

Die Verkehrsinfrastruktur der Region als Standortfaktor

Luxemburgs Wirtschaftsminister Jeannot Krecké hält vor allem auf deutscher Seite die Verkehrsanbindung des Großherzogtums für so schlecht, dass er die Pendlerströme vom Versiegen bedroht sieht. Das wäre eine Katastrophe für beide Wirtschaftsräume. Andererseits liegen in der geostrategischen Lage der Großregion immense Vorteile für die angesiedelten Unternehmen.

Wer das Luxair-Inflight Magazin „Flydoscope“ aufmerksam durchblättert, der findet zur Orientierung eine Skizze, die süßeste Zukunftsmusik ist: Auf der nämlich gibt es eine schicke Autobahn nördlich von Trier, die den Flughafen Findel für deutsche Reisende leicht erreichbar macht. Träumen darf man, aber die Realität ist eine andere, obwohl – wie Experten wie Unternehmensberater Hermann Simon immer wieder betonen – die hiesigen Wirtschaftsstandorte in der Mitte Europas und auf halber Strecke zwischen den USA und China geostrategisch eine einzigartig gute Lage haben. Die tatsächlich sehr irdischen Nadelöhre und Schlaglochpisten sind jedem Verkehrsteilnehmer hinlänglich bekannt, der sich in der Region Trier und nach Luxemburg hin bewegt. Seit Jahren warten Arbeitnehmer und Unternehmer auf effektive Verbesserungen.

Zwischen Hoffnung und Handschellen

Der Lückenschluss der A 1 Richtung Köln und die B 50 neu für eine schnellere Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet zum Beispiel werden bereits jahrzehntelang angemahnt und jahrzehntelang in Aussicht gestellt. Stattdessen quälen sich LKW, Pendler und Touristen durch Dörfer und Natur – selbst ökologische Argumente sprechen längst für eine Entlastung der bestehenden

Unterwegs



nach nirgendwo?

Strecken. Im Übrigen zeigt sich, dass ausgerechnet das Oberzentrum Trier auserkorenes Problemkind der gesamten Region im Hinblick auf die Verkehrssituation zu Wasser, Schiene und Straße ist. Der Wunschzettel der IHK Trier in Sachen Verkehrsinfrastruktur allein der Moselmetropole ist reichhaltig: Bau einer Nord- und einer Westumfahrung Triers; verbesserte Anbindung der Höhenstadtteile Triers mit neuem Autobahnanschluss; eine flüssigere Ampelschaltung in der Stadt; Ausbau der zweiten Moselschleusenkammer Trier; bessere Zugverbindungen zwischen Trier und Luxemburg; umsteigefreie Tagesrandverbindungen an das europäische Schienennetz via Luxemburg, Saarbrücken und Koblenz; bessere Signal- und Weichentechnik an der Bahnstrecke Konzer Brücke; Weiterentwicklung des Regionalbahnkonzepts Trier mit Integration des Kirchbergs.

Die umfängliche Liste legt den Finger in eine bedeutsame Wunde: Um den Standort effektiv besser anzubinden, sind viele Akteure gefragt. Das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium allein ist vielfach zum Zuschauen verdonnert und kann selbst nichts anderes tun als hoffen und möglichst viel Überzeugungsarbeit etwa in Berlin leisten. Denn: „Was die Bundesverkehrswege betrifft, sind die Prioritäten in den Bedarfsplänen für Straße und Schiene im Jahr 2004 festgeschrieben worden“, sagt Wirtschaftsminister Hendrik Hering. „Rheinland-Pfalz wird die West- sowie auch die Nordumgehung Trier bei der Fortschreibung des Bedarfsplans ab dem Jahr 2010 für die Einstufung in den vordringlichen Bedarf anmelden. Erst mit der Aufnahme eines Projekts in den vordringlichen Bedarf ist ein gesetzlich abgesicherter Planungsauftrag formuliert.“

Somit werden kommende Generationen vermutlich erleben, wie die Luxair-Skizze realisiert wird. Vorerst gilt jedoch: „Der Lückenschluss der A 64 von der B 52 bei Trier Ehrang bis zur A 1 bei Schweich, die so genannte Nordumfahrung Trier, ist im aktuellen Bedarfsplan in zwei Planungsabschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt von Schweich bis zur L 47 ist, ebenso wie der anschließende zweite Abschnitt durch den Meulenzwald, im Weiteren Bedarf eingestuft, im zweiten Abschnitt als Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Wegen der nachrangigen Einstufung sind derzeit keine planerischen Aktivitäten möglich.“

Auch die Westumfahrung durch den Moselaufstieg wird noch Geduld erfordern: „Durch den Gerichtsbeschluss zur B 51 kann die Landesregierung derzeit nur auf eine günstigere Einstufung bei der nächsten Bedarfsplanfortschreibung drängen.“ Der Beginn der Arbeiten sei voraussichtlich im Jahr 2010. Das Planfeststellungsverfahren für das vordringlich eingestufte Projekt der B 51 als Umgehung von Konz-Köthen solle noch im Frühjahr 2007, also jetzt, eingeleitet werden, um dann möglichst zügig das Baurecht zu erlangen. Andere realistische Finanzierungsformen neben der Haushaltsfinanzierung seien bei allem nicht zu erkennen. Private Gelder mit Refinanzierung per Maut für regionale Verbindungen seien der Bevölkerung im Übrigen nicht zu vermitteln.

Logistische Herausforderungen

Der Lohn der öffentlichen Mühen allerdings wird nach Einschätzung von Verkehrsminister Hering am Ende groß sein, vor allem angesichts der „bereits jetzt hervorragenden Verkehrsinfrastruktur in der Region“, die insbesondere durch die A 60 einen „ganz entscheidenden Sprung nach vorn“ gemacht habe. Hering sieht die Region als „echte Verkehrsdrehscheibe mit vielen neuen Chancen, beispielsweise auch im Bereich Logistik“. Dieser Prognose stimmen die Logistiker durchaus zu. Wolfgang Groß-Elsen, Geschäftsführer der Elsen GmbH & Co. KG Internationale Spedition in Wittlich, bestätigt den Eindruck,

Entlastung der bestehenden

Regionalbahnkonzepts Trier mit Integration des Kirchbergs.

gesetzlich abgesicherter Planungsauftrag formuliert.“

Wittlich, bestätigt den Eindruck,

