

# 15 Millionen fließen ins Netz der Rurtalbahn

Wenn die Bördebahn-Strecke nach Euskirchen ertüchtigt ist, wird der Südast der Rurtalbahn digitalisiert. Weniger Verspätungen.

VON VOLKER UERLINGS

**KREIS DÜREN** Über viele Jahre durfte man durchaus von einem Investitionsstau sprechen, wenn man auf den Öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Düren auf den Schienen und Straßen blickte. Das ändert sich. In den nächsten vier Jahren fließen allein 15,4 Millionen Euro in die Gleise und die Systemtechnik bei der Rurtalbahn (RTB).

In den Gemeinden Nörvenich und Vettweiß läuft die Ertüchtigung der Bördebahnsschienen auf Hochtouren. Und auf der Südstrecke der Rurtalbahn von Düren nach Heimbach hält ab 2021 die digitale Technik Einzug. Das hat nach Meinung von RTB-Chefplaner Christoph Göddecke viele Vorteile, vor allem aber den, dass sich die „Fahrplanstabilität“ erhöht. Sprich: Die Züge sollen pünktlicher werden.

## Statistik des Nahverkehrs

Fahrgäste beklagten immer wieder, dass die Zeiten nicht eingehalten würden, um zum Beispiel Anschlussverbindungen zu erreichen. Der Blick in die Statistik der Nahverkehr Rheinland GmbH wies die Rurtalbahnlinien aber in seinen Berichten 2016 und 2017 als die pünkt-

lichsten in ihrem Bereich aus. Das bedeutet ja nicht, dass man nicht noch besser werden kann. Und das Stichwort, das ohnehin in aller Munde ist, lautet nun auch für den „Eifel-Express“: Digitalisierung.

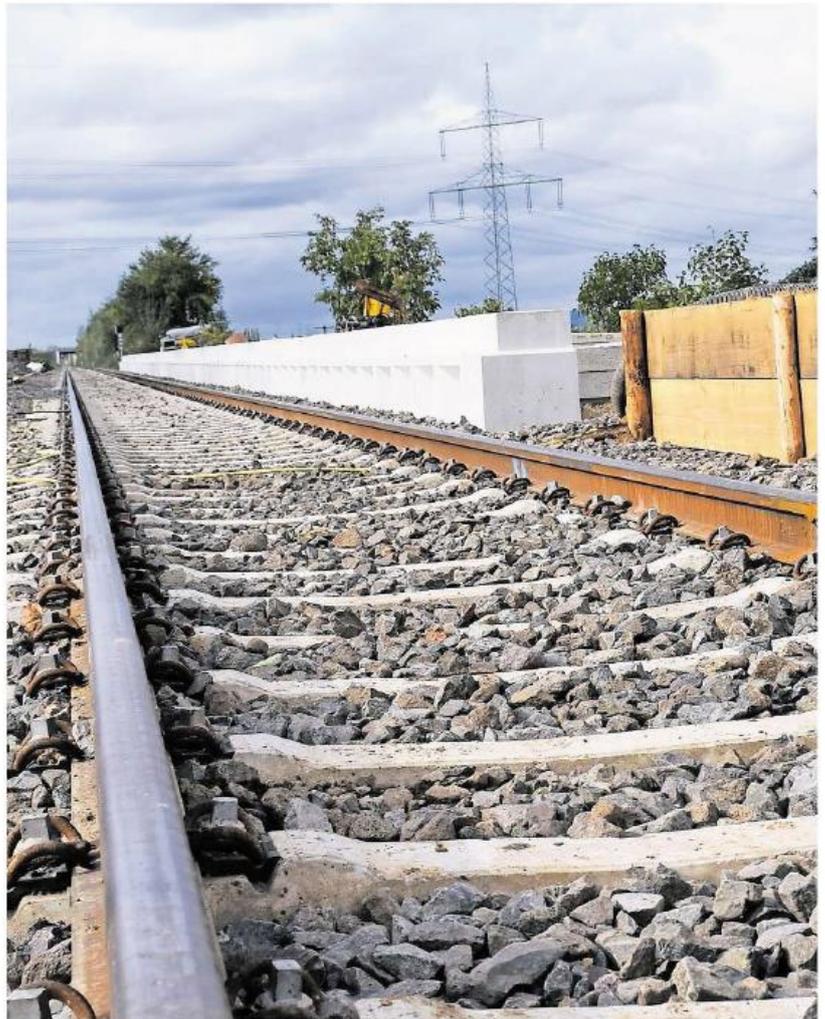
„Es gibt fünf Bahnhöfe mit Stellwerken in Alttechnik. Die sind mehr als 30 Jahre alt. Wir kriegen keine Ersatzteile mehr“, erklärt Christoph Göddecke die Notwendigkeit, nun auch auf der Strecke über Kreuzau nach Heimbach zu investieren. Auf dem Nordast der Rurtalbahn nach Linnich hat diese

**„Wir nehmen gern den Spirit auf, der mit dem Strukturwandel in die Region gekommen ist. Da ist die Bördebahn ein wesentlicher Impuls.“**

**Christoph Göddecke, Chefplaner der Rurtalbahn**

Umstellung Ende 2018 schon stattgefunden. Von daher erfolge auch eine technische Harmonisierung im Gesamtnetz. Davon profitiert der Zugleiter in der Dürener Leitstelle, der bislang drei verschiedene Techniken managen und beherrschen muss. Nämlich die digitale Stellwerkssteuerung im Nordkreis, die rechnergestützte Relaistechnik im Südkreis und das manuell zu bedienende Drucktasten-Stellwerk aus den 60er Jahren im Bahnhof Düren.

Wenn die neuen Stellwerkskästen in den Bahnhöfen Lendersdorf, Kreuzau, Untermaubach/Schlagstein, Nideggen-Brück und Heimbach bis 2023 installiert sind, wird es für ihn laut Göddecke deutlich



In Binsfeld entsteht zur Zeit ein neuer Bördebahn-Haltepunkt, auch in Rommelsheim und Jakobwüllesheim werden kleine Bahnhöfe errichtet. Auf dem reaktivierten Schienenstrang nach Euskirchen arbeitet die Rurtalbahn mit Hochdruck, um ab 2020 einen „Vorlaufbetrieb“ zu starten. Gleich im Anschluss geht es mit der Digitalisierung auf dem Gleisstück von Düren nach Heimbach ab 2021 weiter. FOTOS: UERLINGS

einfacher. Dann ist allerdings ein deutlich größeres Streckennetz zu kontrollieren, denn mit der Börde-

bahn von Düren nach Euskirchen kommen etliche Dutzend Kilometer hinzu.

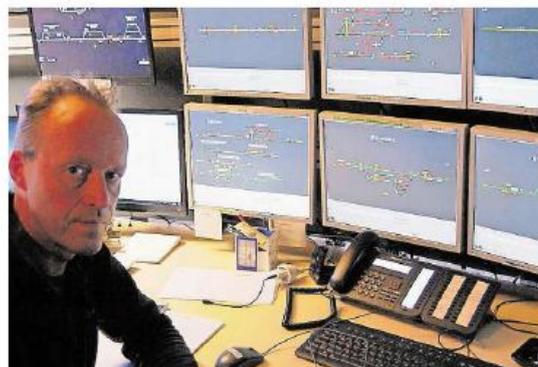
„Bis Vettweiß passiert an jeder Ecke etwas“, sagt Planungsleiter Christoph Göddecke. In Binsfeld, Rommelsheim und Jakobwüllesheim entstehen neue Haltepunkte, Bubenheim wird umgebaut. Und mit Vettweiß, Zülpich und Zülpich-Nemmenich befinden sich drei Bahnhöfe im Bestand. Bis Jahresende werden laut Göddecke insgesamt sieben Gleiskreuzungen technisch neu gesichert und sechs Kilometer neue Schienenstrecke gebaut sein. „Wir nehmen gern den Spirit auf, der mit dem Strukturwandel in die Region gekommen ist. Da ist die Bördebahn ein wesentlicher Impuls“, erklärt der Planungsleiter nach Gesprächen mit mehreren Bürgermeistern entlang der Strecke. Mit dem Mobilitätsangebot entsteht auch eine spürbare Nachfrage nach Baugrundstücken, weiß er von

den Verwaltungsleitern in Nörvenich, Vettweiß, aber auch in Zülpich.

7,5 Millionen Euro werden in den Südosten des Kreises Düren investiert, um ab dem Jahr 2020 einen „Vorlaufbetrieb“ auf der Strecke und einen Zwei-Stunden-Takt werktags zu erreichen. Im Vollausbau später absolvieren die Züge den Weg von Düren nach Euskirchen in 34 Minuten.

## Neue Rangierfahrstraßen

Auch beim Ausbau der Infrastruktur geht es mit Tempo weiter. Ab 2021 gilt die Aufmerksamkeit der Rurtalbahnbauabteilung dann der Südstrecke nach Heimbach. Neben der Digitalisierung der Stellwerkstechnik gibt es auch weitere Maßnahmen, die Göddecke unter der Überschrift „Zukunftssicherheit“ einordnet. So sollen im Bahnhof Lendersdorf neue Rangierfahrstraßen entstehen.



Christoph Göddecke, Geschäftsbereichsleiter Planung, in der Leitstelle der Rurtalbahn, wo drei verschiedene Stellwerkstechniken verwaltet werden. In etwa vier Jahren sind es nur noch zwei, wenn auch die Südstrecke von Düren nach Heimbach mit digitalen Stellwerken (rechtes Foto) ausgestattet sind.

