Eisenbahnstrecke von Horrem nach Rommerskirchen

Ruhr-Mosel Entlastungsstrecke

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Bergheim (Nordrhein-Westfalen), Kerpen (Nordrhein-Westfalen), Rommerskirchen
Kreis(e): Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis Neuss
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnstrecke von Niederaußem nach Rommerskirchen, Einschnitt zwischen Rheidt und Rommerskirchen (2011)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die Bahnstrecke von Horrem nach Rommerskirchen geht auf mehrere Strecken der Bergheimer Kreisbahn zurück. Die neue Verbindung wurde 1926 im Zuge einer geplanten Bahnstrecke zwischen dem Ruhrgebiet und dem Ahrtal eröffnet, der Ruhr-Mosel Entlastungsstrecke. Heute gibt es noch auf zwei Teilabschnitten Zugverkehr.

Geschichte der Bahnstrecke

Die Bergheimer Kreisbahn eröffnete 1896 die Bahnverbindung von Mödrath über Horrem nach Bergheim. 1897 folgte die Zweigstrecke von Bergheim nach Rheidt, die 1903 bis nach Rommerskirchen verlängert wurde. Diese Strecken wurden zunächst in Meterspur errichtet. Bis 1903 wurden die Strecken mit normalspurigen Gleisen versehen, sodass ein unmittelbarer Übergang der Güterwagen von der preußischen Staatsbahn auf die Bergheimer Kreisbahn möglich war.

1907 begannen offiziell die Planungen für eine neue Bahnstrecke, die das Ruhrgebiet mit dem Industriegebiet in Elsass-Lothringen und Luxemburg verbinden sollte. Ziel war die Umgehung der überlasteten Knoten in Duisburg, Düsseldorf und Köln. Der Beginn der Bahn lag bei Wesel, das Ende an der Ahr bei Rech. In diesem Zusammenhang sollten auch die vorhandenen Strecken der Bergheimer Kreisbahn genutzt werden. Der preußische Staat nahm sein Vorkaufsrecht wahr und erwarb die Bergheimer Kreisbahn mitsamt Strecken, Fahrzeugen und Personal zum 1. Januar 1913.
Bei den Vorplanungen des Ersten Weltkrieges kam es zur strategischen Entscheidung, den Angriff auf Frankreich von der Nordseite her über das neutrale Belgien zu führen. Dazu mussten die Truppen und Materialien mit der Eisenbahn aus dem Reich an die Westfront gebracht werden. Es kam zu einem Ausbau von Eisenbahnlinien im Rheinland mit dem Ziel, die schweren Militärzüge bis an die Front bzw. die Aufstellungsräume fahren zu lassen. Die Ruhr-Mosel Entlastungsstrecke wurde in diese Überlegungen miteinbezogen. Es kam daher zu umfangreichen Planänderungen. Die Strecke musste mit flacheren Steigungen und größeren Kurvenradien ausgeführt werden. Die Bahnstrecke wurde nun auch als *Strategische Bahn* bezeichnet.

Zu diesem Zeitpunkt fuhren die Güterzüge noch auf den Strecken der ehemaligen Kreisbahn, also teilweise mitten durch die Orte, wie z.B. in Rheidt und Quadrath. Es war daher erforderlich, die neue Bahnstrecke auf neue Trassen zu verlegen. Diese Arbeiten wurden zwar noch vor dem Beginn des Ersten Weltkrieges im August 1914 begonnen, mussten aber in Folge der Kriegsereignisse

eingestellt werden.
Nach dem Ende des Krieges 1918 und den Bestimmungen des Versailler Friedensvertrags von 1919 durfte die Ruhr-Mosel Entlastungsstrecke aus wirtschaftlichen Gründen weiter gebaut werden. Zwischen 1919 und 1926 wurden daher die Strecken zwischen Rommerskirchen und Horrem in großen Teilen neu errichtet. In ihren Dimensionen war sie weiterhin als Militärbahn ausgelegt, was aber auch für die schweren Kohlenzüge von Vorteil war.
Vor allem musste die Bahntrasse aus den Orten heraus verlegt wurden, um die Durchfahrten mitten durch die Orte zu vermeiden. Dies betraf Rheidt, Niederaußem, Oberaußem, Quadrath-Ichendorf und Horrem. In Horrem wurde eine großzügig ausgelegte Verbindung zur Strecke nach Liblar errichtet, die auf einem hohen Damm westlich der Stadt geführt wurde.

Geschichte ab 1926
Auf der neuen Bahnstrecke fuhren vor allem Güterzüge. Der Personenverkehr war eher schwach und diente der Beförderung der Bevölkerung zu ihren Arbeitsplätzen. Durchgehende Personenzüge von Horrem nach Rommerskirchen gab es nicht, es musste in Bergheim umgestiegen werden.
Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Bahnstrecke wieder für militärische Transporte genutzt.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Strecke schnell wieder aufgebaut, da sie wichtig für die Versorgung der Bevölkerung und der Industrien mit Braunkohlen war.
In den 1960er Jahren gab es Planungen für die Erweiterung der Braunkohlengrube Fortuna in Richtung auf die Trasse der Bahnstrecke. Infolgedessen stellte man den Verkehr zum 23. Mai 1971 ein und baute danach die Strecke ab.
Um ein Umspannen der Kohlenzüge, also den Wechsel zwischen einer Diesel- und einer Elektrolokomotive zu vermeiden, elektrifizierte die Deutsche Bundesbahn den Abschnitt zwischen Horrem bis zum Abzweig Martinswerk zum 28. September 1983. Nach dem Ende des Abbaus in diesem Bereich wurde die Oberleitung nach 1996 wieder abgebaut. Kohlenzüge fahren seitdem nur noch über die Strecke von Niederaußem (mit Anschluss an die Nord-Süd-Kohlenbahn) nach Rommerskirchen.

Heutiger Zustand
Aktuell findet Zugverkehr auf zwei Abschnitten statt. Die Verbindung von Rommerskirchen nach Niederaußem dient dem Verkehr mit den Braunkohlenwerken der RWE Power AG.
Zwischen Horrem und Martinswerk fährt die Regionalbahn RB 38 auf ihrem Weg zwischen Köln und Bedburg. Kurzgeführte Züge fahren bis Horrem, der Bahnsteig liegt in einer Kurve am ehemaligen Gleis nach Liblar.
Die Verbindungskurve Richtung Köln wurde 1931 erbaut und 1966 elektrifiziert. Für diesen Abschnitt besteht die Planung, eine elektrifizierte S-Bahn-Linie aufzubauen.

Betriebsstellen
Die Strecke weist eine Länge von rund 20 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Liblar.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
15,6	Bf Horrem (seit 1841; Verbindungen nach Mödrath / Liblar, Köln und Aachen)
18,7	Bf Quadrath-Ichendorf (seit 1926)
20,0	Abzw Martinswerk (Personenverkehr 1904-1966; Verbindung nach Bergheim)
25,5	Bf Niederaußem (1926 verlegt; Verbindung zur Nord-Süd-Kohlenbahn)
29,9	Bf Rheidt b. Rommerskirchen (seit 1926)
33,4	Bf Rommerskirchen (seit 1898; Verbindungen nach Köln und Mönchengladbach, Neuss)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024)

Hinweise

Die Eisenbahnstrecke von Horrem nach Rommerskirchen ist wertgebendes Merkmal der Kulturlandschaftsbereiche „Strategische Bahnlinie“ (Regionalplan Düsseldorf 243 und Regionalplan Köln 070).
Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen im Rheinischen Braunkohlenrevier“ 2024 erstellt.

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2601: Mödrath - Rommerskirchen (abgerufen 18.11.2024)
oaussem.my-hosted-cloud.de: Ulrich Reimann, Oberaussem-Fortuna und die Eisenbahn. Ausarbeitung von 2018 (abgerufen 18.11.2024)
de.wikipedia.org: Strategischer Bahndamm (abgerufen 18.11.2024)
de.wikipedia.org: Erftbahn (abgerufen 18.11.2024)
www.mec-bergheim.de: Heinz Waske, Die Bergheimer Kreisbahn (BhKB) (2024) (abgerufen 15.11.2024)

Eisenbahnstrecke von Horrem nach Rommerskirchen

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Ort: Bergheim, Kerpen, Rommerskirchen
Fachsicht(en): Landeskunde
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 vor 1926
Koordinate WGS84: 50° 58 10,45 N: 6° 40 39,37 O / 50,96957°N: 6,6776°O
Koordinate UTM: 32.336.941,01 m: 5.649.008,68 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.547.640,69 m: 5.648.479,96 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 Horrem nach Rommerskirchen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355728 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**