

Trimodal auf dem Weg, Ausbau weiter ungewiss

Für die einen liegt die Region am Rande der Republik, für die anderen im Herzen Europas, für alle liegt sie neben Luxemburg. Gemeinsam mit Partnern aus dem Großherzogtum startete nun ein Logistikprojekt, das über die Großregion hinaus Modellcharakter entwickeln könnte: TRIMODAL. Eine Schlüsselrolle spielt in diesem Zusammenhang die Bahnstrecke nach Luxemburg. Deren Ausbau scheint weiterhin stark gefährdet. In Mainz rechnet man damit, dass Berlin aus der Finanzierung aussteigt. OB Jensen übte am Donnerstag deutliche Kritik an Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer: “Wir gehen davon aus, dass Zusagen eingehalten werden!”

TRIER. Zwei Binnen- und zwei Flughäfen, dazu ein dichtes Straßennetz und Schienenverbindungen in fast alle Himmelsrichtungen – die Region Trier und das benachbarte Luxemburg sind besser angebunden, als gemeinhin angenommen. Mit Projekten wie dem von Umwelt- und Naturschützern heftig kritisieren “Hochmoselübergang” werden in den kommenden Jahren zudem mehrere Hundert Millionen Euro in die Straßen der Region fließen und Lücken im Fernstraßennetz schließen.

Gute Voraussetzungen für “verkehrsträgerübergreifende Transportketten”, wie es im Fachjargon heißt. Das Projekt TRIMODAL, eine “Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung” (EWIV), soll die Potenziale im grenzüberschreitenden Logistiksektor optimieren. Luxemburgische und deutsche Partner wollen ihren Kunden künftig gemeinsam eine multimodale Transportlogistik offerieren. Vertreter der beteiligten Unternehmen, der Stadt Trier und des Landes Rheinland-Pfalz stellten das Vorhaben, das über die Region hinaus Modellcharakter entwickeln könnte, am Donnerstag vor.

Von luxemburgischer Seite ist unter anderem die Luxport S.A., die den Hafen in Mertert betreibt und auch am Container Terminal Trier im Ehranger Hafen beteiligt ist, mit von der Partie. “Vor allem mittelständische Unternehmen hegen heute den Anspruch auf gesamtlogistische Dienstleistungen”, erläuterte Luxport-Chefin Roswitha Schmitt-Lonien im Rathaus. Aufgabe von TRIMODAL sei es nun, “das passende Angebot zu stricken”. In einer einzigen Transportkette könnten so Schiff, Bahn, LKW und eventuell auch das Flugzeug zum Zuge kommen.

“Preisgünstig, schnell und möglichst ökologisch”

Erklärtes Ziel sei es, das Unternehmen aus Luxemburg und der Region Trier “preisgünstig, schnell und möglichst ökologisch” ihre Produkte erhalten und ihre Waren in die Welt versenden können, so OB Klaus Jensen. Alexander Schweitzer, Staatssekretär im Mainzer Verkehrsministerium, verwies auf die künftig weiter wachsenden Verkehrsströme. Die in TRIMODAL zusammengeschlossenen Partner besäßen optimale Möglichkeiten, “diese Dynamik noch stärker zu nutzen”.

Mit der luxemburgischen CFL Cargo sitzt auch die Bahn mit im Boot. An dem Unternehmen sind das Großherzogtum und der weltgrößte Stahlkonzern Arcelor Mittal beteiligt. Generaldirektor Fernand Rippinger ist optimistisch, was die Aussichten des Vorhabens angeht. Denn trotz “Konkurrenz hintergrund” sei es nun gelungen, dass verschiedene Akteure und Verkehrsträger über ihren eigenen Bereich hinausschauen. Auch Schmitt-Lonien betonte, dass es in der Vergangenheit bereits mehrere Anläufe gegeben habe, etwas Vergleichbares zu initiieren. Dass nun der Durchbruch gelang, sei vor allem das Verdienst

von Dr. Johannes Weinand. Der Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik koordiniert den von Klaus Jensen vor zwei Jahren ins Leben gerufenen "Runden Tisch Logistik TriLux".

Akteure wie LuxPort, CFL Cargo und die ebenfalls beteiligte Spedition Weinreuter GmbH aus Heilbronn wollen nun gemeinsam die Transportketten so verknüpfen, dass die Warenverkehr aus und in die Region Trier und das Großherzogtum möglichst schnell und kostengünstig ihr Ziel erreichen. CFL-Cargo-Chef Rippinger verwies darauf, dass sein Unternehmen schon jetzt regelmäßig große Seehäfen wie Hamburg und Antwerpen ansteuert. Rechtlich und wirtschaftlich bleiben die beteiligten Partner völlig selbstständig, und auch der Konkurrenzgedanke soll nicht verschwinden. Schmitt-Lonien unterstrich zudem, dass man für weitere Partner offenstehe. Im Übrigen sei die bisherige Resonanz sehr vielversprechend, es gebe bereits einige Anfragen.

Strecken-Diskussion gerät zur Posse

Während sich im Bereich der Straßeninfrastruktur in der Region Verbesserung abzeichnen und auch die Kapazitäten der Moselschleusen in den kommenden Jahren ausgeweitet werden, ist in punkto Schiene vorerst keine Besserung in Sicht. So geht man bei der Landesregierung aktuell davon aus, dass die Berlin die Finanzierung des zweigleisigen Ausbau der Strecke Igel-Wasserbillig nicht übernehmen wird, erklärte Staatssekretär Schweitzer. Es geht um rund 20 Millionen Euro. Schweitzer stellte am Donnerstag klar, dass das Land Rheinland-Pfalz für den Bund "nicht in die Bresche springen" werde.

Das aber würde endgültig das Aus für die Maßnahme bedeuten, deren Realisierung laut der Beschlüsse des Trierer Verkehrsgipfels vom Sommer 2007 spätestens Ende 2012 abgeschlossen sein sollte. OB Klaus Jensen erklärte am Donnerstag gegenüber *16vor*, er habe sich in diesem Zusammenhang auch an den neuen Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) gewandt, bislang aber noch keine Antwort erhalten. "Wir gehen davon aus, dass Zusagen eingehalten werden – und zwar unabhängig von Wahlen", erklärte Jensen an die Adresse des Tiefensee-Nachfolgers. Ähnlich äußerte sich der CDU-Bundestagsabgeordnete Bernhard Kaster: "Die Einschätzung der rheinland-pfälzischen Landesregierung teile ich nicht. Ich gehe davon aus, dass die bisher gemachten Zusagen eingehalten werden".

Das jahrelange Gezerre um den Ausbau der Strecke nach Luxemburg gerät langsam aber sicher zur hochnotpeinlichen Posse gegenüber dem Nachbarland. Zumal Luxemburg vor drei Jahren anbot, die Maßnahme unter gewissen Umständen mitzufinanzieren. Dann signalisierte die deutsche Seite, dass man sich über das generöse Angebot freue, das Vorhaben aber wohl allein stemmen könne. Die neue Bundesregierung, deren größerer Koalitionspartner auch der Großen Koalition angehörte, sieht sich dazu nun nicht mehr imstande.

Angesprochen auf das Thema musste Fernand Rippinger am Donnerstag schmunzeln – auch wenn er den aktuellen Sachstand sehr bedauert. Denn die einzige grenzüberschreitende Schienenverbindung zwischen Deutschland und Luxemburg wird auch sehr stark von der CFL-Cargo frequentiert. Der Rangierbahnhof in Bettembourg/Dudelange spielt zudem eine Schlüsselrolle im Konzept von TRIMODAL. Der gesamte Schienengüterverkehr ins Nachbarland läuft über den Engpass vor Wasserbillig. "Wir würden es deshalb sehr begrüßen, wenn der Ausbau doch noch käme", appellierte Rippinger am Donnerstag an die deutsche Seite. Es ist nicht der erste Appell von luxemburgischer Seite, doch in Berlin verhallen sie regelmäßig ungehört.

von [Marcus Stölb](#)