

Wohin mit dem Eisernen Rhein?

Die Bahnstrecke von Antwerpen nach NRW soll wieder genutzt werden. Anwohner und Politiker streiten über die Trassenführung

von Andreas Fasel

Die Endstation heisst Dalheim. Der Bahnhof liegt 20 Kilometer westlich von Mönchengladbach. Ein Wartehäuschen, ein Stellwerk, eine Weiche, drei Signale. Wer von hier weiter will in die Niederlande, muß hinter dem Prellbock zu Fuß weitergehen, 300 Meter etwas zugewachsenen Gleis entlang. Ein Grenzübergang mitten im vereinten Europa.

Wegberg-Dalheim war einmal ein Knotenpunkt des europäischen Eisenbahnverkehrs. Hier passierte seit 1879 der sogenannte Eiserne Rhein, eine Bahnstrecke aus Antwerpen nach Mönchengladbach, die niederländisch-deutsche Grenze. Einst wurden in Dalheim auf 13 Gleisen die Waggons für den Grenzübertritt abgefertigt.

Der letzte Güterzug fuhr 1991. Und die Menschen, die an dieser Strecke mit und von der Eisenbahn zu leben gelernt hatten, gewöhnten sich schnell an die neue Ruhe. Wo einst Lokschuppen standen und Weichen lagen, führen heute Spazierwege durch den Wald. Häuser wurden bis dicht an die Trasse gebaut. Daß darauf alle zwei Stunden ein Regiosprinter vorbeituckert, stört kaum.

Am Donnerstag forderte der Landtag die Landesregierung auf, "einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr zwischen Antwerpen und Duisburg sicherzustellen". Im entsprechenden Antrag der SPD-Fraktion war noch von einer "Reaktivierung des Eisernen Rheins" die Rede. Die CDU-Fraktion hingegen ist erkennbar bemüht, den Begriff des "Eisernen Rheins" zu verhindern, sie fordert, nach alternativen Streckenführungen zu suchen (*siehe Interview*).

Denn wer für den "Eisernen Rhein" auf der alten Trasse plädiert, legt sich mit fast allen Lokalpolitikern der Region an, und die gehören mehrheitlich zur CDU. Und er zieht den Zorn von vier Bürgerinitiativen auf sich.

"Die Leute hier haben Angst", sagt Annemie Kammans, die für den Bürgerverein Eiserner Rhein e. V. in Wegberg spricht. Angst vor dem Krach, Angst vor dem Dreck, Angst davor, daß bald schon alle halbe Stunde ein Güterzug vor ihrer Haustür vorbeirattern könnte. Die Stadt habe sich auf sanften Tourismus umgestellt, an der Grenze sind Naturschutzgebiete entstanden. Ein Müttergenesungswerk in unmittelbarer Nähe der Strecke ist erst vor fünf Jahren neu gebaut worden. "Die könnten doch gleich zumachen", sagt Annemie Kammans. "Wer kann denn das wollen?", fragt sie.

Zumal doch dieser alte eingleisige, nicht elektrifizierte Schienenstrang sowieso nichts mehr taugt. "Hier können doch keine modernen Züge fahren", so sagen Kammans und ihre Mitstreiter. Sie verweisen auf die bereits bestehenden Güterzugverbindungen weiter im Süden. Oder auf die bald fertig gestellte Betuweroute im Norden, die doch die Belgier mitbenutzen könnten. Oder auf eine Bahntrasse, die man von Venlo in Richtung Duisburg neu bauen könne, neben der Autobahn A 40.

Und dabei berufen sich die Angehörigen der Bürgerinitiativen auf ein Wort des jetzigen NRW-Verkehrsministers Oliver Wittke, der im September auf Landtagswahlkampf auch in Wegberg war und öffentlich sagte, daß mit ihm und der CDU der Eiserne Rhein nicht zu machen sei.

Über solche politischen Versprechungen wundert sich Werner Kühlkamp, Experte für Verkehr und Logistik bei der niederrheinischen Industrie- und Handelskammer. Nach zähem, jahrelangen Ringen zwischen Belgien und den Niederlanden sei endlich erreicht worden, daß auch der Streckenabschnitt durch die Niederlande wieder befahren werden dürfe. Das Europäische Schiedsgericht gab grünes Licht. Und da komme nun die neue NRW-Landesregierung daher und wolle die bereits bestehende Strecke nicht haben. "Dieses Verhalten hat die Belgier sehr irritiert", sagt Kühlkamp.

Für den Verkehrsfachmann Kühlkamp gibt es nichts zu deuteln an der Notwendigkeit, den alten Eisernen Rhein wieder zu öffnen, und zwar so schnell wie möglich. "Die Industrie im Rhein-Ruhr-Gebiet unterhält seit jeher starke Handelsbeziehungen zu Belgien und damit auch zum wichtigsten Umschlagplatz der Belgier: zum Hafen in Antwerpen", sagt Kühlkamp. Antwerpen steht indes in Konkurrenz zum niederländischen Hafen in Rotterdam.

Dieses für NRW fruchtbare Konkurrenzverhältnis zwischen Antwerpen und Rotterdam sei nun gefährdet. "Wenn im kommenden Jahr die Betuwe-Eisenbahnlinie zwischen Rotterdam und Nimwegen fertiggestellt ist, gerät Antwerpen ganz klar ins Hintertreffen", sagt Kühlkamp. Diese Wettbewerbsnachteile seien mit den bisher bestehenden Routen nicht auszugleichen.

Die im Süden über Aachen verlaufende Montzenroute sei zu lang. "Da verlieren die Carrier viel zu viel Zeit. Außerdem fallen auf der 50 Kilometer längeren Strecke auch höhere Trassengebühren an", sagt Kühlkamp. Und noch dazu seien manche Abschnitte dieser bergigen, durch die Ardennen führenden Bahnstrecke nur für Züge zugelassen, die nicht mehr als 800 Tonnen Last geladen haben. "Auf der Betuwe-Linie werden Züge mit 2000 Tonnen fahren."

Solche 2000-Tonner mit 50 Waggons könnten die Handelspartner auch bald schon auf den Eisernen Rhein setzen. Was für viele Anwohner eine Vorstellung des Schreckens ist, nennt Kühlkamp den "Charme dieser alten Verbindung: wenig Aufwand, große Kapazität". In einem ersten Schritt, nach Ausbesserungen, könnten täglich 15 Züge fahren.

Erst ein zweiter Schritt sah bislang vor, daß für einige Städte Umfahrungen und Untertunnelungen gebaut werden sollten. Danach hätten täglich 43 Güterzüge über den Eisernen Rhein rollen können. Auf dieses Ziel hatten sich die Verkehrsminister der drei Länder bereits im Oktober 2001 verständigt.

Nun aber will die NRW-Landesregierung erst einmal prüfen lassen, ob es nicht doch noch eine andere Lösung gibt. CDU-Abgeordnete vom Niederrhein verraten auch, wo sie diese Lösung zu finden hoffen: Auf einer neu zu bauenden Trasse entlang der A 40 von Venlo nach Duisburg. Grob geschätzte Kosten: mindestens eine Milliarde Euro. Verkehrsexperte Werner Kühlkamp winkt ab: "Ökonomisch ist diese Variante überhaupt nicht darstellbar."

- *Literatur: Der Eiserne Rhein - Geschichte Betrieb und Topo- graphie einer transeuropäischen Eisenbahnverbindung, Autoren: Thomas Barthels, Armin Möller, Klaus Barthels, Barthels-Verlag, Mönchengladbach, 40 Euro*

Artikel erschienen am 5. Februar 2006

[Artikel drucken](#)

© WAMS.de 1995 - 2006