

# Eiserner Rhein oder Limburgs Eiserner Pfahl?

## **Zusatzinfo zum "Eisernen Rhein":**

Als Eiserner Rhein wird seit 1874 eine von Hafen Antwerpen über Hamont, Weert, Roermond und Mönchengladbach führende Eisenbahnstrecke zum Duisburger Hafen bezeichnet. Sie war bis zur Einstellung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf dem Teilstück zwischen Dalheim und Roermond im Jahr 1992 die kürzeste Bahnverbindung vom Ruhrgebiet zu den belgischen Seehäfen und ist 60 Kilometer kürzer und weniger steigungsreich als die Verbindung über die Montzenroute zwischen Aachen West und Tongern.

Seitdem wird über eine Wiederinbetriebnahme gerungen. Belgien hat zwar das Durchfahrrecht auf der historischen Trasse, jedoch auch einen großen Teil der möglichen Kosten für deren Herrichtung zu tragen. Diese machen durch den von NL geforderten Tunnel zur Umgehung von Roermond und des Naturschutzgebietes Meinweg diese Variante jedoch völlig unrentabel (NKI 0,16). Daher werden seit Jahren Alternativen erörtert.

Weder eine Einigung auf eine bevorzugte Strecke ist in Sicht, geschweige denn über deren Finanzierung. Deutschland bekräftigte allerdings nach einer - nicht verifizierbaren - Pressemeldung der RP Anfang 2024 den Wunsch einer Realisierung und die Bereitschaft, den deutschen Streckenanteil zu finanzieren. Im Verkehrswegeplan bis 2030 sind die deutschen Abschnitte der 3RX-Route über Venlo inzwischen als "vordringlicher Ausbaubedarf" enthalten, die "historische" Strecke über Dalheim und die A52 Variante in einer ersten Prüfung jedoch ausgeschlossen.

Eine Reaktivierung der historischen Strecke via Dalheim nach Roermond nur für SPNV würde durchaus Sinn machen, das Ergebnis der jetzt im Niemandsland in Dalheim endenden RB34 verbessern und der dafür erforderliche Ausbau den Betrieb stabilisieren. Im Zielnetzplan 2040 ist dies als Verlängerung der S8 im 30 Min.-Takt enthalten. Dies setzt allerdings voraus, dass zuerst eine Lösung für den Güterverkehr gefunden wurde (beides zusammen ist dort auch aus technischen Gründen undenkbar), dass die Provinz Limburg ihre Blockadehaltung aufgibt, dass für die Realisierung eine finanzierbare Lösung gefunden wird.

-----  
*Artikel aus "de laage Landen" (Plattform für Flämisch - niederländischen Austausch):*

## **Warum der Eiserner Rhein sich nicht bewegen will**

Von Tomas Vanheste en Daan Stoop <übersetzt durch L. Herweg>

### **Zusammenfassung des Übersetzers**

Alle möglichen Varianten einer Streckenführung haben etwas gemeinsam: Belgien profitiert an erster Stelle, dann Deutschland, die Niederlande kaum und die Provinz Limburg hat die meisten negativen Auswirkungen und dementsprechend kein Interesse an einer Umsetzung.

21/08/2023

*"Es sei wichtig, dass es wieder eine Verbindung für Güterzüge zwischen dem Hafen von Antwerpen und dem Ruhrgebiet gebe",* so die Minister in Belgien. Auf diese Weise bringen sie LKWs von der Straße und reduzieren den Ausstoß von Treibhausgasen. Doch auf der niederländischen Seite, wo die Route verläuft, sehen sie keinen Sinn darin: Es kostet viel Geld und bedeutet Elend für Limburg.

An einem warmen Dienstagnachmittag im Juni <2023> führen fünf Mobilitätsminister aus drei Ländern einen Videoanruf über ein Thema, dem Belgien größte Bedeutung beimisst, an dem die Niederlande aber kaum interessiert sind: die Reaktivierung des Eisernen Rheins, einer stillgelegten Eisenbahnverbindung die quer durch Limburg verläuft, zwischen dem Hafen von Antwerpen durch die Niederlande ins deutsche Ruhrgebiet.

Dass Belgien Anspruch auf diese Verbindung mit Deutschland hat, wurde bereits im Scheidungsvertrag <Unabhängigkeitsvertrag> von 1839 festgelegt, den es mit den Niederlanden unterzeichnete. Darin heißt es, dass das unabhängige Land Belgien einen Anspruch auf Durchfahrt <über NL-Staatsgebiet> nach Deutschland besitzt.\*

### **1991 - Ende des Güterzugverkehrs**

„Komm bald wieder“ stand auf einem Schild am Kopf der Lok des letzten Güterzuges, der am 31. Mai 1991 von Belgien kommend die deutsche Grenze passierte, als der aktuelle Vertrag zwischen der belgischen, niederländischen und deutschen Bahn auslief und es ihnen nicht gelungen war, einen neuen Vertrag zu unterzeichnen. Aus dieser schnellen Rückkehr wurde aber nichts.

1994 haben die Niederlande das Meinweg-Gebiet, durch das die Eisenbahnlinie verläuft, zum europäischen Naturschutzgebiet erklärt, auch weil es Brutgebiet seltener Tierarten wie Knoblauchkröte und Kammmolch ist. Der dortige Schienenstrang des Eisernen Rheins ist mittlerweile von Pflanzen überwuchert, die Schienen sind verrostet, die Holzschwellen morsch <und die Gleise im Bereich der zahlreichen Bahnübergänge entfernt>.

Auf Regierungsgipfeln und bei Staatsbesuchen zeigen Minister aus Nord und Süd gerne, dass sie beste Freunde sind. Aber rund um den Eisernen Rhein gibt es viele Spannungen. Die Niederlande diskutieren weiterhin freundschaftlich und kooperieren bei neuen, oft zeitaufwändigen Studien, aber tatsächlich passiert wenig oder gar nichts. Belgien begnügt sich nicht mehr damit, über die Runden zu kommen und die Dinge feucht zu halten, es will, dass es wirklich passiert. Nicht nur die Perspektiven zweier Länder kollidieren, auch die höheren Interessen, die die Verwaltung sieht, kollidieren mit der lokalen Realität der Dorf- und Waldbewohner.

Für die südlichen Nachbarn <Belgien> ist es glasklar. Diese Strecke ist von entscheidender Bedeutung, um den geringen Anteil der Schiene am Güterverkehr in einer Zeit zu erhöhen, in der der Lkw-Verkehr stillsteht und eine dringende Notwendigkeit zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen besteht. Und die Niederlande sind lediglich gesetzlich verpflichtet, bei der Wiedereröffnung mitzuwirken. Das Schiedsgericht in Den Haag hat dies 2005 erneut bestätigt. <Ausserdem eine Kostenaufteilung von 50/50 B/NL>

### **Alternativen?**

Wenn es über den Meinweg nicht mehr möglich sei, müsse man es über eine andere Route machen, meinen die Belgier. Im Jahr 2017 rückte <durch eine Machbarkeitsstudie> eine Alternative in den Blick, die sogenannte Rhein-Ruhr-Bahnverbindung, in der Fachsprache 3RX. Sie folgt der gleichen Route wie der historische Eiserne Rhein, biegt jedoch bei Roermond nach Nordosten in Richtung Venlo ab. Doch eine von den drei Ländern in Auftrag gegebene <neue> Studie zeigte, dass der Nutzen im Vergleich zu den Kosten ins Wanken gerät.

## **Neue Analyse**

Auf Drängen Belgiens wurde im Frühjahr 2023 die neue Analyse erstellt. Die Verhandlungsparteien wollen diese nicht öffentlich machen, solange sie sich über die Folgen nicht einig sind. Aber für die Niederlande ist es glasklar: Die Dinge laufen erneut schlecht. Sie sehen daher keinen Sinn in diesem Verlauf. Es kostet viel Geld, für Limburg bedeutet es nur Ärger. Darüber hinaus sehen die Niederlande die gesetzliche Verpflichtung anders. Dies würde **nur für den historischen Verlauf** gelten, jede Abweichung davon würde einen neuen Vertrag erfordern. Die Niederlande traten daher beim Videotreffen Anfang Juni auf die Bremse. „Der Dialog geht weiter, aber vorerst konnte kein Konsens gefunden werden“, sagte die Sprecherin der flämischen Ministerin für Mobilität und öffentliche Arbeiten Lydia Peeters (Open Vld) einen Tag später knapp.

## **Kein Durchbruch**

In Belgien fällt die Eisenbahn zwar in die Zuständigkeit des Bundes, aber als Minister des Bundesstaates Flandern, in dem die Eisenbahn verläuft, sitzt auch Peeters mit am Tisch. Anfang Mai war sie noch optimistisch. „Ich hoffe weiterhin, dass es passiert“, sagt der liberale Minister in einem Bürokoloss, nur einen Steinwurf vom Brüsseler Nordbahnhof entfernt. „Eine Verkehrsverlagerung ist unbedingt notwendig. Wir wollen den Anteil des Gütertransports auf Schiene und Wasser drastisch erhöhen. Unsere gesamte Region ist äußerst stauempfindlich, wir stehen ständig im Stau. Die Berechnungen zeigen, dass der Güterverkehr weiter wachsen wird, wenn es keine Alternativen gibt. Deshalb finden wir es sehr wichtig, das Hinterland vom Hafen Antwerpen über 3RX erreichen zu können.“

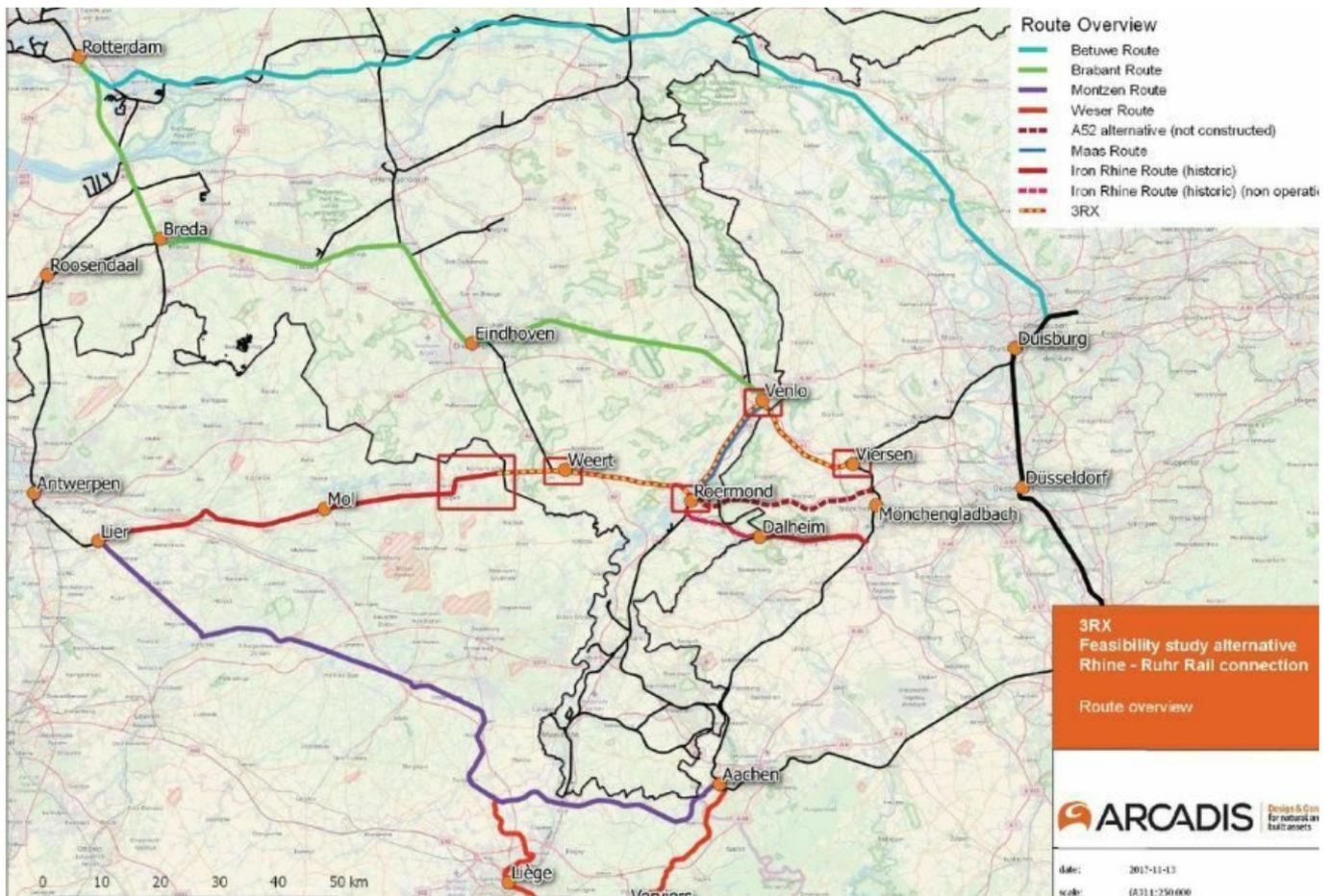
„Aus reiner Schwarz-Weiß-Perspektive ist dies einfach in einem Vertrag festgelegt, und Belgien hat hundertprozentig Recht, dies zu behaupten“, stimmt Thierry Vanelander, Professor für Verkehr und Raumökonomie an der Universität Antwerpen, zu. Er glaubt auch, dass die Wiederbelebung des Eisernen Rheins wirklich notwendig ist. „Der Hafen Antwerpen möchte, dass der Anteil der Schiene am Güterverkehr im Jahr 2030 von sieben auf fünfzehn Prozent steigt. Dann muss man etwas tun und kann es nicht so lassen, wie es ist.“ Unverzichtbar ist dabei der Eiserne Rhein, eine sehr wichtige Verbindung zwischen Antwerpen und Deutschland.“

## **Alternative Montzen-Route?**

Können Züge vom Hafen Antwerpen über die südliche Montzen-Strecke über Lüttich <Aachen> derzeit nicht nach Deutschland gelangen? „Diese Route ist länger und hat mehr Steigungen“, sagt Vanelander. „Das bedeutet, dass man weniger Fracht mitnehmen kann und kürzere Züge fahren muss, sodass es selten rentabel ist.“ Es sei auch gut, eine Alternative zu haben, sagt er. „Wenn man nur eine Route hat und viel Kapazität erforderlich ist, dann steckt man fest. Eines der größten Probleme der Eisenbahnen ist die Zuverlässigkeit. Viele Verlagerer entscheiden sich daher für den Straßentransport statt für die Schiene.“

## **Nutzen für die Niederlande?**

Auch die Niederlande könnten von der Reaktivierung des Eisernen Rheins profitieren, meint der Verkehrsökonom. „In erster Linie ein guter, zufriedener Nachbar. Zweitens viel weniger Güterverkehr auf der E34 in der Nähe von Eindhoven. Wo immer wir CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen können, sollten wir das einfach tun. Diese Emissionen machen nicht an der Grenze halt.“



Überblick über die verschiedenen Routen von den Niederlanden und Belgien ins Ruhrgebiet aus der Machbarkeitsstudie, die Arcadis gemeinsam mit drei anderen Agenturen im Jahr 2017 durchgeführt hat.

### Der Straßentransport soll teurer werden

Der niederländische Verkehrspolitikprofessor Bert van Wee (TU Delft) hingegen hält den Eisernen Rhein für ein „atypisches Projekt“. Erstens, weil es „völlig unmöglich“ ist. Van Wee verweist auf die alte Kosten-Nutzen-Analyse, die Studie, mit der die Niederlande damals den 3RX-Plan beiseite gelegt haben. „Es ergab sich ein Verhältnis von 0,16. Das bedeutet, dass die Kosten sechsmal höher sind als die Einnahmen. Ein riesiges Loch. Als Faustregel gilt, dass diese Zahl immer über 1 liegen sollte, aber selbst wenn alles gut läuft, ist das weit weg.“

Van Wee fragt sich auch, ob diese Route überhaupt viel bringt. Er bezweifelt, dass dadurch die gewünschte Verkehrsverlagerung herbeigeführt wird, wie die Belgier behaupten. „Eine Verkehrsverlagerung ist eine Änderung der Verkehrsströme“, erklärt er. „Weniger Lkw, mehr Züge. Würden die Züge nun über den Eisernen Rhein statt über Lüttich fahren, wäre das nur eine andere Streckenwahl und keine Verkehrsverlagerung. Kommt diese Verbindung hinzu, werden die Unternehmen ihre Güter nicht plötzlich massenhaft mit der Bahn transportieren.“

Was laut Van Wee dabei helfen kann, die angestrebte Verkehrsverlagerung zu erreichen, ist die Unattraktivität des Straßentransports, beispielsweise durch eine Kilometergebühr. „Der Straßenverkehr trägt nicht alle Kosten, etwa die schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder die sozialen Kosten von Unfällen. Die Schiene noch billiger zu machen, ist nicht klug. Es ist besser, die Straße teurer zu machen.“

## Klimaziele

Die Europäische Union hat den brennenden Ehrgeiz, den Anteil des Güterverkehrs bis 2030 auf dreißig Prozent zu steigern. Doch ein aktueller Bericht des Europäischen Rechnungshofs zeigt, dass dieser Anteil im letzten Jahrzehnt tatsächlich gesunken ist. In Europa nutzen 77 Prozent den Lkw, auf die Bahn sind es nur etwa 15 Prozent. Dabei sind die Emissionen pro Tonne Güter beim Lkw-Transport sechsmal höher als auf der Schiene. In den Niederlanden nimmt der Güterverkehr mit der Bahn zu, der Anteil bleibt jedoch mit unter drei Prozent äußerst niedrig. Auch in Belgien spielt die Schiene mit rund zehn Prozent eine bescheidene Rolle.

Belgischer Mobilitätsminister Georges Gilkinet: „Es wäre wirklich eine Win-Win-Win-Operation für unsere drei Länder“. Georges Gilkinet, der belgische Mobilitätsminister der Grünen-Partei Ecolo, will das dringend ändern. Kürzlich hat er einen ehrgeizigen Plan auf den Weg gebracht, der darauf abzielt, das Güteraufkommen auf der Schiene bis 2030 zu verdoppeln. Darin ist 3RX noch nicht enthalten. Aber auf Nachfrage sagt er, dass er ein leidenschaftlicher Befürworter davon sei. Während Van Wee bezweifelt, dass 3RX zu einer Erhöhung des Güterverkehrsanteils führen wird, ist Gilkinet davon fest überzeugt. „Diese Route ist ein Hebel, um die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu verwirklichen. Das ist gut für weniger Staus, mehr Verkehrssicherheit, mehr Beschäftigung und Wirtschaftsaktivität und trägt zu unseren Klimazielen bei.“

Wenige Tage bevor sich herausstellt, dass das Gespräch zwischen den Niederlanden, Belgien und Deutschland zu keinem Ergebnis führt, prognostiziert Gilkinet, dass sie „gute Vereinbarungen mit der Unterstützung Europas“ unterzeichnen können. Es wäre wirklich eine Win-win-win-Situation für unsere drei Länder!“

## Verwaltungskälte

Die scheidende Staatssekretärin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft Vivianne Heijnen möchte, dass „den Interessen Limburgs Rechnung getragen wird“

Der Slogan „Win-Win-Win“ ist auch ein Begriff, der im Volksmund von der niederländischen Staatssekretärin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft Vivianne Heijnen (zurückgetreten seit dem Sturz des Kabinetts Rutte IV), einem Limburger CDA-Mitglied, verwendet wird. In der Woche, in der das Repräsentantenhaus sie dringend um Aufklärung über die monatelange Einstellung des Eurostar nach London bittet, hat sie auch etwas Zeit für 3RX. **„Limburg hat es mir klar gemacht: 3RX bedeutet für uns dreimal Nein.“**

Es ist zwei Tage her, dass die Gespräche mit Belgien erneut verschoben wurden. Vor dem Treffen im Juni gab die Provinz Limburg an, dass sie in Den Haag eine gewisse „administrative Kälte“ verspüre. „Die Leute reden über uns, aber nicht mit uns“, sagte Roermonder Stadtrat Vincent Zwijnenberg im März. Die Provinz Limburg schickte zusammen mit mehreren Gemeinden (darunter Roermond) und Naturschutz-Organisationen einen wütenden Brief.

Dieser Schrei wurde gehört. Staatssekretär Heijnen möchte nun, dass „den Interessen Limburgs Rechnung getragen wird“. „Es nützt uns nichts, wenn es nur eine Eisenbahnlinie gibt, die durch Mittel-Limburg führt. 3RX verlangt der Provinz wirklich etwas ab. **Es ist logisch, dass daher derzeit keine Kooperationsbereitschaft besteht.**“ Ihr zufolge geht es um „ein Maßnahmenpaket, das für alle drei Länder etwas bringt“. Sie macht keine Angaben darüber, was genau in diesem Paket enthalten ist.

## Vogelreiche Teiche

Paket hin oder her, auf Limburger Boden haben sie kein Interesse an einer Eisenbahnstrecke, auf der täglich siebzig fast einen Kilometer lange Güterzüge durch Dorfzentren und empfindliche Natur rumpeln, manchmal voller Chemikalien. Toine Wuts vom Natur- und Umweltbund Limburg arbeitet seit 1998 am Eisernen Rhein und sieht, wie

die Akte von den Belgiern immer wieder aufgewühlt wird. Er führt uns entlang der 3RX-Route. Wir starten an der flämisch-niederländischen Grenze bei Weert und fahren über Roermond nach Norden in Richtung Venlo. In allen drei Städten weist er darauf hin, warum diese Route seiner Meinung nach eine so miserable Idee ist.

### **Weert**

Zunächst muss der Zug den Bahnhof Weert passieren. Um keine Lärmbelästigung zu verursachen, sollte dort laut Umweltverträglichkeitsprüfung aus dem Jahr 2000 eine acht Meter hohe Lärmschutzwand errichtet werden, sagt Wuts. „Die Berliner Mauer war gerade gefallen und Weert sollte eine Trennmauer bekommen.“ Die Route kreuzt auch die europäischen Naturschutzgebiete Weerterheide und Budelerbergen. „Wenn siebzig Eiserne Rheinzüge wieder in Betrieb gehen, dann muss laut derselben Studie ein kilometerlanges, hässliches Dach über sie gestülpt werden“, sagt Wuts, als wir an den Schienen im Naturschutzgebiet stehen.

### **Die Roermonder Kurve**

Wenn die Strecke dann in Roermond Richtung Venlo führt, muss der Zug wenden, was zu Zeit- und Kostenverlusten führt, oder es muss eine neue Kurve entstehen, die die Naturschutzgebiete Asseltse Plassen und Vuilbemden, „die vogelreichsten Gegenden“, in Mitleidenschaft zieht. reiche Seen in Limburg“. Entlang der Straße ist Bauer Jos Linssen damit beschäftigt, ein kleines Stück Land zu pflügen, sein Hof und sein Haus müssten weichen, wenn die neue Kurve gebaut würde. „Für die örtlichen Schützenfeste mussten einst hohe Behälter mit Isoliermaterial auf der Wiese aufgestellt werden, um Dachse, Vögel und andere Tiere vor den Explosionen zu schützen. Es wäre seltsam, wenn ein Güterzug durch eine offene Wiese fahren dürfte. Was geht verloren, wenn die Eisenbahn gebaut wird, und was wird der Natur zurückgegeben? Das ist normalerweise nur ein Stück.“

### **Ortsdurchfahrten und die Venloer Kurve**

Etwa zwanzig Kilometer nördlich muss in einem grünen, schicken Viertel am Stadtrand von Venlo eine weitere komplizierte Kurve gemacht werden. Doch bevor der Zug dort ankommt, durchquert er die Ortskerne von Swalmen, Reuver, Belfeld und Tegelen. Laut Toine Wuts sind die Züge dafür viel zu lang. „Wenn sie unerwartet warten müssen, werden die Bahnübergänge in einem ganzen Dorf blockiert. Die A73 wurde hier in einen Tunnel verlegt oder um Dörfer herumgeführt und dann würde man jetzt eine Güterzugverbindung direkt durch die Zentren realisieren.“

Laut Wuts behindert auch das historische Recht, das Belgien an der Strecke hat, die Entwicklung in Limburg. „Roerdalen wollte einst einen Radweg durch den Meinweg bauen. Belgien legte daraufhin erfolgreich Einspruch ein und hält an dem Verfahren fest. Es kommen ständig neue Stadträte oder Politiker hinzu. Sie denken immer: Großartig, lasst uns die Lastwagen von der Straße holen. Und sie vergessen die Geschichte. Alle bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, dass kaum Lkw die Straße verlassen.“ Aus Sicht der Umweltschützer führt die ideale Route nicht direkt an Gebäuden vorbei und durch empfindliche Natur, sondern entlang bestehender Autobahnen. Allerdings sind die Kosten für das Zeichnen einer komplett neuen Trasse um ein Vielfaches höher.

„Wenn diese Zone für den Schienenverkehr reserviert ist, muss man auch die Konsequenzen tragen“, reagiert Vanelsländer lakonisch auf das Argument, dass mittlerweile viele Menschen in der Nähe der ungenutzten Strecke wohnen. „Wenn Sie jemals eine Belegung dort zugelassen haben, dann ist das Ihr Problem und Sie müssen das beheben.“

„Wir sind dicht bebaut, wir haben viele Aktivitäten im Gewebemaßstab“, sagt der flämische Minister Peeters. „Es wird nicht einfach sein, eine neue harte Infrastruktur aufzubauen, aber es wird enorme Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit des Verkehrs haben und zu

deutlich weniger Verkehr auf den Straßen führen. Das ist ein sehr wichtiger Aspekt, den auch alle am Tisch erkennen müssen.“

### **Den Nationalreflex zügeln**

Im Kampf um den Eisernen Rhein prallen belgische und niederländische Interessen scharf aufeinander. Zwischen Gent und Terneuzen <Zeeland> war es möglich, nationale Perspektiven zu überwinden. Die Niederlande und Belgien haben Geld für den Bau der fehlenden Gleisverbindungen zwischen den flämischen und seeländisch-flämischen Städten bereitgestellt, damit Güterzüge und später vielleicht auch Passagiere verkehren können.

„Früher hätte Zeeland Seaports sein Bestes getan, um Dow Chemicals besser an das belgische Schienennetz anzubinden, aber es gab kein gemeinsames Interesse“, sagt Daan Schalck, CEO von North Sea Port. Dieses belgisch-niederländische Unternehmen entstand aus der Fusion des Hafens von Gent und der Zeeland Seaports, in der bereits die Häfen von Terneuzen und Vlissingen fusioniert waren. „Der Zusammenschluss war ein großer Katalysator, um Prorail und Infrabel an einen Tisch zu bringen und daraus ein gemeinsames Projekt zu machen.“

Daan Schalck (North Sea Port): „Warum sollten wir auf dieser einen Strecke noch Konkurrenten sein?“

Schalck fordert die Niederlande auf, den nationalen Reflex im Fall von 3RX einzudämmen und ein gemeinsames Interesse zu finden. „Wir müssen uns die Hafengebiete der Niederlande, Belgiens und auch Nordfrankreichs sowie die Industrie rund um Geleen und im gesamten Ruhrgebiet ansehen“, sagt er in seinem Büro im Hafen von Gent. „Je robuster wir das machen, desto wahrscheinlicher ist es, dass wir die Grundstoffindustrie erhalten. Ob in Rotterdam, Geleen oder Antwerpen die Dominosteine zu fallen beginnen, es wird uns allen schlechter gehen. Nur wenige wissen, wie eng Rotterdam und Antwerpen über Pipelines miteinander verbunden sind. Warum sollten wir auf dieser einen Strecke immer noch Konkurrenten sein?“

### **Vernetzungen**

Es gibt so viele Herausforderungen im Bereich Klima und Energie, dass den Häfen der Niederlande keine andere Wahl bleibt, als zusammenzuarbeiten, glaubt der CEO. „Als ich vor vierzehn Jahren hier anfang, gab es in Flandern ein Schlachtmodell zwischen Seebrügge, Gent und Antwerpen. Das ist jetzt weg. Es macht keinen Sinn, wenn eine Pipeline in Gent stoppt und nicht weiter nach Antwerpen führt. Je vernetzter wir sind, desto besser. Früher wurde es rein ökonomisch betrachtet. Mittlerweile ist man sich darüber im Klaren, dass es auch im Zusammenhang mit Klima und Stickstoff ein gemeinsames Interesse gibt. Da muss man über die Grenzen hinweg schauen. Das gilt auch für die Bahn.“

### **Austausch**

Im Fall von 3RX erweisen sich der nationale Reflex und das gegenseitige Misstrauen als schwieriger einzudämmen. Ende 2022 stand die Tür noch offen. In einem Doppelinterview mit der Lokalzeitung Het Belang van Limburg stellte Staatssekretärin Heijnen (im Beisein ihrer flämischen Kollegin Lydia Peeters) fest, dass „die Ambitionen im Bereich des Güterverkehrs auf der Schiene so groß sind, dass es nicht darum geht.“ oder oder, aber und-und (...) Es geht darum, möglichst viele Lkw von der Straße zu nehmen.“

### **Ist die Tür jetzt zu?**

Diese Tür scheint jetzt fast geschlossen zu sein. Die **jüngste Kosten-Nutzen-Analyse sei für die Niederlande erneut schlecht ausgefallen**, so ein Sprecher des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, sodass eine Offenlegung die Verhandlungen zum Erliegen bringen würde. „Mit einem limburgischen Staatssekretär wird das eine sehr schwierige Geschichte.“

Belgien ist derweil weiterhin offen für einen Austausch. Lydia Peeters: „Wenn Sie wirklich etwas wollen, das der anderen Person weniger nützt, können Sie die Unterstützung erhöhen, indem Sie in anderen Bereichen Zugeständnisse machen. Wir haben viele Grenzübergänge zu den Niederlanden. Wenn sie andere Elemente auf den Tisch bringen wollen, sollte das meiner Meinung nach möglich sein. Nur stehst du nirgendwo allein in dieser globalen Welt.“

-----  
**Original mit Bildern:**

<https://www.de-lage-landen.com/article/spanning-op-het-spoor-hoe-nederland-en-belgie-twisten-over-de-ijzeren-rijn>  
-----

**Zusatzinfo zur 3RX:-Variante**

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Michael Theurer vom 5. September 2022 auf die Frage 158 des Abgeordneten Dr. Martin Plum (CDU/CSU):

*"... Die im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans Schiene enthaltene ABS Grenze NL/D-Kaldenkirchen-Mönchengladbach-Rheydt/Odenkirchen steht im Zusammenhang mit dem internationalen Vorhaben Rhein-Ruhr-Rail-Connection (3RX). Das Vorhaben soll insbesondere den Seehafenhinterlandverkehr von und nach Antwerpen verbessern.*

*Wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Realisierung des Bedarfsplanvorhabens ist eine vorherige Einigung mit Belgien und den Niederlanden, da die im Bundesverkehrswegeplan ermittelte Wirtschaftlichkeit nur erreicht wird, wenn auch der niederländisch/belgische Teil von 3RX realisiert wird. Für die unterstellten Ausbauten in den Niederlanden konnte jedoch bisher keine Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden. Auf Anregung der Niederlande wurde dazu eine trilaterale Arbeitsgruppe unter Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr <eingerrichtet?> Die Arbeitsgruppe hat eine Aktualisierung der 3RX-Studie unter Einbeziehung einer aktuellen Datenbasis und neuer Nutzenkomponenten beauftragt, die voraussichtlich Anfang 2023 abgeschlossen werden soll." <2023: Die Studie ist fertig, die Ergebnisse werden nach trilateraler Absprache aber nicht veröffentlicht/siehe oben>*

**Zusatzinfo zur "historischen" und zur A52-Route:**

*Die Güterverkehrsstrecke Eiserner Rhein ist nicht Bestandteil des BVWP 2030  
Projektnr. 1-193 ABS/NBS (Roermond -) Grenze D/NL - Wegberg - MG-Rheydt  
Projektnr. 1-194 ABS/NBS (Roermond -) Grenze D/NL - MG - Rheydt (A52-Variante)*

**Beide In Erstbewertung ausgeschieden.**

**Grund für das Ausscheiden:**

Ein Ausbau bzw. Neubau der Strecke würde zwar einen Nutzen für den Güterverkehr zwischen Antwerpen / Zeebrügge und dem Ruhrgebiet bringen, allerdings kann dieser Nutzen nicht die hohen Investitionskosten ausgleichen. Da das Projekt daher nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen. Ein für die Verkehre Antwerpen / Zeebrügge - Ruhrgebiet optimiertes Projekt wurde unter [PB 2-025-V01](#) \*) in den Potenziellen Bedarf aufgenommen. <inzwischen hochgestuft in "vordringlich">

\*) Projekt 2-025-V01: ABS Grenze D/NL - Kaldenkirchen - Viersen - Rheydt-Odenkirchen

Quelle: PRINS Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Stand 2.12.2016