Bahnhof Monschau / Gare de Monjoie

Bahnhof Monjoie

Schlagwörter: Bahnhof, Radwanderweg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Archäologie
Gemeinde(n): Monschau
Kreis(e): Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Kiosk am ehemaligen Haltepunkt Monschau (2022)
Fotograf/Urheber: Karl Peter Wiemer



Der Bahnhof in Monschau wurde am 1. Juli 1885 zusammen mit der Bahnstrecke von Stolberg nach Monschau in Betrieb genommen. Die Fortführung der Strecke von Monschau nach Malmedy folgte am 1. Dezember 1885. Diese Bahnstrecken gehörten zur Vennbahn von Aachen-Rothe Erde bis Troisvierges / Ufflingen (im Großherzogtum Luxemburg).
Die Bahnstrecke diente der Erschließung der Kreise Eupen, Malmedy und St. Vith, die damals noch zum Deutschen Reich gehörten. Einer der wenigen Manufakturstandorte war Monschau mit seinem Tuchhandwerk. Hier galt es, Brennstoffe wie Kohlen zu transportieren und die fertigen Handelswaren abzufahren. In Monschau war daher ein entsprechend großer Bahnhof vorgesehen.
Hinzu kamen die guten Verbindungen zwischen dem Aachener Kohlenrevier und den Erzgruben und Hütten in Lothringen. Die Strecke endete in Ufflingen im Großherzogtum Luxemburg, das damals zum deutschen Zollverein gehörte. Von Ufflingen aus gab es Verbindungen nach Luxemburg und weiter nach Lothringen. Durch diesen Durchgangsverkehr mit schweren Kohlen- und Erzzügen musste die Bahnstrecke noch im 19. Jahrhundert weitgehend zweigleisig ausgebaut werden. Technische Schwierigkeiten bereiteten dabei die engen Radien in Kurven und die wechselnden Steigungen. Im Laufe der Zeit kamen Militärzüge zum Truppenübungsplatz Elsenborn und die Pendlerzüge nach Aachen hinzu.

In Monschau errichtete die Preußische Staatsbahn ein großes Empfangsgebäude im Stil der Zeit. Es war ein zweistöckiger Zentralbau mit Giebeldach und betontem Mittelrisalit. Zu beiden Seiten waren einstöckige Anbauten für Betriebseinrichtungen angebaut. Das Gebäude war steinsichtig. Im Erdgeschoss waren die Räume für die Betriebseinrichtungen für den Bahnbetrieb. Im ersten Stock gab es Wohnungen; das Dachgeschoss war ausgebaut. In östlichen Anbau befand sich eine Restauration.
Auf älteren Bilder ist eine ausladende Überdachung des Hausbahnsteigs auf Stützen abgebildet. Diese fehlt auf anderen Aufnahmen. Vermutlich wurde das Vordach erst zu einem späteren Zeitpunkt angebracht (unter belgischer Leitung?).
Neben dem Hausbahnsteig direkt am Empfangsgebäude gab einen flachen Bahnsteig für zwei weitere Gleise für den Personenverkehr. Auf der gegenüber liegenden Seite des Bahnhofsgelände stand ein großer, zweistöckiger Güterschuppen mit Gleisanschluss und Zufahrt auf der Straße. Dem schlossen sich weitere Gleise für den Güterverkehr an.
Auf dem Bahnhofsgelände gab es weitere Gebäude, eine Toilette, Schuppen, Kohlenbunker und weiteres.

Die Zeit nach 1919

Die Kreise Eupen und Malmedy kamen nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und den Festlegungen im Versailler Vertrag von 1919 an das Königreich Belgien. Im nachfolgenden Grenzvertrag zwischen Belgien und den Deutschen Reich vom 6. November 1922 war festgelegt worden, dass die Vennbahn ab Raeren belgisches Staatsgebiet wird, auch wenn die Trasse bis Kalterherberg über ehemals deutsches Territorium verlief. Dies wurde im Staatsvertrag zwischen dem Königreich Belgien und der Bundesrepublik Deutschland von 1956 ausdrücklich bestätigt.

Der Betrieb wurde von der belgischen Staatsbahn (*Société nationale de chemin de fer belges* / *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* – SNCB/NMBS) übernommen. Die deutschen Bahntarife behielten allerdings ihre Gültigkeit auf der Vennbahn und für die Bevölkerung war der Zugang zu den Bahnanlagen ohne Pass- und Zollkontrollen jederzeit möglich.
Durch die neuen politischen Verhältnisse und den veränderten Verkehrsbeziehungen kam es zu einem starken Rückgang des Bahnverkehrs. Ab 1932 fuhren keine Kokszüge mehr über die Vennbahn. Die Bahnstrecke wurde zurückgebaut, die zweigleisigen Abschnitte wieder eingleisig, die Hauptbahn wurde zur Nebenbahn. Dies hatte auch Auswirkung auf die Besetzung der Bahnhöfe, deren Personal reduziert wurde.

Im Mai 1940 wurde Belgien von der Deutschen Wehrmacht überfallen und erobert. Der Betrieb auf der Vennbahn wurde von der Deutschen Reichsbahn übernommen. In der Endphase des Zweiten Weltkrieges erhielt die Bahnstrecke erneut militärische Bedeutung, sowohl für deutschen wie die alliierten Truppen. Massive Zerstörungen der Bahnanlagen gab es während der Ardennenoffensive 1944. Amerikanische Truppen nahmen danach die Bahnstrecke wieder in Betrieb, da die verschlissenen Straßen im Frühjahr 1945 mit den schweren militärischen Fahrzeugen nicht mehr befahrbar waren. Erste Munitionszüge fuhren bereits Anfang 1945 für die Alliierten, mit amerikanischen Fahrzeugen und Personal.

Nach dem Ende des Krieges wurde auch der Bahnverkehr wieder aufgenommen. Die Bahnstrecke wird nun als belgische *Ligne 48* bezeichnet. Zwischen Raeren und Sourbrodt fuhren allerdings keine Personenzüge mehr. Den Güterverkehr bedienten belgische Züge und belgisches Personal.
Das ursprüngliche Empfangsgebäude wurde um 1957 abgerissen und durch einen Zweckbau ersetzt, der noch bis zum Umbau des Geländes für den Radweg erhalten war (s. Mediengalerie).
1973 gab es ein neues belgisch-deutsches Vennbahnabkommen, dass auch den Betrieb auf der Vennquerbahn regelte. Unter anderem sollten die Bahnhöfe ihre deutschen Namen bekommen.
Die Auslastung der Güterzüge ging im Laufe der Zeit zurück. Die belgische Staatsbahn stellte daher den Zugverkehr zwischen Raeren und Sourbrodt am 30. Juni 1989 ein.
Nach der Stilllegung wurde der Abschnitt der Vennbahn von Raeren nach Sourbrodt von der Deutschsprachigen Gemeinschaft übernommen und anschließend für mehrere Jahre ein erfolgreicher Ausflugs- und Museumsbetrieb durchgeführt. Dieser wurde Ende 2001 wieder eingestellt, nachdem der Oberbau völlig abgenutzt war. Die Kosten für eine Sanierung wurde von der Deutschsprachigen Gemeinschaft nicht übernommen.

Die Bahnanlagen wurden nahezu vollständig beseitigt (im Bereich Monschau 2008) und auf der Trasse ein Radweg errichtet, der in das RAVeL-Netz (Réseau Autonome de Voies Lentes) integriert ist. Zu beachten ist, dass dieser weiterhin belgisches Hoheitsgebiet ist.

Zur Benennung des Bahnhofes

Die ursprüngliche Bezeichnung lautete „Montjoie“, vermutlich unter dem Einfluss des frankophilen Kaisers Wilhelm II. (1859–1941)
Die Eindeutschung des Ortsnamens erfolgte nach dem Ende des Ersten Weltkrieges 1918, umgesetzt 1921. Zu diesem Zeitpunkt war die Vennbahn bereits belgisch. Der Bahnhof behielt daher seinen ursprünglichen Namen Montjoie. 1940 wurde das Gebiet von den Nationalsozialisten als „Neubelgien“ in das Deutsche Reich annektiert. Der Bahnhof wurde in Monschau umbenannt.
Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 kam das Gebiet wieder an Belgien, der Bahnhof hieß wieder Montjoie. Im Vennbahnvertrag von 1973 war festgelegt worden, dass der Bahnhof erneut Monschau heißt, obwohl er in Belgien liegt. Die Touristikbahn *Vennbahn V.o.E.* nannte den Bahnhof wieder Montjoie, entgegen dem gültigen Vennbahnvertrag.
Die aktuelle Radstation im ehemaligen Bahnhof heißt wieder Monschau. (nach Michael Heinzel 2015)

Geplante Bahnstrecke von Monschau nach Heimbach

Erste Überlegungen einer Bahnverbindung entlang der Rur gab es um 1890, die eine Strecke von Heimbach über Rurberg, Einruhr, Dedenborn, Hammer, Grünental, Monschau/Montjoie bis nach Kalterherberg vorsahen, wo die Vennbahn erreicht werden sollte. In Monschau war ein zweiter Bahnhof südlich der Rur auf den Höhen im Bereich Heidgen vorgesehen (nach Barth 2014, Skizze im Bundesarchiv Koblenz: LHAKo_0403_0000_00_012077_S00094).
Bislang gibt es keine Hinweise darauf, dass diese Planungen im Vorfeld des Ersten Weltkrieges wieder aufgenommen wurden. In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg gab es zahlreiche Überlegungen, für den Krieg gegen Frankreich neue Bahnstrecken in der Eifel zu errichten. Neben den erfolgten Bahnbauten gab es weitere, die über eine Planung oder Idee nicht hinauskamen. Die Verbindung von Heimbach zur Vennbahn gehörte offenbar nicht dazu.

(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 aktualisiert.

Quellen

- Bundesarchiv Koblenz

- Michael Heinzel, Beitrag im Historischen Forum (online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 11.2.2025)
- Hans-Günter Barth, Eisenbahn Düren Rurtal Monschau. Alte Pläne über Eisenbahnverbindungen in der Eifel. Roetgener Blätter 2014, Heft 8, S. 15-18 (online www.heugeve-roetgen.de, PDF 3 MB, abgerufen 11.2.2025)
- Beate Paul-Lützeler, Das Dampfroß kommt. Die Eifeler Eisenbahnen 1864 - 1914 in zeitgenössischen Fotografien (online www.wisoveg.de, abgerufen 12.2.2025)

Internet
fr.wikipedia.org: Gare de Montjoie (französisch; abgerufen 10.2.2025)
www.garesbelges.be: Bahnhof Monschau / La gare de Montjoie (französisch; abgerufen 10.2.2025)
NRW Bahnarchiv von André Joost: Bahnhof Monschau (abgerufen 13.2.2025)
www.raeren-tourismus.be: Der Vennbahnradweg - in Belgien RAVeL - führt von Aachen bis Troisvierges in Luxemburg (abgerufen 13.2.2025)

Literatur

Heinzel, Michael (2020): Grenzland Eifel. Zwischen Baum und Borke. Eine historische Collage. Jünkerath.

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

Meyer, Lutz-Henning (1989): 150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland. Köln.

Bahnhof Monschau / Gare de Monjoie

Schlagwörter: Bahnhof, Radwanderweg
Straße / Hausnummer: Eupener Straße
Ort: 52156 Monschau, Raeren / Belgien
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 1885, Ende 2008
Koordinate WGS84: 50° 33 50,65 N: 6° 13 57,19 O / 50,56407°N: 6,23255°O
Koordinate UTM: 32.304.010,06 m: 5.605.006,56 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.516.521,36 m: 5.603.177,97 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), „Bahnhof Monschau / Gare de Monjoie“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-110583-20141226-2 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**









