

## **Bahnhof Annen-Süd**

Der Bau der ersten Bahntrassen in Deutschland erfolgte nicht durch den Staat, sondern durch private Gesellschaften. Die Eisenbahn war ein Symbol für den Fortschritt. In Annen setzte u.a. hierdurch der Übergang von der agrarisch bestimmten ländlichen Siedlung zu einer Industriegemeinde seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ein.

Am 20. Dezember 1848 wurde die Strecke Hagen – Witten – Dortmund der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für den Güterzugverkehr freigegeben. Wenige Monate später startete der Personenverkehr am 9. März 1849, hierbei wurde auch der Bahnhof Annen eröffnet, der 1982 einem Nachfolgegebäude mit Zugang zum Bahnsteig weichen musste. Die spätere Umbenennung in Annen-Nord wurde erst durch die zweite Strecke und ihren dazugehörigen Bahnhof in Annen, der einer anderen Eisenbahngesellschaft gehören sollte und nur 300 Meter Luftlinie entfernt lag, notwendig. Dabei durchschnitt die Bergisch-Märkische Eisenbahnlinie das südliche Westfeld der Bauerschaft und damit ein Stück besten Bodens der Gemarkung Annens südlich des eigentlichen Dorfes. Die Stollenzeche Hamburg & Vollmond erwartete hierdurch neue Absatzmöglichkeiten für ihre Steinkohle. Sie benannte sich um in Vereinigte Hamburg und beriet sich hinsichtlich der Anlage einer neuen Tiefbauzeche.

Während die Bergisch-Märkische Eisenbahn mit ihrer Eröffnung 1848 einen breiten Streifen von Industrieansiedlungen südlich wie nördlich der Bahnlinie nach sich zog, war das bei der 1880 in Betrieb genommenen Rheinischen Eisenbahn nicht mehr der Fall. Der Grund dafür lag darin, dass die Bergisch-Märkische Eisenbahn und die Rheinische Eisenbahn in Annen in einem so geringen Abstand parallel zueinander verliefen, dass ein zusätzlicher Verkehrsbedarf überhaupt nicht vorhanden war. Dies zeigte sich auch darin, dass die Bedeutung der Rheinischen Eisenbahn sich auf diesem östlichen Teilstück auf eine Personenbahn, speziell zu den Langendreerer Zechen, und Ausflugsbahn reduzierte.

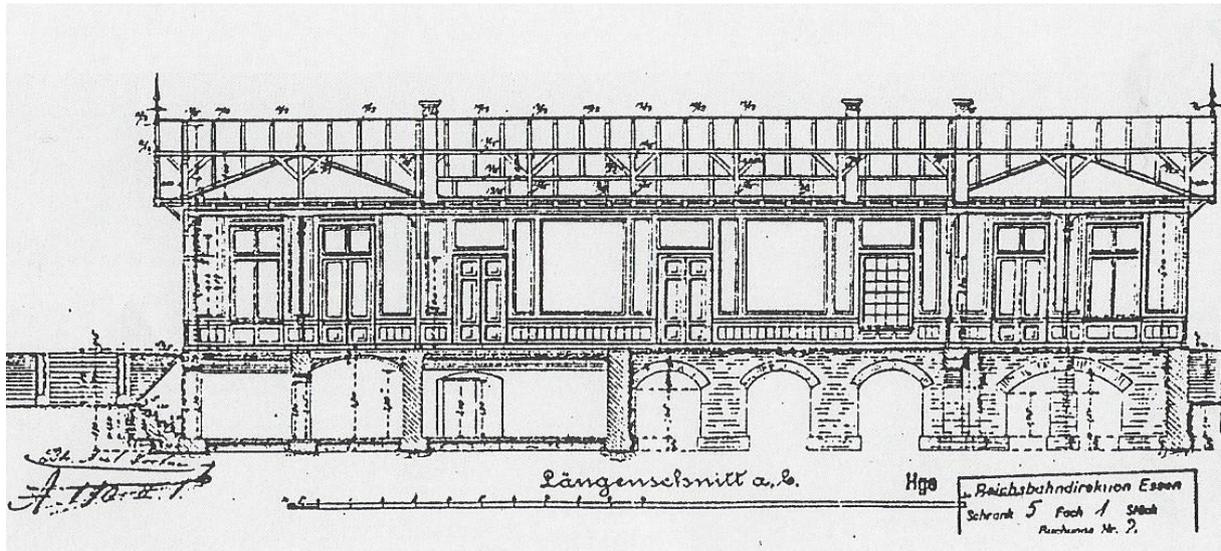
Die 1880 von der Rheinischen Eisenbahn eingleisig in Betrieb genommene Strecke führte von Bochum-Langendreer über Annen nach Dortmund-Löttringhausen. Damit erhielt auch die in Annen gelegene Zeche Vereinigte Hamburg einen zweiten Bahnanschluss. Trotz der günstigen Lage zu den beiden Schächten erlangte diese Strecke aber nie die Bedeutung der Zechenanbindung an die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Zeche Vereinigte Hamburg blieb dabei, ihre Kohle auf Waggons zu verladen, die über ein Bahngleis gefahren wurden, das höhengleich die heutige Annenstraße zur Bahnlinie Dortmund – Annen – Hagen überquerte.

Vorteile brachte die neue Strecke nur für die Wittener Hütte AG, die späteren Mannesmann-Röhren-Werke AG oder die Märkische Seifenindustrie.

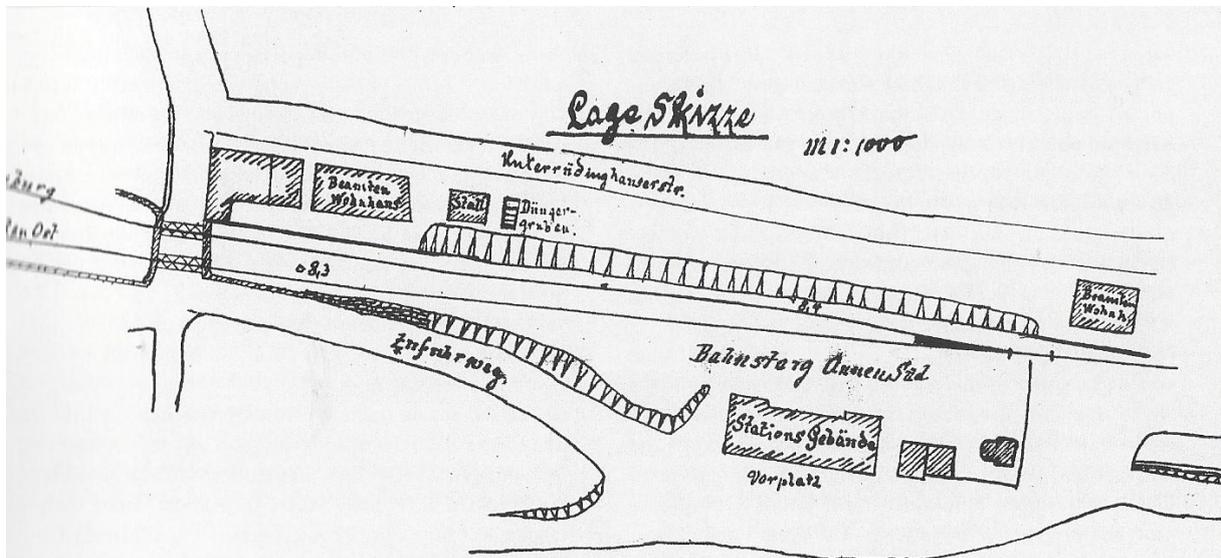
Der 1880 in Betrieb genommene Bahnhof erhielt zunächst die Bezeichnung „Rheinischer Bahnhof Annen“, bevor sie 1892 konkretisiert wurde als „Rheinischer Bahnhof Annen-Süd“. Im Volksmund wurden die Bahnhöfe Annen-Nord und Annen-Süd aber treffend als „Witten vor dem Berg“ und „Witten hinterm Berg“ bezeichnet, weil der Rheinische Bahnhof sehr abseits gelegen war. Aufgrund der Geographie und der Konkurrenzsituation gab es in Annen kein Verbindungsgleis zwischen dem Bergisch-Märkischen Bahnhof und dem Rheinischen Bahnhof.



Der Bahnhof in Annen-Süd wurde wegen der geographischen Verhältnisse versetzt angeordnet. Die Bahn errichtete das Empfangsgebäude ganz auf der Westseite, sodass die Anlagen für den Güterverkehr um ca. 300-400 Meter nach Osten verschoben wurden. Das Empfangsgebäude bestand aus einem eingeschossigen Fachwerkbau. Die Schalterhalle erreichten die Fahrgäste über eine kleine Treppe vom Vorplatz aus. Dahinter befanden sich die Wartesäle 1./2. Klasse und 3./4. Klasse.



Insgesamt gab es an diesem Bahnhof fünf Gleise. Während Gleis 1 das durchgehende Hauptgleis war, benutzte man Gleis 2 für den Güterverkehr. Die Kohlenzüge von der Zeche Vereinigte Hamburg liefen über das Gleis 3. Gleis 4 und 5 dienten für die Ladestraße und den Güterschuppen. Die Nebengebäude (Magazin und Toiletten) wurden erst ca. 1909 gebaut.



Nimmt man das Jahr 1900 als Vergleichsjahr zwischen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Rheinischen Eisenbahn, so wickelte diese in Witten-Ost nur 7% des Personenverkehrs von Witten-West (späterer Hauptbahnhof) ab. Beim Stückgut und bei Wagenladungen war das Verhältnis sehr ähnlich. Im Viehverkehr konnte man das Verhältnis sogar als desaströs bezeichnen, obwohl der neue Wittener Schlachthof nah an der Strecke

und am Bahnhof Witten-Ost lag. Damit zeigt sich sehr deutlich, dass die ursprünglich mit großen Hoffnungen verbundene Infrastrukturmaßnahme leider die Erwartungen nie erfüllte. Der Personenverkehr auf der Strecke Witten-Annen-Süd nach Dortmund-Löttringhausen wurde am 30. November 1979 nach fast genau 99 Jahren Betriebszeit eingestellt (drei Jahre später betraf das den Gesamtverkehr auf dieser Teilstrecke). Die Stilllegung des Streckenabschnitts von Witten-Annen-Süd nach Witten-Ost wurde weitere drei Jahre später am 15. März 1985 verfügt. Die Güterhalle in Witten-Ost verlor Ende 1991 die Bahnzustellung, womit es auf dieser Strecke keinen Stückgutverkehr mehr gab. Auf dem verbliebenen Abschnitt wurden in Stockum noch die Anschlüsse von Geissler GmbH und Wassermann Stahl bedient sowie in Witten-Ost der Anschluss von den Chemischen Werken Hüls (später Creanova Spezialchemie GmbH). Zuerst wurde Ende 2001 das Chemiewerk abgekoppelt, während die beiden Betriebe in Stockum, die wöchentlich mehrere hundert Gütertonnen bewegten, aufgrund der niedrigen Transportpreise auf ihren Bahnanschluss ab Ende 2004 verzichten mussten.

#### Abbildungen:

Swoboda, Rolf / Schenk, Michael: Die Rheinische Eisenbahn zwischen Hagen und Dortmund einschließlich der Zweigbahn nach Bochum-Langendreer. Berlin 2005. S. 26/27.

Zemter, Wolfgang: Witten – Aus alter Zeit. Band 2. Witten 1984. S. 215.

#### Literatur:

Fisse, Wilhelm: Die Ausbildung Annens zur Industriegemeinde. Witten 1989.

Lukas, Christian: Witten-Annen. Erfurt 2012.

Schoppmeyer, Heinrich: Witten – Geschichte von Dorf, Stadt und Vororten. Band 1. Witten 2012.

Swoboda, Rolf / Schenk, Michael: Die Rheinische Eisenbahn zwischen Hagen und Dortmund einschließlich der Zweigbahn nach Bochum-Langendreer. Berlin 2005.

Zemter, Wolfgang: Witten – Aus alter Zeit. Band 2. Witten 1984.