

Bahnhof Stolberg (Rheinl) Hbf

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](#)

[Stellwerke](#)

[Rangierbahnhof](#)

[Bahnbetriebswerk – Bw](#)

[Zollbahnhof](#)

[Güterabfertigung Stolberg](#)

[Verbindungsbahn](#)

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](#)).

Der Personenverkehr hatte zunächst nur einen geringen Umfang, die Zahlen stiegen jedoch ab 1846, als Neuerungen und Vergünstigungen im Tarifsysteem 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 eröffneten [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-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (BME) erbaute bis 1873 die Strecke von Mönchengladbach 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](#)). 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](#)) und diente nur dem Güterverkehr. Er besaß unter anderem einen Ablaufberg mit ausgedehntem Gleisfeld sowie Aufenthaltsgebäuden 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](#)).

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“.

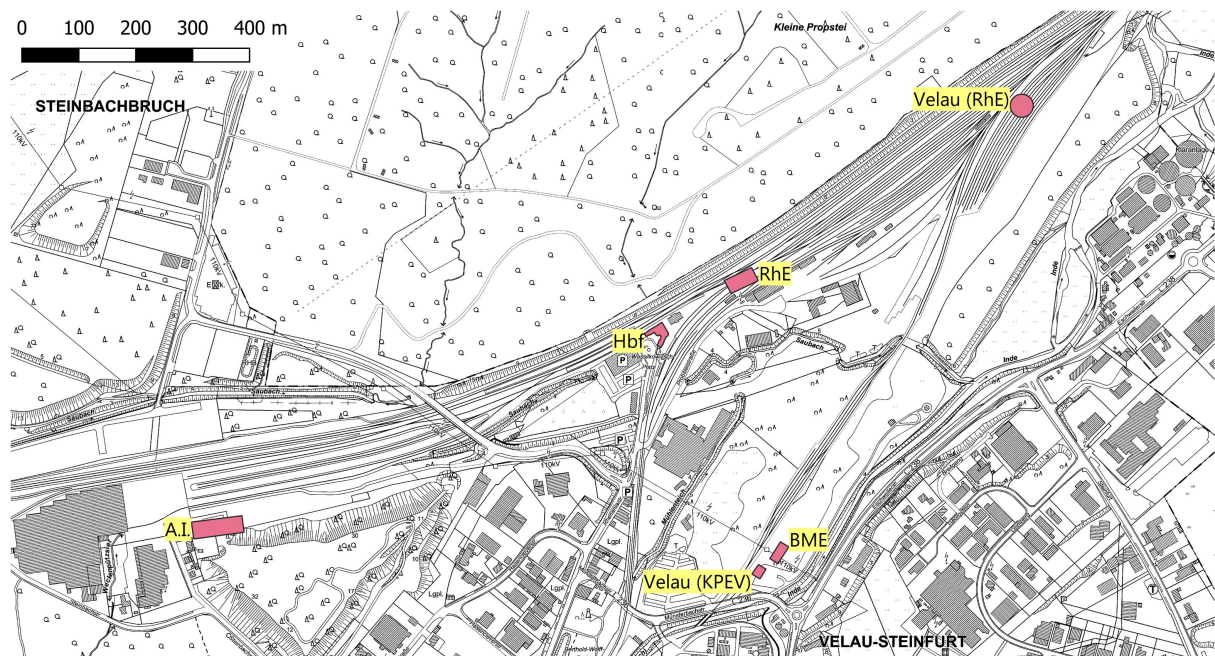
Der ursprüngliche Bahnhof Stolberg-Velau der Rheinischen Eisenbahn ging um 1890 in den Bezirken III und IV des neuen Zentralbahnhofs auf, während auf dem von der preußischen Staatsbahn angelegten Bahnhof Stolberg-Velau das neue Bahnbetriebswerk Stolberg errichtet wurde.

Bahnhof Stolberg-Atsch der Aachener Industriebahn

Im Jahre 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](#)). 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 u.a. 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.



RhE - Rheinische Eisenbahn
BME - Bergisch-Märkische Eisenbahn
A.I. - Aachener Industriebahn
KPEV - Königlich Preussische Eisenbahn
Hbf - Heutiges Empfangsgebäude

Stolberg
Hauptbahnhof Empfangsgebäude
Historische Bahnhöfe (ungefähre Lage)
Graphik: Claus Weber (2022)
© Geobasis NRW, 2022

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 Nummer / Verlauf	Bahnkilometer Stolberg Hbf
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 des 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 waren neben den üblichen Anlagen wie Fahrkartenschalter, Gepäckannahme, Warteräumen, Diensträumen auch 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 Jahre 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 Hauptbahnhofes 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 Verkehrsschienenetz 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 fahren von dort zum Gleis 27, hielten dort erneut und fahren 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. Erstmals 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 Betreiber netze 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 Bahnstreckengleise 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

Stellwerke

Da es im Bereich des Bahnhofes Stolberg zahlreiche Aufgaben, einzelne Werke und unterschiedliche Zuständigkeiten gab, war eine große Anzahl von Stellwerken erforderlich. Für 1927 sind mindestens zwölf Stellwerke verzeichnet, die den einzelnen Bahnhofsbezirken zugeordnet waren. Hierbei handelt es sich nicht immer um große Gebäude, je nach Aufgaben konnten es auch kleinere Räumlichkeiten sein.

Nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurden die meisten Anlagen umgebaut und vereinfacht. Dabei behielten einige Stellwerke, wie „Sif“, „St“ und „Sl“ bis 1986/87 weitgehend ihr ursprüngliches Aussehen. In dieser Zeit sind mindestens zehn Stellwerke verzeichnet.

1986 erfolgte die Umstellung der Stellwerkstechnik auf die DrS 600-Technik (Drucktastenstellwerke der Bauform ab 1979). Zwischen 2010 und 2012 erfolgte der Ausbau des Empfangsgebäudes im Hauptbahnhof Stolberg zur Betriebszentrale für das neue elektronische Stellwerk der EVS.

Heute gibt es für den Stolberger Bahnhof zwei Stellwerke, für die Deutsche Bahn mit der Strecke von Köln nach Aachen das [Stellwerk Sf](#). Und die EVS betreibt ein eigenes elektronisches Stellwerk für ihre Strecken.

Rangierbahnhof

Im Stolberger Bahnhof gab es einen umfangreichen Rangierbetrieb für Güterwagen, da von hier aus mehrere Strecken zu bedienen waren. Hinzu kamen zahlrei-

che Anschlüsse an Industriebetriebe in Stolberg und der näheren und weiteren Umgebung, zeitweise waren auch Braunkohlenbriketts aus der Rheinbraun-Brikettfabrik Weisweiler zu verschieben.

Bereits bei den Bahnhöfen der Privatbahnzeit gab es mehrere Rangierbahnhöfe, die den jeweiligen Bahnhöfen zugeordnet waren. Die Bedeutung des Umfanges der Rangierbewegungen verdeutlichte nicht zuletzt die Einrichtung des reinen Verschiebebahnhofes in [Velau](#). Mit dem Bau des zentralen Personenbahnhofes bis 1888 wurden auch einheitliche Gruppen für die Rangierarbeiten eingerichtet.

Im 20. Jahrhundert gab es mehrere Rangiergruppen, die jeweils für einen Bereich zuständig waren. Sie verteilten sich auf dem gesamten Gelände, teilweise gingen sie aus den alten Privatbahnhöfen hervor.

Nach Plänen von 1926 und 1973 gab es folgende Bezirke mit den zugehörigen Stellwerken im Bahnhof Stolberg:

1926 Name	1973 Nummer	Zuständigkeit 1926
Swt	I	Gleise 1-5; 1s-3s. Personenbahnhof mit Empfangsgebäude und Durchfahrtgleise Köln-Aachen, Endbahnhof aus Würselen und Alsdorf
Sgt	II	Gleise 1-21, 47-49, 59-61. Anschluss Personenbahnhof, Vennbahnhof, Güterbahnhof, Aufstellgleise, Rangiergleise
Smt	II	Gleise W1-W7. Vennbahnsteig, Endbahnhof aus Jülich
Rt	III	Gleise 9-24, 54-61. Aufstellgleise, Sammelgleise, Übergabegleise, für Personen- und Güterzüge
Snt	III IV	Gleise 1-8, 35-42. Streckengleise Köln-Aachen und Jülich-Stolberg, Aufstellgleise, Sammelgleise
Sot	IV	Gleise 25-42, 1v-10v. Anschluss Betriebswerk, Verbindungsgleis, Übergabegleise, Reparaturgleise
Cwt Bf Stolberg A.I.	V	Gleise 74-87. Bahnhof Aachener Industriebahn, Aufstellgleise für Zollwagen
Sst	-	Gleise W1-W2. Vennbahn, Anschlussgleis nach Münsterbusch, Privat-anlieger
Saot Sawt	-	Gleise 91-96. Einfahrtgleise für Kohlenzüge von der Ruhr, Aufstellgleise

Bahnbetriebswerk – Bw

Die meisten Angaben im diesem Absatz stammen von Guido Rademacher 2013.

In der Zeit der Privatbahngesellschaften gab es in Stolberg vier Bahnhöfe, an denen es auch Lokbehandlungsanlagen gegeben haben dürfte. Sie dienten der Wasser- und Kohleversorgung der Lokomotiven sowie für kleinere Reparaturen.

Nach der Verstaatlichung der Privatbahnen und Einrichtung des zentralen Stolberger Bahnhofes wurde es erforderlich, ein bedarfsgerechtes und eigenständiges Bahnbetriebswerk aufzubauen. Es sollte Lokomotiven und Personal zur Durchführung der Güterverkehre und Personenverkehre stellen. Als Areal wurde der ehemalige Bahnhof Velau an der Münsterbachstraße gewählt. Wichtig war hierbei auch die Nähe des Standortes zu Inde, Vichtbach und Saubach für die Wasserversorgung der Dampflokomotiven. Das neue Betriebswerk entstand nicht in einer Bauphase, sondern wuchs im Laufe der Zeit und integrierte so auch das ehemalige Werk der Rheinischen Eisenbahn.

Um 1890 gab es einen sechsständigen Ringlokschuppen, der über eine Drehscheibe angefahren wurde. Die Bekohlungsanlage lag noch direkt am Ausfahrtgleis. Dieser Lokschuppen wurde bis zur Jahrhundertwende auf 16 Stände erweitert.

Von Stolberg aus wurden Dampflokomotiven für den Einsatz vor Personen- und Güterzügen auf den vom Bahnhof ausgehenden Strecken gestellt. Der Stolberger Hauptbahnhof war dabei *Zugbildungsbahnhof*. Der Schwerpunkt lag auf den Güterzuglokomotiven. So war die Strecke von Stolberg über Walheim und Raeren nach St. Vith (Vennbahn) zwischen 1889 und 1918 eine Hauptstrecke mit hohem Güterzugaufkommen. Weitere zu stellende Lokeinsätze gab es Richtung Köln und Herbesthal.

Sowohl bei den Vorbereitungen als auch im Ersten Weltkrieg kam den Eisenbahnen im Grenzland eine besondere militärische Bedeutung zu. Hier waren bei der Mobilmachung 1914 ebenso wie im weiteren Verlauf des Ersten Weltkrieges durch Truppen- und Nachschubtransporte Höchstleistungen zu erbringen. Die Hauptstrecke Köln – Stolberg – Aachen Hbf – Aachen-Süd – Herbesthal – Lüttich bildete eine der wichtigen Transportstraßen zur Versorgung des deutschen Militärs an den Kriegsschauplätzen in Flandern. Daneben wurden über die Linie Stolberg – Raeren – St. Vith zusätzliche Militärtransporte und Versorgungszüge zu den Schlachtfeldern an der Somme und der Marne und in den Raum Verdun geleitet. Neben der Bereitstellung zahlloser Lokomotiven waren in der Betriebswerkstätte Stolberg beschädigte Lokomotiven und Wagen zu reparieren.

Nach der Kapitulation des deutschen Heeres im November 1918 mussten die Truppen innerhalb kurzer Zeit von den Kriegsschauplätzen in Frankreich und Belgien nach Deutschland zurückgeführt werden. Das Betriebswerk in Stolberg hatte im November und Dezember 1918 zahlreiche Leistungen sicherzustellen, in dem Lokomotiven und Wagen rangiert, geartet und repariert wurden. Im Anschluss daran waren sofort weitere Transportleistungen für die in die linksrheinischen Gebiete einrückenden französischen, belgischen und englischen Besatzungstruppen zu erbringen. Erst im Laufe des Jahres 1919 trat wieder eine Normalisierung der Verkehrsverhältnisse ein.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges musste das Deutsche Reich im Rahmen des Versaillers Vertrages 1920 die Region um Eupen, Malmedy und St. Vith an Belgien abtreten. Dadurch oblag die Bedienung der Vennbahn der belgischen Eisenbahn. Allerdings musste das Deutsche Reich erhebliche Mengen Kohle und Koks als Reparationsleistung an die Siegermächte abgeben, so dass von Stolberg aus ein erhöhtes Zugaufkommen zu den Grenzbahnhöfen zu bewältigen war.

Im Jahr 1920 wurde die Königlich Preußische Eisenbahn mit den anderen Staatsbahnen zur Deutsche Reichsbahn vereint. Die Betriebswerkstätte Stolberg erhielt somit die neue Bezeichnung „Bahnbetriebswerk Stolberg“ (Bw Stolberg).

Zu Beginn der belgischen Besatzungszeit im Dezember 1918 wurde der Bahnverkehr weiterhin von der Deutschen Reichsbahn betrieben, unter Aufsicht der Besatzungsmächte. Nachdem 1923 französische und belgische Truppen in das Ruhrgebiet einmarschiert waren, um dort die Kontrolle über die Kohle- und Stahlerzeugung zu übernehmen, rief die deutsche Regierung zum Generalstreik auf. Als daraufhin der Eisenbahnbetrieb, insbesondere der Abtransport der Reparationsgüter, zum Erliegen kam, übernahmen die Besatzungstruppen den Betrieb und führten ihn mit eigenem Eisenbahnpersonal durch. Während dieser sog. „Regiebahnzeit“ stand das Bahnbetriebswerk Stolberg, ebenso wie der Stolberger Hauptbahnhof, unter belgischer Verwaltung. Die Deutsche Reichsbahn konnte den Bahnbetrieb erst wieder ab 1925 selbständig betreiben.

Bis Ende der 1920er Jahre wurde der Ringlokschuppen schließlich auf seinen Endzustand mit insgesamt 26 Ständen ausgebaut.

In den Jahren 1938 und 1939 wurde in der Region Aachen der [Westwall](#) gebaut. Das Bw Stolberg hatte durch die umfangreichen Baustofftransporte zahlreiche Sonderleistungen zu erbringen.

Im Vorfeld des Zweiten Weltkrieges hatte die Eisenbahn zunächst eine untergeordnete Bedeutung; sie sollte aber die Versorgung der Kriegswirtschaft sicherstellen. Soweit bekannt ist, wurden die Anlagen und der Fahrzeugbestand des Bw Stolberg im Zuge der Kriegsvorbereitungen nicht ausgebaut. Aus Schadensberichten vom 26. Mai 1944 ist allerdings bekannt, dass es auf dem Gelände des Bahnhofes eine „Wohnbaracke für Ostarbeiter“ gegeben hat.

Bei der Vorbereitung des sog. „Westfeldzuges“ 1940 waren durch das Bw Stolberg zahlreiche zusätzliche Leistungen zu erbringen, für die Bereitstellung von Kraftstoffen, Munition und Ausrüstungsgegenständen der aufmarschierten Heeresverbände und Luftwaffeneinheiten. Im Verlauf des Krieges dienten die Eisenbahnstrecken in der Aachener Region erneut als Nachschublinien für den Westfeldzug und zur Versorgung der deutschen Besatzungstruppen in Belgien und Frankreich. Durch Truppen- und Materialtransporte, Fronturlauberzüge und andere Sonderleistungen und die Anforderungen der Rüstungsindustrie war das Betriebswerk stark beansprucht.

Wegen der häufigen Luftangriffe auf das Rheinland und das Ruhrgebiet und den dabei auch an den Bahnanlagen angerichteten Schäden wurde die Durchführung des Eisenbahnbetriebes im Laufe des Jahres 1943 immer schwieriger. Die Lokomotiven erreichten ihr Heimat-Bw nur noch unregelmäßig und zumeist seltener, was sich auf die planmäßige Wartung und Instandhaltung des Lokparks ungünstig auswirkte. Es wurde nur noch 'auf Verschleiß' gefahren.

Den ersten Luftangriff verzeichnete das Bw Stolberg in der Nacht vom 24. zum 25. Mai 1944 gegen 02:30 Uhr. Zwei schwere Sprengbomben schlugen in den Mittelteil des Lokschuppens und zwischen Lokschuppen und Verwaltungsgebäude ein, brachten den Mittelteil des Ringlokschuppens zum Einsturz und sorgten für erhebliche Schäden an den umliegenden Gebäuden und Anlagen.

Nach schweren Bombenangriffen fielen die Bahnbetriebswerke in Aachen-West, Montzen, Aachen-Rothe Erde und Aachener Hbf für die Bewältigung des erforderlichen Umleitungsverkehrs weitgehend aus, so dass das Bw Stolberg auch dafür weitere Hilfsleistungen erbringen musste. Durch die Unterbrechung des Bahnverkehrs in Aachen mussten fortan mindestens bis zum 10. Juni 1944 Umleiterzüge über die Strecken von Stolberg über Alsdorf nach Herzogenrath und Heerlen/Maastricht sowie von Stolberg über Raeren nach Herbesthal bespannt werden.

Mit der Landung alliierter Truppen in der Normandie am 6. Juni 1944 stieg die Zahl der militärischen Transportaufgaben zur Versorgung der deutschen Truppen bis Anfang Juli 1944 nochmals deutlich an. Anschließend waren ab Ende Juli 1944 im Rahmen des oftmals ungeordneten Rückzuges Militärtransporte aus Nordfrankreich und Belgien in Richtung Deutschland zu fahren. Mit dem Heranrücken der Alliierten wuchs zugleich die Gefährdung durch Tieffliegerangriffe, die häufig regelrecht Jagd auf fahrende Züge machten. Hierbei wurden auch viele Lokpersonale getötet. Der Eisenbahnverkehr musste deshalb zunehmend auf die Zeit der Dunkelheit konzentriert werden.

Durch den raschen Vormarsch der alliierten Truppen in Belgien war vor allem die Vennbahn betroffen. Im September 1944 wurden Bahnhöfe und Strecken aufgegeben, das Maschinenamt Aachen befahl seinen Betriebswerken, die Räumung vorzubereiten. Die amerikanischen Truppen überschritten am 12. September 1944 bei Roetgen die deutsche Grenze.

Die Bahnbetriebswerk Stolberg wurde ab dem 13. September 1944 geräumt. Alle Lokomotiven wurden nach Westfalen abgefahren. Damit war der Eisenbahnbetrieb in Stolberg weitgehend zum Erliegen gekommen. Es fuhren nur noch letzte Flüchtlingszüge und Transporte zur Evakuierung der Bevölkerung. Der Stolberger Hauptbahnhof befand sich zwar noch in deutscher Hand, wegen der unmittelbaren Frontnähe war dort aber kein regulärer Bahnbetrieb mehr möglich. Die Deutsche Reichsbahn versuchte, den Fahrbetrieb zumindest noch bis Eschweiler aufrecht zu erhalten. Es ist bekannt, dass am Morgen des 14. September 1944 "zwei schwere Lokomotiven" aus Köln bis zum Eschweiler Hauptbahnhof gefahren waren, um im Stolberger Hauptbahnhof noch auf ihren Abtransport wartende Räumzüge abzufahren. Als in Eschweiler die Sirenen gegen 10.30 Uhr Fliegeralarm gaben, versuchte man noch, die beiden Loks aus dem Hauptbahnhof in Richtung Bergrath und Nothberg hin in Sicherheit zu bringen, doch in Höhe des Ringofenwerkes wurden sie von Tieffliegern angegriffen und zerstört.

Die amerikanischen Truppen suchten vorrangig den Weg nach Aachen, um die erste deutsche Großstadt einzunehmen und damit ihre militärische Stärke überzeugend unter Beweis zu stellen. In der Folge gerieten der Stolberger Hauptbahnhof und das Bw Stolberg mehrere Wochen lang in unmittelbare Frontnähe und waren heftigem Beschuss ausgesetzt. Mitte November 1944 wurde die Indebücke zwischen Stolberg Hbf und Eschweiler Hbf gesprengt, so dass der Stolber-

ger Hauptbahnhof endgültig seine Verbindungen nach Osten in das verbliebene Reichsgebiet verlor.

Als die Kämpfe in der näheren Umgebung von Stolberg endeten, waren große Teile des Bahnbetriebswerkes Stolberg schwer beschädigt oder zerstört. Die Drehscheibe war bereits von den abrückenden deutschen Truppen gesprengt worden. Daneben waren der Wasserturm vernichtet und am Ringlokschuppen das Dach und Teile der Mauern vernichtet.

Es gelang den amerikanischen Truppen, schon im Februar und März 1945 einzelne Eisenbahnlinien für Nachschubtransporte zu nutzen. Eine dieser Verbindungen verlief von Lüttich über Eupen, Raeren, Stolberg, Düren und Euskirchen nach Bonn.

Ab Mitte 1945 übertrugen die amerikanischen Streitkräfte den Bahnverkehr wieder schrittweise an die Deutsche Reichsbahn, die begann, den Wiederaufbau zu organisieren und den Zugverkehr wieder aufzunehmen. Am zerstörten Ringlokschuppen wurde der nördliche Schuppen mit den Ständen 17 bis 26 auf eine Gleislänge von 28,00 m verlängert, das Dach jedoch nur notdürftig erneuert und mit einer einfachen Rauchabzugseinrichtung versehen. Der südliche Ringlokschuppenteil mit den Standgleisen 1 bis 10 behielt sein ursprüngliches Aussehen. Der mittlere Teil des Ringlokschuppens mit den Ständen 11 bis 16 wurde nicht wieder aufgebaut. Der östliche Teil des Lokschuppens blieb über Jahre hinweg in einem schlechten Zustand und konnte erst zwischen 1970 und 1972 instandgesetzt werden.

Mit Gründung der Deutschen Bundesbahn (DB) 1949 wurde das Bw Stolberg der Bundesbahndirektion Köln unterstellt.

Der Traktionswechsel vom Dampfbetrieb zum Diesel- bzw. Stromantrieb begann in Stolberg am 29. Oktober 1949 mit der Stationierung einer ersten Kleinlok, d.h. einer leichten, einfach zu bedienenden und sparsamen Rangierlok (Köf II 4677).

Im Dezember 1952 erhielt das Bw mit den Fahrzeugen VT 95 9237 und VT 95 9241 frisch ab Werk die ersten Schienenbusse. Der Schienenbus galt in der Zeit des Wirtschaftswunders als modern und komfortabel. Diese mit nur einem 150 PS starken Büssing-Dieselmotor ausgerüsteten „Uerdinger Schienenbusse“ sorgten bei der Deutschen Bundesbahn für einen tiefgreifenden Wandel im öffentlichen Nahverkehr. Mit den beim Bw Stolberg stationierten Schienenbussen begann die DB, den Reisezugverkehr auf den Nebenstrecken im Raum Aachen zu rationalisieren. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1953 setzte der planmäßige Einsatz auf der Strecke von Stolberg nach Herzogenrath ein. Damit einher gingen Ausbauten wie Tankanlagen und Reinigungs- und Reparaturwerke.

Die letzte größere bauliche Erweiterung des Bw Stolberg folgte 1960, als an der Nordwestseite des Ringlokschuppens der bereits seit 1956 geplante Neubau einer Lehrlingswerkstatt fertiggestellt wurde.

Einen wichtigen Schritt stellte der Einsatz von Dieselloks im mittelschweren Rangierdienst dar. Dieser Umstellungsprozess begann im Raum Aachen im September 1960 mit den Dieselloks der Baureihe V 60. Damit verbunden war die Ausmusterung von Dampflokomotiven. Das Bw hatte somit deutlich weniger Auf-

gaben zu erledigen, da die Unterhaltung von Diesellokomotiven mit geringerem Aufwand als bei Dampflokomotiven verbunden ist.

Den bedeutendsten Einschnitt beim Traktionswechsel markiert die Einführung des elektrischen Fahrbetriebes auf der Hauptstrecke von Köln nach Aachen am 23. Mai 1966 sowie am 22. Mai 1968 auch auf der Strecke von Aachen nach Rheydt. Aus diesem Anlass wurde das Bw Stolberg wieder zum reinen Dampflokbw. Da die vom Stolberger Hauptbahnhof abgehenden Güterzüge in Richtung Köln und Aachen mit elektrischen Loks anderer Betriebswerke bespannt wurden, verlagerte sich das Einsatzgebiet der Dampfloks des Bw Stolberg zunehmend auf die Nebenstrecken und Schubdienste auf den Steilrampen um Aachen. Das Bw erhielt Anfang der 1970er Jahre einen größeren und leistungsfähigeren Bekohlungskran.

Da die über die Hauptstrecken im Rangierbahnhof Stolberg ankommenden oder abgehenden Güterzüge jetzt regelmäßig mit elektrischen Loks bespannt wurden, das Bw aber keinen Anschluss an die elektrische Fahrleitung erhielt, wurde auf den drei Gleisen 89, 90 und 91 zwischen dem Empfangsgebäude und der Güterabfertigung eine gesonderte Abstellgruppe eingerichtet. Die elektrischen Loks wurden zwischen ihren Einsätzen dort abgestellt.

Mit der fortschreitenden Umstellung der Strecken auf elektrischen Fahrbetrieb verringerte sich auch im Bereich der Bundesbahndirektion Köln die Zahl der Betriebswerke, die noch Dampflokomotiven einsetzten. In der Region Aachen war das Bw Stolberg 1971 schon zur letzten Heimatdienststelle für Dampfloks geworden. Als sogenanntes Auslauf-Bw der Bundesbahndirektion Köln gaben die anderen Betriebswerke bei der dortigen Umstellung viele ihrer noch einsatzfähigen Loks an das Bw Stolberg ab.

Mit dem Inkrafttreten des Winterfahrplans 1975/76 wurde der planmäßige Dampflokeinsatz beim Bw Stolberg beendet. Dennoch behielt das Bw Stolberg seinen Status als Heimat-Bw, wenn auch nur noch für einen geringer werdenden Dampflokbestand. Den letzten Stolberger Dampfloks blieben ab dem 28. September 1975 nur noch Sonderleistungen: Beförderung von schweren Kohlezügen von der Grube Emil-Mayrisch in Siersdorf zum Stolberger Hauptbahnhof, mit dem Transport von Militärzügen zwischen Stolberg und Raeren oder mit Bauzugeinsätzen in der Region Aachen. Mit der Abgabe der letzten vier Stolberger Dampfloks an das Bahnbetriebswerk Duisburg-Wedau verlor das Bw Stolberg mit Wirkung vom 4. Juni 1976 seinen Status als Heimat-Bw.

Das Bw Stolberg bestand nach dem 4. Juni 1976 als Dienststelle fort. Die meisten Anlagen wurden für den Einsatz der jetzt vom Bw Düren ausgeliehenen Diesel-Fahrzeuge genutzt. Loks der Baureihen 215, 260/261, 290 und 795 setzte man von Stolberg Hbf aus bzw. rund um Stolberg ein. Die im südlichen Teil des Bw-Geländes verbliebenen Anlagen für den Dampflokbetrieb wie Wasserkräne, Besandungsanlagen und Teile der Bekohlungsanlagen wurden in dieser Zeit schrittweise beseitigt.

1978 wurde das Betriebswerk zur Außenstelle des Bw Aachen. Im Bw Stolberg blieben der Lokschuppen mit der Drehscheibe und die Dieseltankstelle weiterhin in Betrieb. Zum Ende des Jahres 1982 lief die Nutzung der Bw-Anlagen aus, die sich zuletzt ohnehin nur noch auf das Betanken und das Abstellen von Loks zwischen längeren Einsatzpausen beschränkt hatte.

Die Lokleitung war das letzte Gebäude, das für dienstliche Zwecke des Bw Stolberg genutzt wurde. Von hier aus erfolgte bis Ende März 1983 die Disposition des Personaleinsatzes der hier tätigen Lokführer. Ende März zogen die wenigen hier noch tätigen Eisenbahner in neu eingerichtete Diensträume im Empfangsgebäude des Stolberger Hauptbahnhofs um.

Als 1983 die Bw-Außenstelle Stolberg zu einem Stützpunkt des Bw Aachen herabgestuft wurde, waren die Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes schon aufgegeben worden, für die restlichen verbliebenen Funktionen hatte die DB einige Räume im Bahnhofsgebäude des Stolberger Hauptbahnhofs (Erdgeschoss, Vennbahnseite) umfunktioniert. Die wenigen in Stolberg noch eingesetzten Lokomotiven wurden zwischen ihren Einsätzen auf den Gleisen der ehemaligen E-Lok-Abstellgruppe geparkt oder auf dem Gleis 87 hinter dem Stellwerk „Sf“ geparkt, wo man u.a. eine neue Dieseltankstelle und mehrere Motorvorheizanlagen errichtet hatte.

Im Mai 1985 wurden die letzten Gebäude und Anlagen des Betriebswerkes eingeebnet. Heute ist die Firma St. Gobain Eigentümer des Geländes. Im Bereich der ehemaligen Drehscheibe ist ein Hubschrauberlandeplatz angelegt worden. Das Areal ist eingezäunt und für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Zollbahnhof

Im Bahnhof Stolberg gab es einen Zollbahnhof für den Warenverkehr mit Belgien. Am 31. Dezember 1962 wurde der Personenverkehr von Stolberg nach Walheim eingestellt. Nach Einstellung des Güterverkehrs 1991 auf der Verbindung Stolberg-Hammer nach Raeren (in Belgien) wurde der Zollbahnhof aufgelöst.

Güterabfertigung Stolberg

In der Zeit der Privatbahnen wurde die örtliche Güterabfertigung nahe den jeweiligen Bahnhöfen durchgeführt.

Die preußische Staatsbahn ließ dann 1888 einen neuen großen Güterschuppen errichten, dem ein weiteres Gebäude für die Güterabfertigung angefügt wurde. Bereits 1890 erweiterte man den Güterschuppen um weitere rund 510 Quadratmeter.

Die Anlagen des Ortsgüterbahnhofes lagen parallel zur Strecke nach Walheim, südöstlich des Empfangsgebäudes. Sie umfassten mehrere Aufstell- und Rangiergleise, Anschlüsse an den Güterschuppen und Zufahrten für die Straßenfahrzeuge.

Der Güterschuppen erhielt im Zweiten Weltkrieg keine größeren Beschädigungen.

Im Zuge der Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn im lokalen Güterverkehr übernahm Stolberg zum 1. Januar 1984 die Aufgaben der zum 31. Dezember 1983 geschlossenen Güterabfertigung Eschweiler Hbf. Um die Gü-

terabfertigung dazu zu ertüchtigen, hatte die DB eine neue Güterhalle errichtet, die mit einer kleinen Feierstunde am 29. Februar 1984 offiziell in Betrieb genommen wurde. Fast zeitgleich wurde die Kopf- und Seitenrampe mit Wirkung vom 2. Februar 1984 als Güterverkehrsanlage ersatzlos außer Betrieb genommen.

Mit fortschreitender Konzentration des Stückgutverkehrs schloss man zum 1. Januar 1986 die Stückgutabfertigung in Stolberg; sie wurde Außenstelle der Güterabfertigung Düren.

Verbindungsbahn

Innerhalb des weiten Bahnhofsareals waren zahlreiche Rangier- und Überführungsfahrten erforderlich. Zur direkten Verknüpfung der Rangierbezirke Snt und dem Bahnhof Stolberg A.I. (1973: IV und V) baute die preußische Staatsbahn die 1,35 km lange sogenannte „Verbindungsbahn“; sie wurde am 7. November 1890 in Betrieb genommen. Die weitgehend auf einem Damm trassierte Strecke überquerte die Rhenaniastraße und die Probsteistraße sowie die Talbahnstrecke und die Straßenbahnlinie mit einer Blechträgerbrücke (westliches Brückenfundament noch erhalten, s. Medienleiste).

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges lag die Strecke wegen erheblicher Beschädigungen bis 1950 still. Mit der Auflösung des Rangierbahnhofs Stolberg im Jahre 1980 verlor die Verbindungsbahn ihre Funktion und wurde wenige Zeit später stillgelegt. Am 15. Januar 1994 wurde schließlich auch die Brücke über die Rhenaniastraße und die Talbahnstrecke abgetragen.

Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2022