

Grenzüberschreitender Verkehr:

Schlechte Verbindungen zwischen Kohle und Tulpen

Von Matthias Oomen

> In den letzten Jahrzehnten ist Europa sichtbar zusammengewachsen. Verschwundene Zollposten, nur noch selten stattfindende Ausweiskontrollen, Freizügigkeit, gemeinsamer Wirtschaftsraum und eine einheitliche Währung haben das Leben von uns Europäern verändert. Doch dort, wo das größte Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, findet der Fahrgast nur ein unzulängliches, teilweise

unbrauchbares Angebot vor: zwischen dem Ballungsraum an Rhein und Ruhr, wo elf Millionen Menschen wohnen, und der Randstad, in der zwischen Amsterdam und Rotterdam acht Millionen Bürger zu Hause sind. Auch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wird es nur ungenügende Verbesserungen geben.

Willkommen im Nachbarland?

Arnheim und Emmerich haben vieles gemeinsam: Beide sind Teil der Euregio Rhein-Waal, liegen am Rhein und werden seit 1856 durch die Eisenbahnstrecke Oberhausen – Arnheim miteinander verbunden. Doch wer die 31,2 Streckenkilometer – die in naher Zukunft unter dem Projektnamen „Betuwelinie“ ausgebaut und ertüchtigt werden – mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen will, der hat schlechte Karten. Eine direkte Verbindung gibt es nicht. Aber auch auf der weiträumigen Verbindung von Rhein und Ruhr zur Randstad (so wird die Agglomeration der

Städte zwischen Amsterdam und Rotterdam genannt), der schnellsten Verbindung zwischen Deutschland und den Niederlanden, sieht es nicht viel besser aus.

Während man beispielsweise zwischen Freilassing und Salzburg die Grenze allenfalls durch den Tonbandhinweis „Nächste Haltestelle: Salzburg Hauptbahnhof. Sie befinden sich dann in Österreich!“ wahrnimmt, man in der Ortenau-S-Bahn auf der Rheinbrücke zwischen Kehl und Straßburg von einer freundlich-charmanten Frauenstimme mit den Worten „Bienvenue en France!“ begrüßt wird, erblüht an der Staatsgrenze zwischen Emmerich und Arnheim höchstens ein Hauch von fragwürdiger Nostal-

gie: Die Erinnerungen an die Schlagbaummentalität des 20. Jahrhunderts sind kaum noch an irgendeiner deutschen Grenze so gegenwärtig, wie es am rechten unteren Niederrhein der Fall ist: Kein Nahverkehrszug überwindet sie, Fernverkehrszüge halten nicht vor Ort, haben schlechte Anschlüsse und fahren zudem, insbesondere in den Tagesrandzeiten, zu selten.

ICE: nur selten hinüber

Für die wichtigste internationale Verkehrsverbindung für Nordrhein-Westfalen zu den Nachbarn sieht es nicht gut aus. Der ICE International Basel SBB – Frankfurt am

Foto: David van der Grinten



Nahverkehr über die Grenze ohne Chance: Der Syntus-Zug fährt auf der Hauptstrecke bis nach Zevenaar und biegt kurz vor der Grenze nach Winterswijk ab.



◀ Endstation Grenzstadt Emmerich. Wer den Regionalexpress nimmt, stößt auf eine fast unüberwindliche Grenze.

Erste Abfahrt in die Niederlande nach 9 Uhr. Auch 2010 soll es eine frühere Verbindung nur montags bis donnerstags geben.



Main – Amsterdam verkehrt werktags im Sommer sieben-, im Winter sechsmal. Am Wochenende wird eine weitere Verbindung gestrichen. Von Taktverkehr kann keine Rede sein, Konsequenz der gekürzten Winterleistung ist in beiden Richtungen eine zur Mittagszeit klaffende Lücke von vier Stunden. Zudem fährt der erste Zug am Morgen in Richtung Amsterdam zu spät und erreicht Amsterdam erst um 11.15 Uhr.

Die Folge: Wer frühmorgens dorthin fahren muss, muss den Umweg über Venlo in Kauf nehmen und unglaublich früh aufstehen. Wer über Mittag zwischen IJsselmeer und Sauerland unterwegs ist, muss eine halbe Ewigkeit auf die Weiterfahrt warten, während die Züge in dichter Folge in alle Richtungen fahren – nur nicht über die Grenze. Das Erreichen der 10-Uhr-Morgenkonferenz ist unter Berücksichtigung zumutbarer Fahrzeiten nicht möglich, die Rückfahrt kann nicht immer zeitnah angetreten werden.

Als Alternative bleiben dann nur Autofahrten und Kurzstreckenflüge – ein echter wirtschaftlicher Standortnachteil für Nordrhein-Westfalen und die Randstad. Auch im weniger an Termine gebundenen touristischen Tagesverkehr zeigt sich anhand der vielen privaten Bustourenangebote, dass der vorhandene Reisebedarf durch „Die Bahn“ nur unzureichend bedient wird. Wenn zum Fahrplan 2010 neu morgens an vier Tagen in der Woche ein Zug nach Amsterdam fährt, so ist das keine grundlegende Verbesserung, denn dafür wird die letzte Verbindung am Abend gestrichen.

Verbindungen Köln – Amsterdam			Amsterdam CS	
Fahrplan-jahr	gesamt	schnellste Fahrzeit	Erste Ankunft	Letzte Abfahrt
1962	13 bis 15	2:52 h	9.46	20.53
1970	16 bis 19	2:39 h	8.48	20.17
1979	15 bis 18	2:48 h	9.36 *	20.25 *
1990	14 bis 15	2:54 h	9.38	19.46
1996	11 bis 12	2:35 h	8.54	20.05
2002	11	2:37 h	8.56	20.06
2008	6 bis 7**	2:37 h	11.25	18.34
2010***	6 bis 7**	2:37 h	Mo-Do 9.25	18.34

* MEZ (in den Niederlanden galt abweichende Sommerzeit)

** Weitere drei Nachtzüge ab/bis Rhein-Ruhr nicht nutzbar

*** Fahrplanentwurf Stand März 2009

Umschichtung im Fahrplan 2009/10: Köln Hbf ab 6.48 Uhr, Amsterdam CS an 9.25 Uhr, nur Montag bis Donnerstag, im Sommer auch Samstag.

Frankfurt ab 19.28 Uhr, Amsterdam an 23.25 Uhr nicht mehr täglich, nur Donnerstag, Freitag, Sonntag.

Ausgewählte Tagesverbindungen Fahrplan 2009 Geschäftsreiseverkehr

Von	Nach	Entfernung		schnellste Fahrzeit		Abreise für Ankunft 10 Uhr	
		Schiene	Straße	Schiene	Straße	ab Deutschland	ab Niederlande
Düsseldorf	Amsterdam	219 km	238 km	2:00 h	2:18 h	5.48 Uhr, 2 x umsteigen	7.04 Uhr, direkt
Köln	Rotterdam	248 km	265 km	2:54 h	2:33 h	5.25 Uhr, 2 x umsteigen	6.47 Uhr, 2 x umsteigen
Dortmund	Den Haag	257 km	258 km	3:09h	2:28 h	5.5 Uhr, 2 x umsteigen	5.25 Uhr, 2 x umsteigen
Oberhausen	Utrecht	148 km	159 km	1:23 h	1:40 h	6.43 Uhr, 4 x umsteigen	8.29 Uhr, direkt

ICE verschlechtert Verbindung

Der Blick in die Vergangenheit zeigt, dass sowohl die Verbindung zwischen den Metropolregionen Rhein-Ruhr und Randstad als auch die direkte Verbindung zwischen Emmerich und Arnheim vor der Einführung des ICE-Verkehrs deutlich besser waren. Bis zur Einführung des zweistündlichen ICE-Linienverkehrs Frankfurt – Amsterdam im November 2000 wurde die Hollandstrecke im Fernverkehr durch eine variantenreiche Sammlung an Kurswagen bedient. Hier gab es sowohl langlaufende, internationale Verbindungen, beispielsweise nach Ancona (Italien) oder Interlaken (Schweiz), als auch mittlere bis kurze Strecken, unter anderem nach Bad Wildungen in Hessen oder nach Hagen durch den Kern des Ruhrgebiets.

Das Gesamtangebot war nicht nur differenzierter und mit bis zu 19 Fahrten je Richtung wesentlich umfangreicher, es bediente auch mehr Zielrichtungen als heute und war – zumindest teilweise – sogar zuschlagsfrei.

Heute wird auf deutscher Seite mit den Hochgeschwindigkeitszügen hauptsächlich die Nachfrage des Rhein-Main-Gebiets bedient, das Ruhrgebiet wird mit Halten in Oberhausen und Duisburg nur gestreift. Für kürzere Verbindungen muss der ICE-Zuschlag gezahlt werden, ohne dass Hochgeschwindigkeit erreicht wird.

Heute fahren die wenigen ICE zwischen Frankfurt und Amsterdam mit einer überdurchschnittlich hohen Auslastung. Oftmals ist in den sieben Wagen Stehen angesagt – trotz neuer Mehrsystemfahrzeuge, weniger Unterwegshalten und viel höherer Fahrpreise. Dafür hat sich aber die Bruttofahrzeit (nicht nur) auf dem Abschnitt Oberhausen – Amsterdam in den letzten

Jahrzehnten nicht wesentlich verändert. Ein echter Fortschritt und im Sinne des Kunden?

Nahverkehr: kein Zug mehr über die Grenze

Mit der Umstellung des Fernverkehrs wurde der Fernverkehrshalt in Emmerich abgeschafft, da mit dem Mehrsystem-ICE ein Halt zum Lokwechsel nicht mehr notwendig ist. Das ist fatal, weil daneben der örtliche Nahverkehr die entstehende Lücke nicht geschlossen hat.

Zwischen Emmerich und Arnheim liegen sowohl auf der Schiene wie auch auf der Straße nur 31,2 Kilometer. Mit dem Pkw dauert die Fahrt selbst zu Hauptverkehrszeiten keine halbe Stunde.

Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln vor 8 Uhr Arnheim erreichen will, muss bereits um 5.39 Uhr den Emmericher Bahnhof aufsuchen, um die 80 Minuten dauernde Busfahrt nach Nimwegen hinter sich zu bringen. Wenigstens muss man seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 nicht mehr in Kleve umsteigen. Weiter geht die Fahrt nach Arnheim dann mit dem zuschlagsfreien niederländischen Intercity ab Nimwegen und man erreicht Arnheim um 7.20 Uhr, wenn der Bus den Bahnhof von Nimwegen durch das morgendliche Verkehrsgewühl pünktlich erreicht. Erst seit dem 15. März gilt dieser verbesserte Fahrplan, vorher dauerte die Fahrt noch 20 Minuten länger.

Wer sich in Emmerich auskennt, findet auch die Verbindung in Richtung Doetinchen, aber die erste Verbindung besteht erst nach 7 Uhr, die Anschlüsse sind nicht abgestimmt, und die Verbindung ist so gut versteckt, dass sie nur mit detektivischem Spürsinn zu finden ist (*siehe: Abenteuer*

Grenzverkehr). Mehr als die Geschwindigkeit der Postkutsche erreicht man auch auf diesem Weg nicht.

Wer auf den Bus verzichten möchte, dem steht um 8.11 Uhr erstmals am Tag eine Verbindung per Schiene zur Verfügung: mit der Regionalbahn nach Oberhausen, dann 24 Minuten warten, anschließend mit dem ICE um 9.35 Uhr die Strecke weitgehend zurück – Ankunft in Arnheim um 10.23 Uhr.

Nahverkehr nie mit echter Chance

Ein echter Nahverkehr hat sich zwischen Emmerich und Arnheim nie entwickelt. Über ein Vierteljahrhundert lang, nämlich bis Ende der 1970er-Jahre, gab es zwischen rechtem unteren Niederrhein und dem Gelderland keinen Schienenpersonennahverkehr mit Bedienung der Unterwegshalte. Zwar waren die späteren zuschlagsfreien D-Züge noch Eilzüge, sie hielten aber nicht in Zevenaar.

Dieser Zustand änderte sich erst, als ein sogenannter „Stoptrein“ (vergleichbar mit einer Regionalbahn) eingesetzt wurde: Dieses Angebot, eine Leistung je Tag und Fahrtrichtung, wurde bis Anfang der 1990er-Jahre gehalten, war jedoch nie durch Anschlüsse an andere Linien angebunden. Viel mehr war der Stoptrein nur als Frühverbindung von Arnheim nach Emmerich mit einem Anschluss in Richtung Oberhausen versehen. In Gegenrichtung hingegen bestand teilweise kein Anschluss für Fahrgäste aus Deutschland. Der Stoptrein war somit allenfalls eine frühmorgendliche Ergänzung des zuschlagsfreien Fernverkehrs zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik. Es dauerte 13 Jahre, bis zum 1. Dezember 2005, bis es wieder ein Nahverkehrsangebot entlang des Rheins geben sollte: Von der



Grenzstadt Emmerich: Der ICE fährt durch. Die Grenzregion ist abgehängt.

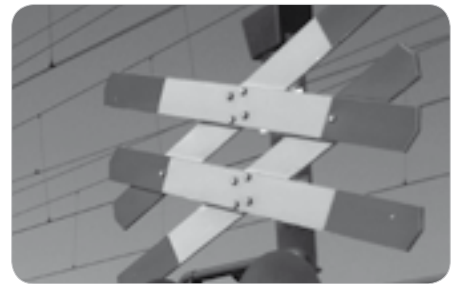


Nur Container gelangen von Emmerich in einer halben Stunde nach Arnheim und können in zwei Stunden Amsterdam erreichen.

Fotos: David van der Grinten (2)

Reisendenpotenzial zwischen Arnheim und Emmerich

2-Studentakt ohne Halt Elten	185 Reisende je Tag
2-Studentakt mit Halt Elten	580 Reisende je Tag
1-Studentakt ohne Halt Elten	340 Reisende je Tag
1-Studentakt mit Halt Elten	920 Reisende je Tag



Quelle: Gutachten der Ingenieurgruppe IVV-Aachen

niederländischen sozialdemokratischen Partei „Partij van de Arbeid“ wurde die Reaktivierung des Nahverkehrs zwischen Emmerich und Arnheim gefordert. Mit dem niederländischen privaten Verkehrsbetrieb Syntus, der den Nahverkehr auf der Linie von Arnheim nach Winterswijk parallel zur deutschen Grenze versieht, fand sich ein Betreiber. Doch was als dauerhafte Lösung gedacht war, stand von Anfang an unter keinem guten Stern und wurde damit zu einem kurzen Intermezzo. Bereits nach einem knappen halben Jahr, nämlich zum Sommerfahrplanwechsel 2006, wurde der Betrieb wieder eingestellt. Und das hatte folgende Gründe:

Zwar war sowohl auf deutscher als auch auf niederländischer Seite schon länger der grundsätzliche politische Wille erkennbar, dass „Der Arnheimer“ eine feste Größe im grenzüberschreitenden Verkehr einnehmen sollte, jedoch finanziert politischer Wille allein noch lange keine Zugfahrten.

In den Niederlanden wurde die Verbindung zwar gefordert, jedoch stellte die niederländische Verwaltung zu wenige Mittel zur Verfügung. Ein qualifizierter Nahverkehr war damit undenkbar.

In Nordrhein-Westfalen wurden über lange Zeit für den „Arnheimer“ (Linie RB 34) Gelder bereitgestellt. Erstmals geschah dies mit der Einführung des ITF (Integraler Taktfahrplan) im Jahre 1998. Im Laufe der Zeit, unter dem Eindruck von Preiserhöhungen und politisch gewollten Kürzungen der Regionalisierungsmittel („Koch-Steinbrück-Papier“) erhöhte sich der Druck auf den NVN, dem damaligen Aufgabenträger. Die Folge: Die nicht abgerufenen Mittel für die RB 34 wurde für die Aufrechterhaltung der Angebote anderer Linien am Niederrhein verbraucht. So lange, bis von dem Geld für den „Arnheimer“ nichts mehr übrig blieb und die Kürzungen dann doch den Bestand anderer Linien trafen. Von da an wären Mittel für die RB 34 nur durch Kürzungen bei anderen Linien zu realisieren gewesen.

Auch konnte der in einer von der Ingenieurgruppe IVV-Aachen erstellten Studie zum „Arnheimer“ als wichtig erachtete Haltepunkt Emmerich-Elten in der Kürze der Zeit und aus den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht realisiert werden. Der besagte Haltepunkt wurde in der Aachener Studie als „wirtschaftlich absolut notwendig“ bezeichnet. Auch wären im Unterwegshalt Zevenaar Gleismodifikationen erforderlich gewesen, die zurückgestellt wurden.

Diese finanziellen Hürden konnten auch nicht so ohne Weiteres genommen werden. Denn im direkten Vergleich mit erfolgreichen grenzüberschreitenden Linien, beispielsweise der RB 64 „Euregio-Bahn“ zwischen Gronau (NRW) und Enschede (NL), erweist sich das direkte Einzugsgebiet des „Arnheimers“ als nur halb so bevölkerungsreich.

Dafür ist die Wegstrecke aber doppelt so lang, und auch der Abschnitt, der nach niederländischem Recht nicht mit Zuschüssen gefördert werden kann, ist ungleich länger. Während auf deutscher Seite durchaus die Möglichkeit besteht, im grenzüberschreitenden Verkehr bis zur Staatsgrenze die öffentlich-rechtliche Finanzierung zu übernehmen, ist dies auf niederländischer Seite nur bis zum letzten Unterwegshalt auf niederländischem Staatsgebiet möglich.

Letzter bzw. erster Unterwegshalt auf niederländischer Seite war Zevenaar, Streckenkilometer 78. Die Grenze befindet sich bei Streckenkilometer 72,6, also 5,4 Kilometer vom letzten Finanzierungspunkt Zevenaar entfernt. Zum Vergleich: Zwischen Enschede und Gronau hält der Zug in den Niederlanden hart an der deutschen Grenze noch einmal, und bis zur Grenzlinie ist es weniger als einen Kilometer weit.

Verschärfend hinzu kam, dass sich der Betrieb der RB 34 auf einer Hauptbahn abspielte, was unter anderem auch die Baumaßnahmen in Zevenaar erfordert und sich natürlich auch in den Trassen- und Stationspreisen bemerkbar gemacht hätte.

Hoher Fahrpreis, dafür ein schlechtes Angebot

Und so kam es, dass sich der „Arnheimer“ auf einen reinen Wochenendverkehr mit eigenem Tarif (4,50 € je Person und Strecke, Fahrradbeförderung 2,50 €, Familientickets ab 18,- €) reduzieren musste. Zwei Frühverbindungen und zwei Spätverbindungen je Wochenendtag und Fahrtrichtung wurden angeboten.

Für den Werktagsverkehr war „Der Arnheimer“ somit gar nicht erst vorhanden, für den Freizeitverkehr war er schlichtweg zu teuer, denn durch die fehlende Tarifintegration konnte auch kein (Gruppen-)Angebot, wie beispielsweise das „Schöner Tag Ticket“ oder das „Schönes-Wochenende-Ticket“, genutzt werden. Die Einführung der RB 34 „Der Arnheimer“ hat sich als politisch überstürzt und finanziell zu schwach ausgestattet herausgestellt und war – zumindest vorerst – mehr schädlich denn nützlich.

Jetzt ist nichts uninteressanter für Mandatsträger und Funktionäre, als die Energie auf eine Nahverkehrsverbindung zu verwenden, die erst kürzlich planmäßig gescheitert ist.

Und so verwundert es nicht, wenn die Euregio Rhein-Waal derzeit mehrheitlich ihr Hauptaugenmerk von der Strecke Emmerich – Arnheim ab- und erfolversprechenderen Projekten zuwendet. Zudem wird die Route im derzeit entstehenden Landesnetz NRW nicht berücksichtigt, denn Berücksichtigung kann nur finden, was bislang schon angeboten wurde.

Doch es besteht trotz allem Grund zur Hoffnung: Die Euregio Rhein-Waal hat – wenn auch nur nachrangig – eine Neuauflage der RB 34 „Der Arnheimer“ in ihrem jüngsten Infrastrukturplan Schiene festgehalten. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als heutiger Aufgabenträger widmet sich derzeit konkret einer mittelfristigen Schließung der bestehenden Netzlücke. Und vor Ort, in Emmerich und Arnheim, erklingt die Forderung nach einem neuen Anlauf regelmäßig.

Lärmschutzwand gegen Grenzverkehr?

Bei anstehendem Streckenausbau gilt es darauf zu achten, dass in Elten – also dort, wo für einen wirtschaftlich tragbaren Betrieb einer zukünftigen Regionalbahn ein Unterwegshalt notwendig wäre – die Zukunft nicht sprichwörtlich verbaut wird: Quer über der Fläche, auf der zukünftig vielleicht einmal ein Haltepunkt Elten entstehen soll, darf keine Lärmschutzwand errichtet werden, die für einen Haltepunkt kostenträchtig versetzt werden müsste. Für die Menschen und die Wirtschaft am Niederrhein bleibt zu hoffen, dass beim nächsten Mal alles besser wird.

Chancen für die Zukunft

Will man den Fernverkehr zwischen Rhein und Ruhr und der Randstad verbessern, den Nahverkehr auch zwischen Emmerich und Arnheim wieder ermöglichen, dann ist dies durchaus machbar.

Im Fernverkehr ist es für die ICE-Linie Basel – Frankfurt – Amsterdam zwingend nötig, die Leistungen in den Tagesrandzeiten auszuweiten. Ein zusätzlicher ICE frühmorgens, ein zusätzlicher am Abend, würde den Zeitraum zwischen erstmöglichem und letztmöglichem Abfahrtszeitpunkt um jeweils zwei Stunden erweitern, was einen echten Gewinn darstellen würde. Zudem sollte es für zwei Nachbarländer, in denen Taktverkehr eine Selbstverständlichkeit ist, genauso selbstverständlich sein, dass die Mittagslücke im ICE-Verkehr auch in der Winterzeit zu schließen ist. Die überdurchschnittlich hohe Auslastung der bestehenden Verbindungen unterstreicht diese Forderung als berechtigt. Aus den Niederlanden kommt, wie vertrauliche Quellen wissen, auch der nötige Druck, denn hier hat man großes Interesse an guten Verbindungen für die Geschäftsreisenden. Außerdem wäre zu überprüfen, ob zwischen Oberhausen und Arnheim ein weiterer ICE-Halt möglich wäre – vielleicht in der Grenzstadt Emmerich, als Endpunkt der

regionalen Linien. Vielleicht aber auch in der Hafenstadt Wesel, als regionalem Verwaltungssitz samt vergleichsweise starker Wirtschaft. Die beteiligten Staatsbahnen sollten sich darüber im Klaren sein, dass die Europäische Union auf Dauer nicht tatenlos zusehen kann, wenn ein Halt mit großem Nutzen für die europäische Integration verweigert wird, um ein paar Euro einzusparen. Es gibt noch mehr Möglichkeiten und Wünsche, sei es die Verlängerung des Regionalexpress 5 (Koblenz – Emmerich) nach Arnheim, die Flügelung eines niederländischen Intercity über die Grenze hinweg oder die erneute Einführung der Regionalbahn „Der Arnheimer“. Gleich, wie man sich letztendlich entscheidet und welche der Möglichkeiten in Nah- und Fernverkehr gewählt werden: Der nächste Anlauf muss dauerhaft angelegt sein und auch Schwierigkeiten verkraften dürfen. Denn der Niederrhein hat es verdient, auch im öffentlichen Verkehr aus seiner Randlage mitten in das vereinte Europa zu rücken.

→

Abenteuer Grenzübertritt

■ Die Suche nach einer Busverbindung begann mit der Frage: Ist die Grenze im ÖPNV am Niederrhein wirklich so dicht wie der Eiserne Vorhang?

Rasch stößt man auf den Fahrplan der Buslinie SB 58 von Emmerich über Kleve nach Nijmegen. Sie fährt stündlich mit Zuganschluss. Für Nijmegen wird zum Umstieg angegeben „Fußweg 6 Minuten“. Doch der Praxistest zeigt, dass die Übergangszeit in Richtung Deutschland für Ortsunkundige absurd ist. Auf dem Abfahrtsplatz vor dem Bahnhof – Busbahnhof kann man die Anlage mit dem Charme einer Autobahntankstelle nicht nennen – wuseln Stadtbusse und Fahrgäste so wild und gefährlich durcheinander, dass man kaum eine Chance hat, den richtigen Bus rechtzeitig zu entdecken: Gewartet wird in einiger Entfernung am Rand des Platzes, und wenn der richtige Bus auftaucht, rennt man über die Fahrbahn, sonst ist der Bus weg.

Auch in Winterswijk sind Busverbindungen ins benachbarte Münsterland zu finden. Doch die „Busstation“ stellt sich als wenig einladend heraus – eine Busgarage mit Haltestellenschild.

Gibt es zwischen Nijmegen und Winterswijk keine Verbindung über die Grenze? Bei genauer Durchsicht der Abfahrtstafel der DB-Fahrplanauskunft fällt der holländische Ortsname auf: „'s-Heerenberg Molenpoort“. Dorthin fährt die NIAG-Linie 91. Über Anschlüsse weiter ins Nachbarland hinein weiß die DB-Fahrplanauskunft allerdings nichts, und auch alle anderen Auskünfte und Fahrpläne schweigen sich aus. Ist 's-Heerenberg das Ende der Welt? Nein, jede halbe Stunde fährt von hier ein Bus nach Doetinchen und jede Viertelstunde fährt von dort ein Zug nach Arnheim. Die Gesamtstrecke ist in 75 Minuten zu

bewältigen. Doch das ist Glückssache, wie sich herausstellt. Aus einer Pressemitteilung aus dem Jahr 2006 geht hervor, dass die NIAG die Linie 91 von „Ruftaxi“ auf „Kleinbusse“ umgestellt hat. Tatsächlich wird sie per Pkw mit vier Fahrgastplätzen betrieben. Offenbar genügt das für den lokalen Bedarf, nur gelegentlich fahren Anwohner zum Einkaufen über die Grenze. Der Autor ist wohl seit geraumer Zeit der erste Tourist, der weiter als bis in den Nachbarort will. Das Taxi steht möglichst weit weg vom Haltestellenschild, so, als seien Fahrgäste nicht willkommen. Aber der Fahrer ist nett und freundlich.

Erst die niederländische Version der Suchmaschine „Google“ gibt preis, dass die Buslinie 24 von Syntus (www.syntus.nl) den Anschluss herstellt. Auch ist bei Syntus zu erfahren, dass die niederländische Streifenkarte („Strippenkaart“) bis Emmerich gilt. Emmerich hat sogar eine eigene Zonen-Nummer. Kaufen kann man die Karte hier aber nicht.

Abgestimmter Fahrplan? Ja, so gut, dass der Bus vier Minuten zuvor abgefahren ist, wenn das Taxi planmäßig ankommt. Der niederländische Fahrplan hat eine andere Taktsymmetrie als der deutsche. Der nächste Bus fährt eine halbe Stunde später. Das Fazit: Abseits der Schiene, die aus technischen Gründen zur Kooperation zwingt, ist der Grenzübertritt mit öffentlichen Verkehrsmitteln eines der letzten Abenteuer mitten in Europa – jedenfalls vom Niederrhein in die Provinz Gelderland. Es geht auch anders: Zwischen Enschede in der Provinz Twente und Gronau im Münsterland fährt jede halbe Stunde ein Zug.

Rainer Engel



Die schnellste Verbindung zu den Nachbarn: Der Bus nach 's-Heerenberg ist ein Linientaxi.



Abgestimmter Anschluss? Planmäßig ist der Bus von der Haltestelle links vor vier Minuten abgefahren, wenn das Linientaxi (rechts) ankommt. Heute hat der Linienbus Verspätung, der „Buurtbus“ (Bürgerbus, rechts vorn) wartet noch. Im Vordergrund das Haltestellenschild der deutschen Linie 91 – das zugehörige Taxi steht auf der anderen Straßenseite!



Bahnhof Doetinchen: Jede Viertelstunde fährt ein Zug nach Arnheim.

Der Kommentar

Wenige Kilometer als Tagesreise

■ Natürlich: Politische und geografische Grenzen sind für den Nahverkehr aus vielerlei Gründen immer Barrieren. Wer in Ettenheim-Ettenheimweiler (Ortenaukreis) oder gar im Nachbardorf Herbolzheim-Bleichheim (Landkreis Emmendingen) wohnt, der legt die Strecke von 3,8 Kilometern zwischen den beiden Provinzperlen besser zu Fuß zurück, als die zwei Stunden und 34 Minuten lange Bus- und Zugfahrt (nur dreimal umsteigen!) über sich ergehen zu lassen. Vorausgesetzt, er hat niemanden, der ihn mit dem Auto bringt.

Und auch an der Nordseeküste im Landkreis Wesermarsch gestaltet sich eine Busfahrt zwischen Nordenham und Fedderwardersiel (das gibt es wirklich!) zu einer derartigen Zumutung, dass



selbst eingefleischte ÖPNV-Nutzer verzweifeln und ihnen ein Ertrinken im sichtbaren Wattenmeer als durchaus erlösende Alternative erscheint.

Aber das sind Negativbeispiele, die höchstens als Endlosmunition für Fundamentalautomobilisten taugen und niemals einen Maßstab darstellen dürfen.

Wer allerdings genötigt wird, dreißig Kilometer über die niederländische Grenze auf weiten Umwegen und im Postkutschentempo zurückzulegen, nur weil der ICE zu fein dazu ist, ihn mitzunehmen, der denkt anders darüber.

Der Niederrhein braucht seine Nahverkehrsverbindung zu den niederländischen Nachbarn. Bestehende Beziehungen in Arbeit, Wirtschaft und Kultur sprechen dafür. Und auch die Rückkehr des Fernverkehrsanschlusses wäre gerechtfertigt, schließlich ist die Region wirtschaftlich potent und vergleichsweise dicht bevölkert. Ein Blick auf andere Grenzregionen zeigt, dass es deutlich besser geht. Der heutige jämmerliche Zustand stellt nicht weniger als ein Fortschreiten des Versagens der politisch Verantwortlichen dar. Das mag vielleicht hart klingen, aber kein Weichzeichner kann die täglich fühlbare Netzlücke am Rhein entschärfen.

Matthias Oomen

Aktuelle Informationen und Tipps:

www.der-fahrgast.de

<<http://www.der-fahrgast.de>> > Aktuell