteren Veranlassung [...]“*

(Gemeindearchiv Kürten 1/ 122)

Mittlerweile kündigt eine Abwertung der geplanten Trasse Bergisch-Gladbach – Wipperfürth den sich bereits abzeichnenden Niedergang an: Die ursprünglich als Hauptstrecke ausgewiesene Bahnstrecke wird zur Nebenbahn degradiert. Zugleich offenbart sich die schon seit etlichen Jahren vorherrschende Uneinigkeit hinsichtlich der Lage möglicher Bahnhöfe. Mit Schreiben vom 7. Mai 1919 an das Regierungspräsidium Köln sowie an die Bürgermeisterei in Kürten bezieht sich die Eisenbahndirektion Elberfeld einmal mehr auf die Lagepläne für die „Neubaustrecke Wipperfürth-Bergisch-Gladbach“: Als Bahnhof wird, anstelle des Haltepunktes Junkermühle, nunmehr Furth (heute: Rothe Furth/ Olpe, ca. 800 m entfernt von Junkermühle) favorisiert.

„Bei der landespolizeilichen Prüfung des Entwurfs für die Nebenbahn Wipperfürth-Bergisch-Gladbach waren noch einige Fragen unerledigt [...] Es handelt sich um die Lage des Bahnhofes Furth und um die Herstellung eines Zufuhrweges der Gemeinde Olpe zum Bahnhof Kürten. [vermutlich Hülsensteeg, d. Verf.]

Von der Gemeinde Olpe war bei der landespolizeilichen Prüfung beantragt worden, die in Teilpunkt 143/35 vorgesehene Unterführung noch nicht festzulegen, da beabsichtigt sei, sie mit dem von Olpe zum Bahnhof Kürten in Aussicht genommenen Zufuhrwege zu vereinigen. Der Bürgermeister hat uns jedoch mitgeteilt, dass der Anlage eines Zufuhrweges bei der Gestaltung des landespolizeilich geprüften Bahnhof-Planes grosse Schwierigkeiten entgegenstehen [...] Der vorhandene Weg nach Junkermühle hat Steigungen von 1:10 und 2:12 Es werden daher die ganzen Ortschaften der Gemeinde Olpe südlich der

Provinzialstrassen bei Bilstein den neuen, günstigen Zufuhrweg zum Bahnhof Kürten benutzen [...] Die Einwohnerzahl der fraglichen Ortschaften beträgt etwa 685. Auf den Bahnhof Furth würden dann nur noch die [...] Ortschaften Holl, Bilstein, Junkermühle, Dahl, Hollinden und Neuenhaus mit 180 Einwohnern entfallen. Diese und noch einige im Messtischblatt rot angestrichene Ortschaften nördlich der Provinzialstrasse, im ganzen rund 380 Einwohner, würden Vorteil haben, wenn der Bahnhof nach dem Antrage einiger Interessenten nach Junkermühle hin verlagert werden. Dagegen würde der grössere Teil der Ortschaften der Gemeinde Wipperfeld und Klüppelberg erheblich geschädigt. Es kommen hier die grün angestrichenen Orte mit 800 Einwohnern in Frage.

Die von einigen Interessenten gewünschte Verlegung des Bahnhofs Furth nach Junkermühle hin ist auf der Pause Blatt 11a dargestellt, während Blatt 11 den landespolizeilich geprüften Entwurf aufweist. Der Bahnhof liegt zweifellos günstiger bei Furth, an der ursprünglich vorgesehenen Stelle, für die sich auch s.Zt. bei Bestimmung der Lage der Bahnhöfe die Verwaltungsbehörden ausgesprochen haben. - Gez. Weber – An den Herrn Regierungspräsidenten, Cöln“.

(Gemeindearchiv Kürten 1/ 122)

Im Gewirr der Formalien, der Meinungsträger und der Amtswege erstickt die Umsetzung, die Pläne stagnieren: Jetzt sind die Einheimischen, die Grundstückseigner und Interessenvertreter selbst gefragt. Denn wenig später, am 20. Mai 1919, erscheint in der Lokalpresse eine Bekanntmachung: „Die Entwurfsstücke für die Nebenbahn Wipperfürth-Berg. Gladbach – und zwar bezl. der Lage der Bahnhöfe Fürth bzw. Junkermühle und Cürten sowie der Herstellung eines Zufuhrweges liegen im hiesigen Bürgermeisteramte zu Jedermanns Einsicht offen. Den Interessenten wird anheim gestellt, ihre Anträge in dem auf Freitag, den 30. Mai vorm. 11,30 Uhr im hiesigen Bürgermeisteramte stattfindenden Termine mündlich vorzubringen. Cürten, den 22. Mai 1919.- Der Bürgermeister: Kalkbrenner.“

(Gemeindearchiv Kürten 1/ 122)

Vernünftige Lösungen treten in den Hintergrund zugunsten vieler Meinungsmacher und Anspruchssteller; das Spektrum divergierender Standpunkte zerfließt, anstatt endlich auf einen Punkt zu kommen. In die insgesamt konfuse Situation hinein fällt eine für den längst vorbereiteten Eisenbahnbetrieb im Kernbereich Kürtens zunächst unverständliche Entscheidung: Der Bahnhof soll von Hülsensteeg nach Ohl (heute zu Wipperfürth) verlegt werden.

Am 2. September 1919 veröffentlicht Bürgermeister Kalkbrenner einen am 31. März 1919 verhandelten „Auszug aus dem Beschlußbuche des Bürgermeisterei-Gemeinde-Rates von Cürten-Bechen - Verlegung des bei Hülsensteeg vorgesehenen Bahnhofes.- Beschluß“, hier im Wortlaut:

„Nachdem Gemeinderat von der Eingabe des Bürgermeisteramtes Olpe betr. Verlegung des bei Hülsensteeg vorgesehenen Bahnhofes nach Ohl Kenntnis genommen, erklärt derselbe folgendes:

Mit der seitens der Gemeinde Olpe beantragten Verlegung des bei Hülsensteeg geplanten Bahnhofes nach Ohl können wir uns nicht einverstanden erklären, da ein Bahnhof bei Hülsensteeg aus wirtschaftl. und verkehrspolitischen Gründen einem solchen in Ohl vorzuziehen ist.

Der Bahnhof in Hülsensteeg trägt in der denkbar bequemsten Weise den Verkehrsinteressen sämtl. in Frage kommenden Ortschaften der Gemeinden Cürten und Bechen Rechnung. Wir schließen uns den Ausführungen des Vorsitzenden in dem Berichte von 31. März dieses Jahres voll und ganz an und bemerken noch, daß eine Verlegung des Bahnhofes Hülsensteeg nach Ohl die größte Erbitterung in der Gemeinde hervorrufen würde, zumal bei der s. Zt. vorgenommenen landespolizeilichen Prüfung die Gemeinde Olpe mit der Anlage eines

Bahnhofes in Hülsensteeg ausdrücklich einverstanden war und seit dieser Zeit keine Änderung in den Verhältnissen eingetreten sind.

Ferner erklären wir, daß die Gemeinde im Fall einer Verlegung des Bahnhofes nach Ohl den s. Zt. bewilligten Zuschuß zu den Grunderwerbskosten zahlen würde.

Der Schwerpunkt des Frachtverkehrs wird zweifellos mit Rücksicht auf die zu erwartende rationelle Ausbeutung der Steinbrüche in Waldmühle und Sülze in Hülsensteeg liegen, während in Ohl nur verhältnismäßig geringe Frachtmengen in Betracht kommen.

Jedenfalls hat die in der Eingabe des Bürgermeisteramts erwähnte elektrische Licht- und Kraftanlage die Bedeutung, wie die Steinbruchbetriebe in Waldmühle und Sülze [...]“.

(Gemeindearchiv Kürten, 1/122)

Dennoch: Am 5. Juli 1919 formuliert die Eisenbahndirektion Elberfeld ein weiteres Bauwerksverzeichnis, das dann am 17. November 1919 erneut erstellt und korrigiert wird. Weiteren Entwürfen folgen weitere Prozeduren. Noch einmal steht das Konzept des Bahnhofs bei Hülsensteeg auf dem Prüfstand.

Am 15. Oktober 1919 schreibt der Kölner Regierungspräsident an die Eisenbahndirektion Elberfeld: „Zur landespolizeilichen Prüfung des geänderten Entwurfes [...] infolge der Verlegung des Empfangs Gebäudes und der Ladestrasse des Bahnhofs Kürten auf die bergseits sowie zur Erörterung der dagegen erhobenen Einwendungen des Gemeinderats Olpe habe ich Termin festgesetzt auf Freitag den 31. Oktober ds. Jrs. [...]“

(Gemeindearchiv Kürten, 1/122)

Endlich wähnt man sich unmittelbar vor Baubeginn, zahllose Petitionen haben sich angesammelt. Sämtliche fachliche Gutachten, die erforderlichen Berechnungen und technischen Daten, Lagepläne, geologische Expertisen, Steigungsverhältnisse, Schienenbau Untertunnelungen liegen auf dem Tisch: Man erwartet die entscheidende Bewilligung. Doch überfrachtet mit Massen von Korrespondenzen und Verwaltungsakten, platzt das Konzept. Gegen Ende der Völkerschlacht fällt auch das gesamte Eisenbahnvorhaben über Kürtener Gebiet wie ein Kartenhaus in sich zusammen.

Bei genauer Betrachtung ist es nicht der Weltkrieg selbst, vielmehr sind es seine Nachwirkungen, die zum Erliegen des Projekts beitragen: Es sind die unerfüllbaren Reparations-Abgaben insbesondere von Eisen und Stahl an die Siegermächte, es ist die nachfolgende Inflation, die die Zahlen auf dem Geldmarkt in die Höhe treibt: Aus ursprünglich hunderttausend Mark Einsatz werden in Kürze Dutzende von Millionen. Die deutsche Inflation von 1914 bis November 1923 ist eine der radikalsten Geldentwertungen in großen Industrienationen. Die Vorgeschichte dieser Hyperinflation findet sich in der Finanzierung des Ersten Weltkrieges. Mit dem Ende des Krieges im November 1918 hat die Mark bereits offiziell mehr als die Hälfte ihres Wertes verloren. Eigentliche Ursache der schon ab 1919 beginnenden Hyperinflation ist die massive Ausweitung der Geldmenge durch den Staat in den Anfangsjahren der Weimarer Republik, um die Staatsschulden zu beseitigen. Niemand kann absehen, in welche Höhen die Inflationsschraube treiben würde. Die unheilvolle Entwicklung zeichnet sich seit Kriegsende deutlich ab, 1920 erfolgt die Absage aus Berlin.

Nach dem Ersten Weltkrieg ist Rudolf Oeser als vormals für das Eisenbahnwesen in Preußen zuständiger Minister maßgeblich an der Gründung der Deutschen Reichsbahn beteiligt und wird in Berlin zu ihrem ersten Generaldirektor ernannt. Die unklare wirtschaftliche Situation erstickt weitere Hoffnungen. Das erfährt auch der Abgeordnete (Heinrich?) Schäfer. Der

„Stadt-Anzeiger Cöln“ vom 29./ 30. April 1920 nimmt Bezug auf eine Meldung aus Bergisch Gladbach „Die Bahn Wipperfürth – Bergisch Gladbach“, in der es heißt:

„Wie aus Berlin gemeldet wird, ist auf eine Anfrage des Abgeordneten Schäfer in der Landesversammlung folgende Antwort des Ministers Oeser eingegangen: Durch das Eisenbahnanleihegesetz 1914 sind zum Bau einer Nebenbahn von Wipperfürth nach Bergisch Gladbach 11 410 000 Mark bereit gestellt worden. Unter dem 24. Oktober 1919 berichtete die Eisenbahndirektion Elberfeld, dass die beteiligten Kreise und Gemeinden sich zur Leistung einer Pauschsumme von 450 000 Mark als Beitrag zu den Kosten des Grundes und Bodens bereit erklärt hätten und um Abschluß eines Vertrages hierüber bäten. Beim Eingang dieses Berichts war bereits zu übersehen, daß die bewilligten Mittel zum Bau bei den gestiegenen Preisen nicht ausreichen würden. Ob und wann etwa der fehlende Betrag, mindestens 50 Millionen Mark, zur Verfügung gestellt werden könnte, dafür fehlte jeder Anhalt. Durch Erlaß vom 11. November 1919 ist daher die Eisenbahndirektion angewiesen worden, einen Vertrag mit den Beteiligten bis auf weiteres nicht abzuschließen. Damit ist nicht gesagt, daß von dem Bau überhaupt abgesehen werden soll. Bei der gegenwärtigen Finanzlage ist es aber zweifelhaft, ob die Mittel, die nachzubewilligen sein würden, in den nächsten Jahren freigemacht werden können. Mit dem Bau zu beginnen, bevor sichergestellt ist, dass ausreichende Mittel zu ihrer Fertigstellung zur Verfügung stehen, ist nicht angängig.“

(Gemeindearchiv Kürten, 1/122)

1921-1930

Schlusslichter in Sicht: Im Leerlauf ab aufs Abstellgleis!

Wir schreiben das Jahr 1921. Die allgemeine Rezession greift um sich. Noch einmal macht eine übergeordnete Behörde etwaige Hoffnungen auf die bereits zerschlagenen Eisenbahn-Pläne rund um Kürten zunichte. Am 6. Oktober 1921 schreibt der Kölner Oberbürgermeister: „An den Herrn Landrat des Landkreises Wipperfürth“ – „Auf die gemeinsame Eingabe vom 5.8.1921 betr. Bau einer Eisenbahn von Bergisch-Gladbach nach Wipperfürth hat das Reichsverkehrsministerium Berlin am 22.9.1921 folgenden Bescheid erteilt: „Bei den noch weiter ungünstigen, wirtschaftlichen Verhältnissen der Reichsbahn ist es gegenwärtig nicht möglich, der Ausführung des Bahnbaus näher zu treten.[...]“

(Gemeindearchiv Kürten, 1/122)



Eine Eisenbahn hätte Kürten gut getan. Der Weg über die Schiene hätte Anfahrtswege erleichtert, Wirtschaft und Tourismus befördert, harte Arbeit und bittere Armut reduziert. Noch heute bestünde wohl eine günstigere Infrastruktur.

Much Ado About Nothing: Viel Lärm um nichts. Es bleiben Schall und Rauch, es hat nicht sollen sein damals, nicht vor einhundert und auch nicht vor einhundertfünfzig Jahren. In der Folgezeit, zehn Jahre nach Kriegsende, erreicht den nun amtierenden Kürtener Bürgermeister Josef Kerp ein Kommentar aus dem fernen Berlin, der Bahnbau Wipperfürth – Bergisch Gladbach erweise sich als ähnlich unrentabel wie die Trassenplanung von Engelskirchen nach Kaiserau.

(Gemeindearchiv Kürten 1/121)

Doch noch gibt es Hiesige, die meinen, es fänden sich genügend Argumente dafür, die alten Pläne erneut zu sichten und abzugleichen mit den Realitäten heutzutage: Für eine Eisenbahnstrecke vom Rhein ins Bergische und Westfälische - über Kürten.

Literatur und Quellen

Wilhelm Kürten: 25 Jahre Kraftverkehr Wupper-Sieg-Aktiengesellschaft; Wipperfürth, Druck: Joh. Heider, Bergisch Gladbach, 1949

Eberhardt Dommer und Robert Wagner (Herausgeber): Eine Bahn ins Bergische. Zum 100-jährigen Bestehen der Eisenbahnstrecke Köln - Rösrath - Hoffnungsthal - Honrath - Overath; Schriftenreihe des Geschichtsvereins Rösrath e.V., Bd. 40

August Haasbach: Der vergebliche Kampf um das Eisenbahnprojekt Bergisch Gladbach-Wipperfürth; in: Bergischer Kalender 1959, S. 153 - 155

August Haasbach: Der Bahnbau im Sülztal - Strecke Immekeppel wurde nicht einmal 50 Jahre alt; in: Rheinisch-Bergischer Kalender 1963, S. 147 - 148

Bernd Kockerols: Rauhes Land. Wirtschaft und Gesellschaft der Gemeinde Kürten im 19. Jahrhundert; Kürten, 1991

Josef Külheim: Entwicklung der Eisenbahnen im Oberbergischen. In: Bergischer Kalender 16/ 1952 (Heider, Berg. Gladbach, 1952), S 65-71

Arno Paffrath: Gut geplant — nie verwirklicht, Carl Richard Zanders und die Köln—Soester Eisenbahn; in: Rheinisch-Bergischer Kalender 1964, S. 82 - 84

Archive der Gemeinde Kürten (Akten aus 1/ 120, 121, 122) sowie der Stadt Bergisch Gladbach; Unterlagen auf Nachfrage dort nachzuweisen.

Landesarchiv NRW/ Abteilung Rheinland: RW Karten, Nr. 5503/ DIN A1

Vereinzelte Internet-Recherchen (u. a. "Wikipedia") zu Eisenbahn-Bau und -Betrieb, generell und im Rheinland

Akten-Nachweise aus dem Archivbestand 1 der Gemeinde Kürten;

1/31: Schreiben des Kürtener Bürgermeisters Kerp an den Landrat (1890)

1/120: Zahlreiche Akten zum Thema Eisenbahn – Projekte; darin: Bahnhof Kürten, Planungszeichnung, 1914 (Bau nicht realisiert)

1/121: Bahnbau Bergisch Gladbach - Wipperfürth / über Kürten /Planung

1/122: Zahlreiche Akten zum Thema. Umfangreiche Korrespondenz zum Eisenbahnprojekt; darin auch: Denkschrift der beiden Bürgermeister von Kürten und Olpe nach Berlin mit Begründung des Bahnbaus (1891; s.a.in 1/20)

Konkurrenzkampf zwischen Kürten und Lindlar; Plädoyer für eine Abzweigung der Trassenführung nach Lindlar 1913

1/153: Verkehrswesen im Allgemeinen, u.a. Eisenbahnwesen; Kleinbahnen, Erschließung, Stromversorgung

1/160: Verkehrswesen im Allgemeinen, u.a. Schreiben des Bürgermeisters von Lindlar an die Eisenbahndirektion, Elberfeld wegen der geplanten Verlegung des Bahnhofs Tüschchen, 1907

aus Findbuch 1: Akten-Nachweise aus dem Archivbestand 1 der Gemeinde Kürten;

1 20 11 22 Gemeinde - Empfänger und Exekutor

- > Personalakten der Gemeinde - Empfänger und Vollziehungsbeamte im Amt Kürten
- > Schriftverkehr der Bürgermeisterei Kürten zur Besetzung der Stellen in Kürten und im Empfangsbezirk Wipperfürth
- > Verordnungen und Verlautbarungen der Regierung Köln und des Landratsamtes zur Einstellung von Gemeinde - Empfänger
- > Kautionsakten der Gemeinde - Empfänger Christian Schröder, Kürten über 1000 Thaler (Hypothekenbriefe, etc.), 1859; des Heinrich Schröder, Kürten, 1879 und des August Oerder, Kürten, 1891

Denkschrift der beiden Bürgermeister von Kürten und Olpe nach Berlin mit Begründung des Bahnbaus (1891)

1846 1892 0 / 22; Fach 6, Nr. 6

1 31 12 10 Die Anfertigung der Bevölkerungs- und statistischen Listen

- nebst dazugehörigen sonstigen Nachweisen als Gewerbetabellen, Kirchen- und Schultabellen etc.
Topographische Statistische Nachrichten
- > Gesetze, Verordnungen und Verlautbarungen der preußischen Regierung, der Regierung Köln und des Landratsamtes
 - > Liste der Unfälle in den gewerblichen Anlagen im Amt Kürten, 1876
 - > Liste der gewerblichen Anlagen im Amt Kürten, 1876
 - > Ergebnislisten der statistischen Erhebungen in Preußen (allgemein)
 - > Sterbestatistik in der Bürgermeisterei Kürten,1881
 - > Ergebnis der Volkszählung im Amt Kürten, 1890
 - > Ergebnis der Volkszählung für die Gemeinde Bechen, 1885

enthält auch:

**> Bericht der Bürgermeisterei Kürten
über Handel und Industrie in Kürten, 1890
Schreiben des Bürgermeisters Kerp an den Landrat (1890), Bahnbau**

1 120

0 30 Eisenbahn - Projekte

**> Denkschriften, Schriftverkehr, Anteilszeichnungen (Aktienerwerb),
Verlautbarungen der Regierung zu Köln und des Landratsamtes,
Protokolle der Bürgermeisterkonferenzen, Rentabilitätsberechnungen,
Mitteilungen der Eisenbahn - Comites,
Petitionen an die Reichsregierung und das Abgeordnetenhaus,
Kartenskizzen und Zeitungsartikel zu folgenden Eisenbahnprojekten:
- Siegburg - Witten
- Köln - Soest
- Minden - Köln
- Elberfeld - Deutz
- Wipperfürth - Bergisch Gladbach
- Rittershausen - Niederdorp
1833 1849 0 / 50; Fach 21, Nr. 6**

1 121

80 30 Bahnbau Bergisch Gladbach - Wipperfürth (über Kürten); (geplant)

**> Denkschriften, Petitionen an die Reichsregierung und den Reichstag
> Schriftverkehr der Gemeinde Kürten
> Kartenskizzen
> Zeitungsartikel
> Planungszeichnungen des Bahnhofs Tüschen (Hommerich)
> Sitzungsprotokolle der Bürgermeisterkonferenzen
und der Interessensverbände
1926 1929 0 / 43; 15-3**

1 122

2 80 30 Eisenbahnen

**(Bergisch Gladbach - Wipperfürth - Halver - Oberbrügge)
geplante Streckenführung über Kürten - Grundermühle
> Denkschriften, Petitionen und Schriftverkehr der Bürgermeisterei Kürten
> Beschlüsse der Gemeinderäte und der Bürgermeisterkonferenzen
> Fragebogen betreffend die Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse
der Gemeinden Kürten und Bechen, 1895, 1905, 1908
> Verlautbarungen und Erlasse der Regierung Köln
und des Landratsamtes
> Nachweis über Gütertransporte, die von Kürten ausgehen, 1905, 1908
> Zeitungsartikel
> Bauwerksverzeichnis der bei der geplanten Neubaulinie
Wipperfürth - Bergisch Gladbach berührten Wege- und Vorflutverhältnisse
nebst Bezeichnung der für dieselben entworfenen baulichen Anlagen
(aufgestellt von der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld),**

Konkurrenzkampf zwischen Kürten und Lindlar; Plädoyer für eine Abzweigung der Trassenführung nach Lindlar

1913

> Bahnhof Kürten

Planungszeichnung, 1914 (nicht realisiert)

1895 1924 0 / 47; Fach 28, Nr. 4

aus Findbuch 1, Gemeindearchiv Kürten

1 153

80 30 Verkehrswesen im Allgemeinen

> Verlautbarungen und Verordnungen des Landratsamtes, der Regierung Köln, der preußischen Regierung, Berlin und der königlichen Eisenbahndirektion, Frankfurt zu:

- Straßenbau
- Verkehr in Ortschaften
- **Eisenbahnwesen**
- Verkehrsabgaben
- Betrieb von Kraftfahrzeugen

1 160

66 12 Verkehrswesen im Allgemeinen

> Verlautbarungen und Verordnungen der preußischen Regierung, der Regierung Köln und des Landratsamtes

> Denkschrift des Bürgermeister Schröder, Bergisch Gladbach zum „Automobil - Omnibus - Verkehr nach Mülheim, Dürscheid und Bensberg „, 1906

> Mitteilungen und Satzung des Verbandes Bergischer - Verkehrs - Vereine, Elberfeld

> Schreiben des Bürgermeisters von Lindlar an die Eisenbahndirektion, Elberfeld

wegen der geplanten Verlegung des Bahnhofs Tüschen, 1907

Tüschen liegt im Westen der Gemeinde Lindlar im Sülzthal bei Hommerich. In der Nähe von Hommerich verläuft die Kommunal- und Kreisgrenze zur Gemeinde Kürten und zum Rheinisch-Bergischen-Kreis. Bei Tüschen vereinigen sich die Lindlarer und Kürtener Sülz zur Sülz.

> Mitteilungen der Regierung Köln und des Verbandes Bergischer - Verkehrs - Vereine über Markierungsvorschriften von Wanderwegen und Straßen

1893 1923 1 / 20; Fach 28, Nr. 5

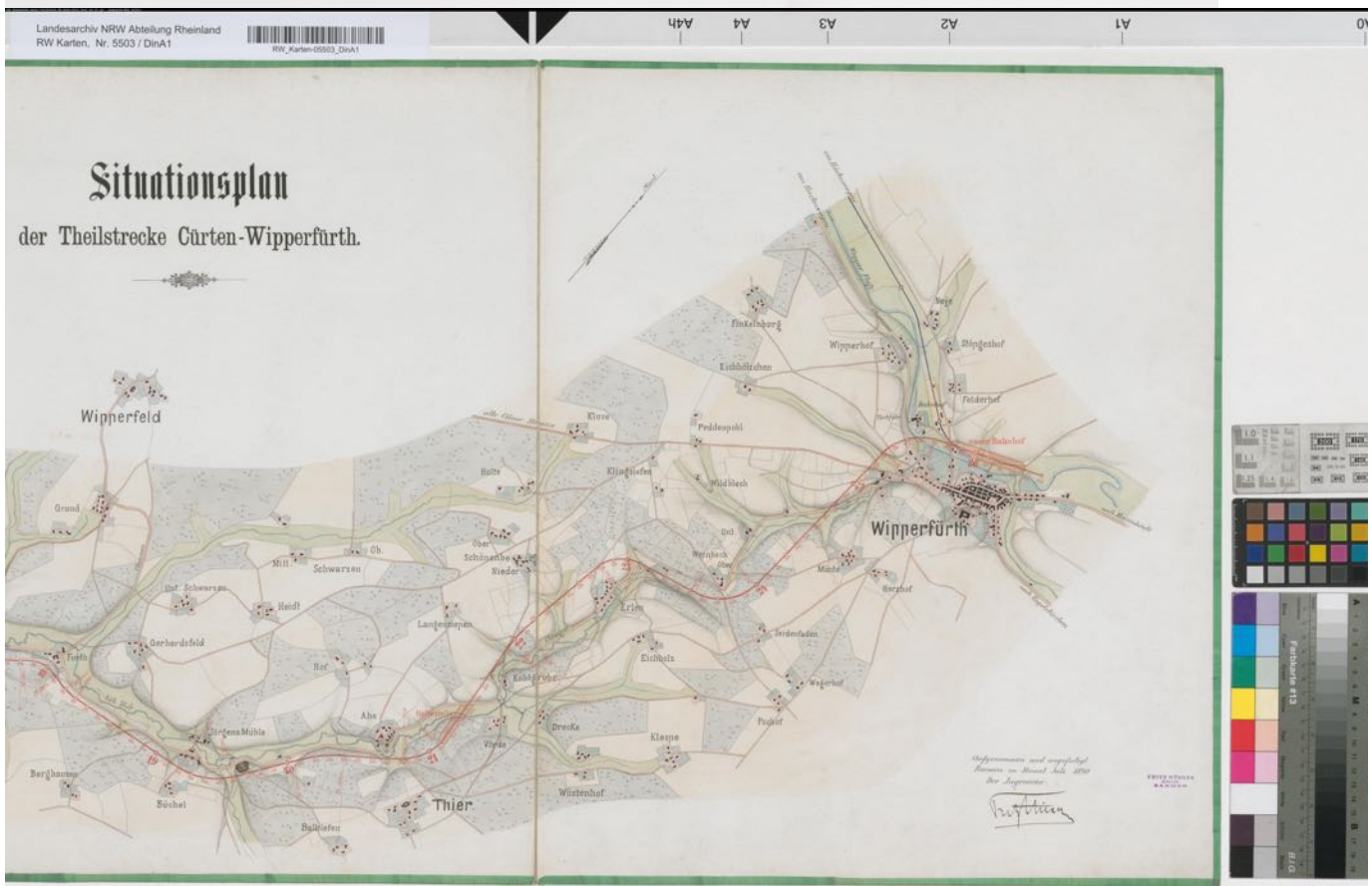
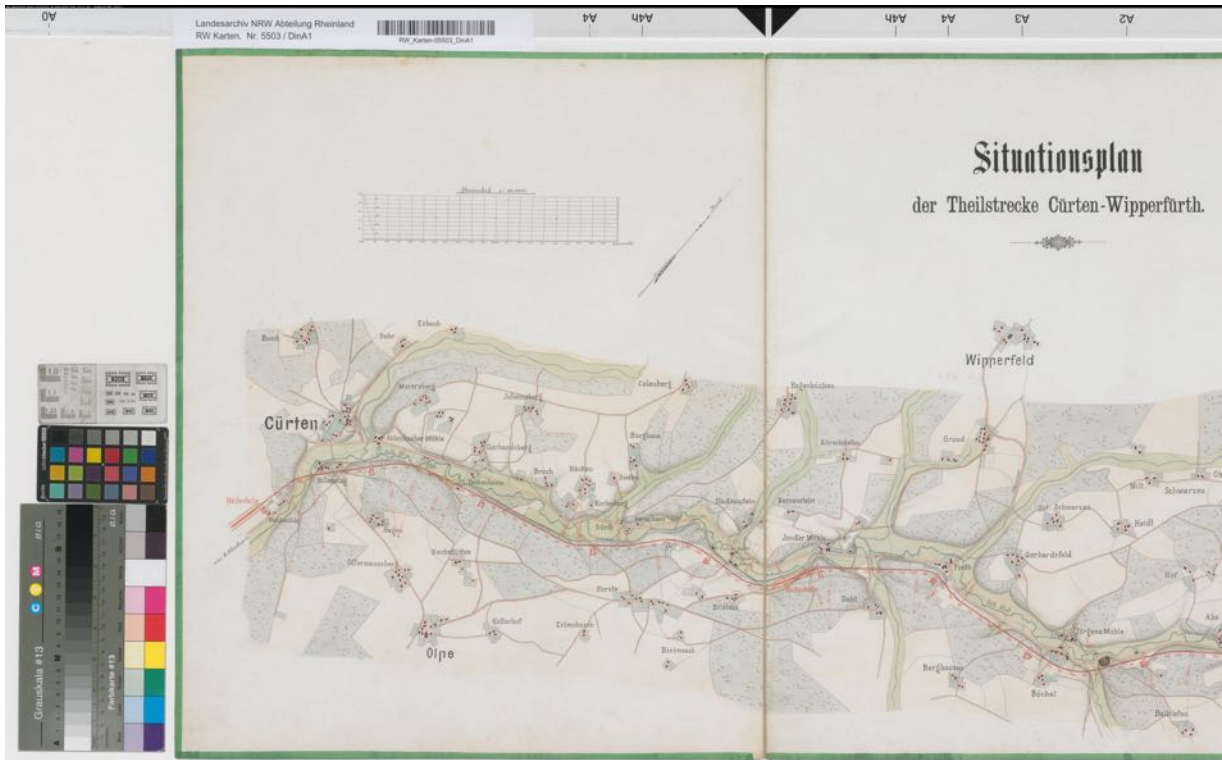
Abbildungen: Karten, Entwürfe, Zeichnungen

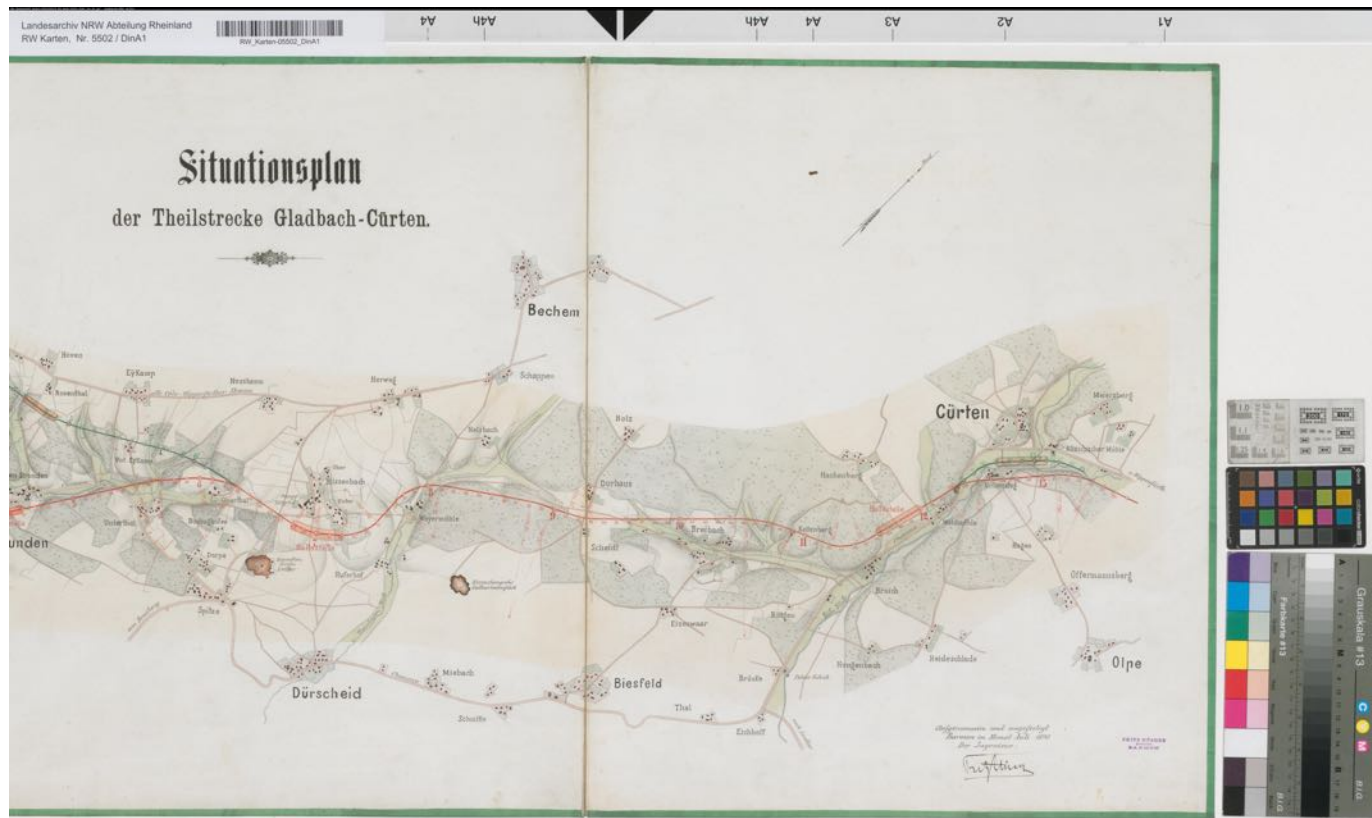
Landesarchiv NRW - Abt. Rheinland

Von: Erich Kahl [mailto:erich_kahl@web.de]; **Gesendet:** Mittwoch, 19. August 2015 17:29 **An:** Ströbel-Dettmer, Ute <ute.stroebel-dettmer@kuerten.de>

Betreff: Aw: hist. Kartenmaterial Eisenbahnstrecken: Nachweis: Landesarchiv NRW - Abt.

Rheinland - Bestände, auf dieser Seite rechts oben: Online-Findmittel, auf dieser Seite Findbuch 180.01.00 RW Karten - **Suchwort Wipperfürth** - dort die Karten 5501 bis 5506.





Impressum

Gemeinde Kürten – Der Bürgermeister
Dienststelle I/1/ Archiv: Ute Ströbel-Dettmer M.A.
Karlheinz-Stockhausen-Platz 1, 51515 Kürten
Postfach 11 60, 51508 Kürten
Tel.: 0 22 68 / 939-162
Fax: 02268 / 939-128
Email: ute.stroebel-dettmer@kuerten.de
internet: www.kuerten.de

Ute Ströbel-Dettmer M.A.
Studium Volkskunde, Sprach- und Literaturwissenschaften; Journalismus, Museumstätigkeit;
Seit 2000 Gleichstellungsbeauftragte und Archivarin der Gemeinde Kürten.
Laufende Publikationen überwiegend zu regionalhistorischen Themen, Kürtener Schriften.

Kürten (Kurzversion)

- Außendarstellung der Gemeinde (Wirtschaft, Tourismus)

Die Gemeinde Kürten liegt am Ostrand des Rheinisch-Bergischen Kreises im Landschaftsraum des Bergischen Landes. Mit ca. 19.500 Einwohner und einer Fläche von ca. 68 km² nimmt sie die Funktion eines Grundzentrums wahr.

Tatsächlich gehört Kürten zu den landschaftlich reizvollsten Gemeinden in Rhein-Berg. Kennzeichnend für das kleinräumige Siedlungs- und Landschaftsgefüge ist eine ländliche Struktur mit fünf Kirchdörfern und zahlreichen kleinen Orten und Weilern zwischen bewaldeten Höhen und von Bachläufen durchzogenen Wiesentälern. Landschaftlich prägend sind die große Dhünnalsperre und das Tal der Kürtener Sülz.

Die fehlende Eisenbahn ersetzen die Buslinien 426,427 und 429. Die Verflechtungsbeziehungen, vor allem durch Pendler, bestehen vor allem mit dem Großraum Köln/ Bonn. Kürten verfügt über eine Vielzahl aktiver Dorfgemeinschaften, die die Zukunft der Gemeinde mitgestalten.

Kürten (ausführliche Version):

- Außendarstellung der Gemeinde (Wirtschaft, Tourismus)

Die Gemeinde Kürten liegt am Ostrand des Rheinisch-Bergischen- Kreises im Landschaftsraum des Bergischen Landes. Mit ca. 19.500 Einwohner/inne/n und einer Fläche von ca. 68 km² nimmt sie die Funktion eines Grundzentrums wahr. Kennzeichnend für das kleinräumige Siedlungs- und Landschaftsgefüge ist eine ländliche Struktur mit fünf Kirhdörfern und zahlreichen kleinen Orten und Weilern zwischen bewaldeten Höhen und von Bachläufen durchzogenen Wiesentälern. Landschaftlich prägend sind die große Dhünntalsperre und das Tal der Kürtener Sülz. Tatsächlich ist Kürten eine der landschaftlich attraktivsten Gemeinden in Rhein-Berg. Entsprechend wurden in den letzten Jahren viele neue Wege für Wanderer und Radler angelegt. Insbesondere mit seinem „Splash-Bad“, verfügt Kürten über ein großzügig angelegtes Freizeitbad, aber auch über einen reizvollen Golfplatz. Unterwegs lädt eine ausgezeichnete gastfreundliche Infrastruktur zum Verweilen ein. Die fehlende Eisenbahn zwischen Wipperfürth und Köln ersetzen im öffentlichen Nahverkehr die „Wupsi“-Buslinien 426,427 und 429. Viele ortsansässige Berufstätige sind außerhalb Kürtens beschäftigt. Die Verflechtungsbeziehungen, vor allem durch Pendler, bestehen vor allem mit dem Großraum Köln/ Bonn. Umgekehrt sind auch in Kürten etliche Gewerbeflächen ausgewiesen: Hier dominieren Handwerksbetriebe. Kürten verfügt über aktive Dorfgemeinschaften, welche die Zukunft der Gemeinde mitgestalten. Allein schon 80 Vereine - darunter Musikvereine, Sportvereine, Karnevalsvereine, Jugendvereine - prägen das Gemeinschaftsleben.

Fotos zu den Orten der anvisierten Bahnhöfe
