Bahnhof Jünkerath

Schlagwörter: Bahnhof, Empfangsgebäude, Bahnbetriebswerk, Lokomotivschuppen, Stellwerk
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Jünkerath
Kreis(e): Vulkaneifel
Bundesland: Rheinland-Pfalz



Bahnhof Jünkerath (2012)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Der Bahnhof Jünkerath liegt an der Bahnstrecke von Köln nach Trier (Eifelstrecke). Er wurde 1870 von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in Betrieb genommen, zusammen mit dem Abschnitt von Sötenich nach Gerolstein der Eifelstrecke.

Bau der Eifelstrecke und des Bahnhofes Jünkerath
Die Zeit zwischen 1914 und 1945
Die Zeit nach 1945
Hochwasser im Juli 2021
Eisenbahnmuseum
Baudenkmal Empfangsgebäude, Denkmäler Radsatz und Torpedowagen
Quellen, Hinweis, Links, Literatur

Bau der Eifelstrecke und des Bahnhofes Jünkerath

Erst verhältnismäßig spät entschied sich die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau der Strecke von Euskirchen nach Trier. Die Strecke versprach wegen der abgeschiedenen Lage von den Hauptrouten keinen großen wirtschaftlichen Gewinn für die Privatbahn. Die Erschließung der Eifel mit Eisenbahnen begann mit der Strecke von Düren nach Euskirchen, eröffnet 1864. Die Verbindung von Euskirchen Richtung Köln wurde erst 1875 eröffnet. Von Euskirchen folgte der Weiterbau bis Mechernich am 27. Juni 1865 und weiter bis Kall am 1. November 1867. Der Abschnitt zwischen Kall und Sötenich folgte am 19. Juni 1868 und die Weiterführung bis Gerolstein am **15. November 1870**, zusammen mit dem Bahnhof Jünkerath.
Der weitere Bau der Strecke bis Trier erfolgte deutlich schneller, da die Bahngesellschaft durch mögliche Militärtransporte im Deutsch-Französischen Krieg 1870 bis 1871 profitieren wollte. Bereist am 15. Juni 1871 war die Strecke zwischen Gerolstein und Trier-West vollendet. Hier zeigte sich erstmals die militärische Bedeutung der Strecke.

Den Bahnhof in Jünkerath-Stadtkyll legte man im Bereich der Ortsschaft Glaadt an, hier befand sich auch die Jünkerather Hütte (gegründet 1687). Die kleine Ansiedlung am späteren Bahnhof hatte damals die Bezeichnung „Kolonie Jünkerath“ und bestand zunächst aus drei Häusern. Nach dem Bau des Bahnhofes erweiterte sich die Ansiedlung. Die Rheinische Eisenbahn baute für ihre Bediensteten zudem die Ansiedlung „Krimm“ und die „Alte Kolonie“. Die heutige Gemeinde Jünkerath entstand erst 1930, rund 60 Jahre nach der Eröffnung des Bahnhofes.

Die Bauarbeiten begannen im Herbst 1868. Neben dem Empfangsgebäude erbaute man eine Betriebswerkstatt. Zur Eröffnung wurde der Bahnhof *Jünkerath-Stadtkyll* benannt (bis 1912). Den Bahnhof hatte man zunächst vor allem für den Verkehr mit der Jünkerather Hütte angelegt, die bereits 1871 ein eigenes Anschlussgleis erhielt. Die Anlagen einschließlich eines Lokschuppens und Werkstatt waren für den Güterverkehr dimensioniert, Personenverkehr wurde nur spärlich angeboten.
Ab 1872 gab es ein zusätzliches Schnellzugpaar auf der Eifelstrecke. In Jünkerath erfolgte ein regelmäßiges Umspannen (Wechseln) der Lokomotiven, so dass es bald erforderlich wurde, einen Lokschuppen zur Behandlung und Abstellung der Lokomotiven zu errichten.

1879 verkehrten auf der Strecke von Trier nach Köln drei durchgehende Personenzüge,m die für die Strecke rund viereinhalb Stunden brauchten. 1880 wurde die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft verstaatlicht, die Betriebsführung auf der Eifelstrecke übernahm die *Königliche Eisenbahndirektion Cöln*. Bis 1885 hatte man in Jünkerath das Empfangsgebäude, einen Holzschuppen und einen Güterschuppen, einen Reinigungsschuppen und einen Lokschuppen sowie Bürogebäude und die Werkstatt errichtet.

Um 1896 besaß der Personenbahnhof vier Gleise an zwei Bahnsteigen vor dem Empfangsgebäude. Im Güterbahnhof gab es Gleise für das Rangieren und Abstellen von Zügen, eine Rampe zum Entladen von Waggons und einen Güterschuppen. Der verhältnismäßig große Bereich der Betriebswerkstätte lag Richtung Trier. Alle Straßen- und Wegeüberführungen waren als schienengleiche Übergänge angelegt.

Seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts begannen die militär-strategischen Vorbereitungen für einen Krieg gegen Frankreich. Im nördlichen Frontabschnitt sollte die Versorgung der Truppen mit Soldaten und Material über die Eisenbahnen in der Eifel erfolgen. Dazu wurden neue Strecken errichtet. Dazu gehören die Mittlere Ahrtalbahn und die Vennquerbahn, die beide in Jünkerath zusammenkamen.
Als Mittlere Ahrtalbahn wird der Abschnitt von Dümpelfeld nach Jünkerath bezeichnet, der in Dümpelfeld an die Ahrtalbahn anschloss. Sie wurde am 30. Juni 1912 eröffnet und sollte die beiden Rheinstrecken über die Ludendorffbrücke, Remagen, Ahrweiler zur Eifelstrecke in Jünkerath herstellen. Zwischen Lissendorf und Jünkerath gab es vier parallele Gleise, je zwei für die Eifelstrecke und für die Ahrtalbahn. Dies zeigt die hohe militärische Bedeutung der Strecken in der Eifel.
Die Vennquerbahn stellte die Verbindung von Jünkerath nach Weywertz her, hier wurde die Vennbahn erreicht. Die Strecke nahm man am 1. Juli 1912 in Betrieb. Damit entstand in Jünkerath ein wichtiger Knotenpunkt im Bahnverkehr der Eifel.
Es gab zugleich einen kompletten Neubau der Anlagen in Jünkerath. Der Personenbahnhof, bislang direkt vor dem Empfangsgebäude, wurde Richtung Trier verlegt und erhielt fünf Gleise an zwei Mittelbahnsteigen. Sie waren über eine Unterführung mit dem Empfangsgebäude verbunden.
Der neu gebaute Güterbahnhof, der in Richtung Köln gebaut wurde, besaß 15 Gleise beidseitig der Streckengleise. Neben den Rangiergleisen gab es Abstellgleise sowie Rampen für die Entladung von Zügen. Zum Bau des neuen Abstellbahnhofes hatte man die Kyll begradigt und das Gelände um einen Meter erhöht, um die ständigen Überschwemmungen der Anlagen zu vermeiden.
Für die Abwicklung des umfangreichen Verkehrs waren vier Stellwerke zuständig. Das Befehlsstellwerk *Jmt* (Jünkerath Mittelturm) befand sich in der Nähe des Empfangsgebäudes, das Stellwerk *Jot* (Jünkerath Ostturm) war zuständig für den Gleisbereich der Ausfahrt in Richtung Trier/Ahr, das Stellwerk *Jwt* (Jünkerath Westturm) für die Ausfahrt in Richtung Köln und Belgien, das Stellwerk *Rt* (Rangierturm) für den Bw-Bereich.
Für das zusätzliche Personal errichtete man ein Übernachtungsgebäude und ein Kantinengebäude gegenüber dem Bw-Gelände.
Die Betriebswerkstätte hatte ihre alte Gleisanlage im Großen und Ganzen behalten und war aber wesentlich ausgebaut worden.

Die Zeit zwischen 1914 und 1945
Mit Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 wurde der Bahnverkehr auf militärische Belange umgestellt. Jünkerath wurde zu einem wichtigen Knotenpunkt, an dem die Militärzüge aus dem Reich entladen, abgefahren und zurückgeschickt wurden. *Es wird geschätzt, dass allein über die Ahrtalbahn bis zu 50.000 Soldaten, 3000 Pferde und 1000 Tonnen Material befördert wurden. Dabei war es von Bedeutung, den Aufenthalt im Bahnhof möglichst kurz zu halten, sodass sich der Bahnhof als entsprechend leistungsfähig erweisen musste. 1918 wurden schließlich bis zu 1000 Soldaten am Tag mit Verpflegung nach Belgien geschickt.* (nach Wikipedia).
Im Laufe des Jahres 1914 wurde auch der zivile Verkehr wieder aufgenommen. Militärzüge spielten auch beim Rückzug der deutschen Truppen nach dem Kriegsende 1918 wieder eine bedeutende Rolle.

Nach dem Versailler Vertrag von 1919 und dem folgenden Friedenszeiten wurde der Bahnverkehr auf den Eifelstrecken stark zurückgefahren, da ein wirklicher Bedarf nicht mehr bestand. Dies hing auch mit dem Verlust internationaler Verbindungen wie nach Belgien zusammen. 1923 wurde Jünkerath von französischen Truppen im Rahmen der Besetzung des Rheinlandes übernommen. Daraufhin legten die deutschen Bahnbeamten ihre Ämter nieder und beteiligten sich an Aufständen im Ruhrgebiet. Den Bahnbetrieb übernahmen französische und belgische Eisenbahner (*Regiebahn*). 1925 wurden die französischen Truppen abgezogen, den Bahnbetrieb übernahmen wieder deutsche Beamte der Reichsbahn.

In den 1930er Jahren bekam der Bahnhof Jünkerath wieder eine militärische Bedeutung. Zunächst war er ab 1938 in den Bau des Westwalls einbezogen, da über Jünkerath zahlreiche Transporte von Menschen und Material Richtung belgische Grenze gefahren wurden. Und auch vor und dem Kriegsbeginn am 1. September 1939 wurden zahlreiche Transporte Richtung Frankreich über die Eifelstrecken und Jünkerath geführt. Zeitweise waren bis zu 850 Eisenbahner in Jünkerath in mehreren Dienststellen beschäftigt.
In Jünkerath waren von 1935 bis 1940 Triebwagen der Baureihe *VT 135* stationiert. Es handelte sich um zweiachsige Triebwagen für den Personenverkehr, um den Betrieb auf den Nebenstrecken einfacher und kostengünstiger zu gestalten.

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges im September 1939 waren die Strecken durch die Eifel und das Hohe Venn nicht unmittelbar betroffen, es gab Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Belgien. Am Vorabend des Überfalls auf Belgien, die Niederlande und Luxemburg am 10. Mai 1940 begannen die Kriegshandlungen auch von Jünkerath aus. Es waren Stoßtrupps des Eisenbahnpionierregiments 4 aus Prüm, die nach Belgien vorstoßen und die Bahnhöfe besetzen sollten. Sie nutzten dabei umgebaute Triebwagen, vermutlich die in Jünkerath stationierten VT 135. Diesen war jeweils ein Flachwagen mit Maschinengewehr sowie ein Minenräumwagen vorgekoppelt. Der Zug aus Jünkerath kam bis Bütgenbach und konnte die Sprengung der dortigen Eisenbahnbrücke verhindern. So blieb die Strecke von Jünkerath bis Malmedy (an der Strecke von St. Vith nach Trois-Ponts) befahrbar und konnte für Material- und Mannschaftstransporte genutzt werden.
Die ehemaligen preußischen Kreise Eupen und Malmedy wurden wieder ins Deutsche Reich eingegliedert, Belgien stand unter Militärverwaltung. Den Betrieb von Jünkerath nach St. Vith übernahm die Deutsche Reichsbahn. 1939 gab es acht Zugpaare zwischen Jünkerath und Losheim, davon drei weiter nach Losheimergraben. Hier gab es Anschluss an die belgische Bahn.

Ab 1944 kam es zunehmend zu Zerstörungen an den Bahnanlagen durch alliierte Luftangriffe. Auch eine fehlgeleitete V 1-Rakete traf den Bahnhof. Der Zugverkehr Richtung Köln und Trier war bereits im Winter 1944 eingestellt worden. *Im Februar 1945 übernahm schließlich die deutsche Wehrmacht den Bahnhof und kontrollierte von hier aus die Brücken- und Tunnelsprengungen in der Region.* (nach Wikipedia)

Im September 1944 stellte die Reichsbahn den gesamten Zivilverkehr in der Westeifel und im Venn ein; der Verkehr bis Jünkerath lief aber noch bis Mitte Oktober. Das Bw Jünkerath wurde in der Nacht vom 20./21. Februar über die Ahrstrecke geräumt. Am 3. März 1945 sprengte die Deutsche Wehrmacht die verbliebenen Brücken, Tunnel, Gleisanlagen und Stellwerke.

Die Zeit nach 1945

Ab Juli 1945 begannen die Wiederaufbauarbeiten. Teilweise mussten zweite Gleise demontiert werden, so zwischen Kordel und Jünkerath auf rund 59 Kilometern Länge. Den überregionalen Verkehr Richtung Köln und Trier nahm man zum 23. Dezember 1947 wieder auf. Ab 1948 kam auch der Bahnverkehr Richtung Belgien wieder hinzu. Der Bahnhof hatte einen großen Teil seiner Bedeutung wieder erlangt. Für den Personenverkehr gab es vier Gleise, für den Güterverkehr fünf und im Betriebswerk drei Gleise. Zu dieser Zeit gab es drei Stellwerke, die teilweise aus den Trümmern der alten Anlagen neu errichtet worden waren.

In den Jahren 1952/1953 kamen die damals neuen Schienenbusse der Baureihe VT 95 ins Bw Jünkerath. Sie bedienten vor allem die Strecken in der Westeifel.
Aber Mitte der 1950er Jahre begann der Niedergang des Eisenbahnverkehrs, bedingt durch politische Entscheidungen zugunsten des Autoverkehrs. Sowohl der Reisezugverkehr als auch der Güterverkehr gingen signifikant zurück.
Den durchgehenden Güterverkehr zwischen dem Rheinland und dem Mosel-Saar-Raum über die Eifelstrecke gab die Deutsche Bundesbahn 1954 auf und verlagerte ihn auf die Rhein-Mosel-Strecke. Bis dahin wurden in Jünkerath die Zuglokomotiven umgespannt (gewechselt). In Jünkerath verblieben nur noch die lokalen Güterverkehre. 1959 wurde das Betriebswerk Jünkerath eine Außenstelle des Betriebswerkes Gerolstein und verlor somit seine Selbständigkeit. Zugleich begann der Abbau von zweigleisigen Strecken bzw. sie waren erst gar nicht wieder zweigleisig in Betrieb genommen worden. In Jünkerath zog man den Hilfszug ab, der aus einem Geräte- und einem Mannschaftswagen bestand und mit einem Arzt besetzt war. Zugleich löste man die Lokreparatur und die Lehrwerkstatt auf. Die Aufgaben wurden an andere Standorte verlegt.

Infolge des zurückgehenden Verkehr stellte man die Personenzüge Richtung Losheim und Belgien am 26. Mai 1963 ein (Güterverkehr bis 1981). Am 3. Juni 1973 folgte der Personenverkehr auf der Ahrtalbahn bis Dümpelfeld (Güterverkehr bis 1982). Somit gab es in Jünkerath nur noch den Personenverkehr auf der Eifelstrecke und geringen Güterverkehr. Zwischen Köln und Jünkerath fuhren teilweise die seltenen Doppelstockwagen der Deutschen Bundesbahn hinter Dampflokomotiven der Baureihe 01 sowie hinter Diesellokomotiven.
Die Güterabfertigung gab man 1973 auf. Die Verladung von Eisenbahnwagen verlagerte man nach Kall, den Stückgüterverkehr nach Gerolstein. Die Jünkerather Bahnmeisterei, zuständig für den Betrieb und die Sicherheit der Betriebseinrichtungen, löste man 1975 auf. Zum 1. Februar 1979 wurde auch die selbständige Dienstelle Jünkerath aufgelöst. Danach wurden Gleisanlagen im Bahnhof und den anschließenden Strecken zurückgebaut. Für den verbleibenden Betrieb waren nur noch 20 Arbeitsplätze in Jünkerath verblieben.

Nach einem Plan von 1986 gab es in Jünkerath folgende Gleise: Gleise 1 bis 5 für den Gesamtverkehr (Gleise 2 und 3 bzw. 16 und 17 für die Hauptstrecke von Köln nach Trier), Gleis 18 für die Strecke nach Losheim (Güterverkehr), Gleise 19 bis 24 für den Güterverkehr und zur Abstellung, Gleis 40 zum Betriebswerk und zum Anschlussgleis der Firma DEMAG.
1993 folgte die Schließung der Gütertarifpunkte Jünkerath und Losheim. Die zur Verladung erforderlichen Gleise wurden gesperrt und abgebaut, das Personal versetzt bzw. eingespart.
Weitere Einsparungen gingen der Verlegung der Zugbildung von Jünkerath nach Gerolstein 1997 einher. Personal und Anlagen konnten eingespart werden. Im November 1999 schloss man die Fahrkartenausgabe.
Die Strecke der Eifelquerbahn bis Losheimergraben war aus strategischen Gründen zum Anschluss des Truppenübungsplatzes Elsenborn 1985/1986 saniert und erhalten worden. Diese gab man 2003 unter den veränderten politischen Verhältnissen in Europa auf. Den Rangierbetrieb in Jünkerath beendete man 2004. Es folgten weiterer Rückbauten an Anlagern und Gebäuden.
2005 und 2006 wurde die Stellwerktechnik umgestellt. In Gerolstein richtete man eine moderne ESTW-Anlage (Elektronisches Stellwerk) ein, die Weichen und Signale in Jünkerath stellten. Die vorhandenen Stellwerke *Jf* (Jünkerath Fahrdienstleiter) und *Jo* (Jünkerath Ostturm) wurden aufgelöst, Formsignale durch Lichtsignale ersetzt. Ab dieser Zeit gab es kein Betriebspersonal mehr im Bahnhof.
2009 kaufte die Gemeinde Jünkerath das Bahnhofsgelände. In den Jahren 2011 bis 2016 gab es umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen im Bahnhof. Vorrangig war der Neubau einer Personenunterführung mit Zugängen zu den Bahnsteigen und Neubau von barrierefreien Rampenanlagen aus der Personenunterführung zum Außenbahnsteig an Gleis 3 und zur Bahnhofsstraße. Zusätzlich erhielt der Mittelbahnsteig an Gleis 1/2 einen kameraüberwachten Personenaufzug. Sowohl der Mittelbahnsteig als auch der Außenbahnsteigs an Gleis 3 wurden auf 76 Zentimetern angehoben. Das ermöglichte den Reisenden einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge. Beide Bahnsteige wurden mit einem neuen Wegeleitsystem versehen und mit neuen Sitzgelegenheiten, Funkuhren sowie Fahrplan- und Informationsvitrinen ausgestattet. Die vorhandene Bahnsteigbeleuchtung modernisierte man. Der Mittelbahnsteig erhielt ein neues Dach, der Außenbahnsteig einen neuen Fahrgastunterstand. (nach Pressemitteilungen der DB AG) Zugleich baute man die alten Bahnsteige am nun ehemaligen Empfangsgebäude ab.

Die Vorbereitungen für die Elektrifizierung der Eifelbahn sind weitgehend abgeschlossen, die Baumaßnahmen erfolgen bereits auf Teilstrecken. In diesem Zusammenhang kann es weiterhin zu Streckensperrungen mit Schienenersatzverkehr (Bus) kommen. Davon ist auch weiterhin der Bahnhof Jünkerath betroffen.
Aktuell wird der Bahnhof von den Linien RB/RE 22 (Eifel-Express Gerolstein – Köln Messe/Deutz) und RB 24 (Eifel-Bahn Gerolstein – Köln Messe/Deutz) bedient. Der RE 12 (Eifel-Mosel-Express Köln Messe/Deutz – Trier Hbf) wird zur Zeit nicht gefahren. Für den Personenverkehr sind drei Gleise an zwei Bahnsteigen vorhanden.

Hochwasser im Juli 2021

„Am Mittwoch, den 14. Juli 2021 und in der darauffolgenden Nacht hat eine Hochwasserkatastrophe verheerende Schäden in Teilen von Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz sowie im benachbarten Belgien und in den Niederlanden ausgelöst. Auslöser war das Tief Bernd mit historischen Regenmengen. Rund 240 Menschenleben sind zu beklagen, […]. Zehntausende verloren ihre Wohnungen mit Hab und Gut und viele Firmen ihre Existenzgrundlage. Die öffentliche Infrastruktur in Form von Versorgungsleitungen, Mobilfunknetzen, Straßen, Brücken und Eisenbahnstrecken wurde ebenfalls stark in Mitleidenschaft gezogen.
Die DB [Deutsche Bahn AG] bezifferte ihre Schäden in einer ersten Pressekonferenz am 23. Juli auf 1,3 Milliarden Euro, davon 780 Millionen für die Bahnstrecken und 480 Millionen für den Wiederaufbau von Stationen und Stellwerken. Die Schäden am Straßennetz, insbesondere die Sperrung von Teilabschnitten der Autobahnen 1 und 61 im Raum Rheinbach/Erftstadt führte zu starken Verkehrsbelastungen auf den Straßen im gesamten Großraum Köln/Bonn, unter denen auch der ÖPNV [Öffentlicher Personen-Nahverkehr] – einschließlich des Schienenersatzverkehrs – litt und leidet. Beim Schienennetz, welches viel weitmaschiger als das Straßennetz ist, stehen deswegen auch bei nur einzelnen Schadstellen oftmals keine Ausweichmöglichkeiten zu Verfügung.“ (nach Heilmann 2021)
In Jünkerath kam es durch das Hochwasser der Kyll zu massiven Schäden an den Bahnanlagen, die vollständig überflutet worden waren. Gleise und Gebäude sowie die Signaleinrichtungen konnten nicht mehr genutzt werden. Der Bahnverkehr auf der Eifelstrecke war eingestellt worden.
Nach Wiederherstellung der Bahnanlagen ist die Strecke von Köln über Jünkerath bis Gerolstein seit dem 16. Juni 2025 wieder befahrbar (nach Pressemitteilung der DB AG vom 16.6.2025).

Eisenbahnmuseum

Nahe des Bahnhofes befindet sich das Eisenbahnmuseum Jünkerath der Eisenbahnfreunde Jünkerath e.V. Es wurde 1991 in einem ehemaligen Gebäude der Berufsschule eingerichtet. Es zeigt eisenbahntypische Gegenstände, Uniformen, Pläne und Fahrkarten.
Das Gebäude wurde beim Hochwasser im Juli 2021 überschwemmt, große Teile der Sammlung zerstört. Die Wiedereröffnung des Museums in einem neuen Gebäude fand am 2. Juni 2024 statt.

Baudenkmal Empfangsgebäude, Denkmäler Radsatz und Torpedowagen

Das Empfangsgebäude in Jünkerath ist geschütztes Einzeldenkmal nach Denkmalschutzgesetz Rheinland-Pfalz.

Vor dem neuen Eingang zu den Bahnsteigen ist in einem Kreisel ein Treibsatz einer Dampflokomotive aufgestellt. Er stammt von der Dampflok 44 1211. Die sogenannte Kriegslokomotive wurde 1942 von der Firma F. Schichau, Maschinen- und Lokomotivfabrik, Schiffswerft und Eisengießerei GmbH in Elbing, Westpreußen gebaut und war als Denkmallok für die Stadt Trier vorgesehen.

In der Gewerkschaftsstraße in Jünkerath wurde 2025 ein Torpedowagen aufgegleist. Dieser Roheisenpfannenwagen für den Transport von flüssigem Roheisen wurde 1966 in der Jünkerather DEMAG gebaut und 2002 aus einem Bremer Stahlwerk zurückgeholt. Zunächst war er am Römerwall aufgestellt und wurde 2025 an seinen neuen Standort umgesetzt.
(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 erstellt.

Quellen

- Wolfgang Kreckler, Die Geschichte der Eisenbahn in Jünkerath (2009) (online www.eisenbahnmuseum-juenkerath.de, abgerufen 23.7.2025)
- Karl Josef Bales, Vorgeschichte und Bau der Eifelbahn. Heimatjahrbuch Landkreis Vulkaneifel 81, 1994 (online www.heimatjahrbuch-vulkaneifel.de, abgerufen 23.7.2025)
- Michael Heinzel, Der Krieg in der Eifel vor 80 Jahren (2024) (online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 24.7.2024)
- Rheinland-Pfalz, Generaldirektion Kulturelles Erbe (Hrsg.), Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler. Kreis Vulkaneifel (2023) (online gdke.rlp.de, PDF 4,8 MB, abgerufen 28.7.2025)

Internet

de.wikipedia.org: Bahnhof Jünkerath (abgerufen 28.7.2025)
www.eisenbahnmuseum-juenkerath.de: Eisenbahnfreunde Jünkerath e.V. (abgerufen 28.7.2025)
www.eisenbahnmuseum-juenkerath.de: Das Eisenbahnmuseum Jünkerath (abgerufen 28.7.2025)
www.museumsportal-rlp.de: Eisenbahnmuseum Jünkerath (abgerufen 28.7.2025)
de.wikipedia.org: Denkmalliste Jünkerath (abgerufen 28.7.2025)

Literatur

Heilmann, Frank (2021): Hochwasserkatastrophe im Rheinland. In: Nachrichtenblatt. Informationen zur Verkehrspolitik im Rheinland Nr. 141, 3-4/21, S. 4-23. Köln.

Jehnen, Manfred / Eisenbahnfreunde Jünkerath e.V. (Hrsg.) (2012): 100 Jahre Dümpelfeld - Lissendorf - Jünkerath: Mythos Ahrstrecke. Feusdorf.

Kemp, Klaus (2013): Die Ahrtalbahnen. Eisenbahnen zwischen Rhein und Eifel. Freiburg.

Kreckler, Wolfgang / Eisenbahnfreunde Jünkerath e. V. (Hrsg.) (2020): Jünkerath – früher einmal ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt in der Eifel. Jünkerath.

Bahnhof Jünkerath

Schlagwörter: Bahnhof, Empfangsgebäude, Bahnbetriebswerk, Lokomotivschuppen, Stellwerk
Straße / Hausnummer: Bahnhofstraße 9
Ort: 54584 Jünkerath
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Geschütztes Kulturdenkmal gem. § 8 DSchG Rheinland-Pfalz
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1870
Koordinate WGS84: 50° 20 39,09 N: 6° 34 54,99 O / 50,34419°N: 6,58194°O
Koordinate UTM: 32.327.954,66 m: 5.579.696,46 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.541.468,18 m: 5.578.855,71 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), „Bahnhof Jünkerath“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356502 (Abgerufen: 31. Oktober 2026)

Copyright © **LVR**