Eisenbahnstrecke von Weywertz nach Jünkerath

Vennquerbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Dahlem (Nordrhein-Westfalen), Hallschlag, Hellenthal, Jünkerath, Scheid, Stadtkyll
Kreis(e): Euskirchen, Vulkaneifel
Bundesland: Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz



Dahlem-Kronenburgerhütte. Ehemalige Eisenbahnbrücke der Vennquerbahn.
Fotograf/Urheber: Marcel Zanjani / LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland



Die Eisenbahnstrecke von Jünkerath nach Weywertz gehörte zu den strategischen Bahnlinien, die in Vorbereitung auf einen Krieg gegen Frankreich zu Beginn des 20. Jahrhunderts geplant und gebaut wurden. Sie wurde 1912 in Betrieb genommen und 2003 stillgelegt. Heute führt über die ehemalige Trasse ein Radweg (RAVeL L45a).

Vorgeschichte bis 1912

In der Zeit bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts konkretisierten sich die Planungen für einen möglichen Krieg gegen Frankreich. Der Schwerpunkt des geplanten Aufmarsches gegen Frankreich verlagerte sich an den Niederrhein. Hier sollte der „rechte Flügel“ des Heeres aufgestellt werden, um Frankreich in eine Art Zangenbewegung nehmen zu können. Der Schwerpunkt des späteren strategischen Ausbaues lag dementsprechend in der preußischen Provinz Rheinland, zwischen der Grenze zu den neutralen Luxemburg und den neutralen Niederlanden. Dies bedeutete neben dem weiteren Ausbau von Rhein-Übergängen (Ludendorffbrücke) vor allem den leistungsfähigen Ausbau des Bahnnetzes im linksrheinischen Raum im „Eisenbahn-Direktions-Bezirk Cöln“. Hier mussten die Möglichkeiten für die Versammlung eines starken Heeresflügels geschaffen werden, durch die Einrichtung leistungsstarker Zufuhr- und Auslauflinien.

Zur Vorbereitung des geplanten Westaufmarsches hielt der Generalstab um die Jahrhundertwende den Ausbau der Ahrtalbahnen vom Rhein quer durch die Eifel bis zur belgischen Grenze für notwendig. Die Grenze zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich Belgien lag damals weiter westlich als heute, auf einer Linie Huldange (Grenze zu Luxembourg) - Malmedy - Eupen - Herbesthal - Gemmenich bei Aachen. Die Erschließung der Eifel mit Eisenbahnen war durchaus unzureichend, geschuldet dem geringen Verkehr und den geringen wirtschaftlichen Kapazitäten. Die Bahnlinie von Köln nach Trier über Blankenheim und Jünkerath nach Gerolstein war bis 1871 durchgehend befahrbar. Die Ost-West-Verbindung entlang dem Ahrtal war 1880 von Remagen bis Ahrweiler, 1886 bis Altenahr und 1888 über Dümpelfeld bis Adenau eröffnet worden.

Die sich verschärfende politische Lage in den 1910er Jahren und die Anstrengungen Frankreichs und Russlands, ihr jeweiliges Bahnnetz nach strategischen Vorgaben zu verbessern, veranlassten die deutsche Heeresverwaltung, auf Anregung des letzten Chefs der Eisenbahnverwaltung, Oberstleutnant Karl Eduard Wilhelm Groener, dem späteren Reichsverkehrsminister, einen

umfassenden, einheitlichen Plan zur Förderung des Ausbaues der deutschen Bahnen aufzustellen. Vor allem sollte jedem nach Westen bestimmten Armeekorps mit seinen Reservetruppen eine zweigleisige Aufmarschlinie zur Verfügung stehen. Neben diesen Transportstrecken sollten die quer durch Deutschland verlaufenden Eisenbahnen leistungsfähig ausgebaut werden, um im Verlaufe eines Krieges die rasche Verschiebung ganzer Armeen zwischen den Kriegsschauplätzen zu gewährleisten. In schwierigen Verhandlungen zwischen dem Reich und den Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz waren bis Sommer 1914 die Grundlagen für den beabsichtigten Ausbau festgelegt, der die Vorbedingung für eine kraftvolle Verwendung der Streitkräfte im Falle eines Zweifrontenkrieges verbessern sollte.

Die Bahnstrecke bis 1945

Aufgrund der militärischen Vorgaben wurde die Strecke von Dümpelfeld über Jünkerath bis Weywertz ab Frühjahr 1910 in kurzer Zeit erbaut und am **1. Juli 1912** eröffnet. Zur Anbindung der Eifelstrecke aus Köln gab es eine Verbindung vom Block Niederkyll nach Norden zum Block Glaadt. In Weywertz schloss man an die 1885 bis 1887 eröffnete Vennbahn mit Verbindungen nach St. Vith und Malmedy an.

Aufgrund der militärischen Vorgaben musste die Strecke aufwändig mit vielen Kurven und Windungen gebaut werden. Um die schweren Militärzüge ohne Stockungen fahren zu lassen, durften die Strecken nur wenige und flache Steigungen und großen Kurvenradien aufweisen. Ortsdurchfahrten waren zu vermeiden und Querungen von Eisenbahnstrecken sollten kreuzungsfrei erfolgen.

Weitere geplante strategische Eisenbahnlinien in Verbindung mit der Vennquerbahn sollten von Rheinbach über Münstereifel - Schmidtheim nach Kronenburg/Stadtkyll sowie von Hallschlag nach Born bzw. St. Vith führen. Diese Bahnen wurden jedoch nicht mehr ausgeführt.

Die Verbindung von Köln bzw. Remagen nach Weywertz war eine der Transportstraße für den Aufmarsch des Westheeres. Die Verbindungen für die langen und schweren Militärzüge liefen von Köln über Euskirchen und Kall über den Abzweig bei Niederkyll zu den Ausladebahnhöfen in Losheimergraben, Losheim, Bütgenbach und Weismes. Die andere Verbindung lief von Remagen über die Ahrtalbahn bis zu den genannten Ausladebahnhöfen.

Im Ersten Weltkrieg diente die Bahn der Truppenversorgung und einem eingeschränkten öffentlichen Nahverkehr mit drei Zugpaaren. Nach dem Ende des Krieges nutzte man die Bahnstrecke zunächst für die Rückführung der Truppen und von Material in das Deutsche Reich, später auch zum Transport von Reparationsgütern.

Mit der Einrichtung der neuen Grenze zu Belgien bei Hallschlag gingen am 1. Januar 1919 der Abschnitt von Hallschlag (Grenze) bis Weywertz verwaltungstechnisch an die belgischen Eisenbahnen (*Chemins de fer de l'État belge*, ab 1926: *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) / *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* (NMBS)); der Restabschnitt bliebt bis 1920 unter der Aufsicht der Preußischen Eisenbahnverwaltung, danach Deutsche Reichsbahn. Zunächst verlief die Grenze zwischen Hallschlag und Losheim. 1921 kam Losheim nach einer Volksbefragung wieder an Deutschland, als Teil der Gemeinde Hellenthal. Losheimergraben war nun belgische Grenzstation. Für die belgischen Züge, die hier endeten, erbaute man eine Drehscheibe für die Dampflokomotiven, damit diese nicht rückwärts zurück nach Weywertz fahren mussten.

Aufgrund der Auflagen des Versailler Vertrags wurde das zweite Gleis bis 1934 abgebaut. 1935 wird der Abschnitt Abzweig von Glaadt zum Abzweig Niederkyll stillgelegt. Dieser Abschnitt kam im Zweiten Weltkrieg am 1. Januar 1942 wieder in Betrieb.

1938 wird die Strecke wegen des hohen Verkehrsaufkommens durch den Westwallbau vom vereinfachten Nebenbahnbetrieb auf Regelbetrieb umgestellt. Bei der Westoffensive im April 1940 zur Eroberung der Niederlande, von Belgien und Frankreich durch die deutsche Wehrmacht bekam die Eifelquerbahn wieder eine militärische Bedeutung. Wiederum wurden Mannschaften und Material aus dem Reich an die Westfront transportiert und an den dafür eingerichteten Bahnhöfen entladen.

Beim Angriff am 10. Mai 1940 fuhren Stoßtrupps aus Prüm über die Bahnstrecke Richtung Belgien, um die Bahnhöfe zu erobern und die Bahnanlagen zu sichern. Belgische Truppen hatten zahlreiche Bahnanlagen wie Tunnel und Brücken zerstört, um den Vormarsch aufzuhalten, was letztlich jedoch nicht gelang. Die Eifelquerbahn blieb weitgehend ungestört in Betrieb.

Ab 1942 nahmen die alliierten Luftangriffe auch auf Bahnanlagen zu. Diese konzentrierten sich zunächst auf die großen Bahnhöfe und wichtigen Strecken, so dass solche Nebenbahnen, wie die Eifelquerbahn, hohe Bedeutung für den Zugverkehr bekamen. Nach der Landung der Alliierten in der Normandie am 6. Juni 1944 nahmen auch die Angriffe auf die Bahnanlagen in der Eifel zu. Am 11. September 1944 wurden bei einem Tieffliegerangriff in Losheim 28 Personen getötet und zahlreiche verletzt. Danach wurde die Brücke bei Losheim gesprengt und der Zugverkehr eingestellt. Lediglich zwischen Losheim und Jünkerath wurde noch bis Oktober 1944 gefahren. Den Viadukt von Bütgenbach hatten deutsche Truppen am 13. September 1944 gesprengt.

Die Strecke nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs

Von belgischer Seite aus setzten amerikanische Truppen die Strecken in der Eifel und den Ardennen wieder instand. Der gesamte Schienenverkehr lag zu der Zeit ausschließlich in den Händen der US Military Railroad Services (US-MRS); die

Reichsbahndirektion Köln hatte sich am 8. März 1945 aufgelöst. Anfang März 1945 übergaben die Amerikaner der belgischen SNCB die Verantwortung für die Eisenbahnen in ganz Belgien.
Noch war die Versorgung der alliierten Truppen vorrangig. Es gab einen nur untergeordneten Personenverkehr. Den gesprengten Viadukt bei Bütgenbach erbaute man im Februar 1945 wieder auf und erreichte so den Bahnhof Losheimergraben auf belgischer Seite wieder. Anfang April 1945 übergaben die Amerikaner das Rheinland an die Briten.
Nach Beseitigung der Kriegsschäden erfolgte am 27. Juli 1948 die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs zwischen Weywertz und Losheim. Diese Strecke wurde vorrangig für den Verkehr von Belgien in die französische Zone genutzt, deren Nordgrenze in etwa der heutigen Grenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz entspricht.

Im April 1949 kam Losheim in die belgische Verwaltungszone unter General Paul Bolle (1890-1971; Region genannt „Bollenien“, bis 1958). Die deutschen Züge endeten in Hallschlag. Losheim wurde in das belgische Netz integriert. Wegen des sehr geringen Verkehrsaufkommens wurde der Personenverkehr in Etappen eingestellt: beginnend 1952 mit dem Abschnitt von Weywertz nach Losheimergraben (belgischer Abschnitt). Auf dem Restabschnitt in Deutschland wurde ab 1956 der vereinfachte Nebenbahnbetrieb eingeführt, ab 1958 wieder bis Losheim. Am 26. Mai 1963 stellte man auch den Restabschnitt Jünkerath – Losheimergraben (Grenze) ein.

Den verbliebenen Güterverkehr von Jünkerath – Losheimergraben (Grenze) beendete man am 8. Oktober 1981. Fünf Jahre nach ihrer Stilllegung sanierte man für die NATO die Strecke und eröffnete sie am 11. Oktober 1986 als Zubringer zum NATO-Truppenübungsplatzes Elsenborn bei Sourbrodt. Trotz der hohen Investitionen wurde der Verkehr im Jahre 1993 wieder eingestellt. Die Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft im Bergisch-Märkischen Raum (EBM) betrieb anschließend auf deutscher Seite noch geringen Güterverkehr, u. a. zu einem Sägewerk in Losheim. Am 15. Juni 2003 wurde die Strecke dann abermals stillgelegt. In Belgien verblieb der Holzverkehr zwischen Weywertz und Büllingen bis Dezember 2003.
In den folgenden Jahren wurden die Gleise abgebaut und auf der Trasse ein länderübergreifender Radweg (RAVeL L45A) eingerichtet. **Betriebsstellen**
Die Strecke weist eine Länge von rund 38 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierungen beginnen in Jünkerath (DB) bzw. Grenze (SNCB).
(Bf = Bahnhof; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Jünkerath (1870 bis 1912 Bf Jünkerath-Stadtkyll; Verbindungen zur Eifelstrecke und zur Ahrtalbahn)
4,2	Bf Stadtkyll (geplante Verbindung nach Rheinbach / Ourtalbahn)
7,4	Bf Kronenburg
10,5	Bf Hallschlag (geplante Verbindung nach St. Vith / Ourtalbahn)
–	*Grenze Deutschland / Belgien 1949-1958*
16,3	Bf Losheim (Eifel)
19,7	*Grenze Deutschland / Belgien 1920-1940, 1945-1949, ab 1958*
22,0	*Höchster Punkt im belgischen Eisenbahnnetz (619 Höhenmeter)*
23,3 | 2,3	Bf Losheimergraben
26,1 | 5,5	Bf Honsfeld
29,6 | 8,3	Bf Büllingen
–	Viadukt Bütgenbach (104 Meter)
34,1 | 10,5	Bf Bütgenbach
38,2 | 17,9	Bf Weywertz (seit 1885, Verbindung zur Vennbahn)

(Claus Weber, Rheinischer Verein 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 Bezeichnung „Vennquerbahn“ wurde offiziell nicht genutzt, sie hat sich zunächst bei Eisenbahnfreuden entwickelt.

Die Brücke über die Steinertstraße bei Kronenburg war Station der Archäologietour Nordeifel 2025.

Quellen

Michael Heinzel, Der Krieg in der Eifel vor 80 Jahren (2024) (online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 24.07.2025)
Michael Heinzel, Lost Places in der Westeifel (3) (2023) (online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 31.07.2025)

Internet

de.wikipedia.org: Vennquerbahn (abgerufen 31.07.2025)
nl.wikipedia.org: Spoorlijn 45A (flämisch, abgerufen 31.07.2025)
fr.wikipedia.org: Ligne 45A (Infrabel) (französisch, abgerufen 31.07.2025)
belgischespoorlijnen: L. 45A : (Jünkerath) Losheimergraben grens – Weywertz (abgerufen 31.07.2025)

Literatur

Bales, Karl Josef (1995): Das Vennbahnsystem. Vorgeschichte der Vennbahn Aachen - Malmedy - Ulflingen. In: Kreis Daun Vulkaneifel, Heimatjahrbuch 1995, S. 22-33. Daun. Online verfügbar: www.heimatjahrbuch-vulkaneifel.de , abgerufen am 01.09.2019

Heinzel, Michael (2022): Eisenbahnen in Ostbelgien nach dem 2. Weltkrieg. Besetzung – Befreiung - Wiederaufbau. 2. Aufl.. Bonn.

Heinzel, Michael (2014): Wo ist denn Bollenien? Geschichten aus dem deutsch-belgischen Grenzland. Bonn.

Heinzel, Michael; Klauser, Klaus-Dieter; Marganne, Roland (2012): Hommage à la Vennbahn. Prüm.

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

Knipping, Andreas (2004): Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg. Freiburg.

Reichsarchiv Potsdam (Hrsg.) (1928): Der Weltkrieg 1914-1918, bearbeitet im Reichsarchiv. Die militärischen Operationen zu Lande. In: Das deutsche Feldeisenbahnwesen. Erster Band, Die Eisenbahnen zu Kriegsbeginn, Berlin. Online verfügbar: digitalisate.sub.uni-hamburg.de, Hamburger Kulturgut Digital , abgerufen am 31.07.2025

Rohde, Horst / Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hrsg.) (1971): Das deutsche Wehrmachtstransportwesen im Zweiten Weltkrieg. Entstehung - Organisation - Aufgaben. In: Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, Band 12, Stuttgart.

Eisenbahnstrecke von Weywertz nach Jünkerath

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Eisenbahnbrücke
Ort: Büllingen, Büttgenbach, Dahlem, Hallschlag, Hellenthal, Jünkerath, Scheid, Stadtkyll, Weywertz
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
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 1912, Ende 2003
Koordinate WGS84: 50° 21 11,45 N: 6° 23 21,73 O / 50,35318°N: 6,38937°O

Koordinate UTM: 32.314.289,75 m: 5.581.158,76 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.527.755,21 m: 5.579.765,92 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, „Eisenbahnstrecke von Weywertz nach Jünkerath“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356505 (Abgerufen: 30. Oktober 2026)

Copyright © **LVR**