

Der "Eiserne Rhein" - eine "vergessene" Bahnverbindung mit SPNV-Potenzial



im Meinweggebiet bei der Hooibaan, im Hintergrund der Bahndamm



Gelände des ehem. Bhf. Vlodrop, Blick in Richtung Roermond

Überraschung im Wald

Manch ein Wanderer oder Radfahrer, der im Meinweggebiet unterwegs ist, hat sich schon über den hohen Damm gewundert, der das Gebiet bei der Hooibaan von West nach Ost durchzieht, oder über einen im Gebüsch verborgenen Schienenstrang. Es ist die Gleisstrasse des seit 1991 stillgelegten "Eisernen Rheins", einer ehemals durchgehenden, internationalen Güter- und Schnellzugverbindung von Antwerpen über Mönchengladbach.

Es begann mit einer Scheidung

Viele werden sich fragen, warum sie heute nicht mehr genutzt wird. Um dies zu verstehen, muss man in die Geschichte der Strecke eintauchen, die bereits 1839 mit dem Friedensvertrag (Scheidungsvertrag) zwischen Belgien und den Niederlanden und der Unabhängigkeits Belgiens begann. Darin wurde Belgien gegen Verzicht u.a. auf Maastricht eine Art "Wegerecht" durch den teilweise nur wenige km schmalen niederländischen Limburger Korridor entlang der Maas eingeräumt. Hierdurch sollte der Handelsverkehr aus den belgischen Seehäfen ins Rheinland und Preußen direkt und ungehindert abgewickelt werden können, denn durch die Trennung waren die niederländischen Flüsse für Belgien nicht mehr frei zugänglich.

Ursprünglich war sogar ein Kanal angedacht, man bevorzugte aber eine Straßenverbindung. Da zu dieser Zeit die Eisenbahn in Belgien aufblühte, fragte der belgische Gesandte vor Vertrags-Unterzeichnung, ob es auch eine "eiserne Straße" sein könne. Dies wurde von den Niederlanden akzeptiert und im Vertrag vereinbart.

Wo bauen?

Wenige Jahre später gab es schon, wie auch heute wieder, Diskussionen über die beste Streckenführung, sowohl in den Niederlanden, als auch in Preußen.

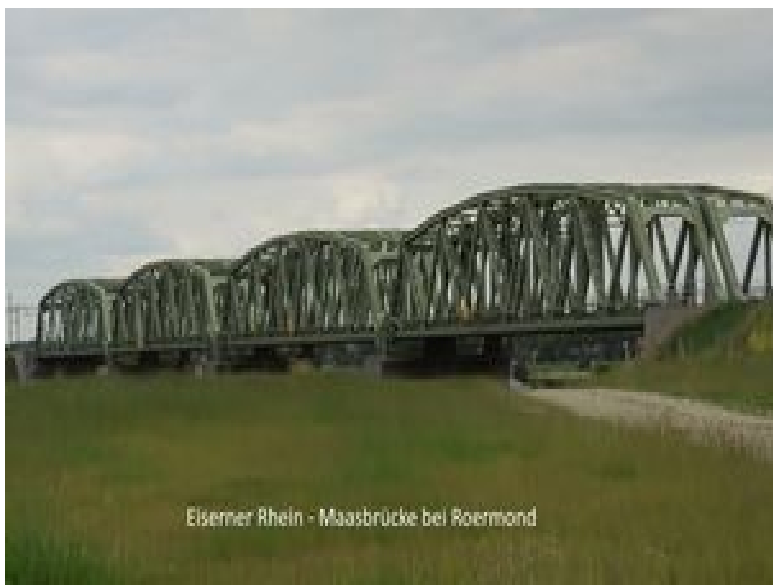
Roermond, das von einer Brücke über die Maas enorm profitierte, machte das Rennen und erhielt die Maasbrücke. Das Argument, dass dort auf beiden Seiten der Brücke die Strecke über niederländisches Territorium führte, begünstigte die Entscheidung für diese Routenführung.

In Preußen fiel die Entscheidung gegen eine Route über Niederkrüchten (die A52-Route!) zugunsten der über Rheindahlen, Wegberg und Dalheim.

Eröffnung trotz Widerstands

Mit allerlei Schachzügen wurde das Projekt in den Niederlanden trotzdem noch jahrelang verzögert, bis 1865, nach Eröffnung der Bahnlinie Maastricht - Roermond - Venlo der Bau der Eisenbahnbrücke über die Maas eigentlich unumgänglich wurde. Die Eisenbahngesellschaft "Grand Central Belge" erhielt die Konzession zum Bau und Betrieb der

Strecke, unter der Bedingung, dass sie zwischen Weert und Roermond, inklusive der Roermonder Maasbrücke auch von der niederländischen Eisenbahn benutzt werden dürfe. Am 20.7.1879 verkehrten die ersten Züge durchgehend auf dieser kürzesten Verbindung zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet. Teilabschnitte waren bereits kurz vorher in Betrieb gegangen.



Eiserner Rhein - Maasbrücke bei Roermond

Bewegte Zeiten

Bis zum ersten Weltkrieg nahm die Strecke immer mehr an Bedeutung zu. Sie wurde zweigleisig ausgebaut, es gab Schnellzüge/Kurswagen von Berlin über Wegberg bis Antwerpen und sechs internationale Züge täglich. Dem Grenzbahnhof Dalheim kam sehr große Bedeutung zu. Er verfügte über mehr als 20 Gleise. Fast 500 Güterwagen wurden täglich abgefertigt, über 150 Menschen waren hier beschäftigt. 1909 kostete die lokale Bevölkerung zum ersten Mal von italienischen Bahnarbeitern mitgebrachte Spaghetti.

Große Auswandererwellen aus Osteuropa führten zu Problemen, da sie erst durch die Niederlande weiter reisen durften, wenn in Antwerpen ein Schiff bereit lag. Für sie wurde 1911 die "Auswandererhalle" am Dammweg gebaut (heute Wohnhaus). 1911 ging auch die Zweigstrecke über Wassenberg, Baal nach Jülich in Betrieb, was weiteren Aufschwung brachte.

Der Niedergang

Mit Ausbruch des ersten Weltkriegs kam der Verkehr auf der Strecke zum Erliegen, da sie durch die neutralen Niederlande gesperrt wurde. Dies führte zum Bau der 60 km längeren, 1917 eröffneten "Montzen-Route", die ab Aachen ausschließlich über belgisches Gebiet verläuft. Auch nach Kriegsende wurde ein Großteil des Verkehrs über diese Route abgewickelt, sodass die ursprüngliche Strecke immer mehr an Bedeutung verlor. Da die Bahn nach Kriegsende unter belgischer Regie stand, wurde sie von der deutschen Bevölkerung boykottiert.

Zu unrühmlicher Blüte gelangte die Strecke wieder im 2. Weltkrieg unter deutscher Besetzung. Die kriegsbedingten Zerstörungen wurden zwar rasch von den Alliierten beseitigt, der Güterverkehr aber nur in geringem Umfang und grenzüberschreitender Personenverkehr gar nicht wieder aufgenommen. 1991 fuhr dann der letzte internationale Güterzug.

Nach Abbau der Zweigstrecke Dalheim-Wassenberg-Baal wurde auch eine Einstellung des stark ausgedünnten Personenverkehrs Dalheim-Mönchengladbach erwogen. Das zweite Gleis war schrittweise seit den 60-er Jahren abgebaut worden.



Wiederbelebungsversuche?

1996 wurde eine Reaktivierung für den Güterverkehr, als kürzeste Verbindung nach Antwerpen, wieder ins Gespräch gebracht. Die Niederlande bauten inzwischen die Direktverbindung zwischen den niederländischen Häfen und dem Ruhrgebiet aus (Betuwelijn) und errichteten entlang und über der Strecke auf niederländischer Seite den "Nationaalpark Meinweg".

1999 wurde in einer „Joint Deklaration“ zwischen Belgien/Flandern und Deutschland/NRW die Absicht vereinbart, die Schienenwege zwischen beiden Ländern auszubauen, um dem Duisburger Hafen einen direkten und schnellen Anschluss an den Hafen Antwerpen zu bieten.

Das große Tauziehen und die NIMBYs

Die Folgejahre sahen ein Tauziehen zwischen den gegensätzlichen Interessen der Parteien/Ländern, das mit einem Urteil des Internationalen Schiedsgerichts vom 24. Mai 2005 endete, welches das Durchfahrtsrecht aus dem Vertrag von 1839 als immer noch gültig bestätigte, die Parteien aber verpflichtete, die Kosten für die Reaktivierung anteilig zu tragen.

Da die Niederlande im Zuge einer Reaktivierung eine Umfahrung Roermonds und eine Untertunnelung des Meinweggebietes fordern und in Wegberg eine Tunnellösung oder Umfahrung vorgesehen wurde, bezifferte ein millionenteures Gutachten die Kosten für die Reaktivierung der historischen Strecke für den Güterverkehr mit fast 1,2 Milliarden, eine Summe, die dieses Vorhaben unrentabel macht und die Belgien, auch anteilig, nicht bereit ist zu zahlen.

Alternativen sahen eine Neubaustrecke entlang der A52 (Lieblingsroute des damaligen NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke) sowie eine Führung über Venlo und entlang der A40 vor. Wann immer eine Route ins Gespräch kam, entstanden entlang der anvisierten Route Bürgerinitiativen, mit teils genau entgegengesetzten Zielen.

Auch unter den Parteien kam es oft auf den jeweiligen Ortsverband an, welche Stellung sie für oder gegen welche Route einnahmen. Einig war man sich allerdings in den Niederlanden, nämlich die Reaktivierung um jeden Preis zu verhindern. Dabei zogen dort alle betroffenen Gemeinden entlang der Strecke und Verantwortlichen an einem Strang.



Was in Deutschland nie gesagt wurde: Hätten die Niederlande und Belgien sich wider Erwarten auf eine Reaktivierung geeinigt, hätte Deutschland gar keine Möglichkeit gehabt, den Güterverkehr auf der ab Grenze aktiven Strecke zu verhindern.

Der Durchbruch mit 3RX?

Ende 2017 kam dann Bewegung ins Spiel. Einmal dadurch, dass sich Deutschland, unabhängig vom weiteren Schicksal der Güterroute, zum längst überfälligen Ausbau der Strecke Kaldenkirchen-Dülken entschlossen hat, weiter dadurch, dass Belgien die Strecke bis Hamont/NL-Grenze inzwischen reaktiviert und elektrifiziert hat, sich mit den Niederlanden auf die Elektrifizierung des 8 km Abschnitts Hamont-Weert einigen konnte, die auch ein hohes Potenzial für den grenzüberschreitenden SPNV besitzt und auch dadurch, dass in den Niederlanden, wenn auch Jahre verspätet, die Elektrifizierung und Ausbau der Maastricht-Roermond-Venlo in Angriff genommen wurde.

Diese Abschnitte ergeben zusammen eine durchgehend elektrifizierte Route von Antwerpen über Weert, Roermond, Venlo und Viersen, die sogenannte 3RX-Route. Sie ist laut dem erwähnten Gutachten die günstigste aller Varianten, führt über schon bestehende aktive Strecken und käme am weitesten auch niederländischen Interessen zugute (Logistikzentrum Venlo).

Sie erfordert allerdings entweder 3 x Umsetzen der Lok, in Roermond, Venlo und Viersen oder aber neue Verbindungskurven. In Viersen wird eine mögliche Fläche schon seit Jahren von Bebauung freigehalten (Viersener Kurve), die Verbindungskurve in Roermond ist mit wenig Aufwand realisierbar, auf die in Venlo kann ggf. verzichtet werden, da hier die Fahrspannung wechselt, was einen Lokwechsel sinnvoll macht. Die Kosten lägen bei unter 50% der Tunnellösung bei Ausbau der historischen Strecke.

Wer bewegt sich zuerst?

Nachdem man sich zwischen den Partnern 2018 auf gemeinsame Gespräche zur Durchsetzung dieser Lösung geeinigt hatte, geschah ... nichts. Die Niederlande sind, wie seit inzwischen 185 Jahren, immer noch nicht interessiert, den Güterverkehr aus den belgischen Häfen nach Deutschland zu unterstützen, sondern sehen lieber die Fortsetzung der Betuwelijn, mit Anschluß an die niederländischen Häfen, in Deutschland schnell ausgebaut. Die Belgier leiden unter Regierungskrisen, Animositäten zwischen den Volksgruppen der Flandern und Wallonen (die Strecke führt durch beide Gebiete) und chronisch leeren Staatskassen.

Es ist höchst unwahrscheinlich, dass nochmal eine andere Variante ins Spiel kommt, ebenso eine Reaktivierung der historischen Strecke für den Güterverkehr. Möglich ist aber, dass Belgien sich zurückhält, bis in Deutschland der Ausbau Kaldenkirchen-Dülken und in den Niederlanden der zwischen Roermond und Venlo in Angriff genommen wird, um dann aus einer viel besseren Position heraus, mit einer praktisch schon fertigen Strecke im Rücken, die Verhandlungen neu aufzunehmen. Ein aktualisierte Studie (2022) soll die Situation neu evaluieren.

Und die "historische" Strecke Dalheim-Roermond?

Sobald das auf der historischen Strecke liegende "Wegerecht" wegfällt, durch Ausbau der Alternativroute 3RX oder Verzicht der Belgier auf das Wegerecht, steht diese zur Disposition. Es stünde nichts mehr einer Reaktivierung der 13,6km bis zur Grenze plus 1,2km auf deutschem Gebiet nur für den leichten SPNV, ohne 6km Tunnel, im Weg. Es wurde lange, vor allem in Deutschland gebetsmühlenartig der Einwand erhoben "Eine Reaktivierung nur für SPNV ist unmöglich", aber mehrere bereits realisierte Beispiele genau dafür beweisen, dass auf reaktivierten Strecken SPNV ohne Güterverkehr durchaus möglich ist, z.B. Enschede-Gronau, Herzogenrath-Landgraaf.

Abgesehen davon, dass Güterverkehr auf der nicht elektrifizierten Strecke Roermond-Rheydt gegenüber einer elektrifizierten Route über Venlo sowieso unwirtschaftlich wäre, könnten kreative (bauliche) Maßnahmen diesen wirksam verhindern. Z.B. größerer Schwellenabstand: 75cm, statt 60cm, bauliche Trennung in Roermond. Reaktivierung nach BoStrab. (Vorschlag der "Grünen"), Lärmschutzauflagen, usw.

2019: "Wie nutzen wir die Schneise im Wald" - Schnellradweg statt SPNV?

Nachdem 2018 die DB das 1,2km lange Teilstück ab Dalheim Bhf. stillgelegt hatte (was nichts anderes bedeutet, als dass sie die Strecke nicht mehr fahrbereit halten müssen, was de facto schon seit 1995 nicht mehr der Fall war) schlugen bei einigen Lokalpolitikern in Wegberg die Wellen der Begeisterung hoch.

Die Frage wurde gestellt: "Wie nutzen wir die Schneise im Wald?" (gemeint war die Bahnstrecke), es sollte schnellstens die Entwidmung der 1200m Schienen auf deutschem Boden angestoßen werden und es gab Visionen von einem "touristischen Highlight", einem Schnellradweg auf der Bahntrasse, ähnlich denen im Ruhrgebiet, auf dem Pendler ab Bhf. Dalheim und Touristen per Rad mit Highspeed gen Roermond fahren können.

Dass Pendler aus Wegberg lieber rasch zu ihrem Arbeitsplatz in Mönchengladbach, statt in den Wald fahren, Touristen im Nationalpark nicht unbedingt einen Schnellradweg erwarten und benötigen, dort bereits ein dichtes, ausbaufähiges Radwegenetz existiert und sogar neben der stillgelegten Bahntrasse auf vorhandenen Wegen mehr als genug Platz für komfortable, breite Radwege ist, sowie die Frage nach dem zu erwartenden wirtschaftlichen Nutzen gegenüber den Kosten für Wegberg wurde dabei komplett ausgeblendet.

Bieten in den Niederlanden Wege parallel zum Gleis und teilweise der Raum des ehemaligen 2. Gleises bequeme Möglichkeiten zum Bau eines neuen Radweges, besteht gerade auf dem zur Entwidmung in Frage gestellten, stillgelegten 1,2km deutschen Abschnitt Dalheim-Bhf Grenze nicht der geringste Bedarf für einen zusätzlichen Radweg oder Radschnellweg. Hier verläuft die verkehrsberuhigte, 6m breite, beleuchtete St.-Ludwig-Straße mit minimalem Anliegerverkehr, nur wenige Meter parallel zum Gleis, die den Ansprüchen des Radverkehrs vollauf gerecht wird.

Diese 3 Fotos entstanden an der gleichen Stelle, nur wenige Meter voneinander entfernt.
Sollte man ernsthaft erwägen, die Möglichkeit für Personenverkehr einem Radweg zu opfern?



Die Machbarkeitsstudie zum Radweg

2019 wurde von Wegberg eine 50.000,-€ teure, zu 50% von der euregio Rhein-Maas Nord geförderte und den Anliegerkommunen gemeinsam finanzierte Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die die Möglichkeiten für eine Radroute Roermond-Wegberg-Mönchengladbach ggf. unter Nutzung der Bahntrasse aufzeigen soll. Die Studie zeigt mehrere Varianten auf, die Radwegverbindung ohne Nutzung der Bahntrasse zu realisieren. Ein Teilabschnitt vom Nordpark bis Rheindahlen ist bereits im Bau. Auf dem Gebiet der Gemeinde Roerdalen (NL) wird die Nutzung des vorhandenen Radwegenetzes bevorzugt.

Vorteile des SPNV

Eine Öffnung Wegbergs nach Westen bewirkt kein weiterer Radweg, sondern eine gute SPNV-Verbindung, mit der Roermond bei jedem Wetter und von allen Bevölkerungsgruppen in 17 Min. erreichbar wäre, mit Direktanschlüssen nach Venlo, Nimwegen, Amsterdam, Maastricht (Lüttich, Aachen) sowie in Mönchengladbach nach Krefeld, Düsseldorf, Köln, Aachen.

Eine Direktverbindung Roermond-Wegberg-Mönchengladbach mit ca. 43 Min Fahrzeit wäre mit modernen, leisen Triebfahrzeugen, mit Wasserstoff oder elektrischem Antrieb, auf der bestehenden Strecke gut realisierbar und eine attraktive Alternative zum MIV.

Die Verknüpfung einer SPNV-Strecke mit Mittelzentren an beiden Endpunkten bringt deutlich mehr Auslastung und ist wesentlich rentabler, als eine Verbindung wie die aktuelle RB34, die in Dalheim "im Nirgendwo" endet.



2022: Zukunftspläne

Inzwischen begrüßt man in Deutschland einhellig eine Reaktivierung für SPNV. Im Netzplan ab 2040 ist eine Verlängerung der S8 über Wegberg bis Roermond angedacht, mit halbstündigem Takt. In den Niederlanden besteht allerdings, wie schon vor ihrer Erbauung, derzeit noch kein großes Interesse an SPNV auf dieser der Strecke. Mit neuen Haltepunkten "Meinweg" und "Roermond-Ost" könnte sie aber durchaus auch für Roermond, den Tourismus im NL-Nationalpark, und den neuen Freizeitpark "Elfenmeer" sehr vorteilhaft sein. Ein Umdenken ist natürlich abhängig von der Realisierung einer Alternativroute für den Güterverkehr, denn dieser wird von allen Anliegergemeinden an der historischen Route des Eisernen Rheins nach wie vor vehement abgelehnt.

Stand: Sept. 2022

Text und Bildmaterial: Lothar Herweg