Bahnhof Stolberg (Rheinland) Hbf

Stolberg (RhE)

Stolberg (BME)

Stolberg-Velau

Stolberg A.I.

Schlagwörter: Bahnhof, Empfangsgebäude, Stellwerk, Rangierbahnhof, Güterbahnhof, Bahnbetriebswerk
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Eschweiler, Stolberg (Rhld.)
Kreis(e): Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnhof Stolberg (Rheinl) (2021). Blick Richtung Köln über den Personenbahnhof.
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Der heutige Hauptbahnhof von Stolberg entstand aus mehreren älteren Bahnhöfen. Es begann 1841 mit einem Haltepunkt an der Bahnstrecke von Köln nach Aachen. In den folgenden Jahren entstanden weitere Bahnhöfe, die 1888 im Hauptbahnhof Stolberg vereinigt wurden.

Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn – Stolberg (RhE)
Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn Stolberg (BME)
Bahnhof Stolberg-Velau
Bahnhof Stolberg-Atsch der Aachener Industriebahn
Stolberg Hauptbahnhof – Personenverkehr
Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg
Euregiobahn
Bahnsteige und Gleise im Personenverkehr
Hinweis, Internet, Literatur

Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn – Stolberg (RhE)

Die Rheinische Eisenbahn eröffnete 1841 die Bahnstrecke von Köln-Müngersdorf nach Aachen und am 6. September 1841 die erste Station in Stolberg. Der Bahnhof lag rund 3,5 Kilometer Fußweg von der historischen Altstadt entfernt auf Eilendorfer Gebiet (später Eschweiler Gebiet). Die Lage der Stadt im Tal der Inde machte eine Streckenführung näher an der Stadt unmöglich. Der Haltepunkt wurde auf Druck der Stolberger Industrie eingerichtet und diente als Umschlagplatz für Eschweiler Steinkohle und Stolberger Industrieprodukte.
Das erste Bahnhofsgebäude von 1841 lag östlich des heutigen Hauptbahnhofs, da die Trasse der Strecke von Köln nach Aachen

versetzt zur heutigen verlief. Das Empfangsgebäude war über die Probsteistraße angeschlossen (s. Karte in der Medienleiste).
Der Personenverkehr hatte zunächst nur einen geringen Umfang, die Fahrgastzahlen stiegen jedoch ab 1846, als Neuerungen und Vergünstigungen im Tarifsystem eingeführt wurden. Bis 1850 lag die Anzahl der Fahrgäste bei jährlichen etwa 24.000 Personen.
Im Gegensatz dazu besaß der Gütertransport von Beginn an eine hohe Bedeutung. Bereits 1849 folgten im Bahnhof Ausbauten mit neuen Gleisanlagen. 1850 wurden etwa 41.000 Zentner Waren angefahren, rund 185.000 Zentner abgefahren. 1855 gab es im Rheinischen Bahnhof Stolberg circa 1,2 Kilometer Gleise, zehn Weichen und zwei Drehscheiben.
Zum Anschluss der Stolberger Industrien eröffnete die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft am 11. Dezember 1867 die Strecke vom Bahnhof Stolberg nach *Stolberg Spiegelmanufaktur* mit 1,4 Kilometern Länge nur für den Güterverkehr. Nach der Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn 1880 verlängerte die preußische Staatseisenbahn diese Strecke am 15. September 1881 bis Stolberg-Hammer (2,4 Kilometer). Nach einer weiteren Verlängerung am 21. Dezember 1889 fuhren die Züge bis Walheim (11 Kilometer). Hier gab es Anschluss an die am 1. Juli 1885 eröffnete Vennbahn von Aachen-Rothe Erde über Walheim und Raeren nach Monschau. Heute werden dieser Abschnitt von Stolberg wie auch die in Rothe Erde beginnende Strecke als Vennbahn bezeichnet.
Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft hatte nach längerem Zögern die Strecke von Stolberg nach Alsdorf am 1. September 1871 eröffnet. Zunächst war sie nur für den Güterverkehr freigegeben. Ab dem 5. Januar 1872 wurde auch Personenverkehr durchgeführt. Diese Strecke war in den vorhandenen Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn eingebunden. Sie verlief zunächst nördlich der Strecke von Köln nach Aachen. In den 1890er Jahren wurde die Strecke in Richtung Alsdorf im Abzweig Quinx mit der Strecke der Aachen-Jülicher Eisenbahn von Stolberg nach Würselen verbunden und verlief fortan auf einer gemeinsamen Trasse zum Stolberger Bahnhof.
Eine weitere Strecke, die Bahnstrecke von Stolberg nach Münsterbusch, wurde von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft am 1. Juli 1887 in Betrieb genommen. Sie diente ausschließlich dem Güterverkehr. Diese Anlagen wurden nach 1980 vollständig entfernt.

Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn Stolberg (BME)

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft (BME) erbaute bis 1873 die Strecke von Mönchengladbach über Jülich nach Eschweiler-Aue, später *Eschweiler Talbahn* genannt. Die Verlängerung bis Stolberg (Unter-Stolberg) folgte 1875. Der Bahnhof „Stolberg BME“ lag dabei nur wenige hundert Meter südlich des Bahnhofs „Stolberg RhE“ (s. Karte in der Medienleiste). Nach Entstehung des neuen Hauptbahnhofes 1888 wurde er überflüssig und abgerissen. Das ehemalige Bahnhofsgelände wurde für die Anlage des Betriebswerkes genutzt.

Bahnhof Stolberg-Velau

Der Verkehr auf dem Rheinischen Bahnhof entwickelte sich Mitte des 19. Jahrhundert rasch weiter, die Bahnanlagen mussten ständig erweitert werden. Um die Anlagen erweitern zu können, legte die Rheinische Eisenbahn um 1867 einen neuen Verschiebebahnhof an und benannte ihn *Stolberg-Velau*. Er lag östlich des alten Rheinischen Bahnhofes (ungefähr auf dem Gebiet des späteren Bezirks IV des Stolberger Hauptbahnhofs; s. Karte in der Medienleiste) und diente nur dem Güterverkehr. Er besaß unter anderem einen Ablaufberg mit ausgedehntem Gleisfeld sowie Aufenthaltsgebäude für das Rangier- und Zugpersonal. Er wurde ergänzt um ein Betriebswerk mit einem anfangs vierständigen Ringlokschuppen und einer Drehscheibe mit einer zeittypischen, für die Bedürfnisse der noch relativ kleinen Loks ausgelegten kurzen Drehscheibe. Ob es auch eine örtliche Güterabfertigung gab, ist nicht belegt.
Als die Bergisch-Märkische Eisenbahn 1873 ihre von Rheydt über Jülich nach Eschweiler führende Eisenbahnstrecke erbaute, wurde aus Gründen des Konkurrenzschutzes keine Bahnverbindung zwischen dem Bahnhof Eschweiler-Aue der BME und dem Bahnhof Stolberg-Velau geschaffen. Ebenso unterblieb der Bau einer Gleisverbindung zwischen Eschweiler-Aue und dem ersten Stolberger Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn.

Unter der Verwaltung der königlich preußischen Eisenbahnverwaltung (KPEV) schloss man die Lücke im Schienennetz zwischen Eschweiler-Aue und dem Bahnhof Stolberg-Velau bzw. der Strecke von Köln nach Aachen im Jahre 1881. Zunächst schuf man eine Gleisverbindung von Eschweiler-Aue zum Bahnhof Stolberg-Velau. Gleichzeitig wurde eine neue Strecke zur Zinkhütte Birkengang verlegt, die aus dem Indetal heraus mit Hilfe von zwei Spitzkehren die auf dem Donnerberg liegende Zinkhütte („Friedrich-Wilhelms-Hütte“) an das Eisenbahnnetz anband. Dieses Anschlussgleis wurde bis zur Schließung dieser Zinkhütte im Jahre 1926 betrieben.
Da geplant war, von Eschweiler-Aue aus Personenverkehr nach Stolberg-Velau anzubieten, musste in Velau eine eigene Personenzugstation errichtet werden. Die preußische Staatsbahn legte deshalb im Bereich der heutigen Münsterbachstraße einen neuen Kopfbahnhof an und erbaute dort ein Stationsgebäude für den Personenverkehr sowie eine Ladestraße zur Güterverladung (s. Karte in der Medienleiste).
Der Bau des neuen Stolberger Zentralbahnhofes war bereits in Planung, daher handelte es sich bei dem Stationsgebäude nur um einen bescheidenen Bau. Die preußische Staatsbahn eröffnete die fehlende, 2,2 km lange Strecke zwischen Eschweiler-Aue und dem neu angelegten Bahnhof Stolberg-Velau am 15. Oktober 1884. Soweit bekannt ist, trug dieser von der preußischen

Staatsbahn (KPEV) angelegte Bahnhof wie schon der von der Rheinischen Eisenbahn geschaffene Bahnhof ebenfalls den Namen „Stolberg-Velau“.
Der ursprüngliche Bahnhof Stolberg-Velau der Rheinischen Eisenbahn ging um 1890 in den Bezirken III und IV des neuen Zentralbahnhofs auf, während auf dem von der preußischen Staatsbahn angelegten Bahnhof Stolberg-Velau das neue Bahnbetriebswerk Stolberg errichtet wurde.

Bahnhof Stolberg-Atsch der Aachener Industriebahn

Im Jahr 1875 wurde die Eisenbahnstrecke von Würselen nach Stolberg eröffnet. Erbaut und betrieben hatte sie die 1871 gegründete Aachener Industrie Eisenbahn (*AI* bzw. *AIE*). Sie wurde 1880 in *Aachen-Jülicher Eisenbahn-Gesellschaft* umbenannt. Diese Bahnlinie unterquerte die Strecke von Köln nach Aachen und endete in einem eigenen unabhängigen Kopfbahnhof. Das Empfangsgebäude für den Personenverkehr befand sich an der Steinbachstraße südwestlich des Rheinischen Bahnhofs bei der Ortslage Atsch (s. Karte in der Medienleiste). Obwohl Atsch seinerzeit noch ein Teil der Gemeinde Eilendorf war, erhielt der Bahnhof den offiziellen Namen *Stolberg-Atsch* bzw. *Stolberg A.I.*.
Der Bahnhof diente dem Personen- und Güterverkehr. Dessen Umgebung war bereits stark industrialisiert und unter anderem Standort von chemischer Industrie. 1876 erhielt die „Chemische Fabrik Rhenania“ an der Ostseite des Bahnhofs Atsch einen eigenen Gleisanschluss. Mit der Expansion der Chemischen Fabrik entwickelte sich aus dem Gleisanschluss eine stattliche Werksbahn. Das rasch wachsende Verkehrsaufkommen führte schnell zum Bau eines Rangierbahnhofs der AI und erforderte die Errichtung eines Stellwerks (zuletzt als „Sif“ bezeichnet und bis 1986 in Betrieb).
Nachdem der preußische Staat schon 1886 die Rheinischen Eisenbahngesellschaft mit deren Stolberger Bahnhof übernommen hatte, wurde 1887 auch die Aachen-Jülicher Eisenbahn-Gesellschaft und deren Bahnhof Stolberg-Atsch A.J. verstaatlicht. Die Bahnstrecke erhielt eine direkte Einbindung in den neuen Hauptbahnhof.

Stolberg Hauptbahnhof – Personenverkehr

Die großen Privatbahnen im Rheinland, die Bergisch Märkische Eisenbahn, die Rheinische Eisenbahn und die Aachen-Jülicher Eisenbahn-Gesellschaft, wurden bis 1887 vom preußischen Staat übernommen. Zur Vereinfachung des Betriebsablaufes sollten in Stolberg die bestehenden Bahnhöfe der Privatgesellschaften zu einem neuen Hauptbahnhof zusammengelegt werden.
Im Bahnhof treffen sich mehrere Strecken: die von Köln nach Aachen, die Strecke nach Mönchengladbach, die nach Herzogenrath, die Strecke nach Walheim und die nach Stolberg-Münsterbusch (Angaben nach Bahnarchiv NRW):

Strecke	*Bahnkilometer*
2600 | Köln - Aachen (Grenze)	60,29
2570 | Stolberg - Herzogenrath	0,0
2571 | Hochneukirch - Stolberg	57,66
2572 | Stolberg - Walheim (Grenze)	0,0
2574 | Stolberg - Münsterbusch	0,0

Zwischen 1886 und 1888 wurde das heutige Empfangsgebäude des Bahnhofs Stolberg von der Preußischen Staatsbahn errichtet. Es ersetzte die bisherigen drei Empfangsgebäude für die vier verschiedenen Strecken. Der Personenbahnhof wurde am 16. Oktober 1888 eröffnet. Wegen des Anschlusses an die Stolberger Talbahn (Vennbahn) wurde er als Keilbahnhof angelegt. Um Platz für den Neubau zu gewinnen wurde die Strecke von Köln nach Aachen nach Norden verschoben.
Die zentralen Bahnsteige waren für die Verbindung von Köln nach Aachen vorgesehen. Für die Personenzüge aus Richtung Würselen und Kohlscheid sowie Alsdorf und Herzogenrath wurde westlich das Empfangsgebäudes ein kleiner Kopfbahnhof mit drei Gleisen angelegt. Auf der Südostseite richtete man zwei Bahnsteiggleise für die Züge von bzw. nach Walheim und Jülich ein. Von den um das Empfangsgebäude herum errichteten Bahnsteigen konnte man von und zu allen Linien wechseln.

Im Bahnhofsgebäude war neben den üblichen Anlagen wie Fahrkartenschalter, Gepäckannahme, Warteräumen, Diensträumen und Dienstwohnungen auch das Stolberger Postamt 2 untergebracht. Im Nebengebäude fanden sich Spritzenhaus und Toilettenräume. Das 1899 errichtete Dienstgebäude neben dem Empfangsgebäude riss man 1986 ab; hier entstand das neue Zentralstellwerk. Der Postflügel auf der rechten Gebäudeseite erhielt 1910 einen Anbau, womit der Bau sein heutiges Erscheinungsbild erhielt. Die Schalterhalle ist seit den 1980er Jahren geschlossen.
Erst zum 1. April 1911 erfolgte die Änderung des Bahnhofsnamens von „Stolberg (Rheinisch)“ in „Stolberg Hbf“. 1935 kam das Gebiet um den Hauptbahnhof zusammen mit einigen Stadtteilen von der Stadt Eschweiler zur Stadt Stolberg (Rhld.). Der Bahnhof heißt seitdem *Stolberg (Rheinl) Hauptbahnhof*.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Stolberger Hauptbahnhof ab Sommer 1944 das Ziel von Luftangriffen der alliierten Truppen. Am 9. September 1944 wurde der Bahnhof gezielt von Tieffliegern bombardiert und das Empfangsgebäude beschädigt. Mitte September 1944 verkehrten Evakuierungszüge für die Stolberger Bevölkerung, danach musste im Hauptbahnhof der Bahn- und Postverkehr eingestellt werden. Im November 1944 eroberten US-Truppen das Bahnhofsgelände.

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach der Beseitigung der Kriegsschäden blieben die Anlagen des Bahnhofes Stolberg in ihrem Bestand weitgehend bis in die 1970er Jahre erhalten.
An der Südostseite des Bahnhofsgebäudes lagen die beiden Bahnsteige mit den Gleisen 87 und 88. Diese wurden nicht nur von den Zügen von und nach Walheim, sondern auch von Zügen von bzw. nach Jülich genutzt. Den Reisezugverkehr nach Walheim und Stolberg-Hammer stellte man zum 31. Dezember 1961 ein, den über die Eschweiler Talbahn am 22. Mai 1983.
Am 28. Dezember 1984 stellte die Deutsche Bundesbahn den Verkehr auf der Verbindung nach Herzogenrath ein. In Stolberg entstand der Gedanke, den Raum des ehemaligen Kopfbahnhofes für die Anlage eines Park&Ride-Parkplatzes zu nutzen. Die Anlage wurde am 14. September 1991 vom damaligen Stolberger Bürgermeister Hennig feierlich eröffnet.
Im Zusammenhang mit der Umstellung der Stellwerkstechnik auf die DrS 600-Technik (Drucktastenstellwerke der Bauform ab 1979) im Jahr 1986 wurde der Bahnsteig am Gleis 88 beseitigt, Gleis 87 in Gleis 27 umbenannt. Wenig später nahm 1994 der deutsche Vennbahnverein seinen touristischen Verkehr nach Raeren und Monschau auf. Dazu legte man am Gleis 27 einen kurzen Bahnsteig für den Panorama-Schienenbus an.

Für die Aufnahme des Betriebes der Euregiobahn sanierte man zwischen Januar und Mai 2001 die Anlagen grundlegend. Der neue Bahnsteig am Gleis 27 wurde am 13. Juli 2009 eröffnet.
2012 wurde der Bahnsteig am Gleis 43 auf 760 Millimeter über Schienenoberkante erhöht. Seit 2017 sanierte die Deutsche Bahn ihren Teil des Bahnhofes. Im Zuge dieser Arbeiten wurde auch der Bahnsteig an den Gleisen 1 und 2 auf 760 Millimeter angehoben. Die alte Unterführung zum Bahnsteig sollte durch eine Brücke ersetzt werden, die als „Skywalk“ bezeichnet wird. Hierzu wurde im Februar 2017 zunächst eine provisorische Brücke errichtet und die nicht mehr benötigte Unterführung im Juni 2018 verfüllt. Der Skywalk ist über Treppen und Aufzüge erreichbar und stellte somit die Barrierefreiheit des Stolberger Hauptbahnhofs sicher. Im Sommer 2019 wurde der Skywalk freigegeben, womit auch ein direkter Zugang zum Parkhaus geschaffen wurde. Die noch fehlenden Aufzüge gingen 2020 in Betrieb.

Euregiobahn

Die EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) ist ein privat geführtes Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen, das 1999 gegründet wurde. Sie betreibt ein öffentliches Schienennetz im Aachener Raum, das aus vier Strecken besteht. Auf ihnen fährt die Euregiobahn (Regionalbahn 20) im Auftrag des Nahverkehr Rheinland (NVR). Für den Schienenpersonennahverkehr werden 19 Haltepunkte angeboten, daneben dienen die Strecken dem Güterverkehr.
Ab 2000 wird die Strecke von Stolberg Hbf nach Stolberg Altstadt saniert. Als erste Verbindung wurde am 10. Juni 2001 der Abschnitt von Stolberg Altstadt nach Heerlen (Niederlande) in Betrieb genommen. Dazu mussten die Gleisanlagen auf der „Vennbahnseite“ des Stolberger Hauptbahnhofs grundlegend saniert werden. Den Bahnsteig des Vennbahnvereins entfernte man wieder. Die EVS errichtet dann einen neuen, modernen Bahnsteig mit zugehöriger Infrastruktur. Ursprünglich war ein regelmäßiger Halt dort nicht vorgesehen. Jedoch zeigte sich im täglichen Betriebsablauf, dass er für die Nutzer der Züge aus und nach Stolberg-Altstadt erforderlich war. Die Züge aus Aachen hielten zunächst am Gleis 43 westlich des Empfangsgebäudes. Nach dem Fahrgastwechsel mussten sie dann im Rangierbahnhof die Fahrtrichtung wechseln und fuhren von dort zum Gleis 27, hielten dort erneut und fuhren dann weiter Richtung Altstadt. Der neue Bahnsteig an Gleis 27 wurde für den öffentlichen Verkehr ab dem 13. Juli 2009 benutzt.

Von Stolberg Hbf aus wird am 11. September 2004 die Eschweiler Talbahn nach umfangreichen Sanierungsmaßnahmen mit weiteren vier neuen Haltepunkten befahren. Erstmalig werden die Züge der Euregiobahn im Stolberger Hauptbahnhof geflügelt (ein Zugteil fährt nach Stolberg Altstadt, ein anderer Zugteil Richtung Eschweiler-Weisweiler, beide gekoppelt fahren Richtung Aachen).
Ab 2010 erfolgt der Ausbau des Empfangsgebäudes im Hauptbahnhof Stolberg zur Betriebszentrale für das neue elektronische Stellwerk der EVS. Außerdem werden die Oberleitungsanlagen neu geordnet, um die Betreibernetze zwischen Deutscher Bahn AG und EVS trennen zu können und somit eine Grundlage zur Einbindung der Ringbahn von Stolberg nach Alsdorf zu schaffen. Seit Juni 2012 befinden sich die Leitstelle, der Betriebssitz und der Firmensitz der EVS im Bahnhofsgebäude des Hbf Stolberg.
Am 10. Juni 2016 wird der letzte Abschnitt der Ringbahn zwischen Eschweiler-St. Jöris und Stolberg Hbf eröffnet. Die RB 20 (Regionalbahn 20) stellt seither den Ring-Verkehr sicher. Von Stolberg fahren die Züge weiter über Eschweiler Stadt nach Düren bzw. Richtung Stolberg Stadt. Ab Herzogenrath fahren die Züge über Aachen nach Stolberg.

Bahnsteige und Gleise im Personenverkehr

Im Norden, Westen und Süden des Empfangsgebäude lagen die Bahnsteige und Bahnhofsgleise für die verschiedenen Strecken:

- Gleis 1 für die Züge von Aachen nach Köln
- Gleis 2 für die Züge von Köln nach Aachen
- Gleis 1a für Züge von und nach Aachen, Köln und Jülich (ab 1986 Gleis 43)
- Gleis 99 für Züge von und nach Herzogenrath (ab 1986 Gleis 44)
- Gleis 101 für Züge von und nach Würselen und Kohlscheid
- Gleis 87 für Züge nach Walheim sowie von und nach Jülich (ab 1986 Gleis 27)
- Gleis 88 für Züge von Walheim sowie von und nach Jülich

Weitere Texte zu den Stellwerken, dem Rangierbetrieb, dem Bahnbetriebswerk, dem Zollbahnhof, der Güterabfertigung Stolberg und Verbindungsbahn finden sich im Textdokument in der Medienleiste (PDF, 1,5 MB).

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2022)

Hinweis
Wegen massiver Schäden durch Hochwasser sind die Strecken von Stolberg Hbf zur Altstadt in Stolberg und Richtung Eschweiler (Talbahn) seit dem 14. Juli 2021 gesperrt. Der Güterverkehr Richtung Stolberg-Altstadt wurde provisorisch im September 2022 wieder aufgenommen. Die Strecke von Stolberg nach Eschweiler Talbahnhof wird seit dem 14. Dezmeber 2025 wieder befahren.

Internet
NRW Bahnarchiv von André Joost: Bahnhof Stolberg (Abgerufen: 3.11.2022)
de.wikipedia.org: Stolberg (Rheinland) Hauptbahnhof (Abgerufen: 3.11.2022)
www.gessen.de: Reinhard Gessen: Stolberg. In: Bergbau und Eisenbahnen in der Region Aachen-Düren-Heinsberg. Bahnhof Stolberg (Abgerufen: 3.11.2022)
www.eisenbahn-stolberg.de: Roland Keller; Eisenbahn in Stolberg: Schienenverkehr rund um Stolberg / Rheinland (Abgerufen: 3.11.2022)
vonderruhren.de: Stefan von der Ruhren: Stolberg (Rheinl) Hbf. In: Eisenbahnen in Aachen und der Euregio Maas-Rhein. 29. September 2012 (Abgerufen: 3.11.2022)
www.guidorademacher.de: Guido Rademacher: Bw Stolberg. In: Eisenbahn im Raum Aachen – Bahnbetriebswerke. Stolberg (Abgerufen: 3.11.2022)

Literatur

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.

Bahnhof Stolberg (Rheinland) Hbf

Schlagwörter: Bahnhof, Empfangsgebäude, Stellwerk, Rangierbahnhof, Güterbahnhof, Bahnbetriebswerk
Straße / Hausnummer: Gustav-Wassillikowitsch-Platz 1
Ort: 52222 Stolberg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1841
Koordinate WGS84: 50° 47 40,72 N: 6° 13 6,69 O / 50,79464°N: 6,21852°O
Koordinate UTM: 32.303.980,07 m: 5.630.677,12 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.515.451,48 m: 5.628.824,24 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, „Bahnhof Stolberg (Rheinland) Hbf“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-127809-20150605-2 (Abgerufen: 10. November 2026)

Copyright © **LVR**