

# **Die Schwebebahn 1901 – 2026**

## **125 Jahre das Wahrzeichen Wuppertals**

**Text: Katrin Adam**  
**Fotos: Karl-Heinz Kamiz**



# Grußwort der Oberbürgermeisterin Miriam Scherff

Liebe Leserinnen und Leser,

es geht nicht anders: Jedes Mal, wenn ich über unsere Stadt schwebe, komme ich ins Schwärmen. Denn aus acht Metern Höhe sieht man die wunderbare Vielfalt, die Wuppertal ausmacht – wie ein buntes Panorama, das man aus der Vogelperspektive beobachtet. Auf der Reise vom Haltepunkt Vohwinkel mit seinem großen Depot bis zum Oberbarmer Bahnhof erblicken wir grüne Hänge und traditionsreiche Industrie, neue Wandbilder auf alten Gemäuern, geschäftige Menschen und moderne Plätze. Wir schweben über dem Verkehr und entlang der Wupper, fahren vom Zoo zum Döppersberg, vom Werth zum Stadion und einmal quer durchs Tal. Doch trotz all dieser Eindrücke ist sie selbst in diesem Moment der größte Star: die Wuppertaler Schwebebahn.

Als das Projekt Ende des 19. Jahrhunderts konkret wurde, war nicht jeder begeistert. Die Stadtverordneten debattierten aufgeregt diverse Konzepte und manch ein Wuppertaler hielt das Großprojekt für Geldverschwendung oder Größenwahn – manche Dinge ändern sich wohl nicht! Die Investoren und Ingenieure ließen sich nicht entmutigen und schufen ein Bauwerk, das nicht nur die Zeitgenossen beim Betriebsstart im März 1901 begeisterte – am ersten Betriebstag verkehrte die Bahn

aufgrund des hohen Andrangs direkt im 5-Minuten-Takt –, sondern uns auch 125 Jahre später noch beeindruckt.

Die Schwebebahn ist ein Aushängeschild für unsere Stadt – auch international! Schon 2020 hatte der US-amerikanische Fernsehsender CNN Wuppertal als einen der „Best places to visit“ empfohlen, 2024 kürte „Marco Polo“ unsere Stadt dann zum „deutschen Geheimtipp“ – natürlich stets mit Verweis auf die Schwebebahn! Die Reisejournalistin Mary Novakovich schreibt in ihrem Artikel für den „Guardian“ im Juni 2025, die Fahrt habe eine kindliche Freude in ihr ausgelöst, fühle man sich doch wie in einer Jahrmarktattraktion. Und ihr Kollege Oliver Smith schrieb kurz darauf in der „Sunday Times“, die Schwebebahn sei wie das „Einhorn“ unter den Fortbewegungsmitteln, denn: „There is nothing like it in Europe.“

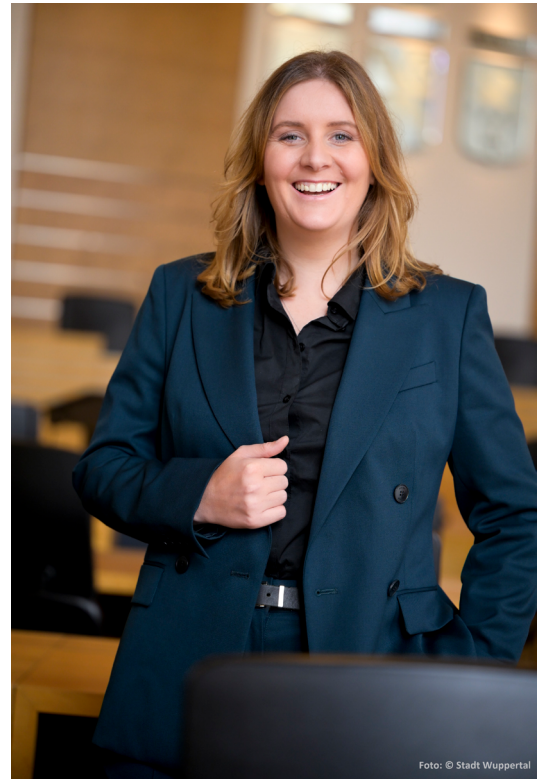
Ist die Schwebebahn also für Wuppertal, was der Eiffelturm für Paris ist oder das Kolosseum für Rom? Ehrlich gesagt: Sie ist für mich als Wuppertalerin sogar mehr als das. Denn sie ist nicht nur eine reine Touristenattraktion oder eine stille Zeugin vergangener Zeiten. Ganz im Gegenteil: Sie ist ein Teil unseres Alltags, ein lebendiges Wahrzeichen mitten in der Stadt. Über 80.000 Menschen nutzen sie täglich, fahren mit ihr zur Schule, zur

Arbeit, zu Freundinnen und Freunden, zum Musikunterricht oder in die Innenstadt. Jede Wuppertalerin und jeder Wuppertaler verbindet bestimmte Emotionen, Begegnungen und Lebensabschnitte mit der schwebenden Bahn und den einzelnen Haltestellen.

Die Schwebebahn hält die Stadtteile zusammen und verbindet uns: Wuppertalerinnen und Wuppertaler jeden Alters, jeder Herkunft und mit jedem Beruf sind mit ihr unterwegs. Für mich als Oberbürgermeisterin ist sie damit auch ein Symbol dafür, wie unser Zusammenleben in Wuppertal sein sollte: Geprägt vom Miteinander und der Begegnung, von Toleranz und gegenseitigem Respekt.

Ich freue mich daher sehr, dass der Bergische Verlag das 125-jährige Jubiläum zum Anlass nimmt, der Schwebebahn ein Buch zu widmen, das all diese Facetten näher beleuchtet. An dieser Stelle herzlichen Dank an alle, die sich bei der Gestaltung engagiert haben.

Die zitierten Reisejournalistinnen und -journalisten zeigen uns doch: Wir dürfen stolz auf unsere Stadt sein. Auf die Schwebebahn und all die erlebenswerten Orte, die wir mit ihr erreichen können. Ich freue mich also, wenn wir alle noch häufiger über Wuppertal ins Schwärmen kommen und viele Besucherinnen und Besucher in die Stadt locken!



Nun wünsche ich Ihnen eine interessante Lektüre und weiterhin viele angenehme Fahrten mit der Schwebebahn durch Wuppertal.

Mit herzlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, which reads "Miriam Scherff". The signature is fluid and cursive, written over a white background.

Miriam Scherff

# Foreword by Mayor Miriam Scherff

Dear readers

There's no way around it: every time I float above our city, I get excited. From a height of eight meters, you can see the wonderful diversity that makes Wuppertal what it is – like a colorful panorama viewed from a bird's eye perspective. On the journey from the Vohwinkel stop with its large depot to the Oberbarmer station, we see green slopes and traditional industry, new murals on old walls, busy people and modern squares. We float above the traffic and along the Wupper river, traveling from the zoo to Döppersberg, from Werth to the stadium, and across the valley. But despite all these impressions, it is the biggest star at this moment: the Wuppertal suspension railway.

When the project took shape at the end of the 19th century, not everyone was enthusiastic. City councilors debated various concepts heatedly, and many Wuppertal residents considered the large-scale project a waste of money or megalomania – some things never change! The investors and engineers were not discouraged and created a structure that not only impressed contemporaries

when it went into operation in March 1901 – on the first day of operation, the railway ran every five minutes due to the high demand – but also still impresses us 125 years later.

The suspension railway is a flagship for our city – even internationally! Back in 2020, the US television station CNN recommended Wuppertal as one of the “Best places to visit,” and in 2024, “Marco Polo” named our city a “German insider tip” – always with reference to the suspension railway, of course! In her article for The Guardian in June 2025, travel journalist Mary Novakovich writes that the ride sparked a childlike joy in her, as it felt like a fairground attraction. Shortly afterwards, her colleague Oliver Smith wrote in The Sunday Times that the suspension railway was like the “unicorn” of transportation, because: “There is nothing like it in Europe.”

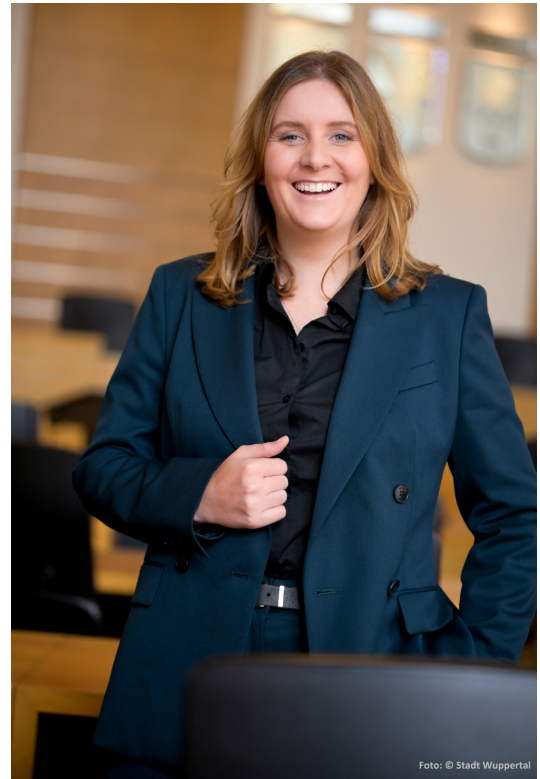
So is the suspension railway to Wuppertal what the Eiffel Tower is to Paris or the Colosseum to Rome? To be honest, for me as a Wuppertal native, it is even more than that. Because it is not just a tourist attraction or a silent witness to times

gone by. On the contrary, it is part of our everyday life, a living landmark in the middle of the city. Over 80,000 people use it every day to travel to school, work, friends, music lessons, or the city center. Every Wuppertal resident associates certain emotions, encounters, and stages of life with the suspension railway and its individual stops.

The suspension railway holds the city districts together and connects us: Wuppertal residents of all ages, backgrounds, and professions travel on it. For me as mayor, it is also a symbol of how we should live together in Wuppertal: characterized by togetherness and encounters, tolerance, and mutual respect.

I am therefore delighted that Bergischer Verlag is marking the 125th anniversary by dedicating a book to the suspension railway that sheds light on all these facets. I would like to take this opportunity to express my sincere thanks to everyone who was involved in its creation.

The travel journalists quoted show us that we can be proud of our city. To the suspension railway and all the places worth experiencing that we can reach with it. I would be delighted if we all raved about Wuppertal even more often

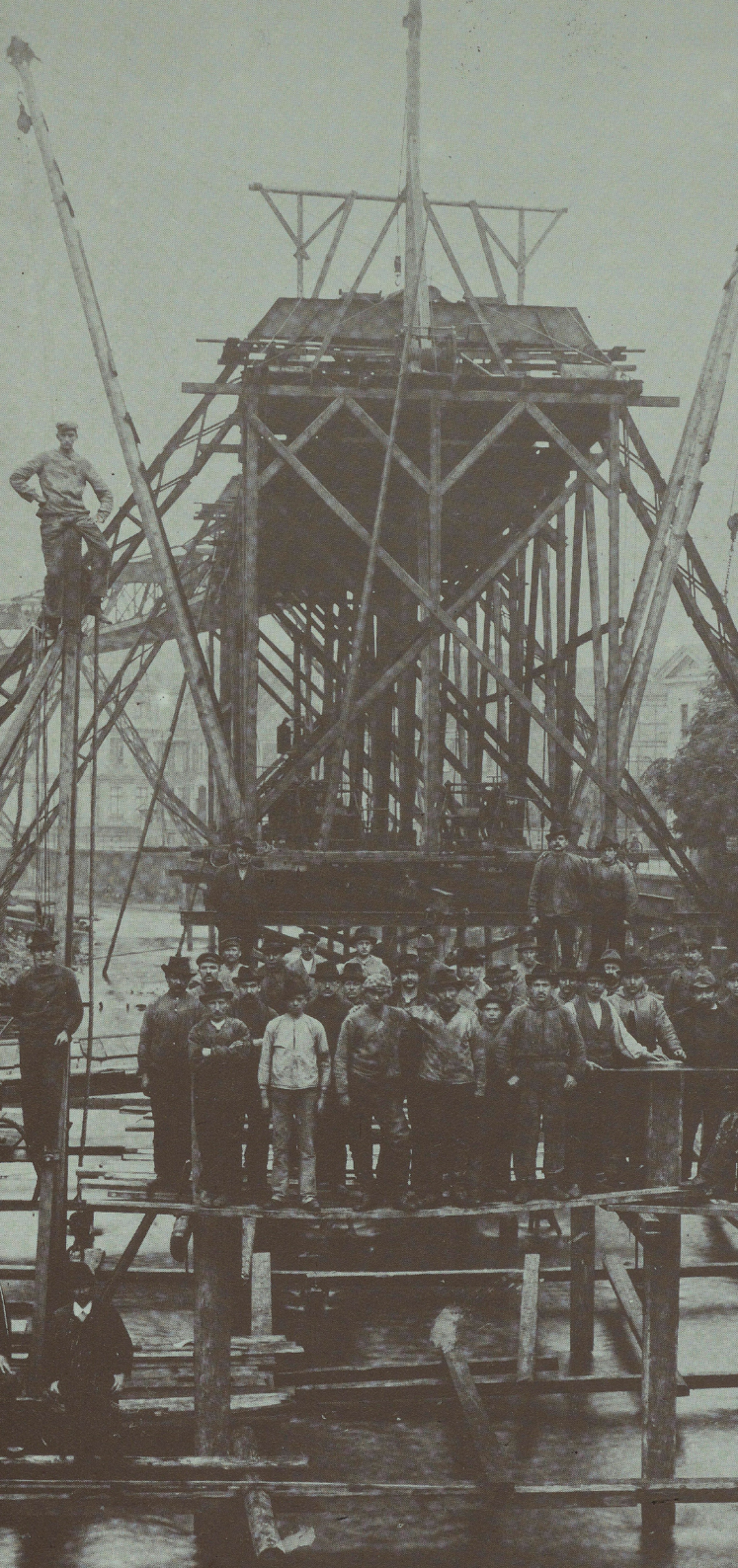


and attracted many visitors to the city!

I hope you enjoy reading this book and continue to have many pleasant journeys on the suspension railway through Wuppertal.

With warm regards

Miriam Scherff



## 125 Jahre Wuppertaler Schwebebahn

### Ein Symbol für Fortschritt, Ingenieurskunst und den Mut zur Innovation

Wüfelzucker und Wuppertaler Schwebebahn in einem Atemzug zu nennen, mag gewagt erscheinen, liegt aber auf der Hand – schließlich hat Eugen Langen beides erfunden.

In den 1880er-Jahren erkannte man in den damals eigenständigen Städten Elberfeld und Barmen die Notwendigkeit eines zusätzlichen Verkehrsmittels entlang der aus allen Nähten platzenden Talsohle. Zur selben Zeit beschäftigte sich der Kölner Maschinenbauingenieur, Zuckerfabrikant und Erfinder mit Hängebahnen zur Personenbeförderung. Die Weiterentwicklung seiner Erfindung zum Materialtransport brachte einige technische Herausforderungen mit sich, die er bald meisterte und sich mit seiner einschienigen Hängebahn im Tal der Wupper gegen sämtliche Mitbewerber durchsetzte. Zunächst sollte die Strecke zwischen Zoo und Oberbarmen erschlossen werden, ein knappes Jahr später holte man Vohwinkel mit ins Boot und beschloss die Verlängerung. Die staatliche Genehmigung erfolgte wiederum ein Jahr später und 1898 begann der Bau.

Und so dauerte es nur gut zwei Jahre, bis Kaiser Wilhelm II. nebst Gemahlin Auguste Viktoria auf dem ersten Teilstück durch das Tal der Wupper schwebte und schließlich 1901 die Strecke zwischen Kluse und Zoologischem Garten offiziell in Betrieb genommen wurde. Seitdem hat das Wuppertaler Wahrzeichen, das seit dem 26. Mai 1997 unter Denkmalschutz steht, jede Menge mitgemacht ...

*Während der Errichtung der Schwebebahn auf Höhe Wall/Schlossbleiche, um 1899*

*During the construction of the suspension railway at Wall/Schlossbleiche, around 1899*

# 125 years of the Wuppertal suspension railway

## A symbol of progress, engineering excellence and the courage to innovate

It may seem daring to mention sugar cubes and the Wuppertal suspension railway in the same breath, but it makes perfect sense – after all, Eugen Langen invented both.

In the 1880s, the then independent towns of Elberfeld and Barmen recognised the need for an additional means of transport along the valley floor, which was bursting at the seams. At the same time, the Cologne-based mechanical engineer, sugar manufacturer and inventor was working on suspended railways for passenger transport. The further development of his invention for material transport presented a number of technical challenges, which he soon mastered, and his single-track suspended railway in the Wupper valley prevailed over all competitors. Initially, the route between the zoo and Oberbarmen was to be developed, but less than a year later, Vohwinkel was brought on board and the decision was made to extend the line. State approval was granted a year later and construction began in 1898.

And so it took just over two years before Emperor Wilhelm II and his wife Auguste Viktoria floated through the Wupper Valley on the first section, and finally, in 1901, the line between Kluse and Zoologischer Garten was officially put into operation. Since then, Wuppertal's landmark, which has been a listed building since 26 May 1997, has been through a lot ...



## Einmal im Leben durch Wuppertal schweben ...

Gute 13 km schwebt man durchs Tal, größtenteils auf der Wasserstrecke über der Wupper und im Westen durch Sonnborn und Vohwinkel auf der Landstrecke über der Straße. Vorbei geht es an historischen Fabrikgebäuden und herrschaftlichen Wohnhäusern und eine ganze Weile schwebt man förmlich mitten durch das Bayer-Werk – das übrigens 1863 in Barmen gegründet wurde. Der Blick fällt in pittoreske Hinterhöfe, gemütliche Gärten und auf der Landstrecke zuweilen in Wohnzimmer. Auch das ein oder andere Mural des Urbanen Kunstraum Wuppertal e. V. lässt sich beim Vorbeischweben bestaunen. Unbeeindruckt stehen Graureiher im Wasser oder am Ufer und auch Kajakfahrer nehmen es im Stadtgebiet bisweilen mit der Wupper auf.

## Float through Wuppertal once in a lifetime ...

You float approx. 13 km through the valley, mostly on the water route above the Wupper and in the west through Sonnborn and Vohwinkel on the land route above the road. You pass historic factory buildings and stately residences, and for quite a while you literally float through the middle of the Bayer factory – which, incidentally, was founded in Barmen in 1863. The view falls on picturesque backyards, cosy gardens and, on the land route, occasionally into living rooms. You can also admire one or two murals by Urbaner Kunstraum Wuppertal e. V. as you float by. Grey herons stand unperturbed in the water or on the waterfront, and kayakers also occasionally take on the challenge on the Wupper in the urban area.



*Besonders beliebt, seit die aktuelle Wagengeneration auf der Strecke ist: Die Plätze ganz hinten mit Panorama-Blick.*

*Particularly popular since the current generation of carriages has been in service: the seats at the very back with a panoramic view.*



*Blick von oben aufs Tal mit der Schwebebahn, Höhe Wupperfeld Richtung Westen*

*View from above of the valley with the suspension railway, near Wupperfeld towards the west*



## Schwebebahn – von West nach Ost

### Endhaltestelle und Wagenhalle Vohwinkel

Am 24. Mai 1901 wurde die Fahrstrecke der Schwebebahn zwischen Zoo und Vohwinkel in Betrieb genommen. Seitdem befindet sich hier, hinter der Endstation, das Depot, und auch die Werkstatthalle ist hier angesiedelt. Vom Bahnsteig kann man den Schwebebahnzügen beim Wenden zuschauen. Auch ein Blick Richtung Kaiserstraße lohnt sich, wo sich das Gerüst passgenau zwischen die Häuserzeilen schmiegt. Und wo in einer Schlüsselszene des Tom-Tykwere-Films „Der Krieger und die Kaiserin“ Franka Potente in ihrer Rolle unter einem Lkw durch einen Luftröhrenschnitt gerettet wird.

Als zwischen 1999 und 2014 die komplette Fahrstrecke modernisiert wurde, erhielt auch Vohwinkel am 6. Oktober 2007 eine moderne, barrierearme Station. Wer möchte, kann hier in ein anderes besonderes Verkehrsmittel umsteigen: Der Oberleitungsbus über Solingen-Gräfrath nach Burg hält gleich vor der Station.



Der Kaiserwagen über der Kaiserstraße

The imperial carriage above Kaiserstrasse



*Schwebebahnwagen in der Wendeschleife*

*Suspension railway carriage in the turning loop*

## Suspension railway – from west to east

### Terminal station and carriage shed in Vohwinkel

On 24th of May 1901, the suspension railway line between the zoo and Vohwinkel went into operation. Since then, the depot has been located here, behind the terminus, and the workshop hall is also located here. From the platform, you can watch the suspension railway trains turning around. It is also worth taking a look towards Kaiserstrasse, where the scaffolding nestles perfectly between the rows of houses. And where, in a key scene from Tom Tykwer's film "The Warrior and the Empress", Franka Potente is saved in her role by a tracheotomy under a lorry.

When the entire route was modernised between 1999 and 2014, Vohwinkel also got a modern, barrier-free station on 6th of October 2007. If you want, you can change to another special means of transport here: the trolleybus via Solingen-Gräfrath to Burg stops right in front of the station.

## (Nahe der Station) Hammerstein

Es hat Gründe, dass Hebe- und Ladearbeiten unter der Schwebbahn angemeldet und genehmigt werden müssen – nämlich um Unfälle wie den vom 5. August 2008 zu vermeiden. An diesem Nachmittag fanden auf der Kaiserstraße zwischen den Stationen Bruch und Hammerstein nicht genehmigte Arbeiten statt, in deren Folge der Ladekran eines Lkw den Boden eines Schwebbahnwagens auf einer Länge von rund 10 m aufschlitzte. Dabei trug der Lkw-Fahrer Verletzungen davon; Fahrer und Passagiere der Schwebbahn konnten unversehrt gerettet werden. Der havarierte Wagen wurde schließlich von einem weiteren Wagen zurück nach Vohwinkel gedrückt, der Betrieb ruhte für rund vier Stunden.

## (Near the station) Hammerstein

There are reasons why lifting and loading work under the suspension railway must be registered and approved – namely to avoid accidents such as the one that occurred on 5th of August 2008. That afternoon, unauthorised work was being carried out on Kaiserstraße between the Bruch and Hammerstein stations, during which a truck's loading crane sliced open the floor of a suspension railway carriage over a length of around 10 metres. The truck driver was injured in the incident; the driver and passengers of the suspension railway were rescued unharmed. The damaged carriage was eventually pushed back to Vohwinkel by another carriage, and operations were suspended for around four hours.

*Die Schwebbahn überquert den Verkehrsknotenpunkt im Westen der Stadt: das Sonnborner Kreuz.*

*The suspension railway crosses the transport hub in the west of the city: the Sonnborner Kreuz.*



## Rund um Sonnborn

Ein folgenschwerer Unfall ereignete sich am 11. September 1968 auf der Landstrecke. In Sonnborn schleuderte der Anhänger eines Lkw gegen den Stützpfiler 87 und riss diesen aus der Verankerung. Das Gerüst stürzte auf die Straße. Wie durch ein Wunder kam niemand zu Schaden, jedoch ruhte in der Folge der Schwebebahnbetrieb für 10 Wochen.

Für weitere 16 Tage ruhte der Schwebebahnverkehr im Juli 1973. Die Ursache fand sich erneut in Sonnborn, diesmal war es aber kein Unfall, sondern ein weiterer Meilenstein im Wuppertaler Verkehrsnetz. Im Zuge der Bauarbeiten am Sonnborner Kreuz musste das Gerüst angehoben werden: auf einer Länge von rund 500 m um bis zu 2,20 m. 1974 wurde der Verkehrsknotenpunkt eröffnet und seitdem kreuzen hier das Schwebebahngerüst, die Bahntrasse und diverse Fahrbahnen.

Sonnborn reizte auch Wim Wenders als Drehort. Die Hauptfiguren in seinem Film „Alice in den Städten“ ließ er nicht nur Schwebebahn fahren, sondern auch auf der Sonnborner Straße in einem Hotel absteigen, und für seinen Film „Pina“ wurde die Straße unter der Schwebebahn zur Tanzkulisse.

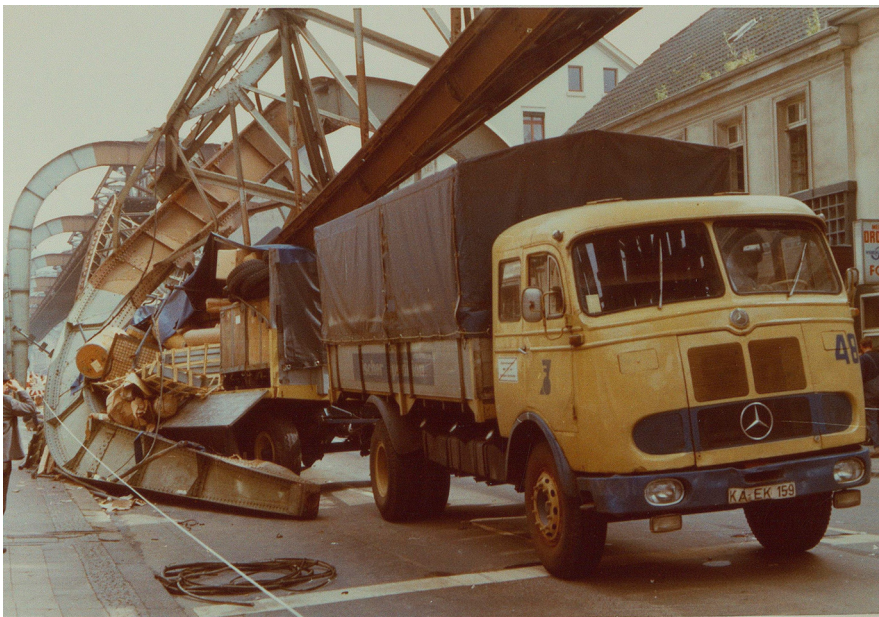
## Around Sonnborn

A serious accident occurred on 11th of September 1968 on the rural section of the line. In Sonnborn, a lorry trailer skidded into support pillar 87 and tore it from its anchorage. The scaffolding collapsed onto the road. Miraculously, no one was injured, but as a result the suspension railway was out of service for 10 weeks.

The suspension railway was out of service for another 16 days in July 1973. The cause was once again found in Sonnborn, but this time it was not an accident, but another milestone in the Wuppertal transport network. In the course of construction work at the Sonnborn junction, the scaffolding had to be raised by up to 2.20 metres over a length of around 500 metres. The transport hub was opened in 1974, and since then the suspension railway scaffolding, the railway line and various roadways have crossed here.

Sonnborn also appealed to Wim Wenders as a film location. In his film “Alice in the Cities”, he not only had the main characters ride the suspension railway, but also stay at a hotel on Sonnborner Straße, and in his film “Pina”, the street under the suspension railway became a dance backdrop.





*Verheerender Schaden in Sonnborn nach dem Unfall vom 11. 09. 1968*

*Devastating damage in Sonnborn after the accident on 11. 09. 1968.*



### Zoo/Stadion

Als die Schwebbahn am 1. März 1901 offiziell den Fahrgastbetrieb aufnahm, führte die Fahrt zunächst von der Kluse bis Zoologischer Garten. Aus diesem Grund befand sich südlich der Station eine Wendeschleife; wenden konnten dort nur Einzelwagen. Schon bald wurde die Wendeschleife nicht mehr genutzt und 1951 abgebaut – und einem neuen Verwendungszweck zugeführt: In den nächsten Jahren waren diverse Ersatzteile verfügbar. Seit 1924 erreicht man von hier nicht nur den Grünen Zoo Wuppertal und das altehrwürdige Zooviertel, sondern auch das Stadion am Zoo, weshalb die Station in Zoo/Stadion umbenannt wurde. Nördlich der Station überquert die Sonnborner Eisenbahnbrücke als einziges Bauwerk die Schwebbahn.

*In einer großen Kurve verlässt die Schwebbahn die Wasserstrecke und biegt vor der Sonnborner Hauptkirche auf die Straßenstrecke ein*

*In a large curve, the suspension railway leaves the water route and turns onto the road route in front of the main church in Sonnborn.*

### Zoo/Stadium

When the suspension railway officially started passenger service on 1st of March 1901, the route initially ran from Kluse to Zoologischer Garten. For this reason, there was a turning loop south of the station; only single carriages could turn there. The turning loop soon fell into disuse and was dismantled in 1951 – and put to a new use: various spare parts were available over the next few years. Since 1924, it has been possible to reach not only Wuppertal's Green Zoo and the venerable Zoo district from here, but also the stadium at the zoo, which is why the station was renamed Zoo/Stadion. North of the station, the Sonnborn railway bridge is the only structure that crosses the suspension railway.



### (Nahe der Station) Robert-Daum-Platz

In den frühen Morgenstunden des 12. April 1999 passierte das Unfassbare: Das sicherste Verkehrsmittel der Welt stürzte in die Wupper. Im Zuge der umfassenden Modernisierung der Wuppertaler Schwebebahn kam es immer wieder zu Betriebspausen und an diesem Montagmorgen war der erste Zug mit einer Montagekralle kollidiert, die Arbeiter nach Beendigung der Gerüstarbeiten am Wochenende im Gleis vergessen hatten. Durch den Aufprall riss das vordere Drehgestell vom Wagendach und der Wagen stürzte in die Wupper. Fünf Menschen verloren ihr Leben, 47 weitere wurden verletzt und Wuppertal war in Schockstarre. Ein Jahr nach dem Unglück wurde eine Gedenktafel in der Station Robert-Daum-Platz eingeweiht, die seitdem an die Opfer erinnert.

### (Near the station) Robert-Daum-Platz

In the early hours of 12th of April 1999, the inconceivable happened: the safest means of transport in the world crashed into the Wupper river. In the course of the comprehensive modernisation of the Wuppertal suspension railway, there were repeated breaks in service, and on that Monday morning, the first train collided with a mounting claw that workers had left on the track after completing scaffolding work over the weekend. The impact tore the front bogie from the carriage roof and the carriage crashed into the Wupper. Five people lost their lives, 47 others were injured, and Wuppertal was in a state of shock. One year after the accident, a memorial plaque was unveiled at Robert-Daum-Platz station to commemorate the victims.

*Der schwärzeste Tag in der Geschichte der Wuppertaler Schwebebahn – seitdem geht nach Arbeiten am Gerüst zunächst ein Wagen ohne Passagiere auf die Strecke (Foto: Kurt Keil)*

*The darkest day in the history of the Wuppertal suspension railway – since then, after work on the scaffolding, a carriage without passengers first goes onto the track. (Photo: Kurt Keil)*







## Hauptbahnhof/Döppersberg

### Hauptbahnhof/Döppersberg

An der Station Wuppertal Hauptbahnhof fährt die Schwebebahn durch das Köbo-Haus, wobei streng genommen nur das angebaute Geschäftshaus diesen Namen trägt. Besonders ist die Einfahrt in die Station am Verkehrsknotenpunkt Wuppertals allemal. Wer die meist frequentierte Station in dem einzigen Gebäude der Stadt, das über der Wupper gebaut ist, verlässt, steht in der Fußgängerzone im Zentrum Wuppertals. Zur Rechten liegt der Hauptbahnhof mit dem Busbahnhof. Zur Linken bestehen Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomieangebote – und das Von-der-Heydt-Museum wartet mit einer beeindruckenden Sammlung und regelmäßig sehenswerten Sonderausstellungen auf.

### Main station/Döppersberg

At Wuppertal Main Station, the suspension railway passes through the Köbo building, although strictly speaking only the adjoining commercial building bears this name. The entrance to the station at Wuppertal's transport hub is always special. Leaving the busiest station in the city's only building built over the Wupper river, you find yourself in the pedestrian zone in the centre of Wuppertal. To the right is the main station with the bus station. On the left are shopping and dining options – and the Von der Heydt Museum with its impressive collection and regular special exhibitions that are well worth seeing.

 → S. 52



*Einfahrt in die Station Hauptbahnhof/Döppersberg von Westen kommend*

*Entrance to the main station/Döppersberg station coming from the west*



*Eintreffen des Kaisers Wilhelm II. am Döppersberg, 24.10.1900*

*Arrival of Emperor Wilhelm II at Döppersberg, October 24, 1900*



