

Grenzüberschreitende Infrastruktur

Zwischen Deutschland und den Niederlanden bestehen so gut wie keine natürlichen landschaftlichen Grenzen. Ein Blick auf das Verkehrsnetz verrät allerdings, dass hier eine Grenze verläuft, die nicht immer so durchlässig war wie heute. Autofahrer können auf Nebenstraßen ausweichen. Ein anderer Ausweg wäre, auf den öffentlichen Nahverkehr auszuweichen. Nutzer von Bus & Bahn bekommen jedoch deutlich zu spüren, wenn Planungskompetenzen von Verkehrsbetreibern sprichwörtlich auf „Grenzen“ stießen und immer noch stoßen. Es gibt vergleichsweise wenige Verbindungen im ÖPNV, die häufig auch noch große „Lücken“ im Takt aufweisen. Auch technische Systeme oder Abrechnungsmethoden der Bahngesellschaften lassen sich nicht immer genau aufeinander abstimmen.

Allerdings laufen vielseitige Bemühungen, dieses Mobilitätshindernis aus dem Weg zu räumen: Mehrere Strecken zwischen Deutschland und den Niederlanden gehören zum so genannten Transeuropäischen Netz (TEN), mit dem die EU laut Maastrichter Vertrag von 1992 ein grenzüberschreitendes integriertes Verkehrsnetz schaffen will. Das betrifft vor allem den Schnell- und Güterverkehr. Schon 1977 schlossen NRW und die Niederlande ein Abkommen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumordnung.

Auch im Nahverkehr wird rege über die Grenze hinweg geplant. Die Kooperation ist oft schwierig, weil die ÖPNV-Kompetenzen auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt sind. Doch diverse Einzelprojekte waren schon erfolgreich. In keinem anderen grenznahen Raum gibt es derartig umfassende Bemühungen. Erst Anfang Februar 2018 gab es hier wieder Neuigkeiten zu vermelden: In Zuge des INTERREG-V-A Projekts „emr connect“ setzen sich die Städteregion Aachen und die Euregio Mass-Rhein zusammen, um den öffentlichen Nahverkehr über die deutsch-niederländisch-belgische Grenze zu verbessern. Weitere 14 Projektpartner, wie z.B. die RWTH Aachen oder die Provinz Limburg sitzen mit am Tisch.

Etwas Bewegung scheint jedoch auch außerhalb von Aachen in Sicht: 2017 wurde ein Projekt abgeschlossen, das die Notwendigkeit des Infrastrukturausbaus in und um die EUREGIO untersuchte. Konkret ging es um folgende Teilprojekte, die sich dem Personentransport auf der Schiene widmen:

- Verbindung Emmen-Nordhorn-Rheine: Reaktivierung und Überprüfung des Fahrgastpotentials
- Verbindung Zwolle-Enschede-Gronau-Münster – Studie über die Effekte einer Verknüpfung der genannten Streckenabschnitte
- Verbindung Enschede-Münster: Inventarisierung der Kosten bei möglicher Elektrifizierung der Strecke. Hier wurde bereits ein steigendes Fahrgastaufkommen registriert.

- Verbindung Amsterdam-Hengelo-Osnabrück-Berlin: Machbarkeitsanalyse zur Beschleunigung und Verbesserung der Strecke
- Verbindung Anbindung an den Flughafen Münster-Osnabrück: Prüfung einer möglichen Anbindung an die Bahnstrecken Hengelo-Rheine, bzw. Enschede-Münster

Neben positiven Effekten für den Tourismussektor und auf die demografische Entwicklung der Region, werden in dem Abschlussbericht des Projekts auch deutliche Verbesserungen für den Arbeitsmarkt der Region prognostiziert. Durch einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs würden demzufolge Unternehmen bessere Standortkonditionen vorfinden, sodass Gewerbeflächen verstärkt nachgefragt würden. Außerdem würde es dabei helfen, den Arbeitsmarkt rund um die Grafschaft Bentheim zu verbessern, weil Fachkräfte aus den Niederlanden leichter angeworben werden könnten. Auch insgesamt würde die Bevölkerung der Region flexibler in der Auswahl ihrer Beschäftigungsmöglichkeiten werden.

Die Verbindungen von so großen Städten wie Aachen oder Münster in die Niederlande sind wichtige Strecken, die das Arbeiten im Nachbarland vereinfachen. Aber auch grenznahe Städte, wie z. B. das niederrheinische Kleve bräuchten ein deutlich umfangreicheres Nahverkehrsnetz, um es auch Arbeitnehmern in diesen kleineren Städten zu ermöglichen, Arbeit im Nachbarland zu finden.