

# Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan – Einzelprojekt

## Projektnummer B51-G20-RP

Gegen den Willen des Bundeslandes Rheinland-Pfalz hat das Bundesverkehrsministerium die Westumfahrung Trier (so genannter Moselaufstieg) in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) aufgenommen. Sowohl das Land als auch weite Teile der Bevölkerung und verschiedene Organisationen in der Region Trier halten das Vorhaben aus ökonomischer und ökologischer Sicht für nicht sinnvoll und nicht mehr zeitgemäß. Bündnis90/Die Grünen in Trier setzen sich seit Jahrzehnten mit den negativen Folgen und Risiken des Moselaufstiegs auseinander. Abgesehen von den gravierenden Eingriffen in Umwelt und Natur sehen wir vor allem die hohen Kosten im Verhältnis zum vermeintlichen Nutzen als nicht gerechtfertigt an.

Statt eines Straßengroßprojekts, das letztlich nur einen Autobahnanschluss für einen begrenzten Einzugsbereich bedeutet, braucht der Großraum Trier dringend Investitionen in den Schienenpersonenverkehr. Nur so können die Stadt Trier und das Moseltal nachhaltig vom Verkehr entlastet werden. Der Bund sollte das Land bei der Reaktivierung der Westtrasse unterstützen – sowohl finanziell als auch direkt bei der Deutschen Bahn, welche die Wiederherstellung dieser überaus nützlichen Schienenverbindung blockiert. Im Hinblick auf die Anbindung Triers an Luxemburg und an die Region Köln hat der Ausbau des Schienenverkehrs im Raum Trier eine deutlich überregionale, ja sogar internationale Bedeutung. Der Bundesverkehrswegeplan soll das Bundesverkehrswegenetz in den Blick nehmen – der Moselaufstieg gehört allerdings nicht dazu, der Schienenverkehr rund um Trier dagegen schon. Wir fordern daher, Schienenverkehrsprojekte im Raum Trier in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen und die Westumfahrung Trier zu streichen.

## Im Folgenden möchten wir unsere Argumente gegen den Moselaufstieg im Einzelnen erläutern:

### **Oberverwaltungsgerichts Koblenz hat Planfeststellungsbeschluss aufgehoben**

Im vorliegenden Entwurf zum BVWP heißt es, der Planfeststellungsbeschluss zur Westumfahrung sei ergangen am 5. Mai 2003. Unterschlagen wird hier allerdings die für die weitere Planung äußerst relevante Tatsache, dass das Oberverwaltungsgericht Koblenz diesen Planfeststellungsbeschluss am 12. Mai 2005 aufgehoben hat. Hintergrund für das Urteil war die Tatsache, dass die Westumfahrung im Jahr 2003 nur in den weiteren Bedarf des BVWP aufgenommen worden war. Das Gericht kam zu dem Schluss, dass dem Straßenbauprojekt die erforderliche Planrechtfertigung fehle, unter anderem deswegen, weil zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens bereits absehbar war, dass das Projekt nicht im festgesetzten Zeitraum zu realisieren sei (Urteil des OVG vom 12.05.2015: [http://www3.mjv.rlp.de/rechtspr/DisplayUrteil\\_neu.asp?rowguid={16652E9C-F1CB-4A07-978C-D8CAB59D6E6A}](http://www3.mjv.rlp.de/rechtspr/DisplayUrteil_neu.asp?rowguid={16652E9C-F1CB-4A07-978C-D8CAB59D6E6A}))

### **Umwelt- und naturfachliche Beurteilung muss wiederholt werden**

Das vom Oberverwaltungsgericht Koblenz aufgehobene Planfeststellungsverfahren wird im vorliegenden Entwurf zum BVWP 2030 beim Punkt „Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“ als Begründung für die Aufnahme der Westumfahrung in den vordringlichen Bedarf herangezogen. Diese Vorgehensweise ist unzulässig. Das bedeutet, dass die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung wiederholt werden muss. Es ist davon auszugehen, dass eine

Umweltverträglichkeitsprüfung, die sich nicht allein auf ein höchsttrichterlich abgelehntes Planfeststellungsverfahren bezieht, sondern alle relevanten Aspekte bei der Bewertung berücksichtigt, zu einem negativen Ergebnis kommt, dem Moselaufstieg also ein hohes ökologisches Risiko bescheinigt. Dies war im Übrigen bereits beim letzten BVWP im Jahr 2003 der Fall, als der Moselaufstieg unter der Überschrift „Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ nur in den weiteren Bedarf aufgenommen worden war.

### **Dramatische ökologische Folgen**

Die Hälfte der sechs Kilometer langen Strecke führt durch ein zusammenhängendes Waldgebiet, der geplante Eingriff hätte dramatische ökologische Folgen. Nicht nur geschützte Tier- und Pflanzenarten sind bedroht, auch ein wichtiges Naherholungsgebiet für Triererinnen und Trierer wäre zerstört. Dazu kommt die geplante Aufschüttung eines Straßendamms im Tal, die schwerwiegende klimatische Auswirkungen für die Stadt Trier erwarten lässt. Die weitere Behinderung der Luftzufuhr würde das bekanntlich fast subtropische Klima in der Tallage Triers weiter verstärken.

### **Erhöhte Gesundheitsbelastung durch Lärm und Abgase**

Mehrere Gutachten kommen zudem zu dem Schluss, dass die Stadt Trier durch den Moselaufstieg kaum entlastet wird. Lärm und Abgase werden also nicht reduziert, im Gegenteil entstehen in manchen Ortsteilen durch Verkehrsverlagerungen noch mehr Lärm und Abgase. Von zusätzlichen gesundheitlichen Belastungen betroffen wären nicht nur direkte Anlieger der neuen Straße, sondern vor allem die Anlieger der Zufahrtsstraßen.

Wir fordern daher, zum Schutz von Mensch, Tier und Naturlandschaft den Bau des Moselaufstiegs nicht weiter zu verfolgen.

### **Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht nachvollziehbar**

Ebenso wenig wie die Umweltverträglichkeitseinschätzung ist auch die dem VWP 2030 zugrunde liegende Nutzen-Kosten-Analyse nachzuvollziehen. Während der Kosten-Nutzen-Faktor beim letzten BVWP im Jahr 2003 nur bei 1,3 lag, wird er nun mit >10 angegeben. Dabei hat sich ein vermeintlicher Nutzen, die prognostizierte Anzahl an Fahrzeugen, nicht erhöht. Schon dem BVWP 2003 lag die Prognose von 13.000 Fahrzeugen/24h zugrunde (siehe hierzu: <http://www.volksfreund.de/nachrichten/region/trier/Heute-in-der-Trierer-Zukunft-kommt-vierspurig;art754,165623>). Auf der anderen Seite haben sich aber die Kosten für das Projekt von 33,5 Millionen Euro im BVWP 2003 auf jetzt 54,8 Millionen bzw. 60 Millionen Euro fast verdoppelt. Wie sich aus diesen Grundlagen ein zehn Mal höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt, ist nicht nachzuvollziehen. Die Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im vorliegenden Entwurf zum BVWP 2030 kritisiert übrigens auch der Bundesrechnungshof. Hier erscheint eine grundsätzliche Überarbeitung bei allen großen Straßenbauprojekten erforderlich, auch beim Moselaufstieg. Wir fordern, dass die Berechnungen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis vollkommen transparent gemacht werden, damit insbesondere die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sie nachvollziehen können.