Eisenbahnstrecke von Welkenraedt nach Raeren

Ligne 49 : Welkenraedt - Raeren

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

Lok 1344 der SNCB im Bahnhof Eupen (2007)
Fotograf/Urheber: Michael Bienick

Die Eisenbahnstrecke von Welkenraedt nach Raeren verbindet die Bahnstrecke von Aachen nach Lüttich mit der Vennbahn. Sie wurde zwischen 1864 und 1887 eröffnet. Aktuell wird der Abschnitt von Eupen nach Welkenraedt von der IC-Linie 01 befahren.

Geschichte der Bahnstrecke

Am 24. Oktober 1843 eröffnete die *Chemins de fer de l'État belge*, die belgische Staatsbahn, den ersten Abschnitt der geplanten Verbindung von Aachen nach Lüttich zwischen Vervier-West und Welkenraedt / Herbesthal. In Herbesthal gab es Anschluss an die Strecke der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft von Aachen. Die damalige Grenze zwischen dem Königreich Preußen und dem Königreich Belgien lag zwischen Herbesthal und Welkenraedt.
Da eine ursprünglich geplante Führung der Bahnstrecke über Eupen wegen technischer Schwierigkeiten nicht ausgeführt werden konnte, hatte sich die Rheinische Eisenbahn verpflichtet, eine Verbindung zwischen dem deutschen Herbesthal und Eupen herzustellen. Dieser Abschnitt wurde am **1. März 1864** in Betrieb genommen, zusammen mit dem ersten Bahnhof in Eupen. Dieser Abschnitt wurde 1880 verstaatlicht, den Betrieb übernahm die Preußische Staatsbahn (KPEV). 1880 bot man vier Zugpaare zwischen Raeren und Eupen an.
Nachdem am 30. Juni 1885 der Abschnitt von Walheim über Raeren nach Monschau der Vennbahn eröffnet worden war, planten die Preußischen Staatsbahnen die Verbindung zwischen Eupen und Raeren. Diesen Abschnitt nahm man am **3. August 1887** in Betrieb. In Eupen musste dazu die Trasse verlegt und ein neuer Bahnhof erbaut werden.
Die Preußischen Staatsbahnen richteten durchgehende Züge von Welkenraedt nach Aachen ein, ab 1889 auch von Herbesthal nach Stolberg.
Bis 1914 hatte man den Verkehr auf die Strecke zwischen Herbesthal (deutscher Grenzbahnhof) und Raeren beschränkt, es gab bis zu dreizehn Zugpaare.
In Vorbereitung auf einen möglichen Krieg gegen Frankreich soll die Preußische Staatsbahn die Strecke zu Beginn des 20. Jahrhunderts zweigleisig ausgebaut haben. Diese Abgabe findet sich nur auf der Seite „Belgische Spoorlijnen". Sowohl in den damals geheimen Karten zur »Führung der Transportstrassen« des preußischen Militärs als auch in Bahnhofsplänen von Raeren und Eupen ist diese Verbindung immer *eingleisig* ausgewiesen. Daher wurde sie in den strategischen Planungen des preußischen Militärs im Vorfeld des Ersten Weltkrieges nur in untergeordneter Bedeutung einbezogen. Sie diente vor allem als zusätzliche Verbindungsstrecke um die entladenen Züge zurück ins Reich fahren zu können.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und dem Ergebnis des Versailler Vertrages wurde die ehemaligen preußische Provinz Eupen 1920 an Belgien abgetreten. Die Bahnstrecke kam nun vollständig in die Verwaltung der *Chemins de fer de l'État belge*, seit 1926 *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) / *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* (NMBS).
In den 1930er Jahren gab es ein Anschlussgleis zwischen Raeren und Eupen, um Baumaterialien zum Staudamm von Eupen (Wesertalsperre) transportieren zu können. Das Gleis blieb bis in die 1960er Jahre in Betrieb und wurde um 1970 abgebrochen.
In den 1920er Jahren verlegte man ein Verbindungsgleis von Raeren-Rott zur Vennbahn Richtung St. Vith. Damit ließ sich ein Kopfmachen (Drehen der Fahrtrichtung mit Lokomotivwechsel) in Raeren für durchgehende Züge zwischen Welkenrath und der Vennbahn vermeiden. Diese Verbindung wurde 1962 abgebrochen.
Am 15. Mai 1936 eröffnete man den zusätzlichen Haltepunkt in Raeren-Rott.
Im Zweiten Weltkrieg wurde Belgien am 10. Mai 1940 überfallen und eingenommen. Durch belgische Truppen wurden zahlreiche Bahnstrecken gestört, so dass in den ersten Tagen des Krieges nur noch die Verbindungen von Walheim über Eupen nach Welkenraedt und von Jünkerath nach Malmedy befahrbar waren. Über sie wurden in der Folgezeit der Nachschub zu den vorrückenden deutschen Truppen sichergestellt. Die Strecke wurde in der Folgezeit der Reichsbahndirektion Köln unterstellt.
Auf der Nebenstrecke bot die Deutsche Reichsbahn vier Zugpaare zwischen Herbesthal und Raeren an. Zudem gab es zwei Zugpaare zwischen Aachen West und Raeren, die über Gemmenich, Bleyberg, Moresnet, Birken, Welkenraedt nach Raeren fuhren.
Im September 1944 rückte die Front alliierter Truppen immer näher in den Raum Eupen vor. Jetzt wurden hauptsächlich Räumzüge aus den ehemals von der Wehrmacht besetzten Gebieten ins Reich gefahren, hinzu kamen Versorgungszüge. Am 9. September wurde gegen 9 Uhr im Bahnhof Eupen ein Kesselwagenzug und ein Sonderzug der Philippswerke durch Fliegerangriffe total zerstört, wobei es drei Tote gab. Die Stadt Eupen wurde am 10. September durch amerikanische Truppen befreit.
Im Februar 1945 konnte der Bahnbetrieb wieder aufgenommen werden. Das 740th US-ROB (Railway-Operating Battalion) hatte einen einfachen Rundkurs von Malmedy über die Vennbahn nach Eupen / Herbesthal bzw. Walheim / Stolberg hergestellt. Damit wurden die amerikanischen Truppen versorgt.
Nach Übergabe des Bahnbetriebes von der amerikanischen Bahnverwaltung an die SNCB wurde der zivile Personenverkehr im Sommer 1945 schrittweise wieder eingerichtet.
Den Personenverkehr zwischen Welkenraedt und Raeren stellte die SNVB am 28. März 1959 ein. Den Güterverkehr bediente man weiter. Als Besonderheit war die Strecke für Züge geeignet, die die normalen Abgrenzungen der Bahnwaggons überschritten (Lademaßüberschreitung). Da der Gemmenicher Tunnel zwischen Aachen und Tongeren für solche Wagen nicht geeignet war, wurden diese über Eupen geführt. Dies erfolgte bis 1991.
Über die Strecke fuhren zudem militärische Züge nach Sourbrodt an der Vennbahn mit Anschluss an der Truppenübungsplatz Elsenborn. Den Güterverkehr beendete die SNCB am 30. Juni 1989 nach Sourbrodt und am 31. Mai 1991 nach Stolberg.

In den 1970er Jahren sollte die Kreisstadt Eupen in der deutschsprachigen Gemeinschaft wieder mit Personenzügen bedient werden. Man elektrifizierte die Bahnstrecke von Welkenraedt nach Eupen mit Gleichspannung mit 3 Kilovolt. Den Personenverkehr eröffnete man wieder am 27. Juni 1984, seitdem fahren hier IC-Züge über Lüttich und Brüssel nach Oostende.
Den Abschnitt zwischen Eupen und Raeren nutzte die belgische Vennbahn V.o.E. von 1990 bis 2002, um mit historischen Zügen einen Museumsbahnverkehr anzubieten. Die Zügen fuhren vorwiegend auf der Vennbahn, mit historischen Diesellokomotiven und Dampflokomotiven.
Den Bahnhof Raeren nutzte die Firma Rails & Traction (vormals Locorem) zum Abstellen von Lokomotiven und Wagen. 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.

Seit den 2000er Jahren diskutiert man über die Wiedereröffnung der Strecke von Eupen über Raeren nach Stolberg. Auf der gesamten Strecke liegen noch betriebsfähige Gleise, 2001 saniert. In Belgien gibt es unregelmäßigen Verkehr zwischen Raeren und Eupen; die Strecke bis zur Grenze wird von den belgischen Eisenbahnen unterhalten. In Deutschland wird die Strecke von Stolberg bis Stolberg-Altstadt von der Euregiobahn betrieben. Eine Verlängerung bis Brenig ist in konkreter Planung. Den Abschnitt zwischen Brenig unterhält die Museumsbahn Eisenbahnfreunde Grenzland in Walheim. Es gibt gelegentliche Fahrten über die Grenze.
Die durchgehende Strecke könnte für Güterzüge genutzt werden, die das Stadtgebiet von Aachen umfahren könnten.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 14 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Welkenraedt.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*

0,0	Bf Welkenraedt (seit 1843; Verbindung zur Strecke nach Aachen und Lüttich)
–	*Grenze zwischen Belgien und Deutschland* (1815 bis 1920)
1,9	Bf Herbesthal (1843-1965)
5,9	Bf Eupen
11,9	Hp Raeren-Rott (1936 bis 1959)
–	Abzw zur Vennbahn (1920er Jahre bis 1962)
13,5	Bf Raeren (seit 1885, Verbindung zur Vennbahn)

(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.

In Eupen ist die ursprüngliche Strecke zum Endbahnhof im Bereich des heutigen Rathauses dargestellt. In Raeren ist die ehemalige Verbindungskurve zur Vennbahn kartiert. Die ehemalige Anschlussbahn zur Wesertalsperre ist ebenfalls dargestellt.

Internet

fr.wikipedia.org: Ligne 49 (Infrabel) (französisch, abgerufen 7.10.2025)
belgischespoorlijnen: Ligne 49 (niederländisch, abgerufen 7.10.2025)
vonderruhren.de: Stefan von der Ruhren, Strecke 49 (abgerufen 7.10.2025)
rixke.tassignon.be: Rixke, Welkenraedt - Eupen : la réouverture (2013, französisch, abgerufen 7.10.2025)

Eisenbahnstrecke von Welkenraedt nach Raeren

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt
Ort: Welkenraedt, Eupen, Raeren / 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 1864 bis 1887
Koordinate WGS84: 50° 38 6,37 N: 6° 02 20,08 O / 50,6351°N: 6,03891°O
Koordinate UTM: 32.290.614,17 m: 5.613.432,93 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.502.796,93 m: 5.611.054,43 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 Welkenraedt nach Raeren“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356613 (Abgerufen: 7. April 2026)

Copyright © **LVR**