Bahnhof Herzogenrath

Schlagwörter: Bahnhof, Stellwerk, Bahnsteig, Bahnbetriebswerk, Lokomotivschuppen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Herzogenrath
Kreis(e): Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen

Empfangsgebäude des Bahnhofs Herzogenrath (2017)
Fotograf/Urheber: Burggraaff, Peter

Der Bahnhof Herzogenrath wurde 1852 mit der Errichtung der Eisenbahnstrecke Aachen-Mönchengladbach gebaut. Heute wird der Bahnhof überwiegend für Personenzüge ins Rheinland sowie in die benachbarten Niederlande genutzt.

Zeit der Wiedereröffnungen ab 1992
Stellwerke und Anschlussgleise
Bahnbetriebswerk Herzogenrath
Quellen, Literatur und Links

Herzogenrath erhielt 1852 mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Aachen-Mönchengladbach einen Eisenbahnanschluss. Dies betraf zunächst der Abschnitt zwischen Herzogenrath und Rheydt am 11. November 1852. Die Inbetriebnahme des Abschnitts Herzogenrath-Aachen erfolgte am 17. Januar 1853. Bemerkenswert ist, dass in der preußischen Uraufnahme von 1846 bereits in der Nähe des heutigen Bahnhofs der Schriftzug „Bahnhof“ in der Karte eingetragen ist. Tatsächlich ist der Bahnhof erst 1852 errichtet worden. In diesem Jahr wurde das heute noch erhaltene Empfangsgebäude des Bahnhofs fertiggestellt. Außerdem wurden zur dieser Zeit ein Güterschuppen, ein Lokschuppen, sowie vier kleine Drehscheiben (vermutlich auch als Wagendrehscheibe) eingerichtet. Weiterhin gab es auch eine Laderampe und eine Brückenwaage. Diese Ausstattung resultiert aus den in Herzogenrath angesiedelten Industriebetrieben im Bahnhofsumfeld. Dies galt auch für die umfangreichen Gleisanlagen für den Güterverkehr. Neben den Gütergleisen existierten drei Gleise für den Personenverkehr.
1857 wurde ein neues Ladegleis für den Kohlentransport der Grube Anna in Alsdorf angelegt. Die Kohle wurde mit Pferdefuhrwerken über eine eigens dafür angelegte Straße vom Bergwerk über Noppenberg nach Herzogenrath transportiert. Seit 1868 übernahm eine Pferdebahn entlang der Prämienstraße den Transport.
1890 folgte die Eröffnung der Eisenbahnstrecke nach Stolberg, die in Herzogenrath endete. In diesem Jahr wurde die zweite Strecke im Bahnhof Herzogenrath in Betrieb genommen. Seitdem konnte die Kohle der Zeche Anna über diese Strecke transportiert werden, die Pferdebahn wurde daraufhin eingestellt. 1890 wurde außerdem ein Betriebswerk für die Wartung der Lokomotiven errichtet, welches 1950 aufgelöst wurde.
Am 28. November 1892 erfolgte den Anschluss von Herzogenrath an die Bahnlinie ins niederländische Heerlen. 1940 wurde der Personenverkehr nach Heerlen eingestellt.
Am 31. Dezember 1984 verkehrte der letzte Personenzug auf der Bahnlinie Herzogenrath-Stolberg. Am 1. Mai 1992 wurde der

Personenverkehr auf der Strecke nach Heerlen wieder aufgenommen. Am 22. Februar 1996 folgte die Stilllegung des Güter- und Personenverkehrs auf der Bahnlinie nach Stolberg. Danach wurden drei der vier Kopfgleise verkürzt und auf dem frei gewordenen Platz ein Parkhaus errichtet.
Das Hauptgebäude des Bahnhofs wird heute, nach einer Restaurierung und Modernisierung, nicht mehr als Empfangsgebäude genutzt.

Zeit der Wiedereröffnungen ab 1992

Der Personenverkehr auf der Strecke nach Heerlen war 1940 eingestellt worden (Einmarsch der deutschen Wehrmacht in die Niederlande). Er wurde - nach über fünfzig Jahren Stillstand - am 31. Mai 1992 wieder aufgenommen, zunächst mit niederländischen Triebwagen, die bis Aachen Hauptbahnhof durchfuhren. Für die Euregiobahn fuhr seit 2001 die Deutsche Bahn im Vorlaufbetrieb mit Dieseltriebwagen. Zugleich verlängerte man die Fahrt über Aachen nach Stolberg. Die *Euregiobahn* wird betrieben von DB Regio auf Gleisen von DB Netz und EVS Euregio Verkehrsschienennetz im Auftrag des Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR). Zu den ursprünglichen Planungen gehörten auch Verbindungen von Herzogenrath nach Maastricht und Sittard.
Zwischen 2007 und 2008 kam es zu ersten Umbaumaßnahmen im Bahnhof. Die Bahnsteige erhielten eine Länge von 170 Metern und eine Höhe von 76 Zentimetern, damit die modernen Triebwagen ohne Stufen zu erreichen sind. Zusätzlich wurden Bahnsteigbeleuchtung und Lautsprecheranlage erneuert. Zum Erreichen der Bahnsteige gab es eine Behelfsbrücke.
Die Verbindung von Aachen nach Heerlen und weiter nach Maastricht ist Teil des LIMAX, einer geplanten durchgehenden, ringförmigen Verbindung der Städte Lüttich, Aachen und Maastricht. Der *Liège-Maastricht-Aachen-Express* wird seit dem 9. Dezember 2018 von Arriva Personenvervoer Nederland, einem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn betrieben. Sie hatte 2016 die Konzession für den Betrieb von Bahn- und Buslinien in Limburg und nach Deutschland erhalten.
Voraussetzung für einen durchgehenden Betrieb zwischen Aachen und Maastricht war eine Elektrifizierung der Strecke. Diese erfolgte bis 2018, in Haanrade (Niederlande) liegt die Trennstelle für die beiden unterschiedlichen Stromsysteme. Hier wechselt das Stromsystem vom deutschen 15 Kilovolt, 16,7 Hertz Wechselstrom auf den niederländischen 1,5 Kilovolt Gleichstrom. Die Triebwagen vom Typ Stadler Flirt können durchgehend unter beiden Stromsystemen fahren. Die Oberleitungen im Bahnhof Herzogenrath wurden in diesem Zusammenhang vollständig umgebaut. Der Regionalexpress 18 fährt seit dem 16. Februar 2019 zwischen Aachen und Maastricht.
Für einen besseren Betrieb auf dieser Strecke wurde in Herzogenrath ein neuer Mittelbahnsteig erbaut. Er liegt westlich der vorhandenen Anlagen, hat eine Länge von 230 Metern und die Gleise 5 und 7. Das ehemals hier liegende Gleis 6 wurde dazu abgebaut. Die Arbeiten wurden im Mai 2020 begonnen und 2021 vollendet. Das Land Nordrhein-Westfalen und die Europäische Union unterstützten den Bau mit 11,24 Millionen Euro.
Für den Zugang wurde im Süden des Bahnsteiges ein aufwendiges Zugangsbauwerk errichtet. Es schließt an den vorhandenen und erweiterten Fußgängertunnel an und besitzt einen Treppenaufgang und eine lange Rampe. Des Weiteren mussten Gleise neugebaut sowie die Signal- und Sicherungstechnik angepasst bzw. ebenfalls erneuert werden.
Im aktuellen Betrieb ist Gleis 7 für die Züge aus und in die Niederlande vorgesehen (RE 18). Gleis 5 ist für Züge der Euregiobahn aus Richtung Alsdorf nach Aachen vorgesehen. Da diese jedoch Gleis 4 nutzen, dient Gleis 5 aktuell zum Abstellen von Zügen der Firma NationalExpress. Langfristig ist eine Schnellzugverbindung aus den Niederlanden bis nach Aachen im Gespräch, die über Herzogenrath führen soll.

Die Anbindung von Herzogenrath nach Alsdorf und weiter nach Stolberg wurde am 31. Dezember 1984 für den Personenverkehr stillgelegt. Anschließend gab es noch bis Juni 1996 Güterverkehr. Der Gesamtverkehr auf der Strecke zwischen Herzogenrath und Stolberg wurde am 22. Februar 1998 offiziell eingestellt. In der Folgezeit wurden drei der vier Kopfgleise abgebaut, um hier ein Parkhaus zu errichten. Lediglich Gleis 55 blieb erhalten.
Nach der erfolgreichen Wiederöffnung der Strecke nach Heerlen sollte auch die Verbindung nach Alsdorf wieder aufgenommen werden. Die ersten Planungen waren zu ambitioniert, aber im Dezember 200 konnte der Personenverkehr bis Merkstein (heute: Herzogenrath August-Schmitz-Platz) wieder fahren. Die Verlängerung bis Alsdorf folgte am 11. Dezember 2005.
Der Personenverkehr wird von der Euregiobahn betrieben. Zunächst fuhren die Züge von den vorhandenen Gleise 1 bis 3 bzw. dem Stumpfgleis 55 ab. Da die Züge einen Rundverkehr über Aachen nach Stolberg bzw. über Alsdorf nach Stolberg fahren (RB 20), wurde ein Überwerfungsbauwerks errichtet, damit die Züge aus Alsdorf direkt auf die Gleise 3 und 5 fahren können, ohne das Hauptgleis Richtung Mönchengladbach ebenerdig queren zu müssen.
Zukünftig soll die Strecke nach Stolberg ebenfalls elektrifiziert werden, die vorbereitenden Arbeiten im Bahnhof Herzogenrath wurden bereits ausgeführt.
Den Betrieb des Bahnhofs Herzogenrath teilen sich die Deutsche Bahn AG und die EVS Euregio Verkehrsschienennetz (EVS). Die Deutsche Bahn betreibt die Gleise 1–4, die Stumpfgleise 41 und 44 sowie das in den Bahnhof führende Gleis der Strecke von Heerlen. Die übrigen Betriebsanlagen einschließlich der Gleise von und zur Bahnstrecke nach Stolberg über Alsdorf werden von der EVS betrieben.

Im Zuge der Einführung des RRX (Rhein-Ruhr-Express) nach Aachen begannen 2008 erneute Umbauarbeiten. Die Bahnsteige werden auf eine einheitliche Höhe von 76 Zentimetern gebracht. Sie besitzen eine Länge von 220 Metern. Für das barrierefreie Erreichen der Bahnsteige wurde der vorhandene Fußgängertunnel erweitert und erneuert, Aufzüge bieten Zugang zu den Bahnsteigen.

Stellwerke und Anschlussgleise

Das 1915 erbaute mechanische Stellwerk *Hf* (alt. Hf = Herzogenrath, besetzt mit Fahrdienstleiter) für die nach Heerlen und Alsdorf abzweigenden Strecken lag an der Nordseite des Bahnhofs. Dort wurde auch der Rangierbetrieb überwacht. Mit Einführung der Relaistechnik wurde das Stellwerk überflüssig und 1985 abgerissen. Das ebenfalls 1915 errichtete mechanische Stellwerk *Hs* (Herzogenrath Südturm) befand sich an der südlichen Bahnhofseinfahrt. Auch dieses Stellwerk wurde 1985 abgerissen. Am Standort des ehemaligen Stellwerks *Hf* (alt) wurde das neue Spurplandruck-Drucktasten-Stellwerk *Hf* (neu) der Bauart Siemens 600 (SpDrS600) errichtet. Es übernahm die Aufgaben beider abgerissener Stellwerke.

Vom Bahnhof Herzogenrath wurden die Anschlussgleise der Firmen Vegla und Vetrotex (heute Saint Gobain Glass) betrieben.

Bahnbetriebswerk Herzogenrath

Dem Bahnhof Herzogenrath war ein Bahnbetriebswerk angeschlossen. In den 1850er Jahren wurde von Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn eine Lokstation mit einem einständigen Lokomotivschuppen eingerichtet. 1866 erhielt dieser einen provisorischen Anbau, die Wasserstation wurde erweitert und ein neuer Brunnen ausgeführt. Eine Dampfmaschine sorgte für die Wasserversorgung. Einen früher der Zeche Furth gehörenden Kohlenschuppen baute man zum Lokomotiv-Schuppen um. Dieser konnte vier Lokomotiven aufnehmen und besaß einen Raum für die Schlosserei, ein Magazin und einen Aufenthaltsraum. Zu dieser Zeit gab es bereits eine eigene Rangierlokomotive im Werk.
Nachdem 1871 Lokschuppen und Wasserstation abgebaut worden waren, gab es keine weiteren Nachrichten mehr zur Lokstation. Nach Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 1882 kam das Betriebswerkstätte Herzogenrath zur Königlichen Eisenbahndirektion Köln. Bis 1896 wurden die Anlagen deutlich erweitert, es gab nun eine neue Werkstätte und einen zweiständigen Lokschuppen mit Drehscheibe. Neu war auch der Wasserturm.
Zum 1. April 1920 wurde die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung (KPEV) in die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DR) überführt. Die „Betriebswerkstätte Herzogenrath“ wurde in „Bahnbetriebswerk Herzogenrath“ umbenannt. In den 1920er Jahren entstand der Plan, das Betriebswerk zu verlegen, um Platz für die Erweiterung des Güterbahnhofes zu bekommen. Die Werkstatt wurde auf die westliche Seite des Güterbahnhofes verlegt. Es gab nun einen vierständigen Lokschuppen mit einer Drehscheibe mit 20 Metern Bühne, für die größeren Güterzuglokomotiven.
Im Zweiten Weltkrieg kam es zu Zerstörungen durch die alliierten Bombenangriffe. Ein letzter Zug fuhr am 17. September 1944 aus Herzogenrath nach Geilenkirchen, die Verbindung nach Aachen war bereits stillgelegt.
Nach 1945 wurden die Anlagen wieder aufgebaut und für den umfangreichen Güterverkehr genutzt; 1948 waren um die 17 Dampflokomotiven hier stationiert. Aber die Deutsche Bundesbahn wollte kleinere Anlagen stilllegen. Das Betriebswerk Herzogenrath wurde zum 18. Mai 1952 aufgelöst, die Aufgaben übernahm das Werk in Aachen West.

(Peter Burggraaff, Universität Koblenz-Landau, 2017 / Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2021)

Quellen

- Ferraris (1777): Kabinetskaart van de oostenrijkse Nederlanden en het Prinsbisdom Luik. Blatt 230-Rolduc

- Geobasis NRW (2005): HistoriKa25 - Historische topographische Karten des heutigen Nordrhein-Westfalens im Wandel der Zeit. Blatt 5102-Herzogenrath

Internet

www.gessen.de: Bahnhof Herzogenrath (Abgerufen: 19.5.2021)
de.wikipedia.org: Bahnhof Herzogenrath (Abgerufen: 19.5.2021)
NRW Bahnarchiv von André Joost: Bahnhof Herzogenrath (Abgerufen: 19.5.2021)
www.land.nrw.de: Pressemeldung der Landesregierung NRW zur Förderung der aktuellen Baumaßnahmen (Abgerfen: 19.5.2021)
www.guidorademacher.de: Bahnbetriebswerk Herzogenrath, private Seite (Abgerufen: 19.5.2021)

Literatur

Offermann, Heribert; Kutsch, Theo (2016): Herzogenrath. Ein Technologiestandort mit großer Tradition und Zukunftspotential. Anhang: Stadtgeschichte und Stadtgeschichten. Eupen.

Bahnhof Herzogenrath

Schlagwörter: Bahnhof, Stellwerk, Bahnsteig, Bahnbetriebswerk, Lokomotivschuppen
Straße / Hausnummer: Bahnhofstraße
Ort: 52134 Herzogenrath
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
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
Koordinate WGS84: 50° 52 16,05 N: 6° 05 40,44 O / 50,87113°N: 6,09457°O
Koordinate UTM: 32.295.580,37 m: 5.639.515,89 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.506.700,72 m: 5.637.313,81 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, „Bahnhof Herzogenrath“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-265437 (Abgerufen: 17. Dezember 2025)

Copyright © **LVR**