

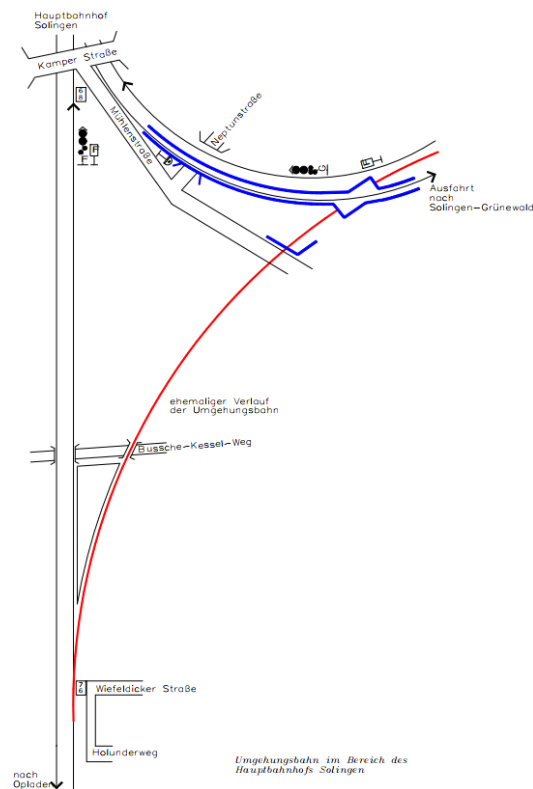
**Dipl.-Ing. Michael Zimmermann**

Buchenstr. 15  
42699 Solingen

☎ 0212 46267

🌐 <https://kruemelsoft.hier-im-netz.de>

✉ [BwMichelstadt@t-online.de](mailto:BwMichelstadt@t-online.de)

**Michelstadt (Bw)**

## Übersicht

Vorwort.....	2
Die Umgebungsbahn .....	2
Literatur- und Quellenverzeichnis .....	9
Abbildungen .....	9
Stichwortverzeichnis.....	9
Versionsgeschichte .....	9

*Diese Zusammenstellung wurde nach bestem Wissen  
und ohne Vollständigkeitsgarantie in der Hoffnung erstellt, dass sie nützlich ist.  
Wenn sie nicht nützlich ist – dann eben nicht.*

## Vorwort

Diese Dokumentation ist meiner Publikation „Solingen - Eisenbahnen gestern und heute“ [3] entnommen und wurde durch weitere Angaben und Bilder ergänzt. Diese Publikation wurde zuletzt 2010 lektoriert und an den heutigen Stand angepasst.

Für Hinweise auf Fehler bin ich ebenso dankbar wie auf mögliche Ergänzungen.

## Die Umgehungsbahn

Eine kuriose Bahnstrecke war die Umgehungsbahn.

Bereits im Jahr 1877 tauchen Pläne für eine Schnellverbindung Köln - Solingen - Schwelm - Witten - Dortmund auf. Hierzu wollte man weitgehendst bestehende Strecken benutzen, es wurden jedoch auch neue Streckenabschnitte benötigt.

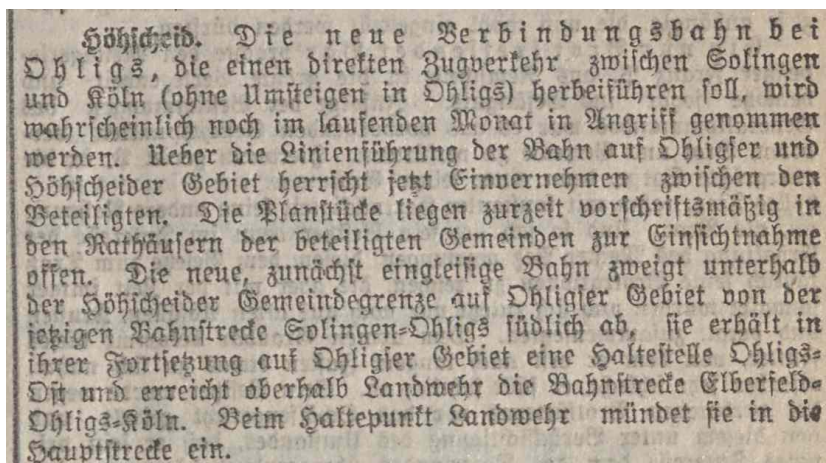
Unter dem Druck der Städte Solingen und Remscheid wurde alsbald eine Linienführung über Remscheid - Solingen - Leichlingen festgelegt. Solingen und Remscheid erhofften sich hierdurch auch den Anschluss an das Schnellverkehrsnetz, das bisher nur über Ohligs erfolgte, zu erhalten. Hierbei sollte der Bahnhof Ohligs mit einem Gleisbogen, der "Umgehungsbahn" umfahren werden. Diese Bahn rief jedoch auch Proteste hervor, so z.B.

- aus Elberfeld und Barmen, die die Konkurrenz zur Stammlinie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn fürchteten,
- aus Düsseldorf, die hierdurch Vorteile für Köln sahen und
- aus Ohligs, die einen starken Verkehrsrückgang fürchteten.

Die erste Projektierung dieser Umgehungsbahn erfolgte 1911, im gleichen Jahr wurden auch die benötigten Gelder durch die Eisenbahnverwaltung bewilligt.

Für die Umgehungsbahn ebenfalls geplant war ein neuer Haltepunkt. Da sich jedoch die Gemeinden Ohligs, Merscheid und Höhscheid auf keinen Standort einigen konnten, geriet diese Planung bald in Vergessenheit.

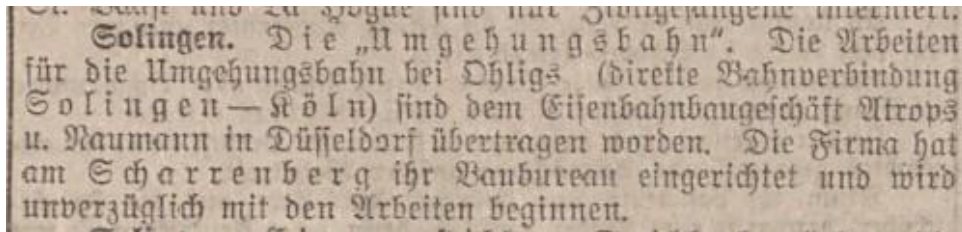
Der Bau erfolgte in zwei Abschnitten von 1914 bis 1918 und 1939 bis 1944.



„Höhscheid. Die neue Verbindungsbahn bei Ohligs, die einen direkten Zugverkehr zwischen Solingen und Köln (ohne Umsteigen in Ohligs) herbeiführen soll, wird wahrscheinlich noch im laufenden Monat in Angriff genommen werden. Ueber die Linienführung der Bahn auf Ohligser und Höhscheider Gebiete herrscht jetzt Einvernehmen zwischen den Beteiligten. Die Planstücke liegen zurzeit vorschriftsgemäß in den Rathäusern

*der beteiligten Gemeinden zur Einsichtnahme offen. Die neue, zunächst eingleisige Bahn zweigt unterhalb der Hörscheider Gemeindegrenze auf Ohligser Gebiet von der jetzigen Bahnstrecke Solingen-Ohligs südlich ab, sie erhält in ihrer Fortsetzung auf Ohligser Gebiet eine Haltestelle Ohligs-Ost und erreicht oberhalb Landwehr die Bahnstrecke Elberfeld- Ohligs-Köln. Beim Haltepunkt Landwehr mündet sie in die Hauptstrecke ein.“*

Abb. 1 Zeitungsmeldung in der Bergischen Arbeiterstimme vom 3.Juni 1915 [6]



*„Solingen. Die „U m g e h u n g s b a h n“. Die Arbeiten für die Umgehungsbahn bei Ohligs (direkte Bahnverbindung Solingen – Köln) sind dem Eisenbahnbau-Gesellschaft Atrops u. Naumann in Düsseldorf übertragen worden. Die Firma hat am S c h a r r e n b e r g ihr Baubureau eingerichtet und wird unverzüglich mit den Arbeiten beginnen.“*

Abb. 2 Zeitungsmeldung in der Bergischen Arbeiterstimme vom 7.Juli 1915 [6]

Am 13. September 1921 ließ der Reichsverkehrsminister verlauten, dass die geplante Verbindung "nicht mehr von belang sei". Die an der Umgehungsbahn interessierten Städte (Köln, Solingen, Remscheid und Lennep) bauten jedoch auf eigene Kosten die bereits zu 80% fertig gestellte Strecke zu Ende.

Die beiden notwendigen Brückenfundamente am Bussche-Kessel-Weg und an der Mühlenstraße werden 1926 gebaut.

1944 wird die Weiche zur Umgehungsbahn zerstört, die Strecke selbst ist nach Zeugenaussagen nur von Flakgeschützen benutzt worden, planmäßige Züge verkehrten hier nie; die Gleise werden direkt nach dem zweiten Weltkrieg wieder demontiert.

Der Abzweig der Umgehungsbahn von der Strecke Köln - Ohligs war am Hackhauser Busch in Höhe der damaligen Brücke in der Verlängerung des Holunderwegs. Den Verlauf der Bahnlinie entlang der Eisenbahner-Kleingartensiedlung "Bussche-Kessel-Weg" kann man auch heute noch erahnen.

Die Brücken wurden im August 1957 verschrottet, die Brückenreste am Bussche-Kessel-Weg wurden beim Bau der Viehbachtalstraße abgerissen.

Von der Umgehungsbahn übrig geblieben ist nur das große Viadukt an der Mühlenstraße, das 1985 umfassend renoviert wurde. Hier unterquerte die Umgehungsbahn die Bahnlinie Ohligs - Solingen und mündete hinter dem Scharrenbergerdamm in die Strecke nach Solingen ein.





Abb. 3 Ausschnitt aus dem Stadtplan der Stadt Solingen 1929 mit dem Bereich der Umgehungsbahn [29]

Auf einem Luftbild aus dem Jahr 1928 ist an der Kreuzung Neptun- / Mankhauser- / Merkurstraße im Bereich des Abzweigs zur ehemaligen Umgehungsbahn ein Gebäude zu erkennen, welches zweifelsfrei ein Bahngelände, vermutlich ein Stellwerk an der Weiche der Umgehungsbahn ist.



Abb. 4 vermutlich ein Stellwerk an der Neptunstraße [28]

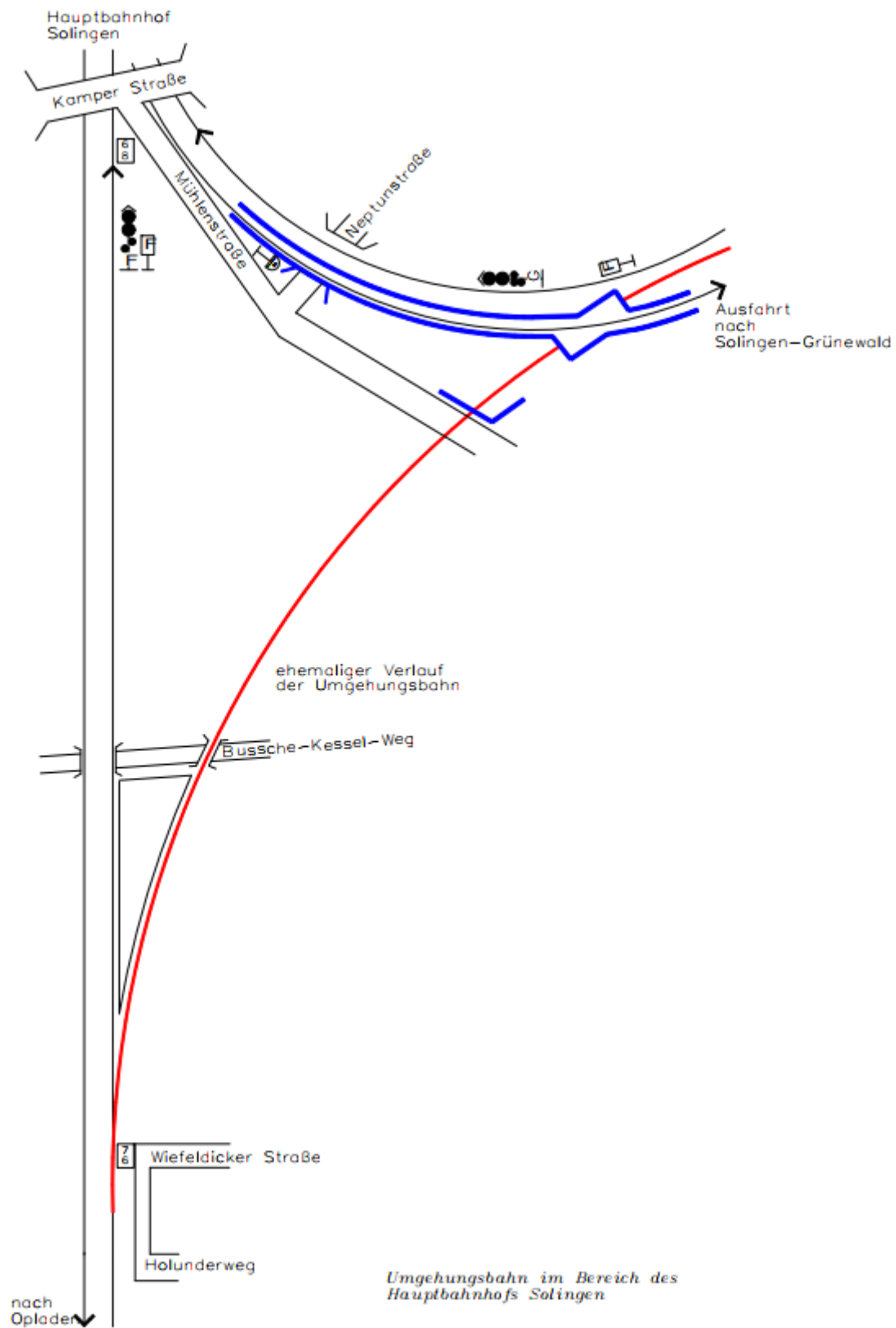


Abb. 5 Skizze vom ungefähren Verlauf der Umgehungsbahn [30]



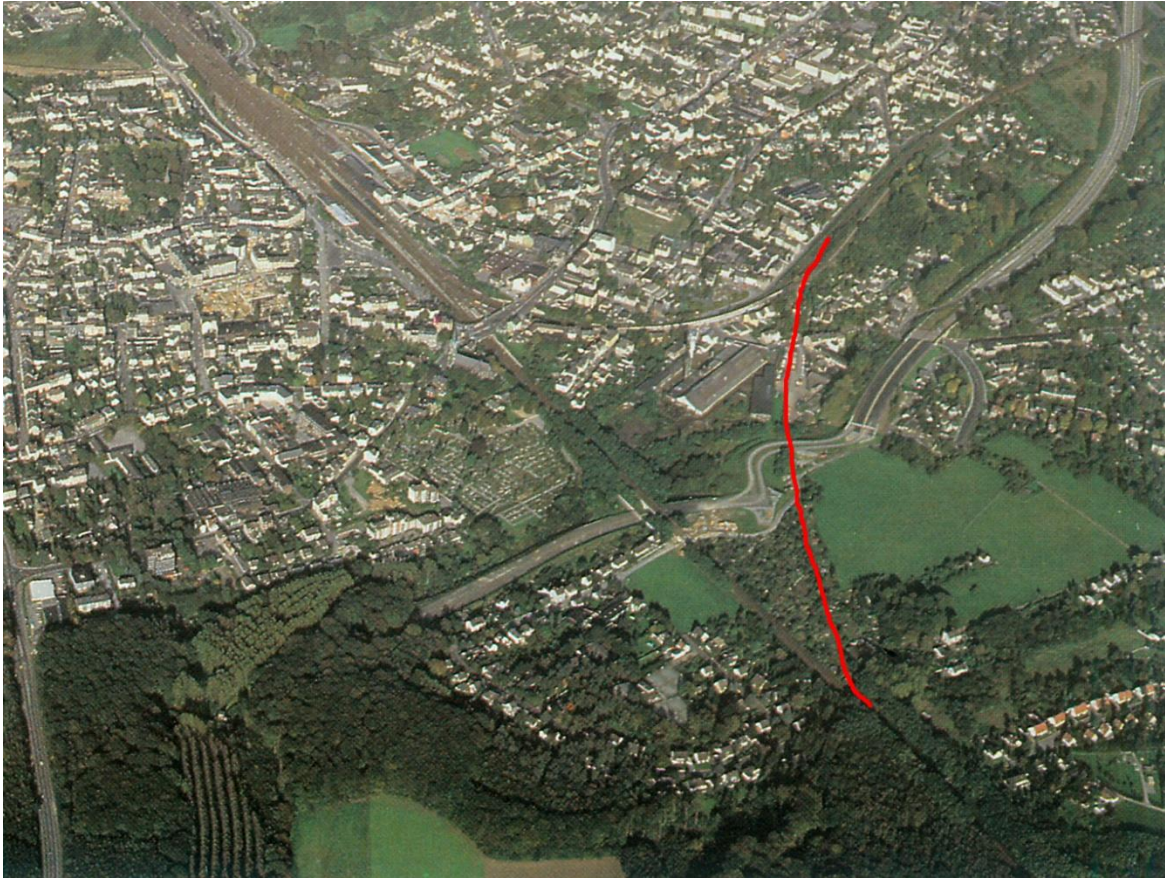


Abb. 6 Ehemaliger ungefährer Verlauf der Umgehungsbahn [6]



Abb. 7 Das Überführungsbauwerk von der Neptunstraße, rechts geht es zum Solinger Hauptbahnhof (21.11.2009)

Bei genauem Hinsehen kann man einen Bunker unterhalb der Brücke erkennen.





Abb. 8 und 9 Das Überführungsbauwerk von der Mühlenstraße aus, links kommt die Strecke vom Solinger Hauptbahnhof (21.11.2009)



Abb. 10 Das Brückenfundament an der Mühlenstraße (21.11.2009)



Abb. 11 Die Brücke am Holunderweg (21.11.2009)

Noch im Juli 2010 hatte die Stadt das marode Bauwerk sichern lassen. Um zu verhindern, dass die Vordächer an beiden Seiten abbrechen und auf die Schienen und Oberleitungen fallen, wurden Betonblöcke als Gegengewichte auf die Brücke gesetzt. Kosten hierfür: rund 10 000 Euro.

Aber es kam anders: von März bis Mitte Juli 2010 wurde die 103 Jahr alte Brücke am Holunderweg abgerissen werden. Die veranschlagten Kosten von 300 000 Euro wollen die Stadt Solingen und die Deutsche Bahn je zur Hälfte tragen.



## Literatur- und Quellenverzeichnis

- [6] Bild- und Zeitungsarchiv des Stadtarchivs Solingen
- [28] Der Bergische Städteatlas, 3. Auflage, Luftbildkarte 1928/1929
- [29] Geoportal der Stadt Solingen, <https://geoportal.solingen.de>
- [30] Zimmermann, Michael Solingen - Eisenbahnen gestern und heute  
eigene Publikation 2010

## Abbildungen

1 - Zeitungsmeldung in der Bergischen Arbeiterstimme vom 3.Juni 1915.....	3
2 - Zeitungsmeldung in der Bergischen Arbeiterstimme vom 7.Juli 1915.....	3
3 - Ausschnitt aus dem Stadtplan der Stadt Solingen 1929 mit dem Bereich der Umgehungsbahn .....	4
4 - vermutlich ein Stellwerk an der Neptunstraße .....	4
5 - Skizze vom ungefähren Verlauf der Umgehungsbahn.....	5
6 - Ehemaliger ungefährer Verlauf der Umgehungsbahn.....	6
7 - Das Überführungsbauwerk von der Neptunstraße, rechts geht es zum Solinger Hauptbahnhof (21.11.2009) .....	6
8 und 9 - Das Überführungsbauwerk von der Mühlenstraße aus, links kommt die Strecke vom Solinger Hauptbahnhof (21.11.2009) .....	7
10 - Das Brückenfundament an der Mühlenstraße (21.11.2009).....	8
11 - Die Brücke am Holunderweg (21.11.2009) .....	8

## Stichwortverzeichnis

Bahnhof  
     Ohligs 2  
 Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft 2  
 Schnellverkehr  
     Umgehungsbahn 2  
 Umgehungsbahn 2

## Versionsgeschichte

11.11.2024      initiale Erstellung