Eisenbahnstrecke von Kall nach Hellenthal

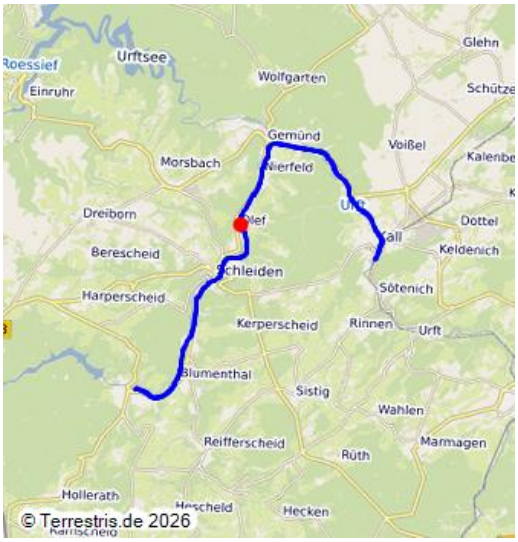
„Flitsch“

Oleftalbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahntunnel, Bahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Hellenthal, Kall, Schleiden
Kreis(e): Euskirchen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Gleise der Eisenbahnstrecke Kall - Hellenthal (Oleftalbahn) am Ortsausgang von Schleiden, Blumenthaler Straße (2016).



Die Nebenbahn von Kall nach Hellenthal in der Eifel wurde 1884 eröffnet und bis 2004 von der Reichsbahn bzw. Bundesbahn betrieben. Seit 2009 erfolgen regelmäßige Fahrten im Touristikverkehr. Die Bahn wird heute Oleftalbahn genannt, im Volksmund *Flitsch*.

Vorgeschichte
Eröffnung 1884 und Betrieb bis zum Ersten Weltkrieg
Urfttalsperre und Schmalspurbahn
Erster Weltkrieg
Bau des Westwalls und Ordensburg Vogelsang
Zweiter Weltkrieg
Wiederaufbau und Betrieb bis 1994
Winterverkehr und Sonderverkehre
Bahnhöfe, Haltepunkte und Betriebsstellen
Erhalt der Strecke und Betrieb ab 2008
Baudenkmal
Hochwasser im Juli 2021
Hinweis, Internet, Literatur

Vorgeschichte

Die Eifel gehörte in der preußischen Zeit (ab 1814) zu den ärmsten und am wenigsten entwickelten Regionen (*„Die Eifel ist ein herrliches Jagdrevier nur schade, daß dort Menschen wohnen“*, Kaiser Wilhelm II). Doch bereits seit dem Hohen Mittelalter ist dort die Produktion von Eisen nachgewiesen (z.B. seit 1418 im Schleidener Tal). Jedoch verhinderten insbesondere die schlechte Anbindung an die Kohlenreviere und Absatzmärkte im 18. und 19. Jahrhundert die weitere Entwicklung dieser Industrien. So wanderten bedeutende Familien, wie die Familien Poensgen und Hoesch, nach Düsseldorf und ins Ruhrgebiet aus. Dort gab es

genügend Kohlen und leichte Zugänge zu den Rohstoffen und hier konnten sie große und bekannte Fabrikationen entwickeln. Der an der Bahnstrecke gelegene Hochofen in Blumenthal wurde 1875 als letzter ausgeblasen und 1881 das letzte Eifeler Hammerwerk in Hellenthal Kirschseiffen stillgelegt.
Die fehlende Anbindung der Fabriken im Schleidener Tal an die Aachener Kohlengruben, die zurückgehenden Eisenerzvorkommen in der Eifel, die durch Raubbau verschwundenen Wälder zur Herstellung der Holzkohle und die fehlenden Möglichkeiten des Transportes der Halb- und Fertigprodukte waren ausschlaggebend für die Abwanderung der Fabrikationen. Die Eisenbahn, die hier frühzeitig hätte Abhilfe schaffen können, kam für das Schleidener Tal jedoch zu spät. Die erste Eifelbahn, die Strecke von Düren bzw. Köln nach Trier, war am 1. November 1867 in der Relation Düren über Euskirchen und Mechernich nach Call (später Kall) eröffnet worden. Die Fortsetzung nach Trier wurde jedoch nicht durch das Schleidener Tal, sondern bekanntermaßen über Nettersheim, Jünkerath und Gerolstein nach Trier geführt.

Eröffnung 1884 und Betrieb bis zum Ersten Weltkrieg

Zum Anschluss der immer noch bedeutenden Fabriken im Oleftal wurde am 25. Februar 1881 die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Call nach Hellenthal erteilt. Die Eröffnung fand am 8. März 1884 statt, wie üblich mit Sonderzug und geladenen Gästen.
Die Strecke ist 17,569 Kilometer lang und weist als Kunstbauten den Gemünder Tunnel sowie kleinere Brücken über die Urft und die Olef auf.
Bekanntester Betriebspunkt ist die Ortsdurchfahrt durch den Ort Olef. Da die Gleise in den Straßen liegen und mitten durch den Ort führen, muss hier ein Zugbegleiter dem Zug vorangehen und die Strecke sichern.
In der Frühzeit der Bahnstrecke gab es nur wenige Verbindungen für den Personenverkehr (z.B. 1897 vier Züge in beide Richtungen). Bedeutender war der Güterverkehr, es wurden die Produkte der hier produzierenden Fabriken abgefahren, Rohmaterialien und Betriebsstoffe zugeliefert. Dazu gehörten landwirtschaftliches Gerät (Eisenhütte und Hammer in Oberhausen), Buchenholz, Drähte, Essig, Rodelschlitten, Leitern, Düngemittel, Brennstoffe, Papier, Glas usw. An den Bahnhöfen und in den Streckengleisen gab es dafür zahlreiche Anschlüsse an die im Tal liegenden Fabriken, die teilweise bis zur Aufgabe des Güterverkehrs 1994 genutzt wurden.

Urfttalsperre und Schmalspurbahn

Anfang des 20. Jahrhunderts wurde die Urfttalsperre errichtet, den Grundstein legte man am 29. Juli 1901. Zum Antransport von Materialien sollte die Eisenbahn genutzt werden. Vom Bahnhof Gemünd aus baute die Frankfurter Firma Philipp Holzmann nach den Plänen des 1. Königlich Preußische Eisenbahn-Regiments eine Schmalspurbahn zur Baustelle der Talsperre.
Diese war rund zwölf Kilometer lang und besaß die Spurweite 900 Millimeter. Zum Transport von Arbeitern wurde ein selbstgebauter Personenwagen eingesetzt. An Wochenenden konnten auch Privatleute zur Baustelle fahren, sodass sich im Laufe der Zeit ein gut genutzter Ausflugsverkehr entwickelte.
Nach Eröffnung der Talsperre 1904 wurde die Schmalspurbahn wieder abgebaut. Heute befindet sich auf der Trasse ein Wanderweg.

Erster Weltkrieg

Bei den Planungen im Vorfeld des Ersten Weltkrieges spielte die Eifel als Aufmarschgebiet gegen die Niederlande und Belgien eine bedeutende Rolle. Da die Eisenbahn hierbei eine besondere Rolle spielen sollten, wurden bis 1914 einige Eisenbahnstrecken neu errichtet. Die Hellenthaler Strecke hatte jedoch nur eine untergeordnete Position bei den Planungen. Der Endpunkt Hellenthal lag in einiger Entfernung zur damaligen Reichsgrenze, die noch weit bis in das heutige Belgien hinein reichte. Trotzdem wurden auch hier Militärzüge geführt, bevorzugt für den Nachschub. Ob es zum Bau zusätzlicher Gleise in den Bahnhöfen kam, ist bislang nicht belegt.

Bau des Westwalls und Ordensburg Vogelsang

Im Jahr 1936 begann der Bau des Westwalles, der die Grenze nach Westen gegen die Niederlande, Belgien und Frankreich schützen sollte. Wurde zunächst für die Anlieferung von Material und Arbeitern die Bahnverbindung zwischen Remagen und Weywertz (Belgien) genutzt, kam es ab 1938 auch zur Nutzung der Hellenthaler Bahn. Von hier aus wurden die Materialien zu den einzelnen Bauabschnitten transportiert. Auch in Schleiden wurden weitere Gleise zum Entladen errichtet.
Zur Ordensburg Vogelsang, rund neun Kilometer über Straßen vom Bahnhof Gemünd entfernt, gab es keine Bahnverbindung. Jedoch diente der Bahnhof Gemünd der Anreise und der Abreise zur Ordensburg. So kam auch Adolf Hitler am 20. November 1936 mit einem Sonderzug zu einer Tagung von Gauamtsleitern bis Gemünd und fuhr weiter mit dem Auto zur Ordensburg.

Zweiter Weltkrieg

Der Beginn des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 brachte zunächst keine Veränderungen im Eisenbahnverkehr. Doch

mit dem Beginn der Westoffensive am 10. Mai 1940 wurde der Westen Deutschlands zum Aufmarschgebiet erklärt. Militärzüge verkehrten auf der Hellenthaler Strecke. Truppen und Material konnten an den Bahnhöfen entladen werden und fuhren von dort aus weiter gen Westen. Die beim Bau des Westwalles errichteten zusätzlichen Ladegleise konnten hier wiederum genutzt werden. Bei Kriegsende kam es zu größeren Zerstörungen von Bahnanlagen im Winter 1944/45, insbesondere auch im Zusammenhang mit der Ardennenoffensive (Offensive deutscher Truppen ab Oktober 1944 gegen die von Westen vorrückenden alliierten Truppen). Die zurückweichenden deutschen Truppen zerstörten zusätzlich noch stehende Bauten. Der Zugverkehr wurde am 15. Oktober 1944 eingestellt.

Wiederaufbau und Betrieb bis 1994

Die Zerstörungen der Bahnstrecke waren so groß, dass zunächst der Abschnitt von Kall bis Oberhausen wieder hergestellt werden sollte. Allerdings konnte die Eisenbahn Kall von Euskirchen her erst wieder am 23. Dezember 1947 erreichen, nachdem der zerstörte Kaller Tunnel wieder hergestellt worden war. Am 8. Juli 1948 fuhr dann der festlich geschmückte Eröffnungszug wieder zwischen Kall und Oberhausen, dem vorläufigen Endpunkt. Der Planbetrieb wurde am 10. Juli 1948 aufgenommen. Am 14. Dezember 1949 war auch die Reststrecke bis Hellenthal wieder betriebsfähig.
Zwischen 1951 und 1953 wurden die kriegsbeschädigten Bahnhofsgebäude neu errichtet, teilweise sind diese Gebäude noch vorhanden.
Der Betrieb wurde von Beginn an mit Dampflokomotiven durchgeführt, die in Euskirchen stationiert waren. Ab 1954/55 waren dem Bahnbetriebswerk Euskirchen die bekannten Schienenbusse zugeordnet, die ab diesem Zeitpunkt auch auf der Hellenthaler Strecke eingesetzt wurden. Da diese Triebwagen die Fahrzeiten verkürzten, konnten zusätzliche Haltepunkte in Anstois, Mauel, Nierfeld und Wiesgen eingerichtet werden.
Der Einsatz der Schienenbusse wurde 1978 beendet. Danach fuhren bis zur Betriebseinstellung Diesellokomotiven mit drei Personenwagen (sog. Silberlingen) bzw. vierachsigen Umbauwagen. Jetzt gab es sogar vormittags einen durchgehenden Zug zum Bonner Hauptbahnhof und zurück.
Der Sonn- und Feiertagsverkehr wurde im Juni 1975 eingestellt. Der letzte reguläre Personenzug fuhr am 30. Mai 1981. Zwischen dem 1. Juni 1981 und dem 27. Mai 1994 fuhren nur noch Güterzüge über die Hellenthaler Strecke.

Winterverkehr und Sonderverkehre

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bildeten sich zahlreiche Vereine zur Pflege des Wintersports in der Eifel. Deren Mitglieder fuhren häufig aus den rheinischen Großstädten in die Eifel, beispielsweise nach Hollerath bei Hellenthal. In Hellenthal wurden Skier und Rodelschlitten vermietet. Und der Stationsvorsteher in Hellenthal meldete regelmäßig die Schneeverhältnisse zu den Zeitungen im Rheinland. Bald entstand der Wunsch nach Sonderzügen von Bonn und Köln aus nach Hellenthal. Und so wurde eine Verbindung hergestellt, die morgens nach Kall mit sofortigem Anschluss nach Hellenthal führte. Im Winter 1911/1912 gab es dann an vier Tagen mit ausreichenden Schneeverhältnissen Sonderzüge, die durchgehend von Köln und Bonn nach Hellenthal fuhren. Bis zu 1000 Wintersportler nutzten diese Gelegenheiten.
Nach dem Krieg wurde 1950 der erste Wintersportsonderzug eingelegt. In den 1950er Jahren verlagerte sich dieser Verkehr auf die Straße.

Von der Anschlussstelle Höddelbusch wurde der Truppenübungsplatz Vogelsang bedient. Es wurden hier Panzer ver- und entladen. Der Betrieb zwischen Kall und dem Anschluss Höddelbusch wurde noch bis zum 7. Dezember 2004 bedient.

Bahnhöfe, Haltepunkte und Betriebsstellen

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bahnhof Kall (Verbindung zur Eifelstrecke Köln - Trier)
2,3	Haltepunkt Anstois
4,7	Haltepunkt Mauel
5,9	Bahnhof Gemünd
.-.	Gemünder Tunnel
7,6	Haltepunkt Nierfeld

9,0	Haltepunkt Olef
10,4	Anschluss Höddelbusch
12,0	Bahnhof Schleiden
13,3	Haltepunkt Wiesgen
14,0	Haltepunkt Oberhausen
15,6	Bahnhof Blumenthal
17,2	Bahnhof Hellenthal

Erhalt der Strecke und Betrieb ab 2008

1995 gründete sich die „Bahn- und Businitiative Schleidener Tal e.V.“. Sie hatte zum Ziel, den Busverkehr zu verbessern, aber auch die Oleftalbahn zu erhalten und wieder zu betreiben. 2008 konnte die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (*RSE*) die Eisenbahninfrastruktur übernehmen. Aus diesem Anlass fuhr am 11. Dezember 2008 ein Triebwagen der RSE wieder zwischen Kall und Oberhausen. Im Sommer 2009 wurde ein touristischer Verkehr aufgenommen, der ab dem 30. August 2009 bis Blumenthal fuhr. Und am 1. August 2010 konnte der Verkehr wieder bis Hellenthal aufgenommen werden (auch wenn der eigentliche Bahnhof in Hellenthal nicht erreicht wird). Seitdem gibt es jedes Jahr zwischen Pfingsten und Allerheiligen einen regelmäßigen touristischen Betrieb mit Dampflokomotiven oder Triebwagen.

Baudenkmal

Die Eisenbahnstrecke von Kall nach Hellenthal ist eingetragenes Baudenkmal (Hellenthal, UDB-Nr. 254; LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Datenbank-Nr. 70874. Kall, UDB-Nr. 162; LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Datenbank-Nr. 70875. Schleiden, UDB-Nr. 196; LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Datenbank-Nr. 70876).

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)
Die Bahnstrecke in den Tälern von Urft und Olef ist ebenfalls stark von den Hochwasserschäden betroffen. Ein Betrieb ist zurzeit nicht möglich. Insbesondere die Zerstörung der Brücke über die Erft bei Mauel verhindert eine schnelle Wiederinbetriebnahme. Größere Gleisabschnitte sind unterspült, Bahnübergänge zerstört. Die Bahnstrecke dient vor allem dem Ausflugsverkehr. So hat der Wiederaufbau für die Deutsche Bahn AG keinen Vorrang. Es bleibt zu hoffen, dass die erfolgreiche Zusammenarbeit von Rhein-Sieg-Eisenbahn (Pächter) und Bahn- und Businitiative Schleidener Tal auch in Zukunft fortgesetzt werden kann.
Der Kreis Euskirchen und der Aufgabenträger des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV), der Nahverkehr Rheinland (NVR) aus Köln, haben sich geeeinigt, 2023 eine Machbarkeitsstudie für eine mögliche Reaktivierung in Auftrag zu geben. Wegen des starken Schülerverkehrs aus Schleiden in das nördliche Kreisgebiet soll vor allem ein Betrieb von Hellenthal über Kall Richtung Jünkerath an der Eifelbahn untersucht werden. Nach Abschluss der Studie soll über den möglichen Wiederaufbau der Strecke entschieden werden. (nach Heilmann 2022).
Am 23. Juni 2025 wurde dem Antrag auf Stilllegung der Strecke von Kall über Schleiden nach Hellenthal durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen stattgegeben. Damit endet die Betriebsführung der Strecke durch die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE). (Stand Juni 2025)

(Claus Weber, LVR-Reaktion KuLaDig, 2018, 2021, 2022, 2025)

Hinweis

Die Oleftalbahn ist wertgebendes Merkmal des historischen Kulturlandschaftsbereiches „Oleftalbahn“ (Regionalplan Köln 226).

Internet

de.wikipedia.org: Oleftalbahn (Abgerufen 17.06.2013)
Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke Kall-Hellenthal (Abgerufen: 2.7.2017)
www.oleftalbahn.net/: Oleftalbahn (Abgerufen 17.06.2013, Inhalt nicht mehr verfügbar 25.5.2025)
www.nrwspd.net: Gutachten des LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland vom 23.11.2006 (Abgerufen 17.06.2013, Inhalt nicht mehr verfügbar 28.11.2016)

Literatur

Heilmann, Frank (2022): Die Hochwasserkatastrophe. Update von Anfang Mai 2022. In: nachrichtenblatt. Informationen zur Verkehrspolitik im Rheinland. Nr. 143, 2/22, S. 16-26. S. 19, Köln.

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

Rauchberger, Hans (2013): Die „Flitsch“. In: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, Heft 29, 2/2013, S. 8-24. o. O.

Eisenbahnstrecke von Kall nach Hellenthal

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahntunnel, Bahnhof
Ort: Hellenthal, Kall, Schleiden
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1884
Koordinate WGS84: 50° 32 41,54 N: 6° 29 14,38 O / 50,54487°N: 6,48733°O
Koordinate UTM: 32.321.978,46 m: 5.602.229,76 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.534.586,87 m: 5.601.130,13 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, „Eisenbahnstrecke von Kall nach Hellenthal“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20130618-0001 (Abgerufen: 19. November 2026)

Copyright © **LVR**