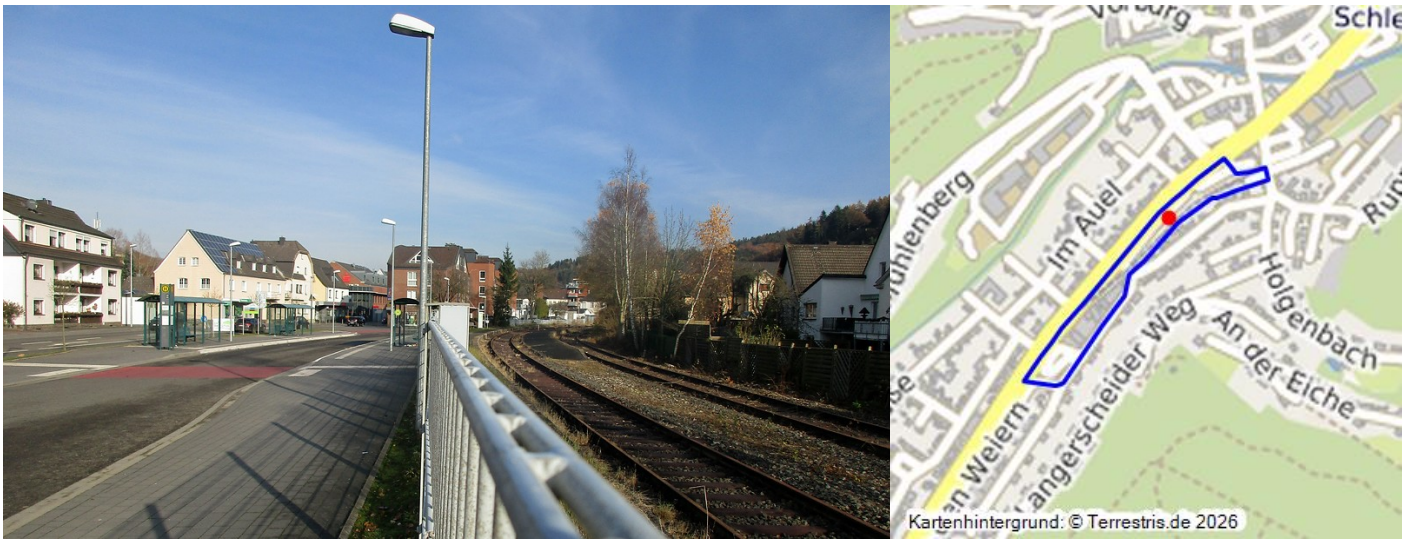
Bahnhof Schleiden (Eifel)

Schlagwörter: Bahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Schleiden
Kreis(e): Euskirchen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Der Bereich des früheren Bahnhofs Schleiden der Oleftalbahn, heute Busbahnhof (2016).

Der Bahnhof in Schleiden liegt an der Oleftalbahn zwischen Kall und Hellenthal (Bahnkilometer 12,0 ab Kall). Er wurde gemeinsam mit der Bahnlinie am 8. März 1884 eröffnet und erhielt die Bezeichnung *Schleiden (Eifel)*. Zum Bahnhof gehörte ein Empfangsgebäude im Stil der Zeit (heute Gelände des Busbahnhofs). Von hier wurden die lokalen Erzeugnisse abtransportiert, die Strecke besaß zunächst vor allem Bedeutung für den Güterverkehr. Durch ihre grenznahe Lage und die Frontnähe ab der Ardennenoffensive wurde die Oleftalbahn im Jahre 1945 stark beschädigt, vor allem Bahnhöfe, Brücken und der Gemünder Tunnel .

Flugplatz Vogelsang
Nahe der Ordensburg Vogelsang hatte man 1939 einen Flugplatz für Schulungszwecke der dortigen Mannschaften eröffnet. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 wurde der Flugplatz der Luftwaffe übergeben. Militärisch genutzt wurde das Flugfeld bei dem deutschen Überfall im Mai 1940 auf die Beneluxstaaten und dem Angriff auf Frankreich.
Der Treibstoff für die Flugzeuge wurde in Tankwaggons der Reichsbahn transportiert, die bis zum Bahnhof Schleiden gefahren wurden. Hier gab es eine im Frühjahr 1940 errichtete Verladestation. Man lud die Eisenbahnwaggons auf Straßenroller des Systems Culemeyer um und fuhr sie so bis zum Flugplatz.

Die Zeit nach 1945 bis zur Stilllegung 1981
Die Strecke zwischen Kall und Oberhausen/Eifel konnte erst am 8. Juli 1948 wieder in Betrieb genommen werden. Von 1949 bis 1951 erhielt Schleiden (Eifel) ein neues Empfangsgebäude.
Am Montag, den 1. Juni 1981 wurde die Strecke endgültig stillgelegt. Am Samstag zuvor fuhr das letzte Mal ein planmäßiger Personenzug von Kall nach Hellenthal und wieder zurück.
Das Empfangsgebäude Schleiden wurde in den Jahren um 1990 abgebrochen.

Betrieb nach 1981
Nach der Einstellung des Personenverkehrs 1981 gab es noch bis zum 28. Mai 1994 regelmäßigen Güterverkehr bis nach Hellenthal, danach fuhr nur noch der Militärverkehr bis Schleiden-Höddelbusch zur Panzerverladerampe (bis 2002).
In den Sommerferien 1998 und 1999 gab es einen ersten touristischen Verkehr: Im Rahmen des DB-Bahntours-Dampflokprogramms fuhren an den Wochenenden Dampfzüge bis Schleiden. 1999 pachtete die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) den

nicht mehr genutzten Abschnitt zwischen Höddelbusch und dem Bahnhof Schleiden. Die private Eisenbahngesellschaft wollte sowohl den Güterverkehr wieder beleben, als auch touristischen Verkehr anbieten. Wegen des 2004 neu eingerichteten Nationalparks Eifel unterstützte das Land Nordrhein-Westfalen den Tourismus durch ein Zweijahresprogramm für Personenverkehr in der Ausflugssaison an Sonntagen und Feiertagen. Der Verkehr wurde vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg organisiert und von der Rurtalbahn GmbH durchgeführt. Seit dem 16. Oktober 2005 ist der Regelverkehr beendet. Im Jahr 2006 wurde dieser Verkehr von einigen Eisenbahnfreunden des Arbeitskreises Oleftalbahn wieder aufgenommen. Die HWB Verkehrsgesellschaft (Hochwaldbahn Verkehrsgesellschaft mbH) stellte dazu einen Uerdinger Schienenbus zur Verfügung.

Ebenfalls im Jahr 2006 wurde im Rahmen eines Straßenbauprojektes auf der Bundesstraße 258 (Brückenerneuerung) die Bahntrasse zwischen dem provisorischen Haltepunkt Schleiden Rathaus und dem Bahnhof Schleiden asphaltiert und in eine Behelfsstraße umgewandelt. Diese Straße wurde Ende 2007 zurückgebaut, die Signalanlagen im November 2008 wieder in Betrieb genommen. Damit konnte der Bahnhof Schleiden wieder bedient werden, der Behelfshaltepunkt Schleiden Rathaus wurde aufgegeben und zurückgebaut.

Aktueller Verkehr
Am 1. November 2008 pachtete die RSE die Strecke von Kall über Schleiden nach Oberhausen von der DB Netz und erhielt eine 50-jährige Betriebsgenehmigung. Die Strecke zwischen Schleiden und Oberhausen wurde am 22. Oktober 2008 wiedereröffnet. Seit 2008 fährt der Verein BuBI (Bahn- und Businitiative Schleidener Tal e.V.) diese Ausflugsverkehre in Zusammenarbeit mit der RSE, eingesetzt wird seitdem ein historischer MAN-Schienenbus der RSE. Die Strecke wird fahrplanmäßig an allen Sonntagen und Feiertagen von Pfingsten bis zum 1. November (Allerheiligen) von Ausflugs-/Museumszügen befahren.

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 war ebenfalls stark von den Hochwasserschäden betroffen. Der Betrieb auf der Oleftalbahn ist seither eingestellt. 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. Der Wiederaufbau hat daher für die Deutsche Bahn AG keinen Vorrang.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2018, 2024)

Internet
Bahnarchiv NRW von André Joost: Bahnhof Schleiden (Abgerufen: 14.5.2024)
www.rheinische-industriekultur.com: Walter Buschmann, Bahnstrecke der Oleftalbahn (Abgerufen: 14.5.2024)
de.wikipedia.org: Oleftalbahn, Bahnhof Schleiden (Eifel) (Abgerufen: 14.5.2024)

Literatur

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.

Schack, Martin (2004): Neue Bahnhöfe. Die Empfangsgebäude der Deutschen Bundesbahn 1948-1973. Berlin.

Bahnhof Schleiden (Eifel)

Schlagwörter: Bahnhof
Straße / Hausnummer: Blumenthaler Straße
Ort: 53937 Schleiden
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 1884
Koordinate WGS84: 50° 31 33,07 N: 6° 28 21,75 O / 50,52585°N: 6,47271°O
Koordinate UTM: 32.320.870,79 m: 5.600.150,62 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.533.564,14 m: 5.599.007,88 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, „Bahnhof Schleiden (Eifel)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-CW-20130618-0003 (Abgerufen: 5. November 2026)

Copyright © **LVR**