

Eisenbahnstrecke von Düren nach Jülich

Rurtalbahn

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#), [Bahnhof](#), [Haltepunkt](#)

Fachsicht(en): [Landeskunde](#)

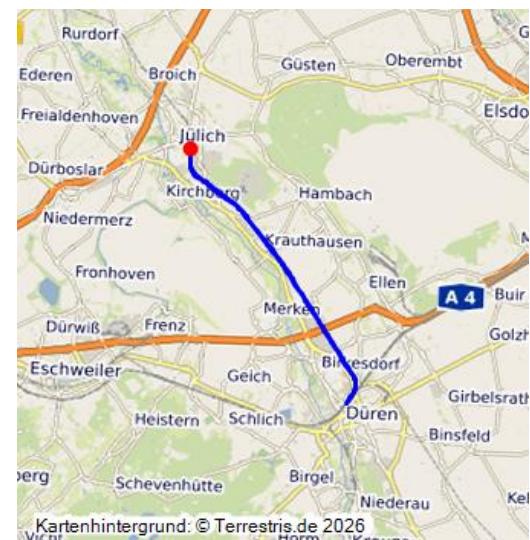
Gemeinde(n): [Düren](#), [Jülich](#), [Niederzier](#)

Kreis(e): [Düren](#)

Bundesland: [Nordrhein-Westfalen](#)



VT 207 (links) und VT 204 der Dürener Kreisbahn, Düren am 26.03.1994
Fotograf/Urheber: Dieter Riehemann



Die Eisenbahnstrecke von Düren nach Jülich wurde 1873 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn eröffnet. Heute wird sie von der Rurtalbahn im Taktverkehr (RB 21) bedient.

[Die Geschichte der Bahnstrecke bis zum Zweiten Weltkrieg](#)

[Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1993](#)

[Die Rurtalbahn](#)

[Betriebsstellen](#)

[Hinweis, Links, Literatur](#)

Die Geschichte der Bahnstrecke bis zum Zweiten Weltkrieg

Der Bahnhof in Düren wurde 1841 von der Rheinischen Eisenbahn an der Strecke von [Köln nach Aachen](#) eröffnet. Im Westen gab es die Eisenbahnstrecke von [Mönchengladbach nach Aachen](#), eröffnet bis 1852. Die beiden großen Eisenbahngesellschaften standen in starker Konkurrenz zueinander. Daher versuchte die Bergisch-Märkische Eisenbahn, den Raum westlich von Köln zu erschließen. Hier hatten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einige Industrien etabliert, wie zum Beispiel Zuckerfabriken. Diese konnten ihre Waren jedoch nur mühselig an die wenigen Bahnhöfe der beiden großen Strecken liefern. Die Baumaßnahmen begannen 1870, noch während des deutsch-französischen Krieges. Da der Bau der Strecke keine größeren Kunstbauten erforderte, erreichte ein erster Zug Jülich am 20. Juli 1873. Die offizielle Eröffnung war am 1. Oktober 1873. Am selben Tag eröffnete auch die Strecke von Mönchengladbach über Jülich nach Eschweiler.

Die Strecke entwickelte sich gut, da vor allem landwirtschaftliche Güter transportiert wurden. Zudem kamen Kohlen für die entstehenden Industrien ins Land. Die Bedeutung der Strecke lag auch in der Anbindung von Düren. Hier wurden zahlreiche Arbeitsplätze und die Bahn nach Aachen und Köln erreicht. Nach der Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft führte die preußische Staatsbahn ab dem 1. April 1883 den Betrieb.

Jülich entwickelte sich zum Eisenbahnknotenpunkt in der Rheinischen Lössbörde westlich von Köln. Hier gab es einen großen Bahnhof und seit 1918 ein [Bahnbetriebswerk](#). 1914 wurden immerhin elf durchgehende Personenzüge angeboten.

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges kam es durch Fliegerangriffe immer wieder zu Zerstörungen an der Strecke. Der Bahnhof in Jülich wurde großflächig zerstört. Im November 1944 musste der Verkehr eingestellt werden.

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1993

Die Kriegsschäden konnten relativ leicht behoben werden, sodass in der zweiten Hälfte des Jahres 1945 der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte.

Die neu gegründete Deutsche Bundesbahn (DB) bemühte sich, den Verkehr auf den Regionalstrecken auszubauen. Es wurden neue Haltepunkte eingeführt und neue Verbindungen angeboten.

Die Dampfzüge wurden ab 1953 von den neuen Schienenbussen der Baureihe VT 95 (795; später auch 798) abgelöst, die den Betrieb vereinfachten und für die Fahrgäste komfortabler gestalteten. Diese Fahrten wurden bis Baal an der Strecke von Mönchengladbach nach Aachen durchgebunden. Ab 1961 setzte die DB auch Akkumulatorentriebwagen der Baureihe 515 ein. Letzte Dampfzüge fuhren im Winter 1965/1966.

Weiterhin beliebt war eine sonntägliche, durchgehende Verbindung von Krefeld über Hochneukirch, Jülich, Düren bis nach Heimbach in der Eifel, die schon vor dem Zweiten Weltkrieg angeboten worden war. 1974 gab es werktags vierzehn durchgehende Personenzüge (Triebwagen), zudem einen Eilzug. Viele der Züge waren bis Heimbach durchgebunden. Hinzu kamen jedoch zahlreiche Linienbusse, die der Bahn starke Konkurrenz machten.

Die Deutsche Bundesbahn war ab den 1970er Jahren bestrebt, die ungeliebten Regionalbahnen loszuwerden. Politisch wurde der Autoverkehr gefördert, der Verkehr sollte weitgehend auf Busse umgeleitet werden. Entsprechend dünnte die DB den Personenverkehr auch auf der Verbindung zwischen Düren und Jülich aus, mit dem Ziel, den Bahnverkehr mangels Bedarf einzstellen zu können. Ab 1975 kamen sonntags keine Züge mehr nach Jülich, ab 1981 auch keine mehr am Samstag.

Die Kernforschungsanlage Jülich erhielt 1979 einen Gleisanschluss nahe des alten Bahnhofes Jülich-Süd.

Die Rurtalbahn

Im Kreis Düren entstand der politische Wille, die Bahnstrecken von Düren nach Jülich bzw. Heimbach zu erhalten und auszubauen. Die *Dürener Kreisbahn* (DKB) konnte am 12. September 1992 als erste nicht bundeseigene Eisenbahngesellschaft in Nordrhein-Westfalen von der Bundesbahn eine Eisenbahnstrecke zum symbolischen Preis von 1 Deutschen Mark übernehmen.

Die Dürener Kreisbahn war 1908 gegründet worden. Sie betrieb ein umfangreiches Kleinbahnnetz im Umfeld von Düren. Teilweise wurden Straßenbahnwagen für den Personenverkehr eingesetzt. Daneben wurden Omnibuslinien im Kreisgebiete angeboten. Am 23. Mai 1993 übernahm die DKB den Betrieb auf der Strecke von Düren nach Jülich. Eingesetzt wurden zunächst modernisierte Uerdinger Schienenbusse der Baureihe 798, ab 1995 fabrikneue, spurstarken Leichttriebwagen des Typs RegioSprinter der Firma Siemens/DUEWAG.

Zugleich erneuerte man die Strecke, eröffnete neue Haltepunkte und verbesserte die Infrastruktur. Es gab einen stündlichen Taktverkehr. Verknüpfungen mit den Bussen der DKB erleichterte den Umstieg und damit die Erschließung des Landes.

Die Fahrgastzahlen konnten um 500 Prozent gesteigert werden. Die Rurtalbahn ist daher eines der Vorzeigunternehmen für die Regionalisierung des Bahnverkehrs. Im Juni 2002 verlängerte man die Strecke bis Linnich.

Seit Januar 2003 führt die *Rurtalbahn GmbH* den Betrieb auf der Strecke. Diese wurde als eigenständige Gesellschaft aus der Dürener Kreisbahn ausgegliedert. Der Kreis Düren hält weiterhin einen Minderheits-Anteil an dieser Bahngesellschaft und ist Eigentümer der Infrastruktur.

Im Güterverkehr ist besonders der Ganzzug mit Braunkohlen für die Zuckerfabrik Jülich von Bedeutung. Weiteren Güterverkehr gibt es auf der Strecke von Linnich nach Düren.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 15 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Jülich.

(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnhkilometer	Name
0,0	Bf Jülich (Verbindungen nach Hochneukirch und Mönchengladbach, Stolberg, Baal/Dalheim, Aachen Nord und zur Jülicher Kreisbahn)
3,0	Hp Jülich Forschungszentrum (1917-1982 Bf Jülich Süd, neu seit 1993)
4,5	Hp Jülich-Selgersdorf (seit 1956)

6,3	Hp Krauthausen (seit 1993)
6,7	Bf Niederzier-Krauthausen (bis 1993, verlegt)
8,1	Hp Selhausen (seit 1991)
9,8	Bf Huchem-Stammeln (seit 1880; Kreuzungspunkt ab 2011)
12,5	Hp Düren Im Großen Tal (1948-1964 Arnoldsweiler; neu seit 2000)
15,4	Bf Düren (seit 1841; Verbindungen nach Neuss , Köln und Aachen , Euskirchen, Heimbach; Übergang zur Durener Kreisbahn und zur Durener Eisenbahn AG)

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024)

Hinweise

Der Text wurde im Rahmen des Projektes „Eisenbahnen im Rheinischen Braunkohlenrevier“ 2024 erstellt.

Internet

[Bahnarchiv NRW von André Joost](#): Strecke 2583 Jülich - Düren (abgerufen 25.10.2024)

[vonderruhren.de](#): Private Seite von Stefan von der Ruhren, Eisenbahnen in Aachen und der Euregio Maas-Rhein. KBS 483 Düren - Linnich (abgerufen 25.10.2024)

[www.gessen.de](#): Private Seite von Reinhard Gessen, Bergbau und Eisenbahnen in der Region Aachen-Düren-Heinsberg. Strecke Düren - Jülich - Linnich (abgerufen 25.10.2024)

[de.wikipedia.org](#): Bahnstrecke Jülich - Düren (abgerufen 25.10.2024)

[www.guidorademacher.de](#): Roland Keller, Die Strecke Düren - Jülich in den 80er Jahren (mit vielen Photos). Private Seite von Guido Rademacher, Köln, Eisenbahn im Raum Aachen (abgerufen 25.10.2024)

[www.drehscheibe-online.de](#): Dieter Riehemann, Mit der DKB nach Jülich und Linnich (in drei Teilen, mit zahlreichen Bildern) (abgerufen 21.11.2024)

Literatur

Eisenbahn-Amateur-Klub Jülich e. V. (Hrsg.) (1986): Jülich, die alte Eisenbahner-Stadt. 2. Auflage. Jülich.

Hoffmann, Bernd Franco (2015): Die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Durch die Täler von Wupper, Ruhr und Volme. Erfurt.

Eisenbahnstrecke von Düren nach Jülich

Schlagwörter: [Eisenbahnstrecke](#), [Bahnhof](#), [Haltepunkt](#)

Ort: Düren, Jülich, Niederzier

Fachsicht(en): Landeskunde

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 1873

Koordinate WGS84: 50° 55 6,3 N: 6° 22 5,63 O / 50,91842°N: 6,36823°O

Koordinate UTM: 32.315.019,35 m: 5.644.051,28 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.525.937,97 m: 5.642.635,02 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, „Eisenbahnstrecke von Düren nach Jülich“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355675> (Abgerufen: 18. Februar 2026)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

