

## **Zur Wiedereröffnung des Schulenbergtunnels am 23. September 2008:**

### **Kleine Geschichte der Eisenbahnstrecke Wichlinghausen-Hattingen**

Am 20. Mai 1884 rollte auf der Strecke Wichlinghausen – Hattingen die erste Eisenbahn durch das heutige Sprockhöveler Stadtgebiet. Diese Eisenbahn diente weniger dem Personenverkehr als vor allem dem (Kohlen-)Transport von der Ruhr in das Wuppertal und den Bergischen Raum. Mit der Streckeneröffnung wurde auch der Schulenbergtunnel in Betrieb genommen, der seit der vergangenen Woche wieder offiziell passiert werden kann.

Die Geschichte dieses Tunnels ist in die Eisenbahngeschichte des heimischen Raums eingebunden. Diese Zusammenhänge sollen in einem Text aus dem Stadtarchiv Sprockhövel dargestellt werden:

Mit der explosionsartigen Industrialisierung des Ruhrgebietes, der Gründungswelle von Zechen und Hüttenwerken kamen auch die Eisenbahnen in den Sprockhöveler Raum. Sie waren sowohl Voraussetzungen als auch Motore einer Entwicklung, die unsere ländlichen Gemeinden so intensiv wie nie zuvor verändern sollte.

Als Eisenbahnpionier ersten Ranges betätigte sich der Wetteraner Unternehmer und Politiker Friedrich Harkort, der bereits 1829 eine Schmalspur-Schienenbahn mit Pferdebetrieb von der Zeche Trappe in Silschede nach Harkorten baute.

Zunächst war das Streckennetz der Eisenbahnen im Rheinisch-Westfälischen Raum weitmaschig und unzusammenhängend. Zahlreiche als Aktiengesellschaften geführte Eisenbahngesellschaften schufen in der Boomphase der 1850er Jahre ein sich verdichtendes Schienennetz. Der größte Ausbau erfolgte in den 1860er und 70er Jahren.

Für das Hügelland zwischen Ruhr und Wupper wurden recht früh verschiedene Eisenbahnprojekte als Verbindung zwischen den Kohlegruben an und südlich der Ruhr zu den Industriebetrieben an der Wupper geplant, so 1826 eine Pferdebahn von Nierenhof über Herzkamp und Horath nach Elberfeld. Die ab 1830 gebaute Prinz-Wilhelm-Bahn von Steele durch das Deilbachtal über Nierenhof nach Vohwinkel berührte das heute Sprockhöveler Stadtgebiet nicht. 1830/32 vermaß der „Königliche Bauconducteur“ Pickel aus Düsseldorf im Auftrage des Berliner Innenministeriums mehrere Strecken in Nord-Süd-Richtung von der Ruhr nach Barmen und Elberfeld, unter anderem von Kemnade über Sprockhövel und Gennebreck, von Hardenstein über Hiddinghausen, Haßlinghausen und Flanhardt. 1865 gründeten oberbergische und märkische Unternehmer, darunter der Sprockhöveler Bergwerksdirektor Ferdinand Sack, die Siegburg-Wittener-Eisenbahngesellschaft, die auch Sprockhöveler Gebiet tangieren sollte. All diese Projekte scheiterten an mangelndem Kapital und /oder an fehlender staatlicher Unterstützung. Auch beiden großen Dampflokbetriebenen Eisenbahnen in der Region, die Köln-Mindener ab 1844 und die Bergisch-Märkische Eisenbahn ab 1847 ließen das heutige Sprockhöveler Stadtgebiet in ihren Zwischenraum abgleiten

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft in Köln (Stammstrecke Köln-Aachen), die sich zunächst auf den linksrheinischen Raum konzentriert hatte, nahm schließlich die erste Bahntrecke durch Sprockhövel in Angriff. Kohlentransporte ins Rheinland waren aufgrund der großen Nachfrage sehr profitabel und so war erstmals 1868 in Konkurrenz zu Bergisch-Märkischen Eisenbahn eine Streckeneröffnung der Rheinischen Bahn im Westfälischen Ruhrgebiet: ab Gelsenkirchen-Wattenscheid erfolgt.

1873 erhielt die Rheinische Bahn die Konzessionierung für die Strecke zwischen Hattingen und (Wuppertal-)Wichlinghausen. Zwischen Oberbarmen und Schee musste eine Steigung von 55 Metern überwunden werden und von Schee bis Hattingen ging es 175 Meter bergab. Das Gelände war also schwierig und erforderte bei geringer Gewinnerwartung hohe Investitionen; deshalb stellte die Rheinische Bahn den Bau zunächst zurück.

1880 wurde die Rheinische Eisenbahngesellschaft mit 1356 km Strecke, 14.434 Wagen und 507 Lokomotiven verstaatlicht. Die Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften erfolgte in Preußen ab 1879 aus überwiegend militärpolitischen Interessen. Sie diente der Konsolidierung des Eisenbahnwesens, das sich damit von den Profitinteressen der einzelnen Gesellschaften löste und nun die langfristigen gesellschaftlichen Interessen an einem übersichtlichen Transportwesen verfolgen konnte.

1882 begannen nun unter staatlicher Regie die Bauarbeiten an der mehr als 22 km langen Strecke. Während der Hauptbauzeit waren bis zu 1000 Arbeiter beschäftigt und die Gesamtkosten betragen zwischen 6 und 8 Millionen Reichsmark. Die Bahnhöfe Schee und Sprockhövel wurden von der Sprockhöveler Firma Friedrich Selle aus massivem Bruchstein errichtet; die Haltestelle Oberbredenscheid war lediglich ein Güterschuppen. Neben dem Schulenbergtunnel musste ein zweiter noch längerer Tunnel gebaut werden. Allein an diesem, dem 721 Meter langen Tunnel Schee zwischen den Landgemeinden Gennebreck und Nächstebreck bauten die Arbeiter 2 ½ Jahre. Der 1999 abgerissene Wasserturm am Bahnhof Schee war ein weithin sichtbares Relikt der Dampflokomotiv-Zeit und verdeutlichte die zentrale Stelle dieses groß angelegten Bahnhofs in der ansonsten ruhigen und ländlichen Umgebung. 1902 erhielt der Tunnel Schee eine zweite separate Tunnelröhre. Während des Zweiten Weltkriegs ließ die Wuppertaler Firma Homann hier mit mehr als 400 Zwangsarbeitern Flugzeugteile (Rumpfspitzen für die Messerschmitt) produzieren.

Die Bahnstrecke Wichlinghausen-Hattingen wurde als eingleisige Vollbahn gebaut, anfangs jedoch nur als Sekundärbahn betrieben. In jeder Richtung verkehrten täglich nur vier Züge, später fuhren die Personenzüge allerdings sogar im 20-Minuten-Takt. Hauptbeförderungsgut war jedoch die Steinkohle. Allein auf dem Gebiet der heutigen Stadt Sprockhövel lagen zur Zeit der Eröffnung mehr als 20 Zechen, deren Kohle vorher auf Pferdefuhrwerken hatte transportiert werden müssen.

Schon in den 1920er Jahren ließ mit dem Sterben der sogenannten Südrand-Zechen der Zugverkehr erheblich nach und 1954 wurde der Personenverkehr auf Schienenbusse umgestellt. Der Ausbau des Straßenverkehrs, der Umstieg vieler Menschen auf das eigene Auto und die Schließung der Zeche Alte Haase als letzte Großkundin der Bahn 1969 machten letztlich der Bahnstrecke den Garaus. 1979 wurde die Personenbeförderung eingestellt und 1982 auch der Güterverkehr. Pläne zum Umbau der Strecke zu einem Rad- und Wanderweg gab es schon vor der Stilllegung. Ob diese Entscheidung heute noch so getroffen worden wäre, ist angesichts der täglichen Autobahnstaus und des zunehmenden Umweltbewusstseins fraglich - und die Diskussion darüber ebenso müßig.

Jedenfalls ließ die Bundesbahn 1988 die Gleise entfernen und verkaufte die Strecke dem Kommunalverband Ruhrgebiet, der in den Jahren 1991 bis 1994 auf der Trasse zwischen Schee und dem Schulenbergtunnel einen Rad- und Wanderweg errichtete. Mit dem Teilstück von Schee bis Silschede, das ab 2003 als Rad-Wanderweg ausgebaut wurde, zieht sich die Bahnstrecke wie eine Lebensader durch das Sprockhöveler Stadtgebiet und verbindet alle sechs Ortsteile miteinander. So ist diese Trasse die für immer mehr Freizeitradler aus der ganzen Region eine große Attraktivität besitzt, auch ein Weg, der die Menschen in der Flächenstadt Sprockhövel miteinander verbindet. Der Reiz der Strecke wird nämlich schon 1884 gerühmt, als die Elberfelder Zeitung zur Eröffnung am 20. Mai schrieb: „Sie zählt sowohl wegen ihrer Bauart als auch wegen ihrer landschaftlichen Schönheiten mit zu den interessantesten Bahnen Westdeutschlands.“ Gutes bleibt bekanntlich.

Karin Hockamp, Stadtarchiv Sprockhövel, 24.09.2008