

Report vor Ort

Drehscheibe Vieselbach für satte zwei Milliarden

Sie zogen hinaus durch Schlamm und bei Wind – der Vater, die Mutter, der Opa, das Kind. So etwa könnte man die äußeren Umstände der Grundsteinlegung für das einzigartige Güterverkehrszentrum Vieselbach am letzten Wochenende umschreiben. Das große Interesse der Einwohner von Vieselbach, Linderbach, Azmannsdorf, Mönchenholzhausen und Büßleben war verständlich. Wollten sie doch aus nächster Nähe in Gegenwart hoher Prominenz (Landesvater Vogel, Eisenbahnchef Dürr) hören, was da für die Zukunft eingeläutet wird. Das Ganze hat schließlich auch für die Einheimischen seinen Preis: ein paar hundert Hektar fruchtbaren Bodens mußten unwiederbringlich aufgegeben werden. Zu DDR-Zeiten unvorstellbar, heute angesichts weiterer EG-verordneter Flächenstillegungen gar nicht so schmerzlich.

Schauen wir ins Konzept: Auf rund 340 Hektar soll bis 1996 vor den Toren der Landeshauptstadt ein großer Umschlagplatz für den kombinierten Verkehr von Schiene und Straße entstehen. Zum Güterverkehrszentrum werden gehören Lagerhallen mit Gleis- und Straßenanschluß, Büro- und Gewerbebauten, Dienstleistungsbetriebe und Bankfilialen, Hotels und Geschäfte. Alles in allem wird das Projekt mehr als zwei Milliarden Mark kosten, auf der anderen Seite steht die Schaffung von annähernd 5000 Arbeitsplätzen.

Das Herzstück der Anlage wird der Umschlagbahnhof sein, der sich aus zwei Modulen von je vier 700 Meter langen Gleisen und je zwei Portalkränen zusammensetzen soll. Hier können später über 1500 Wagenladungen umgeschlagen werden. Da-



Grundsteinlegung mit Prominenz aus Politik und Wirtschaft

Foto: Thomas Gräser

neben entsteht ein Frachtzentrum mit einer fußballfeldgroßen Halle. 122 Tore sowie modernste Fördertechnik sorgen dafür, daß dort täglich über 300 Wechselbehälter umgeschlagen werden können. Als drittes Element des GVZ fungiert ein Service-Center, wo Container und andere Transportbehälter vor Ort gewartet werden können.

Das Güterverkehrszentrum Thüringen ist in den neuen Bundesländern bisher ohne Beispiel. Nur in Bremen gibt es schon so etwas. Für den Bau des gesamten Zentrums müssen rund 500 000 Kubikmeter Erdreich bewegt und 14 Kilometer Gleise verlegt werden. Mit dem direkten Anschluß an das Fernstraßennetz kommen die Systemvorteile der Bahn voll zum Tragen. Die Transporte können umweltfreundlich, platzsparend, zuverlässig und planbar aus einer Hand angeboten werden. Der direkte Anschluß des GVZ

an die A 4 und die B 7 bietet den Expeditionen eine optimale Verkehrsanbindung und macht eine schnelle Verteilung der Güter auf die Fläche möglich. Und dann ist ja auch die künftige Autobahn A 73/81 im Gespräch. Diese Nord-Süd-Verbindung wird sich in der Mitte Deutschlands weit vom GVZ mit der Ost-West-Verbindung A 4 kreuzen. Kein Wunder, daß sich die Experten darin einig sind, daß kein günstigerer Standort für das Güterverkehrszentrum hätte gefunden werden können.

Das Umsteigen zwischen Eisenbahnwaggons und Lkw erfordert kein Umladen des Gutes mehr. Portalkräne setzen die großen Container oder die Lkw-Aufbauten direkt von einem Fahrzeug auf das andere. Kleinere Transportmengen, die als Stück- oder Partiefracht zur Bahn kommen, werden im Frachtzentrum in Richtungscontainer für das Zielfrachtzentrum

geladen und gehen dann zusammen mit den Containern des KV auf Reisen.

Schon heute ersetzt der kombinierte Verkehr in Deutschland über 6000 Lkw-Fernfahrten täglich, die sonst unser Straßennetz und Autobahnnetz belasten würden. Nach dem im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Neu-Ausbau der Umschlagbahnhöfe werden es rund 20 000 eingesparte Fernfahrten täglich sein.

Die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit haben eine Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen der alten und der neuen Bundesländer. Besonders Thüringen als Land der Mitte und die Erfurter Region profitieren davon. Vorausgesetzt, die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme (Schiene, Wasser, Straße, Luft) macht rasche Fortschritte. Die Drehscheibe Vieselbach jedenfalls ist ein gutes Omen.

G. Holstein