



Nordumfahrung Merzig Die Umgehung, deren Baukosten auf 16 Millionen Euro beziffert werden, war vom Umweltministerium zuletzt in Frage gestellt worden. Landrätin Daniela Schlegel-Friedrich hält im SZ-Interview dagegen.

„Wir müssen den Druck aus der Region aufrecht halten“

Landrätin nimmt Stellung zu der umstrittenen Nordumfahrung – Wenn Saarbrücker Kassen leer sein sollten, will Kreis vorfinanzieren

Von SZ-Redakteur Christian Beckinger und SZ-Redaktionsmitglied Hans-Christian Roestel

Wie ist der aktuelle Planungsstand zum Projekt Nordumfahrung Merzig?

Daniela Schlegel-Friedrich: Aus fünf Varianten zur Streckenführung wurde eine so genannte Vorzugsvariante entwickelt, für die jetzt das Planfeststellungsverfahren vorbereitet werden soll. Als nächster Schritt muss die die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für diese Vorzugsvariante abgeschlossen werden.

Wie lange dauern diese Prüfungen schon an?

Schlegel-Friedrich: Das ist der Planungsstand von November 2008.

Das sind bereits zwei Jahre. Warum ist bis jetzt nicht mehr passiert?

Schlegel-Friedrich: Ich kann nicht sagen, ob das so ist, wir sind nicht die zuständige Behörde. Auf jeden Fall ist die Aussage von Staatssekretär Grünewald, dass planerisch in Sachen Nordumfahrung Merzig noch nichts geschehen sei, blanker Unsinn. Das war eine Unverschämtheit, und das habe ich dem Staatssekretär auch zu verstehen gegeben. Ich habe selbst in meiner Zeit als Wirtschafts-Staatssekretärin in Saarbrücken das Projekt mit großem Nachdruck verfolgt.

2004 haben Sie, damals noch als Staatssekretärin, die Nordsaarlandstraße inklusive Nordumfahrung öffentlich vorgestellt. Damals hieß es, 2008 sei alles fertig.

Schlegel-Friedrich: Das war zu diesem Zeitpunkt eine realistische Annahme. Nur hat sich im Laufe der weiteren Planungen gezeigt, die Umweltverträglichkeitsprüfung aufwendiger ist als erwartet. Wegen der bestehenden Vorkommen an Wildkatzen und Fledermäusen sind nach meinem Informationsstand Sonderuntersuchungen notwendig geworden. Ich war lange Zeit der Überzeugung, dass die Nordumfahrung vor der Ortsumgehung Besseringen realisiert wird.

Nun haben die Arbeiten für die Umgehung Besseringen aber bereits begonnen. Dieses Projekt wurde im vergangenen Jahr auch von Ihnen mit großem Nachdruck vorangetrieben. Schon damals gab es heftigen Widerstand der Grünen, die deutlich zum Ausdruck gebracht haben: Wenn die Umgehung Besseringen gebaut wird, dann werden wir die Nordumfahrung Merzig mit allen Mitteln bekämpfen. War es aus heutiger Sicht ein Fehler, an der Ortsumgehung Besseringen dennoch festzuhalten?

Schlegel-Friedrich: Nein, weil die Verkehre auf der Ortsumgehung Besseringen und der Nordumfahrung nichts miteinander zu tun haben. Man kann beide Maßnahmen nicht miteinander verquicken, wie die Grünen es tun. Wenn das geschieht, ärgert mich das, weil es die Bürger verwirrt. Wie entsprechende Gutachten belegt haben, nehmen beide Straßen völlig unterschiedliche Verkehre auf. Dazu kommt: Die Ortsumgehung Besseringen ist eine Bundesstraße, die Nordumfahrung eine Landesstraße. Bei der Ortsumgehung hatten wir im vergangenen Jahr einen Planfeststellungsbeschluss und eine Finanzierungszusage des Bundes. Wenn wir damals gesagt hätten, wir verzichten auf die Ortsumgehung und versuchen stattdessen,

die Nordumfahrung zu bauen, dann wäre die Besseringer Umgehung niemals mehr verwirklicht worden.

Sie sagen, beide Straßen haben nichts miteinander zu tun. Aber sie laufen doch durch das gleiche Waldgebiet, das durch den Straßenbau massiv in Mitleidenschaft gezogen wird?

Schlegel-Friedrich: Es gab seinerzeit eine Untersuchung, die verschiedene Varianten durchgespielt: Einmal eine so genannte Null-Variante, das heißt, wie entwickelt sich der Verkehr, wenn gar nichts an der bestehenden Straßen-Infrastruktur verändert wird. Dann gab es als Möglichkeit 2 eine Kombination von Ortsumgehung Besseringen und Nordumfahrung Merzig. Eine dritte Variante war der Bau der Nordumfahrung ohne die Ortsumgehung Besseringen. Und die vierte Variante war der getrennte Bau von Ortsumgehung und Nordumfahrung, was jetzt angestrebt wird. Und da kam der Gutachter zu dem eindeutigen Ergebnis, dass nur diese Lösung Sinn macht, wenn die Verkehrsbelastung nachhaltig vermindert werden soll.

Dennoch: Von einer Nordumfahrung Merzig würden weitaus mehr Menschen in der Merziger Innenstadt und den vorgelagerten Ortschaften wie Brotdorf oder Bachem profitieren als von der Umgehung Besseringen.

Schlegel-Friedrich: Aber durch die hohe Verkehrsmenge in Besseringen sind die Anwohner noch höher belastet. Die Anzahl der Fahrzeuge, die durch die Umgehung Besseringen aus dem Ort herausgehalten wird, ist ebenfalls zunächst höher, so dass weitaus mehr Verkehrsteilnehmer von der Maßnahme profitieren.

Stichwort Kombination von Ortsumgehung und Nordumfahrung: Es gab im vergangenen Jahr einen Alternativvorschlag der Grünen, der genau diese Kombination zum Inhalt hatte und von der Partei auch mitgetragen worden wäre. Warum hat man diesen Vorschlag so einfach vom Tisch gefegt?

Schlegel-Friedrich: Weil er viel zu spät kam, damals liefen die Planungen für die Umgehung Besseringen schon zehn Jahr und standen unmittelbar vor dem Abschluss. Man kann nicht einfach, wenn einem ein Straßenbau-Vorhaben nicht passt, kurz vor dessen Realisierung einen Alternativvorschlag aus dem Hut ziehen und alles, was bis dahin an Vorleistungen gelaufen ist, ad acta legen. Außerdem wurde in einem Gutachten eine ähnliche Variante untersucht und belegt, dass sie untauglich ist.

Ein anderes Problem bei der Nordumfahrung ist, dass die Straße zum Teil über Bundeswehrgelände verläuft. Wie ist dort der Stand der Planungen?

Schlegel-Friedrich: Mit der Bundeswehr waren wir so weit einig, dass von fünf möglichen Trassen im Bereich des Truppenübungsplatzes zwei für sie akzeptabel wären. Dadurch würde der Truppenübungsplatz nur an einem eher entlegenen Bereich tangiert. Problem: Die beiden Trassenvarianten führen am meisten durch Waldfläche. Inwieweit wir mit der Bundeswehr vor dem Hintergrund der Umstrukturierungen, die dort anstehen, noch einmal über alternative Trassen reden können, vermag ich nicht zu sagen. Einen Versuch wäre es wert.

Zurück zu der Umweltverträglichkeitsprüfung: Was passiert da genau?

Schlegel-Friedrich: Es wird im gesamten Bereich der geplanten Trasse die Flora und Fauna beob-

achtet, über einen Zeitraum von gut einem Jahr. Deshalb dauern die Planungen mitunter auch so lange.

Was sind die nächsten planerischen Schritte, wenn die UVP abgeschlossen ist?

Schlegel-Friedrich: In dem dann anschließenden Planfeststellungsverfahren muss vor der Offenlegung für die geplante Trasse eine detaillierte Entwurfsplanung, ein Bauwerksverzeichnis, ein detailgenauer landschaftspflegerischer Begleitplan und ein Grunderwerbsverzeichnis erstellt werden.

Wie lange dauert so ein Planfeststellungsverfahren, und wer ist die Genehmigungsbehörde?

Schlegel-Friedrich: Das kommt immer darauf an, wie viele Einwendungen es gegen das Projekt gibt. Entscheidend sind auch die Prioritäten der Landesregierung. Genehmigungsbehörde ist das Umweltministerium. Bei der Ortsumgehung Besseringen zum Beispiel wurden die Pläne 2004 offen gelegt, der Planfeststellungsbeschluss erging 2009.

Angesichts der konträren Standpunkte von CDU und Grünen zur Nordumfahrung: Hätte es nicht Sinn gemacht, dieses Projekt in den Jamaika-Koalitionsverhandlungen zum Thema zu machen?

Schlegel-Friedrich: Manchmal muss man auch froh sein, wenn eine konkrete Regelung nicht im Koalitionsvertrag steht. Stellen Sie sich vor, wir hätten mit den Grünen über die Nordumfahrung verhandelt! Die Umgehung Besseringen mussten wir ihnen ja auch abtrotzen.

Ist denn der Widerstand gegen die Nordumfahrung die Retourkutsche für die Kröte Besseringen, die die Grünen damals zu schlucken hatten?

Schlegel-Friedrich: Klar. Das haben die Grünen im September selbst gesagt. Ihr Widerstand gegen die Nordumfahrung ist kategorisch. Wenn es nach den Grünen ginge, wäre die Nordumfahrung bereits beerdigt. Das Ministerium wollte im Spätsommer kein Geld mehr für erforderliche Zusatzuntersuchungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bereitstellen. Nur wegen des massiven Widerstandes der CDU-Landtagsfraktion sind diese Gelder, insgesamt 120 000 Euro, doch bewilligt worden.

Also nehmen Sie den Grünen das Kosten-Argument nicht ab?

Schlegel-Friedrich: Überhaupt nicht! Die Grünen sind aus ideologischen Gründen gegen die Straße.

Wie bewerten Sie die ablehnende Position von Staatssekretär Grünewald?

Schlegel-Friedrich: Der Staatssekretär betrachtet nur den Ist-Zustand, und da fällt das Kosten-Nutzen-Verhältnis nach seiner Meinung zu schlecht aus. Aber diese Sicht ist nach meiner Überzeugung viel zu kurzfristig. Es mag Straßenprojekte im Land geben, in denen rein von der Verkehrsbelastung her das Kosten-Nutzen-Verhältnis tatsächlich besser ist. Aber die Nordumfahrung Merzig hat auch eine strukturelle Bedeutung. Ich betrachte die Nordsaarlandstraße mitsamt der Nordumfahrung als eine ganz wichtige Verkehrsachse für die wirtschaftliche Weiterentwicklung unseres Kreises. Denn sie bindet den gesamten Hochwald besser an den bedeutenden Wirtschaftsraum Luxemburg an. Damit sich entlang dieser Achse die Wirtschaft weiterentwickeln kann, müssen wir die notwendige Infrastruktur schaffen – und das bedeutet in erster

Linie Straßen.

Das Ministerium begründet seine ablehnende Haltung mit dem Hinweis auf ein Gutachten, wonach die Nordumfahrung die Merziger Innenstadt nur um 17 Prozent des Durchgangsverkehrs entlasten würde. Was sagen Sie zu diesem Argument?

Schlegel-Friedrich: Dieses Gutachten basiert auf den Ergebnissen einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2003 und hat die dort ermittelten Zahlen bis 2015 hochgerechnet. Ich weiß nicht, ob diese Prognose der wachsenden Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Luxemburg in den vergangenen Jahren gerecht wird. Ein anderer Punkt: Der genannte Wert von 17 Prozent bezieht sich auf die Verkehrsmenge, die über 24 Stunden gesehen von der Nordumfahrung aus Merzig, Bachem und Brotdorf herausgehalten wird. Aber: In den Verkehrsspitzenzeiten, morgens etwa zwischen sieben und acht Uhr und nachmittags etwa zwischen 15.30 Uhr und 16.30 Uhr, entstehen rund 20 Prozent des gesamten Verkehrs, der über 24 Stunden durch Merzig fließt – am Tag laut Gutachten rund 20 000 Fahrzeuge. Die Entlastungswirkung einer Umfahrung gerade in diesen Verkehrsspitzen wird vom Gutachten nicht abgebildet. Ich bin aber sicher, dass sie wesentlich höher ist als 17 Prozent. Und noch ein dritter Punkt: Das Gutachten berücksichtigt nicht die Entlastung in Bezug auf den Schwerlastverkehr. Ich bin überzeugt, dass wir den durch eine Umfahrung zu fast 100 Prozent aus Merzig heraushalten können.

Schon vor Amtsantritt der Jamaika-Regierung hat sich in Sachen Nordumfahrung offenbar nicht mehr viel getan, wenn der aktuelle Planungsstand aus dem November 2008 stammt. Warum wurde das Projekt noch von der alten CDU-Landesregierung nicht mehr so intensiv weiter verfolgt?

Schlegel-Friedrich: Während meiner Zeit als Staatssekretärin unter Wirtschaftsminister Georgi wurde das Projekt sehr intensiv verfolgt. Wie sich die Abläufe danach gestaltet haben, kann ich nicht genau sagen. Klar ist aber, dass viele Dinge bereits abgearbeitet und die Arbeiten sehr weit fortgeschritten sind.

Mit dem Amtsantritt von Jamaika verlagerte sich die Zuständigkeit für den Verkehr vom Wirtschaftsministerium unter Führung der Grünen. Dort sieht man die Nordumfahrung sehr kritisch. Aber die CDU, so sagen Sie, will sie weiterhin, und auch die FDP dürfte so ein Infrastrukturprojekt schwerlich ablehnen. Kann denn das Ministerium einfach schalten und walten, wie es will?

Schlegel-Friedrich: Was die Planung betrifft und die Geschwindigkeit, mit der diese vorangetrieben wird, ist das schon so.

Aber kann da nicht der Regierungschef ein Machtwort sprechen?

Schlegel-Friedrich: Der kann nur dann ein Machtwort sprechen, wenn es was zu entscheiden gibt. Aber so weit ist das Planungsverfahren ja noch nicht fortgeschritten. Alle außer den Grünen wollen die Straße, jetzt muss einfach nur das zuständige Ministerium seine Arbeit ordentlich machen!

Was können Sie von Merzig aus noch tun, um den weiteren Fortgang der Planungen an der Nordumfahrung in Saarbrücken voranzutreiben?

Schlegel-Friedrich: Wir müssen den Druck aus der Region aufrecht erhalten. Darum hat die CDU-Kreistagsfraktion auch beschlossen, die Arbeit der BI, die



Daniela Schlegel-Friedrich: Kreis könnte vorfinanzieren. Foto: ags

sich für die Nordumfahrung einsetzt, zu unterstützen. Es liegen weiterhin Resolutionen des Kreistages sowie der Städte- und Gemeinderäte aus Wadern, Merzig, Losheim und Weiskirchen vor. Man darf auch nicht vergessen, dass einem bedeutenden Arbeitgeber wie Homanit zugesagt wurde, dass die Nordumfahrung gebaut wird. Wir müssen es dem Ministerium unheimlich schwer machen, das Projekt ad acta zu legen.

Ein anderes Argument des Ministeriums gegen die Nordumfahrung sind die Kosten: 16 Millionen Euro seien für das Land angesichts knapper Kassen und der Vorgaben der Schuldenbremse kaum zu finanzieren. Sie haben den Vorschlag unterbreitet, dass der Kreis den Bau der Nordumfahrung vorfinanziert. Wie soll das aussehen?

Schlegel-Friedrich: Zunächst einmal: Das sehe ich als ultima ratio, es kann eigentlich nicht Sache des Kreises sein, Aufgaben des Landes zu finanzieren. Ich bin weiter der Überzeugung, dass ein Straßenprojekt mit Kosten von 16 Millionen Euro im Verkehrsetat des Landes darstellbar sein müsste. Denn der ist wesentlich höher. Aber ich habe auch gesagt, wenn die Planungen so weit fortgeschritten sind, dass die Straße gebaut werden könnte und es hapert lediglich noch an der Finanzierung, dann könnte ich mir vorstellen, dass der Kreis

dieses für ihn so bedeutende Vorhaben fürs Land vorfinanziert.

Und wie soll das ablaufen?

Schlegel-Friedrich: Dazu würden zum Beispiel unsere kreiseigene Gesellschaft für Infrastruktur ihr eigenes Vermögen beileihen und einen Kredit aufnehmen. Die Rückzahlung dieses Kredites inklusive der Zinsen würde dann das Land übernehmen. Vielleicht würden die Kreisgremien auch so weit gehen, eigenes Vermögen dauerhaft in die Maßnahme einzubringen. Das müsste dann verhandelt werden.

Können Sie ausschließen, dass eine solche Lösung nicht irgendwann zu einer Erhöhung der Kreisumlage führt, weil der Kreis möglicherweise doch die Rückzahlung des Kredites übernehmen muss?

Schlegel-Friedrich: Das kann ich ausschließen, weil die Finanzierung nicht über den Kreis selbst, sondern über seine Infrastruktur-Gesellschaft erfolgt, die mit eigenem Vermögen ausgestattet ist. Aber nochmal: Das kann nur die letzte Lösung sein, wenn sonst finanziell nichts mehr geht. Ein solches Vorhaben mit dieser immensen Bedeutung für die gesamte Region darf meines Erachtens nicht an der summe von 16 Millionen Euro scheitern. Es gibt wenig Projekte im Land von solch hoher strukturpolitischer Bedeutung, die für 16 Millionen zu bekommen sind.