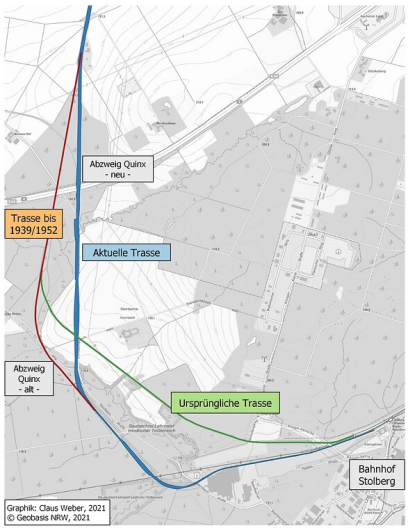
Eisenbahnstrecke von Stolberg nach Herzogenrath

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Güterbahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Aachen, Alsdorf (Nordrhein-Westfalen), Eschweiler, Herzogenrath, Stolberg (Rhld.), Würselen
Kreis(e): Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Eisenbahnstrecke Stolberg - Herzogenrath, Bahntrassen beim Bahnhof Stolberg und Abzweig Quinx
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die knapp 20 Kilometer lange Strecke von Stolberg nach Herzogenrath war für die Steinkohlegruben des Wurmreviers um Alsdorf eine wichtige Abfuhrstrecke. Eröffnet wurde sie zwischen 1870 und 1891, 1998 komplett stillgelegt, zwischen 2004 und 2016 wurde sie reaktiviert.

Geschichte bis 1891
Geschichte von 1891 bis 1998
Die Wiedereröffnung ab 2000
Bahnhöfe, Haltepunkte und Betriebsstellen
Hochwasser im Juli 2021
Links, Literatur

Geschichte bis 1891

In der Region um Alsdorf wurden Mitte des 19. Jahrhunderts die ersten Steinkohlenzechen eröffnet. Zunächst beförderte man die Kohlen zu den Kunden in der näheren Umgebung mittels Pferdefuhrwerken. Da die Kohlegruben ergiebig waren und in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts die Nachfrage nach dem Rohstoff ständig zunahm, erweiterte man die Gruben. Dabei stand man auch in starker Konkurrenz mit dem sich entwickelnden Ruhrgebiet.
Im Bereich der Verbundzeche Anna wurde 1860 der Wilhelmschacht (später Anna II) als erster Schacht abgeteuft. Ihm folgten der Franzschacht (1869), der Eduardschacht (Anna II, 1904) und 1922 der Hauptschacht (Anna I). Zusätzlich wurde bereits 1862 die Kokerei Anna auf dem Zechengelände in Betrieb genommen.

Von Beginn an war die Frage des Transportes der großen Mengen von Kohlen und Koks entscheidend für einen wirtschaftlichen Betrieb. Die Gruben Anna und Maria (bei Alsdorf-Hoengen, heute Mariadorf) lagen weit entfernt von den bestehenden Bahnlinien. Die nächsten Bahnhöfe waren Stolberg an der Strecke von Aachen und Köln und Herzogenrath an der Strecke von Aachen nach Düsseldorf.

Da zunächst ein Eisenbahnanschluss nicht realisiert werden konnte, die Verhandlungen mit der Aachen-Düsseldorfer-Eisenbahngesellschaft scheiterten, wurde eine eigene Straße von der Zeche Anna nach Herzogenrath verlegt, die heutigen

Prämienstraße und Bierstraße. Im Bahnhof Herzogenrath errichtete die Aachen-Düsseldorfer-Eisenbahngesellschaft ein eigenes Gleis mit Kohlenverladebühne. Allerdings war der Transport über die Straße auf Dauer nicht zufriedenstellend. Bei längeren Regenfällen oder im Winter war der Untergrund teilweise so stark aufgeweicht, dass der Transport oft für längere Zeit eingestellt werden musste.
Zum 10. Oktober 1863 übernahm der Eschweiler-Bergwerks-Verein (EBV) die Grube Anna. Dieser drängte immer mehr auf den Bau einer normalspurigen Eisenbahnstrecke von Alsdorf nach Herzogenrath. Zwar wurden Verhandlungen mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft aufgenommen, diese scheiterten jedoch abermals. So begann der EBV mit dem Bau einer Pferdebahn von der Grube Anna aus entlang der Prämienstraße zum Bahnhof Herzogenrath. Die Pferdebahn konnte im Jahr 1868 in Betrieb genommen werden. Damit konnten kleine Kohlewagen (Hunde / Hunte) auf Gleisen von Pferden gezogen werden.
Mit den gleichen Problemen hatte die Zeche Maria zu kämpfen. Die Zeche gehörte der Aachen-Hoengener-Bergwerksaktiengesellschaft und wurde 1907 vom EBV übernommen. Wegen der kürzeren Strecke baute sie eine Pferdebahn bis zum Bahnhof Eschweiler-Aue der Talbahn.

Schließlich konnten die Verhandlungen zwischen dem Eschweiler-Bergwerks-Verein und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erfolgreich abgeschlossen werden. Die Bahngesellschaft baute die Strecke und eröffnete sie am 1. September 1871 zwischen Alsdorf und Stolberg. Zunächst war nur der Güterverkehr freigegeben. Ab dem 5. Januar 1872 wurde auch Personenverkehr durchgeführt.
Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft wurde 1880 vom Preußischen Staat übernommen. Dies ermöglichte der preußischen Staatsbahn Strecken zu bauen, die keinen unmittelbaren wirtschaftlichen Erfolg versprachen. Zum anderen konnten Bahnanlagen vereinfacht werden, die teilweise parallel von den verschiedenen privaten Gesellschaften angelegt worden waren. In Stolberg konnten die Bahnhöfe Stolberg-Atsch (AIB Aachener Industriebahngesellschaft), Stolberg-Velau (Bergisch-Märkische Eisenbahn) und Stolberg-Rheinischer Bf. aufgelöst und 1888 im neu erbauten Stolberger Hauptbahnhof zusammengefasst werden.
Nach der Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn 1880 wurde in Mariadorf eine Verbindungskurve zwischen den Strecken von Alsdorf nach Stolberg und von Aachen Nord nach Jülich geschaffen. Diese ermöglichte die direkte Durchfahrt von Stolberg kommend in Richtung Würselen/Aachen.
Der lang ersehnte Eisenbahnanschluss der Grube Anna an den Bahnhof Herzogenrath konnte nun mit der Verlängerung der bisherigen Strecke über Alsdorf hinaus nach Herzogenrath im Jahr 1890 eröffnet werden. Der Personenverkehr wurde hier am 15. Juli 1891 aufgenommen.

Geschichte von 1891 bis 1998

In den 1890er Jahren änderte sich die Ausfahrt aus dem Bahnhof Stolberg. Bis dahin wurde die Strecke in Richtung Alsdorf nördlich der Strecke Aachen-Köln ausgefädelt. Das Streckengleis wurde nun im Abzweig Quinx an das Gleis der Strecke Stolberg-Kohlscheid angebunden und verlief fortan auf einer gemeinsamen Trasse zum Stolberger Bahnhof (siehe Karte in der Medienleiste). Die Hauptstrecke von Aachen nach Köln wurde mittels einer Unterführung gekreuzt.
Merkstein bekam 1913 einen Eisenbahnanschluss. Der Bahnhof erstreckte sich beiderseits der heutigen Geilenkirchener Straße. In Richtung Herzogenrath befand sich der Personenbahnhof, in Richtung Alsdorf der Güterbahnhof. Gleichzeitig wurde vom Bahnhof Merkstein ein Anschlussgleis zur Grube Adolf gelegt.

Der Personenverkehr hatte zumeist nur untergeordnete Bedeutung, war vor allem für die Arbeiter der anliegenden Fabriken wichtig. Im Fahrplan von 1913 hielten Personenzüge nur in Stolberg, Mariadorf, Alsdorf und Herzogenrath. Es fuhren drei Zugpaare über die gesamte Strecke, weitere drei zwischen Mariadorf und Herzogenrath. Die Fahrzeit betrug etwas über eine Stunde.
Im Zusammenhang mit dem Neubau der Autobahn von Köln nach Aachen wurde 1939 die Strecke zwischen dem Abzweig Quinx und Merzbrück auf die heute befahrene Trasse verlegt (siehe Karte in der Medienleiste).
Am 15. April 1952 nahm die Grube Emil-Mayrisch in Siersdorf die Förderung auf. Der Abtransport der Kohlen erfolgte über eine eigens gebaute Stichstrecke vom Bahnhof Mariagrube bis zur Grube Emil-Mayrisch. Gleichzeitig wurde eine neue Verbindungskurve von der Strecke von Aachen Nord nach Jülich zur Strecke von Stolberg nach Herzogenrath erbaut. Diese ermöglichte eine direkte Durchfahrt der Züge von Siersdorf kommend in Richtung Alsdorf. Die alte Verbindungskurve der 1880er Jahre wurde entfernt. Gleichzeitig wurde an der Strecke Stolberg-Herzogenrath der neue Haltepunkt Mariagrube eingerichtet.
Im Zuge der Erweiterungen im Grubenbahnhof Alsdorf 1951 bis 1955 mussten die Empfangsgebäude der Bahnhöfe Alsdorf und Wilhelmschacht abgerissen werden. Sie wurden an anderer Stelle neu errichtet.

Nach Schließung der Gruben in den 1970er und 1980er Jahren gab es auf der Bahnstrecke nur noch durchfahrende Kohlezüge von der Grube Ahlen in Westfalen, die ihre Ladung zur Verfeuerung zum Kraftwerk Siersdorf brachten. Weiterhin kamen die Kohlenganzzüge von Siersdorf, die ihre Kohle zur noch bestehenden Kokerei Anna in Alsdorf brachten. Der in der Kokerei Anna gebrannte Koks wurde mit Ganzzügen in die Luxemburger Stahlhütten der ARBED und in die bayrischen Maxhütten gebracht.
Wegen der zurückgehenden Zahlen an beförderten Personen stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr offiziell am 31. Dezember 1984 ein. Die letzte planmäßige Fahrt fand am 28. Dezember 1984 statt. Nach Schließung der Grube Emil-Mayrisch

1992 und der Kokerei Anna 1992 verblieb nur noch das Kraftwerk Siersdorf, das mit Kohlenzügen bedient wurde. Dieses Kraftwerk stellte 1996 den Betrieb ein, damit ruhte auch der Güterverkehr auf der Bahnstrecke. Die Deutsche Bahn AG stellte daraufhin den Gesamtverkehr zwischen Herzogenrath und Abzweig Quinx am 22. Februar 1998 ein. Es verblieb lediglich die Andienung der Firma Saint-Gobain in Herzogenrath.

Die Wiedereröffnung ab 2000

Die EVS (Euregio Verkehrsschienennetz GmbH) plante mittelfristig die Wiederinbetriebnahme der Strecke für den Güter- und Personenverkehr. Diese Planung wurde durch die noch erhaltene Infrastruktur ermöglicht. Zum 1. November 2000 wurde die Strecke von der EVS übernommen.

Nach ersten Verzögerungen begannen Anfang April 2004 die Wiederherstellungsarbeiten zwischen dem Herzogenrather Bahnhof und dem Merksteiner August-Schmidt-Platz (früherer Bereich des Personenbahnhofs Merkstein). Am 12. Dezember 2004 konnte der reguläre Personenverkehr zwischen Herzogenrath und Merkstein im Stundentakt wieder aufgenommen werden. Zum Einsatz kommen nun Dieseltriebwagen der Baureihe 643.2 (Typ *Talent* von Talbot/Bombardier).

Am 11. Dezember 2005 folgte die Verlängerung der Euregiobahn bis zum neu gestalteten Haltepunkt Alsdorf-Annapark. Am früheren Haltepunkt Wilhelmschacht wurde der neue Haltepunkt Alsdorf-Busch angelegt. Beide Haltepunkte besitzen eine moderne Einrichtung.

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 erfolgte die Verlängerung der Strecke bis zum Haltepunkt Alsdorf Poststraße. Es entstanden die neuen Haltepunkte in Kellersberg, Mariadorf und an der Alsdorfer Poststraße. Für die Erweiterung des Verkehrs wurde der Haltepunkt Alsdorf-Annapark zum Kreuzungspunkt ausgebaut.

Als nächsten Abschnitt verlängerte man am 15. Juni 2014 den Betrieb bis St. Jöris. Der Haltepunkt liegt am Ort des früheren Haltepunktes an der Neusener Straße. Im Bereich des Haltepunktes ist die Strecke für Zugkreuzungen zweigleisig ausgelegt.

Als letzter Abschnitt folgte am 12. Juni 2016 die Strecke von St. Jöris nach Stolberg. Die RB 20 (Regionalbahn 20), betrieben von der Euregiobahn, stellt seither den Ring-Verkehr sicher. Von Stolberg fahren die Züge weiter über Eschweiler Stadt nach Düren beziehungsweise Richtung Stolberg Stadt. Ab Herzogenrath fahren die Züge über Aachen nach Stolberg.

Bahnhöfe, Haltepunkte und Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 20 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Stolberg.
(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Gbf = Güterbahnhof, jeweils aktuelle beziehungsweise letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Stolberg (Rheinl) Hbf (seit 1841)
3,5	Abzweig Quinx (seit 1890, 1939 verlegt)
5,6	Bf Merzbrück (seit 1928 ohne öffentlichen Verkehr, seit 2024 neuer Hp Forschungsflugplatz Würselen-Merzbrück)
6,7	Hp St. Jöris (1949 bis 1981, seit 2014)
8,9	Hp Hoengen-Begau (1953 bis1984, seit 2014)
9,5	Hp Alsdorf-Poststraße (seit 2011)
10,3	Hp Alsdorf-Mariadorf (1872 bis 1984, bis 1880 Höngen Rh, seit 2011)
10,9	Bf Mariagrube (seit 1953, Verbindungen nach Aachen Nord und Jülich, zur Anschlussbahn nach Siersdorf und Übergang zur Aachener Straßenbahn)
11,4	Hp Kellersberg (seit 2011)
12,7	Bf Alsdorf (Kreis Aachen) (1872 bis 1984)
12,9	Bf Alsdorf-Annapark (seit 2005)
14	Hp Wilhelmschacht (1905 bis 1984, 1955 verlegt)
14,2	Hp Alsdorf-Busch (seit 2005)

15	Bf Nordstern (1905 bis 1984, ab 1944/71 Gbf Merkstein)
16,3	Bf Herzogenrath A.Schmidt-Platz (1925 bis 1984 Bf Merkstein, seit 2004)
17,7	Hp Herzogenrath Alt-Merkstein (1952 bis 1984 Hp Merkstein West, seit 2004)
19,7	Bf Herzogenrath (seit 1852)

Hochwasser im Juli 2021

„Am Mittwoch, den 14. Juli 2021 und in der darauffolgenden Nacht hat eine Hochwasserkatastrophe verheerende Schäden in Teilen von Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz sowie im benachbarten Belgien und in den Niederlanden ausgelöst. Auslöser war das Tief Bernd mit historischen Regenmengen. Rund 240 Menschenleben sind zu beklagen, […]. Zehntausende verloren ihre Wohnungen mit Hab und Gut und viele Firmen ihre Existenzgrundlage. Die öffentliche Infrastruktur in Form von Versorgungsleitungen, Mobilfunknetzen, Straßen, Brücken und Eisenbahnstrecken wurde ebenfalls stark in Mitleidenschaft gezogen.

Die DB [Deutsche Bahn AG] bezifferte ihre Schäden in einer ersten Pressekonferenz am 23. Juli auf 1,3 Milliarden Euro, davon 780 Millionen für die Bahnstrecken und 480 Millionen für den Wiederaufbau von Stationen und Stellwerken. Die Schäden am Straßennetz, insbesondere die Sperrung von Teilabschnitten der Autobahnen 1 und 61 im Raum Rheinbach/Erftstadt führte zu starken Verkehrsbelastungen auf den Straßen im gesamten Großraum Köln/Bonn, unter denen auch der ÖPNV [Öffentlicher Personen-Nahverkehr] – einschließlich des Schienenersatzverkehrs – litt und leidet. Beim Schienennetz, welches viel weitmaschiger als das Straßennetz ist, stehen deswegen auch bei nur einzelnen Schadstellen oftmals keine Ausweichmöglichkeiten zu Verfügung.“ (nach Heilmann 2021)

Alle Streckenabschnitte der Euregiobahn (Regionalbahn 20) sind durch das Hochwasser betroffen. Die Schäden an den einzelnen Strecken haben allerdings unterschiedliche Auswirkungen. Die Ringstrecke von Stolberg Hbf über Herzogenrath und Aachen nach Stolberg Hbf konnte nach Beseitigung der Schäden am 4. August 2021 wieder in Betrieb genommen werden.(Peter Burggraaff, Universität Koblenz-Landau, 2016 / Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2021, 2022, 2024)

Internet

www.gessen.de: Reinhard Gessen, Bergbau und Eisenbahnen in der Region Aachen-Düren-Heinsberg, Strecke Stolberg - Herzogenrath (Abruf: 29.6.2021

www.aachenbahn.de: Stefan von der Ruhren: Kursbuchstrecke 482.3 Stolberg – Herzogenrath (ex KBS 452). In: Eisenbahnen in Aachen und der Euregio Maas-Rhein. 17. Dezember 2011 (Abruf: 29.6.2021)

Bahnarchiv NRW von André Joost: Bahnstrecke Stolberg - Herzogenrath (Abruf: 29.6.2021)

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Stolberg - Herzogenrath (Abruf: 29.6.2021)

Literatur

Heilmann, Frank (2021): Hochwasserkatastrophe im Rheinland. In: Nachrichtenblatt. Informationen zur Verkehrspolitik im Rheinland Nr. 141, 3-4/21, S. 4-23. Köln.

Klee, Wolfgang (1982): Preußische Eisenbahngeschichte. Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz.

Möllers, Alfons (1989): Die Entwicklung der Eisenbahn im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet. Bühl (2., überarbeitete Auflage).

Sauer, Mark (2000): In geplanten Bahnen. Eisenbahnanlagen als Kulturlandschaftselemente in Deutschland von 1848 bis 1998. Bonn.

Eisenbahnstrecke von Stolberg nach Herzogenrath

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Güterbahnhof
Ort: Aachen , Alsdorf (Nordrhein-Westfalen), Eschweiler , Herzogenrath , Stolberg (Rhld.) , Würselen
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 1870 bis 1891

Koordinate WGS84: 50° 51 19,94 N: 6° 11 50,02 O / 50,85554°N: 6,19723°O

Koordinate UTM: 32.302.736,53 m: 5.637.503,76 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.513.931,96 m: 5.635.594,21 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, Claus Weber, „Eisenbahnstrecke von Stolberg nach Herzogenrath“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-252425 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**