Eisenbahnstrecke von Mödrath nach Nörvenich

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



Bahnhof Mödrath (1956-1962) an der stillgelegten Strecke Horrem-Kerpen (1979).
Fotograf/Urheber: Walter Schmühl



Die Eisenbahnstrecke von Mödrath nach Nörvenich entwickelte sich zwischen 1896 und 1924 und war ursprünglich die zweitälteste Strecke der Bergheimer Kreisbahn. Der Kreis Bergheim (heute Rhein-Erft-Kreis) plante gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein umfangreiches Netz von Kleinbahnen, die den Landkreis erschließen und gute Transportbedingungen für die sich entwickelnden Industrien anbieten sollten. Dazu gehörten vor allem die Braunkohlengruben und Brikettfabriken im südlichen Teil des Landkreises, zwischen Brühl und Horrem. Hier gab es Anschluss an die 1843 eröffnete Bahnstrecke von Köln nach Aachen. Südlich dieser Bahnstrecke war die wichtigste Verbindung von Horrem ausgehend über Mödrath bis Liblar. Von hier sollte die Bahn weiter Richtung Brühl (mit Anschluss an die Cöln-Bonner Eisenbahnen) geführt werden; zudem gab es Anschluss an die geplante Euskirchener Kreisbahn. Von Mödrath sollte zum einen eine Verbindung Richtung Benzelrath errichtet werden, mit Anschluss an die Köln-Frechener Eisenbahn. Nach Westen sollte es eine Verbindung Richtung Nörvenich geben, mit Anschluss an die Dürener Kreisbahn. Aber auch weitere Verbindungen Richtung Zülpich und Euskirchen waren in den früheren Planungen bereits berücksichtigt.
Wegen der zahlreichen Anschlüsse an benachbarte Kreisbahnen, die alle in Meterspur geplant bzw. gebaut wurden, musste die Bergheimer Kreisbahn ebenfalls in Meterspur errichtet werden. Der Ausbau auf Normalspur mit 1435 Millimetern Spurweite war jedoch von Beginn an vorgesehen. Der Auftrag für den Bau und Betrieb der Strecken der Bergheimer Kreisbahn erhielt die Firma Lenz & Co. in Berlin, ab 1895 Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (WEG). Die Strecke zwischen Mödrath nach Liblar und Brühl wurde an die Firma Lenz abgetreten, die hier die *Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn* (MLBE) baute und betrieb. Dies vor allem deswegen, da diese Linie in den benachbarten Landkreis Köln überging.

Die Bauarbeiten an der Verbindung zwischen Mödrath und Kerpen begannen im August 1895. Der erste Abschnitt bis Kerpen konnte am 23. Juni 1896 eröffnet werden; die Fortsetzung bis Blatzheim folgte am 25. Oktober 1896. Der Bahnhof in Kerpen war die erste größere bauliche Anlage der Bergheimer Kreisbahn, ein Gebäude im sogenannten Schweizer Stil.
Es wurden durchgehende Züge zwischen Blatzheim und Benzelrath gefahren, in Mödrath bestand Anschluss an die Strecke nach Bergheim. Anfangs gab es drei Zugpaare täglich; 1912 waren es sechs Zugpaare.
1892 begannen die Bauarbeiten für die schmalspurige Fortsetzung der Bahnstrecke bis Oberbolheim. Für die Rübenkampagne wurde der Abschnitt ab 19. September 1905 zugelassen, die offizielle Eröffnung war am 1. November 1905. Ende August 1906 begann man mit dem Ausbau der Bahnstrecke für normalspurige Gleise. 1910 wurde auch mit der Fortsetzung Richtung Nörvenich angefangen, aber nicht weiter betrieben. Die polizeiliche Abnahme der Normalspurgleise erfolgte im Dezember 1912.

Zum 1. Januar 1913 wurde die Bergheimer Kreisbahn verstaatlicht, den Betrieb übernahm die Preußische Staatsbahn. An den Fahrzeugen und dem Betrieb änderte sich zunächst nichts wesentliches.

Streckenverlegungen 1896 bis 1956

Die Bahnstrecke verlief auf dem nördlichen Rand der Neffelbachaue. Die ursprüngliche Strecke begann im ersten Bahnhof Mödrath nördlich der damaligen Ortsmitte. Von dort aus führte die Trasse nördlich des Ortes nach Westen bis zur Landstraße nach Düren (heute B 264). Bis kurz vor Kerpen lag die Trasse am südlichen Straßenrand. Vor Kerpen wechselte die Bahn an den nördlichen Ortsrand, im Bereich der heutigen Alte Landstraße (Rathaus Kerpen) lag der Bahnhof Kerpen.
Weiter nach Westen zog die Trasse wieder Richtung Landstraße und verlief nun am nördlichen Straßenrand. Die Orte Bergerhausen und Blatzheim wurden nördlich, die Orte Niederbolheim und Oberbolheim westlich umfahren. In Nörvenich lag der Bahnhof westlich des Ortskerns im Bereich der heutigen Bahnhofstraße / Dresdener Straße (Alter Bahnhof).

Zwischen 1940 und 1956 lag die Trasse der Bahnstrecke östlich von Kerpen auf einem neu errichteten Bahndamm nördlich der Landstraße. In Mödrath wurde der zweite Bahnhof mit einer geschwungenen Kurve nördlich der Ortschaft abgeschlossen.

Nach der Verlegung der Trasse zwischen Götzenkirchen und Türnich (an der Strecke von Horrem nach Liblar) 1956 wurde der dritte Bahnhof in Mödrath mit einer kurzen Verbindungskurve an den Bahndamm nach Nörvenich angeschlossen. Dieser Abschnitt blieb nur bis 1978 in Betrieb.

Die Zeit zwischen 1913 und 1945

Im Zuge der Baumaßnahmen für die Ruhr-Mosel-Entlastungsstrecke nach dem Ersten Weltkrieg verlegte man ab der Mitte der 1920er Jahre die Strecke zwischen Horrem und Mödrath auf einen neu errichteten Bahndamm, der am 15. Juni 1940 in Betrieb genommen wurde. Der Bahnhof in Mödrath wurde daher entsprechend verlegt. Zum Anschluss an die Kerpener Zweigstrecke legte man einen neuen Bahndamm nördlich des bisherigen an, der nicht mehr der Straße zwischen Kerpen und Frechen folgte.

Die Dürener Kreisbahn hatte die Strecke zwischen Distelrath (bei Düren) über Nörvenich bis Zülpich im Oktober 1908 für den Güterverkehr (Rübenkampagne) in Betrieb genommen. Der Personenverkehr zwischen Düren und Zülpich folgte am 1. Mai 1909. Den wichtigen Anschluss der Stichstrecke von Oberbolheim an den Bahnhof in Nörvenich baute die Dürener Kreisbahn. Er wurde am 14. Juli 1924 für den Güterverkehr eröffnet. Den Betrieb führte die Deutsche Reichsbahn. Nachdem die Strecke in Staatsbesitz übergegangen war, wurde hier auch der Personenverkehr eingerichtet (1943, 1944 oder 1945, nach verschiedenen Quellen). Es fuhren nun durchgehende Züge zwischen Nörvenich über Mödrath nach Benzelrath.

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

Wegen der geringen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg konnte die Verbindung rasch wieder aufgenommen werden. An den Zugfahrten und Transportmengen änderte sich wenig. Ab Mitte der 1950er Jahre wurden von der Deutschen Bundesbahn die neuen Schienenbusse der Baureihen VT 95 und VT 98 (Baureihen 795 bzw. 798) eingesetzt.
Zum 16. Dezember 1956 wurde die neue Strecke zwischen Mödrath und Kerpen in Betrieb genommen. Die Verlegung war bedingt durch die Erweiterung des Großtagebaus Frechen im Bereich Mödrath. Die gesamte Strecke zwischen Hemmersbach und Türnich einschließlich eines verlegten Bahnhofs Mödrath war neu gebaut worden. Daher musste auch die Verbindung von Kerpen zum neuen Bahnhof Mödrath neu angelegt werden.
Da die Strecke zwischen Kerpen und Nörvenich keine große Bedeutung erreichen konnte, wurde der Personenverkehr zum 29. Mai 1960, der Güterverkehr zum 1. September 1966 stillgelegt. Der kurze Abschnitt zwischen Kerpen und Mödrath folgte am 28. Mai 1972 (Personenverkehr) und 1. Oktober 1978 (Güterverkehr). Die Bahnanlagen wurden in den folgenden Jahren abgebaut. Auf Teilstrecken wurde ein Radweg eingerichtet.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund dreizehn Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Benzelrath.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
6,5	Bf Mödrath (1896-1963; zweimal verlegt; Verbindungen nach Liblar, Horrem, Benzelrath)
9,6	Bf Kerpen
11,1	Hp Langenich

12,7	Hp Bergerhausen
14,4	Bf Blatzheim
17,4	Hp Niederbolheim
18,4	Hp Oberbolheim
19,8	Bf Nörvenich (seit 1908; Anschluss an die Dürener Kreisbahn)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2025)

Hinweise

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen im Rheinischen Braunkohlenrevier“ 2024 erstellt.
Die Streckengeometrie wurde teilweise von historischen Karten übernommen, daher kann es im Detail zu Abweichungen kommen.

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2605 – Mödrath - Nörvenich (abgerufen 29.12.024)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Benzelrath-Nörvenich (abgerufen 02.01.2025)
www.bahntrassenradeln.de: Blatzheim – Kerpen (– Horrem) (abgerufen 29.12.2024)

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.

Weingarten, Helmut (1987): Die Eisenbahn zwischen Rhein und Erft - ein Lesebuch für Eisenbahnfreunde. (Beiträge zur Geschichte des Erftkreises 5.) Köln.

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 39-40; 105-109, Freiburg.

Eisenbahnstrecke von Mödrath nach Nörvenich

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Kerpen, Nörvenich
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 1924, Ende 1960 bis 1978
Koordinate WGS84: 50° 52 18,37 N: 6° 41 21,7 O / 50,87177°N: 6,68936°O
Koordinate UTM: 32.337.425,78 m: 5.638.108,82 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.548.568,22 m: 5.637.607,77 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 Nörvenich“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355876 (Abgerufen: 19. November 2026)

Copyright © **LVR**