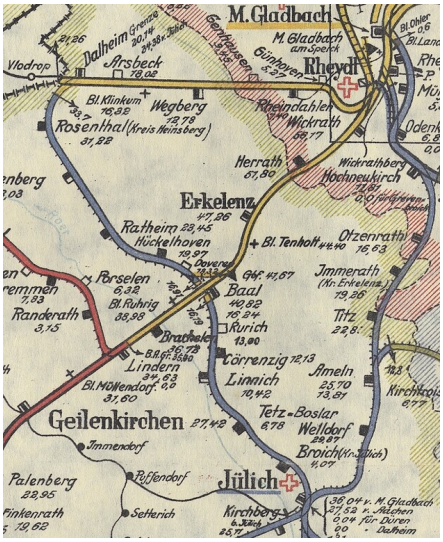
Eisenbahnstrecke von Jülich nach Dalheim

Rurtalbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Turmbahnhof, Haltepunkt
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Hückelhoven, Jülich, Linnich, Wassenberg, Wegberg
Kreis(e): Düren, Heinsberg
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Bahnstrecke Jülich - Baal - Dalheim (1917)
Fotograf/Urheber: Unbekannt



Die Bahnstrecke von Jülich nach Dalheim über Hückelhoven-Baal wurde 1911 eröffnet. Die Stilllegung für den Personenverkehr erfolgte 1968. Seit 2002 wird zwischen Jülich und Linnich wieder Personenverkehr angeboten (RB 21 von Düren). Im Güterverkehr war vor allem der Anschluss der Zeche Sophia-Jacoba in Hückelhoven von Bedeutung.

Die Geschichte der Bahnstrecke bis zum Zweiten Weltkrieg
Die Zeit nach dem zweiten Weltkrieg bis 2000
Die Rurtalbahn zwischen Jülich und Linnich
Betriebsstellen
Hinweis, Links, Literatur

Die Geschichte der Bahnstrecke bis zum Zweiten Weltkrieg

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte sich Jülich zu einem Eisenbahnknotenpunkt in der Lössbörde entwickelt. Hier trafen sich Strecken aus Düren (1873), Stolberg (1873), Aachen Nord (1882) und Mönchengladbach (1873). Eine Verbindung entlang der Rur mit wichtigen Standorten von Industrien wie Linnich und Körrenzig fehlte noch. Zudem wurde ein Anschluss an die 1852 eröffnete Bahnstrecke von Mönchengladbach nach Aachen gesucht.

Erste Überlegungen für diese Verbindung gab es bereits Mitte des 19. Jahrhunderts im Zusammenhang mit dem Anschluss von Düren nach Jülich. Ziel war die Anbindung an die Niederlande. 1896 gab es sowohl private Ideen als auch eine Denkschrift der Königlichen Eisenbahndirektion Köln zur konkreten Ausgestaltung der geplanten Strecke. Letztere beabsichtigte die Erschließung der Steinkohlengruben zwischen Wassenberg und Baal und damit eine Streckenführung entlang der Rur. Bei Fortführung über Wassenberg konnte in Dalheim der sogenannte 'Eiserne Rhein' erreicht werden, mit Anschlüssen nach Mönchengladbach und Roermond.
Die endgültige Planung konnte nach vielen Vorüberlegungen und Wünschen von Planungsänderungen 1904 dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt werden.
Nach der Genehmigung für den Bau und Betrieb der Bahnstrecke und zweijähriger Bauphase konnte diese am 15. Dezember 1911

eröffnet werden, wie üblich mit Sonderzug und Empfängen.

Mittelpunkt der Strecke war der Bahnhof Baal, da hier die Hauptbahn von Aachen nach Mönchengladbach gequert wurde. Wie in dieser Zeit üblich, legte man einen Turmbahnhof an. Auf dem oberen Gleis fuhr die Hauptbahn über einen mächtigen Viadukt. Ebenerdig querte die Nebenbahn. Eine Gleisverbindung gab es nördlich des Bahnhofes. Am Abzweig lag der alte Bahnhof Baal. Größere Bahnhöfe errichtete man in Ratheim, Linnich und Wassenberg. Der Personenverkehr auf der Nebenstrecke war eher bescheiden. Von Bedeutung waren die durchgehenden Züge von Jülich nach Mönchengladbach.
Im Güterverkehr wurde hauptsächlich Steinkohle aus dem Bergwerk Sophia-Jacoba in Hückelhoven abtransportiert. Eine Werkbahn der Gewerkschaft Sophia-Jacoba verband die Kohlegruben mit den Bahnhöfen Hückelhoven und Ratheim.

Im Ersten Weltkrieg kam es zu Einschränkungen im Güterverkehr. Die Grenze zu den Niederlanden bei Dalheim war geschlossen worden. Somit konnten keine Kohlenzüge mehr von der Zeche Sophia-Jacoba in die Niederlande abgefahren werden. Die Zeche war seit 1920 in niederländischem Besitz.

Während des Zweiten Weltkrieges kam es zu erheblichen Zerstörungen an der Strecke. Die meisten Brücken waren von deutschen Truppen zerstört worden. Der Betrieb musste gegen Ende 1944 eingestellt werden.
Im Dezember 1944 sprengten deutsche Truppen den Turmbahnhof in Baal. Nach dem Kriegsende schütteten amerikanische Pioniere den Durchlass unter der Hauptstrecke zunächst zu, um die Wiederherstellung der Strecke von Aachen nach Düsseldorf zu beschleunigen. Sie war im Frühjahr 1945 wieder befahrbar und diente militärischen Transporten nach Mitteldeutschland.

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis 2000

In Ratheim gab es Anschluss an die Steinkohlenzeche Sophia-Jacoba. Wegen der hohen Bedeutung für die Versorgung der Menschen mit Kohlen eröffnete man 1947 die Verbindungskurve aus Mönchengladbach und die Strecke bis Ratheim. Erst 1950 waren die Aufräumarbeiten soweit beendet, dass die gesamte Strecke von Jülich über Baal nach Dalheim wieder in Betrieb genommen werden konnte.

In den 1950er Jahren versuchte die Deutsche Bundesbahn auch auf dieser Strecke, mit den neuen Schienenbussen der Baureihe VT 98 (798) den Betrieb zu vereinfachen und besseren Komfort für die Fahrgäste zu bieten. Später setzte man Akkumulatorentriebwagen der Baureihe 515 ein. Der Personenverkehr blieb jedoch schwach. Den südlichen Abschnitt von Jülich nach Baal stellte man zum 29. September 1968 ein. Auch der Güterverkehr zwischen Linnich und Baal wurde am 28. Mai 1972 stillgelegt (nach Bahnarchiv NRW), die Strecke bis 1976 abgebaut.
Zwischen Linnich und Düren gab es weiterhin Güterverkehr zum Papier- und Kunststoffwerk Linnich (jetzt SIG Combibloc).

Der Anschluss der Zeche Sophia-Jacoba in Ratheim hatte weiterhin eine große Bedeutung. Zur Vereinfachung des Betriebes mit den Kohlenzügen elektrifizierte man den Abschnitt von Ratheim über die Verbindungskurve zur Strecke nach Mönchengladbach zum 29. Oktober 1968; zusammen mit der Elektrifizierung der Strecke von Mönchengladbach nach Aachen. Der Güterverkehr auf der Fortsetzung von Ratheim bis Rosenthal wurde 1980 eingestellt. Den restlichen Abschnitt von Rosenthal nach Dalheim gab man 1986 auf.

Ebenfalls 1980 verlor die Strecke von Baal nach Dalheim zum 17. September 1980 den Personenverkehr. Nach Schließung der Zeche Sophia-Jacoba 1997 sank die Bedeutung des Abschnitts von Baal nach Ratheim. Es gab jedoch weiterhin Kohlenzüge, da die Firma SJ-Brikett- und Extracitfabrik GmbH auf dem alten Zechengelände bis Ende 2007 weiterhin Formkohlen aus Anthrazit produzierte. Den Verkehr legte man zum 26. September 2007 still; die Strecke wurde bis 2012 abgebaut.
Bemühungen zum Erhalt der Strecke für den Güterverkehr zum neuen Industriegelände auf dem ehemaligen Zechengelände und einen möglichen Personenverkehr bis Wassenberg wurden durch Planungen der Stadt Hückelhoven verhindert, auf der Trasse einen Neubau der Entlastungsstraße anzulegen. Dies erfolgte 2015/2016.

Die Rurtalbahn zwischen Jülich und Linnich

Im Kreis Düren entstand der politische Wille, die Bahnstrecken von Düren nach Jülich und Linnich 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 werden Omnibuslinien im Kreisgebiet angeboten.
Am 23. Mai 1993 übernahm die DKB den Betrieb auf der Strecke von Düren nach Linnich.
Zunächst bot die DKB noch Güterverkehr von Düren nach Linnich an, der jedoch 2001 eingestellt wurde.
In der folgenden Zeit wurden jedoch umfangreiche Bauarbeiten vorgenommen, den Abschnitt zwischen Jülich und Linnich wieder für den Personenverkehr öffnen zu können. Dies erfolgte am 8. Juni 2002. Seither fahren durchgehende Züge der RB 21 von

Düren über Jülich nach Linnich.
Es gibt konkrete Überlegungen, auch die Strecke nach Baal wieder zu eröffnen. Dies kann nur in Abschnitten auf der alten Trasse erfolgen, da diese teilweise überbaut worden ist.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 34 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Jülich.
(Bf = Bahnhof, Hp = Haltepunkt, Abzw = Abzweig; jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Jülich (seit 1873; Verbindungen nach Hochneukirch und Mönchengladbach, Stolberg, Düren, Aachen Nord und zur Jülicher Kreisbahn)
1,2	Hp Jülich Nord (seit 2002)
2,3	Hp Jülich An den Aspen (seit 2018)
3,8	Hp Jülich-Broich (seit 2002)
4,3	Bf Broich (Kr Jülich) (1911-1968)
602	Hp Linnich-Tetz (seit 2002)
6,8	Bf Tetz-Boslar (1911-1968)
10,2	Bf Linnich SIG Combibloc (1911-1968 Linnich; Personenverkehr neu seit 2002)
12,1	Bf Körrenzig (1911-1968)
13,0	Hp Rurich (1912-1968)
16,4	Bf Baal West (1911-1968, Turmbahnhof, unterer Bahnsteig)
17,2	Abzw Baal West (Verbindung zur Strecke Aachen-Mönchengladbach)
18,4	Bf Doveren (1911-1978)
20,0	Bf Hückelhoven (1911-1980)
21,8	Hp Zeche Sophia-Jacoba (1950-1980)
23,5	Bf Ratheim (1911-1980)
28,0	Bf Wassenberg (1911-1980)
29,5	Bf Birgelen (1957-1980)
21,2	Hp Rosenthal (Kr Geilenkirchen) (1911-1980)
34,4	Bf Dalheim (seit 1879; Verbindungen nach Mönchengladbach und Roermond / Antwerpen [*Eiserner Rhein*])

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2024)

Hinweis

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

Internet

Bahnarchiv NRW von André Joost: Strecke 2540 – Jülich - Dalheim (abgerufen 25.10.2024)

www.gessen.de: Private Seite von Reinhard Gessen, Baesweiler. Jülich - Linnich - Baal - Dalheim (abgerufen 25.10.2024)
www.vonderruhren.de: Private Seite von Stefan von der Ruhren, Aachen. Kursbuchstrecke 457 Baal - Ratheim (abgerufen 25.10.2024)
www.vonderruhren.de: Private Seite von Stefan von der Ruhren, Kursbuchstrecke 483 Düren - Linnich (abgerufen 25.10.2024)
www.eisenbahn-in-dalheim.de: Private Seite von Theo Scheres, Wegberg, Eisenbahn in Dalheim (abgerufen 25.10.2024)
de.wikipedia.org: Zeche Sophia-Jacoba (abgerufen 27.10.2024)

Literatur

Lennartz, Josef (1985): Schienenwege im Rheinischen Grenzland. Ein Beitrag zur jüngeren Wirtschaftsgeschichte des Kreises Heinsberg. In: Museumsschriften des Kreises Heinsberg 6, Heinsberg.

Müller, Josef (2018): Zukunft der nördlichen Rurtalbahn. Lösungsansätze zu einem möglichen Lückenschluss von Linnich nach Hückelhoven-Baal. In: Nachrichtenblatt. Informationen zur Verkehrspolitik im Rheinland 2/18, S. 4-7. Köln.

Eisenbahnstrecke von Jülich nach Dalheim

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Turmbahnhof, Haltepunkt
Ort: Hückelhoven, Jülich, Linnich, Wassenberg, Wegberg
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 1911
Koordinate WGS84: 51° 01 59,84 N: 6° 16 24,94 O / 51,03329°N: 6,27359°O
Koordinate UTM: 32.308.841,19 m: 5.657.064,04 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.519.235,76 m: 5.655.385,21 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 Jülich nach Dalheim“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355676 (Abgerufen: 4. November 2026)

Copyright © **LVR**