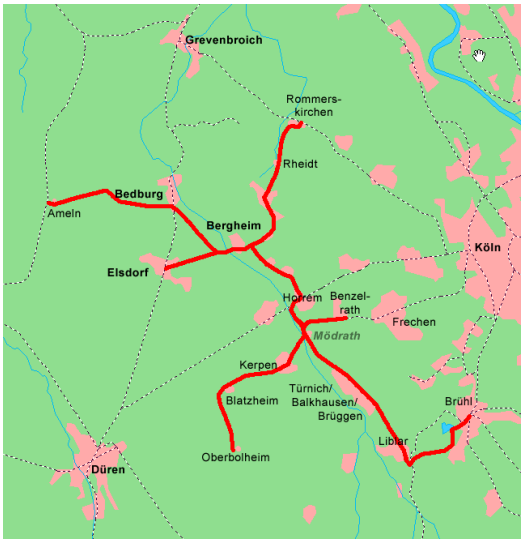
Bergheimer Kreisbahn (1896-1913)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bedburg, Bergheim (Nordrhein-Westfalen), Elsdorf (Nordrhein-Westfalen), Frechen, Kerpen (Nordrhein-Westfalen), Nörvenich, Rommerskirchen, Titz
Kreis(e): Düren, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis Neuss
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Karte der Strecken der Bergheimer Kreisbahn und Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn kurz vor der Verstaatlichung (1912)
Fotograf/Urheber: wikinight2

Die Bergheimer Kreisbahn betrieb zwischen 1896 und 1913 ein umfangreiches Bahnnetz im Altkreis Bergheim. Heute sind die meisten der Strecken abgebaut oder in Radwege umgewandelt. Gefahren wird noch auf der Strecke von Horrem nach Bedburg (RB 38).

Der Altkreis Bergheim und die Verkehrsverhältnisse vor 1896
Zuckerfabriken
Braunkohlen
Die Entscheidung und der Bau der Kreisbahn
Streckeneröffnungen
Die staatliche Übernahme der Bergheimer Kreisbahn und der MBLE
Erhaltene Strecken
Hinweis, Links, Literatur

Der Altkreis Bergheim und die Verkehrsverhältnisse vor 1896

Der Alt-Kreis Bergheim lag westlich von Köln und erstreckte sich von der Rheinebene über die Höhen des Villerückens bis in die fruchtbare Jülicher Börde. Mittelpunkte waren die Städte Bergheim und Bedburg; im Süden reichte er bis Kerpen. Der heutige Rhein-Erft-Kreis umfasst große Teile des ehemaligen Kreises.
Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war der Kreis überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Die verkehrliche Erschließung erfolgte über mehr oder weniger ausgebaute Straßen. Die Erft als wichtigster Fluss, der den Kreis von Südwesten nach Norden durchquerte, war nur in geringem Umfang schiffbar.
Die Verhältnisse änderten sich mit dem Bau der Eisenbahn von Köln nach Aachen, die 1843 eröffnet wurde. Im Kreis lagen nun die Eisenbahnstationen Horrem und Buir; die Strecke querte den Kreis im Süden. Da sie als überregionale Verbindung zwischen Köln und den belgischen Nordseehäfen konzipiert war, besaß sie für den Kreis nur einen geringen Erschließungswert.
Auch die zweite Eisenbahnstrecke von Düren nach Neuss, eröffnet 1869, bot mit den Stationen in Elsdorf, Bedburg und Königshoven nur wenige Möglichkeiten für das einheimische Gewerbe, Produkte exportieren zu können.

Die infolge der Reichsgründung 1871 einsetzende industrielle und landwirtschaftliche Entwicklung beidseits der Ville und in der mittleren Erftregion erforderte deshalb zwingend die verkehrliche Erschließung durch den Bau von lokalen Eisenbahnstrecken.

Zuckerfabriken

Auf den fruchtbaren Lössböden der Jülicher Börde rentierte sich der Anbau von Zuckerrüben in besonderer Weise. Ihre Verarbeitung erfolgte in Zuckerfabriken, die sich im Kreis Bergheim in Ameln, Elsdorf (1870) und Bedburg etablierten. Die benötigten Öfen wurden zunächst mit Steinkohlen beheizt, die mühsam von Mensch und Tier zu den Fabriken transportiert werden mussten. Weitere Industrieanlagen waren 1873 die mechanische Weberei nahe der Bahnstation Bedburg (später Bedburger Wollindustrie) und in Buir die 'Brennerei Vereinigter Landwirte, Spritfabrik und Mälzerei' von 1875.
Bereits 1898 stellten die Zuckerfabriken in Bedburg und Elsdorf auf die Befeuerung mit Braunkohlen um, angeliefert von der Bergheimer Kreisbahn.

Braunkohlen

Die Industrien des frühen 19. Jahrhunderts hatten die Vorzüge der Braunkohle als günstiges Heizmaterial noch nicht erkannt. Braunkohlen können in der Rohform nur schwer verarbeitet werden, da sie in der Regel zu feucht sind. Es musste daher ein Weg gefunden werden, für Heizungen verwendbare Formen zu finden. Wie von Torf und der Steinkohle bekannt, wurde versucht, die Braunkohlen in Briketts zu formen. In den mitteldeutschen Braunkohlengruben gab es längere, erfolgreiche Experimentierphasen zum Gebrauch des Materials.
Das Preußische Allgemeine Berggesetz von 1865 hatte die Möglichkeiten eröffnet, planmäßige Mutungen im Bereich des Vorgebirges vorzunehmen. Nahe Brühl wurde 1877 die Roddergrube eröffnet, zugleich mit einer Fabrik zur maschinellen Nasspresssteinproduktion für Braunkohlenbriketts. Zwischen 1877 und 1885 gab es nur zwei Brikettfabriken (Roddergrube, Gewerkschaft Brühl) mit elf Pressen. Der größte Teil der Produktion im südlichen Braunkohlenrevier wurde auf Schiffen in die Niederlande und in die Schweiz exportiert.
Von den guten Verkaufsergebnisse animiert, gründeten sich weitere Gewerkschaften und Gesellschaften, die den Anschluss der teilweise über 100 Meter mächtigen Braunkohlenflöze und den Bau von Brikettfabriken forcierten.
Für die aufstrebende rheinische Braunkohlenindustrie im Südosten des Reviers wurde die 1875 eröffnete Strecke der Rheinischen Eisenbahn von Köln über Kalscheuren, Liblar nach Euskirchen zur wichtigsten Verkehrsachse für den Transport von Rohbraunkohlen und Briketts, zur Erschließung neuer Lagerstätten und zur Errichtung weiterer Brikettfabriken.
In der zweiten Phase der Industrialisierung im Braunkohlenrevier, ab etwa 1890, veränderte sich das Umfeld erheblich. Neue Technologien wurden angewandt, wie der dampfbetriebene Bagger mit Kurzeimerleitung für Hochbaggerung in der Grube Brühl. In Frechen baute man ein Kleinstkraftwerk in der Nasspresssteinfabrik Herbertskaul, mit der die erste elektrische Straßenbeleuchtung außerhalb von Köln 1892 errichtet wurde.
1893 nahm die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn als erste Sekundärbahn (Kleinbahn) den Betrieb auf. Sie besaß Schmalspur- und Normalspurgleise für Güter- und Personenverkehr. Die Brikettfabriken Clarenbach AG und die konsolidierte Gewerkschaft Sibyllagrube erhielten Privatbahnanschlüsse. Somit konnten die großen Mengen an Rohbraunkohlen und Briketts preisgünstig transportiert werden.
In den folgenden Jahren wuchsen die Absatzzahlen, die Zahl der Braunkohlengruben und der Brikettfabriken. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts presste man über 3 Millionen Tonnen Briketts für Industrie und Haushalte. Die steigenden Produktionszahlen erforderten neue Transportmittel. Die üblichen Transporte mit Karren waren für den Massenverkehr nicht geeignet.

Die Entscheidung und der Bau der Kreisbahn

Der Bedburger Großindustrielle Adolf Silverberg und der Landrat Otto Graf Beissel konnten die Kreistagsmitglieder im Mai 1894 überzeugen, mit dem Bau eines Kleinbahnnetzes mit 1 Meter Spurweite wesentliche Voraussetzungen zu schaffen, den Kreis Bergheim verkehrstechnisch rechtzeitig auf die zu erwartenden Herausforderungen im neuen Jahrhundert vorzubereiten. Vorausgegangen waren langwierige Verhandlungen über Streckenführungen, Spurweite, Finanzbedarf und Grundentschädigung. Einer der führenden Köpfe war der Bergheimer Bürgermeister Josef Commer, der 1882 dem Vorstand der Aachen-Jülicher Eisenbahn-Gesellschaft vorschlug, die bestehende Strecke von Aachen Nord über Jülich hinaus über Ober- und Niederembt, Elsdorf, Bergheim, Ober- und Niederaußem, Glessen und Brauweiler nach Köln-Ehrenfeld an der Köln-Aachener Strecke zu errichten. Die entstehenden Fabriken konnten somit an die Eisenbahn angeschlossen werden. Dazu gehörten die Tapetenfabrik von Philipp Hoffmann von 1845, Fabriken für Metallverarbeitung, Chemie, Glasherstellung, Elektrotechnik usw. Auch die neuen Zuckerfabriken in Bedburg, Elsdorf und Ameln beteiligten sich an der Unterstützung des Projektes. Trotzdem wurde ein möglicher Bau der Strecken abgelehnt.
In Berlin bestanden wegen der Wirtschaftlichkeit erhebliche Bedenken gegen vom Staat zu bauende Strecken. Dazu gehörten auch die Kosten für den Erwerb der notwendigen Grundstücke. Eine Anfrage des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten beim Kreisausschuss ergab jedoch, dass die Mehrheit der Kommunen und Großgrundbesitzer eine Übernahme der Grunderwerbskosten abgelehnt hätten.
Auch eine unentgeltliche Abtretung von Grundstücken für den Bau der Bahnstrecken – wie aus Berlin gefordert – wurde 1886 abgelehnt. In den folgenden Jahren gab es weitere Diskussionen, Geldzusagen und Planungen, die jedoch zu keinem greifbaren

Ergebnis führten.
Seitens der preußischen Staates wurden ebenfalls Strecken im südlichen Kreis Bergheim untersucht. Diese ergaben eine nur geringe Verzinsung des eingesetzten Kapitals.
Am 28. Juli 1892 wurde das *Gesetz über die Kleinbahnen und private Anschlußbahnen* erlassen. Dieses sogenannte Kleinbahngesetz ermöglichte es staatlichen und privaten Investoren, Nebenbahnen zu errichten, die die Erschließung der Fläche und den Anschluss von privaten Fabriken und Industrieanlagen an das staatliche Eisenbahnnetz ermöglichten.
Der Kreis Bergheim unter Landrat Graf Otto Beissel von Gymnich ergriff sofort die Initiative. Sie wurden unterstützt von der Landwirtschaft, der Zuckerindustrie, den Braunkohlenwerken und anderen. Die möglichen Streckenverläufe und Stationen waren bereits nach längeren Diskussionen weitgehend festgelegt worden. Der Kreis wollte folgende Bahnstrecken errichten:

1. Elsdorf/Bedburg – Horrem – Mödrath
2. Frechen – Kerpen – Blatzheim – Buir
3. Bergheim – Rheidt
4. Bedburg – Ameln
5. Mödrath – Liblar – Brühl

Am 26. Mai 1894 entschied der Bergheimer Kreistag den Bau eines Kleinbahnnetzes mit 1.000 Millimetern Spurweite.
Mit der Planung, dem Bau und dem Betrieb der neuen Bahnen wurde die im Kleinbahnbau führende Firma Lenz & Co, Berlin beauftragt. Der Vertrag mit der Firma sah vor, dass die Strecke von Mödrath über Liblar bis Brühl von der Firma Lenz übernommen werden sollte. Die übrigen Strecken wurde im Auftrag des Kreises Bergheim errichtet und betrieben. Von der Fa. Lenz & Co übernahm 1895 die *Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* (WEG) die Betriebsführung.
Die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Bergheimer Kreisbahn kam aus Berlin am 28. November 1894. Auch konnten in langen Verhandlungen mit den Militärdienststellen der Festung Köln deren Bedenken ausgeräumt werden. Vorgaben waren jedoch, dass im Falle einer feindlichen Invasion das gesamte rollende Material in Bahnhöfen in der Festung Köln zusammengezogen werden musste, die Gleisanlagen waren unbrauchbar zu machen, und alle Eisenbahnbrücken waren mit Sprengkammern zu versehen und zu bestücken.

Streckeneröffnungen
Die Strecken der Bergheimer Kreisbahn (BKrB) und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn (MLBE) wurden zwischen 1896 und 1905 eröffnet (nach Schüler/Coenen 2011):

Datum	*Strecke*	
23.6.1896	Benzelrath – Mödrath und Mödrath – Kerpen	BKrB
25.10.1896	Kerpen – Blatzheim	BKrB
5.11.1896	Mödrath – Bergheim – Elsdorf (Güterverkehr)	BKrB
20.2.1897	Mödrath – Bergheim – Elsdorf (Personenverkehr)	BKrB
8.5.1897	Bergheim – Bedburg	BKrB
20.8.1897	Bergheim – Rheidt	BKrB
24.6.1898	Mödrath – Türnich (Güterverkehr)	MLBE
22.10.1898	Bedburg – Kirchherten	BKrB

22.10.1899	Mödrath – Liblar (Gesamtverkehr)	MLBE
1.12.1899	Kirchherten – Ameln	BKrB
1.5.1901	Liblar – Brühl	MLBE
13.6.1903	Rheidt – Rommerskirchen	BKrB
19.12.1904	Brühl bis Staatsbahnhof	MLBE
1.11.1905	Blatzheim – Oberbolheim	BKrB

Die Kreisbahnstrecken wurden als schmalspurige Eisenbahn mit einer Spurweite von 1.000 Millimetern erbaut. Dies hatte Gründe in den geringen Kosten. Vor allem aber war von Beginn an vorgesehen, Verbindungen zu den Cöln-Bonner Eisenbahnen und der Euskirchener Kreisbahn herzustellen. Diese waren ebenfalls in Meterspur konzipiert und wurden ebenso von der Fa. Lenz & Co bzw. WEG gebaut bzw. betrieben.

Wichtigster Übergabebahnhof war Liblar, hier bestanden Anschlüsse an die Strecke nach Köln und die Eifel, zur Euskirchener Kreisbahn und nach Brühl. In Benzelrath gab es den Übergang zur Köln-Frechener Eisenbahn. In Oberbolheim bestand Anschluss an die Dürener Kreisbahn. Anschlüsse zur Staatsbahn bestanden in Liblar, Horrem, Bedburg, Ameln und Rommerskirchen.
Von Beginn an waren die Gleistrassen darauf vorbereitet, auch normalspurige Gleise aufzunehmen. Schon bald nach der Eröffnung der Strecken stellte sich heraus, dass das Umladen der Ladungen von den schmalspurigen Güterwagen auf solche der normalspurigen Staatsbahnwagen sehr umständlich und kostenintensiv war. Daher wurde begonnen, zusätzlich ein drittes Gleis für den Normalspurbetrieb einzubauen. In der Folgezeit fuhren Personenzüge auf den Schmalspurgleisen, Güterwagen auf den Normalspurgleisen.
Auf Beschluss des Kreistages wurden die Gleise neben den vorhandenen Straßen auf eigenen Trassen verlegt, auch wenn dies zu höheren Kosten führte. Es gab jedoch einige Ortsdurchfahrten, wie in Rheidt, Quadrath, usw. Diese wurden zunächst auch noch genutzt, als nur noch normalspurige Güterzüge fuhren. Die Ortsdurchfahrten stellten ein erhebliches Hindernis und eine Gefahrenquelle dar.
An das vorhandene Bahnnetz schlossen sich in der Folgezeit zahlreiche Kohlengruben, Fabriken und Industrieanlagen an. Die Bedeutung der Bergheimer Kreisbahn lag überwiegend im Güterverkehr, hier vor allem dem Transport von Braunkohlen und Zuckerrüben. Der Personenverkehr besaß nur eine untergeordnete Bedeutung, hier vor allem der Transport von Arbeitern zu den Arbeitsstätten. Die Fahrpläne der Personenzüge waren zudem so eingerichtet, dass nicht nur eine Reihe von Verbindungen nach Köln und mit den Staatsbahnen, sondern auch innerhalb des Kreises mit der Kreishauptstadt geschaffen wurden.

Die staatliche Übernahme der Bergheimer Kreisbahn und der MBLE

1907 begannen offiziell die Planungen für eine neue Bahnstrecke, die das Ruhrgebiet mit dem Industriegebiet in Elsass-Lothringen und Luxemburg (Minette-Gebiet) 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 militärischen Vorplanungen zum Ersten Weltkrieg 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 für die schweren und langsamen Militärzüge ausgeführt werden. Die Bahnstrecke wurde nun auch als *Strategische Bahn* bezeichnet.
Für ca. 9,6 Millionen Mark übernahm die Preußische Staatsbahn zum 1.Januar 1913 die Bergheimer Kreisbahn mit einem Schienennetz von inzwischen 66,7 Kilometern Länge.
Die Arbeiten für die Entlastungsstrecke wurden zwar noch vor dem Beginn des Ersten Weltkrieges im August 1914 begonnen, mussten aber infolge 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. Dies erfolgte zwischen Rommerskirchen und Horrem bis 1926, von Horrem bis Liblar bis 1940.

Erhaltene Strecken

Von den ehemaligen Strecken der Bergheimer Kreisbahn existieren heute noch die Strecken von Horrem über Bergheim nach

Bedburg und von Niederaußem nach Rommerskirchen. Letztere wird ausschließlich im Güterverkehr zwischen Rommerskirchen und Niederaußem befahren. In Niederaußem befindet sich der Übergabebahnhof von RWE Power. Verbindungen zur Hambachbahn und Nord-Süd-Bahn sind vorhanden.
Auf der Strecke zwischen Horrem und Bergheim wird regelmäßiger Personenverkehr in der Relation von Köln über Horrem, Bergheim, Bedburg, Grevenbroich nach Neuss und Düsseldorf als Erft-Bahn (RB 38 + RB 39) angeboten.
Die übrigen Strecken wurden aufgegeben, abgebaut oder in Radwege umgewandelt.

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2025)

Hinweis

Das Objekt „Bergheimer Kreisbahn (1896-1913)“ ist wertgebendes Merkmal des historischen Kulturlandschaftsbereichs Oberembt, Niederembt (Kulturlandschaftsbereich Regionalplan Köln 060).
Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen im Rheinischen Braunkohlenrevier“ 2024 erstellt.

Internet

de.wikipedia.org: Bergheimer Kerisbahn (abgerufen 06.10.2024)
www.mec-bergheim.de: Heinz Waske, Die Bergheimer Kreisbahn (BhKB) (angerufen 21.03.2025)
oaussem.my-hosted-cloud.de: Ulrich Reimann, Oberaussem-Fortuna und die Eisenbahn (2018) (abgerufen 05.10.2024)

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.

Bergheimer Kreisbahn (1896-1913)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Ort: Bedburg, Bergheim, Elsdorf, Frechen, Kerpen, Nörvenich, Rommerskirchen, Titz
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn vor 1896, Ende 1913
Koordinate WGS84: 50° 57 6,77 N: 6° 38 44,54 O / 50,95188°N: 6,64571°O
Koordinate UTM: 32.334.638,94 m: 5.647.112,85 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.545.417,44 m: 5.646.491,91 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, „Bergheimer Kreisbahn (1896-1913)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355941 (Abgerufen: 1. November 2026)

Copyright © **LVR**