

Die Zukunft liegt auf der Schiene

In den Nivelsteiner Sandwerken in Herzogenrath ist die Erneuerung der Gleisanlage fast abgeschlossen.

VON JAN MÖNCH

HERZOGENRATH Wenn Markus de Winter seiner Arbeit nachgeht, kommen Kraft und Präzision zusammen. Knappe 150 Tonnen bringt die Gleisstopfmaschine, die der Mitarbeiter der Firma Schweerbau aus Stadthagen bedient, auf die Waage. Die Ungenauigkeiten im Gleis, die sie aufspürt und durch Verdichten des Schotters beseitigt, spielen sich hingegen im Millimeterbereich ab. „So schlecht liegt das Gleis gar nicht“, sagt de Winter, während die Gleisstopfmaschine sich ganz langsam, Meter für Meter durch die Nivelsteiner Sandwerke am Rande von Herzogenrath wälzt. Was da stattfindet, ist nicht nur ein Fest für High-Tech-Fans und Schienenfahrzeugfetischisten, sondern auch ein



„Wir haben nun die Grundlage geschaffen, Ganzzüge zu beschicken, und schaffen damit die Möglichkeit, größeren Kunden ein wirtschaftlicheres Transportgeschäft anzubieten.“

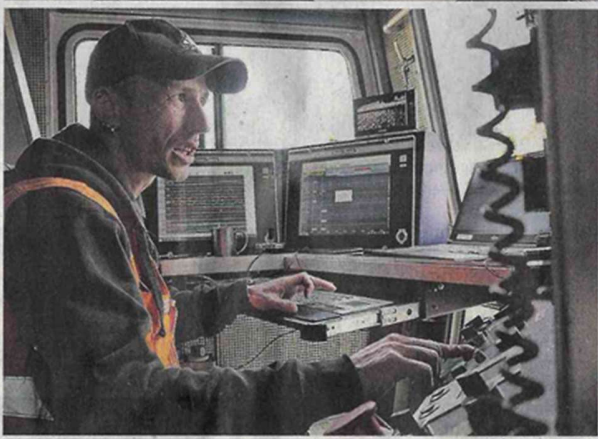
Charles Russel, Seniorchef der Nivelsteiner Sandwerke

regionales Stück Verkehrswende. Mitte Mai soll das Nivelsteiner Gleis rundum erneuert sein, im November der Anschluss an das Gleisnetz folgen. Bekanntlich passiert die Strecke Aachen-Mönchengladbach die Sandwerke, sie muss dann für einige Tage gesperrt werden, und das geht nicht früher.

Schon seit 100 Jahren

Dass auf dem Gelände der Nivelsteiner Sandwerke Gleise liegen, und zwar ziemlich genau 1,3 Kilometer, ist nichts Neues. Es ist sogar schon seit rund 100 Jahren der Fall. Sie wurden allerdings lange nicht mehr genutzt. Nun soll der Weg zurück auf die Schiene gehen, jedenfalls für einen beträchtlichen Teil der rund 400.000 Tonnen Sand und Kies, die hier jährlich ihren Weg in die weite Welt antreten. Seniorchef Charles Russel hält es für „vorstellbar“, dass davon mittelfristig rund ein Drittel mit Güterzügen abtransportiert wird.

Wieso aber geschieht das nicht längst? Wer diese Frage stellt, lan-



Alles im Lot? Zwei Mitarbeiter der Firma Schweerbau aus Stadthagen (**Bild oben**) begleiten die Arbeit der Gleisstopfmaschine. Die Gleisstopfmaschine bringt Kraft und Präzision zusammen: Hier kommuniziert Markus de Winter (**Bild unten links**) mit seinen Kollegen. 1,3 Kilometer Gleisanlage sind Teil der Nivelsteiner Sandwerke. Doch lange wurden sie nicht genutzt.

FOTOS: JAN MÖNCH

det ganz am Anfang unseres Jahrtausends – und bei der Deutschen Bahn. Der Konzern setzte damals sein sogenanntes Marktorientiertes Angebot Cargo, kurz Mora C, um. Damals wurden massenweise Gleisanschlüsse gestrichen, die aus Bahn-Sicht nicht oder nicht mehr rentabel waren. Die direkte Folge war, dass Unternehmen wie die Nivelsteiner Sandwerke wohl oder übel auf die Straße ausweichen mussten. „In den 50er und 60er Jahren hatte noch fast jede Industrieanlage einen Gleisanschluss. Und wir haben bis 2002 jeden Tag Waggons hier gehabt. Das war ganz normales Tagesge-

schäft“, erinnert sich Charles Russel. 20 Jahre sind vergangen, und es weht ein anderer Wind. Umweltpolitik hat eine andere Priorität als seinerzeit, Mobilität wird mit anderen Augen gesehen als damals. Und die Industrie wird zunehmend gezwungen, ihren CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Die Chancen stehen also gut für eine Renaissance der Schiene, nicht nur, was die Beförderung von Personen betrifft, sondern eben auch von Material.

Und genau darauf setzt Charles Russel. „Wir haben nun die Grundlage geschaffen, Ganzzüge zu beschicken, und schaffen damit die

Möglichkeit, größeren Kunden ein wirtschaftlicheres Transportgeschäft anzubieten“, sagt er. Zwei Ganzzüge finden auf dem Gelände Platz, die Holzschwellen der alten Gleisanlage wurden durch Beton ersetzt, die Weichen sind überholt, bewusst wurde ein besonders schweres Schienenprofil gewählt.

Nicht zuletzt ist es für das direkte Umfeld der Sandwerke eine gute Nachricht, wenn mittelfristig weniger Lkw das Gelände erreichen und verlassen müssen. Ganz aus der Welt zu schaffen sind die allerdings nicht, schließlich sitzt nicht jeder Kunde soweit entfernt und bestellt derart

große Mengen, dass der Weg über die Schiene lohnend wäre. Doch auch hinsichtlich des Transports per Lkw selbst bleibt nicht etwa alles beim Alten: Ab September werden die Nivelsteiner Sandwerke Prototypen elektrisch angetriebener Sattelzugmaschinen testen, die aus dem eigenen Solarstrom gespeist werden.

Weite Strecken werden mit dem Zug über die Schiene zurückgelegt, kurze Strecken abgasfrei und geräuscharm mit dem E-Lkw – so könnte die fernere Zukunft für Sand und Kies aus Herzogenrath aussehen.