

Haben Sie Fragen?

Wir helfen Ihnen gerne weiter.
schwebbahn@wsw-online.de
schwebbahn.de

Hier geht's zum Audioguide 



Jetzt über Spotify hören.
Einfach QR-Code scannen
und los geht's!

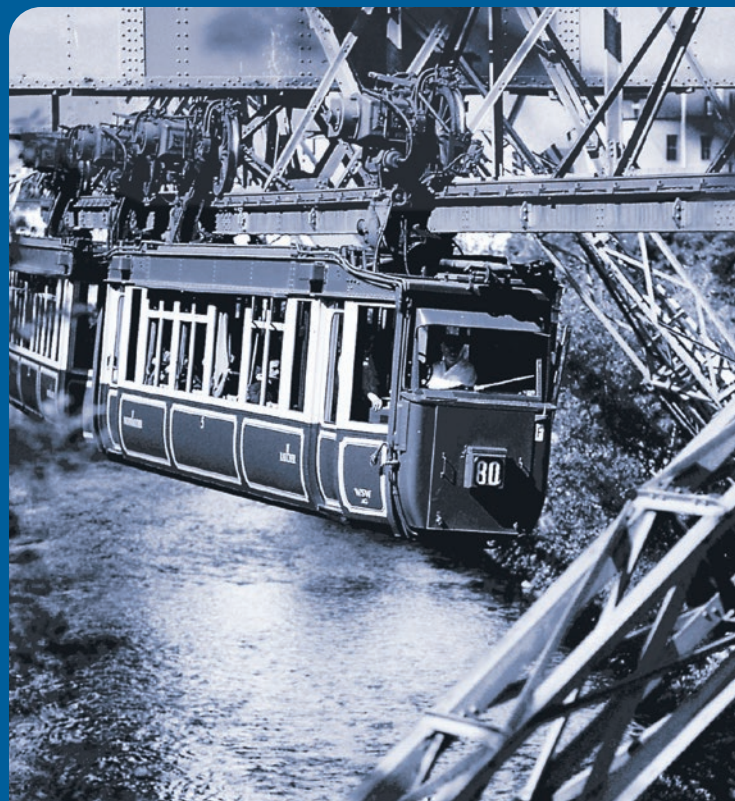
Herausgeber
WSW mobil GmbH
Bromberger Straße 39
42281 Wuppertal
wsw-online.de
wsw@wsw-online.de

11/10 • ES • Huth • 12/2025

Die Geschichte der Wuppertaler Schwebebahn

Vom technischen Wunder zur
städtischen Legende

WIR SIND
WEGBEREITER **WSW.**





Eine bahnbrechende Idee

Bereits in den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts wird in den Städten Barmen und Elberfeld die Notwendigkeit erkannt, ein zusätzliches Verkehrsmittel in der Talsohle zu bauen. Der Kölner Ingenieur Eugen Langen beschäftigt sich in diesen Jahren mit der Idee einer Schwebebahn.



Station Rathausbrücke – heute Alter Markt

8. Februar 1887

Die Elberfelder Stadtverordneten wählen eine „Kommission zur Prüfung des Projektes einer Hochbahn“.

15. März 1887

Barmen wählt ebenfalls eine solche Kommission. Wenig später erfolgt der Zusammenschluss beider Kommissionen zu einer gemeinsamen Hochbahnkommission.

28. Dezember 1894

Die Stadtverordneten-Versammlungen Barmens und Elberfelds nehmen das Schwebebahnprojekt „System Langen“ an.

31. Dezember 1894

Die Oberbürgermeister Friedrich Wilhelm Wegner und Adolf Hermann Jaeger schließen den Vertrag über den Bau und den Betrieb einer Schwebebahn mit der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft (vormals Schuckert & Co, Nürnberg) ab. Vereinbart wird, die Strecke vom Zoo aus über die Wupper bis Rittershausen (Oberbarmen) zu bauen.

15. Oktober 1895

Die Elektrizitäts-Aktiengesellschaft schließt mit dem Bürgermeister der Landgemeinde Vohwinkel, Heinrich Bammel, einen Vertrag darüber, die Strecke über die Straße bis Vohwinkel weiterzubauen. Gegner verdammten schon bald den Bau der Schwebebahn als „wahnsinniges Unterfangen“. Es heiße Gott versuchen und sei sündige Eitelkeit, sich solch schwebendem Satanswerk anzuvertrauen. Dennoch gründet die Elektrizitäts-Aktiengesellschaft ein Tochterunternehmen für den Bau und den Betrieb der Schwebebahn: die „Continental Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“.

31. Oktober 1896

Die Königliche Regierung zu Düsseldorf erteilt der Continentalen Gesellschaft die staatliche Genehmigung zur Anlage einer Schwebebahn.

Sommer 1898

Der Bau beginnt und schreitet zügig voran.

5. Dezember 1898

Die erste Probefahrt findet statt, die zweite folgt am 4. März 1899.

24. Oktober 1900

Kaiser Wilhelm II. fährt mit seiner Gemahlin Auguste Viktoria und seinem Gefolge von Döppersberg (Elberfeld-Mitte) bis Vohwinkel.

1. März 1901

Der Tag der offiziellen Inbetriebnahme: Die Strecke Kluse – Zoo wird für den öffentlichen Fahrgastverkehr freigegeben.

24. Mai 1901

Die Freigabe für den Streckenabschnitt Zoo – Vohwinkel erfolgt.

27. Juni 1903

Die restliche Strecke Kluse – Rittershausen (Oberbarmen) wird freigegeben. 19.200 Tonnen Eisen sind insgesamt verarbeitet worden. Die gesamte Strecke weist 472 Eisenstützen auf. Die Baukosten betragen rund 16 Millionen Goldmark.

1. Mai 1917

Ein Zug fährt auf einen defekten Zug auf, der auf der Strecke liegt. Er hebt dessen hinteren Wagen aus den Gleisen. Einer der vier Wageninsassen trägt eine leichte Verletzung davon.

1925

Die Schwebobahn hat insgesamt schon fast 20 Millionen Fahrgäste befördert.

20. März 1926

Der Neubau des Bahnhofs Döppersberg wird eröffnet, den bereits im Jahr zuvor über acht Millionen Fahrgäste nutzten.

30. Mai 1943 und 25. Juni 1943

Stützen und Gerüst der Schwebobahn werden bei Luftangriffen auf Barmen und Elberfeld schwer getroffen. Mehrere Monate lang ist nur ein Notbetrieb mit Pendelwagen möglich.

19. Dezember 1944

Der reguläre Rundbetrieb startet wieder.

1. Januar 1945

Bahnhof und Werkstatt Vohwinkel werden schwer getroffen – wieder ruht der Verkehr. Schwere Zerstörungen im März 1945 führen zu erneuten monatelangen Ausfällen.

Ostern 1946

Es gibt wieder einen kompletten Schwebobahn-Rundverkehr.

1948

Die „Städtischen Werke Wuppertal“ und die „Wuppertaler Bahnen AG“ schließen sich zusammen. Die Wuppertaler Schwebobahn gehörte damit zur neuen WSW AG – Wuppertaler Stadtwerke AG.

1950

Eine neue Wagengeneration geht in Betrieb.

21. Juli 1950

Der junge Elefant Tuffi springt während einer Zirkus-Werbefahrt aus dem fahrenden Schwebobahnzug in die Wupper – und kommt mit einer Schramme am Po davon.

1962

Der erste Prototyp eines Gelenkwagens wird aus zwei Fahrzeugen der 1950er-Jahre zusammengesetzt. Dank seiner blauen Farbe bekommt er den Spitznamen „Enzian“.

18. Juli 1962

Die von Siemens errichtete Signalanlage geht in Betrieb.

1965

Der zweite, rote Gelenkzug geht in Betrieb.

17. April 1967

Die provisorische neue Schwebobahnstation Alter Markt wird eröffnet.

Bau des Schwebobahngerüsts um 1900 in Elberfeld





Das Innere des Jugendstilbahnhofs Döppersberg

30. September 1967

Der neue Schwebobahnstation Alter Markt ist offiziell freigegeben.

11. September 1968

Der schleudernde Anhänger eines Lkws in Sonnborn reißt einen Stützpfiler aus der Verankerung. Das Gerüst stürzt auf die Straße. Der Schwebobahnverkehr ruht für zehn Wochen.

1972 bis 1975

Der Schwebobahn-Wagenpark wird mit 28 modernen Gelenkzügen komplett erneuert. Erhalten bleiben nur die Kaiserwagen mit der Nummer 5 und 22.

14. bis 29. Juli 1973

Der Schwebobahnverkehr ruht 16 Tage, weil das Gerüst im Bereich des Sonnborner Kreuzes auf rund 500 Metern Länge um maximal 2,20 Meter angehoben werden muss.

28. August bis 5. September 1974

Der Schwebobahnverkehr ruht sieben Tage, als die Wendeanlage am Bahnhof Zoo/Stadion eingebaut wird.

Dezember 1974

Die europaweit erste Bahn mit Ein-Mann-Zugabfertigung wird mittels fest installierter Kameras auf den Bahnhöfen und Bildschirmen in den Führerständen der Schwebobahnzüge eingeführt.

1. März 1976

75. Geburtstag der Schwebobahn. Da der 1. März 1976 auf den Rosenmontag fällt, wird das 75-jährige Bestehen nicht an diesem Tag gefeiert. Gewählt wird stattdessen der 24. Mai 1976, der Tag der Streckeneröffnung zwischen Zoo und Vohwinkel. Die Wuppertalerinnen und Wuppertaler sowie zahlreiche Gäste aus nah und fern feiern das große Ereignis eine Woche lang.

4. September 1982

Der Bahnhof Ohligsmühle wird eröffnet.

1979 bis 1984

Fünf Jahre dauert die Erneuerung und Verstärkung der Brückenlager am Schwebobahngrüst.

1984

Die Restaurierung des Jugendstilbahnhofs Werther Brücke ist abgeschlossen.

Juni 1988

Die Feldversuche zur vollständigen Entlackung des gesamten Schwebobahngrüstes zwischen Elberfeld und Oberbarmen beginnen.

24. Oktober 1990

Der Kaiserwagen wird 90 Jahre alt.

1. März 1991

Der Schwebobahnbetrieb feiert sein offizielles 90. Bestehen.

23. bis 26. Oktober 1992

Probeweise werden eine Brücke und eine Stütze an einem Wochenende zur Vorbereitung des Ausbaus der Schwebobahn ausgetauscht.

4. April 1995

Anlässlich des Beginns des Schwebebahnausbaus an der Station Zoo/Stadion finden ein Festakt und ein großes Volksfest statt.

28. Februar 1997

Der erste Spatenstich zum Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Station Kluse. Vom 21. bis 25. November 1997 wird ein erster Austausch von Brücken und Stützen der Stahlkonstruktion im Bereich Kluse durchgeführt.

25. März 1997

Wegen eines technischen Defekts fährt in der Station Oberbarmen ein Gelenkzug auf den Kaiserwagen auf. 14 Insassen im Kaiserwagen werden verletzt. An beiden Fahrzeugen entsteht erheblicher Sachschaden.

26. Mai 1997

Die Schwebebahn wird unter Denkmalschutz gestellt.

26. März 1999

Eröffnet wird die Station Kluse als 20. Bahnhof der Schwebebahn.

12. April 1999

Es kommt zum folgenschwersten Unglück in der Geschichte der Wuppertaler Schwebebahn: Nach Beendigung von Gerüstarbeiten war von der Baufirma ein Metallstück an der Fahrschiene nicht entfernt worden – der erste Zug stürzt in die Wupper. Fünf Fahrgäste verlieren ihr Leben, 47 Personen werden verletzt. Wiederaufnahme des Schwebebahnbetriebs am 9. Juni 1999.

Juni 1999 bis November 2000

Die neuen Stationen Adlerbrücke, Robert-Daum-Platz, Pestalozzistraße und Loher Brücke sowie die umgebaute Station Wuppertal Hbf., werden in Betrieb genommen.

1. März 2001

In der Wuppertaler Stadthalle findet der Festakt „100 Jahre Schwebebahn“ mit NRW-Ministerpräsident Wolfgang Clement statt.

17. April 2001

Die Schwebebahn hält ab sofort auch an der neuen Station Westende.

August 2001 bis November 2003

Die neuen Stationen Varresbecker Straße, Hammerstein, Wupperfeld, Sonnborner Straße, Zoo/Stadion, Bruch sowie die umgebauten Stationen Alter Markt und Ohligsmühle werden in Betrieb genommen.

Dezember 2005

Zwölf Schwebebahnstationen werden neu errichtet, zwei Schwebebahnstationen umgebaut und 95 Prozent des Gerüsts erneuert.

6. Oktober 2007

Die neue Schwebebahnstation Vohwinkel wird in Betrieb genommen.

Baureihe 1972





Generation 15

17./18. Mai 2008

Mit einem großen Straßenfest wird gemeinsam mit der Bevölkerung und der Arbeitsgemeinschaft Vohwinkeler Vereine e. V. die Eröffnung der Station Vohwinkel gefeiert.

27. August 2010

Die Kurve am Stadion mit der neuen Stütze 100 sowie weitere zehn Brücken und acht Stützen mit einem Gesamtgewicht von 719 Tonnen sind betriebsbereit für die Schwebelbahn.

20. Juni 2011

Die Station Landgericht wird in Betrieb genommen – gebaut nach den ursprünglichen Plänen, ergänzt mit Aufzügen.

10. November 2011

Der Vertrag für den Bau der neuen Schwebelbahn durch das Düsseldorfer Unternehmen Vossloh Kiepe wird in der Schwebelbahnwerkstatt Vohwinkel unterzeichnet.

21. Mai 2012

Die Station Völklinger Straße wird in Betrieb genommen. Auch diese Station wurde in Anlehnung an ihr historisches Vorbild gebaut.

22. Oktober 2012

Die neue Station Oberbarmen / Berliner Platz wird eröffnet.

12. August 2013

Die formidentische Station Werther Brücke nimmt ihren Betrieb auf, gefeiert wird dies am 19. August 2013.

17. Oktober 2013

Ein Schwebelbahnzug reißt zwischen den Stationen Kluse und Landgericht die Stromschiene auf 260 Metern vom Gerüst und bleibt liegen. Die Fahrgäste müssen von der Feuerwehr geborgen werden. Grund für den Zwischenfall ist ein falsch montierter Stromabnehmer. Der Schwebelbahnbetrieb kann erst am 30. November 2013 wieder aufgenommen werden.

3. bis 6. April 2014

Die WSW mobil (Wuppertaler Stadtwerke) feiert den offiziellen Abschluss des Schwebelbahnausbaus mit mehreren Veranstaltungen für die Wuppertaler Bevölkerung und geladenen Gästen in der neuen Wagenhalle Oberbarmen. Beim Festakt schlägt NRW-Verkehrsminister Michael Groschek einen goldenen Niet in das Schwebelbahngerüst.

14. November 2015

Um Punkt 11:15 Uhr wird der erste neue Schwebelbahnwagen in Vohwinkel angeliefert. Ein emotionaler Moment, der bei einer großen Feier mit Wuppertalerinnen und Wuppertalern gewürdigt wird.

9. Februar 2016

In der Nacht vom 8. auf den 9. Februar wird die erste Testfahrt mit der neuen Schwebelbahn durchgeführt.

8. Juni 2016

Die neue Schwebelbahn wird tagsüber getestet und fährt das erste Mal zwei komplette Runden.

18. Dezember 2016

Fünf der neuen Schwebelbahnen drehen ihre Runden und werden in den laufenden Fahrgastbetrieb integriert. Alle Wuppertalerinnen und Wuppertaler können von nun an täglich die neuen Schwebel-

bahnen nutzen. Die WSW mobil feiert dies mit einem bunten Bürgerfest an der Kluse. Die neuen Fahrzeuge werden nach und nach die alten Fahrzeuge ablösen.

10. März 2017

Die Schwebobahn wird in München mit dem internationalen IF DESIGN AWARD 2017 ausgezeichnet. Rund 60 namhafte Experten aus 20 Ländern zeichnen jedes Jahr die größten Design-Innovationen aus. Im Bereich „Automobil/Fahrzeuge“ wird die Schwebobahn unter 5575 eingereichten Produkten mit dem renommierten Preis in die Riege der „exzellenten Design-Produkte“ aufgenommen.

13. September 2018

Neben der ersten Testfahrt der Schwebobahn vor 120 Jahren wird auch die Verbindung der Schwebenden Schwestern gefeiert. Die Shonan Monorail und die Wuppertaler Stadtwerke gründen gemeinsam den Verband der Schwesterschwebobahnen, die „Sister Suspended Monorails“. Die Schwesterschwebobahnen in Japan und Wuppertal feiern ihre neue Allianz. In Kamakura werden die Schwebobahnstationen und Schwebobahnen feierlich geschmückt. Zudem gibt es extra angefertigte Sondertickets. In Wuppertal fährt die himmelblaue Schwebobahn Nummer 01 im speziell angefertigten Kawaii-Design durch das Tal.

26. Mai 2019

Wuppertal verabschiedet sich nach 46 Jahren Dienstzeit vom letzten GTW72. Um 15 Uhr geht die Schwebobahn, leider ohne Passagiere, auf ihre Abschiedsrunde vom Schwebobahnhof Vohwinkel nach Oberbarmen und retour. Die alten Wagen finden vielfältige Verwendung, so werden Fahrzeuge als Café, Besprechungsräume oder auch schwebende Klassenzimmer genutzt.

29. Juni 2019

Jetzt heißt es „Tschö GTW72“. Im Rahmen der Feierlichkeiten zum Langen Tisch gibt es die letzte Möglichkeit, sich von der „alten“ Schwebobahn zu verabschieden. Der Wagen 28 ist der letzte Gelenktriebwagen der Baureihe 72. Dieser kann in der Station in Vohwinkel noch einmal fotografiert werden.

2. September 2019

Die Schwebobahn ist mit einem neuen Betriebssystem unterwegs. Sie wurde von einem fast 50 Jahre alten System auf digitale Steuerung umgestellt. Die Runderneuerung soll die Bahn schneller und leistungsfähiger machen.

12. August 2020

Wegen technischer Probleme an den Fahrzeugen fährt die Schwebobahn über mehrere Monate nur noch samstags und sonntags. Ein atypischer Verschleiß der Räder führte in der Folge zu Schäden am Gerüst. Der reguläre Fahrplan kann nicht aufrechterhalten werden, da nicht mehr ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Zum Schutz des Gerüsts wird der Fahrbetrieb stark eingeschränkt. Ein Busersatzverkehr ist eingerichtet.

31. Juli 2021

Nach umfangreichen Wartungs- und Reparaturarbeiten fährt die Schwebobahn wieder im Regelbetrieb. Zur Beseitigung der Montage- und Serienmängel hat der Hersteller Kiepe Electric das Retrofit-Programm entwickelt. Auch die Kapazitäten in der WSW-eigenen Schwebobahnwerkstatt wurden erweitert. Die Arbeiten werden im laufenden Betrieb fortgesetzt.





Zoo/Stadion

17. April 2023

Mit höherer Geschwindigkeit und neuem Fahrplan zu schnelleren Fahrzeiten! Nach erfolgreicher Schulung des Fahrpersonals und der Genehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde fährt die Schwebelbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h durch das Tal. Fahrgäste können sich auf eine Zeitersparnis von etwa einer Minute pro Richtung zwischen Vohwinkel und Oberbarmen freuen. Der Takt verkürzt sich während der Spitzenzeiten auf 3 Minuten und 40 Sekunden.

27. April 2023

Die historische Schwebelbahnstation Döppersberg zeigt sich nach einer umfangreichen Modernisierung in neuem Glanz.

5./6. September 2025

Nach einer siebenjährigen Restaurierung erfolgt nachts die erste Testfahrt des Kaiserwagens.

1. März 2026

Ganz Wuppertal feiert 125-jähriges Jubiläum des Fahrgastbetriebs.

Betriebszahlen Schwebelbahn

Betriebsanlagen

Betriebshöfe	1
Betriebsstreckenlänge (einschienig, zweigleisig)	13,3 km
Gleislänge	28 km
Stationen	20

Liniennetz

Linienlänge	13,3 km
Mittlerer Haltestellenabstand	698 m
Mittlere Reisegeschwindigkeit	26,5 km/h
Höchster Punkt	180 Meter über N.N. (Vohwinkel)
Tiefster Punkt	142 Meter über N.N. (Sonnborner Kreuz)
Das größte Gefälle / die stärkste Steigung beträgt	3,02 %

Bauliche Anlagen

Anzahl der Stützrahmen (ohne Wagenhallen)	464
Anzahl der Weichen	7 Schiebebühnen, 2 Schwenkarme

Fahrzeuge

Schwebelbahn-Gelenkzüge Generation 15	31
Sonderfahrzeuge	1 Kaiserwagen

Personal

Verkehrspersonal	277
Fahr- und Betriebsdienst	93
Werkstätten	149
Verwaltung	35

Betriebsleistungen

Wagen-Zug-km	1.796 Tsd.
Mittlere Laufleistung	58.440 km

Verkehrsleistungen

Fahrgäste	19,6 Mio.
Personen-km	91,7 Mio.
Fahrgäste je Kalendertag	53.552
Platzausnutzung	39,6 %
Mittlere Reiselänge	4,7 km

Energieverbrauch

Fahrstrom	3,83 Mio. kWh
kWh/Wagen-km	2,12

Stand 2024

Die Fahrzeuge

Wagenbaulicher Teil	Generation 15
Länge des Gelenktriebwagens über Stirnwände	24.060 mm
Länge des A- bzw. B-Teiles	9.700 mm
Breite über Seitenwand	2.200 mm
Höhe des Gelenkwagens	2.750 mm
Lichte Höhe des Fahrgastraumes	2.050 mm
Abstand der Drehgestellmitten über A- und B-Wagen	7.645 mm
Achsstand in den Drehgestellen	1.280 mm
Laufkreisdurchmesser der Räder (neu)	800 mm
Wagengesamtgewicht	38.260 kg
Wagenleergewicht	23.408 kg
Anzahl der Sitzplätze	42
Anzahl der Stehplätze gem. Zulassung	130
Plätze insgesamt	175
4 Türen, Breite	1.100 mm
Maximale Pendelbegrenzung	15°
Elektrische Ausrüstung	
Spannung an der Stromschiene	600/750 V DC
Spannung des Bordnetzes	24 V DC 230/380 V AC
Steuerung	Direktpulsumrichter (DPU)
Steuerung für Fahren und Bremsen	
Fahrmotoren	4 umrichtergesteuerte Drehstromasynchronmotoren
Motorleistung	je 75 kW
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Maximale Beschleunigung	1,2 m/s²
Maximale Bremsverzögerung	2,3 m/s²

Die Trasse

Strecke über dem Flussbett der Wupper	10,0 km
Strecke über der Straße in Vohwinkel	3,3 km
Kurvenradien Endkehren	9 m
Kurvenradien Strecke	≥ 88,5 m
Höhenlage über der Wupper (Normalpegel)	12 m
Höhenlage über Oberkante Straße	≥ 8 m
ergibt sich aus Unterkante Wagen bis Oberkante Schiene	3,5 m
und freier Durchfahrtshöhe auf der Straße	≥ 4,5 m
Max. Höhenunterschied	37,8 m
Max. Steigung (im Abschnitt Hammerstein-Vohwinkel)	3,02 %
Gleisabstand (berücksichtigt Pendeln von 15° nach jeder Seite)	4 m

Die Signale für die Generation 15



Signale gemäß Führerstandssignalisierung ETCS-Level 2. Dem Fahrpersonal werden benötigte Daten zum Streckenzustand auf dem Tachometer angezeigt.

Der Bedien- und Anzeigemonitor des Zugsicherungssystems

