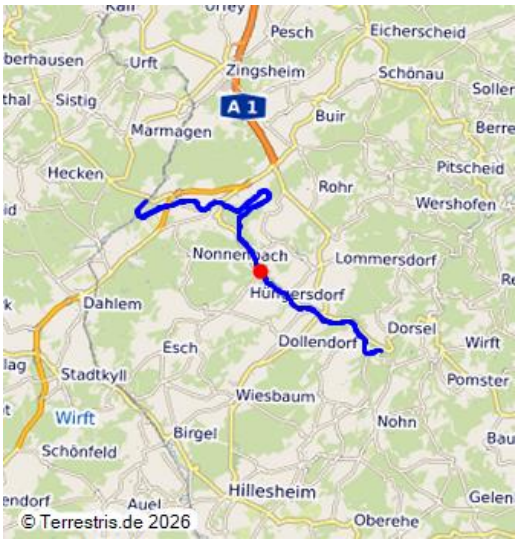
Eisenbahnstrecke von Ahrdorf nach Blankenheim (Wald)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahntunnel, Bahndamm
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Blankenheim (Nordrhein-Westfalen), Dahlem (Nordrhein-Westfalen)
Kreis(e): Euskirchen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Brücke der Eisenbahnstrecke Ahrdorf-Blankenheim (Wald) (2012)
Fotograf/Urheber: Weber, Claus



Die Verbindungsstrecke von Blankenheim (Wald) nach Ahrdorf ist 24,95 Kilometer lang. Die Bahnhöfe befinden sich oft weit außerhalb von Ortschaften: Blankenheim (Wald), Blankenheim-Dorf, Blankenheim-Ort, Mülheim, Freilingen, Dollendorf, Ahrdorf. In Ahrdorf bestand Anschluss an die Strecke von Jünkerath nach Dümpelfeld, die dort wiederum Anschluss an die Ahrtalbahn Remagen nach Adenau besaß. Bedeutung besitzen der 314 Meter lange Tunnel Finkenberg, ein zweiter Tunnel am Johannisbusch in der Nähe des Bahnhofes Mülheim, der große Einschnitt mit einer Tiefe von 25 Meter bei Blankenheimerdorf und die bis zu 20 Meter hohen Dämme vor dem besagten Einschnitt.

Vorgeschichte

Die Bahnlinie von Ahrdorf hatte in Blankenheim (Wald) Anschluss an die Eifelbahn. Diese konnte nach langwierigen Planungen in Abschnitten eröffnet werden: 1865 von Euskirchen nach Kall durch die Rheinische Eisenbahn. Von Kall aus sollte sie weiter bis zur Wasserscheide bei Schmidtheim dem Urfttal und dann bis an die Mosel dem Kylltal folgen: 1870 wurde der Eisenbahnverkehr über Blankenheim nach Gerolstein aufgenommen, 1871 ging das Teilstück von Gerolstein bis Trier in Dienst.
Der End-Bahnhof Ahrdorf liegt an der Bahnlinie von Jünkerath nach Dümpelfeld. Es ist eine Fortsetzung der Ahrtalbahn, die als Zweigbahn von der linken Rheinstrecke am 17. September 1880 von der Rheinischen Eisenbahn von Remagen nach Ahrweiler eröffnet wurde; am 1. Dezember 1886 folgte die Fortsetzung bis Altenahr und am 15. Juli 1888 bis Adenau. Aus strategischen Gründen kam 1912 in Dümpelfeld ein Abzweig nach Lissendorf bis Jünkerath hinzu.

Gründe für den Bahnbau

Nach dem 1871 gewonnen Deutsch-Französischen Krieg lebte man im Deutschen Reich ständig mit der Angst einer französischen Revanche. Aus dieser Furcht heraus wurde die Eifel zu einem äußerst wichtigen Landstrich für die Erschließung mit strategisch wichtigen Eisenbahnlinien. Der Gedanke an einen Krieg bestimmte den Ausbau des Eifeler Eisenbahnnetzes bis zum ersten Weltkrieg. Durch den von Alfred von Schlieffen erarbeiteten Plan, wie das Deutsche Reich einen Zweifrontenkrieg gewinnen könne, bekam die Eisenbahn als Transportmittel eine überragende militärische Bedeutung. Es war selbstverständlich, dass man eine der beiden Fronten im Westen gegen Frankreich entstehen sah. So rückte der Eifel-Mosel-Raum in den Blickpunkt strategischer Planspiele. In diesem Zusammenhang ist auch die Verbindung von der Ahrtalbahn an die Eifelstrecke über Blankenheim zu sehen, die zusätzliche Möglichkeiten für den Aufmarsch der Truppen und des Antransports von Material und Nachschub Richtung Westen

gab. In der Gegenrichtung waren es Transport von Material, Verletzten und Kriegsgefangenen aus Westen in das Reich. Zusätzlich erhöhte die Querverbindung die Transportleistungen in der Eifel und war für Umleitungen erforderlich.
Daneben spielten auch die Förderung des preußischen Staates von Industrie, Gewerbe und Tourismus in der Eifel ein Rolle, wenn auch eine untergeordnete. Der Bau der Eisenbahn und deren Betrieb brachten zahlreiche Arbeitsplätze und damit Verdienste in die Region. Die Bahn wurde zu einem der größten Arbeitgeber in der Eifel und blieb es bis nach dem Zweiten Weltkrieg.

Eisenbahn Blankenheim (Wald) nach Ahrdorf
Die Strecke war als Ergänzungsstrecke zur südlichen Verbindung von Dümpelfeld über Lissendorf nach Losheim konzipiert und angesichts des schwierigen und abgelegenen Geländes aufwendig und teuer. Nach der Genehmigung 1909 begann man mit den Bauarbeiten am 1. April 1910. Entlang der Strecke mussten neben zahllosen Brücken (u.a. dem vierbogigen Freilinger Viadukt) Überführungen und Unterführungen auch drei Tunnel und mehrere bis zu 30 Meter tiefe Felseinschnitte gebaut werden. Insgesamt wurden 1,6 Millionen Quadratmeter Erdmassen bewegt, 3,21 Millionen Kilogramm Zement, 996000 Kilogramm Trass und 38000 Quadratmeter Bruchsteine wurden verbaut. Zur Ausführung der Bauarbeiten wurden bis zu 1500 Arbeiter täglich beschäftigt, darunter viele Gastarbeiter aus Italien und Kroatien, denn die Zentraleifelregion konnte mit einheimischen Arbeitskräften den Bedarf nicht decken. Die Gesamtkosten der relativ kurzen Nebenstrecke betrugen dann nach Fertigstellung 7,75 Millionen Mark. Die Bahnlinie wurde am 1. Mai 1913 eröffnet.

Betrieb bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges
In den 1920er Jahren fuhren vier werktägliche Personenzüge, in den 1930er Jahren waren es sechs. Ein Güterzug fuhr jeden Morgen hin und zurück. Dieser transportierte Holz überwiegend aus Freilingen und Dollendorf, sowie in geringerem Umfang aus Blankenheim-Ort und Mülheim, Kalk aus Blankenheimerdorf, Dollendorf und Freilingen, Erde aus Mülheim, Stroh, Heu, Hafer, Düngemittel wie Phosphate aus Dollendorf und tierischen Dünger aus Blankenheim und Mülheim.
Den Ersten Weltkrieg überstand die Bahn schadlos; ihrem Hauptzweck entsprechend war sie in dieser Zeit mit Materialtransporten und Truppenbewegungen voll ausgelastet gewesen.
Auch im Zweiten Weltkrieg wurde die Bahn nicht wesentlich beschädigt, trotz verschiedener Angriffe (z. B. 1940, 1944); wenige Monate vor Kriegsende trafen sie statt dessen Kinder und Zivilisten. Auch in diesem Krieg fiel der Bahn große Bedeutung als Nachschubstrecke zu. Als die Front näher kam, dienten die Tunnel Munitionstransporten oder Treibstoffzügen, tagsüber als Versteck vor Tiefflliegern. Zeitweise lag dort ein schweres Eisenbahngeschütz, das nachts auf den Mülheimer Damm kam, einige Schüsse abgab und wieder im Tunnel verschwand, ehe es geortet werden konnte.
Zerstört wurde die Strecke schließlich bei Kriegsende von deutschen Truppen. Der Blankenheimer Tunnel und zwei von den neun Mülheimer Brücken wurden gesprengt und als Panzersperren mit Baumstämmen verrammelt. Die Amerikaner schoben bei ihrem Eintreffen alles in kürzester Zeit mit ihren Räumpanzern beiseite. Insgesamt waren 14 Brücken zerstört worden, darunter auch das Viadukt über die Ahr und die Ahrtalstraße in der unmittelbaren Nähe des Freilinger Bahnhofes.

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg
Die Strecke war bis zum 20. November 1950 nicht befahrbar. Von Blankenheim (Wald) aus wurde die Strecke zunächst bis Mülheim (1950) und im Juni 1951 bis Ahrdorf wieder eröffnet. Täglich kam ein Güterzug gegen 10.30 Uhr ahrabwärts zu den Bahnhöfen und fuhr gegen 12.30 Uhr wieder zurück bis Blankenheim (Wald).
Am 15. Juni 1951 konnte die restliche Strecke bis Ahrdorf für den Güterverkehr freigegeben werden, allerdings mit Einschränkungen der Achslasten. 1954 wurde dann endlich, neun Jahre nach Kriegsende, der Personenverkehr wieder aufgenommen, allerdings nur zwischen Blankenheim (Wald) und Mülheim. Schon 1958 ist der Personenverkehr auf dieser Strecke wieder stillgelegt worden.
1961 wurde das Teilstück Blankenheim (Eifel)-Ahrdorf, auf dem in der letzten Zeit nur noch drei Güterzüge pro Woche verkehrten, aufgegeben. Die Strecke von Ahrdorf bis Mülheim wurde 1963 abgebaut und die bis Blankenheim (Eifel) im Jahre 1966/67. Der Restabschnitt von Blankenheim (Eifel) bis Blankenheim (Wald) überlebte zunächst als Industriestammgleis, da die Molkereigenossenschaft Blankenheim hier umfangreiche Wagenladungen mit Futtermitteln, Briketts, Koks und Dieselkraftstoff erhielt. Diese Verkehre wurden jedoch nach einem Besitzerwechsel der Molkerei komplett auf die Straße verlagert und das Industriestammgleis daraufhin 1977 abgebaut.

Hinweise
Einige Abschnitte der Bahnlinie im Bereich Bahnhof Blankenheim (Wald) sind Baudenkmal (LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland ObjNr. 85617).
Die Eisenbahnstrecke Ahrdorf - Blankenheim (Wald) ist wertgebendes Merkmal des historischen Kulturlandschaftsbereiches „Bahntrasse von Blankenheim-Wald nach Ahrdorf“ (Kulturlandschaftsbereich Regionalplan Köln 298).

(Claus Weber, 2012, 2022)

Internet

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Ahrdorf-Blankenheim (abgerufen: 6. April 2012)
de.wikipedia.org: Ahrtalbahn (abgerufen: 6. April 2012)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Dümpelfeld-Lissendorf (abgerufen: 6. April 2012)
de.wikipedia.org: Eifelbahn (abgerufen: 6. April 2012)
www.wisoveg.de: Die Nebenbahn Blankenheim-Wald - Ahrdorf (abgerufen: 6. April 2012)
www.wisoveg.de: Eginhard Kranz, Die alte Eisenbahnstrecke zwischen Blankenheim-Wald und Ahrdorf (abgerufen: 6. April 2012)
www.wisoveg.de: Beate Paul-Lützeler, Die Erschließung der Eifel durch die Eisenbahn (abgerufen: 6. April 2012)

Literatur

Hoppe, Wiebke; Wegener, Wolfgang (2014): Archäologische Kriegsrelikte im Rheinland. (Führer zu archäologischen Denkmälern im Rheinland, 5.) S. 249-253, Essen.

Jacobi, Klaus (1978): Eifelstrecken in Gefahr. Bahnstrecken sind lebensnotwendig für die Eifel. In: Jahrbuch Kreis Euskirchen 1977, S. 75-84. Euskirchen.

Jehnen, Manfred / Eisenbahnfreunde Jünkerath (Hrsg.) (2018): Wieder eine neue Eifelbahn. 100 Jahre Ahrdorf – Blankenheim (Wald). Jünkerath.

Kemp, Klaus (2013): Die Ahrtalbahnen. Eisenbahnen zwischen Rhein und Eifel. S. 68-69, 119, Freiburg.

Kranz, Eginhard (1992): Die alte Eisenbahnstrecke zwischen Blankenheim (Wald) und Ahrdorf. In: Jahrbuch Kreis Euskirchen 1993, Euskirchen. Online verfügbar: Wisoweg , abgerufen am 07.10.2026

Paul-Lützeler, Beate (1988): Die Erschließung der Eifel durch die Eisenbahn. In: Jahrbuch Kreis Euskirchen 1987, Euskirchen. Online verfügbar: Wisoweg , abgerufen am 18.02.2022

Paul-Lützeler, Beate (1986): Das Dampfroß kommt. Die Eifeler Eisenbahnen 1864-1914 in zeitgenössischen Fotografien. (Publikationen des Kreismuseums Blankenheim, Regionalmuseum des Kreises Euskirchen für Naturkunde und Kulturgeschichte der Nordwesteifel, Nr. 3.) Blankenheim.

Reimann, Wolfgang R. (2009): Die Eisenbahn in Blankenheim (Eifel) … bzw. das, was 1973 von ihr noch übrig war. In: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, Heft 11, 3/2009, S. 62-66. Köln.

Zimmer, Gerhard (1973): Die Entstehungsgeschichte der Eisenbahnstrecken in der Eifel. In: Eifeljahrbuch 1973, S. 68-86. Euskirchen.

(1983): Zerstörung und Wiederaufbau im Bahnnetz der Eifel. In: Arbeitskreis Eifeler Museen (Hrsg.): Notjahre der Eifel 1944-49, S. 123-130. Meckenheim.

Eisenbahnstrecke von Ahrdorf nach Blankenheim (Wald)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahntunnel, Bahndamm
Ort: Blankenheim, Dahlem
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1913, Ende 1977
Koordinate WGS84: 50° 24 30,93 N: 6° 41 21,52 O / 50,40859°N: 6,68931°O
Koordinate UTM: 32.335.815,74 m: 5.586.613,19 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.549.044,43 m: 5.586.084,36 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: „Eisenbahnstrecke von Ahrdorf nach Blankenheim (Wald)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20120413-0001 (Abgerufen: 27. November 2026)

Copyright © **LVR**