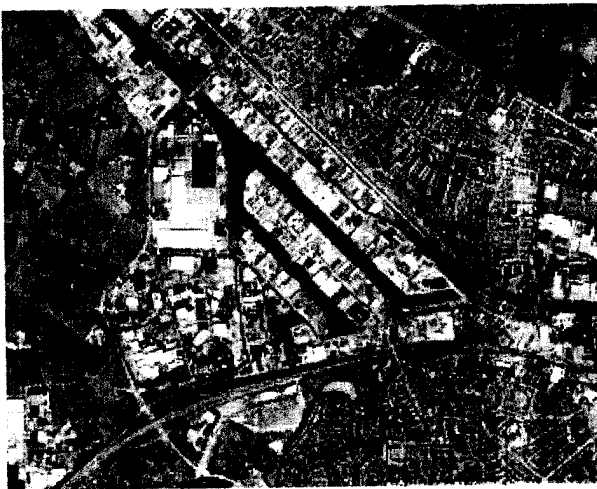


08.06.2011

Droht an der Grenze ein Verkehrsinfarkt?

Ruf nach Ausbau der Infrastruktur wird größer – Güterverkehr nimmt stetig zu



Wenn sonntags der Lastwagenverkehr in Deutschland seine Zwangspause eingelegt hat, sind die Parkplätze am Grenzübergang der Autobahn 30 rappellvoll. Sattelschlepper, Tanklastzüge und andere Transporter aus ganz Europa und den Niederlanden warten darauf, ihre Fahrt fortsetzen zu können. Der Güterfernverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugelegt. Das Ende der Fahnenstange ist jedoch längst nicht erreicht: Nach einer Prognose des Bundesverkehrsministeriums von 2007 soll der Straßengüterverkehr bis 2025 um 80 Prozent zunehmen.

Von Irene Schmidt - Bad Bentheim/Oldenzaal.

Deutschland ist ein Transitland. Das spüren besonders die Städte und Gemeinden an den Grenzübergängen. Bad Bentheim, Gronau, Enschede und Oldenzaal gehören dazu, und sie registrieren genau: Es wird immer enger. Die besorgten Stimmen, die vor einem drohenden Verkehrskollaps warnen, mehren sich. Deshalb war die absehbare Problematik Ende Mai das Hauptthema einer Tagung mit Verkehrsexperten und Verwaltungsleuten in der Twente, der Grafschafter Nachbarregion auf niederländischer Seite. Sie diskutierten die zunehmende Nachfrage nach Frachtmöglichkeiten nach Deutschland. Denn die Teilnehmer erwarten bereits für 2020, also in acht Jahren, dass sich die Anzahl der Güterzüge über die „Twentelijn“ von 20 pro Tag auf 80 steigert.

Einer der Gründe für den stark zunehmenden Güterverkehr zwischen Holland und Deutschland ist der Ausbau des Rotterdamer Hafens. Dort wird gerade die „2. Maasvlakte“ gebaut, ein riesiges Terminal, mit dem sich der Güterumschlag weiter steigern lässt. Die Waren aus Übersee haben Ziele in ganz Europa, Produkte aus Europa wiederum müssen nach Übersee verschifft werden. Der Druck wächst. Das bekommt man sogar in Bad Bentheim zu spüren.

Der Bürgermeister der Kur- und Fremdenverkehrsstadt, Dr. Volker Pannen, der engen Kontakt zu seinen niederländischen Amtskollegen pflegt, ist in Sorge. Er ist überzeugt: „Der augenblickliche Hauptvorteil unserer Region, die nahezu perfekte Verkehrsinfrastruktur, wird sich nicht halten, wenn nicht jetzt die Weichen vor Ort mit deutlichen Signalen richtig gestellt werden. Bei einer geschätzten Zunahme des Lkw-Verkehrs um 80 Prozent in den kommenden 15 Jahren droht uns der Verkehrsinfarkt. Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen gehören Alternativen auf die Tagesordnung.“

Pannen hat als Vorlage für das „Zukunftsforum Wirtschaft“ ein Thesenpapier erstellt, das über den

CDU-Bundestagsabgeordneten Dr. Hermann Kues auch den Weg nach Berlin genommen hat. Verkürzt heißt es darin: • Durch den Ausbau des Rotterdamer Hafens und die ohnehin erwartete Zunahme des Güterverkehrs auf Schiene und Straße fehlt es an einer „hinreichend leistungsfähigen West-Ost-Verbindung“.

- Je mehr Lkw-Transitverkehr entsteht, desto mehr steigt auch das Gefahrenpotenzial durch technisch defekte Lkw. Ihre Anzahl ist, wie Kontrollen belegen, bereits jetzt hoch. Mehr Güterverkehr auf der Schiene führt zu mehr Belastungen, Geräuschen und Erschütterungen in angrenzenden Städten und im Bad Bentheimer Ferienpark.
- Es fehlen an der West-Ost-Achse leistungsfähige Güterumschlagplätze (Güterverkehrszentren / GVZ). Der Europark Coevorden liegt zu weit entfernt, das GVZ Rheine wird aufgrund seiner innerstädtischen Lage zu wenig frequentiert.
- Zwischen dem Mittellandkanal und dem Dortmund-Ems-Kanal bei Rheine sowie dem Twentekanal bei Enschede klafft noch immer eine Lücke, die die Binnenschiffe als großräumige Transportmöglichkeiten zu großen Umwegen zwingt.

Pannen schlägt vor:

Ein zusätzlicher Schienenstrang für den Güterverkehr sollte entlang der Autobahn 30 (in den Niederlanden A 1) gebaut werden (die GN berichteten). In zusätzlichen Güterverkehrszentren könnten auch sonntags Güter von Lkw auf die Schiene verladen werden (rollende Landstraße).

Die Kanalverbindung sollte erneut diskutiert werden. Dazu schreibt Pannen: „Während von deutscher Seite hierin eine darstellbare Option zur Entlastung von Schiene und Autobahn gesehen wird, befürchtet die niederländische Seite, dass ein derartiges Projekt (...) aufgrund diverser Widerstände im Hinblick auf die notwendige Trasse kaum zu realisieren sein würde.“

Am Ende der Vorlage heißt es: „Die in Anbetracht wachsender Güterverkehre zu erwartenden Sicherheits- und Kapazitätsprobleme auf der Autobahn und Schiene sind nicht alleine durch zusätzliche Autobahnspuren zu lösen.“ Es gelte, ein bedarfsgerechtes und flexibles Strukturszenario zu entwickeln. Die hohe Lebensqualität im Grenzraum könne nur durch Schaffung von Transportkapazitäten auf der Schiene und auf dem Wasser dauerhaft aufrechterhalten werden.

Die Forderungen auf deutscher und niederländischer Seite sind gar nicht so weit voneinander entfernt. Das belegt ein Pressebericht der Tageszeitung „Twentse Courant / Tubantia“ über ein Zusammentreffen der „Rona“, eines Regionalverbandes, der sich mit der Infrastruktur beschäftigt. Sprecher der „Rona“ (Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking) ist der Oldenzaaler Verwaltungschef, Wedhouder Frits Rorink. Laut „Rona“ wird in den Niederlanden zurzeit 67 Prozent des Güterverkehrs mit Lkw über die Straßen, 30 Prozent über Binnenschiffe und nur drei Prozent über die Schiene abgewickelt. Gleichwohl blicken die Gemeinden Almelo, Borne, Hengelo und Oldenzaal sorgenvoll in die Zukunft, wenn bis zu 80 Güterzüge täglich durch ihre Innenstädte rollen könnten.

Gegen einen Ausbau der Bahnverbindungen formiert sich auch in anderen holländischen Gemeinden Widerstand. Rorink plädierte auf dem Zusammentreffen der „Rona“ ebenfalls für den Bau einer Güter-Schienentrasse parallel zur Autobahn A 1 (in Deutschland A 30). Die „Alternative zur Schiene ist ein neuer Kanal“ lautete jedoch Rorinks Hauptforderung. Über die Verbindung des Twentekanal mit dem Dortmund-Ems-Kanal lasse sich die Transportkapazität auf dem Wasser verdoppeln. Daher müsse diese Alternative unbedingt geprüft werden.



