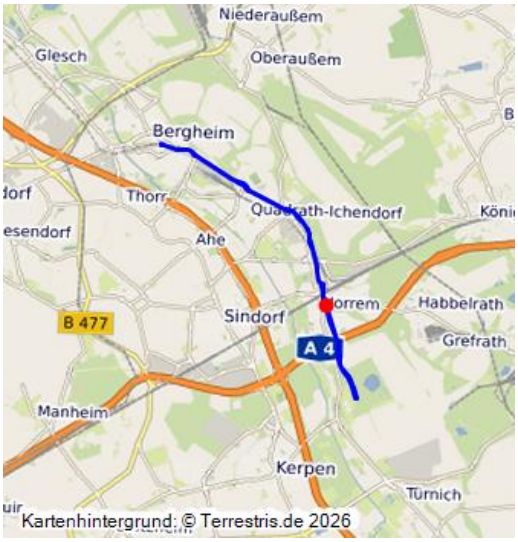
Eisenbahnstrecke von Mödrath nach Bergheim (1896-1926)

Bergheimer Kreisbahn

Ruhr-Mosel Entlastungsstrecke

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

Kleinbahnhof Horrem der Bergheimer Kreisbahn (1920)
Fotograf/Urheber: Unbekannt



Die Eisenbahnstrecke von Mödrath nach Bergheim wurde 1896/1897 von der Bergheimer Kreisbahn eröffnet. Der Betrieb ging 1913 nach der Verstaatlichung der Kreisbahn auf die preußische Staatsbahn über. Heute wird der Abschnitt von Horrem nach Bergheim von der Regionalbahn RB 38 befahren.

Der Kreis Bergheim (heute Rhein-Erft-Kreis) liegt westlich von Köln im Raum zwischen der Ville im Osten und der Jülicher Lössbörde im Westen. Nach der Reichsgründung 1871 entwickelte sich die Wirtschaft im Kreisgebiet rasant. Dazu gehörten die Zuckerfabriken in Elsdorf, Ameln und Bedburg in der fruchtbaren Lössbörde, vor allem aber der Braunkohlenabbau und die Herstellung von Braunkohlenbriketts im Brühler Raum.
Die verkehrliche Erschließung im Kreis war hingegen nicht an die Bedürfnisse angepasst. Der Ausbau der Straßen war nur auf wenige Strecken beschränkt, der Transport mit Menschen, Tieren und Wagen beschwerlich. Eisenbahnstrecken im Kreisgebiet gab es seit 1843 zwischen Köln und Aachen sowie seit 1869 zwischen Düren und Neuss. Beide Strecken waren auf den überregionalen Durchgangsverkehr ausgerichtet. Bahnhöfe gab es in Elsdorf, Horrem und Bedburg.
Wegen der hohen wirtschaftlichen Bedeutung beschloss der Kreis Bergheim den Bau von eigenen Eisenbahnstrecken. Diese sollten das Kreisgebiet erschließen und den Anschluss an die preußische Staatsbahn herstellen. Vorgesehen waren die Strecken von Mödrath nach Bergheim und von hier nach Elsdorf, Bedburg, Ameln und Rommerskirchen. Weitere Anschluissstrecken gab es in Mödrath nach Blatzheim/Nörvenich (mit Anschluss an die Dürener Kreisbahn) und Benzelrath (mit Anschluss an die Köln-Frechener Eisenbahn).
Von Beginn an waren die Verbindungen zu den benachbarten Bahngesellschaften, wie der Köln-Frechener Eisenbahn, der Cöln-Bonner Eisenbahn und der Euskirchener Kreisbahn, wichtig. Da diese ebenfalls in Meterspur erbaut waren oder werden sollten, war die anfängliche Anlage der Meterspur zwingend erforderlich.
Beauftragt mit Planung, Bau und Betriebsführung wurde die Firma Lenz & Co. in Stettin (ab 1895 Westdeutsche Eisenbahngesellschaft – WEG). Die ebenfalls vom Kreis beauftragte Strecke von Mödrath über Liblar nach Brühl wurde der Firma Lenz überlassen, die hier die *Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn* (MLBE) errichtete und betrieb.
Die neuen Strecken sollten wegen der Anschlüsse an benachbarte Bahnen und der Kosten in Meterspur (Schmalspur) ausgeführt

werden. Vorausblickend wurde jedoch beschlossen, die Strecken für einen Ausbau auf Normalspur (1.435 Millimeter) vorzusehen. Dazu gehörten auch schwerere Schienenprofile und ein enger Abstand der Schwellen für die schweren Güterzüge. Zudem wurden die Trassen nicht *auf*, sondern möglichst *neben* den vorhandenen Straßen angelegt. Ortsdurchfahrten sollten zwar vermieden werden, ließen sich aber wegen der Kosten nicht immer umgehen (s. Horrem, Oberaußem).
Im Mai 1894 beschloss der Kreistag den Bau und Betrieb der Kreisbahn. Die Genehmigung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten folgte im November 1894. Im Sommer 1895 wurden die Arbeiten an der Strecke aufgenommen. Im April bzw. Juni 1896 wurde zunächst die Strecke von Blatzheim über Mödrath nach Benzelrath eröffnet. Am 5. November 1896 folgte die zunächst provisorische Nutzung der Strecke von Mödrath über Bergheim nach Elsdorf (Zuckerfabrik) für die aktuelle Rübenkampagne. Die Eröffnung für den Personenverkehr und damit die offizielle Inbetriebnahme feierte man am 20. Februar 1897. Die Verbindung von Mödrath nach Bergheim war die zentrale Achse im Netz der Bergheimer Kreisbahn.

Für den Betrieb wurden eigene Lokomotiven und Waggons für den Personen- und den Güterverkehr beschafft. Allerdings stellte sich schnell heraus, dass das Umladen der Waren an den Übergabebahnhöfen wie in Horrem auf die Wagen der Staatsbahn sehr umständlich und kostenintensiv war. Vor allem sollten die Wagen mit Braunkohlenbriketts schneller auf das Staatsbahnnetz übergehen können. Es wurde daher der – baulich bereits vorbereitete – Ausbau der Strecken mit einem dritten Gleis für den Normalspurverkehr beschlossen. Der Ausbau wurde bis 1904 vollendet.

1907 wurde offiziell mit der Planung für eine neue Bahnverbindung vom Ruhrgebiet bis nach Elsass-Lothringen begonnen. Es handelte sich um die *Ruhr-Mosel-Entlastungsstrecke*, die von Wesel über Krefeld, Neuss, Rommerskirchen, Rheinbach bis nach Rech an der Ahr geführt werden sollte. Dabei stellten die Strecken der Bergheimer Kreisbahn den zentralen Abschnitt dar. Der preußische Staat nahm daraufhin sein Vorkaufsrecht wahr und erwarb die Bergheimer Kreisbahn inklusive Fahrzeugpark und Personal zum 31. Dezember 1912. Ab 1. Januar 1913 wurde der Betrieb von der Preußischen Staatsbahn durchgeführt.
Zunächst wurde der bestehende Betrieb weiter wie bisher betrieben. Den Personenverkehr wickelte man mit dem vorhandenen, schmalspurigen Fahrzeugpark ab. Der Güterverkehr erfolgte mit Staatsbahnwagen auf den Normalspurgleisen.
Da das preußische Militär an den Vorbereitungen für einen möglichen Krieg mit Frankreich arbeitete, wurde die geplante Ruhr-Mosel Entlastungsstrecke in die strategischen Überlegungen zum Transport von Truppen und Material einbezogen. Das bedeutete vor allem Planänderungen bezüglich der vorgesehenen Transportlasten, der Kurvenradien und der Steigungen. Diese mussten den langsamen und schweren Militärzügen angepasst werden. Die Entlastungsstrecke wird daher auch *Strategische Bahn* genannt. Dementsprechend mussten auch die vorhandenen Strecken der ehemaligen Bergheimer Kreisbahn ausgebaut werden. Vor allem mussten die Ortsdurchfahrten aufgegeben werden. Denn noch immer fuhren die schweren Güterzüge und die Militärzüge durch Ortsschaften wie Horrem, Oberaußem und andere.
Mit den Arbeiten an den neuen Strecken wurde in den 1910er Jahren begonnen. Die Arbeiten mussten durch die Kriegsereignisse im Ersten Weltkrieg unterbrochen werden. Nach dem Ende des Krieges legte man im Versailler Friedensvertrag von 1919 fest, dass die Ruhr-Mosel Entlastungsstrecke weiter gebaut werden durfte.
Man begann ab Mitte der 1920er Jahre mit dem Neubau der Strecke von Horrem nach Bergheim. Der neue Bahnkörper lag außerhalb der Ortsschaften Ichendorf und Quadrath. Dieser Abschnitt wurde 1926 in Betrieb genommen, zusammen mit einer neuen Verbindung vom Abzweig Martinswerk zur Strecke nach Rommerskirchen.
Die weitere Entwicklung der Strecke und des Betriebs zeigte, dass sich der hauptsächliche Verkehr auf die Achse von Horrem nach Rommerskirchen verlagert hatte. Die ursprüngliche Verbindung nach Bergheim hatte nur noch geringen Verkehrswert.

Betriebsstellen
Die Strecke weist eine Länge von rund 10 Kilometern auf. Die Kilometrierung gibt nur eine Orientierung, da eine offizielle Kilometrierung der Zeit vor 1926 nicht bekannt ist.
(Bf = Bahnhof; Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Mödrath (seit 1896; verlegt 1940, 1956; Verbindungen nach Nörvenich, Benzelrath, Liblar)
3,1	Bf Horrem (Übergang zur Strecke von Köln nach Aachen)
6,5	Bf Quadrath (1897-1927)
–	Abzw Martinswerk

9,9	Bf Bergheim (Erft) (Verbindungen nach Elsdorf, Bedburg, Rommerskirchen)

(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 2604 Bergheim – Niederaußem (abgerufen 21.11.2024)
Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2601 Mödrath – Rommerskirchen (abgerufen 21.11.2024)
www.mec-bergheim.de: Heinz Waske, Die Bergheimer Kreisbahn (BhKB) (2024) (abgerufen 4.10.2024)
de.wikipedia.org: Erftbahn (abgerufen 03.12.2024)

Literatur

Schüler, Volker H. W.; Coenen, Manfred (2011): Bergheimer Kreisbahn und Mödrath-Liblarer Eisenbahn AG, 1892 bis 1912. (Eisenbahnen Kreis Bergheim I.) Frechen.

Schüler, Volker H. W.; Coenen, Manfred; Pokschewinski, Karl (2001): Bergheimer Kreisbahnen 1896 - 1912. Schienenwege zur Industrialisierung des Erftlandes. (Documenta Berchemensis Historica 2.) Frechen.

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 105-109, Freiburg.

Eisenbahnstrecke von Mödrath nach Bergheim (1896-1926)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Ort: Bergheim, Kerpen
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 1896 bis 1897, Ende 1926
Koordinate WGS84: 50° 54 45,88 N: 6° 42 45,33 O / 50,91274°N: 6,71259°O
Koordinate UTM: 32.339.201,27 m: 5.642.613,69 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.550.159,35 m: 5.642.181,53 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 Mödrath nach Bergheim (1896-1926)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355760 (Abgerufen: 12. September 2026)

Copyright © **LVR**