Bahnhof Kronenburg der Vennquerbahn

Schlagwörter: Bahnhof, Empfangsgebäude, Güterschuppen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Archäologie
Gemeinde(n): Dahlem (Nordrhein-Westfalen)
Kreis(e): Euskirchen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnhof Kronenburg (2012)
Fotograf/Urheber: Claus Weber



Der Bahnhof in Kronenburg wurde zusammen mit der Bahnlinie von Jünkerath nach Weywertz (heute in Belgien) 1912 in Betrieb genommen (Streckenkilometer 7,4 ab Jünkerath). Die Bahnhöfe entlang dieser Strecke, heute Vennquerbahn genannt, wurden nach einheitlichen Normalien gebaut, wie sie sich beispielhaft im Bahnhof Kronenburg erhalten haben. Dazu gehören das zweistöckige Gebäude mit Gewänden aus Bruchsteinen, die Korbbogenfenster und die Spitzdächer. Die Zugänge lagen seitlich in einem kleinen Vorbau.

Die Bahnhöfe an der ursprünglich zweispurigen Bahnstrecke wiesen zwei Richtungsbahnsteige mit jeweils einem Ausweichgleis und zusätzlichen Ladegleisen auf. Ein kurzes Gütergleis führte bis an eine Rampe am Güterschuppen. Längere Gütergleise dienten dem Aufstellen von Militärzügen, dem Entladen von Truppen und Material, dem Rücktransport und der Rückführung der Leerzüge.

Die strategische Bahn Jünkerath – Losheim – Malmedy
Die Entwicklung des Eifeler Bahnstreckennetzes ist ab Beginn des 20. Jahrhunderts eng verknüpft mit militärischen Planungen an der Westgrenze des damaligen Deutschen Reiches. Ausgehend von der Eifelhauptstrecke von Köln nach Trier war die Bahnstrecke von Jünkerath über Losheim, Weywertz nach Malmedy in die ehemaligen deutschen Kreise Eupen und Malmedy von enormer strategischer Bedeutung. Nur über ein gut ausgebautes Bahnstreckennetz konnten schnell und in großen Mengen militärische Güter und Soldaten transportiert werden. In Weywertz bestand Anschluss an die Vennbahn. Der Zielort Malmedy war von 1871 bis 1919 Grenzstadt der preußischen Rheinprovinz zum Königreich Belgien.

In ihrer 90jährigen Geschichte fand die Eisenbahnstrecke ihre Existenzberechtigung praktisch immer in militärischen Gründen:
Die Bahnstrecke wurde im Rahmen des so genannten Schlieffen-Plans gebaut, um im Ersten Weltkrieg zunächst einen schnellen Aufmarsch gegen Frankreich, danach aber auch eine schnelle Verlegung der Truppen von der Westfront an die Ostfront zu ermöglichen.
Vor dem Zweiten Weltkrieg diente sie zunächst zum Bau der Grenzbefestigungen des Westwalls, dann als Nachschublinie in den Tagen nach dem erneuten Überfall Deutschlands auf das neutrale Belgien im Mai 1940. Bei der Ardennen-Offensive im Dezember 1944 war die Strecke dann schon so beschädigt, dass sie kaum noch eine praktische Rolle spielte.
Schließlich legten 1981 die Militärs ihr Veto gegen eine drohende Stilllegung ein und ließen die Strecke als Zufahrtslinie zum

NATO-Truppenübungsplatz Elsenborn noch einmal komplett überholen. 1999 endete dann der Militärverkehr und die Strecke wurde 2003 auf deutscher, 2004 auf belgischer Seite stillgelegt. Seit 2012 wird abschnittsweise auf der ehemaligen Trasse ein Fahrradweg angelegt, der 2015 fertig gestellt wurde.

Neben ihren militärischen Aspekten hatte die Strecke aber durch verschiedene Grenzverschiebungen zwischen Belgien und Deutschland etliche Kuriositäten aufzuweisen: In Folge des Versailler Vertrages wurde die ursprünglich rein deutsche Bahn bei Losheim in einen belgischen und einen deutschen Abschnitt getrennt. Von 1940 bis 1944 war dann die Strecke wieder durchgängig bis Malmedy deutsch. Von 1949 bis 1958 kam Losheim noch einmal unter belgische Verwaltung („Bollenien"), so dass in dieser Zeit Hallschlag der deutsche Endbahnhof war.

Im zivilen Personen- und Güterverkehr hatten die Strecke und damit der Bahnhof keine besondere Bedeutung. Den bescheidenen Personenverkehr stellte man 1963 ein, den Güterverkehr 1981. Zwischen 1986 und 1999 diente die wieder aufgebaute Strecke als Zubringer zum NATO-Truppenübungsplatz Elsenborn bei Sourbrodt. Den letzten Güterverkehr zum Holzwerk in Losheim führte man 2003 durch.

(LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland / Eisenbahnfreunde Jünkerath e.V., 2014 / Claus Weber, im Auftrag des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V., 2025)

Hinweise

Der Bahnhof in Kronenburg war Station der Archäologietour Nordeifel 2014 und Objekt des Monats Oktober 2014.
Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Vennbahn" des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V. 2025 aktualisiert.

Internet

de.wikipedia.org: Vennquerbahn (abgerufen 11.09.2014)
Bahnarchiv NRW von André Joost: Bahnhof Kronenburg (abgerufen 02.07.2017)
www.eisenbahnfreunde-juenkerath.de: Eisenbahnfreunde Jünkerath e.V. (abgerufen 21.09.2014)

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

Bahnhof Kronenburg der Vennquerbahn

Schlagwörter: Bahnhof, Empfangsgebäude, Güterschuppen
Straße / Hausnummer: Neuer Weg
Ort: 53949 Dahlem - Kronenburg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Archäologie
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 33,55 N: 6° 29 5,43 O / 50,35932°N: 6,48484°O
Koordinate UTM: 32.321.103,52 m: 5.581.607,19 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.534.545,35 m: 5.580.488,72 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: „Bahnhof Kronenburg der Vennquerbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-101987-20140901-2 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**