

Resolution der Industrie- und Handelskammer Saarland und der Industrie- und Handelskammer Trier

(am 15.11.2007 von den Präsidien der IHKs Saarland und Trier unterzeichnet)

Mobilität sichern, Wachstum stärken – Forderungen an den Infrastrukturausbau zwischen dem Saarland und der Region Trier

Mobilität und Flexibilität sind in einer durch Arbeitsteilung und Globalisierung geprägten Wirtschaft zunehmend die Schlüsselfaktoren für den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen. Eine leistungsfähige und moderne Infrastruktur ist daher unverzichtbar im europäischen Wettbewerb.

Auch für die IHK Bezirke Saarland und Trier, die an der Schnittstelle der großen Märkte Benelux, Frankreich und Deutschland, im Zentrum Europas liegen, ist Wachstum unmittelbar mit dem Faktor Mobilität verbunden und Infrastruktur ein wesentlicher Teil des Produktionsprozesses. Nur durch einen angemessenen Infrastrukturausbau kann auf Dauer das wirtschaftliche Zusammenwachsen beider Regionen sichergestellt und der wirtschaftliche Erfolg der dort ansässigen Unternehmen gefestigt werden. Die IHK-Bezirke Trier und Saarland müssen daher, eingebettet in die Großregion Saar-Lor-Lux, durchgängig an das europäische Straßen-, Schienen-, Luftfahrt- und Wasserstraßennetz angebunden sein. Die wichtigsten internationalen Verkehrsadern dürfen nicht einen Verlauf nehmen, der die Region ins Abseits geraten lässt.

Vor diesem Hintergrund fordern die Industrie- und Handelskammern Saarland und Trier die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung auf, weiter an der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Großregion zu arbeiten und mit Fokus auf die Region Trier und das Saarland insbesondere folgenden Infrastrukturprojekten zu einer zügigen Realisierung zu verhelfen.

A 1-Lückenschluss, AS Kelberg – AS Blankenheim, A 1-Verschwenkung Saarbrücken

Dieser von der regionalen Wirtschaft und der IHK seit über 30 Jahren geforderte Lückenschluss würde zu einer erheblichen Verbesserung der Erreichbarkeit der Hauptabsatzgebiete in Nordrhein-Westfalen führen. Als kürzeste Verbindung zwischen dem Raum Aachen/Köln/Ruhrgebiet und der Region Trier, dem Saarland, Luxemburg und Frankreich sowie als unterbrechungsfreie Autobahnverbindung von Dänemark bis Spanien ist die A 1 eine der wichtigsten Verkehrsachsen in Europa und könnte nach erfolgtem Lückenschluss wesentlich zur Entlastung von permanent überfüllten Straßen wie beispielsweise der B 51 und der A 61 beitragen. Vor den Toren Saarbrückens würde eine Verschwenkung der Autobahn A 1 zur A 623 darüber hinaus zur Beseitigung eines weiteren Nadelöhrs und einer Entlastung der Landeshauptstadt Saarbrücken führen.

B 51: Ortsdurchfahrtsfreier Ausbau der B 51 zwischen Trier und Saarbrücken mit Realisierung der Westumfahrung Trier

Die insgesamt über 500 km-lange B 51, welche von Bremen bis nach Saargemünd reicht, stellt für die Region Trier und das Saarland eine Verkehrsachse von großer Bedeutung dar. Während im Saarland sämtliche Ortsdurchfahrten entlang der B 51 bereits im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen oder durch Ortsumgehungen ersetzt wurden, stellt sich die Situation in der Region Trier ungleich schlechter dar. Für die Ortsumgehung Konz-Könen konnte in diesem Jahr wenigstens das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden, weitere Maßnahmen wie die OU Ayl und insbesondere die Westumfahrung Trier warten weiterhin auf ihre Realisierung. Durch die Anbindung des Konz-Saarburger Wirtschaftsraumes an die A 64 mit neuer Moselbrücke und nachfolgendem Moselaufstieg würde diesem Wirtschaftsraum ein direkter Zugang zum Autobahnnetz und neue Entwicklungsperspektiven eröffnet werden. Die Stadt Trier würde durch diese Maßnahme deutlich vom Schwerverkehr entlastet und damit für den Einzelhandel und als Wohnstandort attraktiver.

Ausbau der Saarstrecke und Einrichtung einer direkten Zugverbindung zwischen Saarbrücken und Luxemburg

Durch die Anbindung des Eurobahnhofs Saarbrücken an die ICE/TGV Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Paris, gewinnt die Bedienung und Anschlussgewährleistung in Saarbrücken für die Region Trier im Fernverkehr weiter an Bedeutung. Diese muss zukünftig weiter gewährleistet bleiben und nach Möglichkeit optimiert werden. Die Möglichkeit einer Fahrzeitverbesserung und optimierten Anbindung durch den Ausbau der Saarstrecke für Neigetechnikzüge sollte hierbei geprüft werden.

Da die Saarstrecke über Merzig und Konz die Möglichkeit zu einer direkten Zugverbindung zwischen Saarbrücken und Luxemburg eröffnet, sollte zeitnah geprüft werden, ob durch die Verlängerung einzelner aus Süd- oder Ostdeutschland ankommender Intercity- und ICE-Zügen über Saarbrücken hinaus nach Luxemburg auch diesbezüglich eine Optimierung der regionalen Bahnanbindung möglich ist.

Ausbau der Schleusenammern

Mit einer jährlichen Verkehrsleistung von 3,5 Mrd. Tonnenkilometern und einem jährlichen Gütervolumen von 15 bis 16 Mio. Tonnen zählt die Mosel zu den bedeutendsten Binnenwasserstraßen Europas. Mit einer Kapazitätsauslastung von 110 Prozent stellt die Mosel einen Engpass für weite Wirtschaftsbereiche dar. Staus auf dem Wasser sind die Regel. Durch den Ausfall einer der 35 Jahre alten und reparaturbedürftigen Schleusen würde der Durchgangsverkehr auf der Mosel komplett lahm gelegt. Deshalb ist der unverzügliche Bau der zweiten Schleusenammern für eine zukunftsgerichtete Leistungssteigerung der europäischen Wasserstraße Mosel unentbehrlich.