

Zukunft der Häfen liegt auf der Schiene

→ **HINTERGRUND** Die Landesregierung hat alternative Strecken für die Güter-Schiienenverbindung „Eiserner Rhein“ prüfen lassen

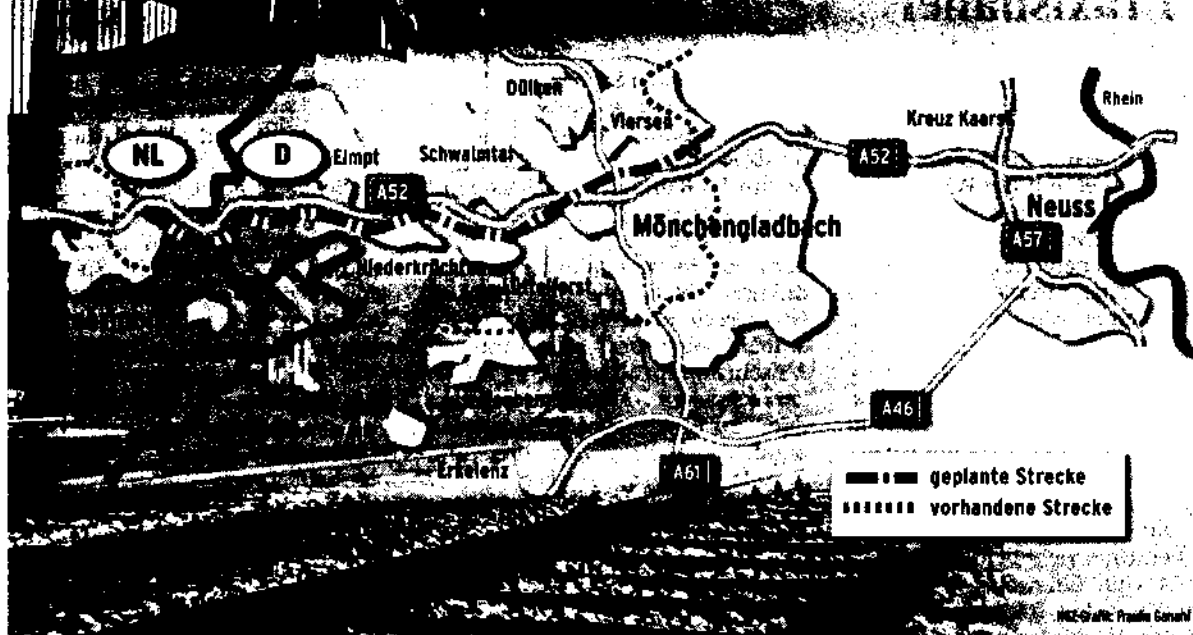
SPD: Straße entlasten

Horst Fischer, Verkehrsexperte der Kreistagsfraktion der SPD, sieht das ähnlich: „Wir begrüßen jede Variante, die sich realisieren lässt.“ Es sei höchste Zeit, den Schienenverkehr auszubauen, um die ohnehin bereits stark befahrenen Straßen in

NRW nicht noch mehr zu belasten. Wenn eine neue Schienentrasse den Umweg über Viersen oder Krefeld nehme, sei dies grundsätzlich kein Problem, vorausgesetzt, die Schienenkapazitäten zur weiteren Verteilung der Güterzüge auch in Richtung Neuss reichten aus – „und wir kümmern uns parallel dazu um den Lärmschutz für die Anlieger“.

TRANSITIM 31/20

Neue Pläne für den Eisernen Rhein



Die historische Trasse des „Eisernen Rheins“, die bis 1991 noch befahren wurde (blaue Linie), bietet kaum Chancen zur Reaktivierung. Die günstigste Alternative scheint eine Route entlang der Autobahn 52 (rote Linie). Noch ungeklärt ist die Anbindung in Richtung Neuss.

INFO

Der „Eiserne Rhein“: Vorteile für Trasse an der A 52



(ki) Das neue Gutachten zur deutschen Teilstrecke des „Eisernen Rheins“ hat die Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung in Aachen erstellt. Die günstigste Streckenführung ist danach eine Trasse entlang der A 52 zwischen Maastricht und Venlo. Da-

für müssten rund 35 Kilometer Schienenstrang neu angelegt werden. Die Kosten sollen zwischen 600 000 und 800 000 Euro betragen. Experten gehen davon aus, dass von Krefeld/Viersen aus alle Häfen in NRW zu erreichen sein werden. Fachleute (Informationen auch zur Historie der Strecke liefert die Homepage von Thomas Barthels: www.der-eiserne-rhein.de) rechnen damit, dass – sollte die neue Strecke in zehn Jahren fertig sein – zunächst täglich 20 bis 40 Güterzüge, ab 2030 dann rund 70 Züge (Foto: SBB Cargo) pro Tag die Strecke zwischen Antwerpen und dem Rheinland befahren werden.

→ **ZUR SACHE**
VON FRANK KIRSCHSTEIN

Schiene stärken

Der „Eiserne Rhein“, das hört sich nach Industrialisierung an, nach alten Wirtschaftsstrukturen, die längst Vergangenheit sind. Teilweise stimmt das sogar, denn neu ist die Idee der Verbindung zwischen Antwerpen und dem Raum an Rhein und Ruhr nicht: 1879 wird der „Eiserne Rhein“ auf deutscher Seite eröffnet – schon damals für Industrie und Handel. Was früher Säcke, Kisten und Kästen, sind heute die Container, ohne die im globalisierten Warenverkehr nichts mehr geht. Und eben dieser Prozess der

Globalisierung und der Verteilung der Produktion von Gütern auf verschiedenste Standorte führt dazu, dass der Güterverkehr ständig zunimmt. Neuss ist mit seinen stark aufgestellten Häfen, die als Drehscheibe zwischen Schiff, Bahn und Lkw fungieren, in der guten Ausgangslage, davon profitieren zu können. Ob mit oder ohne Übernahme des Krefelder Hafens steht jedoch fest: Mit dem noch immer drastisch steigenden Güteraufkommen müssen Alternativen zum Transport auf der Straße gefunden werden. Die Frage des Lärmschutzes ist dabei sehr wichtig, sie darf jedoch kein K.o.-Kriterium sein. Denn: Unter dem Strich betrachtet lassen sich Güter auf der Schiene – kommen Lärmschutz und moderne Zug-Technologie zum Einsatz – immer noch um ein Vielfaches umweltfreundlicher transportieren als im Dauerstau auf den ohnehin bereits belasteten Autobahnen im Transit-Land NRW.