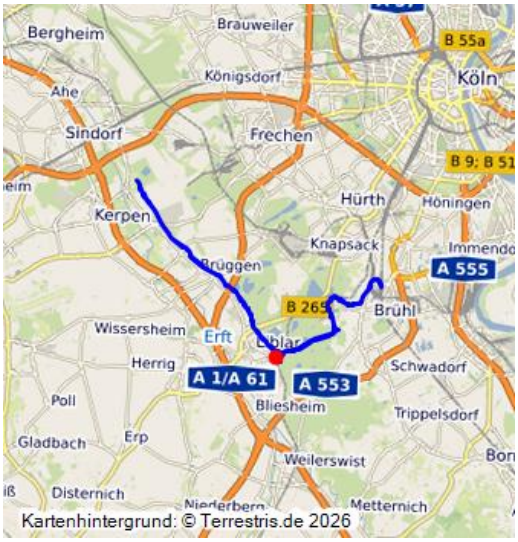
Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn (1899-1913)

„Klüttenbahn“

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





Alt-Mödrath, Ortseingang (1910). Im Vordergrund quert die Bahnstrecke der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn nach Liblar.
Fotograf/Urheber: Unbekannt

Die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn gehörte zu dem großen, zusammenhängenden meterspurigen Netz von Kleinbahnen, die den Raum zwischen Köln im Osten, Bedburg, Bergheim und Rommerskirchen im Norden und Euskirchen im Süden erschlossen. Sie wurde von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft erbaut und betrieben. Die Strecke wurde zwischen 1898 und 1901 in Betrieb genommen.

Bau und Betrieb bis 1913

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. Hierzu 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. In Liblar (heute Erftstadt-Liblar) konnte die Eisenbahn von Köln in Richtung Euskirchen erreicht werden.
Südlich von Horrem war die wichtigste Verbindung die Strecke 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. In Mödrath begann auch die wichtigste Strecke der Bergheimer Kreisbahn, die Verbindung über Horrem nach Bergheim.

Wegen der zahlreichen Anschlüsse an benachbarte Kreisbahnen, die alle in Meterspur geplant bzw. gebaut wurden, sollten die Strecken im Kreis Bergheim ebenfalls in Meterspur errichtet werden. Der Ausbau auf Normalspur mit 1435 Millimeter 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 Stettin/Berlin, ab 1895 Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (WEG). Die Strecke zwischen Mödrath nach Liblar und Brühl wurde an die Firma Lenz abgetreten, die zum Bau und Betrieb die *Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn* (MLBE) 1903 gründete. Dies vor allem deswegen, da diese Linie in den benachbarten Landkreis Köln überging. Ursprünglich war vorgesehen,

die Strecke von Vochem bis zum Hafen in Wesseling/Godorf weiterzubauen. Dieser Abschnitt wurde jedoch der Cöln-Bonner Eisenbahn überlassen, die hier die sogenannte Querbahn errichtete, eröffnet 1901. Die staatlichen Konzessionen für den Bau und Betrieb der MLBE wurden 1897 und 1898 erteilt. Mit dem Bau der Strecke wurde unmittelbar begonnen.

Die Teilstrecke von Mödrath nach Türnich-Balkhausen wurde am 24. Juni 1898 eröffnet, die Fortsetzung bis Liblar am 1. März 1899. Sie war 12,28 Kilometer lang. Am 1. Mai 1901 folgte die Verbindung von Liblar nach Brühl über 8,33 Kilometer Länge.
Die Strecken wurden schmalspurig mit einer Spurweite von 1000 Millimetern erbaut. Zum leichteren Verkehr mit normalspurigen Güterwagen wurden die Strecken zunächst dreischienig ausgebaut (für Wagen mit 1000 Millimeter Schmalspur und mit 1435 Normalspurbreite). Ab dem 19. Dezember 1904, gleichzeitig mit der Umspurung auf der Bergheimer Kreisbahn, entfiel das Schmalspurgleis; Lokomotiven und Wagen besaßen nun Regelspurbreite.
Verbindungen zu anderen Bahnstrecken bestanden in Mödrath (zur Bergheimer Kreisbahn), in Liblar (zur Euskirchener Kreisbahn) und in Vochem (zur Köln-Bonner Eisenbahn, Vorgebirgsbahn). In Vochem endete die Strecke zunächst im Bahnhof Vochem. Hier wurden die durchgehenden Züge zum Hafen Wesseling an die Cöln-Bonner Eisenbahn übergeben. Die enge Verbindungskurve von Vochem zur Strecke von Köln nach Bonn baute erst die Preußische Staatsbahn 1913.
In Liblar gab es einen eigenen Bahnhof, der westlich des Bahnhofes der Preußischen Staatsbahn lag (heute Parkplatz). Der Kleinbahnhof wurde 1895 durch die Euskirchener Kreisbahnen eröffnet, seit 1898 diente er auch der MLBE. Zudem gab es eine direkte Verbindung zwischen den Strecken nach Mödrath und Vochem nördlich des Bahnhofes. Hier gab es auch den Güterbahnhof Liblar der MLBE.

Die Bahn diente voranging der Erschließung der Braunkohlengruben und Brikettfabriken, die am Westhang des Vorgebirges (Ville, Höhenzug zwischen Köln und Bonn) lagen. Die Brennstoffe wurden in Liblar an die Staatsbahn übergeben.
Größere Bedeutung besaß auch der Transport von Zuckerrüben zu den Zuckerfabriken, so die Übergabe der Wagen mit Rüben an die Köln-Bonner Eisenbahn in Vochem für die Zuckerfabrik in Brühl.
Um das lästige und aufwändige Umladen der Braunkohle und Briketts zu vermeiden, wurden die Anschlussstrecken zu den Gruben *Hubertus* und *Concordia* schon kurz nach der Betriebseröffnung mit drei Schienen für den Normalspurverkehr ausgerüstet. So konnten die Güterwagen direkt von den Gruben nach Liblar für die Übergabe an die Staatsbahn gefahren werden. Weitere angeschlossene Gruben war Donatus, Maria Glück, die Roddergrube und die Grube Gruhl.

Der Umfang des Personenverkehrs blieb bescheiden. Vorrangig war es die Beförderung der Arbeiter zu den Gruben und Fabriken. 1914 gab es sieben Zugpaare zwischen Mödrath und Liblar und zwei Zugpaare zwischen Liblar und Vochem. In Brühl lag der Bahnhof an der Kaiserstraße. Hier gab es auch Anschlüsse an die Staatsbahn und die Pingsdorfer Güterbahn.
Zu den schmalspurigen Betriebsmitteln, die zusammen mit der Bergheimer Kreisbahn geführt wurden, gehörten eine vierachsige und zwei zweiachsige Lokomotiven. Die beiden kleinen Lokomotiven kamen von der Euskirchener Kreisbahn und waren 1894 in der Fabrik Vulcan-Werft, Stettin gebaut worden. Die vierachsige Lokomotive stammte aus der Fabrik Hohenzollern AG für Lokomotiven, Düsseldorf-Grafenberg und war 1901 gebaut worden. Des Weiteren besaß die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn 1904 vier Personenwagen, einen kombinierten Wagen für Gepäck und Post sowie 75 Güterwagen.
Für den Regelspurverkehr erhielt die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn zwei dreiachsige Lokomotiven vom Typ T 3 von 1902 bzw. 1903 der Lokomotivfabrik Humboldt in Köln-Kalk, die bei der preußischen Staatsbahn die Nummern 89 7394 und 87 7442 erhielten.

Im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau der Strategischen Eisenbahnstrecke von Neuss-Holzheim nach Rech im Ahrtal wurde die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn 1913 verstaatlicht und die Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Köln zugeteilt. Nach der Verstaatlichung wurden Personenzüge in den Verbindungen Liblar - Vochem und Liblar - Horrem über die ehemaligen Strecken der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn gefahren.

Betrieb und Stilllegung
Der Personenverkehr besaß nur auf der Strecke von Mödrath nach Liblar eine größere Bedeutung. Auf der Strecke nach Vochem war er eher schwach. Dies lag zum einen an der geringen Bevölkerungszahl an den Strecken, den fehlenden direkten Verbindungen in die großen Städte und zu den Fabriken und dem sehr geringen Fahrtenangebot. Nach Rückgang der Fahrgastzahlen in den 1920er Jahren wurde der Personenverkehr zwischen Brühl und Liblar 1923 (nach Wikipedia 1927) eingestellt.
Zwischen Mödrath und Liblar erbaute man eine neue Trasse, die alte Strecke, die teilweise durch die Dörfer führte, wurde aufgegeben. Die Verbindung von Liblar nach Vochem, die nicht Teil der Ruhr-Mosel-Entlastungsstrecke war, wurde 1942 auf Veranlassung der Roddergrube AG teilweise verlegt. Zwischen den Bahnhöfen Liblar und Gruhlwerk veränderte man die Streckenführung auf einer Länge von 3,5 Kilometern; man verlegte die Strecke an die Hauptbahn von Köln nach Trier. 1955 verlegte man diesen Abschnitt erneut, diesmal zusammen mit der Hauptbahn, in Betrieb genommen am 28. Mai 1955. Gleichzeitig baute man in Kierberg-Heide eine Verbindung, über die die Nebenbahn Liblar - Vochem in die Hauptbahn eingefädelt wurde.

Der Abschnitt von Kierberg-Heide nach Vochem wurde zum 1. Juni 1966 stillgelegt und anschließend abgebaut.

Von den Strecken der ehemaligen Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn bzw. den Ausbaumaßnahmen für die strategische Eisenbahnstrecke sind nur geringe Reste erhalten. Insbesondere im Raum Liblar haben sich Bahndämme und Brücken erhalten, der tiefer liegende Bereich unterhalb des heutigen Bahnhofes (Parkplatz) erinnert noch an den hier befindlichen Bahnhof. Große Abschnitte der Bahnstrecken verschwanden in den Braunkohlengruben.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 23 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierungen beginnen in Erftstadt-Liblar.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
12,9	Bf Mödrath (seit 1896; Verbindungen nach Bergheim, Nörvenich, Benzelrath)
8,6	Bf Türnich-Balkhausen
6,7	Bf Brüggen (Erft)
5,1	Bf Zieselsmaar (Personenverkehr 1899-1920)
3,6	Hp Köttingen
1,8	Bf Liblar Dorf
0,0	Bf Erftstadt (seit 1875; bis 1990: Liblar; Verbindungen nach Köln und Euskirchen, zur Euskirchener Eisenbahn sowie zur Ruhr-Mosel-Entlastungsstrecke)
1,7	Hp Grube Brühl (Personenverkehr 1901-1923)
3,2	Bf Maria Glück (Personenverkehr 1901-1923)
4,6	Bf Gruhlwerk (Personenverkehr 1901-1923)
7,2	Bf Brühl Kaiserstr (Personenverkehr 1901-1923)
10,0	Bf Vochem CBKB (Personenverkehr 1901-1915; Verbindung zur Köln-Bonner Eisenbahn und zur Querbahn)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2013, 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.

Quellen

- Festschrift zur Eröffnung der Nebenbahnen des Kreises Bergheim und der „Mödrath-Liblar-Brühler“ Eisenbahn-Aktiengesellschaft (1896) (online unter www.wisoveg.de (abgerufen 24.01.2025).
- Winand Perillieux, Brühl und die Eisenbahn - Die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn. In: Stadt Brühl - Der Stadtdirektor (Hrsg.), „Eine Stadt erlebt ihre Verkehrsgeschichte“ - Brühl im Straßennetz des Rheinlandes, Brühl und die Eisenbahn. Eine Veröffentlichung zur Ausstellung vom 24.8.-18.9.1985 Galerie am Schloß in Brühl (Brühl 1985) (online unter www.wisoveg.de (abgerufen 24.01.2025).
- Joachim Biemann (Bearb.), Die Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl im Spiegel der Geschäftsberichte der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln (2001/2010) (online unter www.bahnen-im-rheinland.de (abgerufen 24.01.2025).

Internet

nrwbahnarchiv.bplaced.net: Bahnarchiv NRW von André Joost, Strecke Liblar – Vochem (abgerufen 26.01.2025)
nrwbahnarchiv.bplaced.net: Bahnarchiv NRW von André Joost, Strecke 2606 Erftstadt – Mödrath (abgerufen 27.01.2025)
de.wikipedia.org: Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn (abgerufen 24.01.2025)
de.wikipedia.org: Bahnhof Erftstadt (abgerufen 26.01.2025)

Literatur

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 110-112, 129-133, Freiburg.

Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn (1899-1913)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Ort: Brühl, Erftstadt, 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 1898 bis 1901, Ende 1912
Koordinate WGS84: 50° 48 28,4 N: 6° 49 56,38 O / 50,80789°N: 6,83233°O
Koordinate UTM: 32.347.275,32 m: 5.630.701,24 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.558.711,65 m: 5.630.605,34 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, „Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn (1899-1913)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355921 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**