Vennbahn

Eisenbahnstrecke von Aachen nach Troisvierges

Schlagwörter: Hauptstrecke (Eisenbahn), Eisenbahnbrücke, Eisenbahntunnel, Bahnhof, Museumsbahn
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Aachen, Monschau, Roetgen, Simmerath, Winterspelt
Kreis(e): Eifelkreis Bitburg-Prüm, Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz



Lammersdorfer Bahnhof um 1910
Fotograf/Urheber: Unbekannt



Die Vennbahnlinie wurde bereits am Ende des 19. Jahrhunderts eröffnet und wegen ihrer großen Bedeutung für den Güter- und Personenverkehr am Anfang des 20. Jahrhunderts zweigleisig ausgebaut. Dies kam auch dem Truppenübungsplatz Elsenborn zugute, da so die Truppentransporte erleichtert wurden. Von besonderer Relevanz war die Vennbahnstrecke in der Zeit des Truppenaufmarsches im Ersten Weltkrieg.

Die Strecke
Der Streckenverkehr
Die Vennbahn während und nach dem Ersten Weltkrieg
Die Geschichte der Vennbahn bis 1954
Die Vennbahn nach 1954
Betriebsstellen
Hinweise, Quelle, Links, Literatur

Die Strecke

Die Vennbahn ist eine heute nicht mehr befahrene Eisenbahnstrecke zwischen Aachen-Rothe Erde und Troisvierges in Luxemburg. Sie wurde in einen Radweg (RAVel-Route) umgebaut, der am 15.09.2013 eingeweiht wurde. Die Gesamtlänge der Hauptstrecke bis Luxemburg, die 1887 bis zum Bahnhof St. Vith (Belgien) fertiggestellt war, betrug ca. 120 Kilometer. Davon zweigten Verbindungen u.a. nach Stolberg, Malmedy oder Prüm ab. Der tiefste Punkt der Strecke ist gleich am Beginn in Aachen-Rothe Erde mit 175 Meter über Normalnull, der höchste befindet sich in der Nähe des Bahnhofs von Sourbrodt mit 560 Meter über Normalnull. Eine Kuriosität ist die Tatsache, dass bis heute der Bahndamm bzw. der heutige Fahrradweg zwischen Raeren und Kalterherberg auch auf deutscher Seite belgisches Staatsgebiet ist.

Eröffnungsdaten

30. Juni 1885	Rothe Erde – Montjoie

1. Dezember 1885	Montjoie – Weismes – Malmedy
15. Dezember 1885	Prüm – Bleialf
8. November 1887	Weismes – Sankt Vith
1. Oktober 1888	Sankt Vith – Lommersweiler – Bleialf
4. November 1889	Sankt Vith – Lommersweiler – Ulflingen/Troisvierges

Der Bau der Vennbahn hatte mehrere größere topographische Herausforderungen zu bewältigen. Auf der Strecke zwischen Aachen und Troisvierges mussten fünf Viadukte und vier Tunnel gebaut werden. Der längste ist der Tunnel in Wilwerdingen an der belgisch-luxemburgischen Grenze mit 790 m. Außerdem waren Bergsprengungen auf dem Teilstück zwischen Roetgen und Lammersdorf kurz vor dem Lammersdorfer Bahnhof nötig. Bei der Eröffnung des Streckenabschnitts Aachen – Montjoie/Monschau waren außerdem noch längst nicht alle Bahnhofsgebäude fertiggestellt. Provisorische Hallen bzw. Baracken schützten die wartenden Kunden vor dem Wetter und hatten zumindest einen Raum für die Bahnhofsvorsteher. Der Lammersdorfer Bahnhof ist beispielsweise erst 1905 fertiggestellt worden.

Die an der Strecke der Vennbahn errichteten Bahnhofsgebäude waren – in heutigem Sprachgebrauch ausgedrückt – „genormt“, d.h. sie besaßen eine sich ähnelnde Architektur. Es waren in der Regel massive, aus Ziegelstein gebaute, zwei- und mehrgeschossige Häuser mit Satteldach. Im Obergeschoss befanden sich meist die Beamtenwohnungen, unten waren Büros und die Wartehalle eingerichtet.

Der Streckenverkehr

Die Vennbahn gewann zum Ende des 19. Jahrhunderts schnell an Bedeutung. Offensichtlich hatte man noch beim Bau unterschätzt, welche wichtige wirtschaftliche Bedeutung sie in Kürze haben sollte. Nach der Fertigstellung der Anbindungen an Prüm und Lüttich nach Luxemburg rollten zunehmend Güterzüge zwischen dem Aachener Kohlerevier und den florierenden Zentren der Eisenindustrie in Luxemburg und Lothringen. Die eingleisige Strecke konnte bald den Anforderungen nicht gerecht werden. Daher entschloss sich die Eisenbahndirektion zum Bau eines zweiten Gleiskörpers, mit dem 1893 begonnen wurde (Läufer 2011, S. 101). Bis 1900 war das zweite Gleis bis Monschau fertig, und 1909 konnte die zweigleisige Strecke bis Lommersweiler eröffnet werden. Dies kam auch dem Ende des 19. Jahrhunderts gegründeten Truppenübungsplatz Elsenborn zugute, da so die Truppentransporte erleichtert wurden. Von besonderer strategischer Bedeutung war dies in der Zeit des Truppenaufmarsches im Ersten Weltkrieg (siehe Kapitel 3). Die Zweigleisigkeit währte allerdings nicht sehr lange. Nachdem 1921 Deutschland in Folge des verlorenen Ersten Weltkriegs die Bahnstrecke „de facto“ (der entsprechende Vertrag wurde erst ein Jahr später unterzeichnet) an Belgien abtreten musste, verlor die Vennbahn schnell an Bedeutung. Noch vor dem Zweiten Weltkrieg war das zweite Gleis wieder abgebaut worden.

Doch zurück zu den Anfängen des Betriebs: Die Vennbahn spielte nicht nur im Güterverkehr des ausgehenden 19. Jahrhunderts eine bedeutende Rolle in der Region. Sie war auch wichtiges Verkehrsmittel für die Arbeiter aus der Eifel, die nach dem Rückgang der Textilindustrie in Monschau nun in die Textilfabriken nach Aachen pendeln mussten. Gab es zu Beginn des Zugbetriebs 1885 noch drei Fahrten von Aachen nach Montjoie und drei zurück, so stieg die Zahl der Verbindungen mit dem zweigleisigen Ausbau schnell an. 1910 verkehrten zwischen Lammersdorf und Monschau neun Züge im Zeitraum von 6:29 Uhr bis 20:02 Uhr, zwischen Lammersdorf und Aachen gab es acht Verbindungen (Läufer 2012, S. 61).

Als sich um 1900 zunehmend der Eifeltourismus zu entwickeln begann, hatte die Vennbahn nicht unerheblichen Einfluss darauf. Was lag näher, als an Wochenenden von Aachen aus mit der Bahn in die Eifel zu fahren und eine Wanderung zu unternehmen. Bereits im ersten, 1889 erschienen „Eifel-Führer“ des 1882 gegründeten Eifelvereins wird auf die Anreise in die Eifel mit der Bahn hingewiesen (Läufer 2012, S. 64). Auch die Zahl der Gast- und Schankwirtschaften in den Orten mit Bahnanschluss stieg an.

Wie jede Eisenbahnlinie hatte auch die Vennbahn Störungen und Ausfälle im Schienenverkehr, die sich aufgrund der Jahreszeit und der Streckenführung ergaben. So machte sich bereits bei der Eröffnung der Bahnstrecke 1885 die Aachener Zeitung „Echo der Gegenwart“ Sorgen: *„Die Strecke zwischen Kalterherberg und Sourbrodt dürfte bei anhaltendem Regenwetter öfters Schwierigkeiten bieten, indem der Moorboden dann nachgibt und ein Rutschen des Bahndammes, wenigstens so lange, bis die Böschungen vollständig bewachsen und dadurch befestigt sind, zur Folge haben kann“* (zitiert nach Marenbach in Läufer 2012, S. 38). Vor allem in der Anfangszeit des Betriebs kam es tatsächlich zu Störungen des Fahrplans insbesondere im Winter, trotz der Schutzvorrichtungen der Lokomotiven gegen Schneeverwehungen.

Die Vennbahn während und nach dem Ersten Weltkrieg

Mit der Gründung der Truppenübungsplatzes Elsenborn hatte die Vennbahn zwar schon vor dem Ersten Weltkrieg Truppentransporte zu übernehmen, mit dem Beginn des Krieges änderte sich jedoch die bisherigen Fahrplansituation: *„Wochenlang war die Vennbahn, wie viele andere Linien auch, nur den Militärtransporten der verschiedensten Arten vorbehalten. Und es dauerte noch geraume Zeit, bis sich der Verkehr normalisierte und wieder zum Personen- und Güterverkehr übergegangen werden konnte“* (Marenberg 1994, S. 94). Grund dafür war die wichtige strategische Bedeutung der Linie und der Region als Aufmarschgebiet der deutschen Truppen. Im Zeitraum zwischen dem 8. und 15. August 1914 wurden entlang der Vennbahn in Roetgen, Monschau, Kalterherberg und Sourbrodt aber auch in Bütgenbach und Weismes größere Truppenkontingente entladen (Heinzel et al. 2012, S. 16). Einige Jahre später rollten dann die Lazarettzüge und Truppentransporte wieder zurück.

Die strategische Bedeutung der Bahnlinie wurde ihr schließlich auch zum Verhängnis. Zum einen wurde nach dem Krieg zügig das zweite Gleis wieder abgebaut. Außerdem kamen mit dem Abtreten der Kreise Eupen und Malmedy an Belgien auch die entsprechenden Bahnstrecken unter belgische Hoheit. Dies betraf auch größere Streckenabschnitte der Vennbahn. Doch damit nicht genug. Bereits 1919 beanspruchte Belgien ebenfalls den Streckenabschnitt zwischen Raeren und Kalterherberg für sich. Trotz heftiger Proteste der deutschen Bevölkerung, die um ihre wichtige Verbindung nach Aachen fürchtete – unter anderem fanden in Monschau 1920 ein Generalstreik und Protestversammlungen statt (Marenberg 1994, S. 98f) –, bekam Belgien 1922 die Bahnlinie sowie noch ca. 55 Quadratkilometer Fläche westlich des Bahndamms vertraglich zugesprochen. Damit ergab sich die seltsame Situation, dass der Bahndamm der Vennbahn belgisch wurde, obwohl er über weite Strecken durch deutsches Gebiet führt. Dadurch entstanden auch kleine deutsche „Enklaven“ wie beispielsweise Ruitshof bei Kalterherberg. Deren Bewohner mussten Jahrzehnte lang die offizielle Grenzstation passieren, um dann einige Meter weiter wieder auf deutsches Gebiet zu kommen. Heute spielt diese Situation zumindest im alltäglichen Leben keine Rolle mehr, da die deutsch-belgische Grenze so gut wie gar nicht mehr in der Landschaft in Erscheinung tritt. Juristisch allerdings befindet sich der RAVel-Radweg auf der ehemaligen Vennbahntrasse nach wie vor auf belgischem Gebiet, was gelegentlich zu kleinen Verwicklungen hinsichtlich der Rechtsprechung bei Unfällen usw. kommen kann.

(Gabriele Harzheim, 2013, erstellt für den LVR-Fachbereich Umwelt im Rahmen des Projektes *„1914 – Mitten in Europa. Das Rheinland und der Erste Weltkrieg“*)

Die Geschichte der Vennbahn bis 1954

Ab dem 1. Oktober 1919 hatten die *Chemins de fer de l'État belge*, seit 1926 *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) / *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* (NMBS) schrittweise die Betriebsführung in Belgien übernommen. Der Personenverkehr und der lokale Güterverkehr wurden dabei vorwiegend mit rekrutierten preußischen Lokomotiven und Wagen durchgeführt. In Deutschland hatte die Deutsche Reichsbahn ab 1920 die Betriebsführung inne.
Da die Vennbahn zwischen Aachen und St. Vith sowohl deutsches als auch belgisches Gebiet durchfuhr, mussten besondere Regeln für die jeweiligen Transitreisenden gefunden werden. Es wurden in den Zügen getrennte Wagen eingeführt, die in den jeweils fremden Territorien verschlossen waren. Raeren und Kalterherberg waren dabei Grenzstationen und gemischte Bahnhöfe für alle Reisenden. Hierzu musste ein eigenes Ein- und Ausstiegsreglement aufgestellt werden.
Der einst bedeutende Montanverkehr über die Strecke wurde im Laufe der 1920er Jahre immer weiter zurückgezogen und auf die Rheinstrecke verlegt. Wegen der abnehmenden Bedeutung der Strecke baute man das zweite Gleis um 1938 wieder ab.
Für den Güterverkehr auf den deutschen Bahnhöfen gab es einen eigenen Pflichtzug der SNCB, der samstags von Walheim nach Kalterherberg fuhr und sonntags zurück und dabei die Unterwegsbahnhöfe bediente.
Im Kursbuch vom Sommer 1939 sind auf der Strecke von St. Vith nach Aachen werktags acht Zugpaare ausgewiesen.
Am Vorabend des Überfalls der Deutschen Wehrmacht über Belgien am 10. Mai 1940 wurden Stoßtrupps eingesetzt mit dem Ziel, belgische Bahnhöfe und Grenzstationen zu besetzen und die Eisenbahnstrecken zu sichern. Sie sollten von Pronsfeld über Lommersweiler und St. Vith bis nach Malmedy, von Pronsfeld über Reuland nach Troisvierges sowie von Jünkerath über Losheimergraben auf die Vennbahn vorstoßen. Damit wären große Abschnitte der Vennbahn auf belgischem Gebiet von deutschen Truppen besetzt gewesen.
Allerdings hatten belgische Militärs zahlreiche Brücken mit Sprengladungen versehen, die nun aktiviert wurden (z. B. bei St. Vith und Oudler). Zudem wurden Lokomotiven und Züge genutzt, um Tunnel „vollzufahren“ und damit unbenutzbar zu machen.
Die Stoßtrupps waren nicht erfolgreich. In den ersten Kriegstagen waren nur noch die Strecken zwischen Walheim und Herbesthal und von Jünkerath bis Malmedy befahrbar. Die Vennbahn war von Weywertz bis St. Vith intakt, die Sprengung der von Korff-Brücke in Born hatte nicht funktioniert. In St. Vith war aber die Rampe zum Wiesenbacher Dreieck gesprengt und in Richtung Aachen die Warche-Brücke bei Nidrum zerstört; der Reichenstein-Viadukt blieb intakt. In den Tagen nach der Invasion wurden über tausend Militärzüge nach Belgien, Holland und Frankreich gefahren, an einzelnen Tagen bis zu 500.

In den Tagen nach der schnellen Invasion Belgiens übernahmen zunächst die Betriebsämter Aachen und Euskirchen die betrieblichen Aufgaben auf der Vennbahn. Dabei wurden vor allem die Leitungen der Dienststellen mit Deutschen besetzt, die örtlichen belgischen Bahnbeamten blieben jedoch weitgehend auf ihren Arbeitsplätzen. Nachdem die ehemaligen preußischen

Kreis Eupen und Malmedy wieder ins Deutsche Reich integriert worden waren, richtete die Reichsbahn in Malmedy ein Betriebsamt ein, das für den Verkehr auf den besetzten belgischen Strecken zuständig war. Im restlichen Belgien, es stand zunächst unter militärischer Verwaltung, waren die SNCB weiterhin für den Betrieb verantwortlich.
Nachdem die Strecken wieder hergestellt worden waren, wurde der Montanverkehr zwischen dem Aachener und dem Luxemburger Revier wieder aufgenommen, wenn auch in geringerem Umfang als vor dem Ersten Weltkrieg. Im Jahresfahrplan 1943 gab es auf Vennbahn von Aachen nach Ulflingen sieben Zugpaare für den Personenverkehr.

Ab 1942 nahmen die Luftangriffe alliierter Truppen auf die Bahnanlagen im Westen Deutschlands zu. Die Zwischenzeiten reichten bald nicht mehr, die Schäden zu beseitigen. Auch die Instandsetzung von Lokomotiven und Güterwagen konnte nicht mehr gewährleistet werden. Damit war die Versorgung der Bevölkerung mit Heizmaterial und Lebensmitteln gefährdet.
Im Frühjahr 1944 zeichnete sich die Landungsoffensive der Alliierten in Frankreich ab. Britische Bomber flogen verstärkt Angriffe auf die Verbindungsstrecken Richtung Belgien, um den Nachschub zu blockieren. Ab August kamen Tiefflieger hinzu, die gezielt Züge angriffen, wenn sie Militärtransporte vermuteten.
Nach verheerenden Angriffen auf Personenzüge bei Gondelsheim und Losheim stellte die Reichsbahn im September 1944 den Zivilverkehr in der Westeifel und im Venn ein. Jetzt fuhren nur noch Räumzüge aus den besetzten Gebieten ins Reich. Am 10. September wurde der Verkehr auf der Vennbahn eingestellt, die Bahnhöfe und Betriebsstellen waren von Deutschen geräumt worden. Amerikanische Truppen besetzten das Gebiet und übernahmen die Kontrolle.
Da der Nachschub für die rasch vorrückenden amerikanischen Truppen von erheblicher Bedeutung war, nahmen die US Military Railroad Services (MRS) die noch intakten Strecken sofort wieder in Betrieb. Sie setzten über 1500 fabrikneue Dampf- und Dieselloks sowie fast 20.000 Güterwagen dafür ein. Die Railway-Operating Battalions (ROB) waren spezialisiert in Operators, die den Betriebsdienst leisteten, und Pioniereinheiten, die die Strecken und vor allem Brücken wieder herrichteten. Im Bereich der Vennbahn waren dies die 718th US-ROB im Süden und die 740th US-ROB im Norden.

Von Lüttich aus wurden die Strecken nach Aachen und Raeren freigeräumt und in Betrieb genommen. Raeren erreichte man wieder am 5. Oktober 1944. Walheim konnte am 14. November angefahren werden. Hier sollte ein Entladebahnhof angelegt werden. Dies musste jedoch durch die überraschende Ardennenoffensive der Deutschen Wehrmacht ab dem 16. Dezember abgebrochen werden.
Die deutschen Truppen konnten bis zum 25. Dezember bis kurz vor die Maas bei Dinant vordringen, die Vennbahn war von Süden her bis Monschau betroffen. Der wichtige Verkehrsknoten St. Vith konnte bis zum 22. Dezember gehalten werden. Der deutsche Vormarsch kam nach wenigen Tagen zum Erliegen. Über Weihnachten klarte das Wetter auf, so dass die Amerikaner mit ihrer Luftunterstützung wieder die Oberhand gewinnen konnten. Anfang Januar 1945 wurde die Aktion Wacht am Rhein abgeblasen; die Panzer benötigte man dringender zur Verteidigung in Ungarn. Die Reste der Wehrmachtstruppen versuchten bis ans rechte Rheinufer durchzukommen.
Nach der Ardennen-Offensive machte das 740th US-ROB die Strecke bis zum 25. Januar bis Malmedy wieder befahrbar. Es wurde ein Rundkurs zur Frontversorgung über die Vennbahn eingerichtet. Dieser befuhr die Strecke von Malmedy über Waimes, Weywertz, Raeren nach Herbesthal bzw. Walheim. Dabei wurde auch der am 11. September gesprengte Reichenstein-Viadukt bei Kalterherberg provisorisch wieder instandgesetzt. Im Februar 1945 war dies zeitweilig die einzige Versorgungslinie, da durch das einsetzende Tauwetter die zerfahrenen Straßen nach wenigen Tagen unpassierbar wurden. Am 7. Februar 1945 war auch der Streckenabschnitt von Walheim bis Stolberg wieder befahrbar.

Im Süden hatte das 718th US-ROB von Luxemburg aus den Weg bis Gouvy wieder freigemacht. Dann bekamen sie den Auftrag, zunächst die Strecke bis St. Vith und Bleialf wieder herzurichten, statt die Lücke bis Trois-Ponts zum Netz des 740th ROB zu schließen. Am 3. März 1945 kam ein erster Zug in Bleialf an. Die strategische Bedeutung dieser Streckenöffnung bleibt allerdings rätselhaft, denn die weiteren Abschnitte in Richtung Gerolstein oder gar an den Rhein nahm man nicht mehr in Angriff. Die Strecke von Gouvy über St. Vith nach Bleialf übergaben die Amerikaner im März 1945 an die SNCB, die hier Holz aus deutschen Wäldern als Reparationsleistungen abtransportierte.
Im Laufe des Sommers 1945 wird der Verkehr im Venn wieder aufgenommen. Anfang März hatten die Amerikaner der SNCB die Verantwortung für den Bahnbetrieb übergeben. Sie besetzte die Bahnhöfe und stellte den Bahnbetrieb wieder her. Ab dem 8. Mai 1945 konnte der Güterverkehr auf den Strecken von Herbesthal bis Raeren, von Trois-Ponts bis Weywertz und von Gouvy bis Lommersweiler aufgenommen werden; zunächst nur für Prio-1-Güter (Bau- und Brennmaterial, lebende Tiere, Penicillin). Personenverkehr gibt es wieder ab Juli/August 1945, allerdings in einem sehr eingeschränkten Umfang.

Der südliche Abschnitt der Vennbahn zwischen Lommersweiler und Troisvierges war seit 1944 unterbrochen und sollte auch nicht mehr in Betrieb gehen. Allerdings bestand die Gemeinde Reuland darauf, heimisches Holz ab- und Baumaterialien antransportieren zu können. Es wurde daher zum 4. Dezember 1945 ein belgischer Güterzug installiert, der von Gouvy über das luxemburgische Troisvierges bis nach Reuland fuhr. Er verkehrte bis 1962; danach wurde der südliche Abschnitt der Vennbahn endgültig stillgelegt und abgebaut.

Auf der Vennquerbahn gab es einen vergleichbaren Güterverkehr von St. Vith bis ins deutsche Bleialf. Von März 1945 bis Ende 1953 verkehrten hier belgische Güterzüge mit Holztransporten. Bleialf wurde von der Deutschen Reichsbahn ab Oktober 1949 wieder angefahren.
Die 1946 gegründete *Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois* (CFL) richtete im Frühjahr 1946 einen Pendelverkehr zwischen Troisvierges und Wilwerdange ein. 1947 gab es vier Zugpaare. Wegen der geringen Inanspruchnahme stellte man den Verkehr bald auf Busse um.

Die Vennbahn zwischen St. Vith und Stolberg wurde grenzüberschreitend nur noch für Güterzüge genutzt. Auf den belgischen Strecken richtetet die SNCB ab Januar 1946 wieder Personenverkehr ein. Es wurden bei einer Rundfahrt die Strecken von Trois-Ponts über Malmedy bis St. Vith und Steinebrück im Süden, nach Kalterherberg im Norden und nach Losheim im Osten befahren. Diesen Verkehr stellte man jedoch zwischen 1952 und 1954 wieder ein.

Die Vennbahn nach 1954

Nach Einstellung des Personenverkehr befuhren nur noch Güterzüge die Vennbahn, auch auf den Strecken durch Deutschland. Zum einen gab es militärischen Verkehr über die Vennbahn nach Sourbrodt. Panzertransporte fuhren von Stolberg, Walheim und Raeren nach Sourbrodt, dem Verladebahnhof zum Truppenübungsplatz Elsenborn. In Weywertz führte die Strecke weiter Richtung Waimes und Malmedy nach Trois-Ponts an der Hauptstrecke nach Gouvy.
Zum anderen diente die Strecke über Raeren nach Stolberg als Ausweichmöglichkeit für Wagen mit Lademaßüberschreitung. Für diese Wagen mit breiterer Ladung als normal war der Gemmenicher Tunnel zwischen Aachen West und Gemmenich gesperrt.
Den Güterverkehr beendete die SNCB am 30. Juni 1989 nach Sourbrodt und am 31. Mai 1991 nach Stolberg.
Als Ersatz für die nördliche Verbindung nach Sourbrodt sanierte man die Vennquerbahn von Jünkerath nach Sourbrodt für die Militärtransporte der NATO zum Truppenübungsplatz Elsenborn. Trotz der hohen Investitionen stellte man den Verkehr 1993 wieder ein. Danach richtete man auch hier einen Radweg ein.

Wegen der hohen touristischen Bedeutung der Bahnstrecke für das Hohe Venn nutzte die Touristenbahn Vennbahn V.o.E. die Vennbahn zwischen 1991 und 2001. Auf Grund des schlechten Zustandes der Anlagen, der hohen Investitionskosten und der fehlenden politischen Unterstützung musste der Touristenverkehr 2001 eingestellt werden. 2002 baute man die Gleise zwischen Raeren und Kalterherberg ab und errichtete den Radweg RAVeL L48, der 2014 eingeweiht wurde.
Die Gleise der Strecke von Welkenraedt über Raeren nach Stolberg sind noch vorhanden und befahrbar. Es wird weiterhin über eine Wiederinbetriebnahme im Güter- wie im Personenverkehr nachgedacht.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 120 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Aachen-Rothe Erde.
(Hbf = Hauptbahnhof / Gare central / Centralstation, Bf = Bahnhof / Gare / Station, Hp = Haltepunkt / Point d'arrêt / Stopplaats, Abzw = Abzweig / Jonction / Knooppunt; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Aachen-Rothe Erde (seit 1843; Verbindungen nach Aachen Hbf und Köln, nach Aachen Nord; Übergang zur Aachener Straßenbahn)
5,2	Bf Brand (1885-1961)
7,4	Hp Niederforstbach (1951-1961)
–	Rollefbachbrücke
9,3	Bf Kornelimünster (1885-1961; Übergang zur Aachener Straßenbahn)
–	Itertalbrücke
–	Falkenbachbrücke
11,2	Abzw Schlausermühle (Abzweig nach Stolberg)
12,2	Hp Hahn (1951-1961)
13,2	Bf Walheim (seit 1885; betriebliche Trennung der Strecke nach Stolberg; Übergang zur Aachener Straßenbahn)

15,1	Hp Schmithof (1927-1960, Grenzbahnhof)
17,3	*Grenze Deutschland Belgien (1920-1940; seit 1945)*
19,7	Bf Raeren (seit 1885; Verbindung nach Eupen/Welkenraedt; Übergang zur Aachener Straßenbahn)
–	*Grenze Deutschland Belgien (1920-1940; seit 1945)*
27,5	Bf Roetgen (1885-2001)
30,4	Hp Roetgen Süd (1927-1945)
36,6	Bf Lammersdorf (1885-2001)
41,2	Bf Konzen (1885-2001)
45,4	Bf Monschau (1885-2001, 1885-1920 Bf Montjoie)
–	Reichensteinbrücke
–	*Grenze Deutschland Belgien (1920-1940; seit 1945)*
52,3	Bf Kalterherberg (1885-2001)
59,4	Bf Sourbrodt (1885-2004; Verbindung zum Camp Elsenborn)
–	Hp Robertville (1920-1957)
–	Brücke bei Weywertz
64,7	Hp Weywertz-Nidrum (1920-1957)
66,5	Bf Weywertz / Wévercé (1885-2004; Verbindung nach Jünkerath)
71,1	Hp Fayomville (1920-1957)
71,8	Bf Waimes / Weismes (1885-2004; Verbindung nach Malmedy und Trois-Ponts)
74,3	Hp Ondenval (1920-1982)
79,3	Bf Montenau (1887-1982)
82,9	Bf Born (1903-1982; Verbindung nach Vielsalm)
88,9	Bf St. Vith (1887-1982); Verbindung nach Gerolstein/Prüm und Gouvy/Libramont)
–	Hp Wiesenbach (1946-1952; Ersatzbahnhof für St. Vith an der Strecke nach Gouvy)
–	Doppeltunnel von Lommersweiler (120 und 166 Meter)
95,1	Bf Lommersweiler (1888-1982; Verbindung nach Gerolstein/Prüm)
–	Tunnel von Elcherath (387 Meter)
–	*zweimaliger Grenzübergang Belgien – Deutschland bei Hemmeres (seit 1920)*

96,4	Hp Auel (1920-1945)
98,4	Bf Reuland (1889-1962)
99,9	Hp Burg-Reuland (1920-1962)
104,9	Bf Oudler (1920-1962)
108,4	Bf Lengeler (1889-1962; Grenzstation)
111,4	*Grenze Belgien – Luxemburg*
–	Tunnel von Wilwerdange (790 Meter)
114,5	Bf Wilwerdange (1889-1950)
118,4	Bf Troisvierges / Ulflingen (seit 1866; Verbindung nach Luxemburg und Lüttich)

(Claus Weber, im Auftrag des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e. V., 2025)

Hinweise

Die Vennbahn ist wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereiches „Vennbahn“ (Regionalplan Köln 110).
Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Vennbahn“ des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e.V. 2025 ergänzt und aktualisiert.
Die Geometrie wurde auf der Grundlage der OpenStreetMap © Contributors 2025 erstellt. Es kann zu Abweichungen gegenüber den örtlichen Verhältnissen kommen.

Quelle

Michael Heinzel, Der Krieg in der Eifel vor 80 Jahren (2024) (online www.drehscheibe-online.de, abgerufen 24.7.2025)

Internet

de.wikipedia.org: Vennbahn (mit weiteren Links zur Vennbahn, abgerufen 23.02.2014)
www.vennbahn.de: Die ehemalige touristische Museumseisenbahn im Hohen Venn (abgerufen 23.02.2014)

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

Bierganz, Dr. Manfred (1988): Das englische und italienische „Gutachten“ über die Monschauer Bahn. In: Das Monschauer Land Jahrbuch 1988, S. 109-111. Monschau-Imgenbroich.

Bremm, Klaus-Jürgen (2013): Armeen unter Dampf. Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871-1918. Paderborn.

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

Heinzel, Michael; Klauser, Klaus-Dieter; Marganne, Roland (2012): Hommage à la Vennbahn. Prüm.

Hoppe, Wiebke; Wegener, Wolfgang (2014): Archäologische Kriegsrelikte im Rheinland. (Führer zu archäologischen Denkmälern im Rheinland, 5.) S. 190-195, Essen.

Läufer, Bernd (2012): „Ebenso wie in der Schweiz. Wunderschön!“ Wie mit der Vennbahn der Tourismus nach Lammersdorf kam. In: Das Monschauer Land Jahrbuch (ML) 40, S. 60-78. o. O.

Läufer, Bernd (2011): Zwischen Verzweiflung und Hurra. Der Bau der Vennbahn am Beispiel Lammersdorfs. In: Das Monschauer Land Jahrbuch (ML) 39, S. 88-113. o. O.

Marenberg, Günter (1994): Die Geschichte der Vennbahn. (Heimatblätter des Kreises Aachen 49. Jg., Heft 1-2.) Aachen.

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

Schweers, Hans (2011): Eisenbahnatlas Deutschland. 8. Auflage. S. 62, 74, Aachen.

Vennbahn

Schlagwörter: Hauptstrecke (Eisenbahn), Eisenbahnbrücke, Eisenbahntunnel, Bahnhof, Museumsbahn

Ort: Aachen, Monschau, Roetgen, Simmerath, Winterspelt

Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Fotos

Historischer Zeitraum: Beginn 1885 bis 1889, Ende 2001

Koordinate WGS84: 50° 16 48,21 N: 6° 07 50,25 O / 50,28006°N: 6,13063°O

Koordinate UTM: 32.295.573,01 m: 5.573.708,41 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.509.355,21 m: 5.571.567,98 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: Gabriele Harzheim (2013), Claus Weber (2025), „Vennbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-72065-20130819-2 (Abgerufen: 14. November 2026)

Copyright © **LVR**