

Ein unbekanntes Bahnprojekt von Mayen ins Ahrtal

Pläne für eine Bahntrasse von Mayen über Kempenich zur Ahr von 1917 wurden nicht realisiert

Arno Furth

Verkehrsverbindungen spielen eine außerordentliche Rolle bei der Entwicklung einer Region. Im Kreis Ahrweiler zeigt sich dies in der Gegenwart bei der Erschließung von neuen erfolversprechenden Gewerbe- und Industriegebieten entlang leistungsfähiger Fernstraßen. Es finden sich aber auch Beispiele für den Wegzug oder den Misserfolg von Einrichtungen und Unternehmen, wenn diese Voraussetzungen fehlen.

Dies ist jedoch keine Erkenntnis der heutigen Zeit. Bereits im 19. Jahrhundert und vor dem Ersten Weltkrieg (1914 - 1918) haben die im Rheinland zu Unrecht nicht sehr beliebten Preußen die Bedeutung einer modernen Verkehrsinfrastruktur erkannt, Wasser- und Landwege ausgebaut und Bahntrassen auch in der Eifel realisiert.

Die Bahn war zur damaligen Zeit das modernste Massenverkehrsmittel, das abseits der Schifffahrtswege einen Güterverkehr mit viel

höherer Zuladung erlaubte als die bisherigen Transportmittel. Sie spielte in der preußischen Verkehrspolitik deshalb eine bedeutende Rolle. Schon vor dem Ersten Weltkrieg waren in der Eifel mehrere leistungsfähige Bahntrassen entstanden, die allerdings meist von der Strecke Bonn-Koblenz abzweigten und nach Westen in Richtung zur Reichsgrenze verliefen und dort an die Strecke Aachen-Trier anschlossen. Im Norden der Eifel lief eine Bahnstrecke von Bonn über Euskirchen, Kall nach Jünkerath. Südlich davon folgte die Bahn der Ahr bis Dümpelfeld und erreichte über Ahrdorf die Westtrasse entlang der Grenze. Eine dritte Strecke verlief von Andernach über Mayen und Daun nach Gerolstein. Und schließlich eine weitere nördlich der Mosel die Strecke von Koblenz, über Cochem und Bullay nach Trier. Außerdem gab es noch zwischen Brohl und Kempenich ab 1901/02 eine Schmalspurbahn, die heute noch als „Vulkan-Express“ bis Engeln führt.

Nord-Süd-Verbindung

Die Regierung der preußischen Rheinprovinz hatte erkannt, dass es an leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindungen fehlte. Eine leistungsfähige, strategische Bahn sollte eine Alternative zur Rheinstrecke bieten. Die Trasse Mönchengladbach über Liblar zur Ahrstrecke bei Bad Neuenahr/Ahrweiler wurde ausgebaut, Tunnel gegraben und Brückenwerke errichtet, um diese zweigleisige Strecke zu ermöglichen. Eine Verbindung von der Ahr weiter nach Süden war jedoch nicht projektiert.

Bahntrasse von Mayen zur Ahr

Auch der Kreis Mayen hoffte mit einer besseren Verkehrsinfrastruktur seine wirtschaftliche Situation zu verbessern. Man beauftragte deshalb den Stadtbaumeister a. D. Eugen de Witt die Möglichkeit einer Bahntrasse von Mayen an die Ahr zu untersuchen.

Eugen de Witt erhielt diesen Auftrag nicht von ungefähr. Sein beruflicher Werdegang wies ihn als Experten auf dem Gebiet der Bahntechnik und auf dem Vermessungswesen aus. 1851 in Emmerich geboren, trat er nach Beendigung der Realschule eine einjährige Baulehre bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn an bevor er am Polytechnikum Aachen ein Ingenieurstudium begann, das er mit dem Feldmesserexamen abschloss. Danach arbeitete er als Ingenieur bei der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und als selbständiger Ingenieur und Vermesser an einer Anzahl von Projekten. 1894 erhielt er eine Stelle als Kreisbaumeister des Königlichen Landratsamts Mayen. Von dort wechselte er bei der Stadt Mayen auf die Stelle eines Stadtbaumeisters. Von seiner Tätigkeit zeugen eine Reihe öffentlicher Gebäude sowie eine Reihe von Bahn- und Brückenbauten. Nachdem er aus dem Dienst ausgeschieden war, wurde er durch die Stadt Mayen beauftragt, die Möglichkeit einer Bahnverbindung von Mayen an die Ahrstrecke zu untersuchen.

De Witt machte sich mit der ihm eigenen Sorgfalt und unter Nutzung seiner Erfahrungen als Vermesser und Bahningenieur ans Werk. 1917 legte er die „Denkschrift betreffend den Bau einer Eisenbahn von Mayen über Kempenich an die Ahr“ vor.

Die Denkschrift

Die Denkschrift ist auch heute noch ein lesenswertes Werk für Regionalhistoriker, Eisenbahnenthusiasten oder einfach Liebhaber der Eifelregion. Sie formuliert im Gegensatz zum heute oft üblichen Schreibstil in Studien wohlthuend knapp, aber sehr detailreich. De Witt beschreibt die Südeifel mit ihren vielfältigen Vorkommen an Gesteinen, das Auftreten verschiedener Erze sowie die Bedeutung einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur für Industrie, Forst- und Landwirtschaft.

Am Anfang des 19. Jahrhunderts standen für den Landtransport nur Pferdefuhrwerke und zur Jahrhundertwende als modernstes Verkehrsmittel die Bahn zur Verfügung. Folgerichtig weist de Witt den Bahnen eine herausragende Rolle bei der Ausbeutung der Bodenschätze und der wirtschaftlichen Entwicklung der Region zu.

Bei der Beschreibung der wirtschaftlichen Bedeutung geht de Witt ausführlich auf die Bedeutung einer Bahnstrecke auf die Wettbewerbsfähigkeit bestehender Betriebe und auf die Ansiedelung neuer Industrien ein. Seine Denkschrift erwähnt Steinbrüche und Erzgruben in den Eifeldörfern, die heute bereits in Vergessenheit geraten sind. Neben den großen zum Teil noch genutzten Steinbrüchen in der Nähe von Mayen, St. Johann und Ettringen werden Brüche bei Bell, Rieden, Weibern, Kempenich, Engeln, Staffel, Hannebach, Fronrath und Kesseling erwähnt. Erze, wie Blei, Kupfer und Zink wurden in Cassel, Watzel und Kesseling gefördert. Weitere Erzvorkommen waren bei Hohenleimbach, Lederbach, Siebenbach und Kempenich nachgewiesen worden.

Mit der Bahn als Massentransportmittel war es möglich, den Menschen aus den belasteten Industrieregionen an Rhein und Ruhr eine Erholung in der Eifel zu bieten. Viele Orte schmückten sich mit dem Titel „Luftkurort“.

Die Denkschrift führt deshalb auch touristische Attraktionen, wie Genoveva-Höhle, Hohe Acht, Naturschutzgebiet Wibbelsberg und Steiner Berg auf.

1917 befand sich das Deutsche Kaiserreich im dritten Kriegsjahr. Die militärische Lage sowie die Versorgungssituation der Bevölkerung wa-

*Postkarte des
Luftkurorts Denn*



ren äußerst angespannt. Um dem Bahnprojekt eine Chance auf Realisierung zu verschaffen, führt de Witt dann auch pflichtgemäß die militärische Bedeutung dieses Vorhabens auf, ohne sie weiter auszuführen.

Bei seinen Kosten- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen bedient sich de Witt schon der noch heute gängigen Instrumentarien bei der Werbung um einen öffentlichen Bauträger. Die Kosten werden trotz erkennbarer geografischer und geologischer Schwierigkeiten als überschaubar bezeichnet. Bei den zu erwartenden Erträgen wird eine ständig steigende Ertragslinie mit hohen Gewinnen für die Zukunft als sicher vorausgesetzt.

Die Trasse

Bei der Planung der Bahntrasse musste sich de Witt auf Kartenwerke der „Königlich Preussischen Landesaufnahme“ stützen, die zwischen 1870 und dem Beginn des Ersten Weltkriegs entstanden waren. Bei der Wahl der Strecke waren Bodenbeschaffenheit, Steigung und Gefälle sowie Kurvenradien und das Überwinden von Hindernissen, wie Taleinschnitte und Berg Rücken, durch Brücken und Tunnel zu berücksichtigen. Bei der Anlage von Bahnhöfen waren Ausweichgleise bzw. Überholspuren und gerade Streckensegmente und Rampen für das Be- und Entladen einzuplanen. Die gewählte Variante

der Trasse wurde im Gelände vermessen und ein Geländeschnitt mit Höhenprofil und Steigungs- bzw. Gefällegraden erstellt. Bei den Bahnhöfen und Haltestellen wird detailliert festgehalten, welche Güter transportiert werden sollten und aus welchen Dörfern der Personentransport zu erwarten sei.

Vom Mayener Ost-Bahnhof ausgehend führt die geplante Strecke nach Norden zu den Grubenfeldern bei St. Johann. Dort wird eine Haltestelle zum Beladen der Züge vorgesehen. Die Trasse beschreibt einen Bogen nach Osten und passiert Ettringen im Süden. In Ettringen ist ein Bahnhof mit einem Überholgleis von 350 Metern geplant. Entlang der L 82 führt die Strecke nach Norden. Nahe der Rodder Höfe ist links der Landesstraße ein weiterer Bahnhof mit einer Überholspur von sogar 550 m in einer Anlage zur Denkschrift zu sehen. Der nächste Bahnhof mit einem Gleiskörper von 480 m liegt westlich Bell und führt in einem weiten Bogen nach Westen mitten durch die dortigen Steinbrüche. Im Norden von Rieden ist ein Tunnel von 150 m vorgesehen um eine gerade Einfahrt vor dem projektierten Bahnhof (550 m) zu erhalten. Weiter geht es zunächst nach Westen, dann biegt die Trasse ostwärts von Weibern nach Süden ab. Der Ort soll einen Güterbahnhof mit 675 m Länge und eine zusätzliche Haltestelle bei den dortigen Gruben erhalten. Zur Vermeidung ei-

ner Steigung ist zwischen dem heutigen Freibad Brohltal, der B 412 und dem Ort ein Tunnel von ca. 150 m Länge kurz vor einem Bahnhof mit den stattlichen Maßen von 1130 m Länge vorgesehen. Nun führt die Strecke nach Norden Richtung Spessart, dort ist eine Haltestelle von 300 m eingeplant. Der Bahnhof in Schelborn (900 m) ist letzter Halt bevor die Strecke mit einer Kurve nach Westen das Plateau verlässt und mit durchschnittlich 25 Prozent Gefälle der Ahr entgegenstrebt.

Bis Schelborn waren überwiegend ökonomische Gesichtspunkte für die Streckenführung von Bedeutung. Durch die engen Täler und das Gefälle bestimmt nun die Geologie den Verlauf. Bereits wenige hundert Meter vom westlichen Ortsrand von Schelborn wäre ein Tunnel von ca. 100 m Länge erforderlich gewesen um den Abstieg bzw. die Bergfahrt im damals technisch möglichen Rahmen zu halten. Bis Blasweiler fällt die Trasse von 550 m (Schelborn) auf 450 m (Blasweiler). Dabei werden soweit möglich die Senken des Densbach und des Aulbach für die Streckenführung genutzt. Einige hundert Meter nördlich der heutigen L 85 führt die Strecke dann nach Oberheckenbach. Ein Bahnhof mit einem Ausweichgleis von 550 m Länge ist für Niederheckenbach vorgesehen. Links der L 85 erreicht die Trasse dann Staffel. Kurz vor dem Ort wechselt sie auf die rechte Seite der Straße und führt auf leicht höher als der Ortskern liegendem Niveau nach Kesseling. Der für

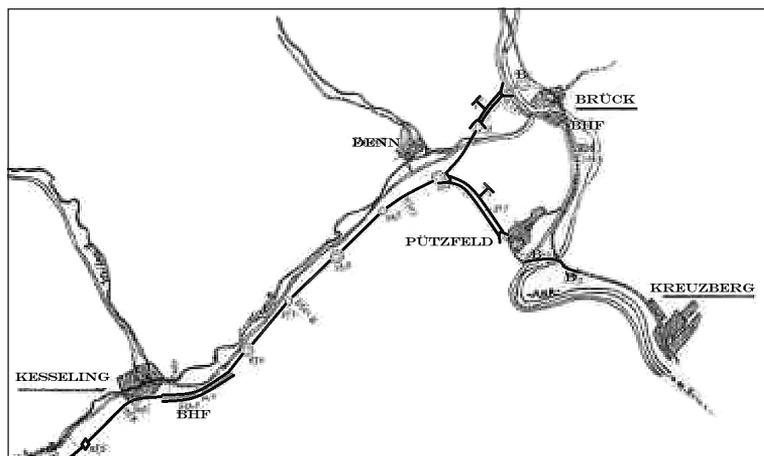
den Ort vorgesehene Bahnhof mit 620 m Länge, würde heute im Ort zwischen Steinerbergstraße und Hauptstraße liegen. Rechts parallel zur L 85 geht es weiter Richtung Brück. Hier sollte der Anschluss an die Ahrstrecke erfolgen. De Witt hat dazu zwei Varianten erarbeitet.

Variante A:

Beim Ort Denn (heute Ahrbrück), der in der Denkschrift wohl in Folge eines Setzfehlers als Daun bezeichnet wird, überquert die Trasse die Straße (L85) und schneidet den Sportplatz an der Denntal-Schule bevor ein Tunnel von ca. 550 bis 600 m Länge durch die Nordseite des Katzbergs an die Ahr führt. Um mit der Ahrstrecke verbunden zu werden ist eine Brücke zur Überquerung der Provinzialstraße (B 257) und der Ahr erforderlich. In einer weiten Kurve wäre der Anschluss an die vorhandene Bahnstrecke etwa beim heutigen südlichen Ortsrand des Ortsteils Brück/Ahr erfolgt.

Variante B:

Nördlich der L 85 bleibend läuft die Trasse parallel zur Straße biegt in Ahrbrück in Höhe der Denntalstraße nach Norden ab und durchquert in einem Tunnel von ca. 700-800 m den Berg Rücken des Müllenberg, den sie zwischen Pützfeld und dem Ahrbogen wieder verlässt. Bei dieser Variante erfolgt der Anschluss an die Ahrstrecke mit einer Brücke über den Fluss und einem Gleis Richtung Bahnhof Kreuzberg.



*Varianten
der Tunnel*

Bewertung des Projekts aus heutiger Sicht

Schon damals wurden Projekte, welche die Entwicklung der Region voran gebracht hätten aufgrund anderer Prioritäten geschoben bzw. wurden nicht realisiert. In den inzwischen vergangenen einhundert Jahren hätte die 1917 geplante Bahnlinie Höhen und Tiefen erlebt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wäre eine Bahnlinie für die auf dem Gebiet des ehemaligen Luftwaffenübungsplatzes Ahrbrück angesiedelten Rückkehrer und die Flüchtlinge aus den ehemaligen Ostgebieten hilfreich gewesen, mussten doch auf dem Weg zur Arbeit oft lange Fußwege bewältigt werden.

Mit der zunehmenden Motorisierung hätte die Bahn gewiss an Bedeutung verloren und im Zuge der Bahnreformen wäre die Strecke vermutlich spätestens Anfang der 1990er-Jahre stillgelegt worden.

Bei der heutigen Diskussion um die Lärmbelastigung durch den Schienenlärm im Rheintal ist aber der angerissene Aspekt einer Parallelstrecke zur Rheinschiene vom Niederhein bis nach Koblenz interessant. Sie hätte für den Tourismus aber ähnliche Probleme bedeutet wie für die Orte entlang der Rheinschiene.

Die vorhandene Trasse mit ihren Brücken und Tunneln hätte meines Erachtens allerdings bei entsprechender Verbreiterung die Möglichkeit zu einer besseren Verbindung zwischen Ahrtal und dem Plateau im Bereich Kempenich geboten, als dies heute auf den engen Landes- und Kreisstraßen, die sich zudem in einem beklagenswerten Zustand befinden, der Fall ist.

Quellen:

- Die Ausführungen stützen sich auf die „Denkschrift betreffend den Bau einer Eisenbahn von Mayen über Kempenich an die Ahr“ von de Witt, Mayen 1917.
- Zum Baumeister Eugen de Witt siehe Hans Schüller im Heimatbuch Mayen 2003, S. 109 ff., siehe auch <http://www.dilibri.de/rlp/periodical/pageview/1213592>