

Mit der Rurtalbahn nach Monschau

Der Wald auf dem Kermeter bis zur Rur hinab wird abgeholzt. In Rurberg, Einruhr und Hammer sollen sich neue Industrie- und Gewerbebetriebe ansiedeln. Das Rurtal zwischen Grüenthal und Reichenstein durchdonnern in Kürze lange Personen-, Güter- und Militärzüge. Was sich wie eine Apokalypse anhört ist lediglich eine Vorstellung von dem, was geschehen wäre, wenn man den Plan, von Heimbach bis Kalterherberg eine Eisenbahn zu bauen, in die Tat umgesetzt hätte.

Bereits im April 1881 hatte Rurbergs Bürgermeister Michael Hubert Ferdinand Gerards in einem Positionspapier den zu erwartenden wirtschaftlichen Aufschwung zu Papier gebracht und die oben genannten Aspekte hervorgehoben. Außerdem würde die Rurtalbahn zur Wiederaufnahme des Erzabbaus in den Gruben „Maubacher Bleiberg“ sowie „Erzreich“ bei Eschauel nahe Schmidt führen, „deren Förderung wegen den ungünstigen Conjunctionen und wegen Mangel an Verkehrsmittel eingestellt werden mußte“. Das Gleiche gelte für die ehemaligen Dachschiefergruben im Erkensruhtal, wo „von jeher Dachschiefer gewonnen worden, welche den früher in Montjoie gewonnenen Schiefen an Güte nicht nachstehen“. Außerdem könne, so der Dürener Stadtrat in einer Stellungnahme, „die Ausbeutung der Torflager bei Montjoie“ nur dann effektiv erfolgen, „wenn durch den Ausbau der Linie Montjoie-Düren eine direkte billige Verfrachtung in die industriellen und ackerbaubetriebenden Districte Düren-Jülich geschaffen wird.“



Endlich Anschluss an die weite Welt! Wirtschaftliche Interessen und die Enttäuschung über die Vennbahn befeuerten die Planung zu einer Rurtalbahn zwischen Heimbach und Kalterherberg. (Abbildung: Stadtarchiv)

Am 4. Juli 1883 bat Dürens Bürgermeister Hubert Jakob Werners seinen Monschauer Amtskollegen Philipp Vogt, sich beim bevorstehenden Besuch des preußischen Innenministers Robert Viktor von Puttkamer für das Projekt einzusetzen.

Das Interesse daran hielt sich in Monschau jedoch in Grenzen, zumal die neue Strecke fürs erste nur bis Kreuzau, später bis Heimbach und erst im letzten Bauabschnitt bis Kalterherberg geführt werden sollte. Absolute Priorität hatte stattdessen die Bahnlinie von Aachen Rothe Erde, die nach jahrzehntelangem Zittern endlich in die Tat umgesetzt werden konnte. Es dauerte aber nur wenige Jahre, bis auch in Monschau ein Umdenken einsetzte. Anlass war, man mag es kaum glauben, die 1885 eröffnete Vennbahn. Bürgermeister Vogt fasste in einem Schreiben vom 19. Dezember 1889 an Albert von Maybach, den Königlichen Staatsminister und Minister für öffentliche Arbeiten in Berlin, die Situation wie folgt zusammen: „An das Zustandekommen dieser Eisenbahn-Verbindung knüpften sich die weitgehendsten Hoffnungen unserer bis dahin von der Welt abgeschlossenen Stadt. Diese Hoffnungen, welche ein Emporblühen unserer ganzen wirtschaftlichen Lage herbeigeführt hätten, sind indeß nicht in Erfüllung gegangen, wie dieses heute nach mehr denn 5 jähriger Erfahrung leider konstatiert werden muß.“ Dieser „Mißerfolge in bezug auf die Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Stadt“ sei „hauptsächlich dem eigentümlichen Zustande zuzuschreiben sein, daß der Bahnhof etwa 3 Kilometer von der Stadt selbst – sogar im Bezirke einer anderen Gemeinde [Mützenich] – auf dem Plateau eines Höhenzuges angelegt worden und daher nur auf steilen Zugangswegen zu erreichen ist. [...] Die mannigfachen Kurven auf der Strecke Rothe Erde-Montjoie verteuern nicht unbedeutend die Tarife für Personen- und Güterverkehr, und wir erlauben uns hierfür besonders anzuführen, daß die meisten Güter der hiesigen Fabriken per Achse [d. h. über die Straße] den nächsten Städten zugeführt werden, indem dieser Transport sich billiger als derjenige per Eisenbahn stellt.“ Von einer Rurtalbahn versprach man sich zudem Vorteile durch „eine direkte Bahnverbindung mit dem Kreise Schleiden [...], wenn aus dieser Roer-Bahn in der Nähe von Ruhrberg eine Zweigbahn dem Urtfthale entlang nach Gemünd in Verbindung mit der Call-Hellenthaler-Secundärbahn eingelegt würde.“ Ein Gutachten der „Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinisch) zu Cöln“ vom 11. Februar 1890 kam jedoch zu dem Ergebnis, dass gerade das zu teuer käme. Letztendlich sei „der Verkehrsaufschluß gering, da zwischen Montjoie und Gemünd nur ärmliche Dörfer ohne jegliche Gewerbetätigkeit berührt würden.“ Außerdem besitze Monschau in Wirklichkeit „fast gar keine Beziehungen in der Richtung nach Call“, weshalb Maybach diesen Vorschlag auch inzwischen verworfen habe. Was den Bau einer Bahn durchs Rurtal betraf sah die Sache anders aus. Während „für die Richtung nach Aachen“ das „Verkehrsbedürfnis [...] befriedigt“ sei, werde „eine Fortführung der in Bauvorbereitung begriffenen Bahn von Düren nach Kreuzau bis zum Anschlusse an die Hohe-Vennbahn als unmittelbare Fortsetzung der Linien Düren-Neuss eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für den Durchgangsverkehr nach den Luxemburgischen etc. Industriebezirken gewinnen“ können. „Außerdem würde ein großes Gebiet, welches jetzt abseits vom Verkehre liegt, Aufschluß erhalten, und für militärische Zwecke könnte diese Bahnverbindung von hoher Wichtigkeit sein.“ Wie aus dem Gutachten hervorgeht, gab es für die Verbindung Kreuzau-Monschau ursprünglich zwei Trassenvarianten. Die erste, rund 50 km lang, sollte durchs Rurtal führen und einen „neuen Thal-Bahnhof unmittelbar bei der Stadt Montjoie“ erhalten. Da von Baukosten in Höhe von ca. 7 Millionen Mark ausgegangen werden müsse, sei eine alternative Streckenführung gesucht und in der Linie von Nideggen-Brück aus durch das Kalltal nach Konzen gefunden worden. Sie würde lediglich eine Länge von 30,5 Kilometer haben und ca. 3,8 Millionen Mark teuer werden. Trotzdem sei die Strecke durchs Rurtal, vor allem aufgrund der geringeren Steigung, vorzuziehen.

Zunächst klang alles vielversprechend. Der Brief eines Mitarbeiters von Staatsminister Maybach an Dr. Heinrich Pauly, Oberpfarrer von Monschau und Mitglied des Provinzial-Landtags, vom 15. November 1890 weckte Hoffnungen auf einen glücklichen Ausgang. Allerdings müsse man etwas Geduld haben, da Maybach „Rücksicht auf den neuen Finanzminister nehmen müsse, der noch harthöriger sei wie sein Vorgänger.“ Im Mai 1893 begann die Kölner Eisenbahndirektion „mit der Vornahme der allgemeinen Vorarbeiten für eine Fortsetzung der Nebenbahn Düren-Kreuzau über Montjoie nach Kalterherberg“. Dabei ging es primär um eine Prüfung der Finanzierbarkeit. 1896 beschloss der Preußische Landtag, die Bahnlinie von Kreuzau bis Heimbach zu verlängern. Allerdings: „Mit dem Weiterbau der Bahn über Heimbach hinaus“, wie es in einem Brief von Pauly an den Monschauer Bürgermeister vom 21. Mai 1896 heißt, „wird es wohl so schnell nicht vorwärts gehen“.

Was nun folgte war ein jahrelanges, zermürendes Hin und Her. In der Hoffnung, dass eine reduzierte Variante mehr Aussicht auf Erfolg haben würde, schlug Bürgermeister Leopold Pleuß, der bereits zweite Nachfolger von Vogt, am 24. Juli 1906 als Alternative einen Bypass zur Vennbahn von Konzen über Monschau nach Kalterherberg vor. Entweder solle diese Stichbahn bis Dreistegen durchs Laufenbachtal „an der Seidenfabrik und an dem städtischen Gefängnis [heute Schloßberg 2] vorbei“ durch einen Tunnel unter dem Burgberg und über das Röttgen geführt werden oder über Imgenbroich, Menzerather Weiher, Äuchen, unter dem Kierberg und der Sonntagsley hindurch über den Burgau. Doch auch daraus wurde nichts. Am 6. März 1911 traf die Ablehnung aller bisherigen Anträge „zur vorläufigen Erschließung von Montjoie“ ein. „Der Bau der ganzen Strecke Heimbach-Montjoie-Kalterherberg [...] kann bei der großen Zahl dringender Eisenbahnprojekte nicht weiter verfolgt werden, da die wirtschaftlichen Verhältnisse nur einen so geringen örtlichen Verkehr erwarten lassen, daß die Bereitstellung des [...] Baukapitals nicht in Aussicht genommen werden kann.“ Schließlich ging man inzwischen von 17,5 Millionen Mark aus. Außerdem sei „von weiterer Verfolgung“ des Projekts einer Stichbahn „mit Rücksicht auf den geringen Umfang des zu erwartenden Verkehrs und die nicht unerheblichen Baukosten abzusehen.“

In der Hoffnung, dass Hartnäckigkeit siegt, wollte Monschau sich noch immer nicht geschlagen geben. Der Plan, zusammen mit der „Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und Betrieb“ aus Frankfurt am Main einen Anschluss für die Altstadt zu erhalten, blieb nicht mehr als ein Strohfeder. Einen weiteren Versuch startete die Monschauer Eisenbahnkommission 1912 mit der „Continentalen Eisenbahn-Bau & Betriebs-Gesellschaft“ aus Berlin, wobei jetzt nur noch von einer Schmalspurbahn zwischen Heimbach und Monschau die Rede war. Doch der Eisenbahndirektionspräsidenten Martini in Köln machte im Anschluss an eine Besprechung im April 1913 deutlich, „daß zwar gegen das Projekt nichts einzuwenden ist, der Staat aber kein Interesse an einer Schmalspurbahn hat und demgemäß ein staatlicher Zuschuß nicht in Aussicht gestellt werden kann.“ Dem schloss sich der Minister der öffentlichen Arbeiten an. Mit seiner Weigerung, eine Kleinbahn für den Güter- und Personenverkehr zuzulassen, kam per Erlass vom 30. Oktober 1913 das endgültig Aus.