Eisenbahnstrecke von Köln nach Trier

Eifelbahn

Eifelstrecke

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke, Eisenbahntunnel
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Auw an der Kyll, Birresborn, Bitburg, Blankenheim (Nordrhein-Westfalen), Brühl (Nordrhein-Westfalen), Dahlem (Nordrhein-Westfalen), Dahlem (Rheinland-Pfalz), Densborn, Dohm-Lammersdorf, Erftstadt, Etteldorf, Euskirchen, Gerolstein, Gönnersdorf (Landkreis Vulkaneifel), Gondorf, Hillesheim (Landkreis Vulkaneifel), Hosten, Hürth, Hüttingen an der Kyll, Jünkerath, Kall, Köln, Kordel, Kyllburg, Lissendorf, Malberg (Eifelkreis Bitburg-Prüm), Mechernich, Metterich, Mürlenbach, Nettersheim, Oberbettingen, Pelm, Philippsheim, Preist, Röhl, Sankt Thomas, Speicher, Sülm, Trier, Usch, Weilerswist, Wilsecker, Zemmer, Zendscheid
Kreis(e): Eifelkreis Bitburg-Prüm, Euskirchen, Köln, Rhein-Erft-Kreis, Trier, Trier-Saarburg, Vulkaneifel
Bundesland: Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz



Regionalbahn am Bahnhof Satzvey (2014)
Fotograf/Urheber: Stollenwerk, Anne



Die Eifelstrecke ist eine nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke von Hürth-Kalscheuren über Euskirchen und Gerolstein nach Trier-Ehrang. Sie wurde von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ab 1864 realisiert und im Jahr 1875 auf der gesamten Länge für den Eisenbahnverkehr freigegeben.
Insbesondere für die Braunkohlenindustrie, als wichtigste Verkehrsader zwischen den Industriezentren Ruhrgebiet und Lothringen sowie als strategische Eisenbahnlinie im Ersten und Zweiten Weltkrieg kam der Eifelbahn eine besondere Bedeutung zu.

Anlass
Bau der Eisenbahnstrecke Düren – Trier
Anbindung an die
Bedeutung für die Braunkohlenindustrie
Militärische Bedeutung
Wiederaufbau
Verlegung des Gleiskörpers zwischen Kierberg und Liblar
Elektrifizierung
Hochwasser im Juli 2021
Links, Hinweise, Literatur

Anlass

Schon in den 1840er Jahren drängten Industrielle aus dem Schleidener Tal auf den Bau einer Eifelbahn, um die dort ansässige Bergwerks- und Hüttenindustrie auch in Zukunft konkurrenzfähig betreiben zu können. Die Anbindung sollte über die 1841 eröffnete Eisenbahnverbindung von Aachen nach Köln erfolgen. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft setzte jedoch ihre Prioritäten auf den Bau anderer Gleisstrecken, die eine höhere Rendite versprachen.

Von der Regierung wurde das Projekt hingegen wohlwollend aufgenommen. So legte der preußische Staat im Jahr 1856 fest, dass eine Eisenbahnverbindung von Düren durch die Eifel bis nach Trier gebaut werden sollte. Damit war die Errichtung einer Eifelbahn endlich beschlossen, der Zeitpunkt des Baubeginns und die genaue Linienführung blieben aber weiterhin unklar.

Bau der Eisenbahnstrecke Düren – Trier

Im März 1862 beauftragte schließlich die preußische Regierung die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Bau einer Eisenbahnlinie von Düren über Euskirchen nach Kall. Dabei sollte die Linienführung in Euskirchen so gewählt werden, dass zu einem späteren Zeitpunkt auch ein direkter Anschluss nach Köln hergestellt werden konnte. Am 6. Oktober 1864 konnte der erste Abschnitt Düren – Euskirchen eröffnet werden; ab dem 27. Juni 1865 war die Strecke bis Mechernich befahrbar. Die Inbetriebnahme des letzten Teilstücks von Mechernich nach Kall, wofür eigens der 470 Meter lange Kaller Tunnel gebaut werden musste, erfolgte am 1. November 1867.

Diskussionen löste die weitere Streckenführung in Richtung Trier aus. Mittlerweile waren bereits die drei größten Schleidener Eisenwerke mangels einer ausreichenden Infrastruktur abgewandert. Aus Kostengründen entschied sich die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft für eine Linienführung über Nettersheim und das Kylltal anstatt durch das Schleidener Tal. Damit hatten die Industriellen aus Schleiden den Kampf um die Eisenbahnlinie verloren. Am 12. November 1866 genehmigte die preußische Regierung den Weiterbau der Strecke mit der Auflage, zeitgleich mit dem Abschnitt Kall – Gerolstein – Trier auch die direkte Verbindung zwischen Euskirchen und Köln in Betrieb zu nehmen. Jedoch zeigte diese Auflage keinerlei Wirkung.

Ab 1868 wurden Teilabschnitte der Eifellinie nach und nach für den Verkehr freigegeben. Der deutsch-französischen Krieg 1870/1871 beschleunigten schließlich die Bauarbeiten, da das Militär die Strecke für seine Zwecke nutzen wollte. Somit erreichte die Eisenbahn am 15. November 1870 Gerolstein. Am 15. Juni 1871 konnte der gesamte Abschnitt Kall – Trier Ehrang (früher Trier West) offiziell dem Verkehr übergeben werden. Dessen ungeachtet stand die Strecke schon einige Wochen vor der Eröffnung inoffiziell für Transporte heimkehrender Truppen aus dem deutsch-französischen Krieg zur Verfügung.

Anbindung an die *Linke Rheinstrecke*

Im Herbst 1871 forderte das Königliche Eisenbahnkommisariat die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft endgültig auf, eine Anbindung an die *Linke Rheinstrecke* Köln – Koblenz – Bingen zu schaffen. Im Hinblick auf die Braunkohlenindustrie und den damit zu erwarteten Güterverkehr legte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Linienführung mitten durch die Braunkohlenabbaufelder bei Kierberg-Liblar.

Bis Ende 1873 befanden sich alle Grundstücke, welche für den Bau der Strecke benötigt wurden, im Besitz der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. Die Eröffnung der zunächst eingleisigen Strecke von Euskirchen über Liblar nach Kalscheuren mit Anschluss an die dort verlaufen *Linke Rheinstrecke* erfolgte am 1. Oktober 1875 ohne besondere Feierlichkeiten. Damit gab es nun eine durchgängige Verbindung zwischen Köln und Trier. Wegen des sprunghaften Anstiegs des Verkehrsaufkommens wurde die gesamte Eifelstrecke ab 1879 zweigleisig ausgebaut. Insbesondere bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs war sie eine wichtige Verkehrsader zwischen den Schwerindustriezentren Ruhrgebiet und Lothringen.

Bedeutung für die Braunkohlenindustrie

Auch aufgrund der Brikettfabrikation erlangte die Eifelstrecke schon bald große wirtschaftliche Bedeutung. Als am 1. März 1877 auf der Roddergrube bei Brühl die erste Brikettfabrik des Rheinlands eröffnete, konnte das neue Produkt gleich über die Eifelstrecke vertrieben werden. Im Jahr 1910 gab es bei Brühl bereits sechs Braunkohlen- bzw. Brikettwerke, die jeweils eigene Anschlussbahnen an die Eifelstrecke unterhielten. Am Bahnhof Kierberg hatte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft eigens einen Übergabebahnhof angelegt. Die Eifelbahn wurde daher im Voksmund als „Nabelschnur des Braunkohlenbergbaus“ bezeichnet.

Militärische Bedeutung

Darüber hinaus nutzte auch Kaiser Wilhelm I. die Eifelstrecke. Wenn er während der im Herbst stattfindenden militärischen Manöver im Schloss Augustusburg residierte, fuhr er vom repräsentativ gestalteten Bahnhof Kierberg mit der Eisenbahn zu seinen Truppen in die Eifel bei Lommersum.

Im Ersten Weltkrieg bildete die Eifelstrecke Köln – Trier mit ihren westwärts abzweigenden Verbindungen die wichtigste Nachschublinie der deutschen Truppen. Auf Drängen der Siegermächte mussten die Bahnanlagen nach dem Krieg allerdings auf lokale Bedürfnisse zurückgebaut werden.

Vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde die Bahnlinie erneut durchgängig zweigleisig ausgebaut. Zur Errichtung des Westwalls waren große Mengen an Baumaterial nötig, welches zu einer gewaltigen Steigerung des Güterverkehrsaufkommens führte. Während des Zweiten Weltkriegs rollten vor allem Truppen-, Nachschub-, Treibstoff- und Munitionszüge durch die Eifel. Ab 1944 wurde die Strecke nicht nur durch Bombenangriffe der Alliierten stark in Mitleidenschaft gezogen, sondern vor allem durch die zurückweichenden deutschen Truppen. Diese sprengten zahlreiche Eisenbahnbrücken, um den Feind am Vormarsch zu hindern.

Wiederaufbau

Nach dem Krieg wurde die Eifelstrecke schnell instand gesetzt, so dass ab dem 23. Dezember 1946 die Züge wieder auf der gesamten Länge fahren konnten. Im nördlichen Streckenverlauf und damit in der britisch besetzten Zone war das Gleisnetz weitgehend im alten Umfang wieder aufgebaut worden. Im südlichen und französisch besetzten Streckenabschnitt wurde auf einer Länge von circa 64 Kilometern das zweite Gleis im Zuge der Reparationsleistungen abgebaut und nach Frankreich gebracht.

Verlegung des Gleiskörpers zwischen Kierberg und Liblar

Ab 1950 lag der Gleiskörper der Eifelstrecke zwischen Kierberg und Liblar auf einem bis zu 40 Meter hohen Damm, da sich rechts und links der Linie ausgekohlte Braunkohlegruben befanden. Um nun auch die im Damm gebundene Braunkohle abzubauen entschloss sich die Roddergrube AG die Strecke in die ausgekohlten Teile der Tagebau Gruhlwerk und Liblar zu verlegen. Die Eröffnung der neuen Streckenführung fand am 12. September 1955 statt.

Elektrifizierung

Vor dem Ersten Weltkrieg plante die preußische Eisenbahnverwaltung bereits die Elektrifizierung der Eifelstrecke. Jedoch scheiterten die Pläne am Einspruch des Militärs, weil die Eifelbahn zu dicht an der französischen Grenze vorbeiführte. Auch Elektrifizierungspläne aus den 1970er Jahren mussten wieder aufgegeben werden. Nach der Elektrifizierung der Moselstrecke im Jahr 1974 wichen die Güterzüge vom Ruhrgebiet in Richtung Saar und Lothringen immer mehr auf die Moselstrecke über Koblenz aus. Heute wird auf der Eifelstrecke nur noch der regionale Personenverkehr abgewickelt. Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 hat jedoch die Landesregierung Rheinland-Pfalz den zweigleisigen Ausbau der gesamten Eifelstrecke und die gleichzeitige Elektrifizierung angemeldet.

Hochwasser im Juli 2021

„Am Mittwoch, den 14. Juli 2021 und in der darauffolgenden Nacht hat eine Hochwasserkatastrophe verheerende Schäden in Teilen von Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz sowie im benachbarten Belgien und in den Niederlanden ausgelöst. Auslöser war das Tief Bernd mit historischen Regenmengen. Rund 240 Menschenleben sind zu beklagen, […]. Zehntausende verloren ihre Wohnungen mit Hab und Gut und viele Firmen ihre Existenzgrundlage. Die öffentliche Infrastruktur in Form von Versorgungsleitungen, Mobilfunknetzen, Straßen, Brücken und Eisenbahnstrecken wurde ebenfalls stark in Mitleidenschaft gezogen.
Die DB [Deutsche Bahn AG] bezifferte ihre Schäden in einer ersten Pressekonferenz am 23. Juli auf 1,3 Milliarden Euro, davon 780 Millionen für die Bahnstrecken und 480 Millionen für den Wiederaufbau von Stationen und Stellwerken. Die Schäden am Straßennetz, insbesondere die Sperrung von Teilabschnitten der Autobahnen 1 und 61 im Raum Rheinbach/Erftstadt führte zu starken Verkehrsbelastungen auf den Straßen im gesamten Großraum Köln/Bonn, unter denen auch der ÖPNV [Öffentlicher Personen-Nahverkehr] – einschließlich des Schienenersatzverkehrs – litt und leidet. Beim Schienennetz, welches viel weitmaschiger als das Straßennetz ist, stehen deswegen auch bei nur einzelnen Schadstellen oftmals keine Ausweichmöglichkeiten zu Verfügung.“ (nach Heilmann 2021)
Im Verlauf der etwa 164 Kilometer langen Eifelstrecke von Hürth-Kalscheuren nach Ehrang ist das Schadensbild nach der Flutkatastrophe sehr unterschiedlich. Noch am Abend des 14. Juli wurde der Zugverkehr eingestellt.
Im Abschnitt zwischen Kalscheuren und Euskirchen gab es eine größere Schadstelle, allerdings gab es schon vor der Katastrophe baustellenbedingt keinen Zugverkehr. Dieser Abschnitt wurde am 7. September wieder in Betrieb genommen.
In Euskirchen waren die westlichen Bahnhofsteile betroffen, damit auch die Strecke von Euskirchen nach Düren (Bördebahn). Das Stellwerk und der eigentliche Bahnhof waren nicht betroffen.
Im weiteren Verlauf gab es großflächige und massive Zerstörungen, die hier nicht im Einzelnen aufgezählt werden. Dazu gehören Gleisunterspülungen, Brückeneinstürze, Zerstörungen an Gebäuden, Sicherungseinrichtungen, Zuwegungen usw. In Bahnhöfen blieben einige Züge (Triebwagen vom Typ Lint, Baureihe 620) liegen. Für den Abschnitt zwischen Euskirchen und Nettersheim wurden drei nicht mehr befahrbare Brücken, acht Durchlässe und etwa zwölf Kilometer nicht mehr nutzbare Gleise gemeldet. Im

Bereich zwischen Nettersheim und Ehrang sind dies 30 beschädigte oder zerstörte Bahnübergänge, 10 Kilometer beschädigte Dämme und 50 Kilometer Gleise. Eine Brücke bei St. Thomas muss komplett neu gebaut werden, 20 weitere Brücken können repariert werden.
Der gesamte Bahnhofsbereich von Gerolstein war durch das Hochwasser betroffen. Hier waren vier Triebwagen eingeschlossen, aber auch historische D-Zug-Wagen standen teilweise unter Wasser. Um die Triebzüge und Wagen abtransportieren zu können, wurde sogar die 2012 stillgelegte Eifelquerbahn wieder befahrbar gemacht. Im Januar 2022 wurden die historischen Wagen und die Triebzüge über die Eifelquerbahn aus Gerolstein abgefahren. (https://www.eifelquerbahn.com/aktuelles).
Im Laufe des Jahres 2022 wurden die Strecken von Trier bis Auw a.d. Kyll (5. Februar 2022) bzw. Kyllburg (21. Juni 2022) und von Euskirchen bis Kall (12. Juni 2022) wieder in Betrieb genommen.
Ab dem 17. April 2023 gibt es wieder die Bahnverbindung von Kyllburg nach Gerolstein für den Personenverkehr. Die Züge verkehren zunächst ein Mal pro Stunde und Richtung. Die Deutsche Bahn AG plant weiterhin, die gesamte Eifelstrecke Ende 2023 wieder befahrbar zu machen. Parallel zum Wiederaufbau laufen die Planungen für die Elektrifizierung der gesamten Eifelstrecke, die bis Ende 2026 abgeschlossen sein soll. (nach Pressemitteilung der DB AG vom 13. April 2023). Seit dem 16. Juni 2025 ist die Strecke von Köln wieder bis Gerolstein befahrbar (nach Pressemitteilung der DB AG vom 16.6.2025).

(Anne Stollenwerk, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2014, mit freundlicher Unterstützung der Nordrhein-Westfalen-Stiftung Naturschutz, Heimat und Kulturpflege / Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2022, 2023, Ergänzungen im Auftrag des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2025)

Hinweise
Die eigentliche Eifelstrecke beschränkt sich auf die Verbindung zwischen Hürth-Kalscheuren und Trier-Ehrang. Von Kalscheuren zum Kölner Hauptbahnhof werden die linksrheinische Verbindung von Köln nach Bonn und der Kölner Eisenbahnring genutzt. Die Verbindung zwischen Trier-Ehrang und dem Trier Hauptbahnhof erfolgt über die Moselbahn.
Die Kartierung der Strecke erfolgte auf historischen Topographischen Karten und überwiegend auf der Deutschen Grundkarte.
Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Vennbahn“ des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V. 2025 aktualisiert.
Die Eifelstrecke ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereiches „Eifelbahn“ (Regionalplan Köln 237).

Internet
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Hürth-Kalscheuren - Ehrang (abgerufen 10.12.2014)
NRW-Bahnarchiv von André Joost: Bahnstrecke 2631 - Kalscheuren - Ehrang (Abgerufen: 16.4.2023)
DB Netze: Bahnprojekt Eifelstrecke. Instandsetzung und Wiederaufbau (Abgerufen: 5.10.2022)
Deutsche Bahn: Pressemitteilung vom 13. April 2023 (Abgerufen: 16.4.2023)

Literatur

Becker, Ernst (o.J.): Zur Eisenbahngeschichte der Eifelstrecke. o. O. Online verfügbar: http://www.wisoveg.de/euskirchen/ebekoe/jb51993.html , abgerufen am 10.12.2014

Heilmann, Frank (2021): Hochwasserkatastrophe im Rheinland. In: Nachrichtenblatt. Informationen zur Verkehrspolitik im Rheinland Nr. 141, 3-4/21, S. 4-23. Köln.

Kandler, Udo (1990): Die Eifelbahn Köln - Trier und ihre Nebenstrecken. In: Eisenbahn Journal II, 1990, Sonderausgabe, Fürstenfeldbruck.

Koch, F. (1974): 110 Jahre Eisenbahn im Raum Euskirchen. In: Heimatkalender Kreis Euskirchen, Jahrbuch 1975, Euskirchen. Online verfügbar: http://www.wisoveg.de/wisoveg/heimatkalender-eu/110-jahre/110-jahre.html , abgerufen am 26.07.2015

Leven, Hans-Joachim / Förderkreis Eisenbahngeschichte Brühl e.V. (Hrsg.) (1994): Schienenwege in Brühl 1844-1994. Ein Beitrag zur Brühler Stadtgeschichte. Brühl.

Eisenbahnstrecke von Köln nach Trier

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke, Eisenbahntunnel
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1862 bis 1879

Koordinate WGS84: 50° 13 26,07 N: 6° 39 37,3 O / 50,22391°N: 6,66036°O

Koordinate UTM: 32.333.113,26 m: 5.566.145,82 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.547.168,75 m: 5.565.522,99 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: Anne Stollenwerk (2014), Claus Weber (2025), „Eisenbahnstrecke von Köln nach Trier“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-108808-20141205-2 (Abgerufen: 6. November 2026)

Copyright © **LVR**

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