

Zum Hochmoselübergang und anderen Straßenbauwerken rund um Trier

Wer im Wahlkampf – wie die Grünen - gegen den Bau des Hochmoselübergangs als eines seiner wahlentscheidenden Themen antritt und dann mit großem Zuwachs zu den Gewinnern der Wahl gehört, so dass die noch amtierende SPD-Landesregierung sich genötigt sieht, einen zwischenzeitlichen Baustopp an den schon begonnenen Arbeiten des Hochmoselübergangs zu proklamieren – woran sich de facto jedoch keine Firma gehalten hat (!) -, der darf sich getrost über den Tisch gezogen fühlen, wenn nach den ernüchternden Koalitionsverhandlungen mit der SPD besagter Hochmoselübergang dennoch weiter gebaut werden wird. Oder anders ausgedrückt: Die SPD hat ziemlich gerissen Positionen zur Disposition gegeben, von denen eigentlich kein politisch klar denkender Mensch ausgegangen ist, dass sie jemals realisiert werden würden.

So hört man, dass der Bau des Hochmoselübergangs zwischen den beiden Parteien in ihren Verhandlungen zu einem tragfähigen Koalitionsvertrag aufgerechnet wurde, verbunden mit den beiden Absagen, den Moselaufstieg bei Trier zu bauen und – als wäre das nicht schon ein Ergebnis – zusätzlich noch auf den Bau der Meulenwaldautobahn zu verzichten.

Dass beide Straßenbauvorhaben jedoch überhaupt den Anschein einer soliden Verhandlungsmasse auf Seiten der SPD darstellten konnten, ist allein dem Umstand zu verdanken, das zeitlich, pünktlich im Vorfeld der Wahlen Minister-Strategen nach Trier reisen, um hier künftige Wahlversprechen abzugeben, die besagen, dass man sich nach langem Zögern nun doch für den Bau der Straßenbauvorhaben in der Region auf Seiten der Landesregierung einsetzen will. Dass man bei solchen Versprechen als Landes-SPD nicht selber in der Pflicht ist, ergibt sich aus der Tatsache, dass der Bund für den Bau der Vorhaben bezahlen müsste - und es zunächst nur darum geht, den Anschein von Solidarität gegenüber den betroffenen Bürger/innen in den verschiedenen Kommunen zu heucheln. Denn, wenn es Ernst werden sollte, ist man ja außer Reichweite, so oder so ließe sich dieses (un-)politische Kalkül zum eigenen Nutzen positiv wenden. – Es liegt allein an den Zwängen.

Insofern ist es sogar ziemlich egal, ob sich der Trierer Stadtrat zusammen mit den Kommunen im Umland für den Bau der Projekte einsetzte (- oder nicht)! Die Sitzung des Trierer Stadtrates am 16.06.2011 wird es oberflächlich auch zeigen. – Ändern wird dies jedoch nichts! Weder vor der Wahl noch nach der Wahl würden diese Straßenbaugroßprojekte jemals realisiert werden (können). Im kapitalistischen Zweifelsfall fehlt dafür nämlich immer das Geld, weswegen anderes immer auch wichtiger erscheint. Und so stehen die Grünen nach den Koalitionsverhandlungen in Bezug auf die Straßenbauprojekte tatsächlich mit leeren Händen da. Deswegen fühlen sich die Protestgruppierungen, die schon immer gegen den Hochmoselübergang waren, zu Recht hintergangen, haben sie doch die Grünen gewählt in der Hoffnung, durch ihre Stärkung eine Wende in der Verkehrspolitik in RLP herbeizuführen.

Die gemachte Zusage, nun aber mehr Geld für den Ausbau der Bahnverbindungen nach Luxemburg und für den Ausbau der Regionalbahn in Trier bereitstellen zu können, weil man ja gespart habe (!), wird sich alsbald als ebenso trügerisch herausstellen. – Denn: De facto wurde hier an keiner Stelle gespart. Die benötigten Gelder für den jetzt beschlossenen Ausbau des ÖPNV in Trier sind bisweilen ebenso wenig wie für die vorsorglich gekänzelten Straßenbauprojekte rund um Trier vorhanden. Unterm Strich ergibt sich aus diesem Politikverständnis eine Nullrechnung! Nichts tut sich weiterhin: Politik bleib Zeitvertreib für die, die es sich leisten können! – Aber wer kann das schon?

Johannes Verbeek