Eisenbahnstrecke von Lommersweiler nach Gerolstein

Westeifelbahn

Hohe Venn-Bahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Eisenbahntunnel, Grenzübergangsstelle, Radwanderweg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bleialf, Brandscheid (Eifelkreis Bitburg-Prüm), Büdesheim, Gerolstein, Großlangenfeld, Habscheid, Pittenbach, Pronsfeld, Prüm, Schwirzheim, Watzerath, Weinsheim (Eifelkreis Bitburg-Prüm), Winterscheid, Winterspelt
Kreis(e): Eifelkreis Bitburg-Prüm, Vulkaneifel
Bundesland: Rheinland-Pfalz



Bahnhof Bleialf, Empfangsgebäude (2013)
Fotograf/Urheber: Washbear1



Die Eisenbahnstrecke von Lommersweiler nach Gerolstein wurde 1883 von der Preußischen Staatsbahn (KPEV) eröffnet und blieb bis 2021 in Teilstrecken in Betrieb.
Sie zweigte im Bahnhof Lommersweiler von der 1888 eröffneten Vennbahn ab. Nach rund drei Kilometern in Belgien erreichte sie bei Steinebrück deutsches Staatsgebiet. In großen Schleifen und zahlreichen Kunstbauten wie Brücken und Tunneln führte sie über Prüm nach Gerolstein. Hier hatte die Bahn Anschluss an die Eifelbahn von Trier nach Köln.

Geschichte der Bahnstrecke

Die Strecke zwischen Lommersweiler und Gerolstein gehörte ursprünglich zur Planung der Vennbahn, damals „Hohe Venn-Bahn“. Gedacht war sie als Ersatz für die Postkutschenlinie von Aachen nach Trier. In Gerolstein war der gedachte Endpunkt der Strecke mit Anschluss an die Bahnstrecke von Köln nach Trier. Die Pläne änderten sich und die Vennbahn wurde 1889 nach Ulflingen / Troisvierges in Luxemburg verlängert. Der Abzweig nach Gerolstein wurde zur Nebenstrecke.
Die Westeifel war Ende des 19. Jahrhunderts weitgehend von den wirtschaftlichen Entwicklungen im Deutschen Reich abgeschnitten („Gründerzeit“). Der preußische Landtag beschloss daher 1881 den Bau der Westeifelbahn zur Erschließung der Region. Die Bahnlinie wurde in drei Etappen eröffnet: am 22. Dezember 1883 von Gerolstein nach Prüm, am 1. Oktober 1886 von Prüm nach Bleialf und am **1. Oktober 1888** die Strecke von Bleialf nach Lommersweiler (damals im preußischen Kreis Malmedy). Hier gab es Anschluss an die Vennbahn nach Aachen bzw. Ulflingen. Angeboten wurden für den Personenverkehr sechs Zugpaare zwischen Gerolstein und St. Vith.
Die Westeifel wurde in dieser Zeit in die militär-strategischen Planungen für einen möglichen Krieg gegen Frankreich einbezogen. Hier sollte der rechte Flügel der Angriffsfront aufgestellt werden. Für den Transport von Material und Soldaten mussten die vorhandenen Bahnlinien ausgebaut und neue Bahnlinien angelegt werden. Dies wurde in Transportrassen festgelegt, auf denen die schweren Militärzüge kreuzungsfrei fahren konnten und an denen die erforderlichen Entladestationen angelegt wurden.
In diesem Zusammenhang eröffnete die Preußische Staatsbahn 1907 von Pronsfeld aus die beiden Nebenbahnen nach Waxweiler und Neuerburg. Die Westeifelbahn erhielt zwischen 1907 und 1909 ein zweites Gleis zwischen Gerolstein und St. Vith. Der Tunnel

bei Bleialf erhielt eine zweite kürzere Tunnelröhre.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und den Festlegungen im Versailler Vertrag von 1919 wurde 1920 der preußische Kreis Malmedy an Belgien übergeben. Die neue Grenze lag zwischen Lommersweiler und Ihren. Den Betrieb in Belgien übernahm die *Chemins de fer de l'État belge*, seit 1926 *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) / *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* (NMBS)
Bleialf wurde zum deutschen Grenzbahnhof mit Zollstation und Passkontrolle. 1925 legte die Reichsbahn den Bahnhof Ihren direkt an der Grenze zu Belgien an; Bleialf blieb jedoch Grenzbahnhof. Zwischen Gerolstein und St. Vith fuhren grenzüberschreitend zwei Zugpaare, diese wurden alten Bildern zufolge bis 1940 von der belgischen SNCB gestellt. Weitere Lokalzüge gab es zwischen Gerolstein und Pronsfeld.
Gemäß dem Versailler Vertrag baute man das zweite Gleis bis 1930 wieder ab. Dabei verlor die ältere Bleialfer Tunnelröhre ihren Verkehr, man nutzte nur noch die jüngere von 1909. Die Strecke wurde als Nebenbahn betrieben. In den späten 1930er Jahren fuhr die SNCB nur noch ein Zugpaar bis Bleialf. Man hatte sich mit der Reichsbahn geeinigt, dass grenzüberschreitend (Steinebrück bis Bleialf) nur noch Zöllner fahren sollten. Güterverkehr wurde nicht mehr angeboten.
Ab 1936 bekam die Westeifelbahn wieder eine militärische Bedeutung. Über sie wurden Arbeitskräfte und Material für den Bau des Westwalls abgefahren. Der Bahnhof Bleialf wurde entsprechend um Ladegleise erweitert und weitere Ausweichstellen auf der Strecke eingerichtet worden (Block Brandscheid, Block Bahlberg).

Belgien und die Niederlande wurden am 19. Mai 1940 von der Deutschen Wehrmacht überfallen. Am Abend zuvor fuhren Stoßtrupps mit Reichsbahntriebwagen und Niederbordwagen mit Maschinengewehren von Prüm nach Belgien, um die Bahnhöfe zu besetzen. Einer der Züge kam bis kurz vor St. Vith, wo eine Brücke von belgischen Truppen gesprengt worden war. Ein anderer kam bis Oudler an der Vennbahn, auch hier war eine Brücke gesprengt worden.

1944 wurde der geschlossene Bleialfer Tunnel wieder geöffnet, um ihn zur Fertigung von Flugzeugteilen durch die Firma Veltrup aus Aachen zu nutzen. Nach der Eroberung verschanzten sich hier amerikanische Truppen, bevor sie am 16. Dezember 1944 bei der Ardennenoffensive zurückgedrängt wurden. Der Tunnel wurde dann Anfang 1945 gesprengt.
Seit dem Sommer 1944 wurden verstärkt Angriffe auf die Bahnanlagen durch alliierte Truppen geflogen. Am 9. August wurde bei Gondelsheim ein Personenzug getroffen, der Wehrmachturlauber bei der Rückfahrt an die Front beförderte. Zwölf Menschen fanden dabei den Tod. Über die Westeifelbahn wurden im Herbst 1944 Räumzüge gefahren, die Menschen, Material und Akten nach Osten ins Reich fuhren. Diese waren bis zum 10. September 1944 im Einsatz. Abrückende deutsche Truppen sprengten Brücken an der Braunlauf und der Our, so dass die Verbindung von St. Vith nicht mehr nutzbar war. Aufgrund der näher rückenden Front stellte die Reichsbahn den Verkehr zwischen St. Vith und Pronsfeld am 10. September 1944 ein. Das Gebiet wurde bis zum 13. September 1944 von amerikanischen Truppen eingenommen.

Bis zum 3. März 1945 wurde der Abschnitt bis Bleialf von amerikanischen Pionieren des 718th US-ROB (Railway Operating Battalion) wieder in Betrieb genommen, zunächst nur für militärische Versorgungszüge. Die Strecke von Gouvy über St. Vith nach Bleialf wurde im März 1945 an die SNCB zurückgegeben. Von belgischer Seite her richtete die SNCB dann am 8. Oktober 1945 Güterverkehr zwischen Gouvy / St. Vith und Bleialf ein. Es wurden Hölzer als Reparationsleistungen nach Belgien und Luxemburg abgefahren. Auf dem Abschnitt von Lommersweiler bis Steinebrück fuhren ab 15. Mai 1949 Personenzüge auf dem Rundkurs nach St. Vith. Ab 1950 wurden nur noch Triebwagen der Serie 551 der Firma La Société anonyme Brossel Frères, Brüssel für den spärlichen Verkehr eingesetzt. Diesen Personenverkehr stellte die SNCB am 18. Mai 1952 wieder ein. Güterverkehr bis Bleialf bot die SNCB noch bis 1954 an. Dieser Abschnitt wurde bis 1960 abgebrochen. In den 2000er Jahren wurde hier der RAVeL L46 eingerichtet, der Verbindung zum deutschen Radwegenetz hat.
Auf deutscher Seite eröffnete die Deutsche Reichsbahn den Abschnitt zwischen Gerolstein und Prüm ab 22. November 1948. Die Fortsetzung bis Ihren folgte am 17. Oktober 1949. Hinter Ihren legte die Deutsche Bundesbahn noch 1954 noch den Endpunkt Ihren-Grenze an.
Ab Mitte der 1950er Jahre setzte die Bundesbahn Schienenbusse für den geringen Personenverkehr ein. Wegen fehlender Umsetzmöglichkeiten in Ihren Grenze verblieb der Beiwagen in Bleialf, der Triebwagen fuhr allein bis an den Prellbock in Ihren Grenze. Auf der Rückfahrt wurde der Beiwagen wieder angekuppelt. Wegen des weiter zurückgehenden Verkehrs stellte man den Personenverkehr zwischen Ihren-Grenze und Pronsfeld am 1. Januar 1966 ein.
Güterverkehr wurde nur noch zwischen Bleialf und Pronsfeld angeboten. Es wurden landwirtschaftliche Produkte und Holzverladung gefahren. Auf dem Hengstberg bei Ihren hatte man ein französisches Treibstofflager angesiedelt, für das regelmäßig Kesselwagenzustellungen erfolgten.
Den Personenverkehr zwischen Pronsfeld und Prüm legte die Bundesbahn zum 28. Mai 1972 still. Der Abschnitt zwischen Prüm und Gerolstein folgte zum 27. September 1980.

Ab Bleialf wurde weiterhin Güterverkehr durchgeführt. Dies ermöglichte somit auch die Nutzung der Strecke für Museumszüge und

Sonderzüge. Die Stilllegung der Strecke für den Güterverkehr erfolgte in Abschnitten:

31. Mai 1987	Bleialf bis Pronsfeld
31. Dezember 1994	Pronsfeld bis Prüm
30. Juni 1996	Prüm bis Gondelsheim (Eifel)
1. Juni 1999	Gondelsheim (Eifel) bis Gerolstein

Im Dezember 2000 befuhr ein letzter Sonderzug lokaler Eisenbahnfreunde die Strecke bis Prüm. Danach baute man bis 2006 die Gleisanlagen ab. Es wurden auf Teilstücken der ehemaligen Bahntrasse Wirtschaftswege angelegt. Seit 2002 folgte der Ausbau zu einem Radwegenetz, mit Anschlüssen an die belgischen RAVeL-Radwege und nach Neuerburg und Waxweiler.
Über den Abschnitt von Prüm nach Bleialf und weiter nach St. Vith führt seit 2008 der Eifel-Ardennen-Radweg (Nürburgring – St. Vith); das Teilstück von Prüm über Pronsfeld sowie die Stichstrecke nach Waxweiler wird vom Prümtal-Radweg (Stadtkyll – Minden an der Sauer) genutzt.
Seit 2007 wird während der Sommermonate der Bleialfer Tunnel geöffnet. Um die Fledermäuse, die sich dort angesiedelt haben, störungsfrei überwintern zu lassen, wird der Tunnel jedoch vom 1. November bis zum 31. März gesperrt. (nach de.wikipedia.org)

Auf dem Abschnitt zwischen Gerolstein und Prüm liegen weiterhin Gleise. Die Strecke war zwar stillgelegt, aber nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Sie wurde 2005 von den Kommunen Prüm und Gerolstein erworben. Im Herbst 2006 erfolgte eine Befahrung mit einem Schienenbus durch die Vulkan-Eifel-Bahn in Zusammenarbeit mit der IG Westeifelbahn und dem Eifelbahn e. V. Die weitere Nutzung war ungewiss.
Nach mehreren Versuchen der Wiederbelebung der Bahnstrecke wurde sie 2021 durch Bescheid des rheinland-pfälzischen Landesbetriebes Mobilität entwidmet. Die Kommunen planen nun den Ausbau zu einem Radweg.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 53 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Gerolstein bzw. Lommersweiler (belgische Ligne 46).
(Bf = Bahnhof/Station, Hp = Haltepunkt/Halte; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Gerolstein (seit 1870; Verbindungen zur Eifelbahn, nach Andernach, nach Remagen)
1,6	Hp Lissingen
5,0	Hp Müllenborn Ort (1972-1980)
6,3	Hp Müllenborn
10,4	Hp Büdesheim
–	Hp Schwirzheim (1972-1980)
15,6	Bf Gondelsheim (Eifel)
19,3	Hp Willwerath
24,3	Bf Prüm
29,3	Hp Watzerath
32,5	Bf Pronsfeld (Verbindungen nach Neuerburg, Waxweiler)
38,8	Hp Habscheider Mühle
43,2	Bf Bleialf (seit 1920 Grenzstation)
–	Bleialfer Tunnel (401 bzw. 377 Meter)
48,6	Bf Ihren (seit 1925)

50,0	Hp Ihren Grenze (seit 1954)
50,2 | 2,9	*Grenze Deutschland / Königreich Belgien* (1920-1940, seit 1945)
50,9 | 2,7	Hp Steinebrück
52,8 | 0,0	Bf Lommersweiler (seit 1888; 1920-1994 Grenzbahnhof; Anschluss an die 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.

Quellen
Michael Heinzel, Zur Eisenbahnstrecke von St. Vith über Lommersweiler und Bleialf nach Pronsfeld (2010, Monatszeitschrift des Kgl. Geschichts- und Museumsverein „Zwischen Venn und Schneifel“ 2011/03; 04 und 05, online www.zvs.be, abgerufen 3.11.2025)
Michael Heinzel, Der Krieg in der Eifel vor 80 Jahren (2024) (online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 24.7.2025)

Internet
de.wikipedia.org: Westeifelbahn (abgerufen 3.11.2025)
belgischespoorlijnen: L. 46 : Lommersweiler - Steinebrück grens (Bleialf) (niderländisch, angerufen 3.11.2025)
pronsfeld-eifel.de: Eisenbahngeschichte Pronsfeld (abgerufen 12.5.2025)
www.bahntrassenradeln.de: Achim Bartoschek, Bahntrassenradeln (2025): RP 1.04 Eifel-Ardennen-Radweg: (in Planung: Gerolstein –) Prüm – Pronsfeld – Steinebrück (abgerufen 30.8.2025)
de.wikipedia.org: Bleialfer Tunnel (abgerufen 3.11.2025)
www.eisenbahn-tunnelportale.de: Bleialfer Tunnel (abgerufen 3.11.2025)
ravel.wallonie.be: Lignes 47 et 46: De Sankt-Vith/Saint-Vith à Steinebrück (Saint-Vith) et Lengeler (Burg-Reuland) (französisch, abgerufen 5.11.2025)

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

Kemp, Klaus (2019): Eisenbahnchronik Eifel - Band 1: Die Eisenbahn zwischen Köln und Trier: Die Eisenbahn zwischen Köln und Trier und die Vennbahn. Hamburg.

Eisenbahnstrecke von Lommersweiler nach Gerolstein

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Haltepunkt, Eisenbahntunnel, Grenzübergangsstelle, Radwanderweg
Ort: Bleialf, Brandscheid, Büdesheim, Gerolstein, Großlangenfeld, Habscheid, Pittenbach, Pronsfeld, Prüm, Schwirzheim, Watzerath, Weinsheim, Winterscheid, Winterspelt, St. Vith
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 1883 bis 1888, Ende 2021
Koordinate WGS84: 50° 13 1,1 N: 6° 23 56,42 O / 50,21697°N: 6,399°O
Koordinate UTM: 32.314.446,06 m: 5.565.992,84 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.528.522,26 m: 5.564.618,93 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 Lommersweiler nach Gerolstein“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356650 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen
HESSEN
SH Schleswig-Holstein Der echte Norden
RheinlandPfalz
Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz