

Aachen-Maastrichter Eisenbahn Spoorlijn Aken - Maastricht

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#), [Bahnhof](#), [Eisenbahnbrücke](#), [Einschnitt \(Eisenbahn\)](#), [Museumsbahn](#), [Höckerlinie](#)

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Gemeinde(n): Aachen, Gulpen-Wittem, Maastricht, Meerssen, Simpelveld, Valkenburg aan de Geul, Voerendaal

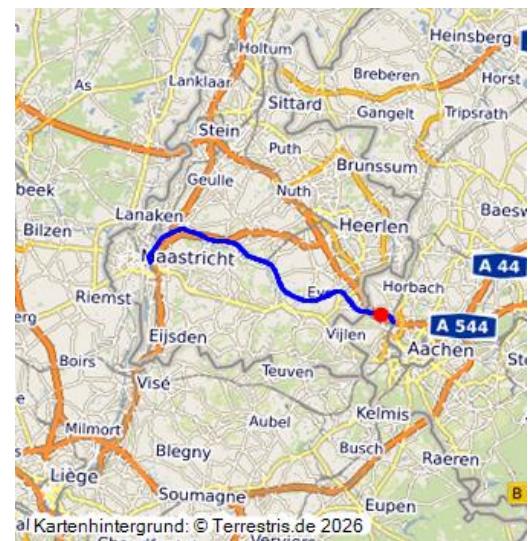
Provinz(en): Limburg

Kreis(e): Städteregion Aachen

Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Der historische Schienenbus der Südlimburgischen Dampfeisenbahn-Gesellschaft im Museumsbahnhof Vetschau (2012)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die Aachen-Maastrichter Eisenbahn bot eine direkte Eisenbahn-Verbindung zwischen den beiden wirtschaftlich bedeutenden Städten. Sie wurde 1853 eröffnet. Auf niederländischer Seite ist der Abschnitt zwischen Maastricht und Schin op Geul elektrifiziert und Teil des südlimburgischen Verkehrsnetzes. Der Abschnitt zwischen Simpelveld und Richterich wurde 1992 stillgelegt und ist jetzt Teil der Museumseisenbahn der Südlimburgischen Dampfeisenbahn-Gesellschaft ZLSM.

[Bau und Betrieb der Bahnstrecke](#)

[Bahnhöfe und Haltepunkte](#)

[Museumseisenbahn Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij](#)

Bau und Betrieb der Bahnstrecke

In Aachen und Umgebung gab es zu Beginn des 19. Jahrhunderts blühende Industrien, die für einen schnellen Warenaumsatz in einem ständig wachsenden Absatzgebiet bessere Transportmöglichkeiten forderten. Dabei war man modernen Betriebsformen, wie der aufkommenden Eisenbahn, aber auch dem Bau von Schifffahrtskanälen positiv zugewandt. Die Eröffnung der Rheinischen Eisenbahn von Aachen nach Köln 1841 bzw. nach Belgien 1843 zeigte schnell positive Wirkungen für die Industrien und die Stadt. Jedoch führte der mächtige Einfluss der Stadt Köln auf die Tarife der Eisenbahn dazu, dass Pläne für Konkurrenzbahnen entworfen wurden. Dazu gehörten auch die Verbindung von Aachen über Maastricht nach Belgien, für die bereits im Dezember 1831 James Cockerill die Genehmigung beantragte. Er besaß jedoch Kohlenfelder im niederländischen Limburg, der Staat vermutete daher Privatinteressen und versagte die Konzession.

Zu Beginn der 1840er Jahre kamen diese Planungen erneut auf, um der einzigen niederländische Kohlenmine, die Domanial-Mijn bei Kirchrath, durch einen Eisenbahnanschluss gute Absatzbedingungen zu schaffen. Auch die Stadt Aachen stand dieser Bahnlinie positiv gegenüber, da sie das Wurmtal mit ihren Industrieanlagen berührte. Eine Verlängerung dieser Strecke bis Kohlscheid wäre möglich gewesen.

Im Herbst 1843 gründete sich ein provisorisches Komitee zum Bau einer Eisenbahn von Aachen nach Maastricht. Auch die

preußische Regierung wollte sich für diese Bahn einsetzen und damit die Wirtschaft von Aachen fördern.

Der Ausgangspunkt der Bahn sollte nach dem Willen der Stadt ein Bahnhof am Ponttor sein. Hier hatten sich bereits zahlreiche Spediteure angesiedelt, die den Verkehr in die Niederlande betrieben. Deren Absatz war durch die Bahn von Köln nach Belgien bereits zurückgegangen, durch die neue Bahnlinie drohte eine weitere Verschlechterung der wirtschaftlichen und damit sozialen Situation in diesem nordwestlichen Stadtteil von Aachen. Da die Spediteure den Warenverkehr vom geplanten Bahnhof in die Stadt übernehmen könnten, bestand diese auf dem Bahnhof am Ponttor.

Zugleich wurden Forderungen nach einem Anschluss an den Rheinischen Bahnhof im Süden der Stadt erhoben, vordringlich von der Aachener Handelskammer unter ihrem Präsidenten David Hansemann. Die Überlegungen sahen einen Verlauf entlang der westlichen Stadtmauer vor, wie er später auch ausgeführt wurde. In den 1840er Jahren gab es nur die Möglichkeiten einer Untertunnelung im Bereich des Langen Turms oder einen Durchbruch durch die Stadtmauer.

Zugleich kamen Planungen auf, an denen Hansemann maßgeblich beteiligt war. Aachen sollte über eine „[Westliche Verbindungsbahn](#)“ mit dem Rhein bei Düsseldorf verbunden werden, der späteren Eisenbahnstrecke Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf/Ruhrort.

Am 14. Juli 1845 gab es eine Generalversammlung der Aachen-Maastrichter Eisenbahn-Gesellschaft, auf der ein positives Bild gezeichnet wurde. Die neue Strecke sollte zwei Städte mit insgesamt 80.000 Einwohnern verbinden. Stichstrecken waren zu den Kohlenminen bei Kirchrath geplant. Die Verknüpfungen mit der geplanten Bahn von Aachen nach Düsseldorf, mit den Bahnen von Maastricht nach Lüttich und Hasselt sowie mit dem Schiffsverkehr auf der Maas und den geplanten Schifffahrts-Kanälen Richtung Antwerpen verdeutlichten die wirtschaftlichen Möglichkeiten.

Die Gesellschaft erhielt am 30. Januar 1846 die Konzessionsurkunde für den preußischen Teil und am 13. Februar 1846 für den niederländischen. Die Strecke sollte vom Rheinischen Bahnhof in Aachen über Bahnhof Templerbend, Richterich und Vetschau bis zur Grenze und weiter über Bocholtz, Simpelveld (mit Abzweig zur Domanial-Mijn bei Kirchrath), Schin op Geul, Valkenburg, Houthem, Meerssen bis nach Wijk vor Maastricht führen und im Bahnhof am St. Martinstor enden. Zwischen dem Rheinischen Bahnhof und dem Abzweig bei Richterich verlief die Strecke parallel zur Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn. Auf der Trasse lagen vierzehn Brücken, 35 Brückentore, 66 Wasserdurchlässe und 42 niveaugleiche Bahnübergänge.

Nach endgültigen Festlegungen zum Verlauf wurde 1849 mit dem Bau begonnen. Die Strecke wurde am 20. Oktober 1853 in Betrieb genommen.

Den [Bahnhof Templerbend](#) errichtete die Gesellschaft bis 1858; er lag im Bereich der heutigen Technischen Hochschule an der Schinkelstraße. Es handelte sich um einen Inselbahnhof, dessen Nordseite von der Aschen-Maastrichter, die Südseite von der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft genutzt wurde. Hier befand sich auch ein Zollgebäude für die Reisenden in die Niederlande.

Aufgrund der schlechten Ertragslage wurde die Strecke Aachen – Maastricht Landen am 1. August 1867 an die Chemin de fer Grand Central Belge verpachtet, die Gemeinschaftsstrecke mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn bis Kämpchen an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft. Die Erwerbung für den preußischen Staat erfolgte am 4. August 1897, nachdem die Chemin de fer Grand Central Belge zum 1. Januar 1897 in das Eigentum des belgischen Staates übergegangen war (andere Quellen nennen 1882 bzw. 1898 *nach NRW-Bahnarchiv*).

In Simpelveld bestand Anschluss an die [Verbindung zur Dominiale Mijn](#), die 1873 eröffnet wurde. Die Strecke zwischen Richterich und dem Bahnhof Templerbend in Aachen wurde 1910 stillgelegt, nachdem man eine neue Strecke weiter westlich über den Bahnhof Aachen-West errichtet hatte.

Kurz vor der Grenze zu den Niederlanden quert die Bahnstrecke ein Abschnitt des Westwalls, der Grenzbefestigung aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges. Da die Eisenbahn-Verbindung nach Westen kriegswichtig war, wurden hier besondere Einrichtungen erstellt, die es ermöglichen, im Ernstfall die Strecke zu blockieren. In diesem Fall wurden Eisenträger zwischen Betonblöcke eingespannt, die ein Überfahren von Panzern verhindern sollten.

Kriegsbedingt fielen Personenzüge zwischen 1945 bis 1954 aus. Den Personenverkehr stellte man endgültig am 30. Mai 1992 ein.

In den Niederlanden ist der Abschnitt von Schin op Geul nach Maastricht Teil der Verbindung von Heerlen nach Maastricht, die bereits 1945 durchgehend elektrifiziert worden ist. Seit 2007 betrieb den Personenverkehr die Veolia Transport Nederland. Die DB Arriva (Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG) übernimmt den Betrieb im Dezember 2016.

Bahnhöfe und Haltepunkte

Auf der 36,5 Kilometer langen Strecke gab bzw. gibt es folgenden Bahnhöfe und Haltepunkte (nach de.wikipedia.org):

- Aachen Marschierthor (1905 mit dem Rheinischen Bahnhof zum [Aachener Hauptbahnhof](#) vereint)
- [Aachen Templerbend](#) (km 2,9, erbaut 1858, ab 1910 durch den neuen und leicht versetzten Bahnhof Aachen West ersetzt)
- Richterich (km 6,5)
- Vetschau (km 8,0, Haltepunkt)
- Bocholtz (km 10,5, zunächst Haltepunkt, seit 1890 Bahnhof)
- Simpelveld (km 12,5, auch Grenzbahnhof)
- Eijs-Wittem (km 16,5, Haltepunkt)
- Wijlre-Gulpen (km 18,5)
- Schin op Geul (km 22,0; anfangs Haltepunkt, ab 1913 Bahnhof und ab 1915 Keilbahnhof)
- Alt-Valkenburg (km 23,5, Haltepunkt)
- Valkenburg aan de Geul (km 25,0, ältester noch existierender Bahnhof der Niederlande)
- Houthem-St. Gerlach (km 28,0, Haltepunkt, eingerichtet für die Wallfahrer zum nahegelegenen Kloster St. Gerlach)
- Vroenhof (km 29,5, Haltepunkt)
- Meerssen (km 29,9)
- Rothem (km 32,7, Haltepunkt)
- Marienwarth (km 33,9, Haltepunkt)
- Limmel (km 34,9, Haltepunkt)
- Maastricht (km 36,5. Der erste Maastrichter Bahnhof lag nicht in Maastricht selbst, sondern außerhalb der Festungsmauern im Stadtgebiet von Meerssen, und wurde erst 1915 nach Maastricht verlegt)

Museumseisenbahn *Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij* (ZLSM)

Die „Südlimburgische Dampfeisenbahn-Gesellschaft“ hat sich am 24. März 1988 mit Sitz in Simpelveld gegründet, um den Erhalt und Betrieb historischer Eisenbahnlinien in Südlimburg durchführen zu können. Bedient wird aktuell die Strecke von Valkenburg nach Kerkrade. Nachdem die ZLSM zusätzlich den fünf Kilometer langen Abschnitt der stillgelegten Bahnstrecke Aachen–Maastricht von Simpelveld nach Aachen-Vetschau übernommen hatte, konnte im Jahr 2000 auf dieser Strecke die zweite Museums-Bahnlinie eröffnet werden, die seitdem überwiegend mit Schienenbussen betrieben wird. Die Museumsstrecke endet an einem Museumsbahnsteig in Vetschau (Laurensberger Straße).

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2016)

Internet

[Bahnarchiv NRW von André Joost](#): Strecke Richterich - Richterich-Grenze (abgerufen 12.12.2016)
[de.wikipedia.org](#): Bahnstrecke Aachen - Maastricht (abgerufen 12.12.2016)

de.wikipedia.org: Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (abgerufen 12.12.2016)

nl.wikipedia.org: Spoorlijn Aken - Maastricht (niederländisch, abgerufen 12.12.2016)

www.zlsm.nl: Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij (niederländisch / deutsch, abgerufen 12.12.2016)

nmld.locaalspoor.nl: Portrait des Schienenbusses der ZLMS (niederländisch, abgerufen 12.12.2016)

Aachen-Maastrichter Eisenbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke, Einschnitt (Eisenbahn),

Museumsbahn, Höckerlinie

Ort: 52060 Aachen

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1853

Koordinate WGS84: 50° 48' 44,78 N: 6° 02' 36,36 O / 50,81244°N: 6,04343°O

Koordinate UTM: 32.291.722,10 m: 5.633.134,59 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.503.105,21 m: 5.630.781,99 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: „Aachen-Maastrichter Eisenbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-262004> (Abgerufen: 8. Februar 2026)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

