

Chancen des Einzelwagenverkehrs in Rheinkamp

RCG und der Einzelwagen-Hub West



VON CHRISTIAN RAUSCHKOLB UND STEFAN HÖGEMANN

Der Bahnhof Rheinkamp ist noch heute eine imposante Anlage im ländlichen Raum unmittelbar nördlich des Ruhrreviers. Er diente rund 100 Jahre vornehmlich dem linksrheinischen Steinkohlenbergbau, der Ende 2012 eingestellt wurde. Die umfangreichen Gleisanlagen wurden jedoch nach dem Ende des Bergbaus nicht zurückgebaut, wie es zuvor oft der Fall war, sondern blieben für neue Zwecke erhalten, denn zu dieser Zeit gab es in der Region kaum noch nennenswerte leistungsfähige frei verfügbare Güterverkehrsanlagen. Die Entwicklung des Bahnhofs zum modernen Hub des Einzelwagenverkehrs ist Gegenstand dieses Artikels. Zuvor soll jedoch kurz auf die wesentlichen geschichtlichen Entwicklungspunkte des Bahnhofs und dessen Einbettung in das anschließende Eisenbahnnetz eingegangen werden.

Netzentwicklung

Der Bahnhof entstand um die vorletzte Jahrhundertwende als Teil der Bahnlinie von Rheinhausen nach Kleve, die zunächst am 23.12.1903 im Reiseverkehr von Rheinhausen bis Moers eröffnet wurde. Ab dem 15.08.1904 konnte dann von Moers über Rheinkamp, Rheinberg und Xanten nach Kleve gefahren werden, wo Anschluss an die 1863 bis 1865 eröffnete Strecke von Krefeld nach

Nijmegen [NL] bestand. In den Jahren 1921 bis 1929 erfolgte der zweigleisige Ausbau zwischen Moers und Rheinkamp. Nördlich von Rheinkamp blieb die Strecke stets eingleisig, wird aber von Süden ausgehend bis Millingen seit dem 23.05.1971 unter Fahrdracht betrieben. In Millingen sorgt ein großflächiger Standort der Solvay GmbH bis heute für erhebliches Frachtaufkommen. Aufgrund des im Nordteil der Strecke stets geringen Verkehrs und angesichts des sich spätestens ab den achtziger Jahren immer weiter verschlechternden Oberbaus entschloss sich die Deutsche Bundesbahn zur Stilllegung des Abschnitts zwischen Xanten und Kleve. Der Reiseverkehr endete hier am 29.12.1989 und der Güterverkehr kurz darauf am 28.02.1990. Im Jahre 2003 wurde der Oberbau entfernt, und heute befindet sich auf weiten Teilen der inzwischen entwidmeten Trasse ein Radweg. Der Bahnhof Rheinkamp selbst ist noch heute Teil der von Rheinhausen kommenden Hauptbahn mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Am nördlichen Einfahrtsignal befindet sich der Übergang zur Nebenbahn, denn als solche wird der weitere Abschnitt bis Xanten betrieben. Seit 1979 passieren Reisezüge den abgelegenen Bahnhof Rheinkamp, der bis zum 01.08.1916 nach dem nahegelegenen

Moerser Stadtteil Repelen benannt war, ohne Halt.

Lebensader Steinkohlenbergbau

Die tatsächliche Bedeutung des Bahnhofs lag noch bis in das Jahr 2013 im Steinkohlenbergbau begründet. Zeitweise schlossen gleich zwei leistungsstarke Großschachtanlagen hier mit ihren Zechenbahnen an. In den Bahnhof eingeführt wurden die zunächst getrennten Anschlussbahnen der beiden Bergwerke Friedrich-Heinrich in Kamp-Lintfort und der Pattbergschächte in Moers-Repelen. Beide überquerten aus westlicher Richtung kommend die Bahnstrecke Rheinhausen – Kleve am Südkopf und mündeten dann in einem scharfen Bogen etwa mittig in den Staatsbahnhof. Später erfolgte die Vereinigung zu einer einzigen Trasse, die noch heute besteht und in naher Zukunft für den SPNV reaktiviert werden soll, worauf im weiteren Verlauf noch eingegangen werden wird. Geschichte hingegen ist ein Gleisdreieck östlich der Überführung über die DB-Anlagen, von wo aus über ein weiteres Dreieck der Hafen Rheinpreußen und andere Bergbaustandorte im sogenannten Rheinpreußen-Netz erreicht werden konnten. Südlich des zweiten Gleisdreiecks exis-

Am 28.02.23 war die angemietete 363 678 von Railsystems RP GmbH im Auftrag der RCG mit dem Übergabezug von Rheinkamp nach Marl Hüls unterwegs. Zu sehen ist der Zug auf der alten Zechenbahn der RAG von Marl DB nach Marl Hüls (ex Zeche Auguste Victoria).



Am 08.04.25 befand sich die 275 502 auf der Durchreise durch Moers in Richtung Ruhrgebiet. Im Zugverband fanden sich Wangengruppen für verschiedene Anschließer für Duisburg Ruhrort und Gladbeck.

tiert die alte Zechenbahnstrecke noch immer und dient nun dem Chemiewerk der INEOS Solvents Germany GmbH (ehemals Sasol). Über sie ist das Werk an den früheren Rheinpreußen-Hafen am Rhein in Homberg angebunden. Für den Bahnhof Rheinkamp haben die dortigen überschaubaren Verkehre keine Bedeutung.

Die Pattbergsschächte schlossen 1993, bestehen blieb jedoch das Bergwerk Friedrich-Heinrich in Kamp-Lintfort, das 2002 in „Bergwerk West“ umbenannt wurde. Nach dem Ende der Förderung auf dem Bergwerk West zum Jahresende 2012 und dem Ab-

fahren der letzten Kohlen von einem dortigen Kohlelager wurde die Strecke am 18.12.2013 gesperrt. Damit hatten auch die zahlreichen Nebengleise des Bahnhofs Rheinkamp zunächst keine Bedeutung mehr.

Geplante Reaktivierung im SPNV

Die Zechenbahn wurde jedoch nicht abgebaut, sondern gehört seit 2019 der Niederrheinbahn GmbH, deren Gesellschafter die R.A.T.H. GmbH (75 %) und die Stadt Kamp-Lintfort (25 %) sind (die R.A.T.H. GmbH ist u. a. die Holding der RTB CARGO-Unternehmensgrup-

pe), und welche Infrastruktur im Winter 2019/2020 weitgehend erneuern ließ. Ab dem 16.05.2020 den Sommer über anlässlich der 2020 auf dem ehemaligen Zechengelände stattfindenden Landesgartenschau an Samstagen und Sonntagen Zubringerverkehre mit LINT 41-Triebwagen durchgeführt. Zukünftig soll ein neuer Verbindungsbogen durch eine Bauschutthalde die direkte Anbindung der Zechenbahn aus Richtung Rheinhausen ermöglichen. Bisher muss in der ehemaligen RAG-Gleisgruppe am Nordkopf die Fahrtrichtung gewechselt werden, um von Kamp-Lintfort kommend durch Gleis 7 des Güterbahnhofs in Richtung Moers zu gelangen. Die Wiederaufnahme des Personenverkehrs ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 angedacht, nachdem ein DSTW die von 1928 stammende Alttechnik mit ihren Flügelsignalen abgelöst hat. Am Rande erwähnt sei die seit 2007 bestehende Stiftung Historischer Eisenbahnpark Niederrhein, die heute auf dem östlichen Teil des Bahnhofsgeländes ansässig ist. Die Stiftung, die bereits erste sehenswerte Restaurationsfolge an historischen Fahrzeugen erzielen konnte, hat hier zahlreiche seltene, vor allem aus preußischer Zeit stammende, nicht restaurierte Fahrzeuge abgestellt. Langfristig gibt es seitens der Stiftung Pläne für ein Eisenbahnmuseum in Rheinkamp. Inwieweit sich diese realisieren lassen, wird die Zukunft zeigen.



Am 09.08.22 war die 275 815 mit leeren Wagen für die TRIMET Aluminium in Essen Stadthafen beschäftigt. Eine Zeitlang hat die RCG regelmäßig Aluzüge von Essen Stadthafen nach Österreich abgefahren.

Die bestehenden Gleisanlagen

Neben den beiden Streckengleisen und jenen im Bereich der Ladestraßen östlich und westlich des Bahnhofs verfügt dieser über sieben beidseitig angeschlossene Nebengleise mit 550 bis 690 m Länge, die dem Güterverkehr vorbehalten sind. Zusätzlich gibt es die weiter nördlich gelegene Gleisgruppe um die Gleise 22 und 23 sowie das dortige Stumpfgleis 21. Ab Mitte der 2010er Jahre wurden die Gleise im mittleren Bahnhofsbereich zeitweise von der Firma Siemens zur Zwischenabstellung fabrikneuer Triebzüge genutzt und ebenso gelegentlich nicht genutzte Güterwagen hier zwischenabgestellt. Dann kehrte regulärer Güterverkehr zurück, denn ab August 2019 begann die ÖBB-Gütersparte Rail Cargo Group (RCG), hier einen Hub (ein Begriff, der in der Logistik von dem Wort „Hauptumschlagsbasis“ abgeleitet wurde) des Wagenladungsverkehrs zwischen dem Ruhrgebiet und dem europäischen Ausland zu etablieren.

Die neue Blüte des Einzelwagenverkehrs in Rheinkamp

Die RCG hat sich zum Ziel gesetzt, Einzelwagenverkehr zuverlässiger, wirtschaftlicher und nachhaltiger zu gestalten. Gerade die immer stärker werdende Konkurrenz der Straße und vor allem die Auslagerung der Lager auf die Logistik macht den Transport auf der Eisenbahn nicht einfacher. Das Einzelwagennetzwerk der RCG um den Hub Rheinkamp ist eine zentrale Säule in NRW, um Güter aller Art, insbesondere Chemierzeugnisse, Stahl und Massenprodukte wie Kohle und Erz den jeweiligen Kunden in der Region fein zu verteilen oder auch zu sammeln, um diese von dort auch europaweit zu versenden. Von Rheinkamp aus werden kleinere Wagengruppen vor allem Gleisanschlüssen im Ruhrgebiet und im Rheinland zugestellt. Der Bahnhof Rheinkamp bildet hierbei den sogenannten „Hub West“ der RCG, von dem aus aktuell Züge in die Schweiz, Österreich, Frankreich, Niederlande, Belgien und nach Schweden starten. Nicht bei allen Kunden besteht immer die Möglichkeit, die Wagen bis zur Bildung eines Ganzzuges zu sammeln, da Gleiskapazitäten fehlen. Daher hat sich die RCG die Aufgabe gemacht, die Volumina für die einzelnen Kunden zu sammeln und anschließend wirtschaftlich den Weitertransport zu organisieren, wobei aus mehreren Wagengruppen gemischte Züge gebildet werden. Die RCG ist in Österreich deutlicher Marktführer im Einzelwagenverkehr und versucht, dies auch in Europa zu werden, wobei vor allem in Deutschland weitere Marktanteile erlangt werden sollen. Insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen eröffnet dies Chancen, Aufkommen (wieder) auf die Schiene zu verlagern und gleichzeitig die Transporte klimaneutral zu gestalten. Der Einzelwagenverkehr ist in der aktuellen Ausführung im direkten Wettbewerb zur Straße nicht kostendeckend. Eine Handvoll Wagen in der Fläche abzuholen, um diese auf einem Rangierbahnhof zu sammeln und weiterzutransportieren, ist aufwändig. Der Einzelwagenverkehr konkurriert mit dem Lkw, der direkt fährt. Das heißt, der Transportpreis ist durch den Markt fixiert, die Kosten für den Zugverkehr durch den aufwändigen Prozess auch. Die Differenz muss die Allgemeinheit tragen, wenn diese auf mehr Nachhaltigkeit setzen und eine Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene will. Volkswirtschaftlich rechnet sich das mehrfach. Es ist ein aufwändiges, aber wichtiges Geschäft.



Die Vielzahl an Herausforderungen und die Bedürfnisse der einzelnen Kunden haben verdeutlicht, wie wichtig der Aufbau eines alternativen Einzelwagennetzwerkes ist, um auch eine Alternative zum jetzigen „Marktführer“ Lkw oder auch zur DB Cargo in Deutschland zu etablieren. Problematisch ist leider weiterhin die unzureichende Infrastruktur mit fehlenden Trassenkapazitäten und vor allem den über die Jahre hinweg entfallenen Gleisanbindungen von mittleren und kleineren Firmen.

Die RCG ist schon seit 2016 im Einzelwagenverkehr in NRW unterwegs. Die erste Relation bestand von Antwerpen nach Troisdorf, wo eine Zugteilung erfolgte und Wagengruppen weiter nach Duisburg-Wedau zur voestalpine Track Solutions Duisburg GmbH sowie solche mit Chemikalien nach Gladbeck West gefahren wurden. Seit 2018 besteht der sogenannte Rhein-Ruhr-Shuttle, der vor allem Chemierzeugnisse, Stahl und andere Stückgüter befördert. Zuerst waren es meist Langschienen der voestalpine oder auch Chemieprodukte von Dormagen sowie vom Chemiepark Marl.

Nach und nach wurden das Netz der Kunden und deren Gleisanschlüsse erweitert. So kamen Bedienstellen in Duisburg-Hamborn, Krefeld-Uerdingen, Krefeld-Linn (Anschluss zur Krefelder Hafenbahn), Moers INEOS und NIAG, Rheinau, Mülheim-Speldorf/-Styrum, Millingen, Herne, Dortmund-Obereving, Stadthafen Essen, Köln-Eifeltor, Duisburg Hafen sowie Ruhrort Hafen hinzu. Aufgrund der über die Jahre entstandenen Vielzahl lassen sich nicht alle Betriebsstellen einzeln aufzählen.

Anfänglich hatte die RCG zwei BR 140er (140 003 und 140 070) vorwiegend für

Spotverkehre sowie im Stahlverkehr nach Hagen im Einsatz. Eine BR 202 (202 330), drei BR 203 (203 111, 203 115 und 203 153) sowie eine BR 225 (225 094) waren für den Rhein-Ruhr-Bereich verplant. Auch wurden kurzfristig eine ER 20 sowie verschiedene V 60 eingesetzt. Aufgrund immer höherer Tonnagemengen, mehr Wagen und des damit einhergehenden größeren Platzbedarfs musste ein neuer Standort in NRW gefunden werden. Nachdem der anfängliche Versuch, die Züge in Duisburg-Wedau aufzuteilen, aufgrund des beschränkten Platzes nicht zum Erfolg geführt hatte, wurde die RCG in Rheinkamp mit den schon erwähnten nicht mehr genutzten Gleisanlagen fündig. Seit 2019 werden der Rangierbetrieb und die Verteilung der Wagen vom Bahnhof Rheinkamp aus organisiert, der über Moers aus vielen Richtungen gut angebunden ist – genauso wie der vorherige Standort in Duisburg-Wedau. Auch können hier Büroräumlichkeiten sowie Sozialräume zur Verfügung gestellt werden. Nachdem die Disposition seit 2021 mit einem Bürocontainer hatte Vorlieb nehmen müssen, konnte sie 2023 in das mustergültig renovierte Bahnhofsgebäude umziehen, das überdies Büroräumlichkeiten für die Verwaltung und Pausenräume für das Betriebspersonal beherbergt.

Des Weiteren existiert seit 2019 der sogenannte Rhein-Ruhr TransFER Wels [AT] – Linz – Duisburg, mit dessen sechs wöchentlichen Rundläufen etwa Stahl (vorwiegend als Schienen und Coils) sowie Chemieprodukte in Richtung Rheinland gebracht werden. Über das RCG-Netzwerk besteht überdies eine Anbindung aus dem südosteuropäischen Raum.

Am 14.05.2025 war die 1293 117 mit einer Wagengruppe mit Kesselwagenzug aus Dormagen nach Rheinkamp unterwegs. Von Rheinkamp werden meist die Wagen weiter in Richtung Österreich abgefahren.



Am 23.02.21 organisierten engagierte Eisenbahner aus Rheinkamp eine Lokparade. Fotos (6): Christian Rauschkolb

Auch wurden in den letzten Jahren weitere Verbindungen von Rheinkamp aus aufgebaut, so etwa der TransFER Duisburg – Antwerpen mit zwei wöchentlichen Zugpaaren und einer Laufzeit von 7,5 Stunden am selben Tag. Weitere Destinationen mit je mehreren wöchentlichen Bedienungsfahrten sind Malmö [SE] und Woippy [FR]. Auch diese haben meist verschiedenen Wagengattungen im Zug und befördern Stückgüter, Stahlprodukte und vor allem Chemikalien. Über die Zeit wurden Synergien mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen gefunden und zum Beispiel Kooperationen mit Lineas, Green Cargo, SBB Cargo, Rhenus sowie NIAG geschlossen, die teilweise bis heute existieren.

Aktuelle Transporte

Vor allem der Einzelwagenverkehr in NRW beschäftigt die RCG in Rheinkamp. In der Feinverteilung wird das Schienenwerk in Duisburg-Entenfang bedient und mehrmals in der Woche nach Duisburg-Hamborn und Duisburg-Ruhrort Hafen wie auch Duisburg Hafen gefahren. Stahltransporte wie nach Rheinhausen, Mülheim-Styrum und Mülheim-Speldorf Hafen stehen genauso auf der Agenda wie die regelmäßigen Bedienungsfahrten der Chemieparks in Krefeld-Uerdingen und Dormagen. Weitere Bedienstellen in NRW werden je nach Bedarf angefahren. Genauso zum Portfolio gehören spezielle Schadwagenfahrten zu Wagenausbesserungswerken in NRW.

Seit dem verheerenden Hochwasser der Emscher im Juni 2023 werden die Papierganzzüge aus Österreich umgeleitet und enden nun im Weseler Stadthafen statt im Hafen Emmelsum. Nach Wiederinstandsetzung der Emscherbrücke bei Voerde wird dieser Verkehr auch wieder nach Emmelsum verlegt werden. Bei der Produktion dieser Verkehre wird jeder Zug auf der „letzten Meile“ ab Oberhausen mit Lok und Personal des Hub West gefahren.

Aktueller Lokbestand

Nach den anfänglichen Loks der Baureihen 140, 202, 203 und 225 wurde aufgrund der immer höher werdenden Tonnagezahlen ein strategisches Umplanen erforderlich. Gerade diese relativ alten Baureihen waren immer mehr wartungsintensiv und sowohl angesichts der großen Zuglasten und der teils fehlenden Funkfernsteuerungen nicht mehr zeitgemäß. Daher hat sich die RCG innerhalb kurzer Zeit durch einen Verkauf von fast allen dieser Maschinen getrennt.

Heute existiert im Eigentum der deutschen RCG-Landesgesellschaft Rail Cargo Carrier - Germany GmbH (RCC DE) nur noch die 203 152 (LEW 15090/1975; 203.1, ex DB 202 818), die sich zurzeit in der Hauptuntersuchung befindet, um für den weiteren Einsatz rund um Rheinkamp fitgemacht zu werden. Als Ersatz der älteren Maschinen hat RCC DE Ende 2020 mit 275 111 (VSFT 1001125/2001)

die erste G 1206 gemietet. Noch im Sommer 2021 ist die 275 815 (VSFT 1001024/2000; ex RBH 828) dazugekommen, sowie im Winter 2021 die 275 502 (VSFT 5001476/2003). Alle Loks gehören der Alpha Trains. Hin und wieder wurden auch verschiedene V 60 des Unternehmens Railsystems RP GmbH angemietet, um sowohl den Rangierdienst vor Ort zu unterstützen, wie auch Nahbedienungen wie nach Millingen oder Moers und Krefeld-Uerdingen durchzuführen. Im Gegensatz zu den Anfangszeiten der Verkehre nutzt man heute auch Loks der Baureihenserie Taurus 1016/1116 und Vectron BR 1293 aus dem Bestand der RCG-Führungsgesellschaft Rail Cargo Austria AG (RCA). Diese stehen während der Pausenzeiten der TransFER-Züge als Stilllager zur Verfügung.

Zukunft des Hubs West in Rheinkamp

Die Zukunft des Hubs West ist aufgrund von dessen großem Erfolg gesichert. Allerdings bleibt abzuwarten, inwieweit durch den Umbau der Gleisanlagen sowie der Leit- und Sicherungstechnik vor Ort im Zuge der SPNV-Reaktivierung nach Kamp-Lintfort kurz- und mittelfristig Abstellkapazitäten im Bahnhof verlorengehen und diese woanders kompensiert werden müssen. Langfristig ist eine Erweiterung sicherlich denkbar, doch bleibt abzuwarten, ob der Hub West nicht einen anderen Standort in der Region Rhein-Ruhr finden muss. 