Eisenbahnstrecke von Düren nach Neuss

Erftbahn, Düssel-Erft-Bahn

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



Bahntrasse Düren - Neuss bei Etzweiler/Morschenich mit Fernsprecher (2005)
Fotograf/Urheber: Horst Haarich



Der linksrheinische Raum westlich von Köln bis Aachen, im Norden bis Mönchengladbach und Duisburg, war bereits früh mit Eisenbahnstrecken erschlossen worden. Die Rheinische Eisenbahn (RE) hatte die Strecke von Köln nach Aachen bis 1841 eröffnet. Die Verbindung vom Rhein bis Mönchengladbach entstand bis 1851 (Strecke von Ruhrort/Homberg). Die Fortsetzung von Mönchengladbach nach Aachen nahm 1853 die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft in Betrieb (1866 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn [BME] übernommen). Im Osten gab es seit 1855 die Strecke von Köln über Neuss nach Krefeld.

Geschichte der Bahnstrecke bis zum Zweiten Weltkrieg
Die Zeit nach 1945
Der Personenverkehr auf der Strecke zwischen Neuss und Bedburg
Betriebsstellen
Hinweis, Links, Literatur

Geschichte der Bahnstrecke bis zum Zweiten Weltkrieg

Im Konkurrenzkampf zwischen den beiden Gesellschaften Rheinische Eisenbahn und Bergisch-Märkische Eisenbahn sollten in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts neue Bahnstrecken die Region zwischen den großen Bahnstrecken verbinden. Erschlossen werden sollte die fruchtbare Lössbörde, in der sich einige Zuckerfabriken angesiedelt hatten. Daneben gab es Ziegeleien und zahlreiche Landgüter und Bauernhöfe mit ihren lokalen Erzeugnissen. Die neu entstehenden Industrien mussten mit Kohlen versorgt werden. Dies waren sowohl Steinkohlen aus dem Ruhrgebiet und dem Eschweiler Revier, aber auch Braunkohlen aus Tagebauen westlich von Köln.

Die Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg

Mit der Strecke zwischen Düren und Neuss plante die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft eine erste Querverbindung durch die Region. Sie verband größere Orte wie Elsdorf, Bedburg und Grevenbroich mit den überregionalen Eisenbahnstrecken. Da es in der Landschaft keine größeren baulichen Herausforderungen gab, konnte die Strecke am 1. September 1869 in Betrieb genommen werden.

Fuhren die Züge zu Beginn auf der Relation von Düren nach Neuss, wurden sie später bis nach Düsseldorf durchgebunden. Bemerkenswert ist ein sonntägliches Zugpaar, das von Düsseldorf bis nach Heimbach in der Eifel fuhr.
Im Güterverkehr wurden vor allem schwere Kohlenzüge gefahren, die Strecke wurde auch zur Umleitung von Güter- und Personenzügen genutzt.

In den 1900er Jahren entstand die Idee einer neuen Bahnverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der Minette-Region, dem Bergbau- und Montangebiet in Lothringen (Nordfrankreich) und Luxemburg (bis 1918 teilweise zum Deutschen Reich gehörend). Diese Bahnverbindung sollte von Wesel über Neuss, Rommerskirchen, Horrem, Rheinbach weiter bis an die Ahr geführt werden. Als die militärischen Vorbereitungen für einen Krieg gegen Frankreich konkreter wurden, wurde die neue Bahnstrecke in diese Überlegungen miteinbezogen, daher bekam sie teilweise auch die Bezeichnung *Strategische Bahnlinie*. Die neue Bahnstrecke sollte in Holzheim kreuzungsfrei abzweigen. Der Bahnhof sollte großzügig ausgebaut werden mit zahlreichen Rangiergleisen. Zwar wurde an der neuen Bahnstrecke bis 1923 weitergebaut, ein Zugverkehr wurde jedoch nie durchgeführt. Auch der Ausbau des Holzheimer Bahnhofes unterblieb.

Die Zeit nach 1945

Trotz größerer Schäden an der Strecke und den Fahrzeugen konnte der Betrieb nach Kriegsende bald wieder aufgenommen werden. In den 1950er Jahren versuchte die Deutsche Bundesbahn, den Verkehr auf Nebenstrecken zu verbessern. Es wurden neue Verbindungen vor allem Richtung Neuss und Düsseldorf angeboten, die Orte wie Jülich, Bedburg und andere direkt mit den Rheinmetropolen verbinden sollten. Es wurden viele Nebenstrecken in diese Verbindungen miteinbezogen, sodass es zu ungewöhnlichen Zugläufen kam.
Auch wurden 1951 Städteschnellverkehrszüge (S) eingeführt, die zwischen Düren und Düsseldorf nur in Elsdorf, Bedburg, Grevenbroich und Neuss hielten. Später wurden sie zu Eilzügen herabgestuft. Auch der sonntägliche Direktzug von Düsseldorf nach Heimbach wurde weiterhin angeboten.

In den 1970er Jahren begann der Aufschluss des Tagebaus Garzweiler I. Zwischen Bedburg und Gustorf musste die Strecke mit den Bahnhöfen Harff und Kaster abgebaut werden. Man errichtete eine neue Strecke weiter östlich. Hier lag der Betriebsbahnhof Neurath, der nur für Zugkreuzungen (Begegnungen bzw. Überholungen) auf der eingleisigen Strecke diente. Er wurde 1995 wieder aufgelassen. Im Braunkohlenbetriebsplan festgeschrieben war, dass der Ort Kaster nach dem Ende des Tagebaus wieder an die Bahnstrecke angeschlossen werden sollte. Dazu sollte die Strecke erneut verlegt werden. Diese Planung ist bislang nicht umgesetzt worden.
In den 1970er und 1980er Jahren erhöhten sich die angebotenen Zugverbindungen. Viele Züge wurden bis Heimbach durchgebunden, andere Ziele waren Wuppertal-Wichlinghausen und Mönchengladbach. Sehr bemerkenswert war ein Zug, der morgens von Düren über Düsseldorf, Dorsten und Coesfeld bis nach Rheine fuhr, gefahren von Dieseltriebwagen der Baureihe 624.
Ab der Mitte der 1980er Jahre nahm das Fahrtenangebot wieder ab und reduzierte sich auf die hauptsächlichen Verbindungen zwischen Heimbach und Düsseldorf.

Mit der Einführung der S-Bahn auf der Strecke von Köln nach Düren 1988 wurde das Fahrtenangebot auf der Strecke nach Neuss verändert. Es gab nun einen Taktverkehr, auf Teilstrecken fuhr alle 80 Minuten ein Zug, zwischen Bedburg und Neuss alle 40 Minuten.
1991 kam es erneut zu Veränderungen, es wurden Taktfahrpläne eingeführt. Es fuhren nun stündliche durchgehende Züge zwischen Neuss über Bedburg nach Horrem, auf der Teilstrecke bis Grevenbroich werktags verdichtet. Auf der Strecke von Bedburg nach Düren wurde ein stündlicher Pendelverkehr eingerichtet, die durchgehenden Züge nach Neuss und Düsseldorf entfielen werktags. Allerdings wurden samstags und sonntags durchgehende Verbindung von Düren nach Neuss angeboten.

In den 1990er Jahren war der Tagebau Hambach weiter Richtung Südosten erweitert worden. Damit verbunden war der Abbau der Strecke zwischen Morschenich und Elsdorf. Den Personenverkehr zwischen Düren und Bedburg stellte man am 27. Mai 1995 ein, den Güterverkehr am 31. Dezember 1995. Die Strecke wurde 1997 abgebaut.
Im Zusammenhang mit archäologischen Untersuchungen im Vorfeld des Tagebaues konnte 2006 das Betonfundament eines ehemaligen Bahngebäudes (vermutlich Stellwerk En) beim Bahnhof Etzweiler dokumentiert werden.

Der Personenverkehr auf der Strecke zwischen Neuss und Bedburg

Die Strecke zwischen Neuss und Bedburg ist Teil der durchgehenden Verbindung von Neuss nach Köln, gefahren als RB 38 – Erftbahn. Die Strecke wurde mit moderner Signalisierung versehen, seit 2006 erfolgte die Steuerung von einem Duisburger Stellwerk aus.
Seit Dezember 2017 ist die durchgehende Verbindung in Bedburg getrennt worden. Im Norden fährt die RB 39 – Düssel-Erft-Bahn im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr nach Düsseldorf. Südlich davon fährt die RB 38 – Erftbahn im Verkehrsverbund Rhein-Sieg nach

Köln. Für die Fahrgäste bedeutet dies ein Umstieg an unterschiedlichen Bahnsteigen.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 49 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Düren.
(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweigstelle; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Düren (seit 1841; Verbindungen nach Köln und Aachen, Jülich, Euskirchen, Heimbach)
5,0	Bf Morschenich
11,2	Bf Etzweiler
-	Abzw Richtung Bergheim
14,9	Bf Elsdorf (1914-1972 Elsdorf West)
17,6	Hp Ohndorf
21,2	Bf Bedburg (Verbindungen nach Bergheim / Horrem, Ameln)
24,0	Hp Kaster (1971-1976, an alter Strecke bis 1976)
26,1	Bf Harff (bis 1976, an alter Strecke)
26,5	Bf Neurath (1976-1995, an neuer Strecke; nur Betriebsbahnhof)
28,6	Hp Frimmersdorf (ab 1976, an neuer Strecke)
31,2	Bf Gustorf (seit 1897)
31,4	Verbindungsstrecke zur Nord-Süd-Kohlenbahn
34,3	Bf Grevenbroich (Verbindung nach Köln und Mönchengladbach)
39,4	Bf Kapellen-Wevelinghausen
44,4	Bf Holzheim (bei Neuss) (seit 1880; Verbindung zur geplanten Ruhr-Mosel-Entlastungsstrecke)
49,0	Neuss Hbf (seit 1853; Verbindungen nach Köln, Mönchengladbach, Krefeld, Düsseldorf)
50,9	Streckenende bei Abzw Erftkanal

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024)

Hinweise

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen im Rheinischen Braunkohlenrevier“ 2024 erstellt.
Die Geometrie wurde teilweise auf der Grundlage von historischen Karten erstellt (vor allem in den Abbaugebieten der Tagebaue). Es kann daher zu kleinflächigen Abweichungen kommen.

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2580 – Düren - Neuss (abgerufen 13.10.2024)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Düren - Neuss (abgerufen 13.10.2024)
www.drehscheibe-online.de: Günter Scharn, Tagebau Hambach verschlingt Hauptbahn von Düren nach Bedburg (2006, mit Bildern) (abgerufen 13.10.2024)

Literatur

Eßer, Markus (2015): Vor 20 Jahren stillgelegt. Erinnerungen an die Strecke Düren – Bedburg. In: Nachrichtenblatt Nr. 118, 2/2015, S. 26-29. Köln.

Schlangen, Dieter (1997): Die eiserne Bahn. Entwicklung und Bau entlang der Eisenbahnstrecke Düren–Neuss. Grevenbroich-Elsen (1. Auflage).

Eisenbahnstrecke von Düren nach Neuss

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Bedburg, Bergheim (Nordrhein-Westfalen), Düren, Elsdorf (Nordrhein-Westfalen), Grevenbroich, Merzenich, Neuss
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, Archäologische Grabung
Historischer Zeitraum: Beginn 1869
Koordinate WGS84: 51° 05 36,05 N: 6° 34 48,53 O / 51,09335°N: 6,58015°O
Koordinate UTM: 32.330.551,43 m: 5.662.990,87 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.540.686,61 m: 5.662.191,50 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 Düren nach Neuss“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355612 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**