

DORMAGEN

ROMMERSKIRCHEN
AMTLICHES MITTEILUNGSBLATT DES RHEIN-KREISES NEUSS

ROMMERSKIRCHEN
Willmann gibt den Parteivorsitz bei der CDU ab, Seite D 5

NINA KESSLER
Waldbiologin bietet Wohlfühl-Coaching, Seite D 4

Neuß-Grevenbroicher Zeitung

Vision: Neuer Rhein-Kanal nach Belgien

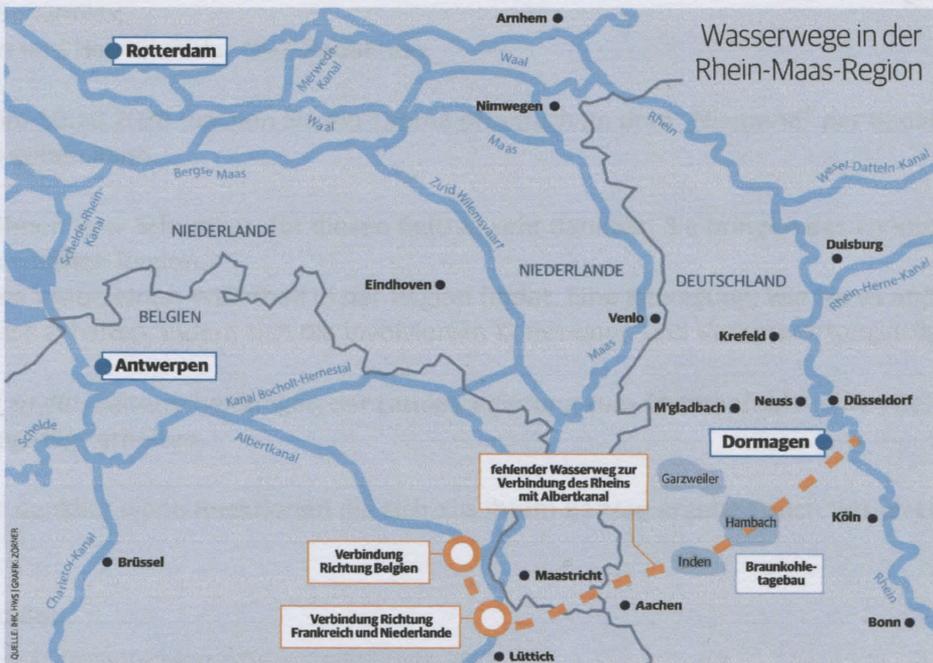
Eine Initiative in Xanten kritisiert die Pläne, von Dormagen aus eine Rheinwassertransportleitung zum Tagebau Garzweiler zu bauen. Stattdessen sollten Pläne verwirklicht werden, mit einem Kanal die Infrastruktur zu verbessern.

VON KLAUS D. SCHUMILAS

DORMAGEN Noch wäre Zeit, um eine politische Entscheidung für ein Projekt zu erlangen, das eine große infrastrukturelle Bedeutung für die gesamte Region haben könnte. So sieht es die Hochwasser- und Infrastrukturschutz-Initiative am Niederrhein (HWS) mit Sitz in Xanten. Sie ist gegen die Pläne einer Rheinwassertransportleitung von Dormagen in die Tagebau-Gebiete und fordert den Bau eines beschiffbaren Kanals, der letztlich eine Anbindung der Rheinhäfen an Antwerpen bedeuten würde. Einen entsprechenden Vorstoß hat HWS jetzt beim Bundesverkehrsministerium gemacht und ist auch bei RWE Power aktiv geworden.

„Die beabsichtigte Lösung von Rohrleitungen nach Garzweiler ist falsch“, sagt Initiativesprecher H.-Peter Feldmann. „Die Lösung für die Braunkohleproblematik hat keine Auswirkungen auf die Infrastruktur. Aber gerade dafür gäbe es mit einem offenen Wasserweg eine Möglichkeit, die viele Chancen beinhaltet.“ Die Initiative fordert als einen ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie für ein solches Projekt. Wer sich die geographische Situation anschaut, sieht die Chancen: Bislang ist der Rhein die zentrale Verbindung zum Super-Hafen Rotterdam. Über einen neuen Kanal ab Dormagen mit Zielrichtung Albertkanal in Belgien könnte zum einen mit Antwerpen ein weiterer Hafen plötzlich auf dem Wasserweg erreicht werden, ferner gäbe es weitere Kanal-Anbindungen in Richtung Niederlande und Frankreich.

Aktuell geht es planerisch jedoch in eine andere Richtung: Demnach soll ab 2030 mit Wasser aus dem Rhein der so genannte Restsee des Braunkohlentagebaus Garzweiler in Grevenbroich aufgefüllt werden. RWE Power plant die 24 Kilometer lange unterirdische Rheinwasser-Transportleitung von Dormagen über Rommerskirchen bis Grevenbroich-Frimmersdorf. Für den Bau wurde ein 70 Meter breiter Trassenkorridor festgelegt, innerhalb dessen die Leitung, die aus zwei Röhren mit einem Durchmesser von jeweils 1,40 Meter besteht, angelegt wird. Gebaut werden soll die Leitung frühestens ab 2025. In einem Bogen soll die Leitung dann um Rheinfeld



geführt herum werden, so dass sie nördlich des Walhovers und des Bendecker Hofes zur Kreuzung der Hagelkreuzstraße mit der B 9 führt. Zwischen Goldbergberger Hof und Nivenheim wird sie nördlich von Strabi und Straberg zwischen Broich und Gohr bis nach Rommerskirchen – zwischen Widdeshoven und Evinghoven – weiterlaufen.

Gerade mit der Breite der Trasse argumentierte die Initiative: „70 Meter breit – das ist auch die Dimension eines Kanals“, sagt Feldmann. Er weist auf die Besonderheit hin: „Auf dieser Trasse kann und wird nichts passieren.“ In einem Schreiben an RWE Power-Vorstand Frank Weigand weist die Initiative auf die grundsätzliche Bedeutung hin: „Wir begreifen das Ende der Braunkohleförderung nicht nur im Sinne des Umstiegs auf alternative Energien,

sondern auch bezüglich der Neugestaltung freierwerdender Flächen als Chance, die strukturschwache Grenzregion Niederrhein infrastrukturell, auch und gerade im Sinne eines europäischen Dialogs mit unseren Nachbarn, neu zu gestalten.“ Das umfangreiche Schreiben an das Bundesverkehrsministerium ist verbunden mit einem Dutzend Beschlussvorlagen, die der Bundestag treffen soll. Unter anderem: „Der Bundestag empfiehlt der Bundesre-

gierung das Wasserstraßenprojekt der Landesregierung NRW zum Anschluss an das westliche Wasserstraßennetz zu unterstützen.“

Für Feldmann steht fest: „Ein seit Generationen diskutierter offener Wasserweg zwischen dem Rhein und der Maas über die Tagebaue verbindet politische und strategische Ziele für eine ökonomische-ökologische Neuorientierung für diese Grenzregion. Diese Chance gibt es kein zweites Mal in NRW.“

— Anzeige —

Jeder einzelne Euro rettet das Tierheim Dormagen!

Wenn jeder Mensch 1 Euro im Jahr per Dauerauftrag spendet, ist der Fortbestand des Tierheims gesichert. Nach wie vor kämpfen wir ums Überleben. Corona hat uns nicht aufhalten können, das Tierheim bleibt weiterhin geöffnet. Wir bitten daher jeden, 1 Euro im Jahr zu spenden um den Fortbestand des Tierheims zu sichern. Die Tier- und Mitarbeiter danken es Ihnen von Herzen. Bei Rückfragen können Sie uns gerne kontaktieren.

Zusätzlich werden wir gerne bekannt geben, dass unsere Handgesteuerte ab Oktober neue Öffnungszeiten hat. Diese sind Montag bis Freitag von 07.15 Uhr bis 18.30 Uhr. Die Besorgungen sind von 07.15 Uhr bis 09.00 Uhr und die Abholzeiten von 16.00 Uhr bis 18.30 Uhr. Ein paar freie Plätze haben wir auch noch. www.tierheimdormagen.de

KOMMENTAR

Kanalbau ist eine spannende Idee

Initiativensprecher Feldmann bemüht den Schriftsteller Victor Hugo und dessen Satz, „Nichts auf der Welt ist so mächtig wie eine Idee, deren Zeit gekommen ist“. Ist es das Jahr 2020, in dem nach vielen Versuchen in den vergangenen Jahrhunderten das Projekt eines länderübergreifenden Kanals angegangen wird? Die Befürworter nennen eine Reihe von bedenkenswerten Argumenten. Natürlich, bei einer 70 Meter breiten, unterirdischen Trasse, die sicher in keiner Form gebaut werden darf, ist schwer von Nachhaltigkeit zu sprechen.

Mehr Güter von der Straße auf andere Verkehrsträger zu bringen, ist ein lohnenswertes Ziel. Da gehören Wasserstraßen, und in diesem Fall Kanäle, ganz sicher hinzu. Von Düsseldorf/Köln über ein „Wasserkreuz“ in die Benelux-Länder – eine attraktive Vorstellung. Ob die Initiative gleichwohl etwas im Bundesverkehrsministerium oder in der Chefetage bei RWE Power ausrichten kann, fraglich. Wahrscheinlich bräuchte es eine breiter aufgestellte Bewegung.

KLAUS SCHUMILAS@NGZ-ONLINE.DE



Drei Millionen fließen in OGS

DORMAGEN (NGZ) Viel Geld fließt jährlich in die Offene Ganztagschule (OGS), einem Betreuungsangebot für die Grundschulen. Die Stadt überweist rund drei Millionen Euro an die Träger der OGS. Sie muss diesen Betrag allerdings nicht alleine stemmen: Vom Land gibt es einen Zuschuss in Höhe von rund 1,9 Millionen Euro, hinzu kommen Elternbeiträge mit einem Volumen von 700.000 Euro.

Die OGS-Förderung beträgt nach Angaben der Stadt aktuell pro Kopf 1150 Euro Landeszuschuss und 490 Euro Pflichtanteil der Stadt. Die erhöht ihren Anteil allerdings aus Qualitätsgründen freiwillig um 420 Euro. Bei Kindern mit Förderbedarf erhöhen sich die Beträge auf jeweils 2322 Euro (Land), 490 Euro sowie 1329 Euro. In diesem Schuljahr besuchen 1658 Kinder die OGS.

INFO

Der Kanal als ein ewiger Traum

Historie Es gab in den vergangenen Jahrhunderten immer wieder Versuche, eine Verbindung zwischen Rhein und Maas zu schaffen. Sowohl die Fossa Eugenia von Rheingebirg nach Venlo als auch der Grand Canal du Nord von Neuss nach Venlo wurden nie fertig gestellt.

Dissertation Die Historikerin Lina Schröder hat 2017 eine Arbeit unter dem Titel „Der Rhein – (Maas-) Schelde – Kanal als geplante Infrastrukturzelle von 1946 bis 1986“ erstellt, die als 380-seitiges Buch im Waxmann-Verlag erschienen ist.