

Mobilitätskonzept 2025: Planungsbeteiligungen

Die Dezernenten/innen kommen und gehen in Trier, die Verkehrsprobleme aber bleiben! Woran liegt das? – Nun, jeder plant ein bisschen an den vielen Ecken in Trier, mal hier mal dort, aber kaum einer beendet einmal – von einem Vorgänger - begonnene Planungen und Bauprojekte! So wurde in den letzten Jahrzehnten wild geplant und auch jetzt bei den Vorbereitungen zu einem „Gesamtkonzept 2025“, das jetzt schon wieder zeitlich und vorsorglich nach hinten geschoben wird (auf das Jahr 2035), soll als das grundlegende Kriterium zur Prioritätensetzung allein der finanz-wirtschaftliche Kosten-Nutzen-Faktor die entscheidende Rolle spielen, wie die Baudezernentin am 18.05.2011 auf einer Präsentationsveranstaltung der Stadtverwaltung vor Kommunalpolitikern und Wirtschaftslobbyisten sagte. Mein Vorschlag neben der zweifelsohne wichtigen Kosten-Nutzenabschätzung einen weiteren Parameter zur Beurteilung der Dinglichkeit von Verkehrsprojekten einzuführen, nämlich die zum Teil schon erheblich lange „Wartezeit“ von zuvor angekündigten Bauprojekten - teilweise noch aus Zeiten des Vorgängers (!) - wurde als „unsachlich“ belächelt. Dabei liegt wohl nichts näher, als dass man nicht immer wieder neue „Ideen“ überprüft und anschließend als „noch bessere“ vorzieht, ohne dass de facto aber tatsächlich auch nur irgendetwas Konkretes umgesetzt und realisiert würde. Beispiele dafür gibt es genug! Jedoch, muss man auch sagen, ist es ein „schlechter Witz von Onkel Fritz“, wenn man in einer Diskussion, zu der eingeladen wurde, um eine breite Rückmeldung für die Verwaltung zu erhalten – und das heißt eben nicht nur von den Wirtschaftsverbänden (!) -, vom Thema ablenkt, indem man plötzlich den „Moselaufstieg“ als Beispiel anführt, wo es doch um eine qualifizierte Stellungnahme zur Verkehrsbelastung in Trier-Nord geht. Alleine, die Verkehrsproblematik von „Alt-Kürenz“ nur so nebenbei nach Trier-Nord zu verlagern, ist schon eine Zumutung, die das wahre Denken bzw. die „unausgesprochen“ Priorität setzenden Vorannahmen der Baudezernentin und anderer Politiker offen legt. Freilich unterstützen diese Vorurteile auch jene Fraktionen, die schon seit Jahrzehnten die Realisierung konkreter Entlastungsmaßnahmen in einigen Stadtteilen verhindern. Es zeugt schon von einem nicht zu überbietenden Zynismus, wenn immer wieder stereotyp behauptet wird, in Alt-Kürenz würden „ja nur ein paar Häuser entlastet“, für die sich der ganz Aufwand nicht lohne, wie der Verkehrsexperte von der SPD, Lehnerts, dreist zu behaupten nicht müde wird, um dann das Augenmerk auf die jüngst neu ins Spiel gebrachte Brückenquerung über die Mosel in Trier-Nord zu legen (Nordbrücke), die freilich „höchste“ Priorität habe.

Noch einmal zur Erinnerung: Präsentiert wurden einige Verkehrslösungsansätze und –maßnahmen, um Kürenz und Trier-Nord vom weiter zunehmenden Verkehr zu entlasten, die zunächst diskutiert werden sollten! - Argumentiert wurde dann aber de facto: Der Nordbrücke käme wohl eine „erste Priorität“ zu, weil dadurch vor allem eine Entlastung in der „Bonner Straße“ und für „Trier-West“ erreicht werden könne!

Um nicht Missverstanden zu werden: Freilich muss sich die Stadt Gedanken machen um eine Entlastung des durch den Bau der Umgehungsstraße von Biewer zugenommenen Schwerlastverkehrs in Trier-West, weil die Stadtverwaltung hier wohl nicht „zu Ende gedacht habe“, was an neuem und zusätzlichem Verkehrsaufkommen vorauszusehen gewesen wäre! – Hier wie da sind die hohen Verkehrsaufkommen aber hausgemacht. Dort wegen der glatten Straßenführung, hier wegen der nicht endenden neuen Wohngebiete, die zusätzliche Verkehre erzeugen. - Aber es kann nicht angehen, dass die Entlastungsplanungen dort primär genau dann thematisiert werden, wenn Entlastungsmaßnahmen auf der anderen Moselseite, nämlich in Altkürenz, zu Debatte stehen und man so tut, als wären diese gelöst, wenn man feststellt, dass Trier-West entlastet werden könnte! – Hier vermisse ich in der Tat den Willen zur Sachlichkeit auf Seiten der Verwaltung. Es wäre ein Zeichen von Verständnis

gewesen, wäre die Baudezernentin mit nur einem einzigen Argument auf meinen „sachlichen“ Vorschlag eingegangen, den „Wartezeiten-Faktor“ von Straßenbaumaßnahmen mit in die Überlegung der Verwaltung zur Priorisierung von Straßenbauprojekten aufzunehmen. Dann hätte man die Diskussion fortsetzen können und hätte über eine sinnvolle „Reihenfolge“ der anstehenden und zu realisierenden Baumaßnahmen sprechen können. – So aber wurde nicht gemeinsam überlegt, sondern lediglich festgestellt, dass es eigentlich so viele „Baustellen“ und Planungen in Altkürenz und in Trier-Nord auf einmal gäbe, die „alle nicht“ (!) realisiert werden könnten. Dabei geht es noch nicht einmal um die Frage, ob der Wasserweg als Querverbindung zur Zurmeinerstraße ausgebaut werden solle – eine Frage, die „jetzt“ nicht ansteht. Es steht auch nicht an, zu fragen, ob die Paulinstraße vom „Durchgangsverkehr“ in die Innenstadt gesperrt werden solle, etc. – Was bei all diesen Ablenkungsmanövern deutlich wird, ist vor allem eines: Dort, wo die SPD in den Stadtteilen den/die Ortsvorsteher/in stellt, weil sie eine Mehrheit hat, dort werden die partiellen Interessen ihrer Stadtteile in den Vordergrund gestellt und von der Verwaltung wohlwollend kommentiert. –

In Bezug auf die anderen Stadtteile muss man dann Kommentare hinnehmen, wie den folgenden:

„Wir werden Ihnen von der Verwaltung einen ausgearbeiteten Vorschlag zur Priorisierung im Stadtrat vorlegen, über den Sie dann entscheiden können. Sie können ihn akzeptieren oder ihn ablehnen!“

Auf der Veranstaltung, zu der zum 18.05.2011 geladen wurde, sollte aber das breite Gespräch zur Vorbereitung der Planungen gesucht werden, auf deren Grundlage dann Priorisierungen von der Verwaltung erarbeitet werden könnten. Freilich kann die Verwaltung auch Priorisierungen ohne vorherige Gesprächsrunden mit den „gesellschaftlichen Kräften“ durchführen. Dies wäre dann gemäß dem sog. „Gutsherrnprinzip“. Die Frage ist aber, wodurch unterscheiden sich diese Veranstaltungen vom tatsächlichen Vorgehen der Verwaltung?

Die Antwort liegt – um mit Karl Marx zu sprechen – im Bewußtsein! Nach Marx kann eine gesellschaftliche Entwicklung die Stufe erreichen, auf der „sich das Bewußtsein wirklich einbilden kann, etwas anderes als das Bewußtsein der bestehenden Praxis zu sein, [nämlich:] *wirklich* etwas vorzustellen, ohne etwas Wirkliches vorzustellen – von diesem Augenblicke an ist das Bewußtsein imstande, sich von der Welt zu emanzipieren und zur Bildung der ‚reinen‘ Theorie [...] überzugehen –[u.a. auch im Straßenbaugewerbe].“ (MEG,3,31; Einschübe von mir J.V.)

Es ist natürlich klar, dass dieses „Bewußtsein“ eine raffinierte Form der Täuschung darstellt, oder mit Marx gesprochen einem „falschen“ Bewußtsein entspricht, das am Grunde der von Marx so genannten „Entfremdung des Menschen“ liegt.

Hier gilt die „Planung“ schon als Realisierung, denn in Wahrheit glaubt kein Mensch, dass in absehbarer Zeit auch nur irgendetwas in der Tat realisiert werden könnte. Weil die Bewußteinstäuschung aber nicht durchblickt wird – oder auch explizit geleugnet wird, was auf dasselbe hinausläuft -, werden als die „wahren“ gesellschaftlichen Gründe „Finanzierungsnöte“ angegeben. Weder die Stadt noch das Land oder der Bund hätten die Gelder, die nötig wären, um die Planungen in die Realität umzusetzen.

Weil das aber so ist, werden freilich Planungen von der Stadtverwaltung „priorisiert“, die allein zu Lasten des Bundes gehen: Ein Beispiel hierfür ist die Ratsvorlage zum „Moselaufstieg“, wo nur diejenige Variante nach eingehender Prüfung durch die Verwaltung als „wirtschaftlich“ eingestuft wurde, die vom Bund hätte bezahlt werden müssen. Alle innerstädtischen Varianten sind per se „unwirt-

schaftlich“, nicht weil sie dem „Kosten-Nutzen-Faktor“ zuwiderliefen, sondern weil die Stadt Trier pleite ist und ohne Zustimmung der ADD und der Landesregierung RLP keine selbstbestimmten Investitionshandlungen mehr durchführen darf (siehe: Haushaltsgenehmigung der ADD vom 9. Mai 2011 für das Jahr 2011). Ein weiteres Beispiel ist die schon weiter oben angeführte „Moselbrücke in Trier-Nord“ auf der Höhe des Verteilerkreises. Auch hier müsste nach Meinung der Stadtverwaltung der Bund (alleine) für die Kosten aufkommen, weil es sich um eine neue Brückenverbindung zwischen zwei Bundesstraßen handele. – Ob die Rechnung aufgeht, steht noch in den Sternen! Was aber jetzt schon klar ist, ist die nicht nur den Bedürfnissen der Bürger/innen „entfremdete“ Form des städtebaulichen Bewusstseins, das sich hier in der politischen Praxis in Trier ausdrückt, weil es rein theoretisch bleibt.

Dass in dieser allgemeinen Not zu PPP-Projekten gegriffen werden soll, zeigt das gleiche „falsche Bewusstsein“ nur in einer anderen Anwendung. Um die „Selbsttäuschung“ auf diesem Gebiete zu „durchschauen“, empfehle ich die Lektüre des Landesrechnungshofes RLP zur PPP-Realisierung des Trierer Südbades. Aktueller kann Marx kaum sein! – Leider frustrierender die Politik nicht auch! Aber – man hält es kaum aus - auch das ist einem dialektischen Denken nach Marx geschuldet! – Fazit: Veränderungen nicht in Sicht.

Johannes Verbeek

Trier, den 18.05.2011