



*Beauftragter für den
Kreis Trier-Saarburg*

c/o F. Huckert beim BUND-KG Trier-Saarburg, Pfützenstr. 1, 54290 Trier

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G21
Invalidenstr. 44

10115 Berlin

Trier, den 30.04.2016

Bundesverkehrswegeplan 2016, Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplans

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Naturschutzverbände BUND, NABU und Pollichia nehmen gemeinsam wie folgt Stellung zu den Planungen in der Region Trier:

Das Bundesverkehrsministerium legte den Entwurf der „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ vor, der bereits im Koalitionsvertrag 2009 angekündigt wurde. Wichtig sind die Ziele/Zielsetzungen sowie die Strategie zur Auswahl und Priorisierung der Investitionen für den Erhalt, Aus- und Neubau der Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraße), Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen. Die Probleme werden uns ständig vor Augen geführt, wenn wieder Straßenabschnitte oder Brücken so marode sind, dass sie längere Zeit nicht nutzbar sind und eine kurzfristige Ausbesserung nicht möglich ist. Längere Sanierungsmaßnahmen bzw. Ersatzbauten der Brücken treten immer häufiger auf. Daher kann die erste Zielsetzung im Bundesverkehrswegeplan nur lauten, dass der Erhalt und die Renovierung von Verkehrswegen und Brücken Vorrang vor dem Neubau haben. Nur unbedingt notwendige Neubauprojekte sollten weiter in der Planung des BVWP verbleiben.

Daher ist es uns ein besonderes Anliegen bzw. wir fordern dringend ein, dass die Prognose des Erhaltungsbedarfs veröffentlicht werden sollte, um Klarheit über den Zustand der Straßeninfrastruktur und die Umsetzung der Investitionen überprüfen zu können. Es wird somit darauf ankommen, eine vollständige Sanierung der Brücken mit schlechten baulichen Zustandsnoten innerhalb der nächsten 15 Jahre umsetzen zu können. Die Erhöhung der Investitionsmittel um rund eine Milliarde pro Jahr auf Kosten des Neu- und Ausbaus verlangt eine grundlegende Neuorientierung der Investitionspolitik. Wenn die wirklichen Kosten zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur vorliegen würden, könnten sich die Neubauprojekte relativieren und es kämen wirklich nur die unbedingt notwendigen Neubauten zum Zuge.

Der nächste Schritt der Verkehrsträger übergreifenden Zuweisung der Mittel muss nach dem Grad der Zielerreichung erfolgen. Eine Verschiebung der Investitionsmittel auf effiziente Bahnprojekte, z.B. im Güterverkehr, würde sich bei allen Oberzielen positiv niederschlagen.



*Beauftragter für den
Kreis Trier-Saarburg*

Hier werden zunächst die Projekte der Region aufgelistet:

1.) Ausbau Moselschleusen (vordringlicher Bedarf)

Projekt: Sieben weitere Schleusen sollen zweite Kammern erhalten.
Das soll es bringen: Schnellere Abfertigung, Passage für größere Schiffe
Geschätzte Kosten: 400 Millionen Euro
Im Gespräch: seit den 60er Jahren
Fertigstellung: frühestens 2036.

2.) Moselaufstieg (vordringlicher Bedarf)

Projekt: Entlastung Triers, direkte Anbindung des Raums Konz/Saarburg an das Autobahnnetz
Das soll es bringen: Über eine neue Brücke bei Konz führt die Straße zwischen Igel und Zewen zur A64.
Länge: rund fünf Kilometer
Geschätzte Kosten: 60 Millionen Euro
Im Gespräch: seit den 80er Jahren

3.) Ausbau Eifelstrecke (abgelehnt)

Projekt: Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnverbindung Köln-Trier
Das soll es bringen: Güterzüge durch die Eifel leiten, um das Rheintal zu entlasten
Länge: 163 Kilometer
Geschätzte Kosten: 500 bis 800 Millionen Euro
Im Gespräch: seit 2013

4.) Umgehung Ayl (vordringlicher Bedarf)

Projekt: Umgehungsstraße unterhalb der Ayler Kupp
Das soll es bringen: Entlastung des Ortes Ayl (Kreis Trier-Saarburg)
Länge: noch offen
Geschätzte Kosten: 19 Millionen Euro
Im Gespräch: seit den 70er Jahren

5.) Umgehung Igel (Weiterer Bedarf)

Projekt: Straße auf Stelzen parallel zur Mosel oder Nordumfahrung mit Tunnel
Das soll es bringen: Entlastung von Igel (Kreis Trier-Saarburg)
Länge: noch offen
Geschätzte Kosten: 59 bis 62 Millionen Euro
Im Gespräch: seit 2013

6.) Umgehung Hermeskeil (abgelehnt)

Projekt: Neubau der B52 um Hermeskeil herum
Das soll es bringen: Entlastung der Innenstadt
Länge: noch unklar
Geschätzte Kosten: 28 Millionen Euro
Im Gespräch: seit 2013

7.) Biewerbachtalbrücke (Vordringlicher Bedarf)

Projekt: Zweite Talbrücke für vierspurigen Ausbau der A64 bei Trier
Das soll es bringen: schnellere Verbindung zwischen Moseltal und Luxemburg
Länge: 510 Meter
Kosten: 14 Millionen Euro
Fertigstellung: frühestens 2018

8.) Umgehung Trier-Zewen (Vordringlicher Bedarf)

Projekt: Verkehr wird über eine neue Straße und einen 500 Meter langen Tunnel an Zewen vorbeigeführt.

Das soll es bringen: Entlastung des Stadtteils

Gesamtlänge: noch offen

Geschätzte Kosten: 29 Millionen Euro

Im Gespräch: seit den 80er Jahren

9.) Nordumfahrung Trier (abgelehnt)

Projekt: Fortführung der A64 vom Parkplatz dicke Buche bis zum Anschluss der A1 nördlich von Schweich

Das soll es bringen: Entlastung der Ehranger Brücke, schnellere Verbindung zur A1, weniger Durchgangsverkehr in der Stadt Trier

Länge: elf Kilometer

Geschätzte Kosten: 315 Millionen Euro

Im Gespräch: seit den 60er Jahren

Grundsätzlich begrüßen wir die Überlegungen des BVWP, die bestehenden Straßen (auch Brücken) vor dem Neubau zu erhalten und wenn notwendig zu renovieren. Jedoch können wir diese Vorgabe nur bedingt bei der Planung von Einzelverkehrswegen wiederfinden – eher erscheint es uns, dass auch weiterhin der Neubau forciert werden soll, auch wenn er nicht notwendig ist bzw. sich nicht als naturverträglich zeigt. Nach unserer Auffassung muss der Öffentliche Personennahverkehr auf Straße und Schiene sowie der Personenfernverkehr (ÖPNV, SPNV, SPFV) den Vorrang vor dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) haben; genau so gehört der Güterverkehr vorrangig auf die Bahn.

Zu 1.) **Ausbau der Moselschleusen:** der Ausbau der Moselschleusen hat sich an den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie zu orientieren. Als wichtigster Grundsatz ist die Durchlässigkeit des Gewässers zu gewährleisten. Weitere Ziele, wie der Hochwasserschutz (z.B. Schaffung neuer Retentionsvolumina) sowie die ökologische Aufwertung der Flussaue sind ebenfalls in Ausgleichskonzepten für die Eingriffe zu integrieren.

An der Schleuse Trier ist der Ausbau bereits im vollen Gange; eine Beteiligung der Naturschutzverbände fand dabei leider nicht statt. Die Ausgleichsmaßnahmen sind bereits weitgehend umgesetzt; teilweise wurden die vorgenannten Grundsätze - soweit erkennbar - verwirklicht. Wir bitten jedoch um Überprüfung der Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen eines Monitorings. Die Maßnahmen für die Naherholung sehen wir als sehr gut gelungen an. Alle Flächen sind voll zugänglich und werden bereits zum derzeitigen Zeitpunkt vielfältig genutzt (Rast von Radfahrern, Picknick von ganzen Familien, Hundauslauf u.a.). Ob sich unter dieser Prämisse die naturschutzrelevanten Ziele des Ausgleichs jedoch umsetzen lassen, ist daher zu hinterfragen. Wir bitten daher dringend um ein Monitoring, um bei sich abzeichnenden Fehlentwicklungen noch steuernd eingreifen zu können.

Zu 2.) **Moselaufstieg:** wir können die Planung zum Moselaufstieg aus verschiedenen Gründen nicht akzeptieren. Das OVG Koblenz hat bereits den Planfeststellungsbeschluss vom 18.06.2004 in seinem Urteil vom 12.05.2005, Az. 1 C 11472/04.OVG, aufgehoben. Wegen der mittlerweile völlig veralteten Planungsgrundlage ist das Planverfahren wieder komplett einschließlich Darstellung der vorgesehenen Route und den möglichen Alternativen und einschließlich der umweltrelevanten Prüfungen (UVP) mit den neu zu

ermittelnden ökologischen Randbedingungen neu zu starten. In der Presse wurde der Eindruck vermittelt, dass die alte Planung bereits genehmigt sei. Diese Falschaussage macht eine Planung bestimmt nicht besser, sondern stellt sie erst recht in Frage! Im Übrigen vermitteln neu aufgestellte Gutachten über Kosten-Nutzungsanalysen ein hohes Maß an Beliebigkeit.

Alternativen des Moselaufstiegs wären u.a. auch die Anbindung an die Autobahnauffahrt im Bereich des Hafens von Mertert. Zu dieser Alternative liegt inzwischen ein weiteres Verkehrsgutachten zum Modus-Consult-Ulm-Gutachten (Variante 4 des Gutachtens) im Auftrag der Gemeinde Mertert-Wasserbillig (Commune de Mertert) vor:

- Schroeder & Associés: „Verkehrsstudie Wasserbillig-Mertert 2013/2014, Abschlussbericht“ (Luxemburg Mai 2014).

Hier werden die verkehrlichen Effekte ermittelt, die das Projekt „2 Brücken und ein Tunnel“ im Bereich Langsur erwarten lässt. Weitestgehend sollen dabei die hier bestehenden Straßen miteinander verbunden werden.

Wir fordern, dass dieses Gutachten in die Beurteilung des Projekts B 51, Moselaufstieg, einfließt, da es der tatsächlichen Verkehrsnachfrage Saartal – Luxemburg Rechnung trägt und nicht auf einer historischen Nachfrage Saartal – Eifel fußt, wie sie zur Entstehungszeit des Projekts in den 1960/70er bestanden hat.

Die alte Planung des Moselaufstieges wäre mit unzulässig hohen Eingriffen in den Naturhaushalt verbunden, denn im betroffenen LSG mit seinem bislang unzerschnittenen großflächigen Waldgebiet und seinem vielfältigen Artenpotential einschließlich dem potentiellen NSG Denners Acht zeichnen sich nur schwer überwindbare ökologische Hindernisse ab. Eine bislang ungeprüfte Alternative zur Vermeidung der vorgenannten Probleme könnte z.B. auch eine Zweitunnellösung in Richtung Langsur darstellen.

Wir bitten um eine ergebnisoffene Prüfung der verschiedenen Lösungsvorschläge, um bei einem nachgewiesenen Bedarf die umweltverträglichste Variante auswählen zu können, die sich dann auch am ehesten realisieren ließe..

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Der Entwurf des BVWP gibt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 10 an, wobei es vorher knapp über der Grenze der Wirtschaftlichkeit bei 1,3 lag. Eine derartig exorbitante Zunahme des gesamtwirtschaftlichen Nutzens des Moselaufstiegs auf 525 Mio € erscheint uns doch sehr fragwürdig bzw. sehr willkürlich errechnet, dies vor allem auch aufgrund des Umstands, dass eine neue Kostenermittlung die ursprüngliche Summe von 43,5 Mio € auf nunmehr 54,8 Mio € korrigiert hat. Vergleicht man die Kostensteigerung beim letzten Autobahnprojekt in der Region (Moselübergang), fragt man sich, mit welchem Maß bei der Festsetzung der Kosten und auch des Nutzens im Vorfeld gemessen wird. Es wäre böse zu denken, wenn zur Umsetzung des Projektes mal kurz ein Faktor 10 eingefügt wurde.

Zu 3.) **Ausbau Eifelstrecke:** der Ausbau der Eisenbahnstrecke für den Güterverkehr würde zu erhöhten Lärm-Belästigungen führen. Schade finden wir jedoch, dass die Personenbahnverbindung auf der Eifel nicht weiter ausgebaut wird.

Nach der Ablehnung des einzigen Bahnprojektes in der Region können wir nur bedauern, dass der BVWP-Entwurf für die Region Trier somit kein einziges Schienenprojekt beinhaltet. Unser Bedauern muss insbesondere vor dem Hintergrund des zunehmenden



*Beauftragter für den
Kreis Trier-Saarburg*

Straßengüterverkehrs - „Güter gehören auf die Bahn“ - gesehen werden, dass diese Prämisse kaum ohne Gleisanschluss geht.

Zu 4.) **Umgehung Ayl:** warum die Umgehung Ayl im vordringlichen Bedarf steht, erscheint uns mehr als widersprüchlich. Einerseits darf angemerkt werden, dass bereits eine Umgehung in Ayl besteht (erbaut in den 1950er Jahren). Die alte Trasse ging durch den Ortskern im Bereich der Kirche. Der ehemalige Straßenverlauf verlief bergseitig der derzeitigen Ortsdurchfahrt, die sich aber bereits in den 1950er Jahren aufgrund von vielen Anliegergrundstücken selbst zur Ortsdurchfahrt entwickelt hatte.

Andererseits sind die möglichen umweltverträglichen Umgehungs-Trassen durch bereits realisierte Neubaugebiete weitestgehend im wahrsten Sinne des Wortes verbaut worden. Die möglichen Trassen einer erneuten Umgehung führen über hochwertige biotopkartierte Flächen. Daher ist nicht zu akzeptieren, dass für eine solche zweite Umgehung biotopkartierte Flächen bzw. Flächen entlang eines Gewässers geopfert werden sollen. Planungsfehler der Vergangenheit können nicht noch zusätzlich belohnt werden. Wir können uns daher nur noch eine Tunnellösung vorstellen.

Zu 5.) **Umgehung Igel:** auch wenn die Umgehung von Igel nur im weiteren Bedarf festgelegt wurde und daher nicht kurzfristig umzusetzen wäre, halten wir die Planung für nicht akzeptabel. Die Planung steht im Kosten-Nutzen-Verhältnis als relativ günstig dar, jedoch wird durch die vorgesehene Planung stark in die Landschaft eingegriffen. Eine Trassenführung auf Stelzen entlang der Mosel kann aufgrund der Wertigkeit der Landschaft (auch hinsichtlich des Landschafts- und auch Ortsbildes) in Bezug auf die Naherholung nicht realisierbar sein.

Zu 6.) **Umgehung Hermeskeil:** wir befürworten die Ablehnung der Umgehung, da das Kosten-Nutzen-Verhältnis die weitere Planung nicht rechtfertigt.

Zu 7.) **Biewerbachtalbrücke:** Die Erweiterung und Erneuerung der Brücke (Defekte der Brücke sind bereits aktenkundig) und somit bessere Anbindung an die Autobahn Richtung Koblenz wird trotz ökologischen Bedenken befürwortet und ist unstrittig. Durch diese Erweiterung der Brücke und die geplante Erweiterung auf 4 Spuren wird die Nordumfahrung hinfällig.

Jedoch auch diese Planung bedingt ökologische Auswirkungen, die entsprechend auszugleichen sind. Im Vorfeld ist eine UVP mit Natur- und Artenschutzbestimmungen durchzuführen. Nach den Erkenntnissen der Untersuchungen (kartierte Arten und Lebensräume) sind die Ausgleichsmaßnahmen festzulegen. Hier sind die Naturschutzverbände frühzeitig zu beteiligen. Hierbei müssen wir anmerken, dass es nicht mehr akzeptabel ist, dass Ausgleichsmaßnahmen 20 Jahre nach dem Bau der Straßen erst abschließend umgesetzt werden bzw. z.T. heute immer noch ausstehen.

Zu 8.) **Umgehung Trier-Zewen:** hier bestehen vielfältige Probleme der Planung (Tunnelvorschlag). Hier wird ein großflächig landwirtschaftlich genutzter Raum zerschnitten. Auch dürfte es Probleme der Biotopvernetzung vom Stadtwald (Hangbereich Euren - Zewen) Richtung Mosel geben, der ebenfalls zerschnitten wird. Dahingehend ist auch eine UVP notwendig, die auch die Artenschutzproblematik zu untersuchen hat.



*Beauftragter für den
Kreis Trier-Saarburg*

Zu 9.) **Nordumfahrung Trier:** wir befürworten die Ablehnung, da der Bau der Nordumfahrung (gen. Meulenwaldautobahn) in keiner Weise umweltverträglich ist. Wie die sog. Meulenwaldautobahn es bereits ausdrückt, haben wir es mit dem großflächigen Waldgebiet zu tun, dem Meulenwald mit einer immensen ökologischen Wertigkeit (Nachweis des Vorkommens der Wildkatze und vielfältigen Arten der Vogelwelt und der Fledermäuse - Waldgebiet des Jahres 2012). Es würde ein großes zusammenhängendes Waldgebiet (als LGS ausgewiesen) zerschnitten und ein Faunenaustausch unterbunden. Aufgrund des Ausbaus der Biewerbachtal-Brücke und des besseren Anschlusses an die A 602 wird die Planung der Meulenwaldautobahn auch hinfällig.

Nach der prognostizierten Verkehrsbelastung geht man von ca. 9.000 Kfz-Fahrten/pro Tag aus, wobei Investitionskosten von ca. 300 Mio € bzw. 260 Mio € notwendig wären. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis würde somit bei 0,38 liegen und weit unter dem erforderlichen Wert von 1,0.

Hinweis auf Planungen, die sich bereits in der Umsetzung befinden:

B 51, OU Konz-Köen: 2-spuriger Neubau

Das Projekt entlastet entsprechend dem Gutachten Modus Consult Ulm (2008) mit ca. 14.000 Kfz-Fahrten/Tag die enge OD Konz-Köen um 8.000 bis 9.000 Kfz-Fahrten/Tag. In der Genehmigungs-Planung haben die Naturschutzverbände der Planung unter der Prämisse eines ausreichenden Ausgleichs zugestimmt.

Bisher wurden Straßen gebaut, ohne die abschließende Wirkung zu errechnen und zu bewerten. Ein Stein des Anstoßes sehen wir in dem letzten Autobahnprojekt in unserer Region: beim Moselübergang (Erhöhung der Kosten, u.a. durch Probleme auf die die Naturschutzverbände bereits zu Anfang des Verfahrens hingewiesen haben). Daher ist die Forderung nach Wirkungskontrollen unerlässlich. Daher begrüßen wir die Einführung von Wirkungskontrollen. Sie müssen neben den Umweltauswirkungen aber auch verkehrliche Aspekte erfassen und ermitteln, ob der angestrebte Nutzen erreicht wird. Dafür müssen die Ziele auch messbar sein.

Fehlende Optimierung von Bahnverbindungen

Schmerzlich vermissen wir die Optimierung der Bahnverbindungen sowohl in Richtung Luxemburg als auch in Richtung Koblenz. Für uns ist es ein unhaltbarer Zustand, dass Trier vom Fernverkehrsangebot der Bahn komplett abgekoppelt bleibt und keine Maßnahmen erkennbar sind, um diesen Nachteil zu beenden. Dies gilt mitten in Europa genauso für unseren westlichen Nachbarn, dessen wirtschaftlich nicht ganz so unbedeutende Hauptstadt Europas Luxemburg ebenfalls vom Fernverkehr nach Deutschland getrennt bleibt. Gerade zu beschämend halten wir den Umstand, dass Luxemburg zur Verbesserung der unzulänglichen Situation noch eigenes Geld investieren muss, um auf deutschem Territorium Minimallösungen zu verwirklichen. Hier bitten wir dringend um eine Änderung der Prioritäten.

Fazit: Die Planung des BVWP ist wie in den Medien bereits mehrfach dargelegt in der vorgestellten Art nicht zu akzeptieren. Die Vorgaben, die der Plan sich selbst gibt (Erhalt vor Neubau von Verkehrswegen), wird kaum eingehalten.

In der Region Trier gibt es hier das beste Beispiel: die Anbindung an die Autobahn von Trier Richtung Koblenz ist sanierungsbedürftig und könnte im Rahmen einer zeitnah realisierbaren Sanierung einschließlich dem Verkehrsknoten Ehranger Brücke den



*Beauftragter für den
Kreis Trier-Saarburg*

verkehrlichen Bedürfnissen angepasst und optimiert werden. Der Neubau einer Meulenwaldautobahn wäre dann entbehrlich. Der gebetsmühlenartig vorgetragene Ruf der Wirtschaftsverbände und einiger Parteien nach dem Bau der Meulenwaldautobahn, obwohl wegen ihrem geringen Nutzen, wenn überhaupt nur sehr langfristig realisierbar, verstummt jedoch nicht. Sollte die bereits jetzt schon marode Ehranger Brücke ausfallen, wird uns ein vergleichbares Schicksal wie in Schierstein treffen. Zählt eine zeitnahe Problembewältigung nicht ungleich mehr, als ein utopischer Neubau?

Hinsichtlich der Naturverträglichkeit von Planungen ist der geplante Moselaufstieg wie in der bisherigen Form nicht akzeptabel. Bisher wurden Alternativen nie ernsthaft im Detail geprüft. Es wird stur an der Planung aus den 1960er Jahren festgehalten. Hier müssen alle Möglichkeiten/Alternativen (auch die von Luxemburger Seite schon angedachte Anbindung an die Autobahn beim Hafen Mertert) geprüft und die Einzel-Planungen ökologisch abgeprüft werden.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Huckert