Eisenbahnstrecke von Bedburg nach Ameln

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bedburg, Elsdorf (Nordrhein-Westfalen), Titz
Kreis(e): Düren, Rhein-Erft-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Bahnstrecke Bedburg - Ameln (1917)
Fotograf/Urheber: Unbekannt

Die Eisenbahnstrecke von Bedburg (Erft) nach Ameln wurde 1898/1899 von der Bergheimer Kreisbahn in Betrieb genommen. Die Verstaatlichung erfolgte 1912. 1953 stellte man den Personenverkehr ein.

Die Bahnstrecke von Bedburg nach Ameln
Die Bahnstrecke von Bedburg nach Ameln erhielt ihre Konzession 1898 und wurde in zwei Abschnitten eröffnet: am 22. Oktober 1898 von Bedburg nach Kirchherten, am 1. Dezember 1899 die Gesamtstrecke bis Ameln. Hier bestand Anschluss an die 1873 eröffnete Bahnstrecke von Jülich nach Hochneukirch. Bedburg besaß seit 1897 einen Bahnanschluss in Zieverich an der Strecke von Bergheim nach Elsdorf.

Die Eisenbahn beförderte vor allem landwirtschaftliche Güter, hier vorrangig Zuckerrüben zur Zuckerfabrik in Ameln sowie Braunkohle für ihre Energieversorgung. Des Weiteren hatten Transporte für Ziegeleien und Tongruben eine besondere Bedeutung. Der spärliche Personenverkehr wurde durch nur wenige Züge bedient, 1914 waren es täglich vier Züge, 1938 zehn Züge.
Der Einbau eines dritten Gleises für Normalspurwagen erfolgte erst 1912 im Zusammenhang mit der Verstaatlichung der Bahnstrecke zum 1. Januar 1913. In der Folgezeit fuhren die Personenzüge schmalspurig, die Güterzüge normalspurig.

Die Zeit nach der Verstaatlichung
Nach der Verstaatlichung betrieb die Preußische Staatsbahn die Strecke. Am Verkehr und an den Betriebsmitteln änderte sich wenig, da die Lokomotiven und Waggons der Bergheimer Kreisbahn übernommen worden waren. Das dritte, schmalspurige Gleis wurde bald nach der Übernahme entfernt.
In den 1930er Jahren setzte man Akkumulatortriebwagen der preußischen Bauart Wittfeld zur Vereinfachung des Personenverkehrs ein. Im Güterverkehr gab es durchgehende Züge von Jülich über Ameln, Bedburg, Horrem zum Güterbahnhof Köln Gereon, gezogen von Dampflokomotiven.

Im Zweiten Weltkrieg kam es zu keinen größeren Schäden an der Strecke. In der Endphase des Krieges im Westen Deutschlands, im Herbst 1944, wurde die Bevölkerung aus den Kreisen Aachen und Jülich nach Osten ins Reichsgebiet evakuiert. Da einige Bahnstrecken und Bahnhöfe in der Region bereits zerstört waren, wurde Ameln zur Flüchtlingssammelstelle. Zwischen dem 25. September und dem 24. November 1944 wurden von Ameln aus rund 65.000 Flüchtlinge abtransportiert. Die Züge wurden zumeist

über Bedburg und Neuss nach Mitteldeutschland geleitet. Die Bahnstrecke geriet somit unter Beschuss alliierter Flieger. Wegen des starken Beschusses mussten die Flüchtlingstransporte am 24. November 1944 eingestellt werden. Der Bahnhof in Ameln blieb aber noch bis zum 24. Februar 1945 von Eisenbahnern besetzt.

Nach Kriegsende konnte die Strecke bereits am 1. Juli 1945 wieder betrieben werden. Anfang 1946 verkehrten werktags vier Zugpaare, sonntags zwei. Die Personenzüge wurden bis Jülich durchgebunden, da die Lokomotiven im dortigen Bahnbetriebswerk beheimatet waren.
In den folgenden Jahren stieg die Anzahl der Zugpaare, 1950 waren es werktäglich acht Verbindungen. Zudem wurden durchfahrende Züge in der Relation von Horrem über Bedburg, Ameln, Bedburg, Horrem nach Mödrath angeboten, gefahren von einem Akkutriebwagen. Ab 1950 fuhr der Triebwagen von Liblar bis Jülich durchgehend. Ab 1951 gab es Züge von Jülich über Ameln bis nach Neuss.

Ab dem Sommerfahrplan 1952 begannen die Einschränkungen des Personenverkehrs. In der Folgezeit wurden immer mehr Verbindungen gestrichen. Die Deutsche Bundesbahn konnte nun den unrentabl gewordenen Personenverkehr zum 17. Mai 1953 einstellen.
Der Güterverkehr blieb zunächst weiter bestehen, wenn auch mit geringen Frachtraten. So gab es immer wieder Bemühungen der Deutschen Bundesbahn zur Stilllegung. Dies konnten die örtlichen Vertreter lange verhindern. Letztlich wurden der Gesamtbetrieb auf der Strecke von Ameln nach Bedburg zum 1. November 1966 eingestellt (Datum nach Bahnarchiv NRW) und die Bahntrasse anschließend weitgehend abgetragen.

Betriebsstellen
Die Strecke weist eine Länge von knapp vierzehn Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Bedburg.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Bedburg (Erft) (seit 1869; Verbindungen nach Bergheim und Neuss und Düren)
3,6	Hp Niederembt (Durchgangs- und Ladegleis, Empfangsgebäude)
6,7	Hp Kirchtroisdorf (Durchgangs-, Kreuzungs- und Ladegleis, Empfangsgebäude)
9,0	Bf Kirchherten (Durchgangs-, Kreuzungs- und Ladegleis, Empfangsgebäude, Laderampe)
13,7	Bf Ameln (1881 bis 1980; Verbindungen nach Jülich und Hochneukirch; Empfangsgebäude [bis 1966]; Durchgangs-, Kreuzungs- und Ladegleis, Rangiergleise, Anschlussgleis zur Zuckerfabrik der Firma Pfeiffer & Langen)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024)

Hinweise
Das Objekt wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen im Rheinischen Braunkohlenrevier“ erstellt.
Der Haltepunkt Niederembt und die angrenzende Bahntrasse sind wertgebende Merkmale des Kulturlandschaftsbereiches „Oberembt, Niederembt“ (Regionalplan Köln 060).

Internet
NRW Bahnarchiv von André Joost: Bedburg - Ameln (abgerufen 24.9.2024)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Bedburg – Ameln (abgerufen 7.10.2024)
www.mec-bergheim.de: Heinz Waske, Die Bergheimer Kreisbahn (BhKB) (2024) (abgerufen 24.9.2024)

Literatur

Schüler, Volker H. W.; Coenen, Manfred (2011): Bergheimer Kreisbahn und Mödrath-Liblarer Eisenbahn AG, 1892 bis 1912. (Eisenbahnen Kreis Bergheim I.) Frechen.

Schüler, Volker H. W.; Coenen, Manfred; Pokschewinski, Karl (2001): Bergheimer Kreisbahnen 1896 - 1912. Schienenwege zur Industrialisierung des Erftlandes. (Documenta Berchemensis Historica 2.) Frechen.

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 105-109, Freiburg.

Eisenbahnstrecke von Bedburg nach Ameln

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Bedburg, Elsdorf (Nordrhein-Westfalen), Titz
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1898 bis 1899, Ende 1966
Koordinate WGS84: 50° 59 22,49 N: 6° 30 24,74 O / 50,98958°N: 6,50687°O
Koordinate UTM: 32.325.030,45 m: 5.651.625,02 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.535.632,79 m: 5.650.609,75 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: Claus Weber, „Eisenbahnstrecke von Bedburg nach Ameln“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355570 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**