



Der Bahnhof Varresbeck – hier die Vorderansicht Foto: renaissance Immobilien & Beteiligungen AG

## Bahnhof Varresbeck – er kommt wieder!

Die Wuppertaler sind eingeladen, Vorschläge für **Wiederbelebung des historischen Gebäudes an der Trasse** zu machen

Der Bahnhof Varresbeck ist für die Wuppertaler seit über 140 Jahren ein liebevolles Kleinod der Stadt. Für die Eisenbahnfans ist er zudem ein Zeugnis der frühen Eisenbahngeschichte. An der Benrather Straße in Elberfeld-West liegt er im Dornröschenschlaf direkt an der Nordbahntrasse, dem innerstädtischen Fuß-, Rad- und Skateweg. Die renaissance Immobilien & Beteiligungen AG hat nun das Stück Heimatgeschichte zwischen den Stadtteilen Elberfeld und Vohwinkel, am Westrand von Varresbeck, erworben. Vorstand Christian Baierl wollte das Anwesen unbedingt für die Stadt und damit für die Bürgerinnen und Bürger erhalten. „Dieses Gebäude ist ein Stück Stadtgeschichte, die es zu erhalten gibt. Wir wissen selbst noch nicht genau, was wir daraus machen. Es ist vieles denkbar. Ein schönes Café mit Biergarten würde sich natürlich anbieten,

hier könnte man direkt von der Trasse aus anhalten und einige schöne Stunden verbringen. Historische Eisenbahnsignale haben wir auch schon, die könnten dann anzeigen, wenn geöffnet ist. Hier kann man eine wunderbare Idylle in historischem Ambiente schaffen, die ihresgleichen sucht. Mit dem richtigen Pächter kann ich mir das sehr gut vorstellen. Aber wie gesagt, alles ist denkbar.“ Daher möchte Baierl die Wuppertaler mit einbeziehen und sie nach ihrer Meinung fragen, was sie sich hier am meisten wünschen.

Die Geschichte des sogenannten Trennungsbahnhofes beginnt mit seiner Planung im Jahr 1876. Die 75 Kilometer lange Rheinische Strecke und der daran liegende Bahnhof „Sonnborn Rh“ (Rh für rheinisch) wurden am 15. September 1879 durch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft in Be-

trieb genommen. Die ursprüngliche Bahnstrecke 2423 führte von Düsseldorf-Derendorf über Elberfeld nach Dortmund Süd. Der Bahnhof wurde als Güterbahnhof und bei Kilometer 24,8 auch als Personenbahnhof genutzt. 1880 bis 1897 wurde er in Elberfeld-Varresbeck umbenannt, von 1930 bis 1936 in Varresbeck und von 1950 bis 1952 in Wuppertal-Varresbeck. Am 23. August 1991 wurde er stillgelegt. Seit 1992 ist die schieferverkleidete Fachwerkkonstruktion als Baudenkmal eingetragen. 2010 wurde das Gebäude von privat als Wohnhaus gekauft und mit der Renovierung begonnen, im Mai 2021 wurde es von den Experten für Baudenkmal erworben.

Das älteste schriftliche Dokument vom Varresbecker Bahnhof existiert noch, es ist eine Bauzeichnung aus dem Jahr 1875 und zeigt die Ansicht zum Garten hin. Der



Eine historische Aufnahme des Bahnhofes mit Vorder- und Seitenansicht etwa von 1930 Foto: Archiv Dieter Kastel

Bahnhof lag an Gleis 1. Eine geschnittene Schmuck-Verbretterung aus Holz oder Zinkblech sowie eine mittige Turmhaube am Dach sind auf der Zeichnung gut zu erkennen. Der Haupteingang liegt zur Süd-Ost-Seite. Hier führten hohe Türen zu den Wartesälen und Gleisen, die später verkleinert wurden. Hinter dem Haupteingang lag der Wartesaal erster Klasse, daneben rechts die zweite, links die dritte Klasse. Die Benrather Straße wurde erst am 10. Juni 1913 so benannt.

Mit der Geschichte des Bahnhofes geht die Geschichte der Bahnstrecke einher. Die Bahnstrecke der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (REG) verlief 1879 als Konkurrenzroute zu der Strecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahnlinie (BME), die im Talgrund der Wupper entlangführte. Aufgrund der Lage der Strecke an den Nordhängen von Barmen und Elberfeld waren aufwändige Trassierungen mit einer kurvenreichen Linienführung, Tunnel, Brücken und Viadukte notwendig. Dafür hatte die Strecke nur eine maximale Steigung von 12,5 Promille. Die Steigung einer Bahnstrecke darf nicht zu groß sein, sonst drehen die Stahlräder der Lokomotive durch und greifen nicht mehr auf den Schienen. Im Laufe der Zeit entwickelte sich diese Strecke allerdings mehr zu einer Nahverkehrs- und Güterbahn-Route. Die Rheinische Strecke wurde am 27. September 1991 zunächst für den Personenverkehr, 1999 auch für den durchgehenden Güterverkehr eingestellt.

So sieht der Bahnhof Varresbeck von hinten aus. Foto: renaissance Immobilien & Beteiligungen AG

Die Bergisch-Märkische Eisenbahnlinie hatte an ihrer Tallinie Prunkbauten wie den Bahnhof Elberfeld und den Bahnhof Barmen errichtet, daher sollten an der Rheinischen Strecke ebenfalls Prunkbauten entstehen. So wurde der Bahnhof Sonnborn in Fachwerk-Ziegel-Bauweise errichtet. Ursprünglich sollte er jedoch viel höher gebaut werden und auch Ziertürme erhalten. Nach der Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft 1880 wurde die Gesellschaft zum 1. Januar 1886 aufgelöst, daher wurde der zweigeschossige Bau nicht weiter ausgebaut. Im Dachgeschoss sieht man noch die mächtigen Balken, die für ganz andere Belastungen und Konstruktionsmerkmale – wie das Tragen von Türmen – vorgesehen waren. Auf diese Balken wurden dann die einfacheren Dä-

cher gesetzt. Alle Bahnhofsaußenwände an der Rheinischen Strecke wurden seinerzeit mit einem dreifarbigem englischen Schiefer versehen. Dieser grün-grau-rote hochpreisige Schiefer wurde extra aus England importiert. Die Zierverschieferung in unterschiedlichen Formen und Formaten ist heute noch am Gebäude vorhanden und altersbedingt nachgeblichen. Die Kastenfenster wurden in den 1920er Jahren in das Gebäude eingesetzt. Das Holzwerk wurde in Elfenbein und Rotbraun gestrichen.

Um 1925 wurde der Bahnhof Elberfeld-Varresbeck in seiner Funktion als Bahnhof außer Betrieb genommen. Auf der Betonbrücke an der Düsseldorfer Straße wurde daher ein Ersatzbahnhofsgebäude errichtet. Der Bahnhof wurde dann zum Sitz »



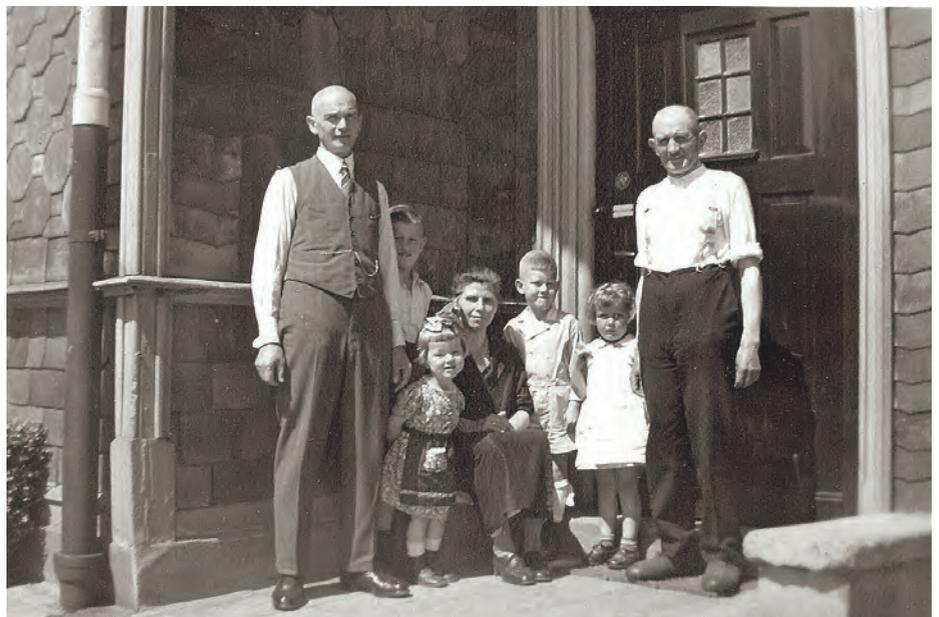
des Rangierbahnhof-Leiters. Hier war ein riesiger Rangierbahnhof mit 23 Gleisen, die zusammen über einen Kilometer lang waren. Hermann Heinrich war ab 1925 der Rangierbahnhof-Leiter, seine Gleisbautrupps waren in Büroräumen untergebracht. Wenn Gleise zu reparieren waren, wurden diese Trupps von hier aus eingesetzt. Dafür war der Bahnhof umgebaut worden. In die ursprünglichen drei Wartesäle wurden Trennwände gezogen. Die großen Eingangs- und Ausgangstüren zu den Gleisen wurden zugemauert. Man sieht aber an der Außenverschieferung noch, wo die großen Prunktüren eingelassen waren. In diesem Gebäude, das zugleich sein Wohnhaus war, wurden auch seine fünf Kinder geboren.

Neben dem Empfangsgebäude befindet sich ein hölzerner Lokschuppen aus den 1930er Jahren für eine Kleindiesellok, an den ein Ziegelgebäude anschließt. Das Ziegelgebäude wurde als Gleisschmiede benutzt und ist bereits auf einer Luftaufnahme von 1928 zu sehen. Im letzten Teil befindet sich der Akkumulatorenraum. Dort wurde in den 1950er und 1960er Jahren ein Schienenbus, der die Rheinische Strecke befuhr, mit einem Ladegerät per Außensteckdose aufgeladen. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es nicht nur elektrische Schienenbusse, sondern auch Züge mit Akku-Triebwagen, die aufgeladen werden mussten. Vom Lokschuppen führten Gleise auf einen Vorplatz, auf dem die Loks auf einer großen Holz-Drehscheibe gedreht wurden. Die Drehscheibenmauer ist noch zu einem Viertel vorhanden.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde 1941 in dem Keller des Bahnhofes ein Luftschutzraum gebaut. Ein nach unten gerichteter, weißer Pfeil ist auch heute noch an der Außenwand auf dem Schiefer erkennbar. Er



**Dieses Bild aus dem Februar 1940 zeigt eine Gleisbaurotte am Bahnhof Varresbeck.** Foto: Archiv Dieter Kastel



**Die Familie von Rangierbahnhof-Leiter Hermann Heinrich etwa im Jahr 1935**  
Foto: Archiv Dieter Kastel



**Der große, rund 150 Jahre alte Spitz-Ahorn neben dem Bahnhof, ist der einzige, der in Wuppertal unter Naturschutz steht.** Foto: renaissance Immobilien & Beteiligungen AG

sollte im Falle eines Bombentreffers und einer Verschüttung auf den Schutzraum aufmerksam machen und so eine Rettung der darin befindlichen Menschen ermöglichen. Nach einem Luftangriff kamen die Kinder von Hermann Heinrich aus dem Luftschutzkeller wieder heraus und spielten im Garten, als plötzlich Tiefflieger aus den Wolken kamen und direkt auf den Bahnhof zuflogen. Die Kinder schafften es so schnell nicht mehr zurück in den rettenden Schutzraum, so kletterten sie auf den großen Baum im Garten und überlebten den Angriff. Der riesige und wunderschöne, rund 150 Jahre alte Spitz-Ahorn ist der

einzigste, der in Wuppertal unter Naturschutz steht. Zweimal im Jahr kommt ein Baumschutzbeauftragter der Stadt vorbei und sieht nach, wie es dem Baum geht. Als während des Krieges US-amerikanische Truppen über Aachen nach Wuppertal vorstießen, wurde der Bahnhof bombardiert und die dort stehenden Züge getroffen. Die Frau des Rangierbahnhof-Leiters Hermann Heinrich verband daraufhin 86 verwundete Soldaten, viele von ihnen starben auf ihrem Küchentisch.

Eine Bauzeichnung vom 31. Juli 1942 zeigt, wie das Gebäude während des Zweiten Weltkrieges zu fünf Wohneinheiten umgebaut wurde. Diese waren für die Unterbringung von ausgebombten Bahnmitarbeitern vorgesehen. Zu diesem Zweck wurde außen ein Häuschen mit sanitären Anlagen gebaut. Auf der Zeichnung kann man auch die hölzernen Schwebegiebel unter dem Dach erkennen.

Der Bahnhof mit seinem gemütlichen Außengelände hat eine lange und bewegte Geschichte und soll nun wieder zu einer Attraktion der Stadt werden. Alles ist denkbar und vieles ist möglich. Mal sehen, was die Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger für Ideen dazu haben. Vorschläge gerne per E-Mail an [info@renaissance.ag](mailto:info@renaissance.ag).

Wer den Bahnhof noch nicht kennt, kann einfach mal vorbeifahren: Benrather Straße 42, 42115 Wuppertal. Wenn feststeht, was mit dem Bahnhof genau geschieht, werden umfangreiche Sanierungsmaßnahmen eingeleitet. ■