

wiederrum den Betrieb an die Dürener Kreisbahn (DKB) übertragen wollte. Im 1992 kaufte dann der Kreis Düren die Strecken Jülich – Düren – Heimbach für den symbolischen Betrag von einer Deutschen Mark und übertrug der DKB den Betrieb, der mit dem Fahrplanwechsel 23.05.1993 sichtbar wurde. Begonnen wurde der Bahnbetrieb mit 11 aufgearbeiteten Schienenbussen der Baureihe 798 und 8 Beiwagen in den Farben der DKB. Diese Interimslösung wurde durch die Beschaffung von neu entwickelten Niederflurtriebwagen vom Typ Regio Sprinter, die ab März 1995 zum Einsatz kamen, beendet. Bereits zwei Jahre später stiegen die Fahrgastzahlen gegenüber denen der DB um das 5-fache. Im Weiteren sanierte die DKB die Bahnhöfe und Haltestellen sowie die Strecke und baute moderne Zugsicherungstechnik zur Erhöhung der Sicherheit und zur Beschleunigung des Zugverkehrs ein.



Bf Lendersdorf - AKZO Chemie

Die Modelleisenbahn Gemeinschaft Kerpen-Düren nahm die Rurtalbahn der 90er Jahre zum Vorbild für die Nachbildung im Maßstab 1:160 (Spur N).

Auf der Rurtalbahn eingesetzte Fahrzeuge

Dampflokomotiven (DRG, DB):

BR 38, 50, 64, 74, 78, 86

Diesellokomotiven (DB, DKB, RTB):

BR 211, 212 (V 100), 261 (V 60), 290 (V 90), Köf II – III, G 320B, G 1206, G 2000

Triebwagen (DB, DKB, RTB):

BR 795 (VT 95), 798 DKB, 515 (ETA 150), Regio Sprinter, Regio Shuttle

Kontakt

Modelleisenbahn Gemeinschaft Kerpen-Düren e. V.

<http://www.mgkerpen-dueren.de>

Fotos © Arno und Silvia Mörkens



Geschichte der „Rurtalbahn“ von Düren nach Heimbach

Mit der voranschreitenden Industrialisierung im 19. Jahrhundert wurde die Kreisstadt Düren schon sehr früh an das Preußische Eisenbahnnetz und damit an die große weite Welt angeschlossen. Drei Jahre nach der Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth begann man am 01.04.1838 mit dem Bau der Strecke von Köln nach Aachen. Im Jahr 1841 erreichte der Schienenstrang von Köln beginnend Düren. Noch im gleichen Jahr wurde Aachen erreicht und die Strecke in Richtung Belgien weitergebaut. Zur Erschließung des ländlichen Raumes und der Voreifel wuchs schon bald der Wunsch nach weiteren Bahnstrecken. Den Anfang machte die Strecke von Düren nach Euskirchen, die am 01.09.1864 eröffnet wurde. Nur fünf Jahre später wurde Düren mit Neuss verbunden, die - wie die beiden Bahnlinien zuvor - von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft errichtet und betrieben wurden. Am 01.10.1873 wurde die Strecke nach Jülich eröffnet. Betreiber dieser Bahn war die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft. Nicht zuletzt führte der Umstand zweier Bahngesellschaften mit zwei Bahnhöfen zum Bau eines neuen Bahnhofs in Düren, der mit seiner Insellage noch heute in der ursprünglichen Form existiert.



Bf Nideggen-Brück - Burg Nideggen



Hp Obermaubach - Staausee

Als letzte und damit fünfte Eisenbahnlinie, die in Düren ihren Anfang nahm, war die bald als Rurtalbahn bezeichnete Strecke von Düren nach Heimbach. Mit dem Bau wurde durch die Königlich-Preußische-Eisenbahnverwaltung zum Ende des 19. Jahrhunderts begonnen. Als erstes Teilstück konnte am 01.06.1892 der Abschnitt von Düren über Lendersdorf bis Kreuzau feierlich in Betrieb genommen werden. Aufgrund der schwierigen Geländeverhältnisse im oberen Rurtal war erst am 01.08.1903 die Eröffnung des zweiten Teilstücks bis Blens mit den Stationen Maubach und Nideggen möglich. Insbesondere durch den Bau zahlreicher Brücken über die Rur und die schwierige Trassierung in felsigem Gelände konnte die gesamte Strecke von Düren nach Heimbach erst am 27.08.1903 baupolizeilich abgenommen werden. Die offizielle Eröffnung fand am 01.09.1903 statt und der erste Zug erreichte Heimbach. Aufgabe der Bahn war der Gütertransport, um Waren aus der Eifel in die Stadt Düren zu transportieren und der Ausflugsverkehr in die Eifel und das malerische Rurtal mit der Burg Nideggen und der Burg Hengebach in Heimbach sowie dem späteren Rurstausee. Ebenso wurde mit dem Eröffnungstag die Postkutsche von Heimbach über Vlatten, Wollersheim, Embken, Füszenich nach Zülpich eingestellt und fortan die Post mit der Bahn befördert.



Streckenkarte (DB)



Bf Heimbach



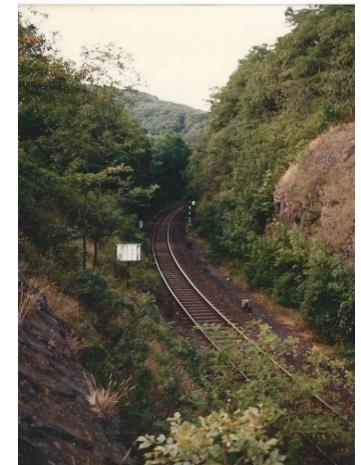
Zwischen Kreuzau und Üdingen

In den folgenden 30 Jahren änderte sich nicht viel an der Strecke. Erst im Jahr 1933 musste die Streckenführung durch den Bau des Stausees von Obermaubach geändert und nach Osten verlegt werden.

Im Zuge des zweiten Weltkrieges und dem erbitterten Kampf an der Westfront wurden zahlreiche Brücken über die Rur und andere Zuflüsse zerstört. Auch die übrigen Bahnanlagen wurden durch Kriegseinwirkungen stark in Mitleidenschaft gezogen. So wurden die Bahnhöfe von Kreuzau und Untermaubach durch Bombentreffen so stark zerstört, dass sie nicht mehr aufgebaut wurden bzw. durch Provisorien und Neubauten ersetzt werden mussten.

Aufgrund der zerstörten Gleislage und der Brücken konnte die Strecke von Düren nach Heimbach nur schrittweise in Betrieb genommen werden. Erst im Oktober 1950 war wieder eine vollständige Befahrung der gesamten Strecke möglich. Durch den stetig steigenden Individualverkehr war die Bundesbahn gezwungen auf Ihren Nebenbahnen den Betrieb zu rationalisieren. So begann man bereits 1956 mit dem Einbau von Rückfallweichen und führte den vereinfachten Nebenbahnbetrieb ein. Dadurch konnten die Fahrdienstleiter auf der Strecke eingespart werden. Ihre Arbeit übernahm ein Zugleiter für die gesamte Strecke im Bahnhof Lendersdorf. Auch durch den Einsatz der „Retter der Nebenbahn“ – den Schienenbussen – konnten die Betriebskosten den Einnahmen nicht angepasst werden, so dass bereits 1977 die ersten Stilllegungsgedanken bekannt wurden. Doch die Eifelgemeinden reagierten umsichtig und verlagerten den Schülerverkehr, der zwischenzeitlich mit Bussen abgewickelt wurde, wieder auf die Rurtalbahn. Durch den hohen Schülerverkehr sah sich die Deutsche Bundesbahn (DB) gezwungen, anstelle der Schienenbusse der Baureihe VT 95 bzw. 795 wieder lokbespannte Züge mit Steuerwagen einzusetzen. In den verkehrsärmeren Zeiten verkehrten dann noch die Akkutriebwagen ETA 150.1 bzw. 515. Trotz dieser Einsparungen und dem regen Ausflugsverkehr an den Wochenenden konnte die Stilllegung nicht verhindert werden.

Nachdem die DB die Stilllegung im Jahre 1982 beschlossen hatte, fanden langwierige Verhandlungen zwischen dem Kreis Düren und der DB statt. Ziel war die Übernahme der Bahnanlagen durch den Kreis Düren, der



Einschnitt bei Heimbach



Rurauen bei Zerkall