

Eiserner Rhein unabhängige Untersuchung Teil 1 "Bestandsaufnahme"

Eine Diskussion über eine Wiederbelebung des Eisernen Rheins im vollen Gange.
Hier wird eine neue Variante an der A 52, oder die Wiederbelebung der historischen Trasse ins Spiel gebracht.
Als Bürger steht man der Diskussion recht hilflos gegenüber, da stets nur entweder alles für,
mit zum Teil fragwürdigen Argumenten, oder alles gegen eine Variante spricht.
Dabei fehlt es leider völlig an Objektivität.
Hier soll die Situation sachlich und technisch aufgearbeitet werden.
Emotionen die seitens der Politik geschürt werden gibt es genug, und führen nicht zum Ziel.
Doch nun zur sachlichen und technischen Bestandsaufnahme der historischen Strecke des Eisernen Rheins.
Es Zeitgründen wurde in erster Linie der Eiserner Rhein im Wegberger Stadtgebiet untersucht.
Wir beginnen im Osten Wegbergs in Ellinghoven und "fahren" Richtung Westen nach Dahlheim

Untersuchung der bestehenden historischen Strecke:

Aus Zeitgründen beschränke ich mich auf die Strecke im Wegberger Bereich



Wer kennt sie nicht die viel zu schmale
und mit 2,9m viel zu niedrige Brücke
in Wegberg - Ellinghoven



Brücke von oben



Die 2,9 Höhe reichen nicht immer aus,
wie auf diesem Bild deutlich wird.
Beachten Sie den abgebröckelten
Beton auf der Unterseite der Brücke.



Bahnübergang mit Schilderwald in Ellinghoven



Bunker, wozu?



Bahnübergang am Weg zur Holzmühle mit "modernem" Sicherungssystem

Von weitem kündigt es sich bereits an, dass die Grenzlandbrücke über den Eisernen Rhein nur mit 21 t befahrbar ist. Die Betonleitwände und die Aussinterungen deuten auf die Baufälligkeit hin. Mit weiteren Beschränkungen ist ohne Neubau in den nächsten Jahren zu rechnen



Ebenfalls deutlich zu sehen wie baufällig diese Brücke ist

Wir ersparen Ihnen den Schandfleck Bahnstation.
Um den man sich seit Jahren nicht mehr gekümmert hat.

Auch der "Liebestunnel" ist auffällig.
Auch wenn der Steg erneuert wurde.



Rost. Rost. Rost.



und auch am Bahnübergang am Grenzlandring immer wieder dasselbe:
Baufälligkeit und Rost



Moderne Sicherungsanlagen



Ich vertrage nur noch 16 Tonnen

Einzigste Brücke ohne Beschränkung, jedoch nicht besonders vertrauenswürdig



Ich bin zwar wunder schön vertrage aber leider nur noch 3 Tonnen



Wer würde gerne hier durchfahren?



Deutsches Eck
Brücke im Dornröschenschlaf aber offenbar in gutem Zustand

Museumsreife Klappertechnik



dagegen Dalheim privat
das einzige Schmuckstück an der Strecke



© www.der-eiserne-rhein.de

Fazit

Investition notwendig

Unabhängig davon, ob die historische Trasse nun reaktiviert wird oder nicht, muss in die historische Trasse auf Wegberger Stadtgebiet investiert werden. Die Brücken sind fast ausnahmslos, wie oben dargestellt, baufällig.

Erneuerung von Brücken

Das sind sowohl die Bahnbrücken als auch die Straßenüberführungen.

Von den Straßenüberführungen ist nur eine einzige nicht in der Belastbarkeit beschränkt.

Dies ist die Überführung der B 221 in Arsbeck

Alle anderen Straßenüberführungen sind nicht mehr zeitgemäß und können nur noch eingeschränkt benutzt werden

Da es sich jedoch um recht kleine Brücken handelt, ist der Aufwand jedoch sehr gering

Der Zustand des Oberbaues (Schienen Schwellen Gleisschotter)

wurde in den letzten Jahren erneuert und ist in recht gutem Zustand

Unwirtschaftliche Strecke

Allein auf Wegberger Stadtgebiet gibt es drei noch besetzte Stellwerke (mit Rheindahlen sind es insgesamt fünf)

Museumsreife Klappertechnik

Die Schranken, Weichen, Signale, werden mit Muskelkraft bedient.

Dies ist wohl einmalig in Mitteleuropa, Museumsreife Klappertechnik des 19. Jahrhunderts,

als Verbindung zum High - Tech Siemens Bahn Zentrum des 21. Jahrhunderts in Wegberg - Wildenrath.

Signalisierung / Streckensicherung

Eine Aufrüstung auf moderne Signalisierung usw. ist daher unerlässlich

Aufgrund dieser Klappertechnik und der hohen eingesetzten Manpower,

ist der Personenverkehr extrem unwirtschaftlich und ergibt nur 10 % Kostendeckung,

und ist damit die unwirtschaftlichste Strecke in ganz NRW

Oberleitung

Lückenschluss der Oberleitung von der Hauptstrecke in Rheydt zum Testzentrum Siemens Wildenrath.

Steht dort schon lange auf dem Wunschzettel. Wird früher oder später so oder so realisiert

Bahnübergänge Industriestraße / Bahnhofstr.



Hier ein Beispiel wie in Reindahlen ein Bahnübergang im Frühjahr 2008 modernisiert wurde.

Dies macht jedoch für Wegberg nur Sinn wenn die historische Trasse **nicht** reaktiviert

zwei - gleisige Trasse

Aufgrund der Vegetationsrückschnittarbeiten der letzten Wochen

ist die Trasse die ursprünglich zwei - gleisig angelegt worden, eindeutig erkennbar

Eine Herstellung der Zweigleisigkeit wäre daher mit recht geringen Kosten machbar.

Hier müsste im wesentlichen nur der Oberbau erneuert werden.

Durchbindung Personenverkehr nach Roermond

Unabhängig einer Reaktivierung der historischen Trasse für den Güterverkehr, würde eine Durchbindung des Personenverkehrs die Wohnstadt Wegberg erheblich stärken

Unabhängig einer Reaktivierung der historischen Trasse ist es notwendig Wegbergs Städtebauliche Schandflecke entlang der historischen Trasse kurzfristig wegzubekommen, und einer bessern Wirtschaftlichkeit zuzuführen.

In Kürze erscheint, Eiserner Rhein unabhängige Untersuchung 2 "Phänomen Nimby"



© www.club-der-bunten.de

Club-der-bunten Jakob – Hoogen Str. 68 D – 41844 Wegberg
Tel : 0 24 34 800 882 info@club-der-bunten.de www.club-der-bunten.de