

Lastbiltrafik kender ingen grænser

Trafik. Vognmand og grusgravsejer Kurt Freiberg sætter sine lastbiler ind på begge sider af grænsen. Han kræver en bedre infrastruktur, særligt i den vestlige del af den dansk-tyske grænse-region. Kun på den måde kan erhvervsregionen udnytte sin gode placering mellem Nord- og Østersøen, mellem Hamborg og Esbjerg - og opnå en aflastning af motorvejen mellem Kolding og Hamborg.



BLANDT NABOER -
UNTER NACHBARN



Infrastrukturen i grænselandet opfylder langt fra behovene, mener vognmand Kurt Freiberg fra Tønder.

(Foto: Der Nordschleswiger)

TØNDER. - Vore lastbiler kører ruten Tønder-Esbjerg på landevejen A11 ti gange om dagen. Det er en katastrofe: Der er bilkøer og masser af rundkørsler, og det betyder nedslidning af bremses og øget benzinforsbrug, stønner Kurt Freiberg.

Han ejer vognmanskfirmaet Brdr. Freiberg i Tønder, hvis 33 lastbiler overvejende er on the road i det dansk-tyske grænseland, men også tilbyder godstransport i hele Europa.

Infrastruktur den afgørende faktor

- I lastbiltrafikken har grænsen allerede holdt op med at eksistere for mange år siden, siger Freiberg, der er opvokset i Tønder, og hvis arbejdssprog da også konstant skifter mellem dansk og tysk.

- Infrastrukturen er for tiden den afgørende faktor i erhvervsudviklingen, siger erhvervsman-

kyst bør udvides, så den fortsætter fra Heide til Danmark, understreger Freiberg.

Han henviser til den enorme belastning, den eksisterende nord-syd-motorvej er udsat for, da den på grund af utilstrækkelige kapaciteter på den danske landevej A11 og den videreførende forbundsvej B5 må lægge vej til den samlede godstransport samt pendlere og turister.

Freiberg kritiserer, at man fra dansk side blot er fikseret på udvidelser på strækningen Kliplev-Sønderborg.

- Og det selv om der eksisterer hele tre landeveje, der forbinder motorvejen med Alssund. Vestpå findes der kun A11, understreger Freiberg, der næppe tror, at trafikken mellem Flensborg og Sønderborg vil blive flyttet til den planlagte motorvej Kliplev-Alssund, da det ville betyde mange kilometers omvej.

Alle broer skal laves om

Han er også skeptisk, hvad det

aktuelle koncept om en sekssporer motorvej mellem Hamborg og Kolding angår, da det ville betyde, at samtlige broer samt til- og frakørsler skulle bygges om. De mange års vej- og byggearbejde, udvidelsen medfører, ville tilmed blot forværre situationen på den tæt trafikerede motorvej yderligere.

Freiberg ønsker sig et tættere samarbejde mellem de danske og tyske trafikpolitikere, for den planlagte motorvej A20 fra Lübeck over Unterelbe har stor betydning for trafikken til og fra Danmark.

- Vestkystmotorvejen ville føre til den ny elbforbindelse og dermed gå udenom flaskehalsen Hamborg, siger Freiberg, der mener, at en trafikomlægning fra veje på skinner kun er muligt inden for fjertrafikken og derfor højt kan forestille sig kombineret trafik ved knudepunktet Padborg.

Trafiksikkerheden er et vigtigt anliggende for Freiberg. Særligt med henblik på de skrappe bestemmelser om køre- og hviletider

er det vigtigt med en tilstrækkelig infrastruktur.

Dårlige vejforhold

Netop på den baggrund er Freiberg bekymret over, i hvor dårlig stand mange veje i grænseregionen efterhånden er. Således blev en af chaufførerne dræbt på vej til arbejde på den særligt nedslidte betonvej syd for grænsestregen.

- Også mellem Tønder og motorvejen er vejforholdene efterhånden ved at være livsfarlige, tordner vognmanden, der beskæftiger ca. 60 medarbejdere, som blandt andet transporterer giftslam fra Varde til Ruhromådet, bøger fra stortrykkeriet i Læk (Leck) samt grus og sand for byggeerhvervet.

Kurt Freiberg synes desuden, at der på dansk side burde anlægges flere cykelveje ved landevejene langs grænsen, ligesom man har gjort syd for grænsen.

Volker Heesch,
Der Nordschleswiger

Vejnettet

- Vejnettet nord og syd for den dansk-tyske grænse er vidt forskelligt. Nord for grænsen forbinder lige landeveje de få større byer fra øst til vest.

På tysk side finder man et finmasket, men meget kurvet net af amts- og delstatsveje. De bedre udbyggede forbundsveje er overvejende baseret på vejområder, der ikke er blevet ændret i årtier.

- På motorvejene nord og syd for grænsen er der ikke sket de store forandringer i efterhånden mange år. Motorvejen Hamborg-Kolding er den vigtigste trafikåre både i Sønderjylland og i Sydslesvig. På vestkysten råder hverken den danske kommune Tønder eller det tyske Nordfrislands Amt over en motorvej.

- Når man kører gennem grænselandet, er det påfaldende, at der bortset fra oplandsområderne til større byer ikke findes cykelveje langs landevejene nord for grænsen.

Der er ingen gennemgående cykelvejsforbindelse fra østkysten til vestkysten. Cyklister anbefales at holde sig til de officielle ruter, der overvejende fører over lokale, mindre trafikerede veje. Syd for grænsen er næsten alle forbundsveje suppleret med en cykelvej.

”

Mellem Tønder og motorvejen er vejforholdene efterhånden ved at være livsfarlige

Kurt Freiberg,
vognmand

den fra Tønder og henviser til de mange og hastige erhvervsudvidelser langs den eksisterende nord-syd-motorvej.

Han anser den dansk-tyske grænseregion for at være godt placeret med de korte veje til havnene i Esbjerg og Aabenraa, men også Hamborg, Kiel og Lübeck. Der bør dog ske meget mere fra trafikpolitisk side, mener han.

- Motorvejen på den tyske vest-

