

01_ESWZ

STREITGESPRÄCH: WIE WICHTIG SIND NEUE VERKEHRSPROJEKTE? „Es geht um Glaubwürdigkeit“

VOR DER WAHL: Am 27. März wird der neue Landtag gewählt, in drei RHEINPFALZ-Streitgesprächen diskutieren Politiker von SPD, CDU, FDP und Grünen über Aufgaben der rheinland-pfälzischen Landespolitik. Heute: Wirtschafts- und Verkehrsminister Hendrik Hering (SPD) und Daniel Köbler (Grüne) über Flughäfen, Straßen, Schienen und – Saarländer.

Herr Hering, mit welchem Thema ziehen Sie lieber in diesen Wahlkampf: Mit dem Nürburgring oder mit den Verlusten am Flughafen Hahn?

Hering: Beides ist für die jeweilige Region wichtig, weil Tausende von Arbeitsplätzen davon abhängen. Bei beiden Projekten bin ich davon überzeugt, dass der Zuschussbedarf deutlich reduziert wird und dass sie sich in die richtige Richtung entwickeln. Auch betriebswirtschaftlich sind wir alles in allem zufrieden, bei allen Problemen aus der Vergangenheit.

Köbler: Zu sagen, es gab ein paar Probleme, ist ja eine Verharmlosung: Dubiose Geschäftspartner, die gescheiterte Privatfinanzierung bis hin zum Rücktritt des Finanzministers. Das hat nicht nur Steuergelder riskiert sondern Vertrauen in die Landesregierung erschüttert. Auch ein Regionalflughafen wie der am Hahn kann nicht auf Dauer von Steuergeld abhängig bleiben.

Hering: Dass am Nürburgring gravierende Fehler gemacht worden sind, ist von mir immer unumwunden gesagt worden. Bezüglich des Flughafens Hahn: Davon hängen 8000 Arbeitsplätze ab. Es gibt keine Alternative. Wir hätten dort eine problematische Region, aus der junge Menschen wegziehen. Gesamtwirtschaftlich ist der Hahn bereits ein Gewinn für die öffentliche Hand. Wir müssen das noch betriebswirtschaftlich hinbekommen.

Köbler: Das gesamte Risiko am Hahn liegt nach dem Ausstieg der Fraport AG beim Land. Wenn es so attraktiv wäre, dann könnten wir ja auch Private mit ins Risiko nehmen.

Hering: Wir verhandeln mit Investoren, mit einem deutsch-russischen Konsortium. Wenn die 25 Prozent übernehmen, was in der Diskussion ist, dann würden sie erkleckliche Investitionen leisten.

Grün: Wir brauchen keine Brücke über das Mittelrheintal. Sie ist von sehr begrenztem Nutzen, aber der Eingriff in die Landschaft ist massiv.

Köbler: Ich kann Ihren Optimismus nicht teilen. Immerhin ist jetzt der potenzielle Privatinvestor in Zweibrücken abgesprungen. Das zeigt ja, dass es sich nicht rechnet, in kleine regionale Flughäfen zu investieren. In Zweibrücken kommt hinzu, dass wir einige Kilometer weiter in Saarbrücken noch einen Flughafen haben. Dass sich die zwei Bundesländer Konkurrenz machen, kann auf Dauer nicht funktionieren.

Was folgern Sie daraus?

Köbler: Beide Regionalflughäfen können sich auf Dauer nicht halten.

Hering: Wir hatten ja gehofft, die saarländische Regierung sei unseren Argumenten zugänglicher, nachdem die Grünen im Saarland eine Regierungsbeteiligung eingegangen sind. Wir haben ein konkretes Angebot gemacht, wie man beide Flughäfen gemeinsam betreiben kann. Das Land Rheinland-Pfalz und das Saarland sollten an beiden Flughäfen je 40 Prozent halten und ein privater Betreiber würde betriebswirtschaftlich sinnvolle Entscheidungen treffen.

Köbler: Die Kooperation ist ein richtiger Ansatz. Ich frage mich, warum



Minister Hering (SPD) will durchgehend vier Spuren auf der B 10, ...

er jetzt kommt, nachdem investiert worden ist. Zuletzt 20 Millionen ...

Hering: ... die Entscheidung dazu fiel schon vor vier Jahren.

Köbler: Dann hat das ja nichts mit grüner Regierungsbeteiligung zu tun.

Hering: Nein, aber ich habe gehofft, die würden das aufgreifen.

Köbler: Das Geld ist aber jetzt investiert, und es fehlt an anderer Stelle. Beispielsweise für Investitionen in die S-Bahn-Strecke Homburg-Zweibrücken. Die haben wir als Grüne in Rheinland-Pfalz immer gefordert. Da bin ich froh, dass wir mittlerweile mit einer Stimme sprechen.

Hering: Nur, dass da kein falscher Eindruck entsteht: Wir sind immer für die Reaktivierung der Strecke gewesen. Wir haben aber leider die Ablehnung einer grünen Verkehrsministerin im Saarland bekommen. Um Bewegung reinzubringen, sind wir sogar bereit, einen Teil der Strecke im Saarland zu sanieren. Es liegt also wirklich nicht an Rheinland-Pfalz.

Köbler: Da sind wir auf einer Linie.

Wäre es einfacher, wenn die SPD im Saarland regieren würde, oder sind das Länder-Egoismen?

Hering: Na ja, Saarländer sind, wie sie sind ... (allgemeines Lachen)

Köbler: Auch da sind wir uns einig ... Das ist ja sehr harmonisch. Wie ist es denn bei der B 10? Trotz eines Mediationsverfahrens klagt der BUND. Hätte man Heiner Geißler rufen sollen?

Hering: Wir werden bei der Bürgerbeteiligung die Verfahren künftig anders gestalten. Das hat der Ministerpräsident angekündigt. Politik hat da eine gewisse Bringschuld. Es wird aber immer so sein, dass große Infrastrukturprojekte umstritten bleiben.



... für den dreispurigen Ausbau ist Grünen-Kandidat Köbler. FOTOS: SCHÄFER

Bei der B 10 hat man bei der Planung vielfältige Beteiligungsangebote gemacht. Es gibt aber einen Punkt, an dem Politik entscheiden muss.

Köbler: Bei der B 10 reicht eine bessere Bürgerbeteiligung alleine nicht. Das ist ja der Grund, warum der BUND klagt. Wir unterstützen dies, auch was er alternativ vorschlägt. Etwa eine dreispurige Führung, bei der die Überholspur jeweils für eine Seite geöffnet wird. Das hätte viel weniger Eingriffe in die Natur zur Folge gehabt. Es ist außerdem eine falsche Annahme zu sagen, wir haben zu viel Verkehr, deshalb bauen wir mehr Straßen. Das führt nur zu noch mehr Verkehr.

Hering: Laut Prognosen wird der Güterverkehr um zirka 80 Prozent zunehmen, deshalb müssen wir die Verkehr regeln. Eine dreispurige Verkehrsführung bei der B 10 führt zu Staus und Unfallschwerpunkten. Ein vierspuriger Ausbau ist also nötig.

Die Grünen sind außerdem gegen die Bienwaldautobahn, den Hochmoselübergang und die Mittelrheinbrücke. Ist das nicht ein bisschen viel?

Köbler: Wir sind für eine sinnvolle Investitions- und Strukturpolitik. Wir brauchen keine Brücke übers Mittelrheintal, die einen sehr begrenzten Nutzen hat, aber einen massiven Eingriff in die Landschaft bedeutet und den Welterbestatus gefährdet.

Wie ist das denn beim Hochmoselübergang. Dort stehen Pfeiler, mit dem Bau wird bald begonnen. Warum protestieren die Grünen noch immer?

Köbler: Wir sind klar gegen diesen Hochmoselübergang. Dort werden 330 Millionen Euro investiert, die



... für den dreispurigen Ausbau ist Grünen-Kandidat Köbler. FOTOS: SCHÄFER

letztlich dazu führen, dass die Mittelmosel in ihrer ganzen Gestalt zerstört wird. Es wird Eingriffe geben, die das Grundwasser beeinträchtigen. Betroffen ist sogar der Wein, deshalb sind bekannte Weinexperten die größten Kritiker dieses Projektes. Uns ist wichtig, dass das Land dazu eine andere Stellung einnimmt als bisher.

Hering: Es ist eine Bundesmaßnahme. Selbst wenn das Land seine Posi-

Rot: Am Mittelrhein äußern die Anwohner seit Jahren zwei Wünsche an die Politik: Befreit uns vom Bahnlärm und baut endlich die Brücke.

tion ändern würde, müssten wir umsetzen, was im Bundesverkehrswegeplan beschlossen ist – zumal die Aufträge dazu erteilt sind. Es geht auch um Glaubwürdigkeit. Schon 2003 wurde der Hochmoselübergang in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Auf Initiative der Grünen in Rheinland-Pfalz ist unter anderem die Brücke in Altrip rausgenommen worden. Der Hochmoselübergang wurde nicht problematisiert. Die grüne Bundestagsfraktion stimmte zu und die Bundesregierung, in der Joschka Fischer Minister war.

Köbler: Da muss ich doch etwas klarstellen: Die Legende, die Grünen hätten dem Hochmoselübergang zugestimmt, ist falsch. 2003 stand der Hochmoselübergang im Bundesverkehrswegeplan als mautfinanziertes Privatprojekt. Als solches hatte er keine Chance, gebaut zu werden. Erst später kam die Steuerfinanzierung.

Aber am Mittelrhein könnten Sie die Brückenpläne noch aufgeben, oder?

Hering: Am Mittelrhein äußert die Bevölkerung seit Jahrzehnten zwei Wünsche an die Politik: Befreit uns von dem Bahnlärm und schafft endlich die Brücke. Kaub hat die Hälfte der Einwohner verloren, während die Bevölkerung in Rheinland-Pfalz um 25 Prozent zulegte. Ich bin dafür, dass wir die Brücke im Rahmen einer Bürgerbeteiligung prüfen. Mir hat ein Hotelier geschildert, wie Gäste auf seine Empfehlung hin die gegenüberliegende Rheinseite besucht hätten. Abends um fünf nach acht riefen sie bei ihm an, und sagten, sie wüssten nicht, wie sie zurück kommen sollten. Die letzte Fähre sei um acht Uhr gefahren. Der Mann fuhr 80 Kilometer, um sie abzuholen ...

Köbler: ... hätte die Landesregierung den Rat der Grünen befolgt und die Fähren auf 24-Stunden-Betrieb umgestellt, wäre das nicht passiert...

Hering: Das ist ja zum Teil gefördert worden. Aber da haben die Fährleute gesagt, es würde sich für die drei oder vier Leute nicht rentieren. Während des Hochwassers ist der Verkehr ohnehin eingestellt. Die Schüler haben dann schulfrei. Eine Brücke ist effizienter und günstiger als ein 24-Stunden-Betrieb.

Könnten Sie zusammen auf der Regierungsbank sitzen?

Hering: Darüber reden wir nach der Wahl.

Köbler: Uns ist erstmal ein möglichst starkes Ergebnis wichtig.

Moderation: Das Streitgespräch wurde von Karin Dauscher moderiert und dokumentiert.

POSITIONEN ZUM THEMA VERKEHR

SPD: Mehr Zugkilometer

Die SPD setzt sich für eine Alternativtrasse für den Gütertransport im Mittelrheintal ein. Die Zugkilometerleistung im Nahverkehr soll um 20 Prozent gesteigert werden, bei sechs Bahnstrecken will sie eine Reaktivierung ausloten. Mit Sammeltaxen und Bürgerbussen könnte der Nahverkehr ergänzt werden. Im Straßenbau ist die SPD für den Lückenschluss im Fernstraßennetz inklusive des Hochmoselübergangs und für den vierspurigen B-10-Ausbau. Bei der Mittelrheinbrücke soll es eine breite Bürgerbeteiligung geben.

CDU: Verkehr besser lenken

Die Christdemokraten sind für den Lückenschluss bei den Autobahnen, sie bekennen sich zum Hochmoselübergang und zur Mittelrheinbrücke. Die B 10 soll durchgängig auf vier Spuren ausgebaut werden. Neben dem Straßenbau soll der Verkehrsfluss durch Telematik besser gelenkt werden. Straße, Schiene, Luft- und Binnenschifffahrt sollen effizient vernetzt werden. Der Nahverkehr ist im CDU-Wahlprogramm nicht erwähnt.

FDP: Mehr Geld für Straßen

Die Liberalen wollen die Straßenbaumittel um 50 auf 150 Millionen Euro jährlich anheben. Sie sind für den Lückenschluss im Fernstraßenverkehr, den Hochmoselübergang und für den weiteren vierspurigen B-10-Ausbau. Über die Brücke im Mittelrheintal sollen die Bürger entscheiden. Den Rheinland-Pfalz-Takt will die FDP ausbauen. Die Flughäfen in Zweibrücken und Saarbrücken sollen einen Saar-Pfalz-Flughafen unter Einbindung privater Betreiber bilden.

Grüne: Verlässlicher Takt

Die Grünen wollen alle Ortschaften mit einem verlässlichen Takt an den öffentlichen Verkehr anbinden. Ein Bürgerbus und Anruf-Sammel-Taxen gehören neben dem Bahnverkehr zum Konzept. Statt Straßen neu zu bauen sollen bestehende instand gesetzt werden. Hochmoselübergang und Mittelrheinbrücke lehnen die Grünen ab, ebenso den vierspurigen B-10-Ausbau. Sie fordern einen Ausbaustopp für Flughäfen.

Die Linke: Mobilität für alle

Weil der öffentliche Nahverkehr Mobilität für alle sicherstellt, ist er für die Linke wichtigster Verkehrsträger. Deshalb sollen neue Bahnstrecken gebaut und alte modernisiert werden. Die Linke will in Rheinland-Pfalz ein Sozialticket einführen. Die Partei lehnt die geplante Rheinquerung ab.

FWG: Bahnstrecken fördern

Die Freien Wähler handeln das Thema Verkehr im Wahlprogramm kurz ab. Sie fordern die Revitalisierung stillgelegter Bahnstrecken. (kad)

IM STREITGESPRÄCH



Hendrik Hering (SPD) ist seit 2006 Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Mainz. Zuvor war er Staatssekretär im Umwelt- und im Innenministerium. In seiner Heimat Hachenburg amtierte Hering als Stadtbürgermeister von 1989 bis 2001. Parallel praktizierte er als Rechtsanwalt. Hering ist 46 Jahre alt und Vater zweier Kinder.

Daniel Köbler ist einer von zwei Spitzenkandidaten der Grünen für die Landtagswahl. 2008 wurde er Landesvorstandssprecher der Partei. Im Stadtrat Mainz hat er 2009 das Ampelbündnis mitgeschmiedet und ist stellvertretender Fraktionsvorsitzender. Köbler ist Politikwissenschaftler, 29 Jahre alt, verheiratet und Vater zweier Kinder. (kad/Foto: Schäfer)

NÄCHSTES THEMA

Im nächsten Streitgespräch werden Bildungsministerin Doris Ahnen (SPD) und die bildungspolitische Sprecherin der FDP-Fraktion im Landtag, Nicole Morsblech, über ihre Schulkonzepte diskutieren.

DATEN - FAKTEN - HINTERGRÜNDE

SCHLAGLÖCHER

Sonderprogramm gegen Frostschäden

Nachdem der Schnee im Januar getaut war, offenbarte sich manche Straße als Schlaglochstrecke für Autofahrer. Das Verkehrsministerium hat 17 Millionen Euro bereitgestellt, um die Schäden auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zu beheben. Das sind zwei Millionen Euro mehr als im vergangenen Winter. Es zeichne sich bereits ab, dass die Schäden höher als im Vorjahr sein werden, heißt es im Ministerium. Der Landesbetrieb Mobilität, für 18.000 Straßenkilometer im Land zuständig, will verstärkt sogenannte Kleinfertiger für die Straßensanierung einsetzen. Dabei handelt es sich um Asphaltiermaschinen, die kleiner sind als herkömmliche Straßenbaumaschinen. Insbesondere auf Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen sollen diese Maschinen eingesetzt werden. Dafür gibt es ein Sonderprogramm in Höhe von 6,5 Millionen Euro. (kad)

HOCHMOSELÜBERGANG

Umstrittenes Großprojekt

Das letzte Gerichtsurteil ist längst gefällt, die ersten Arbeiten sind verrichtet: Für 128,5 Millionen Euro entsteht die Moselbrücke in der großen Flussschleife zwischen Bernkastel-Kues und Traben-Trarbach. Sie ist Teil der neuen Bundesstraße 50, die das Autobahnkreuz bei Wittlich mit der Hunsrückhöhenstraße verbinden soll. Dennoch hat der Protest im vergangenen Jahr bis nach Berlin Wellen geschlagen, wo prominente Weinfachleute gemeinsam mit Ex-Außenminister Joschka Fischer (Grüne) protestierten, die Brücke zerstöre die einzigartige Landschaft und beeinträchtige den Weinbau. Befürworter versprechen sich von ihr eine Entlastung des Moseltals vom Schwerlastverkehr. Außerdem sollen der Flughafen Hahn und die Rhein-Main-Region besser an die Nordseehäfen in den Niederlanden und in Belgien angebunden werden. (kad)



MITTELRAINBRÜCKE

Bürger sollen mitreden

Zerstört sie das einzigartige, von der Unesco geschützte Mittelrheintal samt seinen Fähren oder ist sie Voraussetzung dafür, dass eben dieses Tal nicht zum Museum mutiert sondern weiter von Menschen bewohnt und bewirtschaftet werden kann? Um die geplante Brücke über den Rhein, die eine Flussbiegung von der Loreley entfernt geplant ist, streiten sich Gegner und Befürworter heftig. Die Landesregierung will die Brücke, aber nicht um jeden Preis. In einem ersten Schritt hat sie versucht, die Unesco nicht zu verärgern. Schließlich hat das Gremium das Dresdner Elbtal nach dem Bau der umstrittenen Waldschlösschen-Brücke aus der Liste der Weltkulturerbestätten gestrichen. Die Unesco gab im vergangenen Jahr das Einverständnis, mit den Planungen fortzufahren. In weiteren Phasen sollen die Bürger eng eingebunden werden. (kad)