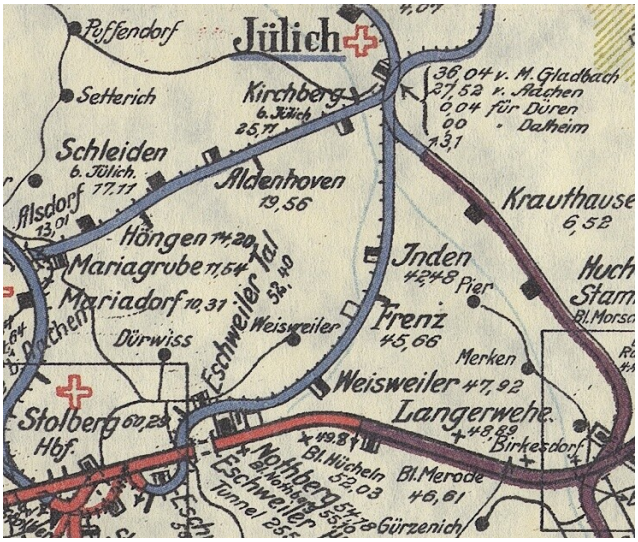
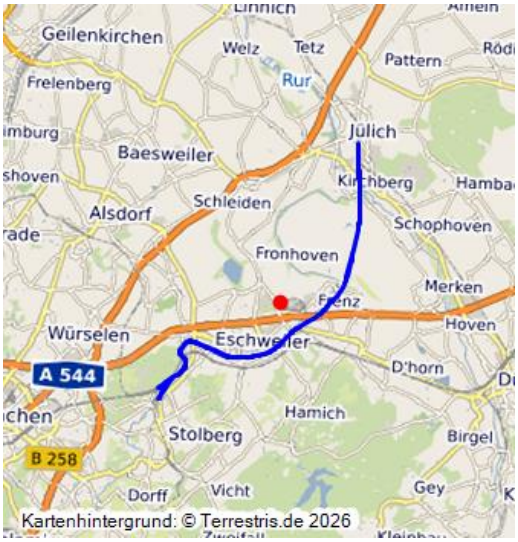
Eisenbahnstrecke von Jülich nach Stolberg (Rhld.)

Eschweiler Talbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Güterbahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Eschweiler, Inden, Jülich, Langerwehe, Stolberg (Rhld.)
Kreis(e): Düren, Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



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



Die Bahnstrecke von Jülich nach Stolberg wurde in mehreren Abschnitte zwischen 1873 und 1875 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn eröffnet. Sie verbindet den Raum Mönchengladbach mit dem Jülicher und dem Aachener Raum. Auf dem Abschnitt zwischen Weisweiler und Stolberg fahren aktuell die Züge der RB 20.

Geschichte der Bahnstrecke bis 1945
Die Zeit nach 1945 bis 2000
Die Zeit nach 2000
Hochwasser im Juli 2021
Betriebsstellen
Hinweis, Links, Literatur

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 niederrheinische 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 bis 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 über Jülich nach Stolberg von der Strecke nach Köln abzweigte. Für den weiteren Streckenverlauf ist kennzeichnend, dass möglichst viele Orte an die Strecke angebunden werden sollten (im Gegensatz zu früheren Bahnbauten). Damit sollten lokale Industrien an der Strecke gefördert werden, um ein

besseres Wirtschaftsergebnis erzielen zu können.
Die neue Strecke zwischen Hochneukirch über Jülich nach Eschweiler-Aue konnte am 1. Oktober 1873 in Betrieb genommen werden.
In Eschweiler bekam die neue Bahnstrecke den Namen „Talbahn“, da sie zum einen im Tal der Inde und damit deutlich näher an der Innenstadt lag als der Bahnhof der Köln-Aachener Bahn. Personenverkehr wurde nur zwischen Eschweiler-Aue und Odenkirchen (bei Rheydt) angeboten.
Die Fortführung von Aue bis zum Endbahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Stolberg wurde am 26. September 1875 eröffnet. Dieser Bahnhof lag südlich des Bahnhofes der Rheinischen Bahn, etwa im Bereich der Münsterbachstraße. Diese Strecke, genutzt zunächst nur für Güterverkehr, errichtete die Aachener-Industriebahn-Gesellschaft für die BME. Diese besaß in Stolberg einen eigenen Bahnhof, der mit einem neuen Verbindungsgleis an die Strecke nach Jülich angebunden wurde.
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.
In Stolberg eröffnete man den neuen Hauptbahnhof am 16. Oktober 1888. Die Personenzüge aus Mönchengladbach fuhren nun den neuen Bahnhof an, mit direkten Anschlüssen nach Aachen und Köln.

Im Zweiten Weltkrieg kam es zu erheblichen Zerstörungen an der Strecke und den Fahrzeugen. Der Verkehr zwischen Stolberg und Welldorf (bei Jülich) musste Ende des Jahres 1944 eingestellt werden.

Die Zeit nach 1945 bis 2000

Noch im März 1945 konnte der Bahnbetrieb auf der Bahnstrecke zwischen Stolberg und Lamersdorf 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 erleichterten den Bahnbetrieb erheblich. In den 1970er Jahren kamen Akkumulatorentriebwagen der Baureihe 515 zum Einsatz.
Im neu eingerichteten Bahnhof Frenz schloss man in den 1950er Jahren das Kraftwerk Weisweiler an, vor allem für den Kohlentransport. Bis in die 1970er Jahre wurden Braunkohlenbriketts der Rheinbraun-Brikettfabrik Weisweiler in Richtung Stolberg abgefahren.
In den 1970er Jahren kam es zu betrieblichen Einschränkungen durch die Deutsche Bundesbahn. Parallel zur Bahn fuhren Bahnbusse, Züge wurden eingestellt. Zudem standen die Aufschlüsse neuer Braunkohlentagebaue an (Tagebau Hambach), so dass vom Abbau von großen Streckenteilen ausgegangen wurde.

Nachdem erste Bahnhöfe seit 1981 nicht mehr bedient wurden, stellte man am 29. Mai 1983 den Personenverkehr auf der Strecke zwischen Jülich und Stolberg ein. Auch der Güterverkehr zwischen Jülich und Frenz wurde am gleichen Tag eingestellt; die Bedienung von Frenz und den Anlagen in Weisweiler blieb bis heute erhalten.

Die Zeit nach 2000

Die *Euregio Verkehrsschienennetz GmbH* (EVS) ist ein privat geführtes Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen, das 1999 gegründet wurde. Sie betreibt ein öffentliches Schienennetz im Aachener Raum, das aus vier Strecken besteht. Auf ihnen fährt die Euregiobahn (Regionalbahn 20) im Auftrag des Zweckverbandes *go.Rheinland* (ehemals Nahverkehr Rheinland). Für den Schienenpersonennahverkehr werden auf der RB 20 27 Haltepunkte angeboten, daneben dienen die Strecken dem Güterverkehr.
Zum 1. November 2000 wechselte das Eigentum des noch erhaltenen und im Güterverkehr bedienten Abschnittes von Frenz bis Stolberg an die EVS.
Den Personenverkehr auf der Strecke von Stolberg bis Weisweiler eröffnete die EVS am 11. September 2004. Für einen sinnvollen Anschluss sollte eine neue Bahnstrecke von Weisweiler bis Langerwehe an der Strecke nach Köln hergestellt werden. Die Fortsetzung bis Langerwehe über die Neubaustrecke nahm man am 14. Juni 2009 in Betrieb. Der Betrieb wird von der Euregiobahn mit Dieseltriebwagen durchgeführt. Einige Züge der RB 20 werden bis Düren verlängert.

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.
Nach umfangreichen Reparaturen konnte im Dezember 2021 der Betrieb zwischen Düren und Eschweiler-Weisweiler wieder aufgenommen werden. Am 7. Februar 2022 folgte der Abschnitt bis Eschweiler Talbahnhof. Der Restabschnitt bis Stolberg wurde am 14. Dezember 2025 wieder in Betrieb genommen.

Betriebsstellen
Die Strecke weist eine Länge von knapp 22 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Mönchengladbach.
(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
36,1	Bf Jülich (seit 1873; Verbindungen nach Linnich/Baal, Düren, Hochneukirch/Mönchengladbach und Aachen-Nord, Übergang zur Jülicher Kreisbahn)
42,5	Bf Inden (bis 1983)
44,2	Hp Lamersdorf (bis 1962 Hp Lucherberg; bis 1983)
45,6	Bf Frenz (ab 1914; Personenverkehr bis 1983)
47,9	Bf Eschweiler-Weisweiler (bis 1983; neu seit 2004; seit 2009 Verbindung nach Langerwehe)
50,2	Hp Eschweiler-Nothberg (seit 2004)
52,4	Bf Eschweiler Talbahnhof (bis 1983; neu seit 2004)
53,3	Hp Eschweiler West (seit 2004)
54,3	Hp Eschweiler-Röhe (1952 bis 1981)
55,7	Bf Eschweiler-Aue (bis 1981)
57,7	Bf Stolberg BME (bis 1888)
57,7	Stolberg Hbf (seit 1888; Verbindungen nach Köln und Aachen, Stolberg-Stadt, Herzogenrath)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024, 2026)

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

Internet
Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2571 – Hochneukirch - Stolberg (abgerufen 6.10.2024)
www.gessen.de: Reinhard Gessen, Stolberg - Hochneukirch (- Mönchengladbach) (abgerufen 6.10.2024)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Mönchengladbach–Stolberg (abgerufen 6.10.2024)

Literatur

Bienick, Michael (2015): 20 Jahre SPNV-Ausbau um Aachen. Die Wirkung der Bahnreform und Regionalisierung vor Ort am Beispiel der Region Aachen. In: Nachrichtenblatt. Informationen zur Verkehrspolitik im Rheinland Nr. 117, 1/15, S. 5. Köln.

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

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

Eisenbahnstrecke von Jülich nach Stolberg (Rhld.)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Güterbahnhof, Haltepunkt
Ort: Eschweiler, Inden, Jülich, Langerwehe, Stolberg (Rhld.)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1873 bis 1875
Koordinate WGS84: 50° 50 23,74 N: 6° 18 45,24 O / 50,83993°N: 6,31257°O
Koordinate UTM: 32.310.789,72 m: 5.635.466,35 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.522.060,73 m: 5.633.885,61 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 Stolberg (Rhld.)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355596 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**