

## Haltepunkt Stadion

Da die Bahnlinie des „Rheinischen Esels“ einigermaßen unbeschadet über den Zweiten Weltkrieg gekommen war, wurde der Personen- und Güterverkehr schnell wieder aufgenommen. So verkehrten 1950 auf dieser kurzen Strecke zwischen BO-Langendreer und DO-Löttringhausen werktäglich zehn und an Sonntagen nur sechs Zugpaare. In jeder Richtung betrug die Fahrzeit ca. 25 Minuten.

Seit 1944 existierte ein Haltepunkt in WIT-Rüdinghausen, der als einfacher Schüttbahnsteig angelegt worden war, weil im Krieg alle Buslinien stillgelegt worden waren. Die Bauern aus Rüdinghausen nutzten den „Rheinischen Esel“ als Transportmittel, um ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Kleintiere auf dem Wittener Wochenmarkt zu verkaufen. Trotz des verstärkten Siedlungsbaus litt der „Rheinische Esel“ unter der Entfernung seiner Bahnhöfe von den Siedlungen. So waren z. B. in Stockum und in Annen die jeweiligen Bahnhöfe relativ weit entfernt von den jeweiligen Zentren und nur per längeren Fußmarsch erreichbar. In Annen war dies auch recht bewusst passiert, da die Rheinische Eisenbahn nicht die Siedlungsschwerpunkte, sondern die großen Industriebetriebe anschließen wollte. Zusätzlich setzte in den 1950er Jahren die Motorisierung der Bevölkerung langsam ein.

Um den Personenverkehr rentabler zu gestalten, wurde der schwerfällige Dampfzugbetrieb in den 1950er Jahren durch Vorkriegsdieseltriebwagen der Baureihe „Uerdinger Schienenbus“ ersetzt. Leider konnte damit jedoch nicht der zweimal am Tag eintretende starke Pendlerverkehr der Bergleute – besonders zu den Langendreerer Zechen – bewältigt werden. So wurden viele Bergleute den „Viehtransport“ in den „Sardinenbüchsen“ leid und wechselten - dank ihres guten Bergmannsverdienstes – zum eigenen Pkw.

Mitte der 1960er Jahre wurden die Uerdinger Triebwagen durch Akkumulatortriebwagen (Baureihe ETA 150) abgelöst. Durch diese kürzeren und leichteren Züge wollte die Bahn die Kosten besser in den Griff bekommen. Eine weitere Idee waren bereits Anfang der 1950er Jahre neue Haltepunkte, die die Anmarschwege der Fahrgäste zum Bahnhof / Haltepunkt deutlich verkürzen sollten. Aus der kleinen Tabelle kann man gut den explosionsartigen Anstieg der Zahl der Haltepunkte ablesen, die zu den bereits vorhandenen Bahnhöfen und Haltepunkten BO-Langendreer, WIT-Stockum, WIT-Ost, WIT-Annen-Süd und DO-Löttringhausen hinzukamen:

Haltepunkt	Eröffnung	jeweilige Entfernung von BO-Langendreer
BO-Siebenplaneten	1953	1,2 km
WIT-Sonnenschein	20.12.1953	4,9 km
WIT-Stadion	12.9.1954	7,1 km
WIT-Rüdinghausen	1944	10,1 km
DO-Silberknapp	20.12.1953	11,4 km
DO-Großholthausen	20.12.1953	12,9 km

Damit hielt der Nahverkehrszug auf der Strecke zwischen BO-Langendreer und DO-Löttringhausen neunmal an. Wenn man den durchschnittlichen Haltestellenabstand ausrechnet, kommt man auf 1,3 km. Dank der flinken und leichten Uerdinger Schienenbusse bzw. später dann der Akkumulatortriebwagen blieb die Fahrzeit für die komplette Strecke (25 Minuten) erträglich. Der Abstand der Haltepunkte erinnert eher an die Strecke einer Straßenbahn als an den einer Bahn. Dabei blieben die oben genannten Haltepunkte Bedarfshaltestellen. 1965 wandelte man auch BO-Siebenplaneten, WIT-Stockum und WIT-Rüdinghausen zu Bedarfshaltestellen um. Ab diesem Zeitpunkt konnte es auf einer Fahrt auf der kompletten Strecke mit 10 Bahnhöfen und Haltepunkten passieren, dass der Zug nur in WIT-Ost und WIT-Annen-Süd hielt. Die Triebwagen verkehrten zwischen 4 Uhr und 23 Uhr nahezu im Stundentakt.

Ntv 6538 W Sa (35,1) 1.2. Klasse  
Ntv 6540 W Sa (35,1) 1.2. Klasse oG  
Bochum-Langendreer – Dortmund-Löttringhausen

Tfz 515 Mbr 69

				6538		6540	
1	2	3a	3b	4	5	4	5
		Bo-Langendreer	0,0		8.30		9.30
	40	( Abzw Kreuz	1,0		31		31
1,1		Siebenplaneten Hp	1,2	X	32	X	32
		Wit-Stockum Hst	3,2	X	35	X	35
	50	Witten-Sonnenschein Hp	4,9	X	38	X	38
5,4		E					
	40	( Witten Ost	5,8	8.40	40	9.40	40
6,7		Wit-Stadion Hp	7,1	X	42	X	42
		Wit-Annen Süd Hst	8,4	44	45	44	45
		Witten-Rüdinghausen Hp	10,1	X	48	X	48
	50	Do-Silberknapp Hp	11,4	X	50	X	50
		Do-Großholthausen Hp	12,9	X	52	X	52
13,0		E					
	30	( Do-Löttringhausen	13,3	8.54		9.54	

229/06/22

Ntv 6544 (35,1) 1.2. Klasse oG  
Ntv 6546 (35,1) 1.2. Klasse Sa + S = oG  
Bochum-Langendreer – Dortmund-Löttringhausen

Tfz 515 Mbr 69

				6544		6546	
1	2	3a	3b	4	5	4	5
		Bo-Langendreer	0,0		12.17		13.29
	40	( Abzw Kreuz	1,0		18		30
1,1		Siebenplaneten Hp	1,2	X	19	X	31
		Wit-Stockum Hst	3,2	X	22	X	34
	50	Witten-Sonnenschein Hp	4,9	X	25	X	37
5,4		E					
	40	( Witten Ost	5,8	12.27	27	13.39	39
6,7		Wit-Stadion Hp	7,1	X	29	X	41
		Wit-Annen Süd Hst	8,4	31	32	43	44
		Witten-Rüdinghausen Hp	10,1	X	35	X	47
	50	Do-Silberknapp Hp	11,4	X	37	X	49
		Do-Großholthausen Hp	12,9	X	39	X	51
13,0		E					
	30	( Do-Löttringhausen	13,3	12.41		13.53	

229/06/22

Die Jahre in der Mitte der 1960er markierten nun den allmählichen Abstieg des Personennahverkehrs mit der Bahn. Durch Zechenstilllegungen in Bochum sank die Anzahl der Bergleute dramatisch. Viele der ehemaligen Bergleute fanden Anstellungen im neuen Opel-Werk, das sie dann standesgemäß mit einem Opel zur Arbeit erreichten. Es wurde einfach auch unmodern, mit der Bahn zu einem Spaziergang zu fahren, wodurch das Angebot speziell am Wochenende erheblich reduziert wurde. Deutlich wurde das beim neuen Fahrplan 1965, als die Züge nur noch von 5 Uhr bis 20 Uhr fuhren. Am Wochenende gab es im Schnitt nur noch alle drei Stunden eine Verbindung von BO-Langendreer nach DO-Löttringhausen.

Eine vorübergehende Stilllegung des Personenverkehrs zwischen WIT-Rüdinghausen und DO-Löttringhausen gab es bereits vom Dezember 1969 bis Ende Mai 1971, da beim Autobahnbau eine Brücke über die A 45 errichtet werden musste. Ab 1975 verkehrten werktags nur noch acht Züge und samstags nur noch drei Züge auf der Strecke des „Rheinischen Esels“. Am 30.11.1979 war dann der Zeitpunkt gekommen: Nahezu 99 Jahre nach der Eröffnung der Strecke wurde der Personenverkehr komplett eingestellt.

#### Abbildung:

Swoboda, Rolf / Schenk, Michael: Die Rheinische Eisenbahn zwischen Hagen und Dortmund einschließlich der Zweigbahn nach Bochum-Langendreer. Berlin 2005. S. 155.

#### Literatur:

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