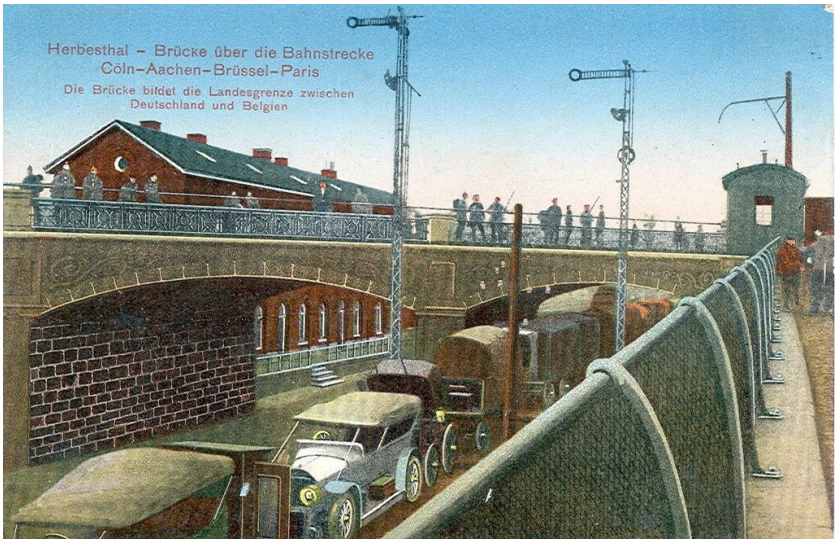
Eisenbahnstrecke von Lüttich nach Welkenraedt

Wesertalstrecke

Ligne 37 : Liège-Guillemins - Hergenrath grens (Aachen)

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Eisenbahnbrücke, Eisenbahntunnel
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n):
Bundesland:



Bahnhof Herbesthal/Welkenraedt. Postkarte um 1914
Fotograf/Urheber: Unbekannt



Die Bahnstrecke von Lüttich nach Welkenraedt bildet die Fortsetzung der Bahnstrecke von Köln über Aachen nach Welkenraedt auf belgischer Seite. Sie ist Teil der ersten internationalen Eisenbahnverbindung, die zwischen 1839 und 1843 eröffnet wurde.

Geschichte der Bahnstrecke
Die Zeit bis 1920
Die Zeit von 1920 bis 1945
Die Zeit nach 1945
Betriebsstellen
Hinweise, Quelle, Links, Literatur

Geschichte der Bahnstrecke

Die rheinischen Industrien mit dem wirtschaftlichen Mittelpunkt in der Stadt Köln suchten in den Jahren nach der napoleonischen Zeit sowohl neue Absatzmärkte als auch neue Verbindungen zur Umgehung der hohen Rheinzölle, die von den Niederlanden erhoben wurden. Sie behinderten den Warenverkehr aus dem Rheinland, der sich an den Nordseehäfen und damit am Überseehandel orientierte.
Das Königreich Belgien hatte sich 1831 vom Königreich der Niederlande losgesagt. Es bot damit gute Voraussetzungen zur landseitigen Umgehung der Niederlande. Das neu aufkommende Verkehrsmittel der Eisenbahnen ermöglichte es, eine schnelle Verbindung zwischen Köln und den belgischen Nordseehäfen herstellen zu können. Zeitgleiche Planungen von Schiffskanälen sahen sich mit mit den Problemen der Überwindung der Ausläufer der Ardennen bei Lüttich konfrontiert.
Ursprünglich sollte auch die Bahnstrecke weiter nördlich angelegt werden. Aber die Vertreter der Stadt Aachen, vor allem der Präsident der Handelskammer Aachen, David Hansemann, konnten erreichen, dass die Bahnstrecke über Aachen verlaufen sollte. Dies ergab jedoch betriebliche Probleme, die in aufwändigen Kunstbauten gelöst werden mussten (eine ausführliche Geschichte der Bahnstrecke der Rheinischen Eisenbahn von Köln nach Aachen und Welkenraedt siehe hier).
Seit 1815 war der Kreis Eupen deutsches Reichsgebiet. Daher wurden an der Bahnstrecke die beiden Grenzbahnhöfe Herbesthal (Deutsches Reich, 1966 stillgelegt) und Welkenraedt (Königreich Belgien) angelegt. Auf der belgischen Seite wurde die

Genehmigung zum Bau und Betrieb der Bahnstrecke am 12. Februar 1837 erteilt. Die Bauarbeiten begannen 1938. Der Bau erfolgte durch die *Chemins de fer de l'État belge* (Belgische Staatsbahnen, gegründet 1832, seit 1926 *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* (NMBS) / *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB)).
Die Strecke verläuft entlang dem Wesertal (Val de Vesdre) in den nördlichen Ausläufern der Ardennen. Dadurch bedingt weist die Strecke 15 Tunnel und 17 Brücken auf, die den Bau verteuerten und langwierig machten.
Die Verbindung von Lüttich nach Welkenraedt konnte abschnittweise eröffnet werden: von Lüttich-Guillemins nach Chênée am 16. Oktober 1842, von Chênée nach Chaudfontaine am 2. Juli 1843, von Chaudfontaine nach Verviers-West am 17. Juli 1843 und die restliche Strecke bis Herbesthal am **24. Oktober 1843**. Dort bestand Anschluss an die Strecke nach Aachen und Köln. Von Lüttich aus gab es Verbindungen nach Brüssel und Antwerpen sowie nach Frankreich.
Lüttich war damals Festungsstadt, der Festungsring wurde von der neuen Bahnstrecke zweimal gequert. Es waren besondere Einrichtungen erforderlich, wie Verteidigungsbunker, von denen Teile heute noch erhalten sind.

Die Zeit bis 1920

Die neue Bahnverbindung war von Beginn an sehr erfolgreich. Bereits 1848 wurde das zweite Gleis angelegt, die Trasse hatte man beim Bau entsprechend vorbereitet. Sie diente neben dem internationalen Verkehr vor allem der Erschließung Ost-Belgiens. Dazu gehörten der bedeutende Industrieraum um Verviers sowie die Gebiete der deutschsprachigen Gemeinschaft um Eupen, die mit Anschlussstrecken an die Hauptbahn angebunden wurden.
Die hohe Bedeutung der Bahnverbindung im Personenverkehr verdeutlicht der Fahrplan von 1914, vor Beginn des Ersten Weltkrieges: Es gab 18 internationale Verbindungen zwischen Aachen und Verviers/Lüttich, Luxuszüge, D-Züge und Personenzüge. Hinzu kommen die innerbelgischen Verbindungen. Ein Teil des Güterverkehrs zwischen dem Rheinland und den belgischen Nordseehäfen wurde ebenfalls über diese Strecke abgewickelt.

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges veränderten sich die Verhältnisse schlagartig. Das Deutsche Reich überfiel Belgien, um von hier nach Frankreich vorzustoßen. Die deutschen Truppen mussten durch den engen Raum nördlich der Ardennen und südlich der niederländischen Grenze, in genau diesem Raum lag auch die Bahnstrecke. Belgische Truppen versuchten den Aufmarsch deutscher Truppen zu verhindern oder wenigstens zu verlangsamen. Tunnel wurden gesprengt bzw. mit Lokomotiven vollgefahren (Tunnel Nasproué), so dass die Eisenbahn vorläufig nicht mehr genutzt werden konnte.
Nach der Einnahme von Belgien wurde die Bahnstrecke von deutschem Personal der Preußischen Staatsbahn betrieben. Sie diente nun dem militärischen Verkehr aus dem Deutschen Reich Richtung Kriegsfronten in Belgien und Frankreich. Gegen Ende des Krieges 1918 wurden über die Bahnstrecke deutsche Truppen rückgeführt ins Reich.
Entsprechend den Bestimmungen des Versailler Vertrages von 1919 mussten die Kreise Eupen und Malmedy am 10. Januar 1920 an das Königreich Belgien abgetreten werden.

Die Zeit von 1920 bis 1945

Den Betrieb auf den Bahnstrecken in den ehemals deutschen Kreisen übernahmen die belgischen Eisenbahnen. Der Grenzbahnhof Herbesthal wurde geschlossen. Neue Grenzbahnhöfe waren Welkenraedt, Aachen-West für den Güterverkehr und der Aachener Hauptbahnhof für den Personenverkehr.
Neben der lokalen Verbindungen wurden in den 1920er Jahren auch wieder internationale Verbindungen eingeführt. Schnellster Zug war der Ostende-Köln-Pullman-Express, der eine Tagesverbindung zwischen Köln und London herstellte.
In den 1930er Jahren wurden die Bahnanlagen in Verviers grundlegend verändert. Bis dahin war Verviers-West der Hauptbahnhof. Es war ein Kopfbahnhof, so dass die Züge hier gedreht werden mussten. 1867 hatte man eine Umgehungsstrecke anlegt, um das Kopfmachen zu umgehen. Bei der Neuanlage wurde der Bahnhof Verviers Central an dieser Umgehungsstrecke erbaut. Das Empfangsgebäude liegt dabei quer über den Gleisen (Sattelbahnhof). Unter dem Gebäude beginnt der 388 Meter lange Tunnel Chic-Chac, der nach Norden führt.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Strecke wiederum in die Kriegshandlungen einbezogen. Nach der Eroberung Belgiens durch deutsche Truppen 1940 übernahm die Deutsche Reichsbahn den Betrieb.

Die Zeit nach 1945

In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die kriegsbedingten Schäden möglichst schnell beseitigt, wegen der immer noch wichtigen internationalen Bedeutung der Strecke, auch für die alliierten Mächte. Ab den 1950er Jahren etablierte sich wieder der normale Bahnverkehr, mit D-Zügen, Eil- und Personenzügen auf der gesamten Strecke von Aachen nach Lüttich und auf Teilabschnitten. Grenzüberschreitend fuhren überwiegend D-Züge und internationale Züge. Lokalzüge beschränkten sich überwiegend auf den innerbelgischen Verkehr.
Wegen der zunehmenden internationalen Bedeutung der Strecke wurde sie von 1960 bis 1966 elektrifiziert. Betrieben wird sie im belgischen System mit 3 Kilovolt Gleichspannung. Der Systemwechselbahnhof auf das deutsche System mit 15 Kilovolt Wechselstrom ist Aachen. Hier können an den Gleisen 6 bis 9 die Oberleitungen auf das jeweilige System umgestellt werden.

Der Wechsel von belgischem Linksverkehr auf deutschen Rechtsverkehr erfolgte zwischen 1917 und 2011 im Bereich südlich des Buschtunnels. Heute beginnt bzw. endet der Linksverkehr wieder im Aachener Hauptbahnhof (wie bereits vor 1917).
In den 1980er Jahren stellte die belgische Staatsbahn den Betrieb auf einigen Haltepunkten ein, die nur schwach frequentiert wurden. 1984 wurde hingegen die Zweigstrecke von Verviers über Welkenraedt nach Eupen reaktiviert und elektrifiziert. Zudem wird der Intercity (IC) von Oostende über Brüssel, Lüttich, Verviers nach Eupen eingeführt, heute eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen Belgiens.
In den Jahren 2004 bis 2007 ertüchtigte man die Strecke von Aachen bis zur Grenze auf 160 Kilometer pro Stunde. Die anschließende belgische Strecke kann mit 120 Kilometern pro Stunde befahren werden.
1997 verkehrte erstmals der Hochgeschwindigkeitszug Thalys über die Strecke. Daneben gab es immer noch die internationalen D-Züge zwischen Deutschland und Belgien, wie den Ostende-Wien-Express, den Nord-Express oder den Tauern-Express. 2002 ersetzte man die D-Züge durch Intercity-Express-Züge (ICE), die heute gemeinsam mit den Thalys-Zügen den internationalen Verkehr bedienen. Seit 2020 gibt es einen Nachtzug zwischen Brüssel und Wien über die alte Strecke.
Für den internationalen Verkehr erbauten die belgischen Staatsbahnen bis 2008 die HSL-3-Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Chênée und Abzweig Hammerbrücke bei Hauset, in Betrieb genommen im Juni 2009.
Im Lokalverkehr zwischen Belgien und Aachen gab es zuletzt Triebwagenzüge der Serie AM 62-73, die für beide Stromarten ausgelegt waren. Einen durchgehenden Lokalverkehr zwischen Aachen und Lüttich gab es nicht mehr. Dieser wurde 2023 durch Züge der S 41b (RE 29, Euregio-Aixpress) wieder eingeführt.
Im innerbelgischen Verkehr wird die Strecke von zwei IC-Linien und Lokalbahnen bedient, auch auf Teilstrecken. Darüber hinaus gibt es Züge auf der S-Bahn Linie S 41a von Verviers über Lüttich nach Hasselt. Neu eingerichtet wurden die Haltepunkte in Chaudfontaine (2018) und Hergenrath (2007).

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 40 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Lüttich.
(Bf = Bahnhof / Station, Hp = Haltepunkt / Halte / Stopplaats; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Liège-Guillemins (seit 1842, Verbindungen nach Namur, Hasselt, Brüssel, Maastricht)
2,9	Hp Angleur (1854 bis 2013 Bahnhof; Verbindungen nach Marloie, nach Luxemburg)
4,1	Hp Chênée (seit 1847 Bahnhof ; Verbindungen zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Richtung Aachen und nach Bleyberg / Plombières)
5,8	Hp Henne-Chèvremont (1886-1984)
–	Tunnel Hauster (281 Meter)
7,5	Hp Chaudfontaine (1843-1984, neu seit 2018)
–	Tunnel Chaudfontaine (100 Meter)
9,5	Hp La Brouck (1887-1984)
11,2	Hp Trooz (seit 1843 Bahnhof)
–	Tunnel Trooz (120 Meter)
–	Tunnel Fraipont (262 Meter)
12,5	Hp Olne (1908-1910 Personenverkehr, Güterbahnhof)
14,0	Hp Fraipont (seit 1887)
15,5	Hp Nessonvaux (seit 1843)
–	Tunnel Nessonvaux (192 Meter)
–	Tunnel Halinsart (634 Meter)

17,8	Hp Goffontaine (1887-1984)
–	Tunnel Becoën (176 Meter)
18,8	Hp Cornesse (1887-1917)
–	Tunnel Pépinster (212 Meter)
20,5	Bf Pépinster (seit 1843; Verbindung nach Spa-Géronstère und Stavelot)
23,5	Bf Ensival (1862-1984)
–	Tunnel Ensival (380 Meter)
25,5	Bf Verviers West (1843: Verviers-Léopold, auch Verviers-Entrepôt genannt, Kopfbahnhof; 1915-1920 ersetzt durch Verviers Ost, 1920-1930 ersetzt durch Bf Verviers Matadi; weiter genutzt als Güterbahnhof; Verbindung nach Battice)
25,0	Bf Verviers Matadi (1920 bis 1930 provisorische Station an der Umgehungsstrecke, ersetzt durch Verviers Central)
24,9	Verviers Central (Neubau von 1930)
–	Tunnel Chic-Chac (388 Meter)
25,4	Hp Verviers Palais / Paleis (nach 1930)
–	Tunnel Palais de Justice / Justitiepalais (152 Meter)
–	Tunnel Trou du Pont (151 Meter)
27,1	Bf Verviers Ost (bis 1984)
–	Tunnel Chantoir (169 Meter)
–	Tunnel Nasproué (195 Meter)
29,5	Hp Nasproué (seit 1890-1920)
–	Tunnel Vieille Foulerie (167 Meter)
–	Brücke von Dolhain (200 Meter)
–	Tunnel Moutarde (480 Meter, erbaut 2000-2011)
31,7	Hp Dolhain-Gileppe (1843-2011, verlegt zum neuen Hp Dolhain-Gileppe)
33,0	Hp Dolhain-Gileppe (1843-2011: Bahnhof Dolhain-Vicinal, 1926-1963 nur Güterverkehr; 2011 neu als Hp Dolhain-Gileppe)
–	Ruyfftunnel (63 Meter)
37,6	Hp Welkenraedt West (bis 1984)
38,1	Bf Welkenraedt (seit 1843; Grenzbahnhof, Verbindungen nach Köln über Aachen, Eupen und Montzen)

(Claus Weber, im Auftrag des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2025)

Hinweise

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Vennbahn“ des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V. 2025 erstellt.
Die Geometrie wurde auf der Grundlage der OpenStreetMap © Contributors 2025 erstellt. Es kann zu Abweichungen gegenüber den örtlichen Verhältnissen kommen.
Im Raum Verviers wurden zusätzlich die Trassen zum ehemaligen Bahnhof Verviers-West und der Verbindungsstrecke vereinfacht dargestellt.

Quellen

Die rheinisch-belgische Eisenbahn. In: Illustrirte Zeitung. Nr. 24. J. J. Weber, Leipzig 9. Dezember 1843, S. 375 (online books.google.de, abgerufen 23.4.2025).

Internet

de.wikipedia.org: (abgerufen 19.4.2025)
nl.wikipedia.org: Spoorlijn 37 (niederländisch, abgerufen 19.4.2025)
fr.wikipedia.org: Ligne 37 (Infrabel) (französisch, abgerufen 21.4.2025)
www.gessen.de: Aachen - Welkenraedt - Lüttich-Guillemins (abgerufen 19.4.2025)
www.aachenbahn.de: Kursbuchstrecke 37 Aachen - Liège (abgerufen 19.4.2025)
www.belrail.be: Ligne 37 : Liège-Guillemins - Hergenrath - (D) (abgerufen 21.4.2025)

Literatur

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.

Eisenbahnstrecke von Lüttich nach Welkenraedt

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Eisenbahnbrücke, Eisenbahntunnel
Ort: Belgien
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1842 bis 1843
Koordinate WGS84: 50° 35 17,46 N: 5° 51 18,44 O / 50,58818°N: 5,85512°O
Koordinate UTM: 31.702.094,85 m: 5.607.922,63 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.489.784,41 m: 5.605.844,30 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 (2025), „Eisenbahnstrecke von Lüttich nach Welkenraedt“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356251 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**