Anschlussbahn von Mariagrube zur Grube Emil Mayrisch in Siersdorf

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Kohlenbergwerk
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Aldenhoven, Alsdorf (Nordrhein-Westfalen)
Kreis(e): Düren, Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Die Anschlussbahn vom Bahnhof Mariagrube zur Kohlengrube Emil Mayrich war von 1941 bis 1996 in Betrieb, Personenverkehr wurde zwischen 1953 und 1982 durchgeführt.

Mitte 1937 begannen die Vorarbeiten des Eschweiler Bergwerks-Vereins (EBV) zum Aufschluss eines neuen Steinkohle-Bergwerks auf einem freien Feld bei Siersdorf. Zugleich wurde mit dem Bau einer Bahnverbindung zum neuen Werk begonnen. Ausgangpunkt war der Bahnhof Mariagrube an der Bahnstrecke von Aachen Nord nach Jülich, die 1875 eröffnet worden war.
Die neue Strecke war für die schweren Kohlenzüge ausgelegt, das bedeutete, dass sie nur flache Steigungen aufweisen durfte. Zwischen Mariagrube und Siersdorf waren 42 Höhenmeter auf 4,9 Kilometern Strecke zu überwinden. Es wurden daher lange Dämme und flache Kurven erforderlich.
Im Mai 1938 erreichte man in 452 Metern Tiefe das erste Kohlenflöz. Zugleich weihte man das Bergwerk ein und benannte es nach dem luxemburgischen Stahlindustriellen Emil Mayrisch (auch Émile Mayrisch, 1862-1928). Die sechs Kilometer lange Anschlussbahn wurde 1941 vollendet. Auf dem Zechengelände gab es zunächst nur einen kleinen Güterbahnhof mit einem Hauptgleis sowie einem Abstellgleis. Den Betrieb führte der EBV mit eigenen Lokomotiven und Wagen.

Durch die Kriegsereignisse während des Zweiten Weltkrieges konnten die Arbeiten am Abteufen der Schächte nicht fortgesetzt werden. 1944 eroberten amerikanische Truppen die Grube. Durch die vorhergehenden schweren Kämpfe waren die Anlagen bis auf eine Tiefe von 40 Metern mit Wasser vollgelaufen.
Erst 1947 durften die Arbeiten zum Erreichen der abbaubaren Flöze unter Aufsicht der *North German Coal Control* fortgesetzt werden. 1952 konnte die reguläre Förderung aufgenommen werden. Zwischen 1951 und 1953 hatte der EBV auf dem Gelände der Zeche einen umfangreichen Güterbahnhof errichtet. Dazu gehörten Abstell-, Verlade-, Rangier- und Zugbildungsgleise.

Die Deutsche Bundesbahn (DB) 1953 übernahm den Anschlussverkehr von der Grenze des Zechengeländes (Haltepunkt Siersdorf) zum Bahnhof Mariagrube. Dieser wurde entsprechend erweitert, einschließlich einer Verbindung von Mariagrube nach Kellersberg an der Bahnstrecke von Stolberg nach Herzogenrath. Zugleich richtete man Personenverkehr ein, der in Siersdorf in einem kleinen Personenbahnhof endete. Dieser war nur für das Werkspersonal zugänglich, er lag etwas außerhalb des Zechengeländes. Die Bahnsteige in Mariagrube lagen in der Verbindungskurve nach Herzogenrath.

Die Leistungen im Kohlenverkehr waren erheblich. 1954 wurden 388.000 Tonnen gefördert, 1960 1,2 Millionen. Das entspricht etwa drei 1000-Tonnen-Zügen pro Tag. Für zusätzlichen Verkehr mit schweren Lasten sorgte das Kraftwerk, dass 1962 errichtet worden war. Es mussten beispielsweise Transformatoren von rund 600 Tonnen Gewicht über die Bahn transportiert werden. Das Kraftwerk lag an der Schmiedstraße und hatte ein eigenes Zufuhrgleis von der Zeche.

In den 1960er Jahren galt Emil Mayrisch als Musterbergwerk mit 7.000 Tonnen täglicher Förderleitung. Die meisten Kohlenzüge fuhren nur zwischen Emil Mayrisch und der Grube Anna in Alsdorf, wo die Kohle zu Koks weiterverarbeitet wurde. Andere Kohlenzüge fuhren ab Mariagrube über die Verbindungskurve nach Herzogenrath zur dortigen Hauptstrecke von Aachen nach Mönchengladbach. Weitere Züge nutzten ab Mariagrube die Verbindungskurve nach Stolberg zur dortigen Hauptstrecke von Aachen nach Köln.
Die Verbindung über Mariagrube und Würselen nach Stolberg konnte man nur bis 1983 nutzen, den Personenverkehr über diese Verbindung hatte man bereits 1981 eingestellt. Zugleich hatte man bis 1983 die Gruben Anna und Emil Mayrisch unterirdisch miteinander verbunden. Danach förderte man alle Kohle in Siersdorf zu Tage und transportierte sie über die Anschlussbahn ab.

Im Zusammenhang mit der Kohlekrise, deren Anfänge bereits Ende der 1950er Jahre zu spüren waren, beschloss am 11. Dezember 1987 die sogenannte „Kohlerunde“ beim Bundeswirtschaftsministerium die Einstellung des Bergbaus in der Region Aachen innerhalb der kommenden fünf Jahre. Die Förderung auf Emil Mayrisch endete somit am 18. Dezember 1992. Zeitgleich stellte man auch die Abtransporte der Kohle über die Anschlussbahn ein.
Zur Versorgung des Kraftwerkes in Siersdorf fuhren jedoch weiter Züge mit Kohle über die Bahn. Das Kraftwerk wurde 1998 stillgelegt, die Bahnstrecke am 22. Februar 1998.
In den folgenden Jahren baute man die Gleise auf dem Gelände der ehemaligen Zeche ab und richtete hier das Aldenhoven Testing Center (ATC) und die Film + Test Location (FTL Germany) ein.

Eingesetzt wurden im Güterverkehr vor allem die schweren Dampflokomotiven der Baureiche 50 des Betriebswerkes Stolberg, die Züge mit Gewichten bis zu 1.800 Tonnen zogen. Diese wurden Anfang 1976 abgelöst von Diesellokomotiven der Baureihen 215, 290 und 212 ein, die in Düren stationiert waren.

Personenverkehr

Der Personenverkehr auf der Anschlussbahn wurde im Sommer 1953 aufgenommen. Der Abschnitt zwischen Siersdorf und Grube Emil Mayrisch (G. E. M.) war nur für die Mitarbeiter der Grube zugelassen. In den ersten Jahren gab es ein umfangreiches Angebot, auch am Wochenende und in den Nachtstunden. Es verkehrten zwischen 1954 und 1958/59 an Wochentagen 19 Zugpaare, samstags 18 und sonntags 17. Mit zunehmender Motorisierung der Bevölkerung strich die Bahn das Angebot zusammen. Ab Sommer 1978 gab es nur noch fünf Zugpaare von Herzogenrath nach Siersdorf. Dieses Angebot reduzierte die Deutsche Bahn 1981 auf ein Zugpaar pro Tag, den *Alibizug*. Die Einstellung des Personenverkehrs erfolgte im Dezember 1982.

Einsetzt wurden zunächst Dampfzüge mit Wagen nur der 3. Klasse. Ab Mitte der 1950er Jahre wurden die neuen Schienenbusse der Baureiche VT 95 (795) eingesetzt. Diese waren in Stolberg bzw. Jülich stationiert. Ab 1963 fuhren Akkumulatorentriebwagen der Baureiche ETA 150, die erstmals auch eine 1. Klasse anboten. Diese waren in Düren stationiert und fuhren zunächst nur gelegentlich über die Strecke. Mit dem Ende des Winterfahrplans 1977/78 endete im Aachener Kohlenrevier der Einsatz des VT 95. Seine Nachfolge traten Akkutriebwagen der Baureihe 515 an.

Euregiobahn

Im Jahr 2000 übernahm die *EVS Euregio Verkehrsschienennetz GmbH* die Bahnstrecken zwischen Herzogenrath und Stolberg und somit auch die Zweigbahn nach Siersdorf. Der Verkehr auf der sogenannten Ringbahn zwischen Herzogenrath und Stolberg hatte die Deutsche Bundesbahn 1984 eingestellt. Die EVS reaktivierte die Strecke bis 2016 wieder.

Die Strecke nach Siersdorf wird zurzeit ebenfalls reaktiviert, um hier zukünftig Züge von Siersdorf nach Aachen fahren zu lassen. Dazu gehören der Wiederaufbau der Gleisanlagen und die Elektrifizierung der Strecke. Die Arbeiten für den neuen Haltepunkt Alsdorf-Mariagrube und die Reaktivierung der Strecke nach Siersdorf begannen am 28. April 2025. Zugleich wird die neue Strecke an die bestehende Richtung Herzogenrath angebunden.

Betriebsstellen

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

Bahnkilometer	*Name*

-0,7	Abzw Kellersberg (seit 1953, Verbindung nach Herzogenrath)
0,0	Bf Mariagrube (seit 1875, Verbindungen nach Aachen Nord und Jülich, Herzogenrath und Stolberg; Übergang zur Aachener Straßenbahn)
1,9	Hp Hoengen Nord
4,9	Hp Siersdorf (Albert-Schweitzer-Straße, Endpunkt des öffentlichen Verkehrs)
5,8	Bf Grube Emil Mayrisch (Personenverkehr nur für Werksangehörige; Übergabebahnhof für Güterzüge)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2026)

Hinweis
Die Eisenbahnanlagen in der Grube Emil Mayrisch wurden nicht dargestellt.

Quellen

- Martin Welzel, Siersdorf und Alsdorf am 7.10.1974 (2020, online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 8.6.2026, zahlreiche Bilder und Beschreibungen)
- Martin Welzel, Zechenbahndampf in Siersdorf (2006, online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 8.6.2026)

Internet
nrwbahnarchiv.bplaced.net: Bahnarchiv NRW von André Joost, Strecke 2556 Mariagrube Mwf - Siersdorf Grube Mayrisch (abgerufen 5.6.2026)
www.gessen.de: Reinhard Gessen, Mariagrube - Siersdorf - Grube Emil-Mayrisch (abgerufen 7.6.2026)
www.aachenbahn.de: Stefan von der Ruhren, Kursbuchstrecke 453 Mariagrube - Grube Emil Mayrisch (abgerufen 7.6.2026)
www.guidorademacher.de: Guido Rademacher, Die Bergbaulokomotiven im Aachener Revier, Die Grube Emil Mayrisch (abgerufen 7.6.2026)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Kellersberg - Siersdorf (abgerufen 5.6.2026)
de.wikipedia.org: Grube Emil Mayrisch (abgerufen 5.6.2026)
www.grube-anna.info: Grube Emil Mayrisch (abgerufen 5.6.2026)
www.grube-anna.info: Edgar Bergstein, Grubenloks Grube Emil Mayrisch. Die Werksloks der Grube Emil Mayrisch (abgerufen 5.6.2026)

Literatur

Schweers, Hans; Wall, Henning (1993): Eisenbahnen rund um Aachen. 150 Jahre internationale Strecke Köln – Aachen – Antwerpen. S. 165–170, Aachen.

Anschlussbahn von Mariagrube zur Grube Emil Mayrisch in Siersdorf

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Kohlenbergwerk
Ort: Aldenhoven, Alsdorf
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
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 1937 bis 1941
Koordinate WGS84: 50° 54 7,22 N: 6° 13 18,44 O / 50,90201°N: 6,22179°O

Koordinate UTM: 32.304.659,28 m: 5.642.604,32 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.515.645,78 m: 5.640.768,25 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, „Anschlussbahn von Mariagrube zur Grube Emil Mayrisch in Siersdorf“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-360219 (Abgerufen: 20. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen
HESSEN
SH Schleswig-Holstein Der echte Norden
RheinlandPfalz
Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz