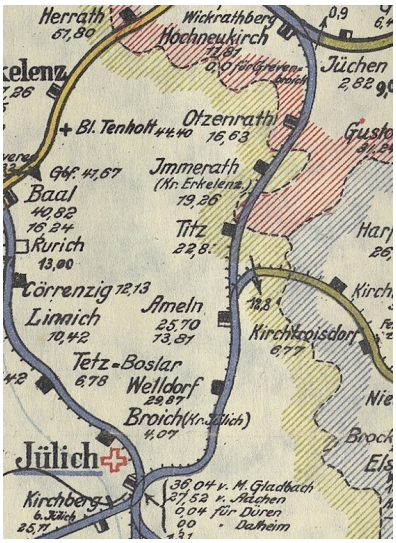
Eisenbahnstrecke von Jülich nach Hochneukirch

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Erkelenz, Jüchen, Jülich, Titz
Kreis(e): Düren, Heinsberg, Rhein-Kreis Neuss
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnstrecke Hochneukirch - Jülich (1917)
Fotograf/Urheber: Unbekannt



Die Bahnstrecke von Hochneukirch nach Jülich und weiter nach Eschweiler-Aue wurde 1870 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Betrieb genommen. Sie verbindet den Raum Mönchengladbach mit dem Jülicher und dem Aachener Raum. Der Personenverkehr wurde bis 1980, Güterverkehr bis 1984 betrieben.

Geschichte der Bahnstrecke bis 1945

Die *Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft* (BME) eröffnete am 1. Februar 1870 die Bahnstrecke von Mönchengladbach nach Odenkirchen als erstes Teilstück einer Verbindung nach Köln bzw. Stolberg an der Strecke von Köln nach Aachen. Mönchengladbach war seit 1851 an das entstehende Eisenbahnnetz angebunden (Strecke von Ruhrort/Homberg).
Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft stand damals in scharfer Konkurrenz zur Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. Diese hatte die Strecke von Köln nach Aachen 1841 in Betrieb genommen. Die Verbindung von Mönchengladbach nach Aachen nahm 1853 die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft in Betrieb (1866 von BME übernommen). Die Bergisch-Märkische Eisenbahn versuchte nun, ihren Einfluss im wachsenden Industriegebiet im Dreieck zwischen Köln, Aachen und Mönchengladbach auszubauen. Hier lagen das Eisen- und Kohlerevier um Eschweiler und Stolberg sowie die Braunkohlentagebaue westlich von Köln.
Von Odenkirchen aus erfolgte der Weiterbau bis Hochneukirch, wo die Strecke nach Jülich und Stolberg von der Strecke nach Köln abzweigte. Für den Streckenverlauf ist kennzeichnend, dass möglichst viele Orte an die Strecke angebunden werden sollten (im Gegensatz zu früheren Baubauten). Damit sollten lokale Industrien an der Strecke gefördert werden, um ein besseres Wirtschaftsergebnis erzielen zu können.
Die neue Strecke konnte am 1. Oktober 1873 – zeitgleich mit der ebenfalls von der Bergisch-Märkischen-Bahn errichteten Strecke Düren-Jülich – in Betrieb genommen werden.
Nach der Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bis 1884 unterstand die Bahnstrecke der Königlichen Eisenbahndirektion Köln. Erstmals wurden nun auch durchgehende Züge von Mönchengladbach nach Stolberg gefahren.

Im Zweiten Weltkrieg kam es zu erheblichen Zerstörungen an der Strecke und den Fahrzeugen. Zuletzt gab es noch einen Restverkehr zwischen Welldorf (bei Jülich) und Mönchengladbach. Dieser musste aufgrund der vorrückenden Kampflinie im Frühjahr 1945 ausgegeben werden.

Die Zeit nach 1945
Noch im Jahr 1945 konnte der Bahnbetrieb auf der Bahnstrecke wieder aufgenommen werden. Bis in die 1950er Jahre wurden Personen- und Güterzüge mit Dampflokomotiven betrieben. Im Personenverkehr kamen ab 1955 die neuen Schienenbusse der Baureihe VT 98 (798) zum Einsatz. Diese vereinfachten den Bahnbetrieb erheblich. In den 1970er Jahren kamen Akkumulatorentriebwagen der Baureihe 515 zum Einsatz.

In dieser Zeit kam es zu betrieblichen Einschränkungen durch die Deutsche Bundesbahn. Parallel zur Bahn fuhren Bahnbusse, Züge wurden eingestellt. Zudem standen die Aufschlüsse neuer Braunkohlentagebaue an (Frimmersdorf/Garzweiler I), so dass vom Abbau von großen Streckenteilen ausgegangen wurde. Dementsprechend stellte man am 1. Juni 1980 den Personenverkehr zwischen Jülich und Hochneukirch ein. Der Güterverkehr zwischen Ameln und Jülich endete ebenfalls am 1. Juni 1980. Der Abschnitt zwischen Ameln und Hochneukirch blieb noch erhalten, vorrangig für den Zuckerrübenverkehr zur Zuckerfabrik in Ameln. Der Betrieb wurde am 1. Juni 1984 eingestellt.

Betriebsstellen
Die Strecke weist eine Länge von knapp 26 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Mönchengladbach.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
11,8	Bf Hochneukirch (Verbindungen nach Mönchengladbach und Köln)
16,6	Bf Otzenrath
19,3	Hp Immerath (seit 1897)
22,8	Bf Titz (seit 1897)
25,7	Bf Ameln (Verbindung nach Bedburg)
29,9	Bf Welldorf (seit 1890, seit 1892 Bahnhof)
36,1	Bf Jülich (seit 1873; Verbindungen nach Linnich/Baal, Düren, Eschweiler/Stolberg und Aachen-Nord, Übergang zur Jülicher Kreisbahn)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024)

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

Internet
Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2571 – Hochneukirch - Stolberg (abgerufen 06.10.2024)
www.gessen.de: Reinhard Gessen, Stolberg - Hochneukirch (- Mönchengladbach) (abgerufen 06.10.2024)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Mönchengladbach–Stolberg (abgerufen 06.10.2024)
www.drehscheibe-online.de: Werner Leopold (Strukturwandel), Letzte Fahrt Jülich - Hochneukirch am 30.05.1980 (abgerufen 06.10.2024)

Literatur

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

Eisenbahnstrecke von Jülich nach Hochneukirch

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Ort: Erkelenz, Jüchen, Jülich, 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 1870, Ende 1980 bis 1984

Koordinate WGS84: 51° 02 28,16 N: 6° 26 50,21 O / 51,04115°N: 6,44728°O

Koordinate UTM: 32.321.047,64 m: 5.657.502,28 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.531.413,96 m: 5.656.320,12 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 Jülich nach Hochneukirch“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355594 (Abgerufen: 25. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen
HESSEN
SH Schleswig-Holstein Der echte Norden
RheinlandPfalz
Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz