Eisenbahnstrecke von Aachen nach Mönchengladbach

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke, Einschnitt (Eisenbahn)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Aachen, Erkelenz, Geilenkirchen, Herzogenrath, Hückelhoven, Mönchengladbach, Übach-Palenberg
Kreis(e): Heinsberg, Mönchengladbach, Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahntrasse Aachen-Mönchengladbach (2016)
Fotograf/Urheber: Peter Burggraaff



Die Eisenbahnstrecke von Aachen nach Mönchengladbach wurde zwischen 1852 und 1853 eröffnet und ist eine Teilstrecke der Verbindung von Aachen nach Düsseldorf-Oberkassel. Heute fahren hier Regionalzüge der Linien RE 4 (Wupper-Express Dortmund – Aachen), RB 20 (Aachen – Stolberg), RB 33 (Rhein-Niers-Bahn Essen / Heinsberg – Aachen) und RE 18 (LIMAX Aachen – Liège-Guillemins). Hinzu kommen einzelne Intercity-Verbindungen von Aachen über Mönchengladbach nach Berlin. Im Güterverkehr besitzt die Strecke internationale Bedeutung durch die Anbindungen an Belgien und die Niederlande.

Vorgeschichte bis 1853
Geschichte der Bahnstrecke bis 1945
Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg
Betriebsstellen
Hinweis, Links, Literatur

Vorgeschichte bis 1853

Die Erfahrungen mit der 1841 eröffneten Bahnstrecke von Köln nach Aachen und weiter nach Belgien zeigten die positiven Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft, auch in Aachen. Auf einer Konferenz 1844 in Gladbach wurde die Planung einer Bahnstrecke von Sittard über Kohlscheid, Geilenkirchen, Erkelenz und Gladbach nach Neuss und Düsseldorf vorgestellt. An dieser Konferenz nahm auch der Präsident der Aachener Handelskammer David Hansemann teil. Dieser wiederum verfolgte Pläne für eine „Westliche Verbindungsbahn“, die Aachen mit dem Rhein bei Düsseldorf verbinden sollte.
Am 1. September 1844 erschien eine Denkschrift zur Westlichen Verbindungsbahn, die die Vorzüge dieser Verbindung und den Streckenverlauf vorstellte. Danach sollte die Strecke von Aachen-Ponttor bis Kohlscheid parallel zur Aachen-Maastrichter Eisenbahn verlaufen, von dort über Herzogenrath, Geilenkirchen, bei Millich die Rur querend, an Schwanenburg vorbei nach Wickrath und von dort über Rheydt, Gladbach nach Neuss führen. Als Vorteile wurden die Verbindungen mit den Rheinhäfen bei Neuss und Düsseldorf, die Erschließung des Gladbacher Industriegebietes, des Kohlereviers bei Herzogenrath sowie die Anschlüsse an die Düsseldorf-Elberfelder und die Köln-Mindener Eisenbahnen in Düsseldorf gewertet.
In Verbindung mit Düsseldorfer Interessen entstand die „Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft“. Die Düsseldorfer hatten sich wegen einer Kostenbeteiligung an die Stadt Aachen gewandt. Die Stadt Aachen wollte jedoch Direktionsstandort werden, zudem bevorzugte sie einen Endbahnhof am Ponttor. Die Düsseldorfer wollten dagegen eine Verbindung zum Rheinischen

Bahnhof.
Die Eisenbahntrasse der Bahnlinie Aachen-Mönchengladbach ist bereits auf der Uraufnahme der Topographischen Karte von 1845 eingetragen, sie wurde aber erst 1852/1853 eröffnet. Dies bedeutet, dass während der Kartierungsarbeiten an der preußischen Uraufnahme der Verlauf der Trasse bereits bekannt war und somit in der Karte berücksichtigt und eingetragen worden ist.

Die Planung für die Strecke wurde zunächst von der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft aufgenommen, nachdem diese Gesellschaft am 21. August 1846 vom preußischen Staat die Konzession zum Bau der Strecke bekommen hat. Während der Bauphase geriet die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft in finanzielle Schwierigkeiten. Die Ereignisse der 1848er Revolution wirkten sich stark auf die Rheinische Wirtschaft und insbesondere auf den aktuellen Eisenbahnbau aus. Die Eisenbahngesellschaft wandte sich daher am 25. April 1849 an den preußischen Staat und erbat einen zinslosen Zuschuss. Die bleibenden Finanzschwierigkeiten führten schließlich am 10. August 1849 zu einem Vertrag zwischen dem preußischen Staat und der Bahngesellschaft. Der Staat übernahm die Bau- und Betriebsleitung als Gegenleistung für eine Zinsgarantie. Dafür wurde die „Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn“ gegründet. Die Gesellschaft blieb jedoch als Aktiengesellschaften weiterbestehen.
Die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft hatte schon früher mit der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft zusammengearbeitet. Die geplanten Strecken beider Gesellschaften berührten sich unmittelbar. Die neu gegründete Direktion übernahm nun die Planung für die gesamte Strecke zwischen Düsseldorf-Oberkassel und Aachen. 1850 begannen die Vorarbeiten im Bereich des geplanten Bahnhofes Templerbend. 1851 erbaute man die Bahnstationen in Kohlscheid, Herzogenrath, Geilenkirchen, Lindern, Baal, Erkelenz, Wickrath, Rheydt und Kleinenbroich. Dagegen gab es in Aachen Marschiertor und Templerbend nur Provisorien.

Die Gesamtstrecke wurde zwischen 1852 und 1853 fertiggestellt und in Betrieb genommen: Der Teilabschnitt Mönchengladbach-Rheydt (3,8 km) am 12. August 1852, Rheydt-Herzogenrath (44 km) am 12. November 1852 und Herzogenrath-Aachen (13,2 km) am 17. Januar 1853 (zugleich mit dem Abschnitt zwischen MG und Oberkassel sowie der Anschlussbahn an die Grube Kämpchen in Kohlscheid). Der zweigleisige Abschnitt zwischen Aachen und Richterich wurde gemeinsam mit der Aachen-Maastrichter Eisenbahn betrieben: Das westliche Gleis nutzte die Eisenbahn nach Maastricht, das östliche nutzte die Bahn nach Mönchengladbach.

Geschichte der Bahnstrecke bis 1945

Ab 1854 war die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn alleinige Betreiberin der Strecke und blieb es bis zum 31. Dezember 1865. Am 1. Januar 1866 übernahm die Strecke die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, die sich mehrheitlich im preußischen Besitz befand.
Der Abschnitt zwischen Aachen und Mönchengladbach wurde bis 1882 zweigleisig ausgebaut. 1883 kam die Verwaltung der Strecke an die Königliche Eisenbahndirektion Cöln (*Cln*), 1891 war dies die Königliche Eisenbahndirektion Cöln rechtsrheinisch (*Crr*).
Den ursprünglichen Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Templerbend und Richterich verlegte man zum 30. Oktober 1910 auf die neue Trasse über den Bahnhof Aachen-West.
Die Strecke besaß eine hohe Bedeutung im regionalen und internationalen Verkehr. 1914 fuhren 16 Züge über die gesamte Strecke, hinzu kamen weitere Züge auf Teilstrecken. Darunter waren vier D-Züge mit internationalen Zielen. Hinzu kamen zahlreiche Güterzüge, die Verbindungen vom Ruhrgebiet zu den belgischen und niederländischen Nordseehäfen herstellten. Transportiert wurden vor allem Kohlen, aber auch Erze und alle anderen Güter.
Zwischen 1910 und 1945 gab es auf dem kurzen Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Rheydt und Mönchengladbach ein drittes Gleis.

Im Zweiten Weltkrieg kam es zu erheblichen Zerstörungen an der Strecke. Von der deutschen Wehrmacht wurde die Rurbrücke bei Gut Wedau zerstört, der Abschnitt zwischen Baal und Brachelen blieb beim Wiederaufbau 1948 eingleisig. Den Turmbahnhof in Baal und der Bahndamm sprengten 1944 deutsche Truppen, der Bahnbetrieb musste eingestellt werden.

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

Unmittelbar nach dem Ende der Kriegshandlungen wurde die Strecke durch amerikanische Pioniere wieder aktiviert. Sie wurde für den Nachschub der Allierten von Belgien in das noch umkäpfte Gebiet Mitteldeutschlands benötigt. Im April 1945 war sie wieder nutzbar. Im Bereich des Turmbahnhofes Baal wurde der zerstörte Damm zunächst durchgehend neu gebaut, damit zugleich die Strecke von Jülich nach Dalheim unterbrochen.
Die Strecke wurde ab 1963 bis zum 22. Mai 1968 elektrifiziert. 1976 wurde die Rurbrücke bei Gut Wedau neu gebaut, der Abschnitt zwischen Brachelen und Baal war wieder zweigleisig.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 64 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Aachen. (Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
1,9	Aachen Hbf (seit 1841; 1841-1903: Aachen Rh/Marschierthor ; Verbindungen nach Köln und Belgien)
2,4	Bf Aachen-Marschierthor (1853-1905/14)
3,5	Hp Aachen-Schanz (seit 2004)
4,0	Bf Aachen-Templerbend (1853-1910)
4,8	Bf Aachen West (seit 1910)
8,5	Bf Richterich (Personenverkehr 1859-1966/67; Verbindung nach Maastricht; Übergang zur Aachener Straßenbahn)
11,5	Bf Kohlscheid (Verbindung nach Stolberg; Übergang zur Aachener Straßenbahn)
16,1	Bf Herzogenrath (Verbindungen nach Heerlen, Stolberg; Übergang zur Aachener Straßenbahn)
22,8	Bf Übach-Palenberg (1855-1968: Bf Palenberg; Übergang zur Werksbahn der Grube Carolus Magnus)
27,4	Bf Geilenkirchen (Übergang zur Geilenkirchener Kreisbahn)
34,7	Bf Lindern (Verbindung nach Heinsberg)
36,6	Bf Brachelen (seit 1904)
40,8	Bf Hückelhoven-Baal (seit 1911, Turmbahnhof oberer Teil; Verbindung nach Jülich und Dalheim)
41,4	Bf Baal (1911 verlegt nach Hückelhoven-Baal, Güterbahnhof; Verbindungskurve zur Strecke nach Dalheim)
47,2	Bf Erkelenz
51,7	Hp Herrath (seit 1887)
56,2	Bf Wickrath
60,1	Rheydt Hbf (Verbindungen nach Roermond, Köln)
63,9	Mönchengladbach Hbf (seit 1851; Verbindungen nach Neuss, Krefeld, Viersen/Duisburg, Odenkirchen)

(Peter Burggraaff, Universität Koblenz-Landau, 2016 / Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2016, 2024)

Hinweis

Das Objekt „Eisenbahnstrecke von Aachen nach Mönchengladbach“ ist wertgebendes Merkmal des historischen Kulturlandschaftsbereichs Mittleres Wurmtal (Kulturlandschaftsbereich Regionalplan Köln 027).

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen im Rheinischen Braunkohlenrevier“ 2024 überarbeitet.

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke Aachen-Kassel (abgerufen 30.10.2024)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Aachen-Mönchengladbach (abgerufen 30.10.2024)
www.eisenbahn-in-moenchengladbach.de: Thomas Barthels, Die Geschichte der Eisenbahn in Mönchengladbach (2024) (abgerufen 30.10.2024)
www.gessen.de: Private Seite von Reinhard Gessen, Strecke Aachen-Mönchengladbach (abgerufen 30.10.2024)
www.aachenbahn.de: Private Seite von Stefan von der Ruhren, Kursbuchstrecke 485 Aachen - Mönchengladbach (abgerufen 30.10.2024)

Literatur

Höpfner, Hans-Paul (1986): Eisenbahnen. Ihre Geschichte am Niederrhein. S. 28-31, Duisburg.

Marx, Herbert (1997): Eisenbahn in Mönchengladbach. Nordhorn.

Meyer, Lutz-Henning (1989): 150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland. Köln.

Schweers, Hans; Wall, Henning (1993): Eisenbahnen rund um Aachen. 150 Jahre internationale Strecke Köln – Aachen – Antwerpen. Aachen.

Eisenbahnstrecke von Aachen nach Mönchengladbach

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke, Einschnitt (Eisenbahn)
Ort: Aachen, Erkelenz, Geilenkirchen, Herzogenrath, Hückelhoven, Mönchengladbach, Übach-Palenberg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1852 bis 1853
Koordinate WGS84: 50° 52 17,17 N: 6° 05 40,57 O / 50,87144°N: 6,0946°O
Koordinate UTM: 32.295.584,29 m: 5.639.550,31 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.506.703,24 m: 5.637.348,35 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Peter Burggraaff (2016), Claus Weber (2024), „Eisenbahnstrecke von Aachen nach Mönchengladbach“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-252424 (Abgerufen: 24. November 2026)

Copyright © **LVR**