



18. August
2010

Betr.: Stellungnahme für den Petitionsausschuß zur Planung des Hochmoselübergangs

1. Persönlicher fachlicher Hintergrund der Stellungnahme

Ich habe als Verkehrsgeograph sowie Stadt- und Regionalplaner seit 1971 in verschiedenen Funktionen auf der Bundes- und Landesebene und in der Verkehrswissenschaft an Fragen der Gesamtverkehrsplanung, kommunalen und regionalen Verkehrsentwicklungsplanung, Straßen- und Bahnnetzplanung sowie Autobahnplanung gearbeitet:

- Zunächst war ich von 1971- 1985 in der Bundesraumordnung tätig, seinerzeit vor allem mit Studien über die Raumwirksamkeit und regionalen Effekte des Autobahnbaus und Eisenbahn(ab)baus und mit Studien über die bessere städtebauliche, landschaftliche und ökologische Integration von Verkehrsprojekten sowie über die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Bedarf an Verkehrsinvestitionen und die Möglichkeiten, durch variable Standards Kosten zu sparen und Landschaft zu schonen.
- Von 1985 – 1995 habe ich im Verkehrsministerium NRW gearbeitet, dort mit Zuständigkeiten zur Gesamtverkehrsplanung, Autobahnplanung und besseren städtebaulichen und landschaftlichen Integration von Autobahnen, Stadtstraßen, innerörtlichen Verkehrsberuhigung, Fahrradförderung sowie zum ÖPNV- Ausbau und zur Attraktivierung von Bahnnetzen. In dieser Zeit habe ich auch vielfache Stellungnahmen zu Verkehrsprojekten für den Petitionsausschuß des Landtages erstellt.
- Seit 1995 lehre ich an der Universität Trier Raumentwicklung und Landesplanung mit Schwerpunkten zur kommunalen, regionalen und nationalen Verkehrsentwicklung, zum demographischen Wandel und Strukturwandel sowie zu Attraktivierung kommunaler, regionaler und nationaler ÖV- Systeme.

2. Vorgeschichte der Stellungnahme

Mit der Verkehrssituation von Eifel, Moseltal und Hunsrück sowie der Entwicklung des Autobahnnetzes und Bahnnetzes in den linksrheinischen Regionen habe ich mich in allen drei Positionen immer wieder auseinandergesetzt. Mich hat vor allem beschäftigt

- der massive Verlust an Erreichbarkeit und Verkehrsqualität durch die vielen Streckenstilllegungen in den regionalen Bahnnetzen der Regionen,
- der große Verlust an Erreichbarkeit und Standortattraktivität im Fernverkehr durch das Abhängen der IR- Anbindungen der Regionen,

- die Schwierigkeit des Ausbaus europäischer innerregionaler und interregionaler Schienenverkehrsverbindungen im Großraum Trier- Metz- Saarbrücken- Luxemburg (z.B. Konzer Brücke, Netzlücke Perl/ Apach, fehlende Verbindung Trier- Metz und Saarbrücken- Luxemburg) trotz forcierten Ausbaus der ICE/TGV Verbindung Paris- Mannheim- Stuttgart/ Frankfurt und der nationalen Straßennetze (Autobahnen und Nationalstraßen)
- die totale Überlastung des Rheintals mit sehr lärmintensivem Schienengüterverkehr bei gleichzeitigem Abhängen der ursprünglich dichten IR Verkehre und
- das völlige Versagen der Schienennetzplanung beim Ausbau von zum Rheintal alternativen Schienengüterverkehrskorridoren durch Eifel, Hunsrück oder Westerwald (trotz Neubau der Schnellstrecke Köln- Frankfurt) und Ausbau sowohl rechtsrheinischer als auch linksrheinischer Autobahnen
- das völlige Versagen der DB beim Umsetzen wirksamer Lärmschutzmaßnahmen für das hochsensible und dicht besiedelte Rheintal
- die partielle spätere Verbesserung im regionalen Schienenverkehr durch einige Streckenreaktivierungen und den Rheinland- Pfalz Takt,
- das Ausbleiben weiterer dringend erforderlicher Streckenreaktivierungen in Eifel und Hunsrück (Eifelquerbahn, Ruwertalstrecke)
- die stark übergewichtige Konzentration der Landes- und Bundesverkehrswegeplanung und des konkreten Ausgabeverhaltens auf den Ausbau der Straßennetze und insbesondere der Autobahn- und Bundes- sowie Landesstraßennetze auch in eher dünn besiedelten, wenig verkehrsreichen Regionen (Eifel, Hunsrück, Westerwald) ohne angemessene Differenzierung der Standards, Umwegfaktoren und Netzdichten („das Diktat der dicken Lineale“)
- die methodisch extrem fragwürdige Monetarisierung von Reisezeiteffekten als vorrangiger wirtschaftlicher Nutzen, obwohl viele Untersuchungen belegen, daß potenziell gewonnene Reisezeiten nicht als Ersparnis realisiert werden, sondern unmittelbar in Verkehrszunahmen (Mengeneffekt) und Distanzzunahmen (Raumdehnungseffekt) sowie Verhaltensveränderungen (Neuverkehrseffekt durch veränderte Verkehrsmittel- und Standortwahl) münden. Anstelle der unterstellten Ersparnisse gibt es also massive Zunahmen, das ganze mündet in der tragischen Spirale von Straßennetausbau und Verlängerung der Staus
- die lange Zeit prioritäre Bereitstellung von Planungskapazitäten und Finanzmitteln (Bund, Länder, Regionen und Kommunen) in die Perfektionierung der Straßennetze des Autoverkehrs bei gleichzeitiger Vernachlässigung des Umweltverbundes.

Neu hinzu kommt jetzt endlich die späte Erkenntnis, dass mit diesen Strategien die öffentlichen Haushalte extrem überfordert werden, die notwendige Unterhaltung und Modernisierung der Netzbestände zu kurz kommt, die Staatsverschuldung unerträglich wächst und die Nachhaltigkeitsziele chronisch verfehlt werden. Die Verkehrspolitik braucht also dringend eine finanz- und umweltpolitisch motivierte Neuausrichtung. Und dabei gehören vor allem solche Projekte auf den Prüfstand, die

- extrem teuer sind
- sehr umstritten sind
- eine jahrzehntelange Planungsgeschichte haben, deren ursprünglichen Motive längst obsolet geworden sind
- mit besonders starken negativen Effekten auf Landschaft und Umwelt und wirtschaftliche Teilspektoren (hier Weinbau und Tourismus) verbunden sind,
- nach modernen Maßstäben ihre Planungslegitimation längst verloren haben,
- schon in mittlerer Zukunft (bei neuen Maßstäben) als Fehlplanungen interpretiert werden und
- ihre bisherige forcierte Planungsvorbereitung sehr spezifischen fragwürdigen politischen und fiskalischen „Winkelzügen“ verdanken (der Protegierung durch den früheren, extrem straßenfixierten Verkehrsminister Holkenbrink in den 1960er Jahren, der zeitweisen – am Ende vergeblichen - Protegierung durch Land und Bund als Modell der Privatfinanzierung und der späten Gunst der Vorrangfinanzierung über das aktuelle Konjunkturprogramm).

Aus der Sicht einer modernen Gesamtverkehrsplanung ist die autobahnmäßige Planung der B 50 mit dem Hochmoselübergang in mehrfacher Hinsicht anachronistisch.

- Der angenommene dringliche Bedarf besteht nicht, weil weder das derzeitige regionale und überregionale Verkehrsvolumen noch die realistisch zu erwartenden künftigen Verkehrsmengen eine solche Investition rechtfertigen. Es bestehen bereits leistungsfähige Autobahnverbindungen zwischen den Hauptquell- und Zielgebieten, die eine befriedigende Verkehrsqualität im Personen- wie im Güterverkehr garantieren.
- Die in der wirtschaftlichen Bewertung unterstellten Reisezeitgewinne sind nicht mehr aktuell, weil im bestehenden Autobahnnetz für die meisten Relationen bessere Reisezeiten ohne B 50 Nutzung realisierbar sind. Damit entfallen die unterstellten überregionalen Abkürzungseffekte, der Vorteil reduziert sich auf wenige innerregionale Relationen, für die aber kleinteiligere Straßenausbauten sehr viel vorteilhafter wären.
- Die Prognoseannahmen stammen alle noch aus der Zeit verkehrlicher Wachstumseuphorie (EU-Osterweiterung, Nachwendeeffekte) und berücksichtigen nicht die absehbaren neuen Trends des demographischen Wandels, des Klimawandels und der Peak- Oil- Thematik. Die neuen MID- Zahlen, die eine klare Trendwende im Verkehrsgeschehen weg von der Straße hin zum Umweltverbund auf allen Maßstabebenen belegen, bleiben unberücksichtigt.
- Die alte, primär militärische Planungsmotivation ist schon lange obsolet, weil mittlerweile zahlreiche militärische Standorte aufgegeben wurden und das planungsmaßgebliche militärische Erreichbarkeitsdefizit und Transportvolumen fast völlig verschwunden ist.
- Dagegen besteht ein dringlicher Bedarf für alternative Schienenverbindungen durch Eifel und Hunsrück, die das Rheintal im Güterverkehr entlasten könnten. Solche Überlegungen und deren Auswirkungen auf die angenommenen Verkehrsverflechtungen und Verkehrsmengen wurden überhaupt nicht berücksichtigt. Die Planung hat sich in keiner Weise um die Schienenetze gekümmert und ignoriert maßgebliche Ziele der Bundesregierung im Bereich des Klimaschutzes und Freiraum-, Landschafts- und Flächenschutzes. Sie ist daher als einseitig straßenfixiert abzulehnen.
- Die in den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung vorgegebenen grundlegenden Ziele
 - Sparsame Mittelverwendung,
 - maßvolle Dimensionierung
 - gute landschaftliche Integration
 - variable Standards
 - Ausbau vor Neubau
 - Nutzung kleinteiliger Optimierungspotenziale vor großmaßstäblichem Neubau
 - Verlagerung von der Straße auf die Schiene
 - Prüfung grundlegender Alternativen
 - Einbettung in die gesamtverkehrspolitischen Ziele werden alle mißachtet, teilweise sogar massiv.

Die offenkundige Alternative einer kleinteiligen Optimierung vorhandener Bundes- und Landesstraßen mittels eines kleinteiligen Ausbaus diverser Ortsumgehungen bleiben unberücksichtigt, obwohl sie

- für einen Bruchteil der Summe einerseits eine befriedigende überregionale Verkehrsqualität sichergestellt hätten,
- sehr viel positivere kleinräumige Verbesserungseffekte (Entlastungen der Ortslagen, Verbesserungen der regionalen Reisezeiten, Förderung der regionalen Bauwirtschaft) garantiert hätten
- die Landschaftseingriffe minimiert hätten
- den Tourismus nachhaltig gefördert hätten (Verkehrsberuhigung in den Ortskernen).

Statt dessen kann man im Umkreis von Wittlich die verheerende Wirkung eines überdimensionierten autobahnmäßigen Straßennetzausbaus jetzt schon ansatzweise besichtigen. Es entstehen dort

- zahlreiche neue, großflächige, extrem flächenfressende suburbane Gewerbegebiete, die Zersiedlung wird also massiv angeheizt,
- zahlreiche neue, ebenfalls völlig überdimensionierte Zubringerstraßen, das heißt, die Überdimensionierung setzt sich in die sekundären Netze fort.

4. Detailkritik

Die Bürgerinitiativen kritisieren neben der generellen Planungsfrage vor allem die massiven Landschaftseingriffe durch das überdimensionierte Brückenbauwerk und seine Vorfeldbauwerke. Diese konkrete Planung mißachtet alle Grundsätze sensibler landschaftlicher Integration.

- Sie maximiert die Brückengröße und Höhe (daher die extrem hohen Kosten) und ignoriert die Optionen einer weniger eingriffsintensiven Trassenführung.
- Sie wählt den Korridor, der mit Abstand die längste freie Brückenführung erzwingt und den sensibelsten Teil des Moseltals in dieser Region betrifft. Das ist das Diktat der „dicken Lineale“, das schon seit den 1960er Jahren immer wieder deutscher Schnellstraßenplanung vorgeworfen wird.
- Da in diesem Bereich des Moseltals zahlreiche talseitige Straßenbrückenquerungen vorhanden sind, wäre es immer angemessen gewesen, hier den Autobahnstandard zu verlassen und mit deutlich verringerten Entwurfsgeschwindigkeiten und Querschnitten unter Nutzung aller vorhandenen und ausbaufähigen Straßen eine gegenüber dem Status quo verbesserte Trasse zu suchen. Ein solcher Planungsschritt wurde von vorn herein ausgeschlossen, weil die Grundplanungsidee ja aus den 1960er Jahren stammt, militärisch motiviert war und seinerzeit noch in keiner Weise von den späteren, differenzierteren Planungsstrategien zu optimalen landschaftlichen Integration und flächensparsamen, kostenminimierenden Trassierung beeinflusst war.
- Die Planung wurde dann auch zu Recht wegen vielfacher Planungsfehler im Verfahren juristisch angehalten. Leider haben dann aber die Planer nur marginale Verfahrenskorrekturen gewählt, statt die Planung eingriffsminimierend generell zu überdenken.
- Man muß mit Blick auf die Gesamtverkehrsplanung erneut kritisieren, daß bei der Planung die Frage der weiteren Bahnnetzentwicklung keinerlei Rolle gespielt hat. Der betroffene Korridor bietet sich für die demnächst zu planende linksrheinische Entlastungstrasse im Schienenverkehr durchaus an. Man hätte also immer die Idee einer kombinierten Straßen/Schienenbrücke bedenken müssen. Es ist ein grober Planungsfehler, eine so teure Baumaßnahme ausschließlich aus der Straßennetzlogik zu entwickeln. Statt dessen hätte man nach den günstigsten Verbindungsoptionen der beiden regionalen Eifel- und Hunsrückschienenetze und ihrer überregionalen Nutzbarkeit im Schienengüterfernverkehr suchen müssen. Es gehört zu den Grundsätzen des Bundes und der Länder für moderne Verkehrsplanung, Trassenbündelungen vorzusehen (bei der Trassen Köln- Frankfurt auf weite Strecken beachtet). Gegen diesen Grundsatz wurde im Falle der B 50 massiv verstoßen.

5. Gesamtbewertung und Ausblick

Angesichts der

- aktuellen Probleme des Bundeshaushalts mit der Neuverschuldung und der zu deren Abbau unvermeidlichen Sparzwänge,
- selbst von ADAC und Straßenbaulobby als notwendig anerkannten Umorientierung der Straßenbaumittel auf eine angemessene Unterhaltung des Bestandsnetzes,
- dringenden klima- und energiepolitischen Herausforderungen,
- Notwendigkeiten, die massiven Engpässe im Schienengüterverkehrsnetz des Rheinlandes und Mittelrheintales abzubauen sowie die Schiennetze von Eifel, Hunsrück und Westerwald besser miteinander zu verknüpfen und die Oberzentren und Mittelzentren der Großregionen im Schienenverkehr besser miteinander zu verbinden (z.B. Aachen mit Trier, Trier mit Metz, Luxemburg mit Saarbrücken, Wittlich mit Hermeskeil, Daun mit Prüm)

gehören vor allem teure und umstrittene, eingriffsintensive Straßenbauprojekte auf den Prüfstand.

Trotz der bereits begonnenen Vorfeldbaumaßnahmen ist ein Baustop durchaus noch sinnvoll und möglich. Mittels eines Moratoriums könnte eine kosten- und eingriffsminimierende Umplanung erfolgen, die tendenziell mehr bestandsorientiert erfolgt. Die aktuelle Verkehrssituation in den regionalen Straßennetzen und Fernverkehrsverbindungen erfordert keine dringliche Fortführung der Baumaßnahmen. Die teilweise erfolgte Vergabe von Bauaufträgen kann storniert werden, weil die daraus resultierenden Mehrkosten im Verhältnis zu den realisierbaren Gesamtersparnissen auch haushaltsrechtlich vertretbar sind.

Der befürchtete politische Gesichtsverlust kann angesichts der insgesamt veränderten gesamtwirtschaftlichen und haushaltstechnischen „Großwetterlage“ argumentativ leicht in einen Sieg der späten Einsicht in neue Umstände uminterpretiert werden.

Eine solche Entscheidung wäre auch ein Gebot der politischen Kultur. Denn derzeit wird mit den massiven Begehrlichkeiten regional verankerter Abgeordneter bei der Durchsetzung „ihrer“ Straßenbauprojekte die eigentlich zwingend erforderliche übergeordnete Bedarfslogik des Bundes konterkariert. Nicht umsonst sind erhebliche Teile des deutschen Fernstraßennetzes eigentlich gesetzeswidrig finanziert und geplant worden, weil ihre tatsächliche Nutzung ganz überwiegend nur durch regionale Verkehre erfolgt, das eigentlich erforderliche Übergewicht des Fernverkehrs ist dort gar nicht gegeben. Nach einer kritischen Netzüberprüfung müßte man all diese Straßen eigentlich abstufen und den nachgeordneten Baulastträgern übergeben. Genau das wird sich auch bei der B 50 erweisen. Sie wird überwiegend nur regionale Verkehre aufnehmen. Daher ist sie nicht als Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes zu planen und zu finanzieren. Insofern ist eine sehr kritische Überprüfung dringend angezeigt.

Der Widerstand der Initiativen und der Petenten orientiert sich zwar sehr stark an den lokalen Problemen im Moseltal. Die Kritik bezieht aber sehr wohl die übergeordneten Netzaspekte mit ein und widerlegt insbesondere die Reisezeitargumentation und damit verbundene Wirtschaftlichkeitsberechnung.

Der Petitionsausschuß kann mit einer kritischen Abwägung aller Argumente maßgeblich zu einer Verbesserung der Planungskultur in Deutschland und zu einer Beendigung der unheilvollen Zirkelschlüsse und Automatismen und prinzipiellen Modernisierung deutscher Fernstraßenplanung beitragen, die dem Primat gesamtpolitischer Abwägung gegenüber unheilvoller enger fachpolitischer Scheuklappenmentalität Rechnung trägt. Eine klare Positionierung des Petitionsausschusses könnte insoweit ein Meilenstein für eine neue Haushaltsdisziplin und Planungskultur in Deutschlands Straßenbau werden.

Prof. Heiner Monheim