Bahnstrecke von Hagen nach Dieringhausen

Volmetalbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahntunnel, Eisenbahnbrücke, Bahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Gummersbach, Hagen (Nordrhein-Westfalen), Halver, Kierspe, Lüdenscheid, Marienheide, Meinerzhagen, Schalksmühle
Kreis(e): Hagen (Nordrhein-Westfalen), Märkischer Kreis, Oberbergischer Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Eisenbahnbrücke der Bahnlinie Gummersbach - Marienheide - Meinerzhagen bei Holzwipper (2008)
Fotograf/Urheber: Giesen, Ulla Anne



Die Eisenbahnstrecke von Hagen nach Dieringhausen ist eine Verbindung der Aggertalbahn im Süden und der Ruhr-Sieg-Eisenbahn im Norden. Der Betrieb wurde in mehreren Abschnitten zwischen 1871 und 1893 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und der preußischen Staatsbahn eröffnet. Die Bahnstrecke wird modern auch Volemtalbahn genannt, benannt nach dem Fluss Volme.

Geschichte bis 1893

Mitte des 19. Jahrhunderts gab es im Tal der Volme viele große und kleine Eisenproduzenten. Zudem hatten kleine Städte wie Lüdenscheid und Brügge im westlichen Sauerland ebenfalls zahlreiche Fabriken und Manufakturen. So versprach eine Eisenbahn in diesem Tal eine gute Einnahmequelle.
In den 1850er Jahren gab es erste Überlegungen für eine Bahnstrecke durch das Volmetal. Es war eine der alternativen Trasse für die Planung der Ruhr-Sieg-Bahn von Hagen nach Siegen. Letztere wurde schließlich durch das Lennetal weiter östlich erbaut.
1869 erteilte die Regierung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die landesherrliche Genehmigung (Konzession) für den „*Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hagen nach Brügge bei Lüdenscheid*“. Im Mai 1870 wurde mit dem Bau begonnen. Als erster Abschnitt eröffnete die Bergisch-Märkische Eisenbahn am 16. Oktober 1871 den Abschnitt von Hagen nach Oberhagen, zunächst für den Güterverkehr. Die weitere Strecke nach Dahl folgte am 15. März 1874. Als letzten Abschnitt stellte die Bergisch-Märkische Eisenbahn die Strecke bis Brügge fertig (6. September 1874). Zugleich richtete man den Personenverkehr auf der gesamten Strecke ein.
Nach der Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn baute die preußische Staatsbahn die Verbindung nach Gummersbach weiter. Die gesamte Strecke bis Dieringhausen wurde am 1. Oktober 1893 fertiggestellt. Ursprünglich sollte sie mit Anschluss an die Biggetalbahn und weiter nach Kreuztal gebaut werden. Allerdings endete der Weiterbau dort 1927 in Krummenerl.

In Dieringhausen hat die Strecke Anschluss an die Bahnverbindung nach Köln über die ehemalige Strecke von Siegburg nach Olpe, die 1887 eröffnet wurde. Die Gummersbacher Kleinbahn, später Oberbergische Verkehrs-AG, konnte man in Gummersbach

erreichen.
In Marienheide gab es Anschlüsse an die Bahnlinie nach Bergisch-Born und an die Kleinbahn nach Engelskirchen.
Die Strecke nach Krummenerl zweigte in Meinerzhagen ab. Von Oberbrügge aus erreichte man die Strecken nach Wipperfürth und Wuppertal über Halver.
Die Strecke nach Lüdenscheid schließt in Brügge an die Volmetalbahn an. In Schalksmühle gab es Anschluss an die Kreis Altonarer Eisenbahn nach Halver.
Hagen erhielt bereits 1849 Anschluss an die Strecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn Gesellschaft von Düsseldorf über Elberfeld nach Dortmund. Hier treffen sich Strecken aus Wuppertal, Bochum, Dortmund, Hamm und Siegen. Von Bedeutung war vor allem die Ruhr-Sieg Eisenbahn von Dortmund nach Siegen von 1859.*nach oben*

Betrieb bis 1986
In Hagen war anfangs eine Trassierung entlang der heutigen Bergstraße gewählt worden (s. Karte). Aufgrund von Behinderungen für den Straßenverkehr begann man im November 1906 mit dem Bau des Goldbergtunnels. Dieser wurde am 1. Juli 1910 in Betrieb genommen.
Um 1906 begann der Ausbau zur zweigleisigen Hauptbahn. In diesem Zusammenhang wurden der Kotthausener Tunnel und der Hammerhausener Tunnel abgetragen. Bis 1913 war die Strecke von Hagen bis Brügge zweigleisig, Oberbrügge wurde 1926 erreicht.
In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg verlor die Bahnstrecke ihre Bedeutung. Im Zuge der Stilllegungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn stellte man den Güterverkehr zwischen Meinerzhagen und Marienheide 1975 ein.
In den frühen 1980er Jahren kam es zu einem vorsichtigen Umdenken in der Verkehrspolitik. Als Experiment führte die Deutsche Bundesbahn auf der Strecke von Köln über Dieringhausen bis nach Meinerzhagen die *City-Bahn* ein. Sie war äußerlich durch eigens und einheitlich farbig gestaltete Wagen und Lokomotiven erkennbar. Sie bot regelmäßigen Verkehr auch bis in die Nachtstunden und verbesserte somit den Anschluss des Bergischen Landes nach Köln erheblich. Sie verdeutlichten auch die steigenden Benutzerzahlen.
Da die Deutsche Bundesbahn sich jedoch weiterhin von Nebenstrecken trennen wollte, wurde am 1. Juni 1986 der Personenverkehr zwischen Brügge und Marienheide eingestellt. Es folgte bereits am 30. Mai 1987 der Abschnitt von Marienheide bis Gummersbach. Damit war der Mittelteil der durchgehenden Bahnverbindung von Köln ins östliche Ruhrgebiet unterbrochen. Die erfolgreiche City-Bahn fuhr nur noch zwischen Köln und Gummersbach.
Zur weiteren Vereinfachung der Reststrecken baute man 1994 das zweite Gleis zwischen Gummersbach und Dieringhausen ab, 1996 zwischen Hagen und Brügge.

Nach Gründung der Deutschen Bahn und dem leichteren Zugang von privaten Eisenbahngesellschaften zum deutschen Eisenbahnnetz wurde der Betrieb auf der Verbindung von Hagen über Brügge nach Lüdenscheid europaweit ausgeschrieben. Den Betrieb übernahm am 30. Mai 1999 die Dortmund-Märkische Eisenbahn (DME).

Für die Wiedereröffnung des eingestellten Abschnittes zwischen Gummersbach und Lüdenscheid sprachen sich zahlreiche private und öffentliche Personen und Institutionen aus. Dazu trug sicherlich auch der Erfolg der City-Bahn bei.
Ende der 1990er Jahre ließen die beteiligten Kommunen und Aufgabenträger ein Gutachten zum verkehrlichen Nutzen und der Wirtschaftlichkeit des Lückenschlusses zwischen Gummersbach und Brügge erstellen. Das Gutachten kam zu dem Schluss, dass die Wiedereröffnung volkswirtschaftlich sinnvoll wäre und der Streckenabschnitt von etwa 4500 Fahrgästen pro Tag genutzt werden würde. Daraufhin hatte das Land Nordrhein-Westfalen im Sommer 1998 in seiner ÖPNV-Bedarfsplanung den Lückenschluss zwischen Brügge (Westf.) und Gummersbach als vordringlich eingestuft und erforderliche Geldmittel für die Reaktivierung im Haushalt eingeplant. Es wurden Verträge mit Kommunen und den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) geschlossen.*nach oben*

Die Wiedereröffnung und der Betrieb nach 2003
Als ersten Teil der Herstellung der durchgehenden Verbindung eröffnete man am 20. April 2003 den Abschnitt zwischen Marienheide und Gummersbach wieder für den Personenverkehr. Dabei wurden der Haltepunkt Gummersbach Nord und der Bahnhof Kotthausen nicht reaktiviert. Nach zahlreichen Verzögerungen und umfangreichen Bauarbeiten folgte am 27. Februar 2014 der Abschnitt zwischen Marienheide und Meinerzhagen. Der Haltepunkt Holzwipper wurde dabei nicht reaktiviert. Es gab nun wieder Taktverkehr zwischen Köln und Meinerzhagen. Zum 10. Dezember 2017 schloss sich die Lücke zwischen Meinerzhagen und Brügge. Die Stationen Kierspe und Halver-Oberbrügge, konnten erst ab dem 15. Dezember 2019 bedient werden.
Die Reaktivierung der Volmetalbahn ist ein wesentliches Teil des Regionale-Programms „Oben an der Volme“. Dabei führte die Deutsche Bahn AG die Streckenarbeiten durch. Die vier beteiligten Kommunen Meinerzhagen, Kierspe, Halver und Schalksmühle gestalteten das Umfeld der Bahnhöfe attraktiver. Zudem werden diese Abstellmöglichkeiten für den ebenfalls zum Regionale-

Projekt gehörenden Volmetal-Radweg erhalten. Er soll auf einer Länge von fünf Kilometern zwischen Brügge und Schalksmühle als Bahntrassenradweg auf dem Gelände des ehemaligen zweiten Gleises der Volmetalbahn verlaufen.
Auf der Volmetalbahn fahren heute Züge der DB Regio NRW unter dem Markennamen „VAREO“(Voreifel, Ahrtal, Rhein, Eifel, Oberbergisches Land/obere Volme) zwischen Köln und Lüdenscheid (RB 25) und der DB Regio NRW zwischen Lüdenscheid und Dortmund (RB 52).*nach oben*

Planungen für die Zukunft

Die Strecke von Gummersbach bzw. Marienheide nach Köln soll zukünftig als S-Bahn-Linie*S 15* in das Kölner S-Bahn-Netz integriert werden. Dazu soll die Strecke elektrifiziert werden. Schon heute fahren die Dieselzüge über die S-Bahn-Gleise durch Köln. Eine Durchbindung bis Kall in der Eifel ist vorgesehen. Die Wirtschaftlichkeit konnte belegt werden.

Zusätzlich sollte ein Regionalexpress von Lüdenscheid bis Trier eingeführt werden (*RE 22*). Hierfür müsste auch der Abschnitt bis Lüdenscheid elektrifiziert werden. Diese Planung ist zurzeit aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit zurückgestellt.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 61 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt am Hagener Hauptbahnhof. Folgende Betriebsstellen existieren:
(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Hagen Hbf
	Goldbergtunnel (Länge 2230 Meter; ab 1910)
1,7	Hp Hagen Oberhagen (ab 1874, bis 1880 Oberhagen)
4,1	Hp Hagen-Delstern (1874 1979, bis 1897 Delstern)
7,2	Hp Hagen-Ambrock (1897/1905 1964/1965, bis 1905 Ambrock)
9,5	Hp Dahl (ab 1874)
	Hengstenberger Tunnel (Länge 232 Meter)
11,5	Hp Breckerfeld-Priorei (1880/1897 bis 1979, bis 1905: Breckerfeld)
13,2	Hp Rummenohl (ab 1874)
	Twieströmer Tunnel (Länge 152 Meter)
16,3	Hp Dahlerbrück (ab 1874)
18,1	Hp Schalksmühle (ab 1874)
	Winkhauser Tunnel (227 m)
23,8	Bf Lüdenscheid-Brügge (ab 1874; bis 2017: Brügge (Westf.))
26,1	Hp Halver-Oberbrügge (1892 1973, 1986 2019 kein Personenverkehr)
28,2	Hp Bollwerk (1983 1973)
30,6	Bf Vollme (1892 1976)
33,4	Hp Grünenbaum (1894 1973)

35,3	Hp Kierspe (1892 bis 1981 Bf, 1986 2019 kein Personenverkehr)
38,8	Bf Meinerzhagen (ab 1892, 1986 – 2014 kein Personenverkehr)
	Meinerzhagener Tunnel (Länge 384 Meter)
43,8	Hp Holzwipper (1892 bis 1975 Bf, Hp bis 1979)
47,9	Hp Marienheide (1892 bis 1987 Bf; 1987–2003 kein Personenverkehr)
51,0	Bf Kotthausen (1893 1987)
54,6	Hp Gummersbach Nord (1905 1981)
56,1	Bf Gummersbach (ab 1893)
60,4	Hp Vollmerhausen Berg (1893 1924/25)
61,2	Bf Gummersbach-Dieringhausen (ab 1893, bis 2018: Bf Dieringhausen)

nach oben

Volmetalradweg

Im Zuge des Baus eines Volmetalradwegs soll zwischen Schalksmühle und Brügge auf 4,9 km das ehemalige zweite Gleis der Volmetalbahn genutzt werden. Für die Umsetzung des insgesamt 23,5 km langen Volmetalradwegs wurden ursprünglich fünf Jahre veranschlagt (Stand 2020), wobei Abschnitte abseits der Bahn zeitaufwendiger wären und sich verzögern könnten. Andererseits wurde und wird auf den Teilstücke, an denen Straßenbauarbeiten anstehen, der Radweg gleich mitgebaut.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2021)

Internet

NRW Bahnarchiv von André Joost: Strecke Hagen-Oberhagen - Dieringhausen (Abgerufen: 23.1.2021)
NRW Bahnarchiv von André Joost: Strecke Oberhagen und Hagen (Goldbergtunnel) (Abgerufen: 23.1.2021)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Hagen Dieringhausen (Abgerufen: 23.1.2021)
www.bahntrassenradeln.de: Achim Bartoschek, Bahntrassenradeln (Abgerufen: 23.1.2021)
www.bahnbilder.de: Private Seite mit zahlreichen Bildern der Volmetalbahn (Abgerufen: 23.1.2021)
www.eisenbahn-im-volmetal.de: Private Seite zur Volmetalbahn (Abgerufen: 23.1.2021)*nach oben*

Literatur

Hoffmann, Bernd Franco (2015): Die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Durch die Täler von Wupper, Ruhr und Volme. S. 81-84, Erfurt.

Bahnstrecke von Hagen nach Dieringhausen

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahntunnel, Eisenbahnbrücke, Bahnhof
Ort: Gummersbach , Hagen (Nordrhein-Westfalen), Halver , Kierspe , Lüdenscheid , Marienheide , Meinerzhagen , Schalksmühle
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1871 bis 1893
Koordinate WGS84: 51° 04 49,48 N: 7° 31 53,23 O / 51,08041°N: 7,53145°O
Koordinate UTM: 32.397.133,13 m: 5.659.792,87 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.397.166,57 m: 5.661.616,64 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Bahnstrecke von Hagen nach Dieringhausen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/A-NF-20090424-0006 (Abgerufen: 15. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen

HESSEN

SH Schleswig-Holstein Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz