

Zusammenfassung des Artikels von Georg Herrig "Die zu erwartenden Auswirkungen des Projekts A60/B50n auf die Erreichbarkeitsverhältnisse in den Räumen Brüssel/Lüttich, Rheinland-Pfalz und Rhein-Main"* mit einem Versuch einer aktuellen Einordnung.

Der Autor bewertet das Projekt anhand der Erreichbarkeitsverhältnisse. Einleitend beschreibt er die Ziele des Landes sowie den Umstand, dass die Bewertung Eingang in die Stellungnahme fände, die das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Rahmen der interministeriellen Abstimmung zum Bundesverkehrswegplan abgibt.

Ausgehend vom Projektziel wird der Untersuchungsraum von den Städten Brüssel, Lüttich, Trier, Koblenz, Kaiserslautern, Mainz und Frankfurt am Main begrenzt. Dazu wird zunächst auf die Bevölkerungsdichte und die Arbeitslosenquote eingegangen. Während die Räume Brüssel und Rhein-Main hochverdichtet sind, sind Eifel, Mosel und die belgischen Ardennen dünn besiedelt. Die Beschäftigtenquote im Rhein-Main Gebiet ist relativ hoch, die des belgischen Teilgebietes, Westpfalz, der Region Trier sowie der Eifel-Mosel-Hunsrückraum eher niedrig.

Die Ziele auf europäischer Ebene sind dem „Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik“ von 1992 zu entnehmen. Der Ausbau transeuropäischer Netze soll dem Ziel einer harmonischen und ausgewogenen Entwicklung des Wirtschaftslebens in der europäischen Gemeinschaft dienen sowie der Förderung deren wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts. Die Verkehrspolitik muss ebenso den globalen Umweltschäden Rechnung tragen. Deshalb soll das Verkehrssystem qualitativ hochwertig, sicher und kostengünstig sein sowie zu einer Umwelt gerechten Entwicklung beitragen.

Auf Landesebene soll die Verkehrspolitik gleichwertige Lebensbedingungen in allen Landesteilen sichern und die großräumige Standortgunst unter Wahrung der Umweltziele verbessern. Die neue Trasse soll dabei helfen. Das Land lege dabei großes Gewicht auf eine integrierte Verkehrsplanung: Schiene, Straße, Luft und Schiffsverkehr sollen bei Schwerpunktbildung auf Verkehrsträger mit hoher Massenleistungsfähigkeit zusammen wirken.

Regional soll das Rhein-Main Gebiet mit der Landeshauptstadt Mainz vom Eifel-Mosel-Hunsrückraum besser erreichbar werden. Außerdem sollen die Mittelzentren entlang der Trasse untereinander besser verbunden werden.

Die Erreichbarkeitsberechnungen basieren auf dem Programm EVA (Erreichbarkeits- und Versorgungsgradanalysen) des BfLR. Die Reisezeitgewinne, bezogen auf den Untersuchungsraum, betragen durchschnittlich **drei Minuten**. Dies wird als geringes Niveau bewertet.

Von **Brüssel** in das Rhein-Main Gebiet, nach Mainz, nach Frankfurt und nach Trier verändert sich der kürzeste Weg durch eine neue Strecke A60/B50 nicht. Die Verbindung nach Wittlich würde um 25 Minuten verkürzt. *<Da die Strecke Brüssel-Wittlich inzwischen bereits überwiegend ausgebaut ist, ist diese Angabe nicht mehr aktuell. Der Bau des Hochmoselübergangs würde zu keiner weiteren Zeitersparnis führen, da er hinter Wittlich liegt. Anm. der Verf.>* Die Zeitersparnis nach Kaiserslautern beträgt nach dem Schaubild 3 Minuten, nach Simmern 7 Minuten.

Von **Wittlich** nach Mainz wird eine Reisezeitverkürzung von 22 Minuten, nach Frankfurt/Main um 22 Minuten, bei immer noch hohen Reisezeiten von 77 Minuten (Mainz) respektive 96 Minuten (Frankfurt/Main) prognostiziert. *<Durch den Ausbau als Bundesstraße statt als Autobahn sehen die absoluten Zahlen sowie die Differenzwerte heute anders aus. Die von der Autorin erstellte Tabelle zeigt die aktuellen Berechnungswerte. Anm. der Verf.>*

Es folgen Betrachtungen der verschiedenen Kreise und deren Verbindungen zum Rhein-Main Gebiet bzw. nach Belgien. *<Von den untersuchten Kreisen bleiben – neben den Kreisen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wittlich - heute nur noch einzelne Gemeinden an der Mosel, die moderate Zeitgewinne über die zusätzliche Zufahrt Lösnich haben könnten, da in Bernkastel-Kues, Mühlheim*

und Traben-Trarbach ebenfalls schon Verbindungen zur Hunsrückhöhenstraße bestehen. Anm. der Verf.> Die Landkreise Daun und Cochem-Zell profitieren kaum. <heute gar nicht, wegen Ausbau als Bundesstraße – Anm. der Verf.>.

HERRIG geht im Folgenden auf die Wirksamkeit dieser zu erwartenden räumlichen Vorteile ein. Reisezeitverbesserungen und Verkehrsstromstärke machen zusammen die Wirksamkeit aus. Zwischen den belgischen Verdichtungsräumen, dem Rhein-Main Raum und dem Eifel-, Mosel-, Hunsrückraum herrscht vergleichsweise wenig Verkehr und es wird wenig Verkehr prognostiziert. „Die Möglichkeit, dass sich diese Verkehrsbeziehungen aufgrund der verbesserten Zugänglichkeiten verstärken werden, ist wegen der erwähnten immer noch weiten zurückzulegenden Entfernungen überwiegend als gering anzusehen.

Dieser Raum hat seine wichtigsten Verkehrsverflechtungen mit den näher gelegenen Regionen im Osten und Westen, also mit Koblenz, dem Köln/Bonner Raum und dem Saarland. Die für die A60/B50n prognostizierten Verkehrsmengen, die einen nur relativ geringen Umfang haben, machen deutlich, dass auch in Zukunft nicht von einer starken Steigerung der Verkehrsströme zwischen dem Eifel-Mosel- und Hunsrückraum und dem Rhein-Main-Gebiet bzw. den belgischen Verdichtungsräumen ausgegangen wird.

Das zweite wesentliche Ergebnis ist, daß den umfangreichen Verkehrsbeziehungen, die zwischen dem Rhein-Main Gebiet und Belgien vor allem im Bereich des Straßenverkehrs bestehen, nur geringe bzw. keine Reisezeitgewinne gegenüberstehen....“

„Die vorgestellten Untersuchungen haben ... ergeben, daß diese geplante Fernstraße nicht die erwarteten Erreichbarkeitsverbesserungen der angesprochenen Räume herbeiführen wird und auf dieser großräumigen Verbindung keine günstigere Alternative zu dem dichten und qualitativ guten bestehenden Fernstraßennetz darstellt...

Die Erreichbarkeiten werden vor allem für die Kreise verbessert, durch deren Gebiet die Trasse der neuen Fernstraße verlaufen soll. Diesen verbesserten Erreichbarkeiten steht allerdings ein insgesamt nur geringes Verkehrsbedürfnis gegenüber. Die Reisezeitverkürzungen könnten zur Intensivierung dieser Beziehungen beitragen, wobei aber aufgrund der immer noch weiten zurückzulegenden Entfernungen z.B. die Ausdehnung des Pendereinzugsbereichs des Rhein-Main Raumes bis zur Mosel als unwahrscheinlich angesehen werden muß.

Weiterhin sind für eine eventuelle Ansiedlung neuer Betriebe im Eifel-, Mosel- und Hunsrückraum nicht alleine Reisezeitverbesserungen ausschlaggebend, die zudem nicht den erwarteten Umfang haben, sondern auch noch ... günstige Grundstückspreise oder Arbeitskräftepotential, die aber überwiegend als hier vorhanden angesehen werden können. Daraus kann der Schluß gezogen werden, daß der Betrieb, der sich bei den gegebenen Voraussetzungen bisher noch nicht zur Ansiedlung in diesem Raum entschlossen hat, dazu wahrscheinlich auch nicht durch die zu erwartenden Reisezeitverkürzungen veranlaßt wird. Ausnahmen könnten hierbei sicherlich Handels- und Transportbetriebe sein..., die aber nur wenige und darüber hinaus nur wenig qualifizierte Arbeitsplätze zur Verfügung

stellen. Somit kann hinsichtlich der Erreichbarkeitseffekte, ...und unter Beachtung der zu erwartenden starken naturräumlichen Eingriffe, die der Bau der Maßnahme verursachen wird, dieser nicht befürwortet werden.“

HERRIG sieht im Ausbau und der verstärkten Nutzung der vorhandenen sowie dem Ausbau und der Verknüpfung anderer Verkehrswege: Schiene, Bus und Wasser Alternativen.

„Die ländlichen Gebiete müssen besser durch den öffentlichen Verkehr erschlossen und somit die Anbindung an das Fernstreckennetz der Bundesbahn optimiert werden. Das sind Vorstellungen, die auch von seiten der Regionalplanung im betroffenen Raum dringend empfohlen werden.“

• *in: Raumbezogene Verkehrswissenschaften - Anwendung mit Konzept - Material zur Angewandten Geographie, Band 26, Hrsg. im Auftrag des Deutschen Verbandes für Angewandte Geographie e.V. Arnulf Marquardt-Kuron; Konrad Schliephake (Hrsg.) - Bonn: Kuron 1996, 173-194.9*

Tabelle zur Abschätzung der heutigen Reisezeitgewinne (Basis: Falk-Routenplaner und Angaben von HERRIG 1996)

Fahrzeiten laut Falk-Routenplaner (Internet)	ohne Hochmoselübergang	mit Hochmoselübergang (B 50 neu) bei durchschnittl. Tempo 90 km/h: Streckenlänge 25 km vom AB Wittlich bis Longkamp = 17 min plus 6 min von Wittlich bis Aufahrt Altrich	Zeitersparnis	Bevölkerungsdichte des Ausgangsortes
Wittlich-Flughafen Hahn	55 min	49 min	6 min	gering
Wittlich-Mainz	1 Std. 58 min	1 Std. 51 min	7 min	gering
Wittlich-Frankfurt/Main	2 Std. 22 min	2 Std. 15 min	7 min	gering
Daun - Flugh. Hahn	1 Std. 18 min	1 Std. 14 min	4 min	gering
AB Wittlich bis Ziel Flughafen Hahn/MZ/F	Die Fahrtzeitgewinne auf der A 1: nur Ausfahrt Daun (4 min) bis Hahn, Gewinn für KFZ, die von der A 60 kommen: Ersparnis: 3 min (AK Wittlich – Ausfahrt Wittlich: 5 km). Zu den Ersparnissen, die oben berechnet werden, kommt die Ersparnis für die Fahrt zum Zubringer Altrich von 6 Minuten hinzu. D.h. insg. ca. 9 Minuten		KFZ bis 110 km von Nord-Westen: 16 min	gering bis mittel
Trier – Flughafen Hahn oder Rhein-Main Gebiet	z.B. zum Hahn: 1 Std. 16 min (heute: Route ab Mosellanddreieck über Hunsrück), 1 Std. 18 min mit Brücke durch das Moseltal		keine Ersparnis	mittel
Brüssel-Mainz	Studie HERRIG 1996		keine Ersparnis	hoch
Brüssel-Frankfurt	Studie HERRIG 1996		keine Ersparnis	hoch
Brüssel-Trier	Studie HERRIG 1996		keine Ersparnis	hoch
Brüssel-Wittlich	Hochmoselübergang ohne Relevanz		nicht betroffen	hoch
Brüssel-Kaiserslautern	Studie HERRIG 1996: 3 Minuten bei Ausbau als Autobahn. Da Ausbau jedoch nur als Bundesstraße, wird dieser Zeitgewinn nicht mehr aktuell sein.		vermutlich keine Ersparnis	hoch
Lüttich - Rhein-Main	Rheinschiene bleibt schneller		keine Ersparnis	hoch
Lüttich - Hahn	nicht mehr relevant, da Lüttich eigenen Flughafen hat		nicht relevant	hoch
Durchschnittliche Ersparnis für diese Verbindungen	<u>Bemerkung:</u> Geringe Zeitgewinne für wenig Verkehrsteilnehmer und mittlere Zeitgewinne für Wenige		3 - 4 Minuten	

Lüttich hat inzwischen einen eigenen Flughafen. In Bitburg ist eine luxemburgische Investorengruppe daran interessiert, den Militärflughafen zivil zu nutzen. Der Cargo-Verkehr zum Flughafen Hahn von der Eifel kommend, wird mit einer Realisierung voraussichtlich keine Relevanz mehr besitzen. Der Cargo-Verkehr aus der Wittlicher Umgebung in das Rhein-Main Gebiet ist aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte kaum relevant. Der Cargo-Verkehr aus Wallonien in das Rhein-Main Gebiet ist ab etwa 110 km von Wittlich (Punkt zwischen Malmédy und Spa) schneller über die Rheinschiene. Fazit: Die Brücke wird für relativ wenige Menschen gebaut, die aus der Umgebung von Wittlich bis maximal 110 km westwärts zum Hunsrück wollen und umgekehrt. Außerdem profitieren wenige Menschen in der Umgebung von Wittlich, wenn sie in das Rhein-Main Gebiet wollen. Ein tägliches Pendeln ist aufgrund der immer noch langdauernden Arbeitswege fast ausgeschlossen. Die Zeitersparnis von 6 Minuten zum Hahn mag für einzelne Arbeitnehmer relevant sein, die dorthin täglich pendeln müssen oder wollen. Aufgrund des geringen Industrialisierungsgrades und der geringen Bevölkerungsdichte dieser Regionen wird der Cargo-Verkehr ebenfalls eine nur kleine Rolle spielen. Schließlich müsste inzwischen der grundsätzliche Bevölkerungsrückgang mit einer begleitenden Landflucht zusätzlich in die Bewertung eingehen.