Eisenbahnstrecke von Aachen Nord nach Jülich

Aachener Industriebahn, Aachen-Jülicher Eisenbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Aachen, Aldenhoven, Alsdorf (Nordrhein-Westfalen), Jülich, Würselen
Kreis(e): Düren, Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnstrecke Aachen Nord - Jülich (1917)
Fotograf/Urheber: Unbekannt

Die Bahnstrecke von Aachen Nord nach Jülich wurde in mehreren Abschnitten zwischen 1875 und 1882 von der Aachener Industriebahn eröffnet. Bis auf ein kurzes Reststück im Industriegebiet Aachen wurde sie inzwischen vollständig abgebaut.

Die Geschichte der Bahnstrecke bis 1887
Die Zeit von 1887 bis 1945
Die Zeit nach 1945
Planungen
Betriebsstellen
Hinweis, Links, Literatur

Die Geschichte der Bahnstrecke bis 1887

Die Stadt Aachen war durch die 1841 eröffnete Köln-Aachen-Welkenraedter Eisenbahn und die bis 1853 eröffnete Strecke von Mönchengladbach an das europäische Eisenbahnnetz angebunden. Es fehlten jedoch Strecken zur Erschließung des Umlandes und der regionalen Industriebetriebe. Vor allem war das Wurmrevier im Norden von Aachen, der ältere Teil des Aachener Steinkohlenreviers, nur unzureichend angebunden. Die Waren und Kohlen mussten mit Pferdekarren oder Pferdebahnen zu den wenigen Bahnhöfen der Bergisch-Märkischen bzw. Rheinischen Eisenbahn transportiert werden. Mit der Strecke von Stolberg nach Alsdorf gab es ab 1870 eine erste lokale Eisenbahnstrecke.

Da diese Anbindung nicht ausreichend war, gründeten die örtlichen Gruben- und Hüttenbesitzer 1871 den *Verein für die berg- und hüttenmännischen Interessen im Aachener Bezirk*. Dieser beantragte 1872 bei der preußischen Regierung eine Konzession zum Bau und Betrieb von Güterbahnen im Aachener Steinkohlenrevier. Die Konzession wurde am 23. November 1872 erteilt, am 6. April 1873 gründete sich die *Aachener Industriebahn AG* (AI).
Die Strecke von Würselen bis Hoengen (Grube Maria) wurde am 26. September 1875 eröffnet. Die Fortsetzung von Würselen bis Aachen Nord folgte bereits am 31. Dezember 1875. In Aachen wurde ein provisorischer Endpunkt am Kölnsteinweg errichtet, da eine Fortsetzung zur Köln-Aachener Eisenbahn vorgesehen war.

Die neue Bahn erschloss den Raum im unteren Wurmtal, Würselen und das Steinkohlenrevier um Alsdorf-Hoengen. In Würselen bestand Übergang zur (ursprünglichen) Strecke nach Stolberg, wo die AI einen eigenen Bahnhof errichtete und wo Anschluss an die Köln-Aachener Eisenbahn bestand. Über weitere Strecken der AI bestanden Anschlüsse an die Bahnhöfe Aachen-Rothe Erde und Eschweiler-Aue.
Die Aachener Industriebahn erschloss die Region und die dort liegenden Industrien mit einem dichten Netz von Bahnstrecken und Anschlussbahnen. Dazu gehörten mehrere Kohlengruben in Würselen, die Waggonfabrik Talbot in Aachen Nord, das Hüttenwerk Rothe Erde, die chemische Fabrik Rhenania in Stolberg, die Anlagen des Eschweiler Bergwerksvereins und viele mehr. Das hohe Transportaufkommen sicherte den Aktionären hohe Dividenden.

Betriebsmittelpunkt war der Bahnhof in Würselen. Hier wurde auch ein Bahnbetriebswerk zur Unterhaltung der Dampflokomotiven und Wagen eingerichtet. Dieses wurde später von der preußischen Staatsbahn übernommen. Die Stilllegung erfolgte 1950 durch die Deutsche Bundesbahn.
Die AI besaß insgesamt 17 Lokomotiven mit zwei oder drei angetrieben Achsen (Achsfolgen B, C und B1). Die Hersteller waren Lokomotivfabriken in Mödling (Niederösterreich) und in Tubize (Belgien), die Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern in Düsseldorf-Grafenberg, die Firma Henschel & Sohn in Kassel und die Hannoversche Maschinenbau AG, Hanomag. Auch die Loks wurden von der Staatsbahn übernommen.

Im Norden des Bahnnetzes der AI fehlte noch eine Verbindung in Richtung Rhein und Ruhrgebiet. Daher beantrage die Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb der Verbindung von Hoengen nach Jülich, die am 29. September 1880 erteilt wurde. Die Verlängerung ging am 1. Oktober 1882 in Betrieb. Gleichzeitig änderte die Gesellschaft ihren Namen in *Aachen-Jülicher Eisenbahn*. In Aachen Nord konnte zudem der endgültige Endbahnhof an der Jülicher Straße eröffnet werden. Hier bestand Anschluss an die Aachener Straßenbahn.

In den 1870er Jahren begannen die Bestrebungen des preußischen Staates, die großen Privatbahnen in Staatsbesitz zu übernehmen. Die Übernahme der Aachen-Jülicher Eisenbahn erfolgte 1886 bis 1887. Die Gesellschaft löste sich am 1. Mai 1887 auf. Die preußische Staatsbahn übernahm die Strecken, den Betrieb und den Fuhrpark.

Die Zeit von 1887 bis 1945
Die Staatsbahn baute das Netz der ehemaligen Aachener Industriebahn weiter aus. In Mariagrube errichtete man um 1895 eine Verbindungskurve zur Strecke von Stolberg nach Herzogenrath.
In Jülich musste um 1908 die Strecke vom Bahnhof bis zur Rurbrücke verlegt werden, da hier das Bahnbetriebswerk errichtet werden sollte. Einen Anschluss an die Jülicher Kreisbahn gab es seit 1911 in Kirchberg.
Um 1939 veränderte man die Anlagen in Mariagrube. Die alte Verbindungskurve von 1911 legte man still. Dafür gab es eine neue Verbindung vom Bahnhof zur Strecke nach Alsdorf. 1941 eröffnete man die Zweigstrecke vom Bahnhof Mariagrube zur Grube Emil Mayrisch.

Die Zeit nach 1945
Ab Mitte der 1950er Jahre wurde der Personenverkehr auf die neuen Schienenbusse umgestellt. Dies ermöglichte zudem die Eröffnung weiterer Haltepunkte zur Erschließung weiterer Gemeinden (Alsdorf-Ofden, neuer Haltepunkt in Hoengen, Niedermerz, Aldenhoven-Ost, Bourheim) .

Ab 1960 begann der Rückzug des Steinkohlenbergbaus im Aachener Revier. Damit verlor die Strecke große Teile des Güterverkehrs und auch Fahrgäste. In der Folge dünnte die Deutsche Bundesbahn den Zugverkehr aus und verlagerte ihn auf die Straße. Die Strecke von Aachen Nord nach Jülich wurde zum 1. Juni 1980 eingestellt. Die Einstellung des Güterverkehrs erfolgte in Raten: Aachen Nord nach Würselen zum 31. August 1980, Aldenhoven bis Kirchberg am 30. November 1982, von Würselen nach Mariagrube am 31. Dezember 1983 und der Rest von Mariagrube nach Aldenhoven zum 31. Oktober 1984. Die Gleisanlagen wurden weitgehend abgebaut.
Erhalten hat sich die Anbindung der Fa. Talbot Services in Aachen Nord, mit Anschluss an den Bahnhof Aachen-Rothe Erde über die ehemalige Strecke der Aachener Industriebahn.

Planungen
Der große Erfolg der Euregiobahn auf der Strecke von Stolberg über Herzogenrath, Aachen bis Stolberg (RB 20) führte zu Planungen, die Strecke zwischen Aachen Nord und Würselen sowie einige Verbindungskurven wieder aufzubauen. Ziel war ein durchgehender Verkehr von Aachen über Würselen, Weiden, Mariadorf nach Alsdorf.

Betriebsstellen
Die Strecke weist eine Länge von rund 28 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierungen beginnen in Aachen Nord bzw. Mariagrube.

(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Aachen Nord (1875-1887: Aachen AIE; 1887-1914: Aachen Cölnthor; Personenverkehr bis 1980; Übergang zur Aachener Pferdebahn bzw. Straßenbahn)
1,6	Abzw Haaren (b Aachen) (Verbindung nach Aachen-Rothe Erde)
3,7	Hp Kaisersruh (1880-1973)
5,0	Hp Würselen Mitte (1950-1980)
5,8	Bf Würselen (Personenverkehr 1875 bis 1980; Verbindung nach Stolberg und Kohlscheid; Übergang zur Aachener Straßenbahn)
8,3	Bf Euchen (1880-1980)
9,9	Hp Alsdorf-Ofden (1953-1980)
11,9 | 0,0	Bf Mariagrube (unterer Bahnhof; 1875-1897: Höngen AIE; Personenverkehr bis 1984; Verbindungen nach Stolberg nach Herzogenrath, zur Grube Emil Mayrisch; Übergang zur Aachener Straßenbahn)
13,7	Hp Hoengen (1953-1980)
14,2	Hp Hoengen Ost (1875-1882 Hoengen – Streckenendpunkt; 1882-1897: Bf Warden; bis 1953: Höngen; Personenverkehr bis 1964)
17,1	Hp Schleiden (1882-1980)
18,5	Hp Niedermerz (1953-1980)
19,6	Bf Aldenhoven (1882-1980)
20,6	Hp Aldenhoven Ost (1953-1980)
23,1	Hp Bourheim (1953-1980)
25,1	Bf Kirchberg (b Jülich) (1882-1980; Verbindung zur Jülicher Kreisbahn)
27,6	Bf Jülich (seit 1873; Verbindungen nach Linnich/Baal, Hochneukirch, Düren und Eschweiler/Stolberg)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024)

Hinweis

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

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2555 – Aachen Nord - Jülich (abgerufen 14.10.2025)
www.gessen.de: Private Seite von Reinhard Gessen, Köln, Bergbau und Eisenbahnen in der Region Aachen-Düren-Heinsberg:

Strecke Aachen Nord - Mariagrube - Jülich (abgerufen 13.10.2024)
de.wikipedia.org: Aachener Industriebahn (abgerufen 13.10.2024)
www.guidorademacher.de: Roland Keller, Aus der Knollensahara in die Kaiserstadt, mit dem Akkutriebwagen unterwegs zwischen Jülich und Aachen-Nord anno 1979 (abgerufen 14.10.2024)
www.drehscheibe-online.de: Der Bergische, 30 Minuten am Bahnhof Mariagrube, 1980 (private Bilder vom Bahnhof Mariagrube) (abgerufen 14.10.2025)

Literatur

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

Schweers, Hans; Wall, Henning (1993): Eisenbahnen rund um Aachen. 150 Jahre internationale Strecke Köln – Aachen – Antwerpen. Aachen.

Eisenbahnstrecke von Aachen Nord nach Jülich

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
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 1875 bis 1882, Ende 1984
Koordinate WGS84: 50° 51 56,72 N: 6° 11 3,18 O / 50,86576°N: 6,18422°O
Koordinate UTM: 32.301.864,09 m: 5.638.674,51 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.513.012,77 m: 5.636.728,46 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 Aachen Nord nach Jülich“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355611 (Abgerufen: 5. November 2026)

Copyright © **LVR**