

Rheinland-Pfalz



Staatskanzlei • Postfach 58 80 • 55028 Mainz

Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Landwirtschaft und
Weinbau

55116 Mainz

Staatskanzlei

Peter-Almeier-Allee 1
Eingang Deutschhausplatz
Telefon-Durchwahl: (0 61 31) 16-2777
Aktenzeichen: 3 - 430110510 - 237 - 117/95

55116 Mainz. 09. Februar 1995

Betr.: **Neubau der B 51 zwischen Konz (AS B 419) und
der AS A 48 - „Moselaufstieg“ -
hier: Raumordnungsverfahren nach § 18 Landesplanungs
gesetz (LPlG) i.V. mit § 6a Raumordnungsgesetz**
Anlage: Lageplan

Mit Schreiben vom 31.05.1994 hat das damalige Ministerium für
Wirtschaft und Verkehr bei der Staatskanzlei -oberste Landespla-
nungsbehörde- die **Durchführung des Raumordnungsverfahrens** für
die oben angeführte Maßnahme nach § 18 LPlG i.V.m. § 6a ROG be-
antragt.

Die Bezirksregierung Trier hat im Auftrag der Staatskanzlei das
Raumordnungsverfahren am 15.08.1994 eingeleitet.

Der raumordnerische Entscheid ergeht auf der Basis der vorgeleg-
ten Projektunterlagen des damaligen Straßenneubauamtes Trier vom
März 1994.

Der raumordnerische Entscheid gliedert sich in die folgenden
Teile:

A	Raumordnerischer Entscheid	Seite	4
B	Gegenstand und landesplanerische Bedeutung	Seite	8
	1. Gegenstand	Seite	8
	2. Landesplanerische Bedeutung	Seite	9
C	Verlauf des Verfahrens	Seite	10
D	Zusammenfassung der Stellungnahmen und Ergebnisse der Anhörung	Seite	14
	1. Regionale und kommunale Belange	Seite	17
	2. Fachliche Belange	Seite	21
	2.1 Natur und Landschaft, Erholung	Seite	21
	2.2 Land- und Forstwirtschaft	Seite	24
	2.3 Wasser- und Abfallwirtschaft	Seite	25
	2.4 Denkmalpflege	Seite	27
	2.5 Verkehrs- und Nachrichtenwesen	Seite	27
	2.6 Energieversorgung	Seite	28
	3. Sonstige Belange	Seite	31

E Raumordnerische Bewertung und Abwägung	Seite 34
1. Raumbezogene überfachliche Belange	Seite 34
1.1 Variantenvergleich	Seite 38
2. Fachliche Belange	Seite 45
2.1 Verkehrlicher Nutzen	Seite 45
2.2 Umweltbelange	Seite 50
2.3 Wechselwirkungen zwischen Umwelt- belangen und Folgerungen im Rahmen der Abwägung mit weiteren Grund- sätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung	Seite 54
2.4 Sonstige fachliche Belange	Seite 56
3. Wirtschaftlichkeit	Seite 57

A) RAUMORDNERISCHER ENTSCHEID

Das Vorhaben ist mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar, wenn die nachfolgenden Auflagen erfüllt und die weiteren Hinweise und Anregungen berücksichtigt werden:

1. Die vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz in Koblenz (ehemals Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz), vertreten durch das Straßenprojektamt Trier (ehemals Straßenneubauamt Trier) vorgelegte Planung für die **B 51-neu, Neubau zwischen Konz (AS B 419) und AS A 48 - „Moselaufstieg“ -) entspricht in der Vorschlagslinie - Variante A - den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.**
2. Die **Varianten B, C und D entsprechen nicht** den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.
3. Die **exakte Ausgestaltung der Linienführung** bleibt der Detailplanung unter Beachtung städtebaulicher, landespflegerischer, forstlicher und landeskultureller Belange vorbehalten.
4. Die Ergebnisse der für das Raumordnungsverfahren erstellten **Umweltverträglichkeitsstudie** sind im Zulassungsverfahren zu berücksichtigen. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind auf der Grundlage einer Eingriffs- und Ausgleichsbilanzie-

rung in einem landschaftspflegerischen Begleitplan detailliert auszuarbeiten und umzusetzen.

5. Im Rahmen der weiteren Detailplanung ist der Nachweis zu führen, ob durch die Verringerung des **Regelquerschnitts** und der **Steigungsverhältnisse** die Eingriffe in die Streuobstwiesen zwischen Zewen und Igel, in das Waldgebiet und in das Landschaftsbild gemindert werden können.

6. Im Hinblick auf die **kleinklimatischen Gegebenheiten** und die **wasserwirtschaftlichen** und **ökologischen** Belange, den Retentionsraum der Mosel zu erweitern, ist eine Aufständigung der Straße im Moselvorland bis zur Querung der Bahnstrecke bei gleichzeitiger Beseitigung des westlich davon gelegenen alten Bahndamms notwendig.

Durch eine weitere planmäßige Ausbeute der Kiesvorkommen östlich der Trasse kann zusätzlich die Eingriffserheblichkeit der Gesamtmaßnahme gemindert werden.

7. Auf der Grundlage **geologischer** Untersuchungen sind bautechnische und waldbauliche Maßnahmen zu ergreifen, um das Austrocknen der Waldbestände beiderseits der Trasse zu unterbinden.

8. Die Einhaltung der **Lärmgrenzwerte** der 16. Bundesimmissionschutzverordnung für die von der B 51-neu berührten Siedlungsbereiche ist im Zulassungsverfahren nachzuweisen.

Die Bemessung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist an der Realnutzung bzw. an der in rechtskräftigen Bebauungsplänen festgesetzten Art der baulichen Nutzung zu orientieren.

Aktiver Lärmschutz hat in jedem Fall Vorrang vor passivem Lärmschutz, notwendige aktive Lärmschutzmaßnahmen sind durch geeignete Gestaltung in das Orts- und Landschaftsbild einzupassen.

9. Die Vorschlagslinie berührt und kreuzt verschiedene **Erd- und Freileitungen**. Bei der weiteren Planung ist eine rechtzeitige Abstimmung mit den nachfolgend genannten Stellen vorzunehmen:

- * RWE Energie AG, Regionalversorgung Trier,
- * RWE Energie AG, Hauptverwaltung Essen,
- * Deutsche Telekom AG, Direktion Koblenz, mit dem Fernmeldeamt Trier.

10. Im Randbereich der ausgewählten Trasse werden ggfls. **archäologische Fundstellen** berührt. Auf die Schutzerfordernisse dieser Fundstellen ist Rücksicht zu nehmen. Das Landesamt für Denkmalpflege, Archäologische Denkmalpflege, Amt Trier im Rheinischen Landesmuseum, ist frühzeitig zu beteiligen.

11. Gemäß Artikel 37 des Gesetzes über die **Schiffbarmachung der Mosel** vom 22.12.1956 ist für die Errichtung der neuen Moselbrücke die Zustimmung der Internationalen Moselkommission einzuholen.

12. Im Bereich von Bau-km 1+950 bis Bau-km 3+600 und von Bau-km 4+950 bis Bau-km 5+200 werden **Waldflächen** beansprucht. Der Projektträger hat bereits in der Entwurfsphase der Detailplanung geeignete Ausgleichsmaßnahmen mit den Forstbehörden abzustimmen und umzusetzen. Das Waldwegenetz ist wieder funktionsfähig herzustellen.

13. Die Beanspruchung **landwirtschaftlicher Nutzflächen** und die Flächendurchschneidungen sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Den betroffenen Landwirten sind soweit wie möglich geeignete Ersatzflächen zur Verfügung zu stellen.

14. Die von den Trägern öffentlicher Belange in **Teil D** des Entschoides näher dargelegten Aspekte sind bei der weiteren Planung in die Abwägung einzubeziehen.

Die Ergebnisse der raumordnerischen Bewertung und Abwägung in **Teil E** sind ebenfalls bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

15. Durch den raumordnerischen Entscheid werden erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse oder Bewilligungen nach anderen Rechtsvorschriften nicht ersetzt. Der raumordnerische Entscheid ist nach einem Zeitraum von **fünf Jahren** von der zuständigen Landesplanungsbehörde zu überprüfen, wenn bis dahin das Planfeststellungsverfahren zu dem Verfahren zugrundeliegenden Linienführung nicht eingeleitet worden ist. Gegebenenfalls entscheidet sie, ob in diesem Fall ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

B) GEGENSTAND DES VERFAHRENS UND LANDESPLANERISCHE BEDEUTUNG

1. Gegenstand

Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist die geplante Führung der B 51 (neu) als Verbindung zwischen der A 48 und der B 419. Die im Verfahren vorgelegten vier Linienführungen sollen als westliche Umfahrung das Stadtgebiet Trier und Konz umgehen und vornehmlich für die Gemeinden im Saartal einen Anschluß an das Autobahnnetz (A 48) im Zuge einer großräumigen Verbindung eröffnen.

Eine Lösung oder weitgehende Entschärfung der verkehrlichen Probleme im Stadtgebiet Trier - insbesondere im Zuge der moselbegleitenden Uferstraßen durch innerörtliche Maßnahmen (Null-Variante) - ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden weiteren Verkehrsbelastung nicht möglich.

Die von dem Projektträger favorisierte Variante A (Vorschlagslinie) hat eine Gesamtlänge von 5,4 km. Der minimale Radius beträgt 350 m. Die maximale Steigung wird mit 6 % angegeben.

Anschlüsse sind bei Bau-km 0+000 an die bestehende B 419, bei Bau-Km 1+450 an die bestehende B 49, bei Bau-Km 5+100 an die K 1 und am Ausbauende bei Bau-Km 5+400 an die A 48 geplant. Als Regelquerschnitt ist durchgehend ein RQ 20 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 15,0 m vorgesehen.

2. Landesplanerische Bedeutung

Die landesplanerische Bedeutung des Projektes im Zuge der B 51 ist in ihrer Funktion als überregionale Straßenverbindung zwischen Bitburg und Saarburg zu sehen und von besonderer Bedeutung

- für die Entwicklung des Wirtschafts- und Tourismusraumes des unteren Saartales mit den Orten im Mittelbereich Saarburg,
- zur Verknüpfung der wirtschafts- und stadträumlichen Beziehungen zum Großherzogtum Luxemburg und
- zur Entlastung der moselbegleitenden Straßen im Stadtgebiet von Trier und Konz.

Hinzu kommt, daß die Ortsdurchfahrt von Trier im Zuge der B 51 (alt) durch die örtlichen Gegebenheiten, wie unübersichtliche und enge Kurven, Steigungen, viele plangleiche Einmündungen, beampelte Kreuzungen und Grundstückszufahrten geprägt ist.

Nach der im Jahr 1993 aufgestellten Analyse im Rahmen der Verkehrsuntersuchung von Prof. Schächterle und Partner werden für den Prognose-Null-Fall im Jahr 2010 an den neuralgischen Brückenköpfen in Trier Belastungen von ca. 42 600 Kfz./24 Stunden prognostiziert.

C) VERLAUF DES VERFAHRENS

Die Staatskanzlei Rheinland-Pfalz - oberste Landesplanungsbehörde - hat mit Schreiben vom 08.06.1994 - Az.: 3-430110510-369/94 - die Bezirksregierung Trier - obere Landesplanungsbehörde - beauftragt, das vom damaligen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr am 31.05.1994 beantragte Raumordnungsverfahren durchzuführen und einen Vorschlag für den Entscheid zu erarbeiten.

Für dieses Verfahren legte das damalige Straßenneubauamt Trier folgende Planunterlagen vor:

- Planunterlagen zum Raumordnungsverfahren vom März 1994; bestehend aus Erläuterungsbericht, Übersichtslageplan M 1:10.000 vom 29.03.1994, Karte: Arten und Biotopschutzpotential -Bestand- (Karte 4a), M. 1: 10 000 vom 16.03.1994 einschließlich einer Deckfolie der Varianten zu Karte 4a,
- Umweltverträglichkeitsstudie vom März 1994.

Die Bezirksregierung Trier - obere Landesplanungsbehörde - hat mit Schreiben vom 15.08.1994 - Az.: 435-3/B51/3 - das Raumordnungsverfahren mit der schriftlichen Anhörung eingeleitet, um das Vorhaben mit anderen Fach- und Einzelplanungen abzustimmen und die Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung herbeizuführen oder zu bestätigen.

Die berührten Stadt- und Verbandsgemeinden führten die **Beteiligung der Öffentlichkeit** gemäß § 6a Raumordnungsgesetz (ROG) und entsprechend dem Entwurf zur Novellierung des Landesplanungsgesetzes (LPLG) durch. Nach ortsüblicher Bekanntmachung des Vorhabens in den amtlichen Bekanntmachungsorganen gemäß § 27 Gemeindeordnung und zwar:

- bei der Stadt Trier am 02.09.1994,
- bei der Verbandsgemeinde Trier-Land in Trier am 09.09.1994
und
- bei der Verbandsgemeinde Konz in Konz am 02.09.1994,

haben die Planunterlagen in der Zeit

vom 20.09.1994 bis zum 19.10.1994 bei allen betroffenen Stadt- und Verbandsgemeinden gleichzeitig ausgelegt. Nach Ablauf der Auslegungsfrist konnten bis zum 02.11.1994 Äußerungen und Einwendungen vorgebracht werden. Eine Offenlage der Planunterlagen erfolgte zum gleichen Zeitpunkt auch bei der Kreisverwaltung Trier-Saarburg in Trier und bei der Bezirksregierung Trier.

Darüber hinaus haben die Gebietskörperschaften:

- Stadt Trier am 12.01.1995
- Ortsbeirat Trier-Zewen am 08.11.1994
- Ortsbeirat Trier-Euren am 21.12.1994
- Verbandsgemeinde Trier-Land am 23.11.1994
- Ortsgemeinde Igel am 26.09.1994
- Ortsgemeinde Langsur am 19.09.1994
- Ortsgemeinde Trierweiler am 29.11.1994
- Stadt Konz am 14.11.1994
- Ortsgemeinde Wasserliesch am 20.09. u. 28.11.1994
- Ortsgemeinde Oberbillig am 26.10.1994

die Planung der B 51 in öffentlichen Ratssitzungen behandelt.

Von seiten des Herrn Ortsbürgermeister der **Ortsgemeinde Temmels** wurde vorsorglich Einspruch eingelegt. Der angekündigte Beschluß durch den Ortsgemeinderat erfolgte nicht.

Die anerkannten Umweltverbände wurden von der Bezirksregierung Trier mit Schreiben vom 05.09.1994 beteiligt.

Während der Auslegungsfrist wurden **1.791** Einwendungen und Anregungen von **Bürgern** fristgerecht vorgebracht. Nach Fristablauf (02.11.1994) gingen zusätzlich noch 53 Einwendungen gegen das Straßenprojekt ein.

Die im Rahmen der schriftlichen Anhörung von den Verfahrensbeteiligten vorgetragenen Bedenken, Anregungen und Hinweise wurden dem Straßenprojektamt Trier mit Schreiben vom 21.12.1994 zur Auswertung und Stellungnahme für den Erörterungstermin übersandt.

Der abschließende **Erörterungstermin** fand am **18.01.1995** in der Bezirksregierung Trier statt. Hierzu waren mit Schreiben vom 09.12.1994 die Träger öffentlicher Belange geladen worden, die im Verfahren Bedenken und Anregungen vorgebracht hatten, sowie eine andere als die vom Straßenbaulastträger vorgeschlagene Variante A verwirklicht haben wollten.

Gegenstand der Erörterung waren u.a.

- Ablehnung des Moselaufstieges generell und im besonderen die Variante A,
- künftige Verkehrssituation nach Verwirklichung des Moselaufstieges,
- Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme für die künftige infrastrukturelle Entwicklung der Stadt Trier und des unteren Saarraumes,

- Umgehung Igel und Zewen,
- Aufständigung und Gestaltung der Brücke sowie der Dämme,
- Verlust und Gefährdung von Waldflächen,
- Anbindung der Sauertalgemeinden an die B 51 (neu)

Den Besprechungsteilnehmern wurde mit Schreiben vom 24.01.1995 eine Niederschrift über diese Besprechung zugeleitet.

D) ZUSAMMENFASSUNG DER STELLUNGNAHMEN UND DER ERGEBNISSE DER ANHÖRUNG

Die schriftlichen Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten und die Äußerungen in dem Erörterungstermin dienten dem Zweck, das Vorhaben mit anderen Fach- und Einzelplanungen abzustimmen und die Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung herbeizuführen oder zu bestätigen.

Im Raumordnungsverfahren wurden die nachfolgend aufgeführten Stellen beteiligt:

- Kreisverwaltung Trier - Saarburg, 54290 Trier,
- Stadtverwaltung Trier, 54290 Trier,
- Verbandsgemeindeverwaltung Konz, 54329 Konz,
 - * Ortsgemeinde Oberbillig,
 - * Ortsgemeinde Wasserliesch,
- Verbandsgemeindeverwaltung Trier-Land, 54295 Trier,
 - * Ortsgemeinde Igel,
 - * Ortsgemeinde Langsur,
 - Ortsgemeinde Trierweiler,
- Verbandsgemeinde Saarburg, 54439 Saarburg, (nachrichtlich)
- Bundesbahndirektion Saarbrücken, 66111 Saarbrücken,
- Oberfinanzdirektion - Bundesvermögens- und Bauabteilung - 56073 Koblenz
- Wehrbereichsverwaltung IV, 65189 Wiesbaden,
- Oberpostdirektion Koblenz - Telekom - 56068 Koblenz,
- Oberpostdirektion Koblenz - Postdienst - 56068 Koblenz,

- Wasser- und Schifffahrtsamt, 54290 Trier,
- Staatl. Amt für Wasser- und Abfallwirtschaft, 54290 Trier,
- Geologisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 55116 Mainz,
- Landesamt für Denkmalpflege - Amt Trier - (Rheinisches Landesmuseum), 54290 Trier,
- Straßen- und Verkehrsamt Trier, 54292 Trier,
- Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH, 56068 Koblenz,
- Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz - Außenstelle Trier - 54295 Trier,
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Trier, 54290 Trier,
- Kulturamt Trier, 54290 Trier,
- Industrie- und Handelskammer Trier, 54290 Trier,
- Handwerkskammer Trier, 54292 Trier,
- RWE Energie AG - Hauptverwaltung Essen - 45128 Essen,
- RWE Energie AG - Betriebsverwaltung Trier - 54292 Trier,
- Saar-Ferngas AG, 66121 Saarbrücken,
- Zweckverband Wirtschaftsförderung im Trierer Tal, 54293 Trier,
- Forstamt Kasel, 54317 Kasel,
- Forstamt Saar-Hochwald, 54439 Saarburg,
- Planungsgemeinschaft Region Trier,
- Bezirksregierung Trier - einzelne Fachreferate.

Die nachstehend aufgeführten **anerkannten Umweltverbände** wurden von der Bezirksregierung Trier mit Schreiben vom 05.09.1994 in der Weise beteiligt, daß auf die Offenlage und Einsichtnahme der Planunterlagen bei der betroffenen Stadtverwaltung Trier und bei den betroffenen Verbandsgemeindeverwaltungen in Trier-Land in Trier, Konz, der Kreisverwaltung Trier-Saarburg in Trier und bei der Bezirksregierung Trier hingewiesen wurde:

- Bund für Natur- und Umweltschutz Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., 55116 Mainz
- Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz, 55006 Mainz
- Landes-Aktions-Gemeinschaft, Natur- u. Umweltschutz Rheinland-Pfalz e.V., 67823 Obermoschel
- Pollichia, Verein für Naturforschung und Landespflege e.V., 76855 Annweiler a.T.
- Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie, Rheinland-Pfalz e.V. (GNOR), 6377 Nassau
- Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V., 55457 Gensingen
- Verband Deutscher Sportfischer, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., 55116 Mainz
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.,
- Naturfreunde, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., 67063 Ludwigshafen
- Deutscher Gebirgs- und Wanderverein, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V., 53518 Adenau

Die beteiligten Gemeinden, Fachplanungsträger und privaten Einwender sollten sich jeweils im Raumordnungsverfahren zu den von

ihnen wahrzunehmenden Belangen äußern. Die nachfolgend dargelegten Äußerungen der Beteiligten im Anhörverfahren bzw. im Erörterungstermin werden nur insoweit wiedergegeben, als grundsätzliche Bedenken oder Anregungen gegen das Vorhaben selbst bzw. gegen einzelne Trassenvarianten geäußert wurden:

1. Regionale und kommunale Belange

Die **Planungsgemeinschaft Region Trier** stimmt der Variante A zu. Sie erklärt, daß der geplante Neubau der B 51 zwischen Konz (AS B 419) und der AS A 48 "Moselaufstieg" von besonderer Bedeutung für die verkehrliche Erschließung der Region und als regional wichtige Infrastrukturmaßnahme für den als regional bedeutsam erachteten Gewerbe- und Industriestandort Konz-Wasserliesch und für bestehende Industriebereiche im Westen der Stadt Trier angesehen werden muß. Die Variante A stehe im Einklang mit der von ihr verfolgten überregionalen und regionalen Straßenkonzeption, wie sie im Raumordnungsplan festgeschrieben sei.

Allerdings seien mit der Realisierung erhebliche Konflikte mit konkurrierenden Nutzungsansprüchen der Land- und Forstwirtschaft, der Rohstoffgewinnung und der Landespflege verbunden. Die nach der Umweltverträglichkeitsstudie empfohlene Variante A erscheine aus der Sicht der Landespflege am ehesten geeignet, die gravierenden Eingriffe in die Umwelt minimieren bzw. ausgleichen zu können. Es sei jedoch darauf hinzuwirken, daß alle in der Umweltverträglichkeitsstudie vorgesehenen Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung, -minderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen auch realisiert werden, damit die negativen Umweltauswirkungen des Vorhabens so gering als möglich gehalten werden könnten.

Für die **Kreisverwaltung Trier-Saarburg** hat zur Verwirklichung von entwicklungspolitischen und verkehrsfunktionalen Zielvor-

stellungen das geplante Straßenprojekt -Variante A- für den Raum Trier und den Landkreis Trier-Saarburg große Bedeutung.

Auch im Hinblick auf eine nachhaltige Sicherung und Verbesserung der Standortqualität des Gewerbe- und Industriestandortes Wasserliesch/Konz und Saarburg und zur Verkehrsentlastung im Bereich der Obermosel- und Saartalgemeinden, hier in Verbindung mit dem Bau der Umgehungen von Konz-Könen und Ayl, werde dem "Moselaufstieg" Priorität beigemessen.

Bezüglich des geplanten Knotenpunktes K 1/B 51 -neu- sollte auch die Bedeutung und Auswirkung auf die Sauertalgemeinden, die Ortsgemeinden Liersberg und Trierweiler geprüft und dargelegt werden. Darüber hinaus sollten in dem folgenden Planverfahren neben den vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen weitere Verbesserungen, wie z.B. Reduzierung der Dammhöhen, teilweise Aufständigung der Trasse, geprüft werden.

Aus der Sicht der **Stadt Trier** sind die verkehrlichen Wirkungen der Variante A insgesamt positiv. Für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Trier sei die Realisierung dieses Streckenzuges sehr bedeutsam, da die Straßen entlang der Uferbereiche der Mosel in Trier eine Entlastung erfahren dürften.

Auch für das weitere Stadtumland habe diese Verbindung einen hohen verkehrspolitischen Wert, insbesondere für die Beziehungen nach Luxemburg und für die Standortgunst vorhandener und geplanter Gewerbegebiete im Raum Konz und Saarburg. Die Beurteilung der Maßnahme könne daher nicht allein auf die Wirkungen auf das Stadtgebiet von Trier beschränkt werden. Der zu erwartende Nutzen für den Gesamttraum müsse in die Bewertung der Maßnahme mit einbezogen werden.

Sie stimmt dem Vorhaben - **Neubau der B 51 im Zuge der Variante A** - mit der Maßgabe zu, daß gleichzeitig mit dem Bau der

Aufstiegsstrecke von der B 49 bis zur A 48 auch die Moselbrücke zu realisieren sei. Weiterhin legte der Stadtrat der Verwaltung auf, vor Verkehrsfreigabe des gesamten Streckenzuges die Umgehung Zewen fertigzustellen.

Bei den in der Umweltverträglichkeitsstudie aufgezeigten erheblichen Eingriffen wird um Prüfung gebeten, ob im Bereich "Dennersacht" eine Verlagerung der Trasse oder Aufständigung der Straße zur Minderung der Eingriffe und bei den Streuobstwiesen zwischen Igel und Zewen eine alternative Ausgestaltung der Dammböschungen vorgesehen werden könnte.

Von der **Stadt Konz** und den **Ortsgemeinden Oberbillig** und **Wasserliesch** wird der Variante A zugestimmt. Die Beratungen in den Gremien führten zu den nachgenannten Anregungen:

- zur Vermeidung von klimatischen Veränderungen im Moseltal ist mit Hilfe eines Gutachtens eine günstigere Brückenbausituation zu schaffen,
- auf der Konzer Seite sind weitestgehend Aufschüttungen zu vermeiden,
- das Brückenbauwerk ist möglichst in schlanker Form auszubilden,
- die Belange des Naturschutzes im Bereich "Dennersacht" sollten durch technische Maßnahmen in besonderer Weise Berücksichtigung finden,
- für den Verlust der Streuobstwiesenbestände oberhalb von Igel sollte ein weitestgehender Ausgleich geschaffen werden und
- die Planungen sollten Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Zewen und insbesondere in Igel berücksichtigen.

Die **Ortsgemeinde Temmels** hatte vorsorglich Bedenken gegen den Moselaufstieg vorgebracht, die jedoch nicht näher begründet und nach telefonischer Rückfrage zurückgenommen wurden.

Die **Verbandsgemeinde Trier-Land** lehnt den "Moselaufstieg" ab. Als Begründung hierzu werden die in der Umweltverträglichkeitsstudie aufgezeigte Unverträglichkeit des Baues einer Straße in einem so empfindlichen Raum, wie dem Mosel/Saar/Sauer-Dreieck und die damit verbundenen gravierenden Beeinträchtigungen gleich bei welcher Variante, aufgeführt.

Seitens der **Ortsgemeinde Igel** wird bemängelt, daß durch das neuerlich vorgelegte Raumordnungsverfahren - gemeint ist die Vorschlagslinie - die Belange der Igeler Bevölkerung nicht berücksichtigt worden seien. Es wird befürchtet, daß mit der Moselquerung zusätzlicher Tanktourismus aus dem Saarraum noch mehr Verkehr in die Ortslage bringen würde. Als weiteres Argument gegen die Variante A wird die nicht mittige Führung zwischen Igel und Zewen und das Heranreichen der Trasse bis auf 150 m an das Baugebiet "Roderkamp" aufgeführt. Es wird, wie bereits in mehreren Beschlüssen dargelegt, zu dem "Moselaufstieg" eine zusätzliche moselseitige Umgehung von Igel gefordert

Von der **Ortsgemeinde Langsur** wird der Variante A zugestimmt bei gleichzeitiger Ablehnung der Varianten C und D. Mit dieser Zustimmung verbindet die Ortsgemeinde eine straßenmäßige Anbindung der Sauertalgemeinden an die neue B 51 und an die A 48.

Die **Ortsgemeinde Trierweiler** erwartet mit der Verwirklichung des "Moselaufstieges" eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerlastverkehrs in Trierweiler und Fusenich. Der Anschluß der Ortsgemeinde sollte über die K 1 erfolgen. Neben verschiedenen Forderungen, die in den Zuständigkeitsbereich des Landkreises Trier-Saarburg fallen, wurde

der Variante A zugestimmt, wenn, bedingt durch die zu erwartende erhebliche Zunahme des Verkehrs auf der A 48, weitere Lärmschutzmaßnahmen entlang der Autobahn für den Ortsteil Sirzenich ergriffen werden.

2. Fachliche Belange

2.1 Natur und Landschaft, Erholung

Alle Varianten werden vom **Naturschutzbund Deutschland, Ortsgruppe Trier und Umgebung-** in Trier grundsätzlich abgelehnt. Als Begründung wird angeführt, daß mit dem Bau des "Moselaufstieges" gleichzeitig ein Teilschritt zur Realisierung der Meulenwaldautobahn, die noch größere ökologische Schäden verursachen würde, einhergehe. Ein angenommenes Verkehrsverhalten des Lkw-Verkehrs würde die Forderung nach Verwirklichung dieses Autobahnteilstückes verstärken.

Es wird weiter mitgeteilt, daß die Eingriffe in die Landschaft nicht ausgleichbar seien. Mit dem Verlust des einst vorläufig sichergestellten Naturschutzgebietes "Kiesgruben in der Dennersacht bei Zewen" als Brut-/Rastgebiet gefährdeter Vogelarten/Durchzügler und somit als Vernetzungselement seltener Moselauenbiotop und größerer Teile an Klima- und Bodenschutzwaldes sei zu rechnen. Darüber hinaus werde dringend benötigtes Naherholungsgebiet mit hohem Erholungswert und jahrhundertealte landschaftsbildprägende Streuobstwiesenbestände vernichtet. Belastungen durch Immissionen werden weiter zunehmen und sich auch für das gesamte Stadtgebiet negativ auswirken. Abschließend wird der Verkehrswert des Straßenabschnittes und somit auch die Rechtfertigung zum Bau der Straße in Frage gestellt, außerdem werde mit dem Bau der Moselbrücke der Tanktourismus nach Luxemburg über Igel gleichzeitig gefördert.

Vom Bund für Umwelt und Naturschutz-Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. (BUND), Kreisgruppe Trier-Saarburg, in Trier wird das Straßenvorhaben abgelehnt. Nach seiner Ansicht ist der "Moselaufstieg" ungeeignet, die beabsichtigte Lösung der Verkehrsprobleme im Trierer-Tal und im Stadtgebiet Trier zu erreichen, da die in der Verkehrsprognose angegebene Verkehrsentlastungen z.T. als unrealistisch angesehen werden. Es wird weiter befürchtet, daß mit dem Bau des "Moselaufstieges" der Bau der Meulenwaldautobahn mit unabsehbaren Folgen in Relation zu einer minimalen Streckenverkürzung einhergehen wird.

Zum Eingriff in das Plangebiet selbst werden folgende Bedenken vorgebracht:

- In der Talniederung werden ökologisch wertvolle Biotope ("Dennersacht") teils zerstört, teils durch die von der Straße ausgehenden Wirkungen wie Lärm und Abgase in ihrer Funktion als Lebensraum für die in ihrem Bestand dezimierten Arten der Auen- und Feuchtgebiete entwertet und der Verbund in der Aue wird unterbunden.
- Der auf der Buntsandstein-Terrasse gelegene Streuobstgürtel zwischen Zewen und Igel werde durchschnitten und in erheblichem Umfang zerstört.
- Das Landschaftsbild werde durch den das Tal querenden Damm und die gewaltigen Einschnitte in die Moselberge irreparabel geschädigt.
- Die Dammschüttung in der Aue bewirke ein weiteres Hindernis für den Hochwasserabfluß, dies sei mit einer erforderlichen Reaktivierung von Retentionsraum unvereinbar.
- Mit der Dammschüttung im Moseltal in Verbindung mit den zu erwartenden erheblichen Abgasbelastungen sei eine dra-

stische Verschlechterung des Klimas im Talraum zu befürchten.

Auf Grund der gegebenen Voraussetzungen, nicht ausgleichbarer und z.T. nicht einmal ersetzbarer Eingriffe auf der einen und fragwürdiger Zielerfüllungen auf der anderen Seite, sei nach Überzeugung des **BUND** den Belangen des Naturschutzes und der Landespflege gegenüber dem Straßenprojekt eindeutig der Vorrang einzuräumen.

Die **Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie, Rheinland-Pfalz e.V. (GNOR), Nassau**, weist auf die erheblichen und nachhaltigen Eingriffe in Natur und Landschaft hin, die durch keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren seien. Das Gebiet stelle aufgrund seiner reichhaltigen Strukturierung einen Lebensraum für viele Tiere und Pflanzen dar, die ein stabiles Ökosystem bilden, insbesondere durch die Ergebnisse der Carabidenerhebung und des Vorkommens mehrerer Fledermausarten. Durch den Bau der geplanten Straße werde die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts stark beeinträchtigt, wobei Lebensräume verloren gingen, im besonderen durch Versiegelung, durch Zerschneidung und durch Trennung von vernetzten Biotopen und Landschaftsteilen. Da diese Aussage auf alle vier Varianten zutrefte, werde aus der Sicht des Naturschutzes das gesamte Projekt abgelehnt. Die Untersuchung der Nullvariante im Hinblick auf eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf andere Verkehrsmittel wird angeregt.

Vom **Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V., Gensingen**, wird der Variante B ohne weitere Angaben der Vorzug eingeräumt.

Pollichia, Verein für Naturforschung und Landespflege e.V., Annweiler a.T., sieht bei der Realisierung des "Moselaufstiegs" für das Trierer-Tal eine beträchtliche Verkehrs-entlastung und lehnt den Neubau trotz der damit verbundenen erheblichen Eingriffe nicht ab. Die Variante A sei die am

wenigsten belastende, wobei für Minimierung und Ausgleich des Eingriffs erhebliche Maßnahmen erforderlich seien. Dies gelte vor allem für den Streuobstwiesenbestand zwischen Igel und Zewen, der keineswegs als Deponie für Aushubmassen dienen dürfte. Der Flächenbedarf für die Dammschüttung und für die Lärmschutzmaßnahmen sei so gering als möglich zu halten.

Die **Bezirksregierung Trier - obere Landespflegebehörde** lehnt, in Anlehnung an die Empfehlung der Umweltverträglichkeitsstudie, den "Moselaufstieg" wegen der Beeinträchtigungen sowohl des Naturhaushalts als auch des Landschaftsbildes, die beim Neubau des Straßenprojektes in gravierendem Ausmaß entstehen würden, aus landespflegerischer Sicht ab.

Sollten andere bei der Abwägung zu berücksichtigende Belange von solchem Gewicht sein, daß sie sich gegenüber den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die in diesem Fall - wie in der vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie nachgewiesen - von überregionaler Bedeutung sind, durchsetzen können, sei die Variante A zu präferieren

2.2 Land und Forstwirtschaft

Die **Bezirksregierung Trier - Forstdirektion** - ist aus forstlicher Sicht gegen die Realisierung der Variante A. Sie begründet dies mit der Entwertung des Bereiches als Klima- und Bodenschutz und als Erholungswald von hoher bis sehr hoher Bedeutung. Sie schlägt die Variante D zur Ausführung vor.

Durch den Trassenaufhieb auf der Westseite sei die Stabilität der Waldbestände gefährdet und mit erhöhter Windwurfgefahr zu rechnen.

Bei der vorhandenen Geländestruktur werde beim Bau der Straße durch die notwendigen Anschnitte und Böschungen in den

Steilhängen im Buntsandstein eine Überformung des Gebietes einhergehen mit der Folge, daß mit Wasseraustritten zu rechnen sei und somit eine weitere Destabilisierung der Bestände einhergehe.

Zudem werden ältere Laubmischwaldbestände und ältere Laubwaldbestände bei der Realisierung der Straßenbaumaßnahme betroffen. Die Zerschneidung des erschlossenen Waldkomplexes würde nicht nur negative Auswirkungen auf die Bewirtschaftung der Restbestände, sondern auch auf das Ökosystem Wald in diesem Landschaftsraum haben. Im Rahmen der weiteren Planverfolgung müsse man diesen Gesichtspunkten bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit gezielter nachkommen.

2.3 Wasser und Abfallwirtschaft

Von der **Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsamt Trier**, wird die Variante A bevorzugt. Vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens sei die Zustimmung der Internationalen Moselkommission gemäß Artikel 37 des Vertrages über die Schiffbarmachung der Mosel vom 27.10.1956 einzuholen und zudem ein radartechnisches Gutachten der Brücke erforderlich.

Das **Staatliche Amt für Wasser- und Abfallwirtschaft Trier** stimmt aus wasserwirtschaftlicher Sicht und aufgrund der Aussagen in der Umweltverträglichkeitsstudie der ausgewählten Variante A zu. Es weist darauf hin, daß die Variante A zwischen Bau-km 0+000 und Bau-km 0+600 (Querspange) im Überschwemmungsgebiet der Mosel liege. Mit Rücksicht auf die Sicherung des Hochwasserabflusses sei hier von einer Damm-schüttung abzusehen. Wegen der möglichen Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses der Mosel durch den Bau der neuen Brücke müsse eine mit dem Staatlichen Amt für Wasser- und Abfallwirtschaft abzustimmende Hochwasserspiegellagenberech-

nung für den jetzigen und den künftigen Zustand gefordert werden. In diesem Gutachten sind Ausgleichsmaßnahmen für möglicherweise eintretende Verschlechterungen des Hochwasserabflusses der Mosel zu bestimmen und im Rahmen der Baumaßnahme durchzuführen.

Seitens des **Geologischen Landesamtes, Mainz**, werden eingehende ingenieurgeologische Voruntersuchungen entlang der geplanten Trassenführung gefordert. Des weiteren sei die Planung bei den Varianten A, B und C mit den Belangen des Kiesabbaus im Bereich von Igel abzustimmen.

Hinsichtlich etwa berührter Wasserschutzgebiete bei einigen Varianten wird auf die Stellungnahme des Staatlichen Amtes für Wasser- und Abfallwirtschaft Trier verwiesen.

Die **Bezirksregierung Trier - obere Wasserbehörde** bevorzugt die Variante A, da in Anbetracht der kürzeren Streckenlänge eine geringere Versiegelungsfläche als bei den übrigen Varianten zu erwarten sei. Bei der weiteren Planverfolgung werde aus wasserwirtschaftlichen Gründen auf eine ordnungsgemäße Abführung der auf der Verkehrsfläche anfallenden Niederschlagswasser größter Wert gelegt. Eine rechtzeitige Anhörung des Staatlichen Amtes für Wasser- und Abfallwirtschaft Trier vor Planungsbeginn sei zu gewährleisten.

Von allen Varianten werden keine Wasserschutzgebiete betroffen. Dafür werden die nachgenannten Altablagerungen tangiert:

- Variante A: Nr.23507051201
- Variante C: Nr.2350703221 + 23507073223
- Variante D: Nr.23507073220 + 23507073222.

2.4 Denkmalpflege

Das **Landesamt für Denkmalpflege, Amt Trier im Rheinischen Landesmuseum**, weist darauf hin, daß von der Variante A eine römische Straße im Bereich der K 1 und vorgeschichtliche Siedlungsstellen beiderseits der Mosel berührt werden. Es bittet darum, den Beginn der Erdarbeiten rechtzeitig anzuzeigen, damit etwa zutage kommende Funde gesichert werden können.

2.5 Verkehrs- und Nachrichtenwesen

Die **Deutsche Bundespost AG Telekom, (neu: Deutsche Telekom AG), Koblenz**, bringt keine Einwände gegen die Planung vor. Sie teilt mit, daß sich im Planbereich mehrere Fernmeldeanlagen der Deutschen Post AG Telekom befinden, die ggfls von Straßenbaumaßnahmen berührt werden und infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Damit alle erforderlichen Maßnahmen (Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung usw.) rechtzeitig eingeleitet werden können, wird der Bauträger gebeten, sich mindestens sechs Monate vor Baubeginn mit dem zuständigen Fernmeldeamt Trier, 54287 Trier, Dienststelle PIL, Telefon 0651 - 130-2602, in Verbindung zu setzen.

Seitens des **Eisenbahnbundesamtes -Außenstelle Saarbrücken-, Saarbrücken**, und der **DB AG -Geschäftsbereich Netz - Niederlassung Trier, Trier**, wird mitgeteilt, daß bei allen Varianten die Strecke Ehrang - Wasserbillig mit einem Brückenbauwerk überführt werde. Über Art, Umfang und Durchführung der nach EKrG § 2 durchzuführenden Kreuzungsmaßnahme sei eine Kreuzungsvereinbarung gemäß § 5 EKrG aufzustellen und mit der DB AG, Niederlassung Netz Trier, abzustimmen. Ferner wird vor Baubeginn mit Rücksicht auf den unterführenden Bahnbetrieb bahnseits eine Baudurchführungsvereinbarung auf-

gestellt, die der Regelung zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung auf der Baustelle diene und von der Niederlassung Netz Trier und der bauabwickelnden Straßenbehörde durch Unterschrift anzuerkennen sei.

Bei der Planung des Überführungsbauwerkes sind die Richtlinien für Entwurf und Ausbildung von Brückenbauwerken an Kreuzungen zwischen Bahnstrecken und Bundesfernstraßen -Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr.10/1982; Sachgebiet 5: Brücken- und Ingenieurbau vom 02.04.82, Az StB 25/78. 10.20/25038 Va 82- zugrunde zu legen.

Notwendige Sichtbeziehungen auf die Gleis- und Signalanlagen dürfen durch das Kreuzungsbauwerk nicht beeinträchtigt werden. Der Regellichtraum nach der EBO darf zudem in keiner Bauphase eingeschränkt werden.

Die Entwurfsunterlagen des Brückenbauwerkes sind der Niederlassung Netz Trier rechtzeitig zur bahnspezifischen Prüfung vorzulegen.

Eine detailliertere Stellungnahme behält sich die DB AG für das Planfeststellungsverfahren vor.

2.6 Energieversorgung

Die RWE Energie AG -Hauptverwaltung-, Essen, teilt mit, daß von dem geplanten "Moselaufstieg" die nachfolgend aufgeführten Hochspannungsfreileitungen gekreuzt werden:

1. 220-kV-Leitung Koblenz - Merzig, Bl. 2326, zwischen den Masten 451 und 452 im Bereich des Mastes 452 (Variante A),

zwischen den Masten 462 und 463 im Bereich des Mastes 463 (Variante B),

zwischen den Masten 468 und 469 (Variante C),

zwischen den Masten 470 und 471 (Variante D),

2. **110-kV-Leitung Anschluß Konz**, B. 0799,

im Bereich des Mastes 1 ((Querspange)).

Es wird bei der **220-kV-Leitung Koblenz - Merzig** darauf hingewiesen, daß die geplanten Straßenführungen der Varianten A und B die Leitung jeweils in einem Geländeeinschnitt kreuzen. Zur Gewährung der Standsicherheit der Maste 452 und 463 sei jeweils zwischen dem nächstliegenden Eckstiel der beiden Maste und der Böschungsoberkante der geplanten Straßenvarianten ein seitlicher Mindestabstand von 10,00 m einzuhalten. Die Böschungen dürften nicht steiler als 1 : 1,5 geneigt werden.

Zur Überprüfung der Bodenabstände (vertikalen Abstände zwischen den unteren Leiterseilen und den geplanten Fahrbahn- bzw. Geländehöhen) in den vier Kreuzungsbereichen sind baureife Planunterlagen mit Höhenangaben (NN-Höhen) zur abschließenden Beurteilung der RWE-Energie AG vorzulegen.

Bei der **110-kV-Leitung Anschluß Konz** bilde der Mast 468 der 220-kV-Leitung mit den unter der 220-kV-Leitung stehenden Endgerüsten 1A und 1B der 110-kV-Leitung und der Mast 2 der 110-kV-Leitung mit dem unter der 110-kV-Leitung stehenden Mast 1 der 110-kV-Leitung Anschluß Zewen, Bl. 0986, jeweils mit ihren Verknüpfungen und Anbindungen von sechs Stromkreisen (zwei 110-kV und vier 20-kV, RV Trier) und nicht zuletzt auch durch die Topographie Zwangspunkte, die den Standort des Mastes 1 der 110-kV-Leitung, Anschluß Konz, fixieren.

Diese Situation sei nicht vergleichbar mit sogenannten "normalen" Kreuzungen, so daß das Straßenprojektamt Trier

gebeten werde, die Straßenführung der "Querspange" in diesem Bereich entsprechend zu verschieben.

Damit die Standsicherheit des Mastes 1 der 110-kV-Leitung, Anschluß Konz, ebenfalls gewahrt bleibt, bestehe die Notwendigkeit, einen seitlichen Mindestabstand von 8,00 m zwischen dem nächststehenden Eckstiel des Mastes 1 und der Böschungsoberkante der geplanten "Querspange" einzuhalten. Die Böschung dürfe auch hier nicht steiler als 1 : 1,5 geneigt sein. Auch seien hier vor der Bauausführung baureife Planunterlagen mit Höhenangaben (NN-Höhen) zur abschließenden Prüfung und Stellungnahme vorzulegen.

Die **RWE-Energie AG -Regionalversorgung Trier-** weist auf mehrere, die Varianten kreuzende Mittelspannungsleitungen hin und bittet um Berücksichtigung dieser bei der weiteren Planung. Zur Überprüfung der Bodenabstände (vertikale Abstände zwischen den unteren Leiterseilen und den geplanten Fahrbahn- bzw. Geländehöhen) in den Kreuzungsbereichen sind der **RWE-Energie AG -Regionalversorgung Trier-** baureife Planunterlagen mit NN-Höhenangaben vorzulegen. Bei evtl. Änderungen an den vorhandenen Versorgungsanlagen werde, zur Erstellung entsprechender Projekte, um rechtzeitige Mitteilung gebeten.

3. Sonstige Belange

Die **Oberfinanzdirektion -Bundesvermögens- und Bauabteilung-, Koblenz, -Bundesvermögensamt Trier-**, teilt mit, daß gegen die vier Planungsvarianten keine Bedenken vorgebracht werden. Vorsorglich wird auf die Beanspruchung des ehemaligen französischen Lagers "Granahöhe" durch die Fortführung der B 51 mittels einer Neubaustrecke ab Konz (AS B 419) nach Saarbrücken (Saarburg) hingewiesen. Das Lager "Granahöhe" sei von den französischen Streitkräften freigegeben worden. Es werde in Kürze gänzlich an den Zweckverband Wirtschaftsförderung im Trierer-Tal veräußert.

Von seiten der **Bezirksregierung Trier -Referat Jugend, Familie, Sport und Freizeit-** werden gegen die Variante C Bedenken vorgebracht, da die in dem Gelände zwischen Bahntrasse und Moselufer sich befindenden Sportanlagen (Sportplatz mit Umkleidegebäude, Tennisanlage mit Umkleidegebäude) sowie Freizeitanlagen (Campingplatz und Teichanlagen) teilweise entfallen müßten oder durch Lärm und Abgase ihre Funktion als Sport- und Freizeitanlagen nicht mehr erfüllen könnten. Da alle diese Anlagen mit Landesmitteln gefördert wurden, müßte bei Realisierung der Planungsvariante C die Schaffung von Ersatzanlagen und deren Finanzierung vorher geregelt werden.

Die nördlich von Igel an der K 1 gelegene Schießsportanlage wurde ebenfalls mit Landesmitteln gefördert. Es wird davon ausgegangen, daß diese Anlage nicht von der Variante B tangiert wird.

Von **privater Seite** wurden folgende Argumente vorgebracht:

1. Mit unterschiedlicher Gewichtung haben sich die Einwendungsführer gegen das Straßenbauprojekt wegen der mit der Maßnahme verbundenen Umweltrisiken insgesamt ausgesprochen.

2. Aufbauend auf den in der Umweltverträglichkeitsstudie dargelegten und zu erwartenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch die Straßenbaumaßnahme wurde von einer Vielzahl der Einwendungsführer die Sinnhaftigkeit der Maßnahme insgesamt in Frage gestellt.

Die mit dem Bau der Straße verbundenen Verluste an Lebensqualität, die

- bei der Beeinträchtigung der Erholungsfunktion des Waldes zu erwarten seien,
- bei Aufgabe bislang noch relativ intakter Natur, insbesondere beim Erleben von Jugendlichen einhergehen,
- durch erhöhte Lärm- und Immissionsbeeinträchtigungen in Wohngebieten mit den damit erwarteten gesundheitlichen Folgen einhergehen,
- bei der technischen Überprägung des Wohnumfeldes zu konstatieren seien, etc.

seien so gravierend, daß Alternativen untersucht werden müßten. So sollten umweltverträgliche Verkehrskonzepte, die

- eine Lenkung des Individualverkehrs auf Transportmittel des Umweltverbundes (Schiene, Bus, Rad) beinhalten,
- zu einem Abbau der Transporte über die Straße führen und
- die Attraktion von Schiene und Wasserstraße in Kombination mit dezentralen Umschlagseinrichtungen stärken,

umgesetzt werden. Diese Maßnahmen dürften volkswirtschaftlich einen höheren Ertrag erbringen und zur Stärkung des Tourismus im Raum Trier beitragen.

Die erwarteten Beeinträchtigungen der Umwelt mit den in der Umweltverträglichkeitsstudie beschriebenen Risiken rechtfertigt nicht die Maßnahme, da zusätzlicher Fremdenverkehr von Belgien und den Niederlanden im Güter- und Touristentransit nach Süden auf den Streckenzug gelenkt werde und das Klima im Trierer-Tal verschlechtere.

3. Für die Befürworter der Straßenbaumaßnahme, wie die **Bürgergemeinschaft Trier-Nord für den Moselaufstieg**, trägt die Maßnahme zur Attraktivierung der Euro-Region Trier/Luxemburg bei. Die Erreichbarkeit der beiden Stadtzentren werde grundlegend verbessert und die Wirtschaftskraft des Trierer Raumes gestärkt. Mit der Maßnahme gehe eine spürbare Entlastung des Autobahnzubringers zur A 602 einher, die den Anwohnern an den moselbegleitenden Straßen, insbesondere in den Nachtstunden zu wünschen wäre.
4. Die **Bürgerinitiative Wasserbilligerbrück** und die Gemeinderatsfraktionsmitglieder der SPD Tawern haben, nach Ablauf der Anhörungsfrist, zwei alternative Streckenzüge ins Gespräch gebracht. In Kapitel E 2 werden diese Anregungen gewürdigt.

E) RAUMORDNERISCHE BEWERTUNG UND ABWÄGUNG

Die raumordnerische Bewertung des Vorhabens erfolgt unter Beachtung der im Landesentwicklungsprogramm III - Entwurf - und der im Regionalen Raumordnungsplan Region Trier (ROPL 85) enthaltenen Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sowie der in § 2 Abs. 1 Raumordnungsgesetz dargelegten Grundsätze der Raumordnung.

Bei der Bewertung werden ferner die für die raumordnerische Entscheidung relevanten Erkenntnisse der vorliegenden Gutachten einschließlich der Umweltverträglichkeitsstudie und die im Rahmen der schriftlichen und mündlichen Anhörung vorgebrachten Bedenken und Anregungen berücksichtigt.

1. Raumbezogene überfachliche Belange

Die B 51 ist im Raumordnungsplan Region Trier von dem geplanten AS A 48/B 51 (neu) bis zur B 419 als überregionale Straßenverbindung ausgewiesen.

Der Neubau der B 51 im gleichen Abschnitt ist im Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes 1993 in der Kategorie "vordringlicher Bedarf" als neues Vorhaben eingestuft.

In der Kategorie des "weiteren Bedarfs" ist die südliche Weiterführung der B 51 (neu) als Ortsumgehung Konz-Könen aufgeführt.

Bei der raumordnerischen Abwägung zwischen den vier vorgestellten Varianten

- ist die verkehrliche Gesamtkonzeption im Untersuchungsraum zwischen der Grenze zu dem Herzogtum Luxemburg und der A 1 im Osten sowie den Mittelzentren Bitburg und Saarburg in die Betrachtung einzubeziehen,
- sind die erkennbaren Restriktionen aufzuzeigen, die beim alternativen Ausbau der die Mosel im Talraum begleitenden Straßen im Siedlungsbereich auftreten und
- ist der Stellenwert der vorgesehenen Straßenbaumaßnahme bei der verkehrpolitisch erwünschten Verlagerung von Straßenverkehr (insbesondere des Individualverkehrs) auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bahn, Bus, Rad) zu bestimmen, ohne dabei die besonderen Gegebenheiten von Oberzentren im ländlichen Raum (hohe Kfz.-Dichte/Identifikation mit dem Auto als notwendiges Mittel zum Erreichen der Arbeitsstätten etc.) aus dem Blick zu verlieren.

Die A 48 soll als großräumige Verbindung die deutschen und europäischen Wirtschaftszentren verbinden. Ihre internationale Bedeutung als Verbindung belegt die Verkehrszunahme im Schwerlastverkehr nach der Teilfertigstellung der Ostumfahrung von Luxemburg im Zuge der A 1 (L) mit dem Anschluß an das französische Autobahnnetz. Sobald die Lücke im Zuge der A 1 Blankenheim (NRW)-Darscheid geschlossen ist, werden weitere Verkehre in der Nord-Süd-Relation Köln - Lothringen den Streckenzug nutzen, so daß der Lückenschluß der A 48 im Raum Trier - Schweich mittelfristig unabweisbar sein wird.

Von überregionaler Bedeutung ist im Untersuchungsraum die nord-süd verlaufende B 51 von Bitburg über Saarburg bis zur saarländischen Grenze. Sie berührt in ihrer jetzigen Linienführung die Innenstadt von Trier und ist ab der Anschlußstelle A 48/B 51 wegen der starken Gefällstrecke zur Mosel für den Schwerlastverkehr gesperrt. Dieser muß auf den Streckenzug A 48/B 52/B 53/B49 ausweichen, um umwegig und

mit erheblichen Behinderungen die in den westlichen bzw. südlichen Stadtteilen gelegenen Gewerbegebiete zu erreichen.

Auch müssen aus den Räumen Saarburg nach Bitburg zielende Lkw-Verkehre und in Gegenrichtung diesen umwegigen Streckenzug (ca. 20 Km Umweg gegenüber Führung Variante A) wählen. Hiermit verbunden sind hohe Verkehrsanteile auf den Uferstraßen in Trier mit den durch den zunehmenden Verkehr hervorgerufenen Immissionen und Lärmbeeinträchtigungen. Dies ist um so bedeutsamer, als Verkehrsmengen von ca. 16.000 bis ca. 42.600 Kfz/24h (Prognose-Nullfall) an den Brückenköpfen moselbegleitend abgewickelt werden müssen.

Die Verkehrsachsen im Moseltal sind von tragender Bedeutung für die regionalen, grenzüberschreitenden Verkehre nach Luxemburg, dies wird nicht zuletzt durch die in den Ortslagen südwestlich von Trier gezählten hohen Verkehrsmengen dokumentiert.

Das atypische Netz der heute um und in den Städten von Trier/Konz dem Verkehr angebotenen Fernstraßen weist gravierende Mängel auf; zum einen fehlt im Westen der Städte Trier und Konz eine leistungsfähige Anbindung an die A 48 um

- die überregionalen Nord-Süd-Verkehre aus dem Talraum zu halten,
- umwegige Verkehre aus und in die bedeutsamen Industrie- und Gewerbestandortbereiche (Konz-Köhen/Euren) zu unterbinden,
- die Uferstraßen in der Stadt Trier von den aus und in die Gewerbestandorte im Mittelbereich Saarburg führenden Verkehre zu entlasten,

- dem nach Luxemburg-Stadt und in die westlichen europäischen Wirtschaftsräume gerichteten Verkehr eine zügige Anbindung an die A 48 zu gewährleisten,
- die Ortsdurchfahrt Igel von Teilen des regionalen, grenzüberschreitenden Verkehrs zu entlasten und
- den Wirtschaftsstandort Saarburg im strukturschwachen Raum wie auch die Städte Trier und Konz mit einer der naturräumlichen Situation angepaßten Infrastrukturausstattung an leistungsfähigen Straßenverbindungen weiterentwickeln zu können.

Zum zweiten können die Moseluferstraßen in der Stadt Trier nicht für die Aufnahme weiterer **überörtlicher Verkehre** ausgebaut werden, da

- städtebauliche und naturräumliche Gründe einem Ausbau des Streckenzuges rechts der Mosel im Zuge der A 602/B 49/B 51 entgegenstehen,
- die Brückenköpfe der Kaiser-Wilhelm-Brücke, Römerbrücke und Konrad-Adenauer-Brücke bedingt durch die örtlichen Querverkehre den Verkehrsfluß behindern,
- mit der Umgehung von Pfalzel/Biewer im Zuge der B 53 links der Mosel nur eine Entlastung der vorgenannten Ortslagen und die innerörtliche Verteilung der Quell- und Zielverkehre erreichbar ist,
- mit der geplanten Umgehung von Zewen im Zuge der B 49 nur eine Entlastung der Ortsdurchfahrt einhergeht und
- die bauliche Enge im Siedlungsraum zwischen Biewer bis südlich Zewen nur eine Trassierung auf der DB-Strecke zuläßt.

Da der Verzicht auf die zweigleisige DB-Strecke links der Mosel aus verkehrlicher und umweltpolitischer Sicht ausscheidet, kann eine Entlastung der Straßen im Talraum von Konz/Trier vom **überörtlichen Verkehr** nur

- durch den Neubau eines Autobahnzubringers von der B 419 zur A 48 oder
- ggf. durch ein Bündel von Ausbaumaßnahmen im Gesamtnetz der Straßen in und um Trier in Verbindung mit Maßnahmen zur Verlagerung von Straßenverkehr (Individualverkehr) auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes

erfolgen.

1.1 Variantenvergleich

Für den Vergleich der Varianten A/B/C/D ist von Bedeutung, daß

- ein hoher Verkehrsanteil, insbesondere im Güterschwerverkehr auf die B 51 (neu) verlagert werden kann,
- eine hohe Entlastung der Moseluferstraßen und der Ortsdurchfahrt Igel mit dem Vorhaben einhergeht,
- die Beeinträchtigung der Landschaftspotentiale Arten- und Biotopschutz, Landschaftsbild und Erholung in der freien Landschaft sowie die Beeinträchtigung der Klimafunktion bei der Trassenentscheidung vermieden oder weitestgehend als ausgleichbar erscheinen und
- dem Schutz und der Entwicklung von Waldbeständen im Einflußbereich der Trassen weitestgehend entsprochen werden kann.

Mit der **Variante A** kann der **höchste Güterschwerverkehrsanteil** von 15 % - bedingt durch die kurze Streckenlänge bei einer maximalen Steigung von 6 % - auf den Streckenzug gelenkt werden. Die Verkehrsbelastung der B 51 (neu) wird auf insgesamt 8.900 - 10.200 Kfz/24-h für das Jahr 2010 prognostiziert. Wesentliche Verkehrsentlastungen sind im Zuge der Uferstraßen in Trier beiderseits der Mosel mit Abnahmen von zusammen rund 8.700 Kfz/24h ermittelt worden. In der Ortsdurchfahrt von Igel zeigt sich eine Entlastung um ca. 3.400 Kfz/24h. Rund 8.500 Kfz/24h werden zusätzlich zur Autobahn A 48 verlagert (s. Tabelle 1).

Tabelle: 1

Nr.	Straßenabschnitt	Variante A Kfz/24h	Variante B Kfz/24h	Variante C Kfz/24h	Variante D Kfz/24h
1	Verkehrsbelastung B 51 "Moselaufstieg"	8.900 bzw. 10.200 (AS K 1)	8.600	9.100*	9.500*
2	Anteil Güterschwerverkehr	15%	15%	10%	10%
3	A 48 ab AS B 51 neu nach Luxemburg	-500	-300	-4.500	-5.200
4	A 48 ab AS B 51 neu nach AS Trier	+8.500	+6.200	+4.600	+4.300
5	B 49 in Igel	-3.400	-3.800	B 51/B 49 neu +15.500 B 49 alt -11.700	-5400
6	B 49 zu Landesgrenze	-2.200	-2.500	+4.100	+5.800
7	B 419 n Wasserliesch	+2.900	+2.800	+2.900	+9.900
8	B 49 in Trier-West	-4.200	-3.200	-6.700	-5.700
9	B 51/L 136 Konz	-4.500	-4.200	-1.100	-1.500
10	Gesamtentlastung -Moseluferstraße- (Summe aus 8 und 9)	-8.700	-7.400	-7.800	-7.200

* davon ca 50 % durch Verlagerung des grenzüberschreitenden regionalen Verkehrs von der A 48, Trier-Luxemburg

Mit der Realisierung der Variante A geht die Überbauung bzw. Zerschneidung der Streuobstwiesen zwischen Zewen und Igel nördlich der B 49 einher. Große Teile dieser Bestände werden bei allen Varianten durch das Kreuzungsbauwerk B 49/B 51 (neu) zur Anbindung der Moselquerung beeinträchtigt. Der Verlust der Vernetzungsbeziehungen mit den südlich der B 49 gelegenen Landschaftsteilen ist gegeben. Durch den Bau bedingte Verluste an Schutz- und Erholungswald sind bei dieser Variante ebenfalls bedeutsam. Auch sind waldökologische Belange stark beeinträchtigt.

Weiterhin verbleibt ein erhöhtes Risiko des Schadstoffeintrages unter dem Gesichtspunkt des Bodenschutzes in dem Bereich schwach gepufferter Waldböden auf dem Buntsandstein. Durch Kombination verschiedener Maßnahmen dürfte aber dieses Risiko zu reduzieren sein. Alle weiteren in der Umweltverträglichkeitsstudie aufgezeigten Gesichtspunkte sprechen für die Variante A, auch wenn nicht umfassend ausgleichbare Eingriffe bei den Schutzgütern verbleiben dürften s. Tabelle 2).

Tabelle: 2

KRITERIUM		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
VER- KEHR	Länge in km	5,4	5,6	7,95 1)	7,85 1)
	kleinster Radius Rmin in m	350	500	325	500
	Steigung S max in %	6	6	5	6
	Anzahl kreuzungs- freier Knotenpunkte	4	4	5	5
	kleinster Abstand zur Bebauung in m	410 3)	230 3)	bis an Be- bauung 4)	bis an Be- bauung 5)
	Entlastungseffekte für Moseluferstraßen B 51 alt/B 49/B419	+ 6)	0	0	0
ÖKO- LO- GIE	Boden	III 7)	I -II	IV	II
	Wasser	I	II/III	IV	II/III
	Klima	I	II	III	III
	Arten und Biotopschutz	II	III	III	I
	Landschaftsbild/Erholung	III	IV	I	II
WIRT- SCHAFT- LICH- KEIT	Investitionskosten in Mio DM	0	0	—	(2. Mosel- brücke)
	Unterhaltungskosten	+	+	-	-
	Fahrzeiten B 51 alt - A 48	+	+	-	-
INFRA- STRUK- TUR- ELLER NUTZEN	Fahrstrecke zwischen AS B 49 - AS A 48 in km	3,95	4,15	7,4	7,85
	Fahrstrecke zwischen AS B 419 - AS A 48 in km	5,4	5,6	7,05	6,4

- 1) 6,5 km + 1,45 km (Querspange)
- 2) 6,4 km + 1,45 km (Querspange)
- 3) im Bereich von Dammanlage zu Igel
- 4) im Bereich Umgehung Igel
- 5) im Bereich bestehender B 419 Wasserliesch
- 6) gemäß Punkt 3.3.1 und 3.3.2 der UVS
- 7) Risikorangfolge des jeweiligen Potentials
- 8) Wertung erfolgt in der Gegenüberstellung der einzelnen Varianten

Bei der **Variante B** werden rund 2.300 Kfz/24h weniger als bei der Variante A auf den Streckenzug verlagert. Die Ver-

kehrsentlastung der Uferstraßen in Richtung Trier ist mit 7.400 Kfz/24h auch geringer. Die Entlastung der Ortslage Igel ist mit 400 Kfz/24h höher als bei Variante A (s. Tabelle 1).

Die Variante B zerschneidet im Bereich zwischen Heintzhof und Liersberg Gebiete, die aufgrund ihrer Vielfalt, Eigenheit und Schönheit für die naturbezogene Erholung besonders schutzbedürftig sind. Der bei Realisierung der Trasse zerschnittene Raum wird als überregional bedeutsamer Kernbiotop für die Tiere der Streuobstwiesen eingestuft. Die landesweite Planung vernetzter Biotopsysteme weist den Raum als für den Schutz von Arten der Streuobstwiese und Magerrasen zu entwickelndes Gebiet aus und gibt diesem Ziel **überörtliche** Priorität (s. Tabelle 2).

Nach Abwägung vorgenannter Gesichtspunkte ist die Variante B mit den Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung nicht zu vereinbaren.

Bei der **Variante C** werden rund 9.100 Kfz/24h bei 10 % Güterschwerverkehranteil auf den Streckenzug verlagert. Davon sind 50 % der Verkehrsteilnehmer solche, die im grenzüberschreitenden regionalen Verkehr dann zu Lasten der A 48 Trier - Luxemburg diesen Streckenzug bis zum Grenzübergang Wasserbilligerbrück wählen.

Mit dieser Variante werden somit im Bereich Trier mit rund 4.600 Kfz/24h nur noch halb soviel Fahrzeuge wie bei Variante A und B zur A 48 verlagert. Richtung Luxemburg wurde sogar eine Abnahme des Verkehrs auf der A 48 um rund 4.500 Kfz/24h ermittelt. Hier wird der derzeit hochbelastete Grenzübergang Wasserbillig nochmals stärker belastet (+ 4.100 Kfz/24h). Der Verkehr von Wasserbillig zur A 48 fließt erst nach dem Grenzübergang auf deutscher Seite über den Moselaufstieg. Relativ hohe Verkehrsentlastungen sind im

Zuge der Ortsdurchfahrt Igel infolge der südlichen Umfahrung zu erwarten. Die Entlastung des Ortskernes um ca. 11.700 Kfz/24h steht aber eine noch stärkere Belastung des Ortsrandes mit 15.500 Kfz/24h gegenüber. Die Entlastung der Moseluferstraßen im Stadtgebiet von Trier beträgt ca. 7.800 Kfz/24h, das sind 900 Kfz/24h weniger als bei Variante A. Der Siedlungsbereich von Igel wird, trotz der Verlagerung des Verkehrs auf die Umgehung, stärker beeinträchtigt als bei den Varianten A und B, bei denen in der Ortslage eine Entlastung von 3.400 - 3.800 Kfz/24h einhergeht (s. Tabelle 1).

Bei Variante C ergibt sich eine Zunahme um ca. 50 % auf ca. 18.300 Kfz/24h (= 15.500 Kfz am Ortsrand Igel, 2.800 Kfz im Zuge der B 49-alt) im Einwirkungsbereich des Ortes. Zur Minderung dieser durch den Verkehr bedingten Beeinträchtigungen wäre die Errichtung hoher Lärmschutzwände zur Ortslage notwendig, deren Anlage aus der Sicht des Orts- und Landschaftsbildes auszuschließen ist.

Bei Realisierung der Variante C wird zudem ein nach § 24 Landespflegegesetz pauschal **geschützter Bachbiotop** auf annähernd seiner gesamten Fließstrecke überbaut. Mit diesem Bach geht ein wesentliches Element des Biotopverbundnetzes zwischen Moseltal und Liersberger Hochfläche verloren. Weiterhin wird durch die Verlagerung von Verkehren von der bestehenden A 48, Richtung Luxemburg in den Talraum der Mosel (Wasserliesch/Oberbillig/Wasserbillig) dem überörtlichen landespflegerischen Ziel den bioklimatisch besonders belasteten Raum der Trierer Moseltalweitung durch planerische, immissionsvermeidbare Maßnahmen zu entlasten nicht entsprechen (s. Tabelle 2).

Bei den aufgezeigten negativen Auswirkungen der Maßnahme entspricht die Variante C nicht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

Gleiches gilt auch für die **Variante D** mit den **beiden geplanten Brücken**, bei der sich eine ungünstige und den Zielen einer angestrebten Verkehrsentwicklung widersprechende Verkehrsverlagerung von der A 48 auf das nachgeordnete Netz der B 49 bis zur Landesgrenze Luxemburg in Wasserbilligerbrück ergibt. Rund 4.300 Kfz/24h werden zur A 48 Richtung Trier verlagert, das sind nur noch etwa halb so viel wie bei der Variante A. Die beiderseits der Mosel verlaufenden Uferstraßen in Richtung Trier werden mit ca. 7.200 Kfz/24h entlastet. Dem stehen Zunahmen bis fast 10.000 Kfz/24h auf der Umgehungsstraße in Wasserliesch entgegen.

Bei der engen stadt- und naturräumlichen Zuordnung zu den Ortslagen von Wasserliesch und Igel sind mit der Verlagerung des Verkehrs von der bestehenden A 48, Richtung Luxemburg, in den Talraum der Mosel, Lärm- und Schadstoffimmissionen zu erwarten, die dem überörtlichen landespflegerischen Ziel entgegenstehen, den bioklimatisch besonders belasteten Raum der Moseltalweitung von Trier durch planerische, immissionsvermeidbare Maßnahmen zu entlasten. Weiterhin gehen mit dem **zweiten Brückenschlag** südlich Wasserbilligerbrück vermeidbare Landschaftsbildbeeinträchtigungen einher und durch **Lärm-schutzmaßnahmen am Rande der Ortslagen von Wasserliesch und Igel** werden die Sichtbeziehungen im Talraum stark begrenzt.

Die mit dem Straßenbau einhergehenden zusätzlichen Belastungen der einerseits stark vorbelasteten, andererseits aber auch besonders erholungsattraktiven und stark frequentierten Erholungsräume im Moseltal durch Immissionen und andere Effekte des zunehmenden Verkehrs, stehen nach Abwägung der Weiterverfolgung der **Variante D mit den zwei Brücken** entgegen.

Die seitens einer **Bürgerinitiative** und der **Gemeinderatsfraktionsmitglieder** der SPD Tawern im Anhörverfahren **vorgestellten Varianten**, die im Zuge der B 51 (alt) ab Wawern nach Westen geführt einerseits in der Höhe des Hafens Mertert an die

A 48 auf luxemburger Hoheitsgebiet eine Anbindung erfahren, und andererseits ab Fellerich an die B 419 westlich Wasserliesch geführt werden sollen, sind nicht geeignet, den verkehrlichen und ökologischen Belangen Rechnung zu tragen. Zumal die Verkehre

- aus dem Saartal nach Luxemburg nicht stark ausgeprägt sind,

- in Nord-Süd-Richtung weiterhin das Stadtgebiet Trier belasten werden und

bei diesem Angebot von der A 48 auf das untergeordnete Netz im Zuge der B 419 bis zum Autobahnzubringer A 602 geleitet werden,

ist eine Planrechtfertigung bei diesen Varianten nicht herbeizuführen. Weiterhin sind mit diesen Trassierungen vermeidbare Eingriffe in Schutzgebiete (Landschaftsschutzgebiet Albachtal) und hochwertige Biotopsysteme verbunden.

Die beiden Varianten entsprechen nicht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung.

2. Fachliche Belange

2.1 Verkehrlicher Nutzen

Nach den vorliegenden Daten der Verkehrsuntersuchung - Stadt Trier mit Umland - ist festzustellen, daß heute ca. 6 % des Gesamtverkehrsaufkommens auf den Durchgangsverkehr entfallen und hiervon die moselbegleitenden Straßen ca. 4 % des Gesamtverkehrsaufkommens (von 296.316 Kfz./24Std.) übernehmen. Bei einem Binnenverkehrsaufkommen von ca. 56 % im engeren

Stadtbereich (166.500 Kfz./24Std.) und bei einem Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von ca. 38 % ist daher zu fragen, welcher Nutzen mit

- der Verdrängung des Durchgangsverkehrs und der Verkehre zu den überregionalen Zielen außerhalb der Region über die A 48,
- der Verdrängung der Ziel- und Quellverkehre auf leistungsfähige Außenkorridore Moselaufstieg - Variante A mit Moselbrücke - B 53 mit Ausbau des Knoten bei Kenn,
- der Verlagerung der Lkw-Verkehre (Ziel- und Quellverkehre) auf die Außenkorridore; Sperrung der B 51-alt (Bitburger Straße) in beiden Richtungen für den Lkw-Verkehr,
- der Verlagerung von Straßenverkehr, insbesondere des Individualverkehrsanteile des Ziel- und Quellverkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, P+R-Parkplätze, Attraktivierung des ÖPNV,

einhergeht.

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Verdrängung des Durchgangsverkehrs und der Verkehre zu den überregionalen Zielen außerhalb der Region über die A 48 dürfte unbestritten sein. Gehen doch mit der Verkürzung der Fahrzeiten erhebliche Betriebskosteneinsparungen mit damit verbundenen Umweltentlastungen einher. Dies ist um so bedeutsamer, als die mit dem Durchgangsverkehr einhergehenden Schadstoffimmissionen zum Teil aus dem besiedelten Talraum gehalten werden.

Auf den Außenkorridor der B 51-neu - Variante A - lassen sich nach der Prognose 2010 vornehmlich Verkehrsanteile des Ziel- und Quellverkehrs in den Relationen

- Luxemburg - Land (Nord) - AS A 48/B 51 (neu) -
Konz - (Saarburg)

- Luxemburg - Stadt - AS A 48/B 51 (neu) - Konz
- Luxemburg - Land (Süd) - AS A 48/B 51 (neu) - Trier
- Luxemburg - Land (Nord) - AS A 48/B 51 (neu) - Trier
- Luxemburg - Stadt - AS A 48/B 51 (neu) - Trier
- Bitburg..... - AS A 48/B 51-neu - Konz
(Saarburg)
- Bitburg - AS A 48/B 51 (neu) - Trier
- Trierweiler/Liersberg/
Sauertalgemeinden - AS A 48/B 51 (neu) - Konz
(Saarburg)
- Trierweiler/Liersberg/
Sauertalgemeinden - AS A 48/B 51 (neu) - Trier

und in Gegenrichtung lenken.

In dem Scenario Prognose 2010 ist unterstellt, daß in Gewerbe- und Dienstleistungszentren

- allein im Westen der Stadt Trier 900 zusätzliche Arbeitsplätze im Industrie- und Gewerbegebiet Euren/Monaise (heute 4100) und 1000 zusätzliche Arbeitsplätze in Konz-Könen (heute 1100)
- im Osten der Stadt 1.600 zusätzliche Arbeitsplätze im Industriegebiet Hafen (heute 1.600), 1100 Arbeitsplätze im Industrie- und Gewerbegebiet Trier-Nord und 500 Arbeitsplätze im Gewerbegebiet Ehrang

entwickelt werden sollen.

Hinzu kommen sollen

- ca. 2500 neue Arbeitsplätze (heute 0) im geplanten Gewerbegebiet Liersberg und
- ca. 500 neue Arbeitsplätze (heute 850) in dem Gewerbegebiet Trierweiler-Sirzenich.

Bei diesen Rahmenbedingungen mit

- Einwohnerzuwachsen in den Wohngebieten,
- wachsenden Studenten- und Schülerzahlen der Universität (ca. 5000), der Fachhochschule (ca. 1000) und der berufsbildenden Schulen etc. und
- erwarteten Arbeitsplatzzuwachsen auf Konversionsstandorten im Stadtgebiet Trier (ca. 3500),

belegen die Daten des Prognose-Nullfalles in Verbindung mit den Widerständen, die den Lkw-Fahrer auf dem Netz, bedingt durch Steigungen, Ampelaufenthalten und längerer Fahrstrecke zu einer Änderung der Route bewegen, daß nur über den "Außenkorridor - Variante A -" eine Entlastung der moselbegleitenden Straßen vom Schwerlastverkehr einhergehen kann.

Die geplanten Umschlageinrichtungen (GVZ) von Gütern und Waren auf Schiff und Bahn sind im Hafengebiet von Trier günstig zu den Autobahnanschlüssen A 48 und A 602 gelegen, so daß nicht unerhebliche Verkehrsanteile des LKW-Verkehrs wegen der nur zum Teil zu beseitigenden Widerstände auf den moselbegleitenden Straßen im Talraum der Städte Konz und Trier auf die nördliche Umgehung im Zuge der E 51 (neu) A 48 - B 52 gelenkt werden können.

Mit dieser erwünschten Verlagerung von Verkehrsanteilen auf den Streckenzug der Variante A sind zudem **Erreichbarkeitsvorteile** insbesondere der zu entwickelnden Industrie-, Ge-

werbe- und Dienstleistungszentren im Westen der Stadt Trier (Euren - Monaise) und in Konz-Könen mit insgesamt ca. 2.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen verbunden, die allein schon eine Planrechtfertigung begründen. Bei den geringen Mengen im Warenzu- und -abgang, die aus diesen Gebieten über vorhandene Industriegleisanschlüsse per Bahn ab Betrieb zu **überregiona-
len Zielen** geleitet werden können oder von weit außerhalb geliefert werden, ist zu erwarten, daß von der mittelständischen Wirtschaft überwiegend der Umschlag im GVZ im Hafen mittels kleinerer Lkw-Einheiten angestrebt wird.

Weiterhin lassen sich mit der Verlagerung der LKW-Verkehre über 7,5 Tonnen auf die "Außenkorridore" und der Sperrung der B 51-alt (Bitburger Straße) in **beiden Richtungen** für den LKW-Verkehr ca. 200 bis 300 LKW-Fahrten/24h auf den Streckenzug der Variante A zusätzlich lenken. Dies führt dazu, daß die Widerstände für den die Mosel querenden Verkehr verringert werden und dem ÖPNV ein attraktives Angebot zur Bedienung des vorgesehenen P+R-Parkplatzes an der B 51-alt nahe dem Gewerbegebiet Sirzenich eröffnet wird. Ohne die mit der Verkehrsverlagerung auf die Variante A und die B 52 einhergehende Entlastung der Moseluferstraßen werden kurzfristig die Verkehrsprobleme bei dem prognostizierten Verkehrszuwachs so zunehmen, daß ein "Infarkt" im Verkehrsbereich, insbesondere im Bereich der Moseluferstraßen, zu erwarten ist.

Auch denkbare Verlagerungen von Straßenverkehr auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes führen zu keinem anderen Ergebnis.

Die im Binnenverkehrsaufkommen der Stadt Trier erreichbaren Entlastungen werden so stark von dem prognostizierten Verkehrszuwachs überlagert, daß insbesondere auf den Moseluferstraßen noch erhebliche Verkehrszuwächse zu erwarten sind.

Allein die demographischen Gegebenheiten in der ländlich geprägten Region mit dem hohen Anteil der in das Erwerbsleben eintretenden Jugendlichen, die trotz optimalem ÖPNV-Angebot ohne Auto ihren Arbeitsplatz im Stadtumland und im Oberzentrum Trier nicht erreichen können, sind für die Ausprägung des Szenarios bedeutsam. Schon im Jahr 1989 wurden im Rahmen der Erhebung der Verkehrsdaten des Ziel- und Quellverkehrs für die Stadt Trier allein 111.200 Kfz-Fahrten/24h und 17.350 Personenfahrten/24h im ÖPNV ermittelt. Auch bei einem noch so optimistischen Szenario, das einen Zuwachs von 30 - 40 % an Personenfahrten im ÖPNV unterstellt, sind merkliche Entlastungen der Moseluferstraßen nicht zu erreichen, da

- ca. die Hälfte der Personenfahrten auf der Schiene abgewickelt und
- bei den Omnibusfahrten fast ausschließlich die Moseluferstraßen gekreuzt oder andere Streckenzüge im Straßennetz der Stadt genutzt werden.

Mit dem "Außenkorridor" - Variante A - lassen sich **in Verbindung mit gezielten ÖPNV-Maßnahmen** und umfangreichen Maßnahmen im Stadtraum von Trier die verkehrs- und umweltpolitisch notwendigen Verbesserungen im Stadtgebiet von Konz und Trier erreichen und die Erreichbarkeit des Wirtschafts- und Tourismusraumes des Saartales von Konz bis zur Landesgrenze zum Saarland verbessern.

2.2 Umweltbelange

Mit dem Vorhaben -Variante A- sind bei dem prognostizierten Verkehrsaufkommen und den mit dem Betrieb der Straßenverbindung einhergehenden Verkehrsverlagerungen Auswirkungen auf den **Menschen** im Stadtgebiet Trier und im Einflußbereich der Neubaustrecke zu konstatieren.

Neben den kurzfristig auftretenden baubedingten Wirkungen sind hierbei besonders die mit dem Betrieb und der Unterhaltung bedingten Wirkungen, wie die

- gas- und staubförmigen Immissionen,
- Lärmimmissionen und
- Minderung der Unfallgefährdung von Menschen

beachtlich.

Nach dem heutigen Kenntnisstand dürften bei den vorgesehenen

- bautechnischen Maßnahmen (Lärmschutz) und
- unter Berücksichtigung des Berechnungsverfahrens zu den Wind- und Ausbreitungsverhältnissen, das einen Anteil von 60,1 % der Kraftfahrzeuge ohne Katalysator und 13,5 % der Kraftfahrzeuge mit Diesel als Meßgröße unterstellt hat (Umweltverträglichkeitsstudie S. 57 in Verbindung mit Anhang A),

keine Umweltstandards (Grenzwerte/Planungsrichtwerte) überschritten werden.

Bei der heute schon vorhandenen Lärmintensität ist auch die weitere Schmälerung der Erholungseignung der Landschaftsräume zwischen Igel und Zewen und des Moselvorlandes nicht raumbedeutsam.

Auswirkungen auf **Tiere und Pflanzen** sind insbesondere in den nachfolgenden Landschaftsbereichen

- Streuobstwiesen zwischen Zewen und Igel,
- Laubholzaltbestände zwischen Bau-km 3+100 und Bau-km 3+600,

- Laubholzmischbestände zwischen Bau-Km 2+100 und Bau-Km 2+900,
- Magerwiesen bei km 4+300,
- Streuobstbiotopkomplex im Bereich des Anschlusses an die B 49-alt,
- Stillgewässer "Dennersacht",
- Biotopstrukturen "Auf der First" im Störungskorridor der A 48,

durch Verlust der Flächen und Lebensräume zu erwarten.

Mit der Zerschneidung des Waldkomplexes von km 1+950 bis km 3+600 dürften zudem ökologische und ökonomische Waldverluste von mindestens 15 ha einhergehen. Dem von dem Projekt berührten zusammenhängenden Waldkomplex sind vorwiegend Schutz- und Erholungsfunktionen zugewiesen.

Das Schutzgut **Boden** ist durch die weitere Versiegelung der Landschaft (ca. 6,1 ha) betroffen. Weiterhin werden in den Damm- und Einschnittsbereichen Beeinträchtigungen

- der Bodenfunktionen,
- der Bodennutzbarkeit und
- der Eignung von Flächen zur Biotopneubildung,

bedingt durch Schadstoffeinträge (einschl. Streusalz), einhergehen und die Restausbeute von Kies in Vorranggebieten der Rohstoffsicherung (Dennersacht und Umgebung) erschweren.

Auswirkungen auf das Schutzgut **Wasser** sind erkennbar, belegt durch

- die mit der Maßnahme einhergehende Verringerung der Grundwasserneubildung und der Erhöhung des Oberflächenabflusses,
- das mit der Zerstörung der Deckschichten erhöhte Risiko von Grundwasserverunreinigungen und
- die Beeinträchtigung des Retentionsraumes der Mosel, bedingt durch Einbauten, Schadstoffeintrag und die Erhöhung des Oberflächenabflusses.

Unmittelbare Auswirkungen auf Wasserschutzgebiete sind nicht erkennbar.

Bei den Schutzgütern **Luft und Klima** sind Auswirkungen, bedingt durch

- den Verlust von Flächen, die der Frischluftproduktion dienen,
- die Inanspruchnahme von klimatisch schutzwürdigen Waldgebieten und
- Schadstoffimmissionen und Staub (Abrieb),

auf die Luftqualität erkennbar.

Nach dem heutigen Kenntnisstand sind auch unter Einbeziehung der mit dem Brückenbau einhergehenden Ablenkung des Talwindes keine grundlegenden raumrelevanten Änderungen des Klimas wie auch der Luftqualität zu erwarten, denen nicht durch Ausgleichsmaßnahmen begegnet werden kann.

Auswirkungen auf das Schutzgut **Landschaft** sind

- die visuellen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch das Einfügen naturfremder Strukturen (Trassenkörper) und
- die mit dem Bau verbundenen Verluste landschaftsgliedernder und landschaftsprägender Elemente durch Zerschneidung bzw. Inanspruchnahme.

Unmittelbare Landschaftsbildbeeinträchtigungen in Schutzgebieten sind bei dem Projekt nicht gegeben.

Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht unmittelbar von der Maßnahme betroffen.

2.3 Wechselwirkungen zwischen Umweltbelangen und Folgerung im Rahmen der Abwägung mit weiteren Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung

Die Trasse überlagert im Raumordnungsplan Region Trier ausgewiesene

- forst- und landwirtschaftliche Vorranggebiete im Abschnitt des Streckenzuges zwischen km 0+600 und km 5+400,
- Vorrangflächen für die Rohstoffsicherung im Abschnitt des Streckenzuges zwischen km 0+250 und km 0+600.

Weiterhin wird der von der Trasse berührte Landschaftsraum im Entwurf des Landesentwicklungsprogrammes (LEP III) generalisierend

- als Schwerpunktraum für den Freiraumschutz angesehen,
- im Rahmen der ökologischen Raumgliederung als Entwicklungsraum (Teilraum mit Sicherungs- und Sanierungscharakter) bezeichnet und

- als Raum gekennzeichnet, in dem eine Verbesserung der Durchlüftung und eine Minderung der Immissionsbelastung der Luft angestrebt werden soll.

Wie vorab im Variantenvergleich dargelegt und aus den Tabellen 1 und 2 ersichtlich, wird bei der Variante A den Schutzgütern am weitestgehenden Rechnung getragen, auch wenn Vorrangflächen des Forstes betroffen sind.

Bei dem hohen Wert der Landschaftsräume mit

- **überörtlich bedeutsamen Biotopstrukturen**, wie den Streuobstbeständen im Umfeld des Heintzhofes und Liesberg und
- pauschal geschützten Biotopen etc.,

die bei den alternativen Trassen zerstört oder stark beeinträchtigt werden, muß bei der nachgewiesenen **Artenvielfalt** der vorgenannten Lebensgemeinschaft der Vorrang des Waldes im Range nachgehen. Dies gilt gleichermaßen auch für den Belang der Rohstoffsicherung im engeren Umfeld der geplanten Trasse.

Da die mit dem Waldverlust einhergehenden Beeinträchtigungen sowohl in ökologischer als auch in wirtschaftlicher Sicht im weiteren Umfeld ersetzbar erscheinen und der Belang der Rohstoffsicherung bei einer Aufständigung der Straße und bei dem Umfang der Flächenverluste zu vernachlässigen ist, stehen dem Vorhaben keine Ziele des Raumordnungsplanes Region Trier (ROPL 1985) in den vorgenannten Bereichen entgegen.

Gleiches gilt - bezogen auf die im Entwurf des Landesentwicklungsprogrammes Rheinland-Pfalz (LEP III) normierten Grundsätze - zu den in den vorgenannten Spiegelstrichen aufgezeigten Entwicklungslinien, deren Zielcharakter in der Regionalplanung noch zu bestimmen ist.

Im Rahmen der hier anzustellenden Abwägung mit den Wechselwirkungen, die das Projekt je nach Ausprägung

- auf die Menschen in den Siedlungsbereichen im Talraum von Konz bis Trier und bei der Naherholung hat,
- auf die kleinklimatischen Gegebenheiten, insbesondere bei der Durchlüftung des Talraumes von Konz bis Schweich ausübt und
- auf wasserwirtschaftliche und ökologische Belange, den Retentionsraum der Mosel zu erhalten und wenn möglich zu erweitern,

hat, ist erkennbar, dem Projektträger Prüfaufträge aus übergeordneten Gesichtspunkten des Umweltschutzes aufzuerlegen.

Mit einer Aufständigung der Straße von km 0+250 bis km 0+650 kann bei gleichzeitiger Beseitigung des westlich davon gelegenen Bahndammes - und mit einer weiteren Kiesausbeute östlich der Trasse -, den vorgenannten Belangen Rechnung getragen werden.

Desweiteren können mit bautechnischen und waldbaulichen Maßnahmen die Eingriffe in das Biotopsystem Wald minimiert werden und die Eingriffserheblichkeit, insbesondere im Bereich der Streuobswiesen zwischen Zewen und Igel, und die Eingriffe in das Landschaftsbild im Rahmen der Feintrassierung weiter verringert werden.

2.4 Sonstige fachliche Belange

Nach den Vorgaben der Landesplanung für die Bereiche Energieversorgung sowie des Post- und Nachrichtenwesens ist in der Gewährleistung dieser Belange ein Erfordernis der Raumordnung zu sehen. Die Äußerungen der zuständigen Fachplanungsträger sind deshalb zu berücksichtigen.

Die Auswirkung des Vorhabens auf vorhandene und geplante Einrichtungen der Energieversorgung, des Post- und Nachrichtenwesens führen zu keinen schwerwiegenden Konflikten. Den vorgebrachten Anregungen und Hinweisen kann im Rahmen des nachfolgenden Verfahrens Rechnung getragen werden.

3. Wirtschaftlichkeit

Die Streckenlänge des geplanten Streckenzuges der Variante A beträgt 5,4 km. Hiervon verlaufen ca. 600 m als Brückenbauwerk oder aufgeständerte Straße im Moselvorland und 4 800 m als KFZ-Straße und freie Strecke im Gelände trassiert.

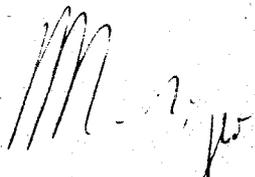
Durch den hohen Anteil an Kunstbauten ergeben sich hohe Kosten. Für die Nutzer der Umgehungsstraße ergeben sich Vorteile durch eine kürzere Fahrzeit, bedingt durch den Wegfall der Widerstände in Ortsdurchfahrten und Sicherheitsgewinne. Weiterhin ist eine Senkung der Unfallhäufigkeit zu erwarten.

Als Ergebnis der raumordnerischen Gesamtabwägung ist festzustellen, daß die Vorschlagslinie - Variante A - unter Beachtung der im raumordnerischen Entscheid genannten Auflagen, Anregungen und Hinweise mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt.

Das Raumordnungsverfahren ist damit abgeschlossen. Die am Verfahren beteiligten Behörden und Dienststellen erhalten einen Abdruck des raumordnerischen Entscheids von der Bezirksregierung Trier.

Das Ergebnis wird öffentlich bekannt gemacht.

Im Auftrag:



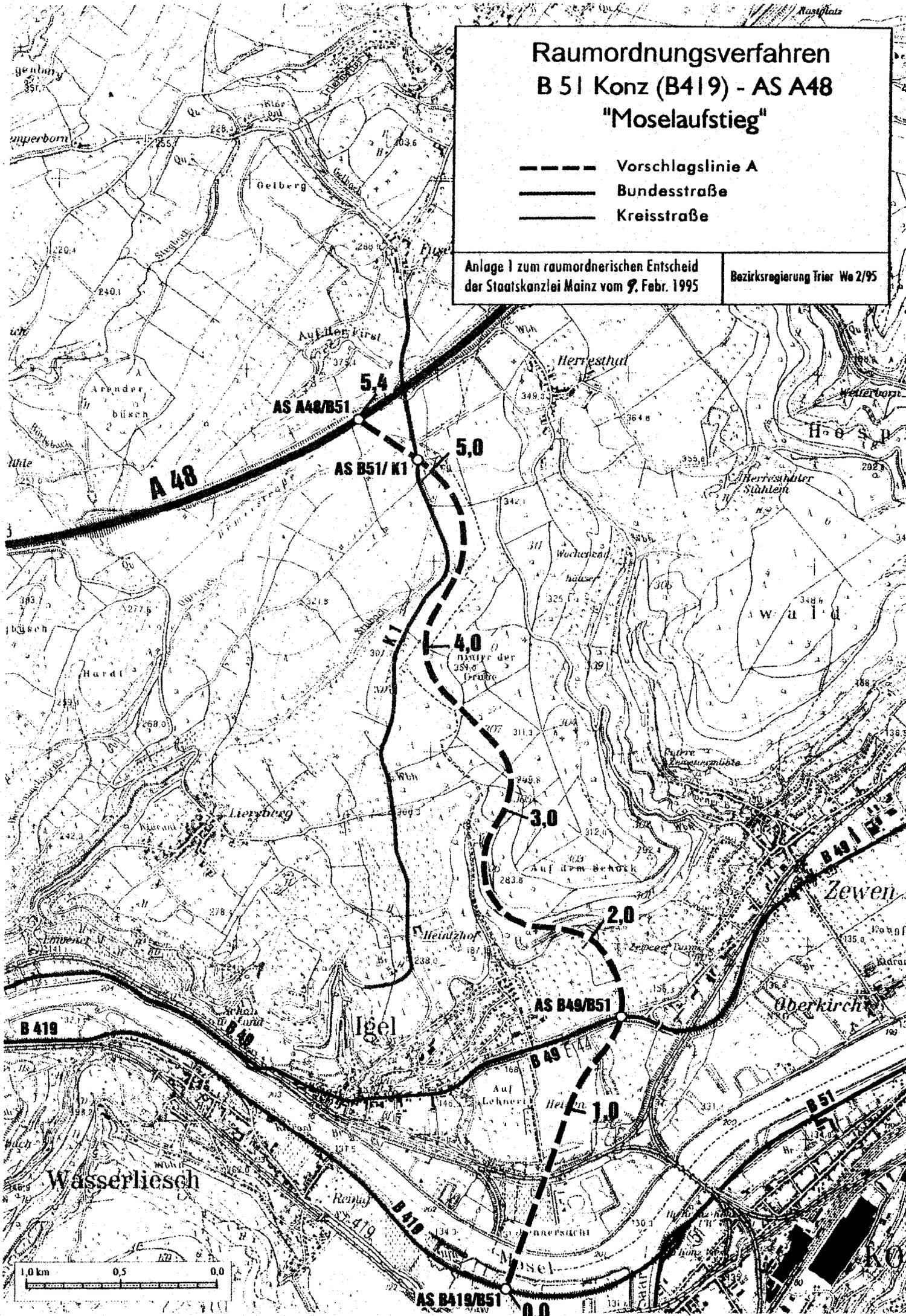
(Dr. Rüdiger)

Raumordnungsverfahren B 51 Konz (B419) - AS A48 "Moselaufstieg"

-  Vorschlagslinie A
-  Bundesstraße
-  Kreisstraße

Anlage I zum raumordnerischen Entscheid
der Staatskanzlei Mainz vom 9. Febr. 1995

Bezirksregierung Trier Wo 2/95



7