

Datum: 26. Oktober 2011

Sparpläne gefährden Nord-Ost-Tangente

Dagmar Schommer

Neue Straßen werden nicht gebaut: Das ist eine zentrale Aussage der Landesregierung, die radikal sparen will. Die Realisierung der in Bitburg geplanten Nord-Ost-Tangente wird damit noch ungewisser als bisher - obwohl es für die Trasse bald Baurecht gibt. Die Stadt kämpft weiter um das 6,5-Millionen-Euro-Projekt.



Bitburg. Jede Menge Nerven und eine halbe Million Euro hat die Stadt Bitburg in Planung und Landerwerb für den Bau der Nord-Ost-Tangente investiert, die die Hauptverkehrsadern B 51, B 257, L 32 und B 50 verbinden soll (siehe Grafik). Ein Lichtblick im jahrzehntelangen Hin und Her um die Umgehungsstraße (siehe Extra) war 1990 ein Schreiben von Franz Peter Basten, damaliger Staatssekretär in Mainz: "Das Land ist bereit, den Nord-Ost-Ring als Landesstraße zu bauen." An der Bedeutung der Trasse hatte auch 20 Jahre später der damalige Verkehrsminister Hendrik Hering keine Zweifel: "Es ist erklärtes Ziel der Verkehrspolitik des Landes, stark belastete Ortsdurchfahrten zu entlasten und so die Lebensqualität und Verkehrssicherheit zu verbessern. Deshalb ist die Nord-Ost-Tangente ein wichtiges Projekt", gab Hering 2010 auf TV-Anfrage zu Protokoll.

Baurecht in Kürze zu erwarten

Dass das Land die 6,5 Millionen Euro für die Tangente bisher in keinem Haushalt berücksichtigt hat, erklärte der aktuelle Minister Roger Lewentz kürzlich wie folgt: "Zunächst ist es wichtig, das Baurecht abzuwarten, um dann über eine mögliche Finanzierung zu sprechen." Das Baurecht rückt nach Auskunft des Landesbetriebs Mobilität (LBM) Koblenz in greifbare Nähe: "Mit dem Planfeststellungsbeschluss kann in Kürze gerechnet werden", sagt Birgit Küppers vom LBM.

Dennoch steht die Realisierung der Trasse, die Bitburgs Innenstadtverkehr um rund 7000 Fahrzeuge täglich entlasten soll, in den Sternen. Denn die Landesregierung will radikal sparen - und zwar auch beim Straßenbau (der TV berichtete gestern). "Mit Blick auf die Konsolidierungsverpflichtung soll beim Straßenbau die Erhaltung des Straßennetzes Vorrang vor dem Neubau haben", sagt Ministeriumssprecher Joachim Winkler. Deshalb enthalte der Haushaltsentwurf 2012/13 vorrangig die Vorhaben aus dem Straßenbauprogramm 2011, die bereits im Bau sind. Konkrete Aussagen zu einzelnen Projekten seien erst nach dem Parlamentsbeschluss möglich.

"Ich werde mich nachdrücklich für die Tangente einsetzen", sagt Bürgermeister Joachim Kandels. Schließlich hängt an der Umgehungsstraße auch die Neuordnung des Innenstadtverkehrs. Denn die Einführung eines Einbahnstraßenrings in der Kernstadt ist nach existierendem Verkehrsgutachten nur mit der entlastenden Wirkung der Tangente möglich. Hinzu kommt, dass der Innenstadtverkehr angesichts diverser Großprojekte wie etwa der geplanten Bit-Galerie sich weiter verdichten wird. "Wir haben ein neues Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, um auf dieser Basis ein alternatives Konzept für die Innenstadt zu erarbeiten", sagt Kandels. Das Gutachten liegt noch nicht vor. Die Nord-Ost-Tangente will er dennoch nicht aufgeben: "Da wurde im Vertrauen auf das Land viel investiert."

Meinung

Eine Hängepartie, die viel kostet

Das hört sich an wie ein schlechter Scherz: Jahrzehntlang plant die Stadt Bitburg die Nord-Ost-Tangente, verlässt sich auf Zusagen aus Mainz, ringt mit Anliegern um Lösungen und dann, kurz vor der Zielgeraden, tritt Mainz auf die Bremse: keine neuen Straßenbauprojekte, lautet die Devise der Landesregierung. Das kommt teuer: nicht nur, weil die Stadt bereits eine halbe Million Euro investiert hat. Vor allem kostet die Hängepartie Vertrauen. Mainz sollte sich zügig äußern, ob die Trasse 2014 eine Chance hat. Alles andere wäre unfair - auch angesichts der laufenden Bauarbeiten für den Kreisel an der B 50. Bitburg tut gut daran, alternative Lösungen die Verkehrsprobleme in der Innenstadt zu suchen - denn die Tangente wird zum Wolkenkuckucksheim
d.schommer@volksfreund.de

Extra

Zeitraffer: Seit den **50er Jahren** will Bitburg eine Umgehungsstraße, die die B 51 und die B 50 verbindet. **1978**

wurde die Idee forciert. **1980** hat der Stadtrat eine neue Trassenführung beschlossen, die in den Folgejahren geändert wurde. **1989** belegte ein Verkehrsgutachten die Notwendigkeit einer Umgehungsstraße. **1998** hat das Land die Planung übernommen. Es folgten ab **2001** diverse Änderungen wegen neuer Gesetze - etwa im Bereich Naturschutz. **2007** wurden die Pläne offengelegt. Die raumordnerische Prüfung wurde Anfang **2010** abgeschlossen. Es folgte Ende **2010** der Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung. scho