

## **Abstimmungsverhalten zur Vorlage 021/2011: „West- und Nordumfahrung Trier – Beurteilung von Planungsvarianten aus Sicht der Stadt Trier“**

Die sachlichen und also verkehrspolitischen Inhalte, die sich hinter dieser Vorlage verbergen, sind dermaßen komplex, weil sie aufgrund mehrerer, sehr unterschiedlicher Fallvarianten zu gänzlich verschiedenen – und zum Teil sich selbst widersprechenden – Schlussfolgerungen kommen, für die isoliert, und d.h. einzeln betrachtet, aber jeweils gewisse Plausibilitäten für sich sprechen.

Insofern wird man hier unter allen Umständen, um überhaupt die verschiedenen Fälle verkehrspolitisch angemessen unterscheiden zu können, sehr prinzipiell Denken müssen!

Unter dieser Voraussetzung lautet meine erste Positionierung:

Es muss ein verkehrspolitisches Umdenken eingeleitet werden, dass die bisherigen Tendenzen und einseitigen Bevorzungen des motorisierten Individualverkehrs umkehrt und also den Bau weiterer Autoverkehrsstraßen unterbindet.

1. Folge: Sowohl die West- als auch die Nordumfahrung werden von mir abgelehnt.
2. Die frei werden Bundesgelder sollen für den Ausbau des ÖPNV- und Schienenverkehrs sowohl in Stadt und Umland ohne Abstriche eingesetzt werden.

Dieser konsequenten Einsicht folgt die vorliegende Verwaltungsvorlage jedoch nicht!

Sie vermischt sowohl innerstädtische Lösungsvorschläge mit übergreifenden Vorschlägen, die für das Umland von Vorteil wären. Isoliert betrachtet sind die Interessen des Umlandes Trier-Saarburg freilich berechtigt. Unter einem prinzipiellen und übergeordneten Blickpunkt jedoch erscheinen die stadtinternen Vorschläge (z.B. Nordbrücke), die mit dieser Vorlage verknüpft sind, aber ebenso einseitig wie die isolierten Landkreisinteressen. Mit anderen Worten:

Der Bau einer neuen Nordbrücke in Höhe des Verteilerkreises in Trier konterkariert das gesamte Verkehrskonzept, indem es auf der einen Seite die richtige Entscheidung trifft, nämlich den Moselaufstieg nicht zu realisieren, aber auf der anderen Seite dennoch Straßenbauprojekte innerhalb von Trier befürwortet, den Individualverkehr auf der anderen Moselseite in Trier Nord wiederum in die Stadt hereinholen, was nicht akzeptiert werden kann. Auf der anderen Seite ist ein ‚Moselaufstieg‘ ohne eine komplette ‚Nordumfahrung‘ ebenso wenig ihr Geld wert. Eine neue Nordbrücke kann diese Verkehrsflüsse jedoch nicht kompensieren, ganz im Gegenteil: Der innerstädtische Verkehrsfluss wird nur von Trier-West nach Trier-Nord verlagert, wozu durch die neue Brücke allererst eine weitere Gelegenheit geschaffen wird. Gänzlich ungeklärt sind zudem noch die verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten und Finanzierungskompetenzen dieser grundverschiedenen Bauvorhaben, die sich in einer breiten Palette zwischen Optionen, die sich nur auf den Bund beziehen und einigen, die das Land sowie die Stadt Trier betreffen, bewegen.

Vor diesem Szenario gilt meine zweite politische Positionierung:

3. Der Bau einer neuen Nordbrücke wird von mir abgelehnt!

Diese Positionierung wird jedoch einen Änderungsantrag nötig machen, der von mir in die Sitzung je nach Diskussionslage mündlich eingebracht werden wird:

Mein Ergänzungsantrag lautet im Entwurf:

Aus der Verwaltungsvorlage 021/2011 soll der Unterpunkt 2.2 (Nordbrücke) gestrichen werden!

Begründung: Der Bau einer Nordbrücke in Trier konterkariert eine konsequente Umorientierung hin zum ÖPNV, der durch den Stadtratsbeschluss zum Modal-Split bindend vorgegeben ist. Zweitens tut eine Nordbrücke in Trier nichts in Bezug auf die Lösung der Verkehrsproblematik des Umlandes (Kreis Trier-Saarburg) zur Sache. Und drittens nimmt aus innerstädtischer Sicht die Realisierung dieser Brücke eine Prioritätensetzung vorweg, die andere und vor allem langjährigere innerstädtische Straßenbauvorhaben nicht angemessen berücksichtigt (wie z.B. Moselbahndurchbruch, Ausbau der Metternichstraße, Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, etc.) - oder gar nicht in Erwägung zieht (wie z.B. Umgehungsstraße Kürenz, etc.). Viertens: Die Umwidmung der eingesparten Bundesgelder sollten über Landeszuschüsse auf den Ausbau der Regionalbahn umgelenkt werden. Auch dieser finanzielle Aspekt würde somit konterkariert werden.

Sollten die Fraktionen diesen Ergänzungsantrag mehrheitlich ablehnen, **werden die unausgesprochenen doppelten Maßstäbe, mit denen hier auf allen Seiten gemessen wird**, sehr deutlich und legen die verkehrspolitischen Absurditäten sichtbar offen: Gebaut werden soll all das, was andere - hier konkret der Bund bzw. das Land – bezahlen müssen. Das hinter diesem Gedanken stehende Kalkül, die Stadtverwaltung Trier könne ihre Hände in Unschuld waschen, sollte tatsächlich niemals realisiert werden, ist somit durchschaut!

4. Nun rechne ich realistischer Weise damit, dass mein Antrag mehrheitlich abgelehnt werden wird (auch mit Stimmen der SPD!)

Vor diesem Hintergrund gibt es meiner politischen Sicht nach keine vernünftigen Lösungen mehr:

5. Weder für die Lösung der ländlichen Verkehrsprobleme noch für die innerstädtischen!

Sollte es soweit kommen, dann gilt es - aus meiner Sicht - die real existierenden Antagonismen (Marx/Engels), d.h. die unvermeidlichen Widersprüche einer kapitalistisch verfassten Bürgerlichkeit (Kein Geld für nichts ist da!) auf die Spitze zu treiben – und zwar solange, bis der Widerstand der Bürgerinnen und Bürger, die in den verschiedenen Stadtteilen in Trier West, Trier Nord, in der Franz-Georg-Straße und in Kürenz leben ebenso wie die Menschen im Umland (Konz-Köhen, etc.), die in diversen Bürgerinitiativen organisiert sind, dermaßen anwächst, so dass die Betroffenen (wieder) auf die Straße gehen, um ihrem Protest den nötigen Aus- und Nachdruck zu verleihen.

6. Unter diesen Umständen behalte ich mir vor, die weiter oben unter Punkt 1 beschriebenen Prinzipien nicht nur zu ignorieren, sondern ihnen auch zuwider zu handeln, weil der Zeitpunkt für ein konsequentes Umdenken noch nicht gegeben ist und dieser allgemeine „kairos“ erst einmal befördert werden muss, bevor sich auch nur irgendwo etwas an den kristallinen Strukturen verändern können, so dass revolutionäre Veränderungen möglich werden. – Nicht, dass ich glaubte, dadurch die Welt zu verändern – es geht hier nur um ein paar ‚popelige‘ Straßenneubauten - oder anders ausgedrückt: Es geht darum, dass weiterhin viele Menschen – hier wie da - unter einem unverhältnismäßig großem motorisierten Individualverkehrsaufkommen ‚leiden müssen‘. – Dies ist der eigentliche Skandal!