



So deutlich wie hier unter der Autobahnbrücke vor Koslar ist die Schienentrasse der alten Jülicher Kreisbahn nur selten zu sehen.

FOTOS: GUIDO JANSEN

Die Wiederbelebung der alten Kreisbahn

Mehrere Kommunen und Kreise verfolgen Bahn-Projekte. Ein Kompromiss soll die Chancen auf Fördergeld erhöhen.

VON GUIDO JANSEN

JÜLICH Das Gras wuchert, das über die Trasse der alten Jülicher Kreisbahn gewachsen ist. An vielen Stellen ist Gras allerdings das kleinste Problem, das aus dem Weg zu räumen wäre, wenn die einstige Strecke zwischen Jülich und Puffendorf reaktiviert werden soll. Die Sträucher und Bäume sind ebenfalls nicht das größte Hindernis. Auch nicht die Tatsache, dass Teile der Trasse mittlerweile komplett verschwunden sind.

Die spannende Frage im Moment ist, ob das Projekt der Wiederbelebung, mit dem Landrat Wolfgang Spelthahn (CDU) und die Bürgermeister von Linnich, Jülich und Aldenhoven Anfang des Jahres an die Öffentlichkeit gegangen waren, überhaupt umgesetzt werden kann.

Die Voraussetzungen sind zunächst mal günstig: Erstens ist die Strecke immer noch gewidmet. 20 Jahre, nachdem der letzte Zug gefahren ist. Baurecht für eine neue Trasse muss also nicht her. Rechtlich könnte der Zug 1:1 auf der alten Trasse rollen, auch wenn beispielsweise bei Barmen eine Brücke neu errichtet werden müsste, die wegen Baufälligkeit abgerissen wurde. Zweitens besteht die Chance,

dass das Projekt mit den Fördergeldern finanziert werden kann, die der Bund investiert, um die Braunkohlereviere zu stärken für die Zeit, wenn keine Braunkohle mehr abgebaut wird. 2038 soll damit endgültig Schluss sein, hier im Rheinischen Revier vermutlich früher.

Von einem Braintrain hat Spelthahn damals gesprochen, einem Zug, der wissenschaftliche Einrichtungen wie das ATC in Siersdorf, die Forschungseinrichtungen in Jülich und die RWTH Aachen miteinander verbinden soll. Das Problem: Auch die Stadt Aachen, die Städte-region Aachen und die Stadt Baesweiler haben eigene Schienen-Pläne. „Die Interessenlagen gehen da ziemlich weit auseinander“, sagt Walter Weinberger, der Leiter des Amtes für Kreisentwicklung. Dabei ist absehbar, dass der Bund nicht für jedes dieser Schienenprojekte Fördergelder freigibt. Erst recht nicht, wenn die Schienen-Wünsche sich nicht ergänzen, sondern Alleingänge bleiben.

Ein großer Fortschritt

Das haben die Verantwortlichen bei den Städten und Kreisen mit einem Wunsch nach mehr Schienenverkehr offenbar erkannt, wie Wein-

berger berichtet. „Alle haben sich dazu verpflichtet, eine gemeinsame Lösung zu finden. Das ist schon mal ein großer Fortschritt“, erklärt Weinberger den Sachstand. Im Moment liege der Ball beim Nahverkehr Rheinland (NVR). Den haben die Städte und Kreise gebeten, „die unterschiedlichen Vorstellungen zu harmonisieren“, wie Weinberger es formuliert.

Der NVR entwirft ein Kompromiss-Konzept für alle, das größere Chancen auf Fördergelder hat. Was dabei herauskommt, ist derzeit noch nicht bekannt. In allen Verwaltungen gibt es die Hoffnung,

dass die dortige Sichtweise auch von anderen geteilt wird. So auch in Düren. Da ist man der Auffassung, dass Pläne, die Euregiobahn über Alsdorf hinaus bis nach Siersdorf zu verlängern, gut zur Reaktivierung der alten Jülicher Kreisbahn passen. In Summe entstünde so eine Direktverbindung von Jülich nach Aachen, die die Wissenszentren der Region verbindet. Braintrain eben, ein Zug mit Hirn.

Ob oder wie?

Weinberger unterscheidet die großen Schienen-Projekte in der Regi-

on anhand ihres Status. „Bei einigen ist die Frage, ob sie gebaut werden, bei anderen dagegen nur noch wie“, sagt er. Sicher auf der Schiene ist die Bördebahn von Düren nach Euskirchen.

Die Frage ist, wann der Vollbetrieb beginnt. Eine Wie-Frage sei der Lückenschluss der Rurtalbahn von Linnich an die Bahnstrecke Aachen-Düsseldorf und der Anschluss Siersdorfs an die Euregiobahn. Ob der Braintrain und die alte Jülicher Kreisbahn vom Ob- in den Wie-Status wechseln, hängt gerade hauptsächlich davon ab, ob ein Kompromiss gefunden wird, der auch aus einer größeren Perspektive betrachtet einen Mehrwert ergibt.

Summe ergibt den Braintrain

„Wir betrachten das Wiederbeleben der alten Jülicher Kreisbahn als zusätzliche Infrastruktur, die den Strukturwandel erleichtert“, schildert Weinberger die Sichtweise beim Kreis Düren. Der Lückenschluss von der alten Trasse an den geplanten Euregiobahn-Endpunkt Siersdorf könnte mit einigen Kilometern Schiene durch kaum bebauter Landschaft hergestellt werden. Das ergäbe in Summe den Braintrain.



Die Natur beansprucht die Schienentrasse der alten Jülicher Kreisbahn, hier bei Kirchberg.