

TOP 3: Die Nordbahntrasse

WUPPERTAL BEWEGUNG
e.V.

EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

Ziel2.NRW
Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung

**Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

**Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Industrie, Mittelstand und Handwerk
des Landes Nordrhein-Westfalen**

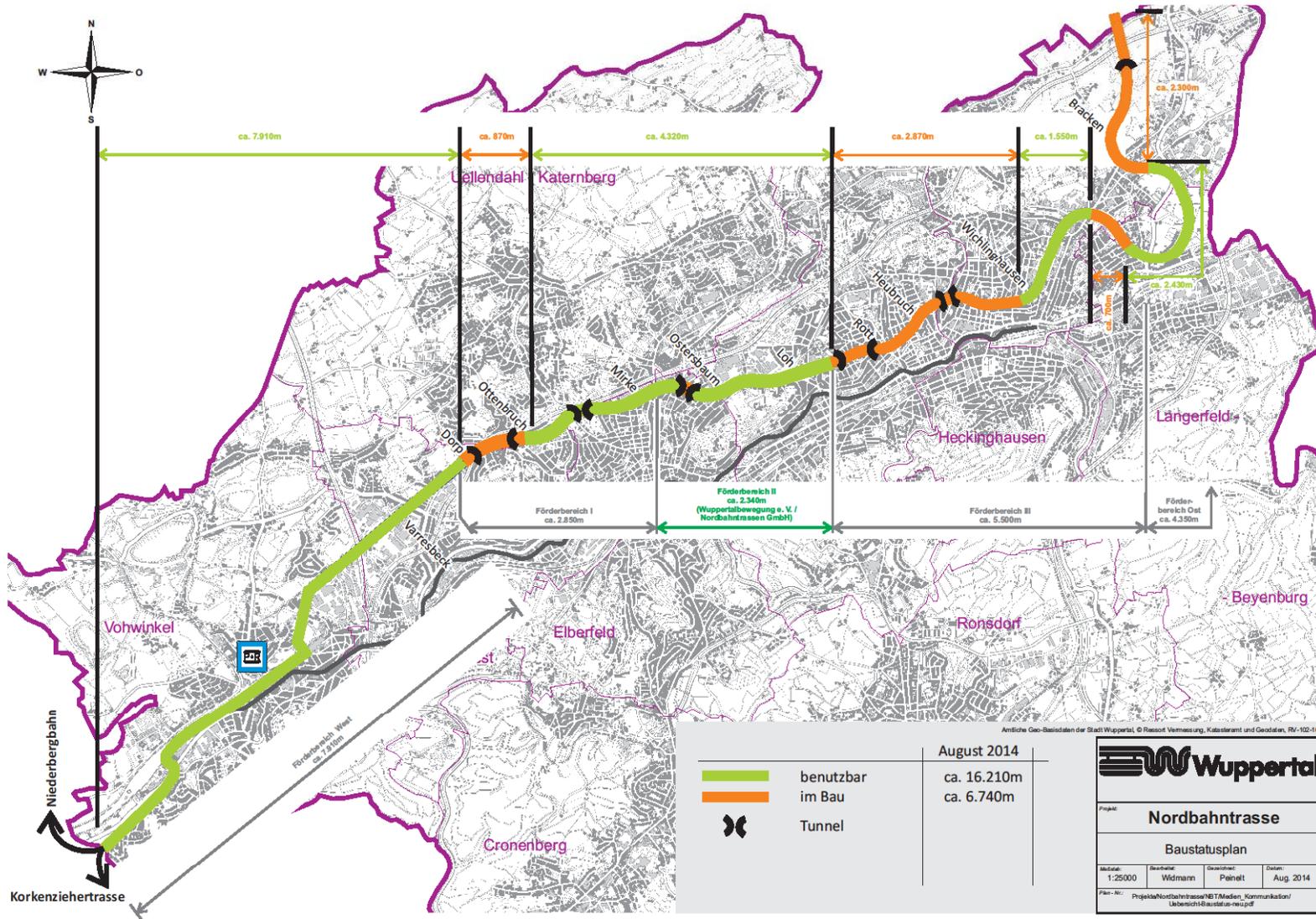
**Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen**

**Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung**

**Bundesministerium
für Bildung
und Forschung**

**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**
von Bund, Ländern und
Gemeinden

Aktueller Baustatus



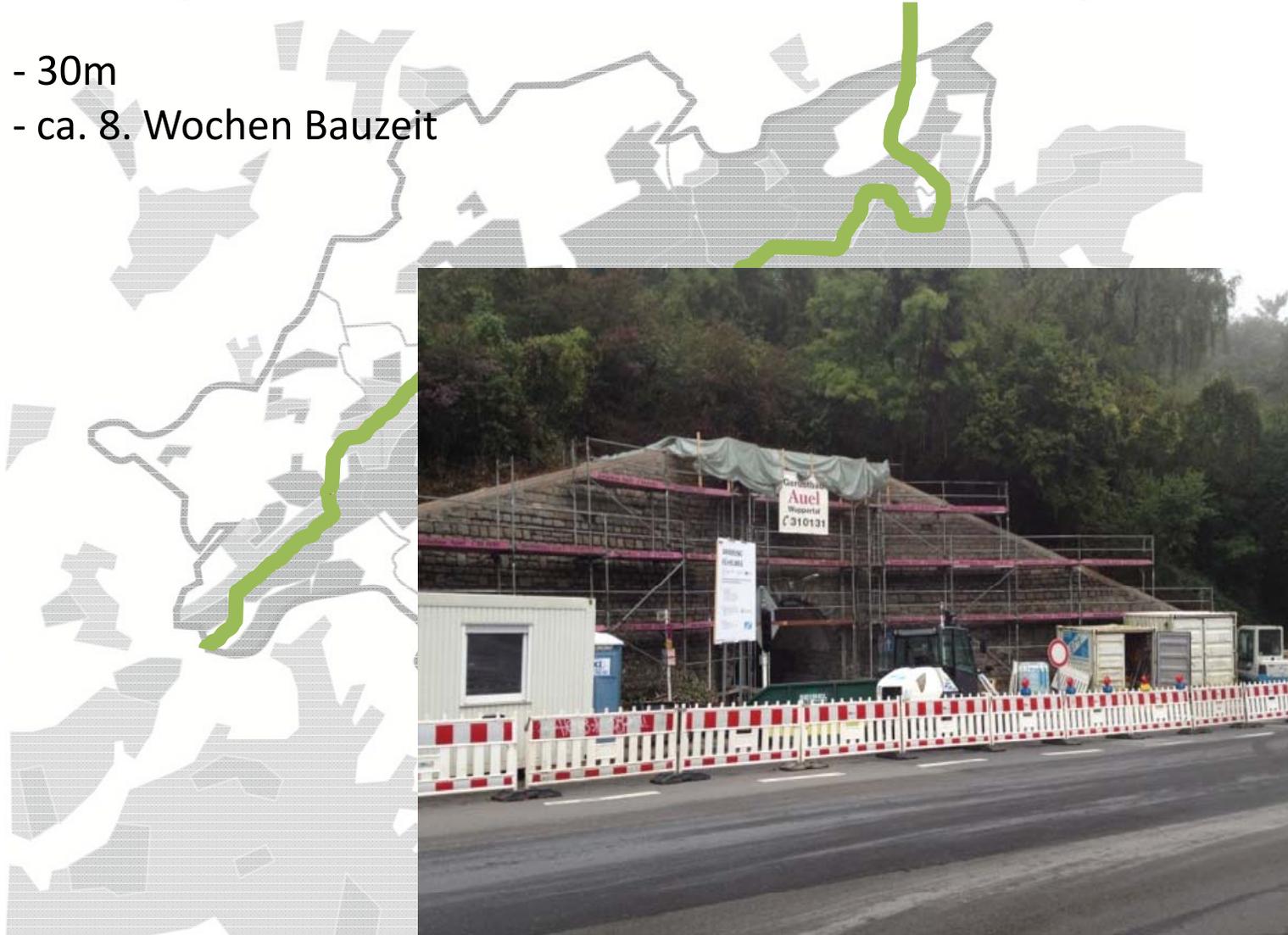
Strecke VohRang

Länge: ca. 1.200m (von Stationsgarten bis Haaner Str.)



Sanierungsarbeit im Bereich Lüntenbeck – Tunnel Heuweg

- 30m
- ca. 8. Wochen Bauzeit



Tunnel Dorp

6 Tunnel (Gesamtlänge 2005m):

-Dorp (488m)

-Tanztunnel (Dorrenberg – 175m)

-Engelberg (171m > baut Wuppertaler Nordbahntrassen GmbH)

-Rott (364m)

-Fatloh (85m)

-Schee (722m)



Zugänge

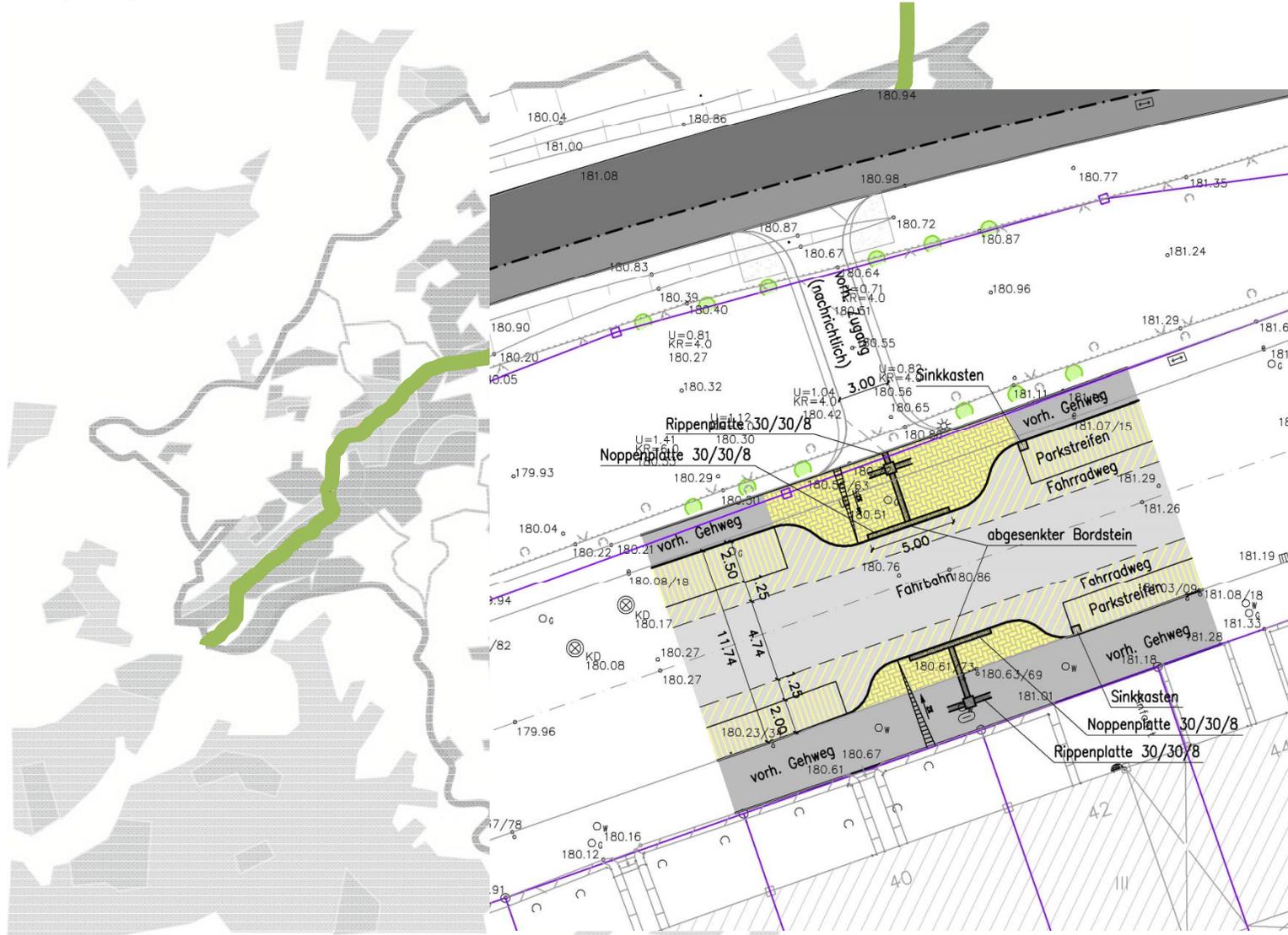
Aktuell 6 Zugänge in Arbeit:

- Rudolfstr. (ab September)
- Buchenstr. (ab Oktober)
- Mirker Bahnhof (Herbst)
- Funkstr. / Ottenbrucher Bahnhof (Herbst)
- Briller Str. (Herbst)

-Ferner: Brücke Wüstenhofstr.
(auf 6m Breite durch Wichernhaus)

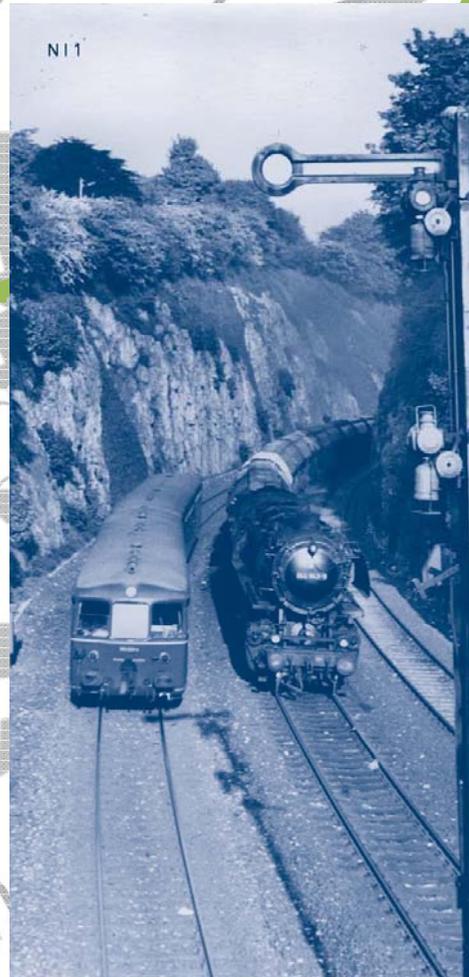
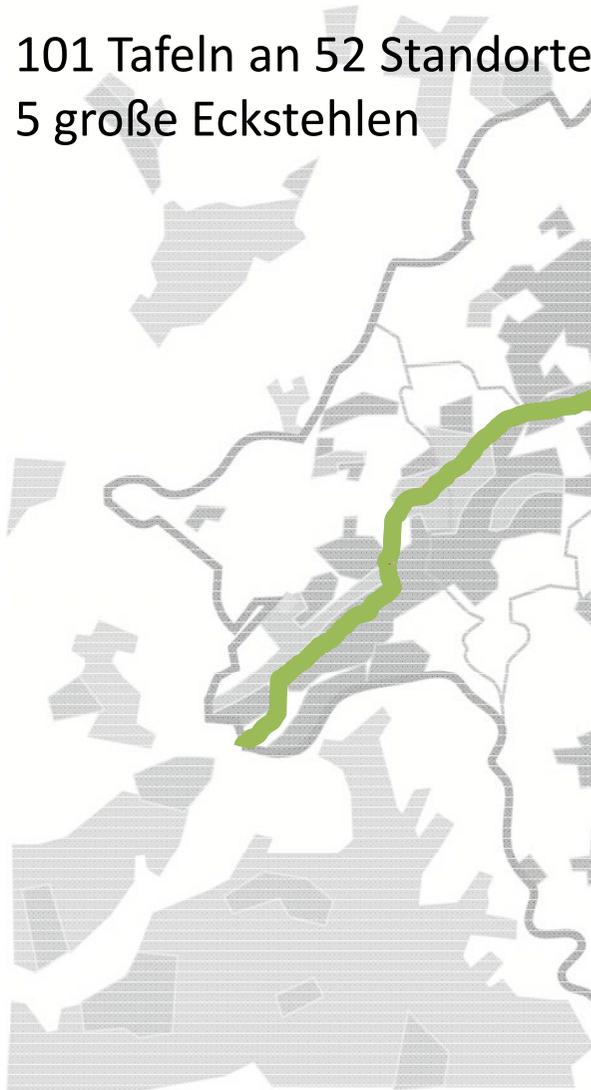


Zugang Rudolfstraße



Infotafeln Route Industriekultur

101 Tafeln an 52 Standorten
5 große Eckstehlen



Wegen der geschwungenen Gleisanlage und der Überführung an der Wittener Straße musste das Einfahrtsignal zum Bahnhof Wichlinghausen auf besonders hohen Masten angebracht werden. Der Güterzug hatte dem Triebwagen aus Hattingen den Vortritt bei der Einfahrt in den Bahnhof Wuppertal-Wichlinghausen zu lassen (Foto Mai 1975).

Der Wichlinghauser Bahnhof war in das Schwarzbachtal, ein Seitental der Wupper, gelegt worden. Um einen Kopfbahnhof zu vermeiden, musste die weiterführende Trasse in einem weiten Bogen durch das mächtige Kalkgestein geschlagen und gesprengt werden.

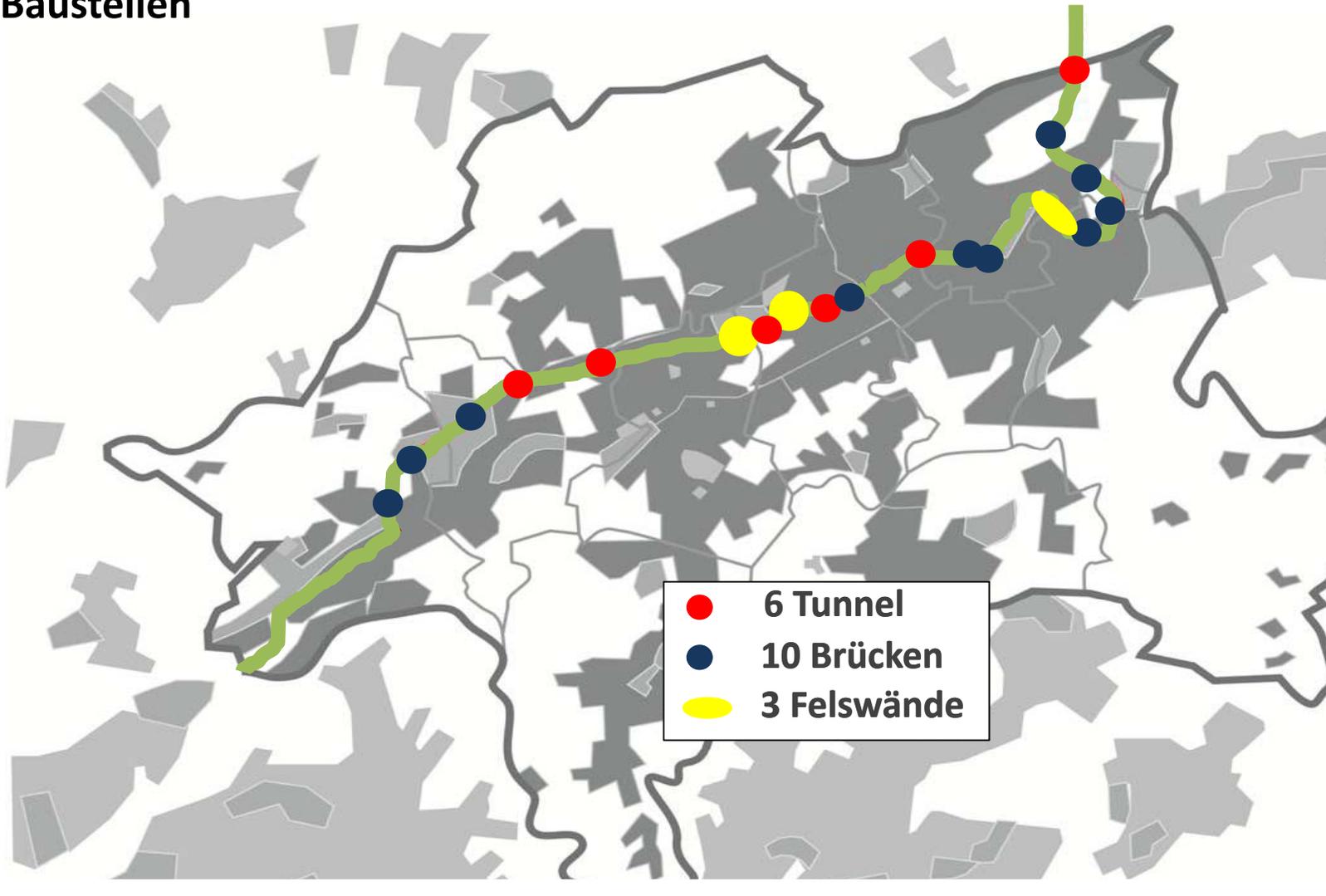
EINSCHNITT BRAMDELLE - DIE AUSFAHRT NACH NORDEN UND OSTEN

Schon bei der Planung der Gesamtstrecke von Düsseldorf über Barmen nach Dortmund-Hörde waren zwei Nebenstrecken ins Ruhrgebiet geplant worden. Eine dieser beiden Nebenstrecken sollte vom Bahnhof Wichlinghausen über Sprockhövel nach Hattingen und Steele führen.

Für diese vielgenutzte „Kohlenbahn“ ins Ruhrgebiet wurden schon ab dem Bahnhof Wichlinghausen zwei eigene Gleise vorgesehen. Somit musste die Breite des Einschnittes auf insgesamt vier Gleise ausgerichtet werden. Die Nebenstrecke nahm 1884, fünf Jahre nach der Eröffnung der Hauptstrecke, ihren Betrieb auf. Der Einschnitt war allerdings eng und konnte das später notwendige Lichtraumprofil der Fahrzeuge nicht gewährleisten. 1951 wurde die viergleisige Trassenführung auf drei zurückgebaut.

Einschnitt Bramdelle mit Personen- und Güterzug, 1975, Foto: Wolfgang Bügel.

Baustellen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

