

Bahnstrecke Köln - Euskirchen - Trier

Eifelbahn

Eifelstrecke

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#)

Fachsicht(en): [Kulturlandschaftspflege](#)

Gemeinde(n): Blankenheim (Nordrhein-Westfalen), Brühl (Nordrhein-Westfalen), Dahlem (Nordrhein-Westfalen), Dohm-Lammersdorf, Ertfstadt, Euskirchen, Gerolstein, Gönnersdorf (Landkreis Vulkaneifel), Hillesheim (Landkreis Vulkaneifel), Hürth, Jünkerath, Kall, Köln, Lissendorf, Mechernich, Nettersheim, Oberbettingen, Pelm, Weilerswist

Kreis(e): Euskirchen, Köln, Rhein-Erft-Kreis, 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](#)

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 Aachen – 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 Eisenbahnkommissariat 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 verlaufene *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 Volksmund 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 Augustsburg 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.

(Anne Stollenwerk, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2014, mit freundlicher Unterstützung der Nordrhein-Westfalen-Stiftung Naturschutz, Heimat und Kulturpflege)

Internet

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Hürth-Kalscheuren - Ehrang (abgerufen 10.12.2014)

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

Kandler, Udo (1990): Die Eifelbahn Köln - Trier und ihre Nebenstrecken. In: Eisenbahn Journal II / 90, Sonderausgabe, Fürstfeldbruck.

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.

Bahnstrecke Köln - Euskirchen - Trier

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

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

Historischer Zeitraum: Beginn 1862 bis 1879

Koordinate WGS84: 50° 39 28,53 N: 6° 47 33,1 O / 50,65792°N: 6,79253°O

Koordinate UTM: 32.343.973,94 m: 5.614.110,88 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.556.085,21 m: 5.613.892,44 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Bahnstrecke Köln - Euskirchen - Trier“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-108808-20141205-2> (Abgerufen: 28. November 2021)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

