



## Der Haltepunkt Kuckenberg

Ähnlich wie in Tente hatte man auch in Kuckenberg und Umgebung verblissen für die Einrichtung einer Haltestelle gekämpft, letztlich mit Erfolg, wie die Eröffnung des Haltepunktes Kuckenberg am 1. Juli 1900 beweist. Die Stadt Burscheid hatte dafür allerdings beträchtliche Opfer zu bringen, war sie laut eines 1899 mit der KED Elberfeld geschlossenen Vertrages doch verpflichtet, neben der kostenfreien Bereitstellung des Grund und Bodens und der Übernahme der Anlagekosten in Höhe von 5500 Mark auch für die unentgeltliche Billetaushabe sowie Beleuchtung, Heizung und Reinigung des Warteraums zu sorgen. Quasi als Kompensation für die Konzession zur Errichtung einer Gastwirtschaft unmittelbar gegenüber der Bahnstation gab sie letztere Verpflichtungen wiederum an den Betreiber der „Restaura-

tion“ weiter, die sich einer Zeitungsmeldung von 1901 zufolge „bei Fahrgästen und Touristen“ schon bald großer Beliebtheit erfreute.

Mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke, der dem Haltepunkt im Westen Burscheids ein neues Warthehaus sowie eine Bahnsteigunterführung bescherte, erfuhr auch die benachbarte Gastwirtschaft weiteren Zuspruch. Aufgrund der nachgewiesenen Rentabilität, 1909 waren in Kuckenberg immerhin 45 900 Fahrkarten verkauft worden, entband die Bahnverwaltung die Gemeinde Burscheid 1910 von ihren Verpflichtungen. Ein Antrag auf Einrichtung einer Gepäck- und Stückgutabfertigung blieb dagegen erfolglos. Nicht zuletzt wegen seiner günstigen Lage war Kuckenberg noch viele Jahre ein beliebter Ausgangspunkt für Wanderungen durch das Bergische Land. Mit Zunahme des Individualverkehrs verlor die kleine Station dann

*Der Haltepunkt Kuckenberg nach dem 2-gleisigen Ausbau der „Balkanstrecke“. Vorne links das um 1965 niedergelegte Warthehaus, dahinter der wellblechüberdachte Abgang zur Unterführung nach Gleis 2. Die Fahrkarten erwarb man am Schalter (mit Drehteller, Basa-Anschluss etc.) in der Gastwirtschaft gegenüber (zu sehen im Bild hinten links), die auch von Pensionsgästen frequentiert wurde, welche sich u.a. zur Erholung im Bergischen aufhielten. Foto: Fotoarchiv Werner, Slg. H. Nicolau/B. Sarx-Jautelat*





*Der Haltepunkt Kuckenberg, vermutlich aufgenommen in den 50er Jahren. Ganz links die Gastwirtschaft und Pension „Haus Kuckenberg“. Foto: Fotoarchiv Werner, Slg. H. Nicolau/B. Sarx-Jautelat*

jedoch schnell an Bedeutung, so dass sich der Fahrkartenverkauf, nach wie vor durchgeführt in der Gastwirtschaft gegenüber dem Haltepunkt, kaum mehr lohnte und um 1965 eingestellt wurde. Bis dahin musste das Haus von morgens 5 Uhr bis abends 24 Uhr geöffnet sein, was den Inhabern der Bahnagentur einiges abverlangte.

## Nur 2 km bis Pattscheid

Vom Hp Kuckenberg (157,8 m ü. NN) setzte der Schienenstrang seinen Weg von den Höhen des Bergischen Landes hinab zur Rhein-Wupper-Niederung fort, rechts in nur geringem Abstand begleitet von der Straße Burscheid–Opladen (B 232), die auch die auf dem Kamm angelegten Siedlungen miteinander verbindet. Nach kurzer Fahrt durch eine von sanft abfallenden Hängen und abwechslungsreichen Talformationen geprägte Landschaft, in der viele Jahrzehnte der Obstbau sowie die Grünlandwirtschaft dominierten, war schon Pattscheid erreicht, das, ehemals zu Bergisch Neukirchen gehörig, wie der Rest der Gemeinde 1975 nach Leverkusen eingemeindet wurde.

## Der Bahnhof Pattscheid und sein Vorläufer

Wie erwähnt, waren an der sog. Zweigbahn Born–Opladen zunächst nur Burscheid und Wermelskirchen als Zwischenstationen vorgesehen. Ein bereits 1871 von der Gemeinde Neukirchen an die KED Elberfeld gerichteter Antrag auf Anlage einer Haltestelle bei Pattscheid wurde dagegen mit Hinweis auf die ungünstigen Steigungsverhältnisse der Strecke sowie die „noch völlig mangelnde Industrie“ in Neukirchen als „unthunlich“ abgelehnt. An dieser Entscheidung vermochten bis 1879 auch weitere Eingaben nichts zu ändern, obwohl Neukirchen sich sogar bereit erklärt hatte, der BME eine zehnjährige Steuerbefreiung und darüber hinaus einen Baukostenzuschuss von tausend Talern zu gewähren.

Nachdem die KED Elberfeld das u.a. auch vom Solinger Landrat Melbeck unterstützte Gesuch auf Anlage einer Haltestelle bei Pattscheid am 2.1.1879 erneut abgelehnt hatte, wandten sich die Neukirchner an den Minister in Berlin, der ihrem Begehren stattgab und die Bahnverwaltung am 27.3.1879 an-



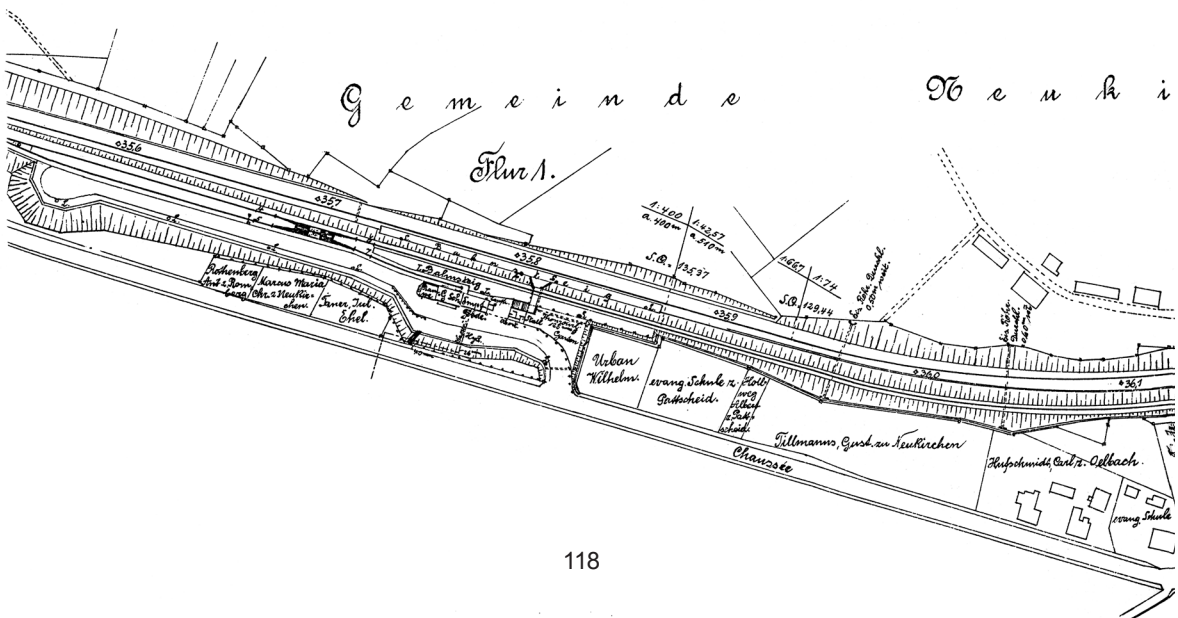
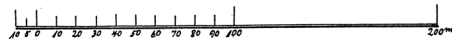
wies, die „beantragte Haltestelle bei Pattscheid ohne Einlegung einer Horizontalen und ausschließlich für den Personenverkehr einzurichten“. Der Haltepunkt Pattscheid erhielt damit Vorrang vor einer ebenfalls ins Kalkül gezogenen Personenhaltestelle bei Nagelsbaum. Bei der Wahl des Standorts entschieden sich die KED Elberfeld, der Landrat sowie die Gemeinde Neukirchen schließlich für ein Areal westlich von Pattscheid, was einige „Interessenten“ aus den Gemeinden Burscheid, Witzhelden und Leichlingen zu heftigen Protesten beim Minister veranlasste, bevorzugten sie doch eine Station im Osten von Pattscheid, zumal ein Antrag auf Verlegung des Bahnhofs Burscheid weiter nach Westen in Berlin keine Zustimmung gefunden hatte. Aller Protest war indes vergebens; es blieb bei dem vorgesehenen Standort unweit der Hofschaff Oberölbach. Da die Einebnung des Geländes zur Anlage des Haltepunktes wohl län-

ger dauerte als geplant, zögerte sich seine Eröffnung bis zum 15.11.1881 hinaus. Dann jedoch war auch die Gemeinde Neukirchen an das Eisenbahnnetz angeschlossen, und dies zu annehmbaren Konditionen, hatte sie doch nur die Kosten für die Herstellung des Weges zur Station zu tragen. Den Billetverkauf besorgte übrigens der „Bahnhofswirt“, der dafür 3% der Einnahmen erhielt.

Ungeachtet allen Fortschritts in der Eisenbahnfrage herrschte in Neukirchen Betrübnis darüber, dass der Haltepunkt Pattscheid allein dem Personenverkehr vorbehalten war, der Güterverkehr aber nach wie vor über Opladen, Burscheid oder Leichlingen abgewickelt werden musste. Verschiedene Gesuche zur Erweiterung des Hp Pattscheid um eine Güterladestelle wurden von der Bahnverwaltung bzw. dem Ministerium mit der Begründung abgelehnt, dass aufgrund der geringen Entfernungen zu den o.g. Stationen

## Haltestelle Pattscheid.

916.1:2000.





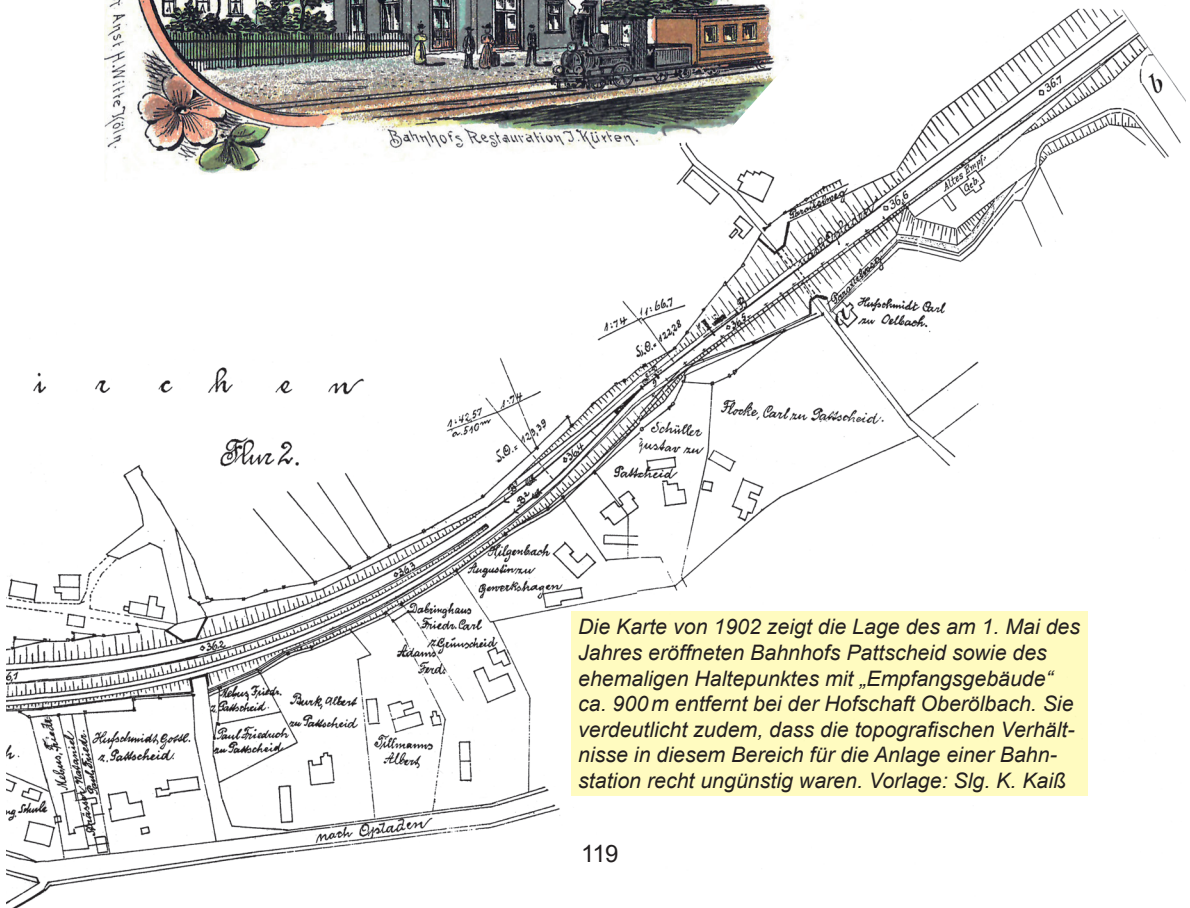
ein „ausreichendes Bedürfnis“ hierfür nicht vorliege. Auch seien die hohen Kosten für die Anlage sowie das Betreiben einer solchen Güterladestelle durch das zu erwartende Frachtaufkommen mit Schwerpunkt Obstversand keinesfalls gerechtfertigt.

Bei dieser ablehnenden Haltung blieb es bis zum Jahre 1897. Der dann seitens der verantwortlichen Stellen einsetzende Meinungs-

umschwung war nicht so sehr vom Verständnis für die nachdrücklich geäußerten Belange Neukirchens geprägt, sondern wurde vielmehr durch die Tatsache begünstigt, dass die Verkehrszunahme zwischen Lennep und Opladen den Bau einer Kreuzungsstelle im unteren Streckenbereich erforderlich machte, ein Stationsum- oder neubau also ohnehin bevorstand. Da die ungünstigen Terrainverhältnisse eine Erweiterung des Haltepunktes



Der Haltepunkt Pattscheid als Postkartenmotiv; real war jedoch nur ein Gleis vorhanden.  
Vorlage: StadtA Lev



Die Karte von 1902 zeigt die Lage des am 1. Mai des Jahres eröffneten Bahnhofs Pattscheid sowie des ehemaligen Haltepunktes mit „Empfangsgebäude“ ca. 900 m entfernt bei der Hofschafft Oberölbach. Sie verdeutlicht zudem, dass die topografischen Verhältnisse in diesem Bereich für die Anlage einer Bahnstation recht ungünstig waren. Vorlage: Slg. K. Kaiß



*Kreuzung in Pattscheid um 1905: Während ein aus Opladen kommender Zug in das hochgelegene Gleis direkt am Stationsgebäude eingefahren ist, wird unten gerade ein Zug aus Lennep abgefertigt. Die Höhendifferenz der beiden durch eine Unterführung verbundenen Bahnsteigebenen betrug ca. 5 m.  
Foto: Verlagsarchiv*

Pattscheid nicht zuließen, entschied sich die Bahnverwaltung für die Errichtung einer neuen Station an der Gemeindegrenze zu Burscheid ca. 900 m östlich der alten. Nachdem diese Standortentscheidung zunächst nicht die Zustimmung der Neukirchener Gemeindevertreter finden konnte und die Bürger in Befürworter bzw. Gegner der Eisenbahnpläne spaltete, fügte man sich schließlich doch dem Willen der Bahnverwaltung. Der langgehegte Wunsch nach einem Güterbahnhof ging damit endlich in Erfüllung, wenngleich er teuer erkaufte werden musste, hatte die Gemeinde neben der kostenlosen Bereitstellung des benötigten Geländes doch noch einen Baukostenzuschuss von 15 000 Mark zu leisten. Die Eröffnung der neuen „Haltestelle Pattscheid“, wie man sie anfangs nannte, erfolgte am 1. Mai 1902; der alte Personenhaltepunkt wurde am selben Tag geschlossen.

Aufgrund der topografischen Gegebenheiten unterschied sich der Bahnhof Pattscheid deutlich von den anderen Zwischenstationen der „Balkanlinie“. Da das Bahnhofsgelände in Richtung Norden, d.h. der Straße von Opladen nach Burscheid, stark anstieg, wurde die Station quasi auf zwei Ebenen angelegt; der unteren Ebene mit dem Streckengleis sowie einem Bahnsteig folgte eine obere, auf der sich neben den weiteren Gleis-

anlagen auch das Stationsgebäude mit dem Hausbahnsteig befand. Beide Ebenen waren durch eine Unterführung miteinander verbunden. Es liegt auf der Hand, dass eine solche Anlage, obwohl optisch eindrucksvoll, betriebstechnisch große Schwierigkeiten barg. So hatten die Züge aus Opladen bei der Einfahrt in das unmittelbar am Bahnhofsgebäude gelegene Gleis auf 510 Metern eine Steigung von 1:43 zu bewältigen, was Lokomotiven und Personal nicht nur um die Jahrhundertwende vor enorme Probleme stellte; beim parallel verlaufenden durchgehenden Streckengleis lag die Neigung in diesem Abschnitt dagegen „nur“ bei 1:74.

Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der „Balkanstrecke“ erfuhr der Bahnhof Pattscheid nur wenige Jahre nach seiner Inbetriebnahme einige markante Änderungen. Dazu zählten der Anbau eines Stellwerkraumes an das Empfangsgebäude sowie auf der unteren Ebene die Errichtung eines zweiten Bahnsteigs inkl. Unterführung für die Züge in Richtung Lennep. Ob der Hausbahnsteig danach noch für die Zugabfertigung genutzt wurde, erscheint zweifelhaft; spätestens nach der um 1913 vorgenommenen Erweiterung des Empfangsgebäudes machte jedenfalls ein Zaun das Betreten des Gleiskörpers in diesem Bereich unmöglich.





Um 1911: Blick vom Bahnsteig an Gleis 2 auf das noch nicht erweiterte Empfangsgebäude, dessen dreiteilige Bauweise an die russischen Matroschka-Puppen erinnert, und den 1909 angebauten Stellwerkraum. Links der Ein- bzw. Ausgang der Unterführung zum/vom Hausbahnsteig auf der oberen Ebene.

Das auf seiner Westseite aufgestockte Pattscheider Bahnhofsgebäude mit den Unterführungen zum Opladener und Lennepner Bahnsteig um 1925. Während der Personenverkehr nunmehr ausschließlich auf der unteren Ebene abgewickelt wird (der Hausbahnsteig ist durch einen Zaun „gesichert“), sind die Gleise oben dem Güterverkehr vorbehalten. Fotos: Slg. StadtA Lev



## Anschluss der Landesversicherungsanstalt „Rheinprovinz“

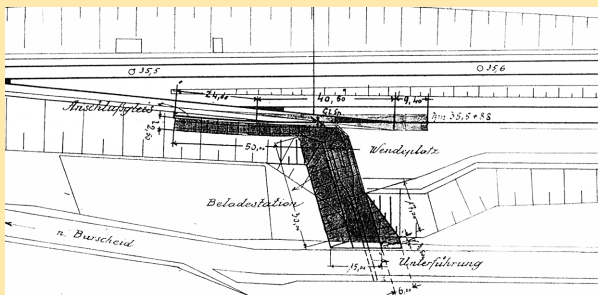
Als absolute Besonderheit ist der am 1. September 1910 in Betrieb genommene Gleisanschluss der Landesversicherungsanstalt der Rheinprovinz Düsseldorf zu sehen, der – in östliche Richtung führend – an das Lade-gleis an der Ladestraße (später Gleis 4) angeschlossen war. Seine nutzbare Länge zum Ent- bzw. Beladen betrug ca. 32 m. An ihm befand sich eine Verladerampe, gesichert gegen die sich dahinter erhebende recht steile Böschung durch eine Stützmauer.

Von dieser Beladestation am Fuße der Böschung führte eine Drahtseilbahn (Länge 2237,05 m) in gerader Linie zur Nervenheil-stätte Roderbirken, deren Besitzer die LVA Rheinprovinz war. Als eine Erweiterung anstand, entschloss sich die LVA zum Bau der Seilbahn, da so Baumaterialien wie auch

Lebensmittel und Kohle viel einfacher und kostengünstiger transportiert werden konnten als per Pferdefuhrwerk. Der Antrieb des Zugseils erfolgte von der Entladestation in Roderbirken. Die Verbindung zwischen der Beladestation und dem Ausgangspunkt der Seilbahn vermittelte eine parallel zum Anschlussgleis verlaufende Hängebahn, die zu einer Kurvenstation (s. u.) verlief, wo dann mittels einer automatischen Kupplung der Übergang auf die Seilbahn erfolgte. Bedient wurde der Anschluss anfangs werktäglich zweimal durch Übergabezüge.

Nachdem am 1. Juli 1922 infolge gestiegener Betriebskosten noch ein neuer Vertrag mit erhöhten Vergütungssätzen geschlossen worden war, kündigte die LVA den mittlerweile obsolet gewordenen Anschluss am 16.10.1935. Die Seilbahn fiel bald darauf der Demontage anheim; die Gleisanlage wurde dagegen von der Reichsbahn übernommen.

*Die Anschlussanlage im Jahr 1924. Von der Beladestation am Anschlussgleis führte die Transportbahn über die Kurvenstation und einen Tunnel unter der Straße nach Burscheid bis Roderbirken. Für die vor Ort tätigen Arbeiter war ein Unterkunftsraum nebst Abort vorhanden. Vorlage: Slg. K. Kailß*



*Blick vom Gleiskörper auf die zwischen Hänge- und Seilbahn angeordnete Kurvenstation, wo die Seilbahnwagen automatisch an das Zugseil an- bzw. von demselben abgekuppelt wurden. Ihre Bewegung auf dem kurzen Hängebahnstück erfolgte per Hand. Rechts die steile Böschung (mit dem Anfang der Stützmauer), an deren Fuß die Beladestation lag. Die Bäume hinten links kennzeichnen das Höhenniveau der Chaussee Opladen–Burscheid. Foto: Stadtarchiv Leichlingen*