Eisenbahnstrecke von Stolberg nach Walheim

Stolberger Talbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Eisenbahnbrücke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Aachen, Stolberg (Rhld.)
Kreis(e): Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Das Bild zeigt die Eisenbahnbrücke über die Straße Knipp in Aachen-Hahn. Vennbahn und Strecke Herbesthal - Stolberg (2014)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Die Eisenbahnstrecke von Stolberg nach Walheim war ursprünglich eine Nebenbahn zur Vennbahn. Sie verband den Bahnhof Stolberg an der Bahnstrecke von Köln nach Aachen und den Bahnhof Walheim an der Vennbahn. Heute wird der Abschnitt in Stolberg von der Euregiobahn betrieben (RB 20).

Geschichte der Bahnstrecke bis 1961
Die Zeit zwischen 1961 und 2001
Wiedereröffnung 2001
Hochwasser im Juli 2021
Betriebsstellen
Hinweis, Quellen, Links, Literatur

Geschichte der Bahnstrecke bis 1961

Der Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in Stolberg wurde 1843 in Betrieb genommen. Da sich im Tal der Vicht und in Stolberg zahlreiche Hütten (Glas, Messing, Metallverarbeitung), Betriebe und Firmen angesiedelt waren, bestand seitens der Industrie großer Bedarf nach einem Anschluss an die internationale Bahnstrecke. So eröffnete die Rheinische Eisenbahn am 11. Dezember 1867 die Anschlussstrecke an die Glashütte am Schnorrenberg (später Glashütte „St Gobain“ bzw. Vereinigte Glaswerke (VEGLA)). Die Notwendigkeit eines Eisenbahnanschlusses für die Betriebe im Vichttal bestanden jedoch weiter.
1880 wurde die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft verstaatlicht, den Betrieb übernahm die Preußische Staatsbahn (KPEV). Die Pläne einer *Stolberger Talbahn* oder *Hohe Venn Bahn* von Aachen über Monschau und St. Vith nach Prüm wurden wieder aufgelegt. Als erstes Ergebnis eröffnete man am 15. September 1881 die Strecke vom neuen Stolberger Hauptbahnhof nach Stolberg-Hammer, die Stolberger Talbahn.
Im Mai 1882 beschloss das Preußische Parlament den Bau einer Eisenbahn von Prüm nach Aachen-Rothe Erde (Vennbahn) und den Bau einer Zweigstrecke von Walheim nach Stolberg. Diese Nebenstrecke sollte die Anbindung der Stolberger Industrien fördern und für den Güterverkehr eine direkte Anbindung aus der Eifel nach Köln bieten.

Der erste Abschnitt der Vennbahn von Rothe Erde über Walheim nach Monschau wurde am 1. Juli 1885 in Betrieb genommen. Erste Planungen für die Strecke von Walheim nach Stolberg wurden 1887 zurückgewiesen. Das preußische Militär verlangte für die Strecke größere Kurvenradien und flachere Steigungen, um hier Militärzüge fahren zu können. Dies hängt mit den langfristigen Vorbereitungen für einen möglichen Krieg gegen Frankreich zusammen. Im März 1887 lag die landespolizeiliche Erlaubnis für den Bau der Strecke vor. Baubeginn war im Frühjahr 1888. Trotz der schwierigen topographischen Verhältnisse konnte die Strecke am **21. Dezember 1889** dem Betrieb übergeben werden. Auf der Strecke von Walheim nach Stolberg wurden drei Personenzüge (mit Anschluss an die Vennbahn) und Güterverkehr angeboten.
Die eingleisige Strecke wies einige Besonderheiten auf. Die Rüstbachbrücke (Rüstbachviadukt) war 54 Meter lang und 18 Meter hoch. Die Falkenbachbrücke (Falkenbachviadukt) über die Inde hatte eine Länge von 145 Metern und war 23 Meter hoch, benannt nach der lokalen Bezeichnung Falkenbach für die Inde. Insgesamt wurde auf der dreizehn Kilometer langen Strecke ein Höhenunterschied von 83 Metern überwunden.
In Hahn wurde der Anschluss an die Vennbahn angelegt. Zunächst bestand hier eine einfache Weichenverbindung, mit der die beiden eingleisigen Strecken verbunden waren. Die Nebenstrecke endete bahnamtlich in Hahn.
Bis 1895 wurde der Abschnitt zwischen Hahn und Walheim zweispurig ausgebaut, wobei sowohl die Vennbahn als auch die Bahn nach Stolberg jeweils ihr eigenes Gleis unabhängig von der anderen Bahnlinie nutzten, erst im Bahnhof Walheim wurden beide Bahnen zusammengeführt.

Die militärische Bedeutung der Vennbahn und der Strecke nach Stolberg nahmen am Ende des 19. Jahrhunderts zu. Der preußische Truppenübungsplatz Elsenborn war eingerichtet worden, in Sourbrodt an der Vennbahn lag der Anschlussbahnhof. Militärzüge fuhren nun zu den Manövern und Übungen Soldaten und Material nach Sourbrodt. Die Strecke von Stolberg nach Walheim stellte dabei ein wichtiges Verbindungsglied zwischen dem Norden und der Mitte des Deutschen Reiches, Köln und der Vennbahn dar.

Auch die militär-strategischen Überlegungen zu einem Krieg gegen Frankreich, dessen nördliche Flanke im Raum Aachen-Lüttich lag, wirkten sich auf die Bahnstrecke aus. 1907 bis 1909 wurde die gesamte Strecke zweigleisig ausgebaut, was insbesondere im Bereich der Brücken erhebliche Aufwände verursachte. Die Rüstbachbrücke wurde um einen zweiten, baugleichen Viadukt ergänzt. Damit übernahm die Verbindung von Walheim nach Stolberg den Hauptverkehr von der Vennbahn, da die ursprüngliche Strecke von Walheim über Kornelimünster nach Aachen-Rothe Erde eingleisig blieb.

Im Ersten Weltkrieg war die Strecke ab Stolberg Teil der Transporttrassen für die Militärzüge Richtung Front. Der Personenverkehr war zu Beginn des Krieges am 1. August 1914 eingestellt worden. Erst im Laufe der Herbstes wurde auch der zivile Verkehr wieder zugelassen. Am Ende des Krieges diente die Strecke der Rückführung von Soldaten und Material aus den besetzten Gebieten ins Reich.

Durch die politischen und territorialen Veränderungen nach dem Ersten Weltkrieg und dem Versailler Vertrag von 1919 gab es Veränderungen auch auf der Vennbahn. Der Transport deutscher Steinkohle vom Aachener Revier in die luxemburgisch-lothringische Minette und umgekehrt der Erztransport von dort wurden unwirtschaftlich und der einst so bedeutende Montanverkehr über die Vennbahn kam bis Ende der 1920er völlig zum Erliegen. Auch der Personenverkehr auf diesen Strecken wurde ausgedünnt. Auf Veranlassung der alliierten Siegermächte hatte man bis 1924 das zweite Gleis zwischen Stolberg-Hammer und dem Abzweig der Vennbahn bei Hahn (Blockstelle Schlausermühle) wieder auf ein Gleis zurückgebaut.

Auch zu Beginn des Zweiten Weltkrieges war die Verbindung eine wichtige Transporttrasse. Zunächst wurden hier Materialzüge zum Bau des Westwalls gefahren. Mit Beginn des Überfalls auf Belgien und die Niederlande am 10. Mai 1940 gab es wieder Militärzüge für Material und Soldaten.
Allerdings versuchten belgische Truppen den Vormarsch der Deutschen zu behindern, indem sie Brücken sprengten und Tunnel vollstellten. So waren in den ersten Kriegstagen nur noch die Strecken von Stolberg bzw. Rothe Erde nach Walheim und von dort weiter bis Herbesthal befahrbar. Somit lief der Nachschub für die schnell vorrückenden deutschen Truppen vorrangig über diese Verbindung.
In der folgenden Zeit und nach der Reparatur wichtiger Strecken wurde auch der Montanverkehr Richtung Luxemburg wieder aufgenommen. Auch der Personenverkehr verdichtete sich wieder, es wurden im Jahresfahrplan 1943 werktags sieben und sonntags vier Zugpaare zwischen Stolberg und Walheim (mit Anschluss an die Züge nach St. Vith bzw. Aachen) angeboten.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges nahmen im Sommer 1944 die alliierten Fliegerangriff auf Bahnstrecken und Züge zu. Konnten zunächst noch die Strecken wieder befahrbar gemacht werden, gelang dies im September 1944 nicht mehr. Anfang September werden die besetzten Gebiete geräumt, es fuhren Züge mit Flüchtlingen, Soldaten und Beamten sowie Räumzüge mit Material über die Vennbahn und Stolberg nach Osten. Der Verkehr auf der Vennbahn wurde am 10. September 1944 eingestellt.
Beim Rückzug der deutschen Truppen sprengten diese am 10. September 1944 die beiden großen Brücken. Ein Bahnverkehr war

danach nicht mehr möglich.
Die Strecke der Vennbahn bis Walheim war beim Rückzug der Deutschen nicht zerstört worden, so dass der Bahnhof am 14. November 1944 von amerikanischen Eisenbahnpionieren besetzt wurde. Die 740th ROB (Railway-Operating Battalion) setzte auch die Strecke nach Stolberg wieder in Betrieb. Am 7. Februar 1945 war die Rüstbachbrücke wieder befahrbar, der provisorische Überbau bestand aus dicken Holzbohlen auf dem Stumpf eines der gesprengten Pfeiler und stählernen Fahrbahnträgern. Ab dem 12. Februar 1945 konnte über diese Strecke der Nachschub für die vorrückenden amerikanischen Truppen von Lüttich über Stolberg nach Osten gefahren werden.

Den zivilen Personenverkehr zwischen Stolberg und Walheim und weiter nach Schmithof (Grenze) nahm die Deutsche Reichsbahn im Sommer 1945 wieder auf. Ab dem November 1945 wurde die grenzüberschreitende Strecke von Belgien nach Stolberg auch für den zivilen Güterverkehr wieder geöffnet, zunächst nur für bestimmte priorisierte Güter (Brennmaterial, Baustoffe, lebende Tiere, Penicillin).
Im Sommer 1955 erreichte das Angebot im Personenverkehr seinen Höhepunkt. Es wurden sechs Zugpaare zwischen Stolberg (teilweise von Aachen Hbf bzw. Jülich) und Walheim angeboten. Ab Walheim musste der Bahnbus für die Weiterreise zu den Orten der Vennbahn benutzt werden.
Zu dieser Zeit gab es bereits einen Zug, der von Aachen über Stolberg mit Richtungswechsel weiter nach Walheim fuhr. Dies entsprach bereits dem heutigen Betriebsablauf auf der Euregiobahn.

Die Rüstbachbrücke, die 1945 von den amerikanischen Eisenbahntruppen provisorisch hergestellt worden war, wurde 1956 von der Deutschen Bundesbahn saniert. Sie baute einen längeren Brückenträger, einen verstärkten Mittelpfeiler und stärkere Auflagen der Brückenträger ein, eröffnet am 16. Oktober 1956. Auch die Falkenbachbrücke wurde saniert. Die amerikanische Behelfskonstruktion verstärkte die Deutsche Bundesbahn 1959.

Der Personenverkehr wurde 1961 eingestellt. Danach baute man auch das zweite Gleis zwischen Stolberg-Hammer und Stolberg Hbf aus.

Die Zeit zwischen 1961 und 2001

Die Strecke blieb jedoch im grenzüberschreitenden Güterverkehr erhalten. Das waren zum einen Militärzüge in Richtung Sourbrodt zur Anbindung des Truppenübungsplatzes Elsenborn. Zum anderen fuhren auf dieser Strecke Züge mit Lademaßüberschreitung, d. h. Ladungen waren breiter als die erlaubten Werte. Da der Gemmenicher Tunnel zwischen Montzen und Aachen-West bis 1991 nicht für solche Fahrten zugelassen war, wurde diese über Walheim und Stolberg umgeleitet. Im normalen Güterverkehr wurden vorwiegend Holzladungen transportiert.

Im Juni 1990 hatte der belgische Verein *Vennbahn V.o.E.* den touristischen Verkehr auf den noch befahrbaren Abschnitten der Vennbahn aufgenommen. Immer wieder wurde auch die Strecke zwischen Walheim und Stolberg genutzt, um beispielsweise Sonderzüge von Köln auf die Vennbahn zu fahren.

Auch nach der Wiedereinigung Deutschlands am 3. Oktober 1990 behielt die NATO ihr strategisches Interesse an der Bahnverbindung von Raten nach Stolberg aufrecht. Mit einer Weisung vom 12. April 1991 legte der Bundesminister für Verkehr der Deutschen Bundesbahn die betriebsfähige Erhaltung der Strecke von Stolberg (Rheinl.) Hbf nach Walheim Bundesgrenze (weiter nach Raeren) „aus übergeordneten Gründen“ auf. Im Gegenzug beteiligte sich die NATO an der Finanzierung des Streckenunterhalts.
Ihre letzte große militärische Inanspruchnahme hatte die Strecke von Stolberg nach Raeren im Januar und Februar 1991 anlässlich des sog. Zweiten Golfkrieges („Operation Desert Storm”) erlebt, als innerhalb weniger Tage eine große Zahl von Transporten der US-Army aus deutschen Standorten zu belgischen Häfen gefahren werden musste, um von dort nach Kuwait und Saudi-Arabien verschifft zu werden. (nach Keller 2010)
Der übrige Güterverkehr zwischen Belgien und Deutschland blieb jedoch gering. Wegen der hohen Unterhaltungskosten für die kaum genutzte Bahnstrecke stellte die Deutsche Bundesbahn den Güterverkehr zwischen Stolberg-Hammer und Raeren zum 31. Mai 1991 ein.

Im Oktober 1993 kam es zu einem Überlassungsvertrag zwischen der Deutschen Bahn und dem deutschen Verein Vennbahn e.V. (Stolberg) für die Strecke von Stolberg nach Schmithof (Grenze zu Belgien) für eine touristische Nutzung. Ab April 1994 fuhren daher Museumszüge mit Schienenbussen zwischen Stolberg und Monschau.

Mitte der 1990er Jahre gab die NATO ihren Unterhalt für die Strecke von Raeren nach Stolberg auf, da keine strategisches Interesse mehr vorlag. Der Zustand der Strecke verschlechterte sich zusehends, so dass auch der Touristikverkehr im Oktober 1998 aufgegeben werden musste. Aber auch danach gab es immer wieder vereinzelte Zugbewegungen auf der Strecke.

Wiedereröffnung 2001

Die private *EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH* (EVS) war 1999 gegründet worden, um Schienenverkehr im Aachener Raum anzubieten. Dazu sollten still gelegte Strecken erworben und wieder aktiviert werden. Zum 1. November 2000 erfolgte die formelle Übergabe der Strecke von Stolberg Hbf bis zur Grenze bei Streckenkilometer 17,3.
Die Strecke zwischen dem Stolberger Hauptbahn und Stolberg Stadt wurde ertüchtigt, neue Haltepunkte angelegt und die Infrastruktur für die Fahrgäste geschaffen. Am **10. Juni 2001** wurde der Personenverkehr zwischen Heerlen (Niederlande) und Stolberg-Altstadt aufgenommen. Die Strecke wird von der Regionalbahn RB 20 bedient.

Zunächst gab es noch Planungen für einen Verkehr bis Eupen. Wegen der hohen Kosten für eine Wiederherstellung der Strecke wurde dieser Plan nicht weiter verfolgt. Aktuelle gibt es Planungen für die Verlängerung der Strecke bis Breinig und eine Elektrifizierung.
Güterverkehr wird regelmäßig bis Stolberg Altstadt bedient.

Die Strecke von Breinig bis zur Grenze wird von den Eisenbahnfreunden Grenzland e. V. in Walheim gepflegt und betriebsbereit gehalten. Zu sehr seltenen Gelegenheit wird dieser Abschnitt befahren. Sowohl auf der belgischen Seite zwischen Raeren und der Grenze als auch auf der deutschen Seite zwischen Grenze und Breinig finden Sanierungsarbeiten statt, so an den großen Eisenbahnbrücken. 2019 erbaute man die Rüstbachbrücke neu.
Die Überlegungen, die Strecke von Eupen bis Stolberg sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu nutzen, sind noch nicht abschließend aufgegeben worden. Vor allem im Güterverkehr könnte die Strecke wieder als Umleitung zur Umgehung des Knotens Aachen genutzt werden.

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)
Die Strecke Stolberg nach Stolberg Altstadt war zunächst nicht mehr zu befahren, da es zu erheblichen Schäden an den Bahnanlagen gekommen war. Der Verkehr konnte 2022 wieder aufgenommen werden. Die Züge fahren jedoch nur bis Stolberg Rathaus, da die Schäden an der weiteren Strecke noch nicht behoben werden konnten.
Da die Verlängerung der Strecke bis Breinig weiterhin verfolgt wird, wurde im Zuge der Wiederaufbauarbeiten der Bahnsteig in Stolberg Altstadt verlängert, damit hier Züge kreuzen können. Zugleich gibt es weitere Vorarbeiten zur Elektrifizierung der gesamten Bahnstrecke.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 13 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Stolberg Hbf.
(Hbf = Hauptbahnhof, Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Hbf Stolberg (seit 1843; Verbindungen nach Köln und Aachen, Herzogenrath, Jülich, Münsterbusch; Übergang zur Pferdebahn Stolberg-Hammer und zur Aachener Straßenbahn)
1,1	Hp Stolberg Atsch (1954-1961)
1,2	Hp Stolberg Schneidmühle (seit 2001)
2,5	Hp Stolberg Mühlener Straße (bis 1961 Bf Stolberg Mühle; neu seit 2001)
3,1	Hp Stolberg Kortumstraße (1954 bis 1961)

3,2	Hp Stolberg Rathaus (seit 2001)
3,7	Bf Stolberg-Altstadt (1881 bis 1979 Stolberg (Rheinl) Hammer; neu seit 2001)
5,4	Rüstbachbrücke (54 Meter lang, 18 Meter hoch)
8,9	Bf Breinig (seit 1889; Übergang zur Aachener Straßenbahn)
10,6	Falkenbachbrücke (145 Meter lang, 23 Meter hoch)
11,2	Blockstelle Schlausermühle (Abzw der Vennbahn)
11,7	Hp Hahn (1951-1961)
13,2	Bf Walheim (seit 1885; Verbindung zur Vennbahn; Übergang zur Aachener Straßenbahn)

(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.

Quelle

Roland Keller, 125 Jahre Strecke Stolberg-Hammer – Walheim (Teile 1-3) (2010, online www.eisenbahn-stolberg.de, abgerufen 22.10.2025)

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2572 Stolberg - Walheim (Grenze) (abgerufen 22.10.2025)
de.wikipedia.org: Bahnstrecke Stolberg – Walheim (abgerufen 22.10.2025)

Literatur

Heinzel, Michael; Klauser, Klaus-Dieter; Marganne, Roland (2013): Hommage à la Vennbahn. Prüm (2. verbesserte Auflage).

Meurer, Josef; Meurer, Karl / Stolberger Heimat- und Geschichtsverein e.V. (Hrsg.) (1991): Dampf im Vichtbachtal. 150 Jahre Eisenbahn in Stolberg. In: Beiträge zur Stolberger Geschichte 18, Stolberg.

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 Stolberg nach Walheim

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Eisenbahnbrücke
Ort: Aachen, Stolberg
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 1867 bis 1889
Koordinate WGS84: 50° 44 28,41 N: 6° 14 8,74 O / 50,74123°N: 6,23576°O
Koordinate UTM: 32.304.972,56 m: 5.624.692,90 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.516.685,80 m: 5.622.885,65 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 Stolberg nach Walheim“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356641 (Abgerufen: 4. November 2026)

Copyright © **LVR**









