# Bahnhof Horrem

Schlagwörter: Bahnhof, Güterbahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Kerpen (Nordrhein-Westfalen)
Kreis(e): Rhein-Erft-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen






Bahnhof Horrem (2008). Luftbild Richtung Nordosten. Nach links die Bahnstrecke nach Aachen/Liblar, nach rechts die Strecke nach Köln, nach oben links die Strecke nach Bergheim. Durch die Unterführung links unten fuhr ehemals die Bergheimer Kreisbahn.
Fotograf/Urheber: Heinrich Mach

Der Bahnhof Horrem liegt an der von 1839 bis 1841 errichteten Bahnstrecke von Köln nach Aachen. Der Abschnitt von Lövenich und Düren wurde am 1. September 1841 von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet. Zugleich nahm man das erste Empfangsgebäude in Horrem in Betrieb.

Der Bahnhof ist rund 19 Kilometer von Köln entfernt. Zugleich befand sich der Königsdorfer Tunnel mit seinen besonderen betrieblichen Umständen in naher Entfernung. Obwohl der Ort Horrem und die Umgebung ländlich geprägt waren und somit kein großer Personen- oder Güterverkehr zu erwarten war, entwickelte sich die Station rasch zu einem betrieblichen Mittelpunkt. Hier wurden die Dampflokomotiven auf ihrem Weg nach und von Aachen nachgerüstet (Kohlen und Wasser), gepflegt und sie konnten hier übernachten.
Die betriebliche Bedeutung zeigte sich an der Ausstattung des Bahnhofs Horrem um 1856/59, zu der neben dem Empfangsgebäude und dazugehörigen Gleisanlagen zehn Weichen, eine Werkstatt, eine Wasserstation, ein Koksschuppen sowie zwei Drehscheiben gehörten.

Zugleich bekam der Bahnhof im alten Kreis Bergheim eine zentrale Bedeutung für Wachstum und Entwicklung des Kreises. Die beiden Bahnhöfe im Kreis, Horrem und Buir, lagen im Süden des Kreisgebietes und boten kaum Erschließungen für den lokalen Verkehr. Die Bahnstrecke zwischen Köln und Antwerpen war vorrangig für den internationalen Verkehr errichtet worden und weniger für die lokalen Bedürfnisse. Allerdings beförderten die Bahnhöfe die industrielle Entwicklung des Kreises. Die zentrale Bedeutung von Horrem zeigte sich auch im Bau der kreiseigenen Bergheimer Kreisbahn, die ab 1896 die Verbindungen nach Bergheim und Mödrath herstellte und in Horrem die Köln-Aachener Bahn kreuzte und mit dieser verbunden wurde.
Im Personenverkehr war eine direkte Verbindung zunächst nicht vorgesehen, da die Spurweiten nicht kompatibel waren. Der Bahnhof der Bergheimer Kreisbahn (Horrem Kleinbahnhof) lag rund 400 Meter südwestlich des Horremer Bahnhofes an der heutigen Mittelstraße (Bereich Turnhalle).

Im Kreis Bergheim begannen die Aufschlüsse der Braunkohlentagebaue, und die geförderten und verarbeiteten Kohlen wurden mit Eisenbahnen transportiert. Den Hauptanteil des Kohlentransportes besaßen die schmalspurigen Bergheimer Kreisbahnen, die bereits zu Beginn einen Teil der Gleisanlagen für den Güterverkehr in Normalspur ausgeführt hatten. Bis 1904 waren alle

relevanten Strecken normalspurig.
Die Gleisverbindung von Köln nach Bergheim, die nordöstliche Gleisverbindung, gab es seit 1896 für den Güterverkehr. Von der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, der Betreiberin der Bergheimer Kreisbahn, wurde 1897/1898 ein Gleis vom Horremer Kleinbahnhof zum Güterbahnhof im Bahnhof Horrem verlegt. Im Rangierbahnhof Horrem gab es sechs Gleise, die für die Übergabe der Züge von der Bergheimer Kreisbahn zur Rheinischen Eisenbahn genutzt wurden. Der Rangierbahnhof der Hauptstrecke wies zeitgleich fünf Gleise auf.
Nordöstlich des Bahnhofes Horrem lag die Brikettfabrik Horrem, die an den Rangierbahnhof angeschlossen war und über eigene Verladegleise und Rangiergleise verfügte. Sie war bis Ende der 1960er Jahre in Betrieb. Auch die Westdeutschen Quarzwerke Dr. Müller, die bis Ende der 1970er Jahre bestanden, besaßen im Bahnhofsbereich eine Verlademöglichkeit, sodass die über eine Feldbahn erfolgenden Anlieferungen der Quarzwerke an einer Sturzbühne auf regelspurige Waggons entladen werden konnten.

**Die Entwicklung von 1913 bis 1945**
Große Veränderungen im Bahnhofsbereich erfolgten in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Es wurde die Ruhr-Mosel-Entlastungsstrecke geplant. Diese sollte die vorhandenen Anlagen der Bergheimer Kreisbahn einschließen; die Kreisbahn ging deshalb 1913 in staatlichen Besitz über. In Horrem kreuzte die neue Bahn die alte Strecke zwischen Köln und Aachen. Zunächst wurde noch auf den alten Gleisen der Bergheimer Kreisbahn gefahren.
Zugleich begannen die militärischen Vorplanungen für einen Krieg gegen Frankreich. Material und Soldaten sollten per Eisenbahn aus dem Reich an die Westfront gebracht werden. Dazu mussten Strecken ertüchtigt, Bahnhöfe ausgebaut und neue Strecken gebaut werden. Für die Ruhr-Mosel Entlastungsstrecke bedeutete dies Umplanungen in großem Umfang. Die Trassen bekamen größere Radien und flachere Steigungen, durchgehende Zweigleisigkeit und vor allem sollte es keine Ortsdurchfahrten mehr geben. Im Kreuzungsbahnhof Horrem wurde eine neue Strecke vorgesehen. Diese sollte von Bergheim kommend nach Westen abbiegen, parallel zur bestehenden Strecke nach Aachen geführt werden, um dann in einem großen Bogen auf einem hohen Damm nach Süden Richtung Liblar entlang der Erft abzubiegen. Gleisverbindungen waren am Westkopf des Bahnhofes Horrem vorgesehen, ebenso ein Bahnsteig für einen Personenverkehr.
Die Arbeiten für die Umgestaltung des Bahnhofes und der anschließenden Strecke der Strategischen Bahnlinie begannen noch 1914, mussten aber im Laufe des Ersten Weltkrieges eingestellt werden. Nach 1918 und dem Abschluss des Versailler Friedensvertrages durfte die Ruhr-Mosel Entlastungsstrecke wegen ihrer überregionalen Bedeutung für den Güterverkehr weiter gebaut werden. Den Abschnitt von Horrem bis Rommerskirchen stellte man bis 1926 her. Die südlich anschließende Strecke bis Liblar nahm die Deutsche Reichsbahn 1940 in Betrieb.

In Horrem wurde der Güterbahnhof neu errichtet und nach Westen verschoben. Die alten Gleisanlagen im Osten wurden zurückgebaut. Im Dreieck der Strecken von Köln nach Aachen im Süden, von Köln nach Bergheim im Nordosten und von Bergheim nach Liblar in Nordwesten legte man Rangier-, Verlade und Abstellgleise an. Den Ortsgüterverkehr wickelte man am Güterschuppen im Südosten des Bahnhofsgeländes ab.
Für den Ost-West Güterverkehr gab es fünf durchgehende Gleise, dazu kamen sieben lokale Gleise für Abstellung und Verladung. Daneben gab es weitere Anschlussgleise sowie solche für die Wartung und die Abstellung von Lokomotiven. Für die Nord-Süd-Strecke von Bergheim nach Liblar gab es in Horrem nur Durchfahrtgleise, den Güterbahnhof für diese Strecke legte man in Mödrath an.
Für den Personenverkehr gab es in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg drei Bahnsteige mit fünf Gleisen. Für die Strecke von Köln nach Aachen gab es den Hausbahnsteig am Empfangsgebäude sowie einen zweiten Bahnsteig mit Bahnsteigdach und zwei Gleisen. Für die Strecke von Bergheim nach Liblar lag der Bahnsteig mit zwei Gleisen im Nordwesten, es war nur über einen längeren Fußweg zu erreichen, zudem lag er bereits auf dem Damm der Strecke nach Liblar.
Die hohe betriebliche Bedeutung des Bahnhofes zeigen Zahlen aus der Zeit um 1944. 110 Züge auf der Hauptbahn und 110 Züge auf der Nebenbahn berührten täglich fahrplanmäßig den Bahnhof. Hinzu kamen Güterzüge im überregionalen und lokalen Verkehr.

**Die Zeit nach 1945**
Im Zweiten Weltkrieg kam es zu starken Zerstörungen an den Bahnanlagen. Das Empfangsgebäude von 1841 wurde großteils zerstört und wurde bis 1950 neu erbaut. Die Gleisanlagen konnten rasch wieder hergestellt werden, da die Strecke auch für die alliierten Verkehre genutzt werden musste.
Der Verkehr vor allem auf der Hauptbahn erreichte bereits 1949 höhere Zahlen als vor dem Krieg: 125 Züge der Hauptbahn tangierten täglich den Bahnhof (einschließlich der Güterzüge), dazu 126 Züge auf der Nebenbahn.

Der Personenverkehr auf der Strecke von Horrem nach Liblar wurde 1972 eingestellt. Danach verblieb ein Gleis am früheren Bahnsteig, der für Fahrten zwischen Horrem und Bergheim genutzt wurde (heute Gleis 10). Die wenigen Fahrten von Bergheim nach Köln führten über die nordwestliche Gleisverbindung (heute Gleis 19), zunächst ohne Halt in Horrem.
Die Güterverladung im Bahnhof Horrem wurde 2000 endgültig eingestellt, nachdem die Anschlussgleise zum Kabeltrommelhersteller Patro aufgegeben worden waren. Alle anderen Anschlussgleise hatte man bereits früher stillgelegt.

Im Laufe der Zeit gab es im Bereich des Bahnhofes Horrem mehrere Stellwerke, die jedoch alle außer Betrieb genommen wurden. Die Gleisanlagen werden heute von Duisburg aus ferngesteuert, vor Ort gibt es lediglich ein Gebäude mit den erforderlichen Betriebseinrichtungen.

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans von 1992 kam es zum Ausbau der Schnellfahrstrecke von Köln nach Aachen (ABS 4) sowie zur Einrichtung eines separaten Nahverkehrssystems mit der Realisierung der S-Bahn-Linie von Köln über Horrem nach Düren auf eigenem Bahnkörper. Während der Bauarbeiten musste der vorhandene Personentunnel zu den Bahnsteigen, der unmittelbar im Einflussbereich des Horremer Sprungs lag, durch einen neuen Personentunnel ersetzt werden. Darüber hinaus wurde im Bereich des vorhandenen Stellwerks ein neues elektronisches Stellwerk errichtet.
Nach der Eröffnung der Schnellstrecke und der S-Bahn am 15. Dezember 2002 umfasst der Bahnhof Horrem für den Personenverkehr sechs Gleise an fünf Bahnsteigen: Gleise 1 und 2 für die S-Bahn, Gleise 3 und 6 für die Regionalexpresslinien, Gleis 10 als Wendegleis für die Strecke Bergheim – Horrem und Gleis 19 für die Verbindung von Bergheim nach Köln („Bedburger Gleis“, neu in Betrieb genommen am 9. Dezember 2012). Die Gleise 4 und 5 sind dem Schnellverkehr ohne Halt in Horrem vorbehalten.

Aktuell bedienen die Regionalexpresslinien RE 1 (RRX 1 Hamm (Westfalen)  – Aachen), RE 9 (Siegen – Aachen), RB 38 (Bedburg – Köln Messe/Deutz), S 12 (Horrem – Au (Sieg)) und S 19 (Düren – Köln/Bonn Flughafen – Au (Sieg)) den Bahnhof Horrem. Über das neue Empfangsgebäude von 2014 besteht Anschluss an den lokalen Verkehr.
(Sandra Lüling, Fachhochschule Köln 2013 / Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2025)

**Hinweis**
Kartiert wurden zusammenfassend die historischen Ausdehnungen ohne Anschlussgleise.

**Internet**
Bahnarchiv NRW von André Joost: Bahnhof Horrem (abgerufen 19.7.2025)
www.wisoveg.de: Aufsätze zum Thema Horremer Bahnen (abgerufen 20.7.2025)
de.wikipedia.org: Schnellfahrstrecke Köln–Aachen (Abgerufen: 21.7.2025)
stellwerke.info: Stellwerke an der Betriebsstelle Horrem (KHR) (abgerufen 21.7.2025)

Literatur

**Meyer, Lutz-Henning (1989):** 150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland. Köln.

Bahnhof Horrem

**Schlagwörter:** Bahnhof, Güterbahnhof
**Straße / Hausnummer:** Bahnhofstraße 9
**Ort:** 50169 Kerpen - Horrem
**Fachsicht(en):** Kulturlandschaftspflege
**Erfassungsmaßstab:** i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
**Erfassungsmethoden:** Geländebegehung/-kartierung, Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos
**Historischer Zeitraum:** Beginn 1838 bis 1841
**Koordinate WGS84:** 50° 54 58,86 N: 6° 42 48,11 O / 50,91635°N: 6,71336°O
**Koordinate UTM:** 32.339.268,10 m: 5.643.013,07 m
**Koordinate Gauss/Krüger:** 2.550.209,90 m: 5.642.583,33 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:** Sandra Lüling (2013), Claus Weber (2025), „Bahnhof Horrem“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-127859-20150605-12 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**













