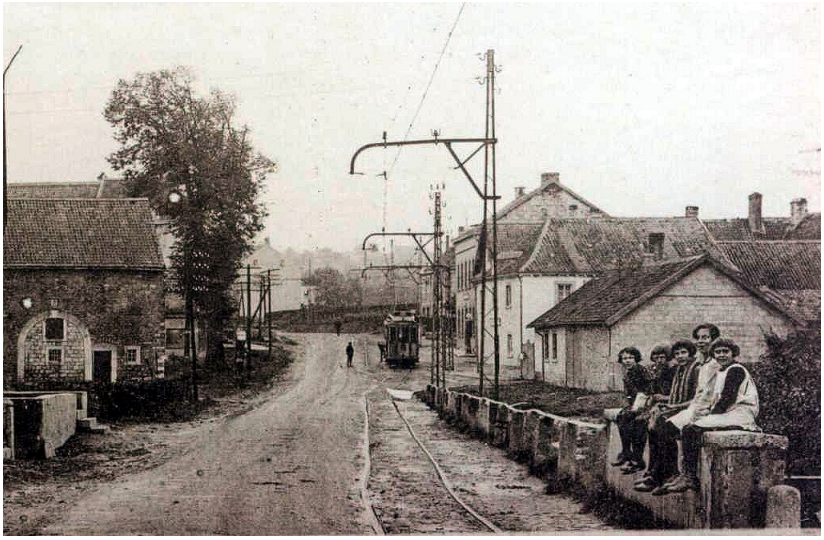
Bahnhof Raeren / Gare de Raeren

Schlagwörter: Bahnhof, Empfangsgebäude, Rangierbahnhof, Stellwerk, Drehscheibe (Verkehr)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Architekturgeschichte
Gemeinde(n):
Bundesland:



Straßenbahn in Raeren (Linie nach Eynatten) (1930)
Fotograf/Urheber: unbekannt



Der Bahnhof Raeren wurde 1885 in Betrieb genommen, mit Eröffnung der Vennbahn im Abschnitt von Aachen-Rothe Erde nach Monschau. 1887 folgte der Anschluss an die Bahnstrecke von Raeren über Eupen nach Welkenraedt. Ab 1921 war Raeren – mit Unterbrechungen – Grenzbahnhof zu Deutschland.

Geschichte des Bahnhofes
Der Bahnhof Raeren als Begegnungsstätte für Bürger und Touristen
Empfangsgebäude
Bahnbetriebswerk
Stellwerke
Aachener Straßenbahn
Hinweis, Quelle, Links, Literatur

Geschichte des Bahnhofes

Die Preußische Staatsbahn errichtete zwischen 1885 und 1889 die sogenannte Vennbahn, die eine Verbindung der Aachener Montanregion über die Westeifel und das Hohe Venn nach Ulflingen / Troisvierges in Luxemburg herstellt. Hier bestand Anschluss an die Bahnstrecke nach Luxemburg und ins Luxemburger Montanrevier. Die Bahn diente der Erschließung der verkehrlich abgelegenen Region und dem Durchgangsverkehr unter Umgehung der Rheinstrecke, die bereits damals überlastet war.
1885 wurde zunächst der Abschnitt von Aachen-Rothe Erde (mit Anschluss an die Bahnstrecke von Köln nach Aachen) bis nach Walheim eröffnet. Am **30. Juni 1885** folgte der Abschnitt bis nach Monschau. Gleichzeitig wurde der Bahnhof in Raeren in Betrieb genommen.
Am 3. August 1887 wurde die Bahnstrecke von Eupen nach Raeren verlängert, damit erhielt Raeren in Herbesthal / Welkenraedt Anschluss an die Bahnstrecke nach Lüttich.

Für Raeren bedeutend war die Eröffnung der Verbindung von Hahnan der Vennbahn nach Stolberg am 21. Dezember 1889. Nunmehr bestand ein weiterer Anschluss an die Bahnstrecke von Aachen nach Köln und von Düren über Neuss an das rheinisch-westfälische Industriegebiet.
Der Bahnhof in Raeren musste entsprechend dem zunehmenden Verkehr ausgebaut werden. In dieser Zeit werden die beiden Stellwerke errichtet, die Gleisanlagen erweitert. Es gab zwei Bahnsteige mit drei Gleisen für den Personenverkehr. Die Züge aus

Herbesthal endeten an einem Stumpfgleis am Empfangsgebäude. Ein Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe sicherte die Versorgung der Lokomotiven und deren Bereitstellung. Im Güterverkehr gab es Verladegleise und Rangiergleise für die Zusammenstellung der lokalen Güterzüge.
Wegen der hohen verkehrlichen Bedeutung im Güterverkehr baute man die Vennbahn zwischen 1890 und 1909 zweigleisig aus. Im Fahrplan 1914 waren für Raeren 15 Zugpaare auf der Vennbahn und sieben Zugpaare nach Herbesthal angeboten. Hinzu kamen die zahlreichen Güterzüge, bis zu 80 allein als Kohlen- und Erztransporte.

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurde der zivile Verkehr auf der Vennbahn eingestellt, es fuhren nun schwere Militärzüge mit Soldaten und Material. Diese wurden auch in Raeren entladen und die Soldaten gingen in ihre Bereitstellungsräume. Nach wenigen Wochen wurde auch der zivile Personenverkehr wieder aufgenommen.
Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges gab es im Versailler Vertrag von 1919 für die Vennbahn gesonderte Vereinbarungen. Raeren im ehemaligen Kreis Eupen wurde belgisch und zugleich Grenzbahnhof. Die gesamte Bahntrasse der Vennbahn südlich von Raeren einschließlich der Bahnhöfe kam ins belgisches Staatsgebiet.

Ab dem 1. Oktober 1919 übernahmen die *Chemins de fer de l'État belge*, seit 1926 *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) / *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* (NMBS) schrittweise die Betriebsführung in Belgien. Nach der Übernahme des Bahnhofes durch die SNCB erweiterte man den Bahnhof und baute ihn zum Grenzbahnhof aus. Er wurde vergrößert und die Gleisanlagen verlängert. Dies betraf vor allem den östlichen Teil. Hier wurde der einst durchgehende Straßenzug Bahnhofstraße / Roetgener Straße nach Osten in seinen heutigen Verlauf verlegt. Auch sollen die Stellwerke zu diesem Zeitpunkt neu angelegt worden sein.
Auf der Vennbahn verkehrten weiterhin durchgehende Züge von Aachen nach St. Vith. Damit sich deutsche Reisende auf der Transitfahrt durch Belgien und Belgier auf der Transitfahrt durch Deutschland nicht mischten, führte man getrennte Waggons für die Reisenden ein: In den jeweils „feindlichen“ Abschnitten waren sie verschlossen. Nur in Raeren und Kalterherberg (also an den Endbahnhöfen der belgischen Strecke durch Deutschland) konnten beide Gruppen aus- und einsteigen. Es war ein ausgeklügeltes Reglement dafür entwickelt worden.
Der einst bedeutende Montanverkehr über die Strecke wurde im Laufe der 1920er Jahre immer weiter zurückgezogen und auf die Rheinstrecke verlegt. Da die verkehrliche Bedeutung der Vennbahn stark zurückgegangen war, baute die SNCB das zweite Streckengleis um 1938 wieder ab.
Für den Güterverkehr auf den deutschen Bahnhöfen gab es einen eigenen Pflichtzug der SNCB, der samstags von Walheim nach Kalterherberg fuhr und sonntags zurück und dabei die Unterwegsbahnhöfe bediente.
Im Kursbuch vom Sommer 1939 sind auf der Strecke von St. Vith nach Aachen für den Bahnhof Raeren werktags acht Zugpaare ausgewiesen. Dabei wurde der Abschnitt von St. Vith bis Raeren von der Belgischen Eisenbahn betrieben. Die Züge fuhren allerdings durch bis Aachen.

Mit Beginn des Überfalls der Deutschen Wehrmacht über die Niederlande und Belgien am 10. Mai 1940 wurde auch die Vennbahn von deutschen Soldaten besetzt. Der zivile Bahnbetrieb lag still, da vorrangig Militärzüge mit Nachschub für die Front Richtung Frankreich gefahren werden mussten. Am 10. Mai 1940 kam Raeren zum neu gebildeten Betriebsamt Malmedy, von wo aus der Verkehr für Personen und Güter wieder aufgenommen wurde. Den Betrieb führte die Deutsche Reichsbahn.
Im Jahresfahrplan 1943 gab es auf Vennbahn von Aachen nach Ulflingen sieben Zugpaare mit Halt in Raeren. Zudem waren zwei Zugpaare zwischen Aachen West und Raeren ausgewiesen, die die Strecke über Gemmenich, Bleyberg, Moresnet, Birken, Welkenraedt nach Raeren befuhren. Weitere vier Zugpaare wurden zwischen Herbesthal und Raeren angeboten. Daneben nahm man auch den Montanverkehr zwischen dem Aachener und dem Luxemburger Revier wieder auf.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges erreichte die Eroberungsfront amerikanischer Truppen die Westeifel im September 1944. Die Deutschen zogen sich aus den besetzten Gebieten zurück, zumeist mit Räumzügen über die noch funktionierenden Bahnstrecken. Die letzten Züge fuhren zwischen dem 7. und 10. September aus Belgien zurück ins Reich. Am 9. September kam der Befehl zur Räumung des Bahnhofes Raeren bis 23:00 Uhr, dem aber nur der Bahnhofsvorsteher und ein Stellwerker folgten. Die übrigen Beamten warteten den Einmarsch des Feindes vor Ort ab. Den Betrieb auf der Vennbahn stellte die Reichsbahn am 10. September 1944 ein. Am 12. September erreichten amerikanische Truppen bei Roetgen erstmals deutsches Reichsgebiet.
Nach der Eroberung übernahmen die US Military Railroad Services (MRS) unverzüglich den Bahnbetrieb. Den Betriebsdienst leisteten die Railway-Operating Battalions (ROB), Pioniereinheiten der Combat Engineers und der Transport Corps stellten die Strecken wieder her. Am 25. September 1944 öffnete man die Maas-Brücke bei Lüttich wieder für den Verkehr. Vor hier aus wurde vom 740th US-ROB die Strecke nach Raeren und weiter an die Grenze aufgebaut. Walheim erreichte man am 14. November. Nach der Ardennenoffensive, die Raeren nicht tangierte, aber den Zugverkehr im Hohen Venn unterbrach, richtete das 740th US-ROB am 25 Januar 1945 einen Rundkurs zur direkten Frontversorgung über die Vennbahn ein von Malmedy über Waimes, Weywertz, Raeren nach Herbesthal bzw. Walheim. Die Fortführung bis Stolberg folgte zum 7. Februar 1945.

Hatten die amerikanischen Eisenbahner den Betrieb weitgehend improvisiert, war es erforderlich, vor Aufnahme des zivilen Verkehrs wenigstens die Fahrwege sicher machen und die Signal- und Fernsprecheinrichtungen wieder herzustellen. So konnte ab 8. Mai 1945 von Herbesthal bis Raeren, von Trois-Ponts bis Weywertz und von Gouvy bis Lommersweiler der Güterverkehr wieder aufgenommen werden, zunächst allerdings nur für *Prio1-Güter* (vor allem Bau- und Brennmaterialien und lebende Tiere).
Nach der Rückgabe der Vennbahn Anfang März 1945 an die SNCB gab es keinen grenzüberschreitenden Personenverkehr mehr. Die Verbindungen nach Stolberg bzw. Rothe Erde und die Verbindung nach Kalterherberg wurden nicht mehr bedient.
Weiterhin fuhren Züge zwischen Raeren und Welkenraedt mit Anschluss nach Lüttich. Diesen Personenverkehr stellte die SNCB am 29. März 1959 ein.
Im Güterverkehr besaß die Strecke weiterhin eine gewisse Bedeutung. Zum einen gab es militärischen Verkehr über die Vennbahn nach Sourbrodt. Panzertransporte fuhren von Stolberg, Walheim und Raeren nach Sourbrodt, dem Verladebahnhof zum Truppenübungsplatz Elsenborn. In Weywertz führte die Strecke weiter Richtung Waimes und Malmedy nach Trois-Ponts an der Hauptstrecke nach Gouvy.
Zum anderen diente die Strecke über Raeren nach Stolberg als Ausweichmöglichkeit für Wagen mit Lademaßüberschreitung. Für diese Wagen mit breiterer Ladung als normal war der Gemmenicher Tunnel zwischen Aachen West und Gemmenich gesperrt.
Den Güterverkehr beendete die SNCB am 30. Juni 1989 nach Sourbrodt und am 31. Mai 1991 nach Stolberg.

Wegen der hohen touristischen Bedeutung der Bahnstrecke für das Hohe Venn nutzte die Touristenbahn Vennbahn V.o.E. den Bahnhof in Raeren und die Vennbahnstrecke zwischen 1991 und 2001. Wegen des schlechten Zustandes der Anlagen, der hohen Investitionskosten und der fehlenden politischen Unterstützung musste der Touristenverkehr 2001 eingestellt werden. 2002 baute man die Gleise zwischen Raeren und Kalterherberg ab und errichtete den Radweg RAVeL L48, der 2014 eingeweiht wurde.
Die Gleise der Strecke von Welkenraedt über Raeren nach Stolberg sind noch vorhanden und befahrbar. Im Oktober 2006 wurden „aus Sicherheitsgründen“ die Bahnhofsgleise 4 und 5 abgebrochen.

Die Gleise Bahnhof Raeren nutzte zwischenzeitlich die in Raeren ansässige Firma Rails & Traction (vormals Locorem) zum Abstellen von Lokomotiven und Wagen. Sie arbeitete in einer Fahrzeughalle, die von der Vennbahn V.o.E. 1992 erbaut und bedient worden war. Man brauchte sie für die Unterstellung und zur Wartung von Fahrzeugen und Materialien. Die Halle gehört der Deutschsprachigen Gemeinschaft und war vermietet worden. Rails & Traction renoviert alte Strecken- und Rangierlokomotiven und verkauft bzw. vermietet diese an Gleisbaugesellschaften. Aus diesem Grund kam es zu gelegentlichen Überführungsfahrten zwischen Montzen, Welkenraedt und Eupen nach Raeren. 2022 gab die Firma die Aktivitäten in Raeren auf. Die Fahrzeughalle wurde an die Eisenbahnfreunde Walheim vermietet.

Seit Jahren wird über eine Reaktivierung der Strecke zwischen Walheim und Raeren gesprochen, auf deutscher Seite vorangetrieben durch die *Euregio Schienennetz GmbH Stolberg* (EVS). Sie hatte die Strecke zwischen Stolberg und der Landegrenze bei Schmidthof übernommen und instand gehalten. Auf belgischer Seite ist die Deutschsprachige Gemeinschaft aktiv. Im Winter 2008/2009 wurden ein Durchfahrtgleis und ein Überholgleis im Bahnhof sowie der Streckenabschnitt zwischen Raeren und der deutsch-belgischen Grenze komplett erneuert und neu eingeschottert.

Der Bahnhof Raeren als Begegnungsstätte für Bürger und Touristen

Die Gemeinde Raeren erkennt in den 2000er Jahren die historische Bedeutung des Bahnhofes und die touristischen Möglichkeiten des Objektes. Seit 2008 werden Pläne für die Nutzung des Standortes für die Bürger der Gemeinde und die Touristen erstellt. Die Projekte „Stätte der Begegnung für Bürger am Bahnhof Raeren“ sowie die „Touristische Inwertsetzung des Bahnhofsgeländes“ zur Aufwertung des Ortes am zukünftigen Europäischen Radweg werden 2010 genehmigt. 2013 können die beiden Stellwerke und eine Wiese von der SNCB erworben werden.
2013 findet auch das erste Biergartenfest im Bahnhof statt, es wird zu einer jährlichen Veranstaltung. Der 2015 von der Gemeinde erworbene historische Speisewagen steht nach Restaurierung für Treffen und Bewirtungen zur Verfügung.
2016 erfolgt die Gründung des »Netzwerks Bahnhof« als Interessenverband von Gemeinde, ÖKLE, Vereinen und Gruppen zur gemeinsamen Arbeit an der Aufwertung des Bahnhofsareals. Das Stellwerk II wird zum Museum ausgebaut, Führungen angeboten. Der Verein »Eisenbahnfreunde Grenzland« in Walheim beginnt seine Aktivitäten zur Restaurierung alter Fahrzeuge in der Werkhalle gegenüber dem Bahnhof, drei Jahre später wird er alleiniger Mieter.
Seit 2017 wird an einem Konzept für die Gestaltung und Entwicklung des gesamten Bahnhofsareal gearbeitet (Freiraumentwicklungskonzept). Auch die ökologische Aufwertung des Areals wird in die Überlegungen mit einbezogen. 2018 folgt das Konzept für ein Café mit Terrasse. Das Café erhält einen Neubau, gefördert auch von der Deutschsprachigen Gemeinschaft. Es entwickelt sich sich rasch zu einem Treffpunkt der Raerener und der Touristen.
Die Planungen für die Gesamtgestaltung des Bahnhofes scheitern an der Weigerung der SNCB, das Areal zu verkaufen. Es wird daher ein Gestaltungsplan für die bereits erworbenen Flächen erarbeitet und seit 2021 schrittweise umgesetzt.

Empfangsgebäude

Das gemauerte Empfangsgebäude stammt aus der Bauzeit und befindet sich heute noch in einem guten Zustand. Der zweistöckige Zentralbau mit ausgebautem Dachgeschoss unter Spitzdach weist vier Achsen auf. Der Ausgang auf den Bahnsteig

lag an der Westseite. Türen und Fenster weisen ein gemauertes Gewände auf. Im Osten schließt sich ein zweiachsiger, einstöckiger Bau an, ebenfalls unter einem Spitzdach mit ausgebautem Dachgeschoss. Der sich daran anschließende Flachbau ist neueren Datums. Straßenseitig steht das Gebäude auf einem steinernen Sockel, der Zugang zum Schalterraum lag im Westen mit großen Türen. Zeitweise waren die Fassaden mit ortstypischen Schieferplatten verblendet. Zum Empfangsgebäude führt ein gepflasterte Straße, die noch erhalten ist. In der Vorkriegszeit war der Hausbahnsteig von einem tiefen Vordach überdeckt.
Nach Westen erstreckte sich der Güterschuppen mit großen Toren an einer Rampe am Ladegleis. Das steinerne Gebäude wurde erst um 1920 errichtet, ursprünglich gab es hier kleinere hölzerne Bauten. Nach Westen schloss sich hier die Toilettenanlage an.
Das Wohnhaus für die Beamten steht im östlichen Bereich des Bahngeländes. Es besitzt ein Krüppelwalmdach mit der Giebelseite zur Bahnstrecke hin. Zwei Stockwerke und das Dachgeschoss boten Wohnraum für die örtlichen Beamten und deren Familien.
Zwischen Empfangsgebäude und Beamtenwohnhaus stand ursprünglich noch ein weiteres einstöckiges Gebäude direkt auf dem Bahnsteig.

Auf dem Ladegleis vor dem Empfangsgebäude steht seit 2006 eine zweiachsige Stehkessellokomotive. Sie trägt noch ein Dachschild mit der Aufschrift „Patience – Beaujonc ex Solicom“ „Anthrazite Super“. Der Kessel ist von Emile Durant hergestellt worden. Es handelt sich um eine Dampflokomotive von 1912 der Firma Cockerill, erbaut als Nr. 5 für Firma Beaujonc et Patience Solicom. Später kam sie an die Firma Locorem in Lüttich-Sclessin, der Vorgängerin der Firma Rails & Traction.

Bahnbetriebswerk

Das Bahnbetriebswerk (BW) erstreckte sich auf der südwestlichen Seite des Bahnhofes. Hier konnten die Dampflokomotiven gewartet und für den Dienst vorbereitet werden, also mit Wasser und Kohlen versorgt werden. Zudem konnte man kleinere Reparaturen ausführen. Für die Loks gab es einen Lokschuppen, an dessen Stelle die noch vorhandene Hallte gebaut wurde.
Die Drehscheibe südwestlich des Empfangsgebäudes war vom Verein Vennbahn V.o.E. instandgesetzt und genutzt worden. Nach der Auflösung des Vereines wurde die Drehscheibe im Winter 2003/04 abgebrochen.
Für die Wasserversorgung der Dampflokomotiven gab es einen Wasserkran, der noch nahe Stellwerk Cab II existiert.
Güter- und Rangiergleise sowie zwei Gleise an einer Verladerampe lagen auf der Südseite des Bahngeländes, im Anschluss an das Betriebswerk. Gleise für den lokalen Güterverkehr gab es im Bereich des Güterschuppens auf der Nordwestseite.

Stellwerke

Die beiden Stellwerke stehen auf der nördlichen Seite des Bahngeländes, an der westlichen wie an der östlichen Einfahrt in den Bahnhof. Sie sollen in den 1920er Jahren an dieser Stelle errichtet worden sein und waren bis 2002 in Betrieb.

- Cab I (Cabin I) / S I / Ro (Raeren Ostturm): Bauart Siemens (großen Seilrollen an den Hebelbänken, über die üblicherweise jedoch keine Seile, sondern Ketten laufen)
- Cab II (Cabin II) / S II / Rw (Raeren Westturm): Bauart Saxby. Das breite zweistöckige Gebäude weist ein Erdgeschoss mit drei Türen aus Bruchsteinen auf. Im Obergeschoss befindet sich ein umlaufender Balkon mit Zugangstreppe an der Schmalseite, zwei seitlichen Zugängen in den Innenraum und sechs Fenster in zwei Gruppen zu je drei Fenster. Das Gebäude ist unterkellert, vor hier aus führen die Zugseile zu den Signalen und Weichen.

Das Saxby-Stellwerk gilt als das letzte betriebsfähige Saxby-Stangenstellwerk auf dem europäischen Festland. Die Erfindung des Engländers John Saxby markierte den Anfang der Sicherheitstechnik im Eisenbahnsignalwesen: Weichen- und Signalstellung ließen sich bei dieser Generation von Stellwerken zum ersten Mal nur in Abhängigkeit betätigen. So wurde sichergestellt, dass die Signalisierung jeweils der Weichenstellung entsprach. Die Inneneinrichtung des Saxby-Stellwerks ist von einer begehbaren Galerie am Stellwerksgebäude aus sichtbar.

Aachener Straßenbahn

Zwischen 1906 und 1944 war der Bahnhof Raeren an das Netz der Aachener Straßenbahn angeschlossen.
Am 19. Juli 1906 eröffnete die *Aachener Kleinbahn-Gesellschaft* (AKG) die Strecke von Eynatten nach Raeren. Diese Verbindung schloss an die Linie von der Aachener Innenstadt nach Eupen an; in Eynatten mussten die Fahrgäste umsteigen.
Die vorhandene Strecke von Aachen nach Walheim verlängerte die AKG am 21. Oktober 1907 über Sief bis Raeren. Es gab nun eine Linie 25 von Eynatten über Raeren nach Walheim, an beiden Enden Anschluss an weitere Linien der AKG.
Mit Beginn des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 wurde der Überlandverkehr und der auf den Außenlinien eingestellt. Er wurde im August wieder aufgenommen.
Zur Gewinnung von kriegswichtigen Rohstoffen wie Kupfer demontierte man 1916 die Oberleitung zwischen Raeren und Sief, der Verkehr wurde eingestellt und nicht wieder aufgenommen. Diese Strecke baute man 1922 endgültig ab.
Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und dem Versailler Vertrag von 1919 kam die preußische Provinz Eupen am 13. Januar 1020 an das Königreich Belgien. Führte zunächst noch die AKG den Betrieb weiter, kam das Eupener Netz am 29. März 1923 an die *Société Nationale Chemins de Fer Vicinaux* (SNCV) / *Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen* (NMVB). Die

durchgehenden grenzüberschreitenden Linien wurden unterbrochen, Pass- und Zollkontrollen eingeführt. Den Verkehr im Eupener Netz betrieben die SNCV auch mit ehemaligen Aachener Straßenbahnwagen.
Nach der Einnahme Belgiens am 10. Mai 1940 übernahmen wieder die AKG den Betrieb ab dem 1. Juli 1940 auf der Strecke von Eynatten nach Raeren. Mit der vorrückenden Front der alliierten Truppen musste der Verkehr nach Raeren am 3. September 1944 eingestellt werden. Die Region um Raeren wurde am 10. September 1944 befreit.
1945 ging das Eupener Netz wieder an die SNCV, die Strecke von Eynatten nach Raeren wurde jedoch nicht wieder in Betrieb genommen.

(Karl Peter Wiemer, Rheinischer Verein für Denkmalschutz und Landschaftspflege, 2023 / Claus Weber, im Auftrag des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2025)

Hinweis
Der Text wurde im Rahmen des Projektes Vennbahn des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V. 2025 aktualisiert.

Quelle
Michael Heinzel, Der Krieg in der Eifel vor 80 Jahren (2024) (online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 24.7.2025)

Internet
www.garesbelges.be: La gare de Raeren / Bahnhof Raeren (flämisch, abgerufen 4.10.2025)
www.historicraildata.eu: Raeren (niederländisch, abgerufen 4.10.2025)
www.tassignon.be: Raeren, Gleisplan (PDF, 5 MB; abgerufen 4.10.2025)
stellwerke.info: Stellwerke an der Betriebsstelle Raeren (abgerufen 4.10.2025)

Literatur

Bimmermann, Reiner; Roovers, Pierrre; Lambou, Marcel (2011): Les chemins de fer secondaires dans la région d'Eupen. (Musée privé de documentation ferroviaire.) Bruxelles.

Höltge, Dieter; Reuther, Axel (2001): Köln, Düren, Aachen. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 7.) S. 19-62, Freiburg.

Meyer, Lutz-Henning (1989): 150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland. Köln.

Schweers, Hans; Wall, Henning (1993): Eisenbahnen rund um Aachen. 150 Jahre internationale Strecke Köln – Aachen – Antwerpen. Aachen.

von der Ruhren, Stefan (2001): Eisenbahnen in Aachen und der Euregio Maas-Rhein. Aachen.

Bahnhof Raeren / Gare de Raeren

Schlagwörter: Bahnhof, Empfangsgebäude, Rangierbahnhof, Stellwerk, Drehscheibe (Verkehr)
Straße / Hausnummer: Bahnhofstraße 70
Ort: 4730 Raeren / Belgien
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Architekturgeschichte
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos
Historischer Zeitraum: Beginn 1885
Koordinate WGS84: 50° 40 0,99 N: 6° 07 55,24 O / 50,66694°N: 6,13201°O
Koordinate UTM: 32.297.333,68 m: 5.616.713,35 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.509.377,23 m: 5.614.603,83 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: Karl Peter Wiemer (2023), Claus Weber (2025), „Bahnhof Raeren / Gare de Raeren“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-344045 (Abgerufen: 27. November 2026)

Copyright © **LVR**