

DEUTSCHER BUNDESTAG
Petitionsausschuss

11011 Berlin, 02.06.2010
Platz der Republik 1

Pet 1-17-12-9110-007302
(Bitte bei allen Zuschriften angeben)

Fernruf (030) 227-33927
Telefax (030) 227-30057

Frau
Dr. Elisabeth Reis
Weingartenstr. 31

Die Sachbearbeiterin ist teilzeitbeschäftigt und daher montags, dienstags und donnerstags von 07:30 Uhr bis 13:00 Uhr, mittwochs von 07:00 Uhr bis 16:00 Uhr sowie freitags von 07:30 Uhr bis 12:30 Uhr telefonisch zu erreichen.

54492 Zeltingen-Rachtig

Betr.: Bundesstraßen

Bezug: Ihr Schreiben vom 09.03.2010

Anlg.: - 1 -

Sehr geehrte Frau Dr. Reis,

zu Ihrer Petition ist eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingeholt worden. Eine Zweitschrift dieser Stellungnahme ist als Anlage mit der Bitte um Kenntnisnahme beigelegt.

Ich möchte Ihnen Gelegenheit geben, sich zu der Stellungnahme binnen sechs Wochen zu äußern.

Sollte ich nichts mehr von Ihnen hören, gehe ich davon aus, dass Ihre Petition hier als erledigt angesehen werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(Karla Melcher)



Deutscher Bundestag						
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn						
Deutscher Bundestag Petitionsausschuss Platz der Republik 1 11011 Berlin						
						25.5.10
						1d

MDir Prof.Dr.- Ing. Dr.-Ing. E.h.
Josef Kunz
Leiter der Abteilung Straßenbau

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5223
FAX +49 (0)228 99-300-5099

al-stb@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

**Betreff: B 50, Hochmoselübergang
- Eingabe von Frau Dr. Elisabeth Reis, 54492 Zeltingen-Rachtig**

Bezug: Ihr Schreiben vom 24.03.2010 – Pet 1-17-12-9110-007302
Aktenzeichen: StB 22/72112.11/1/1194705
Datum: Bonn, 17.05.2010
Seite 1 von 1

Als Anlage 1 ist in zweifacher Ausfertigung die inhaltliche Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Abteilung Straßenbau) zur vorgenannten Eingabe beigelegt. Als Anlage 2 ist die übermittelte Eingabe im Original wieder beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz

Anlagen: 3



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Abteilung Straßenbau
StB 22/72112.11/1/1194705

Bonn, 17.05.2010

ergänzende Stellungnahme
zur Petition von Frau Dr. Elisabeth Reis, vom 09.03.2010,
Pet 1-17-12-9110-007302

Für die Planung, den Bau und den Betrieb von Bundesfernstraßen sind gemäß Artikel 90 und 85 des Grundgesetzes die Straßenbauverwaltungen der jeweiligen Bundesländer im Rahmen der Auftragsverwaltung zuständig. Die Planung sowie die Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen planungsrechtlichen Verfahren des von Ihnen angesprochenen Abschnitts im Zuge der Bundesstraße 50 inklusive der Hochmoselbrücke oblag daher der rheinland-pfälzischen Straßenbauverwaltung.

Das Vorhaben dient zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und soll einen wichtigen Beitrag zur Optimierung der innereuropäischen Fernverkehrsverbindungen leisten.

Mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz hat der Deutsche Bundestag im Oktober 2004 auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beschlossen. Das Vorhaben B 50 neu zwischen Platten und Longkamp mit dem Zubringer Erden/Lösnich und der Hochmoselbrücke (Hochmoselübergang) ist darin als Vorhaben in der höchsten Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit wurde vom Gesetzgeber für das Projekt ein gesetzlicher Planungsauftrag festgeschrieben, den die Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz als zuständige Auftragverwaltung für die Bundesfernstraßen im Rahmen und entsprechend der vorgeschriebenen gesetzlichen Verfahren vollzogen hat.

Das Für und Wider des Vorhabens ist innerhalb des durchgeführten Baurechtsverfahrens - dem Planfeststellungsverfahren im Jahre 2000 sowie dem anschließenden ergänzenden Planfeststellungsverfahren im Jahre 2006 - insbesondere unter Beachtung der jeweils eingegangenen Einwendungen sorgfältig geprüft und entsprechende Entscheidungen sind getroffen worden. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange einschließlich der

Umweltverträglichkeit und des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens im Rahmen der Abwägung berücksichtigt worden.

Nachdem uneingeschränktes Baurecht durch Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes im Jahr 2008 geschaffen wurde, konnte Anfang 2009 die Finanzierung sichergestellt und im April 2009 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Unbestritten ist, dass die B 50 neu und der Hochmoselübergang lokal zu einer Veränderung des Landschaftsbildes im Moseltal führen werden. Dabei hat sich der Hochmoselübergang in seiner jetzt vorgesehenen Gestaltung auch nach Prüfung anderer Möglichkeiten als die in einer Gesamtschau am geeignetste Lösung herausgestellt, um die Moselbarriere unter Beachtung von Morphologie, Natur und Landschaft zu überwinden. Gerade die Hochlage zusammen mit der im Rahmen der technischen Vorgaben schlanken und transparenten Konzeption der Pfeiler und des Brückenkörpers trägt dazu bei, dass die Sicht in das Moseltal selbst nicht versperrt wird.

Die zentrale Bedeutung des Tourismus für das Moseltal ist ebenfalls unbestritten. Hierzu hat die Landesregierung im Rahmen der Planung in einem Gutachten des Europäischen Tourismusinstitutes der Universität Trier die Auswirkungen der B 50 neu und speziell des Hochmoselübergangs auf den Fremdenverkehr des Moseltales überprüfen lassen. Kernaussage des Gutachtens war, dass in einer Gesamtbetrachtung dem Fremdenverkehr durch den Bau des Hochmoselüberganges aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit bessere Chancen prognostiziert werden, da insgesamt ein höheres Kunden- und Gästepotential erschlossen wird. Diese Prognose stimmt mit den Erfahrungen während und nach dem Bau der Winninger Moselbrücke überein. Nach deren Bau ergaben sich in den angrenzenden Orten Winnigen und Koblenz-Gondorf bei der Entwicklung der Fremdenverkehrsdaten keine Anzeichen, die sich auf einen negativen Einfluss der neuen Brücke zurückführen ließen.

Zu den Behauptungen, weltberühmte Weinlagen würden durch den Hochmoselübergang zerstört oder massiv beeinträchtigt, wird auf die beigelegte Pressemitteilung der Obersten Straßenbaubehörde des Landes Rheinland-Pfalz, dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, verwiesen.

Mainz, 09.04.2010

Verantwortlich (i.S.d.P.)

Beate Schrader
Telefon 06131 16-2258
Telefax 06131 16-2174
beate.schrader@mwwlw.rlp.de

Joachim Winkler
Telefon 06131 16-2549
Telefax 06131 16-2174
joachim.winkler@mwwlw.rlp.de

Stiftsstraße 9
55116 Mainz

Hochmoselübergang B 50neu

Straßenbauprojekt von europäischer Bedeutung

Zum Projekt B 50neu erklärt die Sprecherin des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums:

Der Hochmoselübergang bringt eine nachhaltige Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur in Eifel, Hunsrück und Moselregion mit sich.

Diese bessere Erreichbarkeit bringt in der Folge auch die Ansiedlung und die Sicherung von Arbeitsplätzen in der Region mit sich. Dies alles sind Beiträge, um auch die jungen Menschen und ihre Familien in den ländlichen Räumen zu halten.

Auch die Transportwege werden kürzer - die überregionalen Fernverkehre werden über das Tal geführt, das Moseltal wird von Lärm und Abgasen entlastet.

Zusätzliche Impulse ergeben sich auch für den Flughafen Frankfurt-Hahn.

Der Bedarf für das Vorhaben - es handelt sich um ein Bundesfernstraßenprojekt in der Baulast des Bundes - wurde durch den Deutschen Bundestag gesetzlich festgestellt und ist damit demokratisch legitimiert. Die Abstimmung erfolgte 2003 unter der rot-grünen Bundesregierung.

Es handelt sich hier um ein Straßenbauprojekt von europäischer Bedeutung, es ist Teil einer großräumigen europäischen West-Ost-Achse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und Südwestdeutschland verbindet.

Die Gerichte haben die Planung in einem mehrjährigen Rechtsstreit, der bis zu dem höchsten deutschen Verwaltungsgericht ging, mehrmals überprüft und danach letztlich als ausgewogen und umweltkonform bestätigt.

Klagen des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND), der die Verträglichkeit der Planungen mit den Belangen des Umweltschutzes bezweifelte, hat das Bundesver-

**MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU**

Mainz, 09.04.2010

waltungsgericht im Jahre 2008 endgültig abgewiesen. Die Richter bestätigten: Wegen der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen ist der Hochmoselübergang mit dem deutschen und dem europäischen Naturschutzrecht vereinbar und entspricht auch im Übrigen den rechtlichen Anforderungen.

In Rheinland-Pfalz bildet die B 50neu den Lückenschluss zwischen der A 60 bei Wittlich und der A 61 bei Rheinböllen.

Im Rahmen des Baurechtsverfahrens wurden umfassend alle Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt untersucht und intensiv gegeneinander abgewogen. Hierzu gehörten auch die Einflüsse auf die Landschaft, den Tourismus und den Weinbau.

Insgesamt wurden mehr als 65 Gutachten im Zusammenhang mit dem Bau der B 50neu zwischen Wittlich und Longkamp erstellt. Für die Kompensationsmaßnahmen werden insgesamt rund 35 Millionen Euro investiert.

Zum Weinbau:

In der Diskussion ist auch zu berücksichtigen, dass das Weinanbaugebiet zwischen Koblenz und Perl entlang der Mosel eine Länge von über 240 Kilometern aufweist. Befürchtungen eines Qualitätsverlustes bei den Moselweinen wie auch eine „Zerstörung der Kulturlandschaft“ sind bei der örtlichen Begrenztheit des Projektes nicht begründet. Durch die Kritiker, die pauschal von einer „Zerstörung der Moselregion“ sprechen, besteht vielmehr die Gefahr, dass der Tourismus- und Weinregion Mosel insgesamt tendenziell ein großer Imageschaden beigelegt wird. Denn so wird der Eindruck erzeugt, die Brücke zerstöre das gesamte Moseltal und den Weinbau an der Mosel. Diejenigen, die vorgeben, den Weinbau an der Mosel „retten“ zu wollen, erweisen dem Moselweinbau vielmehr einen Bärendienst.

In Winningen, wo schon seit Anfang der 1970er Jahre eine Hochmoselbrücke steht, haben sich die Gastronomie und der Weinbau genauso wie in den anderen Abschnitten der Mosel entwickelt.

In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass die bestockte Rebfläche an der Mosel in den vergangenen 20 Jahren um rund 4400 Hektar auf rund 8000 Hektar im Jahre 2009 zurückgegangen ist - für diesen Rückgang sind ganz andere Faktoren als der Bau von Verkehrswegen ursächlich.

**MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU**

Mainz, 09.04.2010

Zu den Weinlagen:

Grundsätzlich liegen in dem Bereich zwischen Bernkastel-Kues und dem Hochmoselübergang folgende berühmte Weinlagen:

Am linken Moselufer im Bereich des Westwiderlagers der Hochmoselbrücke: Zeltinger Deutschherrenberg, Ürziger Würzgarten; die Trasse des Hochmoselübergangs stellt zwischen beiden Lagen die Grenze dar. Dies ist im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens so gestaltet worden.

Am rechten Moselufer zwischen Ostwiderlager der Hochmoselbrücke und Bernkastel: Zeltinger Himmelreich, Zeltinger Schlossberg, Zeltinger Sonnenuhr, Wehlender Sonnenuhr, Josephshöfer, Graacher Domprobst, Graacher Himmelreich, Bernkasteler Lay, Bernkasteler Graben, Alte Badstube am Doctorberg, Bernkasteler Doctor.

Von diesen berühmten Lagen sind von der Trasse unmittelbar überhaupt nur drei Lagen betroffen: Zeltinger Deutschherrenberg, Ürziger Würzgarten, Zeltinger Himmelreich.

Die etwa 2,2 Hektar Rebflächen im Zeltinger Deutschherrenberg und im Zeltinger Himmelreich unterhalb des Brückenbauwerks im eigentlichen Trassenbereich sind im Auftrag des Bundes von der Straßenbauverwaltung bereits auf freiwilliger Basis von den Winzern erworben und gerodet worden. Ein Weinanbau im unmittelbaren Trassenbereich findet daher dort bereits jetzt nicht mehr statt.

Die weltberühmten Weinbergslagen am Hang zwischen der Hochmoselbrücke und Bernkastel-Kues mit Ausnahme eines etwa 40 Meter breiten Trassenbereichs in der Lage Zeltinger Himmelreich und auf der linken Moselseite zwischen dem Ürziger Würzgarten sowie dem Zeltinger Deutschherrenberg werden von der Trasse praktisch nicht tangiert. Die eigentliche Trassenführung erfolgt auf der Hunsrückseite auf einem Hunsrücksporn (Plateau) und kann daher auch keine Verschattung am Graacher Hang verursachen.

In eng begrenztem Umfang können Verschattungen nur in den drei vorgenannten Lagen und lediglich im Nahbereich der Trasse auftreten, die ggfs. entschädigt werden.

Von einer Zerstörung weltberühmter Weinbaulagen kann daher objektiv betrachtet nicht die Rede sein.

**MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU**

Mainz, 09.04.2010

Zum Wasserhaushalt:

Der Waldgürtel an der süd-westlichen Hangkante oberhalb der Weinberge bleibt durchgängig erhalten.

Die Trasse der B 50neu verläuft auf dem Hunsrücksporn in unmittelbarer Nähe zur West-Ost-orientierten Wasserscheide und dabei weit überwiegend auf der nördlichen Seite der Wasserscheide auf dem Hunsrückplateau. In diesem Bereich ist eine Beeinträchtigung des Wasserhaushalts der Rebhänge praktisch ausgeschlossen. Soweit die Trasse überhaupt im südlichen Bereich der Wasserscheide verläuft, wird für eine oberflächennahe Entwässerung der Straße Sorge getragen. Fazit: Auf Grund der Lage der Trasse sind Verschlechterungen der Wasserführung in den Weinbergslagen des Graacher Hangs praktisch ausgeschlossen.

Zu den Kaltluftströmen:

Der Einfluss der B 50neu zwischen Platten und Longkamp auf die nächtlichen Kaltluftströmungen wurde gutachterlich in den jeweiligen Bereichen untersucht und bewertet. Danach ist im Bereich der Rebflächen allenfalls eine vorübergehende Beeinflussung der Kaltluftverhältnisse während der Bauzeit des Tunnels am Rothenberg möglich. Sobald der Tunnel selbst und dessen Überschüttung wiederhergestellt sind, wird der Kaltlufteinfluss der Situation vor dem Bau gleichkommen. Der eventuelle Einfluss der Kaltluft auf die Weinqualität während der temporär begrenzten Bauzeit soll im Übrigen untersucht und bei Nachweis gegebenenfalls entschädigt werden.