



*Beauftragter für den
Kreis Trier-Saarburg*

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

SGD Nord

Frau Kristina Basche
Stresemannstr. 3-5

56068 Koblenz

Mail: poststelle@sgdnord.rlp.de

Trier, den 17.04.2017

Neubau der B51 Zw. Der B419 und der AS A64, Westumfahrung Trier – sog. Moselaufstieg, Überprüfung des raumordnerischen Entscheids (ROE) der ehem. Bez.Reg. Trier vom 9.2.1995 gem. §17 Absatz 10 3 Landesplanungsgesetz (LPIG)

Sehr geehrte Frau Basche,
sehr geehrte Damen und Herren,
die Naturschutzverbände BUND, NABU und Pollichia nehmen gemeinsam wie folgt Stellung im Rahmen des o.g. Verfahrens (ROE):

Wir, die Naturschutzverbände bedauern unsere bisherige Nichtbeteiligung bei der Neuauflage der Planung. Die vorgelegte Planung stammt aus den 1960er Jahren und wurde und wird auch heute noch von vielen Seiten äußerst kritisch gesehen. Wir bezweifeln, ob die rechtlich vorgegebenen Schritte eingehalten wurden. Insbesondere vermissen wir eine Prüfung auf umweltverträglichere Alternativen. Auf großes Unverständnis stößt zudem die wundersame Steigerung der Bewertungsfaktoren der Strecke um den Faktor 10. Es muss vermutet werden, dass sie keinesfalls einer Überprüfung Stand halten können.

Die politische Situation hat sich zwischenzeitlich grundlegend geändert. Priorität genießt zwischenzeitlich die Schaffung einer Großregion über trennende Grenzen hinweg. Der Staat Luxemburg verwirklicht zur Zeit seine vorbildlich auch mit Deutschland abgestimmte ÖPNV-Planung und beteiligt sich sogar finanziell auf deutschem Hoheitsgebiet an den Kosten. Welche Straßenplanungen auf Seiten Luxemburgs vorliegen, ist uns im Detail nicht bekannt. In der Presse wurde jedenfalls ein Alternativplan diskutiert, der im bisherigen Verfahren noch nicht berücksichtigt werden konnte. Wenn auch bereits eine für unsere Großregion kontraproduktive Maut von der Bundesregierung beschlossen wurde, so sollte nicht noch eine unabgestimmte Straßenplanung verschärfend hinzukommen.

Nicht nur die politische Situation hat sich in der Grenzregion grundlegend geändert. Zwischenzeitlich (seit dem letzten Planfeststellungsverfahren zum Moselaufstieg) gelten auch erheblich geänderte gesetzliche Voraussetzungen, insbesondere im Bereich des Naturschutzes. Die europäischen NATURA-2000-Vorgaben mit ihren weitgehenden Änderungen im Gebiets- und Artenschutz konnten noch nicht Berücksichtigung finden. Auch die nationale und rheinlandpfälzische Naturschutzgesetzgebung hat sich



*Beauftragter für den
Kreis Trier-Saarburg*

grundlegend geändert. Sicherlich gilt dies auch für verschiedene Gesetze im Planungs- und Baurecht.

Die bisherige Planung fußt hinsichtlich der Erfassung des Naturpotentials auf vollkommen veralteten Erhebungen und müssen vollständig neu ermittelt werden.

Auch muss auf das Urteil des OVG Rheinland-Pfalz (Urteil vom 12.05.2005, Az. 1 C 11472/04.OVG) hingewiesen werden, in dem der Planfeststellungsbeschluss für den Moselaufstieg aufgehoben wurde. Dies kann nur bedeuten, dass das Verfahren mit allen Konsequenzen neu aufgerollt werden muss: erneute Planfeststellung mit allen möglichen Alternativplanungen, eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung – FFH-Gesetzgebung und Artenschutz war in der bisherigen der aktuell notwendigen Überprüfung noch nicht erfolgt.

Hinsichtlich der Überprüfung des ROE sind auch die grundlegenden Festlegungen des Bundesverkehrswegeplans mit einzubeziehen. 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, hierunter kann die Planung des Moselaufstiegs wohl kaum gerechnet werden.

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.

Hier nun die Daten aus dem Bundesverkehrswegeplan:

Moselaufstieg

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

Hier unsere Einschätzung und Bewertung:

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

Kosten-Nutzen- 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.

Einfluss auf Umwelt und Natur:

Im Rahmen dieses Verfahrens werden wir nicht im Detail auf die Umwelt- und Naturbelange eingehen. Es werden einige grundlegende Punkte aufgegriffen, die bisher kaum oder gar keine Berücksichtigung fanden:

- Klimatische und lufthygienische Prüfungen (Änderungen der Luftzirkulation im Moselkerbtal mit häufiger Invasionswetterlage),
- Detaillierte Datenerhebung für Fauna und Flora,
- Überprüfungen der Artenschutzbestimmungen (Wildkatze ist im Bereich der vorgesehenen Trasse nachgewiesen, Vogelwelt und Fledermausvorkommen),
- Erhalt eines großen durchgängigen Waldgebietes des Moseltals (LSG – bei der Umsetzung würde dieses zusammenhängende Waldgebiet zerschnitten und ein Faunen-Austausch unterbunden),
- Prüfungen der Verträglichkeit der alten Waldbestände im Bereich der Trasse und Umgebung,
- Naturschutzrelevante Überprüfung der Biotope im Bereich der Trasse (schutzwürdige Biotope wie Flächen mit Naturschutzgebietscharakter – Denner Acht),
- Bewertung des Eingriffs in Schutzgebiete wie großflächige LSG mit entsprechendem Zielabweichungsverfahren.

Fazit: Die Planung des BVWP und insbesondere die Planung des Moselaufstiegs 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 verkehrlichen Bedürfnissen angepasst und optimiert werden.

Hinsichtlich der Naturverträglichkeit von Planungen (FFH-Gesetzgebung bzw. Artenschutzproblematik) 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.

Grundsätzlich begrüßen wir die Überlegungen des BVWP, die bestehenden Straßen (auch Brücken) vor dem Neubau zu erhalten und wenn notwendig zu renovieren. Jedoch handelt diese Planung (Überprüfung des ROE zum Moselaufstieg) den grundlegenden Vorgaben des BVWP entgegen und zeigt, dass unsere geäußerten Bedenken im Rahmen unserer Beteiligung zum BVWP berechtigt waren, dass auch weiterhin der Neubau forciert werden soll, auch wenn er nicht notwendig ist bzw. sich nicht als naturverträglich zeigen wird. Die Artenschutzbestimmungen müssen durch ein vollständig neues Planfeststellungsverfahren wie es nach dem OVG-Urteil vom 12.05.2005, Az. 1 C 11472/04.OVG



*Beauftragter für den
Kreis Trier-Saarburg*

notwendig wird überprüft werden (Nachweis der Wildkatze im Bereich der Verkehrsstrasse, detaillierte Kartierungen der Vogelwelt und Fledermäuse, vollkommene Barriere und Trennung eines großflächigen Waldgebietes-LSG, durch den riesigen Wall eine immense Barriere für die Luftzirkulation/Lufthygiene und weitere Verschlechterung der klimatischen und lufthygienischen Bedingungen in der Tallage der Mosel mit häufiger Invasionswetterlage).

Mit freundlichen Grüßen

Frank Huckert
BUND Kreisgruppe Trier-Saarburg
Manfred Weishaar, NABU Region Trier
Dr. Hans Reichert, Pollichia Sektion Trier