

Deutsche Bahn

Bundesamt legt Bahnstrecke still: „Eiserner Rhein“ ist damit vom Tisch

13. Juni 2018 um 07:45 Uhr | Lesedauer: 2 Minuten



Die Stilllegung einer Trasse auf dem Gebiet der Stadt Wegberg verhindert Güterzüge, die durch Wegberg und Mönchengladbach rollen könnten.

Foto: Busch, Franz-Heinrich (bsen)/Busch, Franz Heinrich (bsen)

Mönchengladbach. Das Eisenbahn-Bundesamt hat der dauerhaften Einstellung des Betriebes der Schienenstrecke zwischen Dalheim und der niederländischen Grenze zugestimmt. Ein Güterverkehr über den Bahnhof Dalheim in die Niederlande ist somit nicht mehr möglich. Damit fällt auch eine mögliche Schienentrasse für die Verbindung von Antwerpen und Rotterdam ins Ruhrgebiet weg.

Von Michael Heckers und Dieter Weber

Es ist nur eine kleine Schienentrasse, rund 1,2 Kilometer lang. Doch sie hat strategische Bedeutung. Bessern noch: hatte. Denn die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes, das Teilstück zwischen Bahnhof Dahlheim (Stadt Wegberg) und der niederländischen Grenze endgültig stillzulegen, wirkt sich auf die Pläne des „Eisernen Rheins“ aus.

Diese Verbindung zwischen den Häfen Antwerpen (Belgien) und Rotterdam (Niederlande) ins Ruhrgebiet geistert seit Jahren als Phantom durch die Verkehrspolitik. Mit möglichen drastischen Folgen für Mönchengladbach und Wegberg: Würde der „Eiserne Rhein“ über das Dalheimer Teilstück geführt, tangierte er beide Kommunen. Die Folge wären lange Güterzüge, die durch die Städte fahren würden. Der Lärm, den sie erzeugen, lässt Anwohner und Anrainer-Kommunen seit Jahren gegen diese mögliche Streckenführung protestieren. „Sie ist vom Tisch. Durch Gladbach wird kein schwerer Güterverkehr über diese Trasse rollen“, sagt CDU-Ratsherr Friedhelm Stevens, der Mönchengladbach im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) vertritt und anerkannter Bahnexperte ist.

Stevens stieß bei Recherchen auf Informationen, in der das Eisenbahn-Bundesamt seine Einstellungsabsicht ankündigte. Die Deutsche Bahn Netz AG hatte vorher einen entsprechenden Antrag wegen „Unwirtschaftlichkeit des Streckenbetriebs“ gestellt. Die 1,2 Kilometer lange, eingleisige und nicht elektrifizierte Teilstrecke ist seit 1992 nur vorgehalten worden, um unter Umständen den „Eisernen Rhein“ neu aufbauen zu können. Die DB Netz musste den Streckenabschnitt unterhalten, hatte aber keine Erlöse. Sie wollte sie verkaufen oder verpachten. Es meldete sich niemand.

In Wegberg lösten die Stilllegungspläne Jubel aus. Rat und Stadtspitze hatten seit vielen Jahren gemeinsam mit einer Bürgerinitiative gegen die Reaktivierung der Bahnstrecke für den Güterverkehr gekämpft. Der „Eiserne Rhein“ hängt auch in Mönchengladbach wie ein Damoklesschwert über alle Pläne, die Areale entlang der Strecke anders zu nutzen. „Es gibt Planungssicherheit. Man kann neue Überlegungen anstellen“, sagt Politiker Stevens. Er ist sich sicher, dass der „Eiserne Rhein“, sollte er jemals verwirklicht werden, das Gladbacher Stadtgebiet nicht mehr tangieren wird. „Es gibt zwar Ideen, für ihn eine Bahnstrecke entlang der Autobahn 52 zu bauen. Aber sie wäre sehr teuer. Außerdem liegen viele Kommunen an dieser Streckenführung, die den Planungsprozess auf Jahre blockieren könnten“, sagt Stevens. Der ehemalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hatte diesen Plänen bereits 2012 einen Riegel vorgeschoben. Stevens: „Dann gibt es noch die Alternative entlang der Autobahn 40. Aber da ist Mönchengladbach nicht betroffen.“

Die Bahntrasse zwischen Mönchengladbach und Dalheim ist von der Entscheidung nicht betroffen. Hier stehen Investitionen in Gleisanlagen und Weichen an, so das Eisenbahn-Bundesamt.

dirk_lammert@... Mittwoch, 13. Juni 2018, 09:51 Uhr

Welche Areale an der Strecke sollen denn anders genutzt werden, stillgelegt sind 1,2 km hinter Dalheim, alles andere ist in Betrieb?

Detlef Neuß Mittwoch, 13. Juni 2018, 10:24 Uhr

Es erscheint mir an dieser Stelle nicht ganz unwichtig, in Bezug auf die Strecke einem Irrtum vorzubeugen. Stilllegung bedeutet, dass die Deutsche Bahn AG nicht mehr verpflichtet ist, die Schieneninfrastruktur der Strecke in einem befahrbaren Zustand zu erhalten.

Entwidmet wird die Strecke jedoch nicht. Das bedeutet, sie bleibt potentiell für die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs als Trasse erhalten. Es erscheint mir jedoch mehr als unwahrscheinlich, dass dies jemals für den Schienengüterverkehr der Fall sein wird. Schwerer Güterverkehr durchquert die Stadt Mönchengladbach ohnehin mit zunehmender Tendenz. Mit oder ohne Eisernem Rhein.

Personenverkehr auf der Strecke würden wir als Fahrgastverband jedoch begrüßen. Dies könnte z.B. durch ein privates Schienenverkehrsunternehmen geschehen, dass die nicht entwidmete Strecke erwirbt, eigenwirtschaftlich betreibt und dort z.B. durch die Niederlande über Roermond einen Zug bis Dalheim fahren lässt, der Anschluss an die Regionalbahn nach Mönchengladbach hat.

Detlef Neuß

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

Detlef Neuß Mittwoch, 13. Juni 2018, 10:28 Uhr

Hier noch eine Ergänzung zu dem von der RP verwendeten Bild zum Thema. Die A-52-Trasse des Eisernen Rheins hat mit der Strecke über Dalheim nicht das geringste zu tun. Dabei handelt es sich über einen Streckenneubau entlang der A 52 in Richtung der Roermond.

viellandree Mittwoch, 13. Juni 2018, 12:56 Uhr

Als zusätzliche Erweiterung zum Beitrag von Herrn Neuß sei noch gesagt, dass die A52-Trasse mit letztendlich kalkulierten Baukosten von mehr als 650Mio Euro viel zu teuer war und als unrealisierbar aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen wurde. Der damalige NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke hatte die Streckenführung entlang der A52 über Elmpt, Niederkrüchten, Waldniel und MG-Hardt, als Favorit in die Planung gebracht und auf Machbarkeit prüfen lassen. Das damalige Vergleichsgutachten der IVW GmbH Aachen, zwischen Historischer, A40- und A52-Variante, war mit Planungskosten von nur 450Mio Euro sehr niedrig zu Gunsten der A52-Trasse ausgefallen.

Meinbahn Dienstag, 10. Juli 2018, 18:27 Uhr

Soweit ich informiert bin, wird für den Güterverkehr inzwischen eine Streckenführung über Venlo angepeilt und die historische Strecke hierfür, (wie auch die A52 Variante) definitiv nicht mehr in Betracht gezogen. Dies begünstigt die Möglichkeit für einen direkten SPNV auf der Strecke von Mönchengladbach nach Roermond, mit Fahrzeit von ca. 40 Min. und Halt im NL-Nationalpark Meinweg.