

Dr. Elisabeth Reis
Weingartenstraße 31
54492 Zeltingen-Rachtig
p. 06532-3339
d. 0651-201-2522
reis.zeltingen-rachtig@freenet.de

Zeltingen-Rachtig, den 04.10.2010

Pet: 1-17-12-9110-007302

Stellungnahme zur Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung StB 22/72112.11/1/1194705
vom 17.05.2010

Sehr geehrte Mitglieder des Petitionsausschusses,

im folgenden teile ich zur besseren Übersichtlichkeit meine Antwort in Sachabschnitte:

A Erkenntnisse seit Einreichen der Petition

Ich habe im Laufe des bisherigen Verfahrens den Eindruck gewonnen, dass die Petition von den meisten Mitgliedern des Bundestages, mit denen ich Kontakt aufnahm, aufmerksam verfolgt wird und dass eine Petition tatsächlich Dinge verändern kann..

Unbekannte Faktenlage – Gefälligkeitsgutachten - Schönrechnerei

Mir wurde auch deutlich, dass viele der Fakten, die meine Bürgerinitiative und ich im Laufe der Jahrzehnte des Widerstands zusammengetragen haben, schlicht unbekannt sind. Dass beispielsweise die Gutachten extreme qualitative Mängel aufweisen, dass die Erwartungen an ein an die Fahrtzeit orientiertes Zusammenrücken der Regionen Belgien – Rhein/Main – Südwestdeutschland durch den Hochmoselübergang gar nicht erfüllt würden, wissen viele überhaupt nicht! Es wird deutlich, dass große Informationslücken bei Entscheidungsträgern bestehen, dass – vermutlich aufgrund von Überlastung – niemand sich die Zeit nehmen kann, einmal z.B. genauer bei Gutachten oder behördlichen Einschätzungen hinzusehen, deren Güte zu beurteilen. Man verlässt sich auf die Zusammenfassung und bemerkt Fehler nicht. So blieb z.B. überall unbemerkt, dass die Verkehrszählungen im Moseltal von VERTEC, auf die sich das Land verlässt, vorwiegend in der dortigen zweimonatigen Hauptsaison (September) durchgeführt wurden. Im Gutachten des Europäischen Tourismusinstitut (ETI) ging eine gegenüber der gesamten Ferienregion extrem negative Entwicklung im Vergleichsort Winningen nicht in die Schlussfolgerung ein. ETI kam sogar zu dem Schluss, die Region könne in ihrer Gesamtheit mit einem deutlichen Tourismusplus aufgrund von verbesserten Erreichbarkeitseffekten profitieren. Da aber so gut wie keine Erreichbarkeitseffekte für die Mosel nachweisbar sind, ist die gesamte Schlussfolgerung falsch. In der kollektiven Wahrnehmung gibt es zudem überall Fahrtzeitgewinne, wo überhaupt keine sind. Diese sind aber eine der Hauptvoraussetzungen für Wirtschaftseffekte.

Mir scheint, als „redeten“ die mit Stellungnahmen, Einschätzungen und Gutachten Beauftragten den Entscheidern „nach dem Mund“ oder es bestehen eigene Interessen der jeweiligen Institutionen. „Wes Brot ich ess, des Lied ich sing“, dieser Spruch kam mir immer wieder in den Sinn. Ich habe den Eindruck gewonnen, dass viele Politiker aus zeitlichen Gründen das

vielleicht oft gar nicht mitkriegen können und auch daher immer noch davon überzeugt sind, dass der Hochmoselübergang in der Summe immer noch positive Effekte hätte. Interessanterweise wird als Negativeffekt auch eher selektiv die Umwelt wahrgenommen, über negative Wirtschaftseffekte oder die Risiken die zu Kostenexplosionen führen können, scheinen sich nur wenige im Klaren zu sein. Dabei zeigt doch beispielsweise die Reaktion der Öffentlichkeit auf die Kostenexplosion bei der Elbphilharmonie oder beim Bonner Kongresszentrum, dass – gerade auch wenn Vorwarnungen vorlagen – Entscheidungsträger Probleme bis hin zur Haftung bekommen können.

Parteiliche Gutachten sind also ein echtes politisches und volkswirtschaftliches Problem.

Weiterhin wurde mir klar, dass innerhalb Rheinland-Pfalz dieses Projekt nur deshalb im Bau ist, weil für andere, oft preiswertere und effektivere Projekte, kein Baurecht besteht und weil das meiste Geld vom Bund kommt. Unter Zeugen meinte ein Landesminister, angesprochen auf die Kostenexplosionsrisiken bei Bau und Unterhaltung, das sei ihm egal, das Geld käme ja vom Bund.

Vertreter der Wirtschaft bevorzugen beispielsweise einen Ausbau der Verbindung Trier-Mainz über den Hunsrück statt des Hochmoselübergangs, da dies effektiver sei.

Auch wäre es wesentlich sinnvoller, die marode „Ehranger Brücke“ bei Trier, über die täglich etwa 30.000 Fahrzeuge fahren und die als Verbindung nach Luxemburg und Frankreich tatsächlich europäische Bedeutung hat, mit Straßenbaumitteln zu sanieren.

Es wird gebaut, weil Baurecht besteht und das Geld vom Bund kommt und nicht, weil es Sinn macht. Die Länder bekommen nach einer Länderquote Geld. Eine echte Überprüfung durch den Bund steht zwar auf dem Papier, wird aber aufgrund eines - wie ich denke bei einer Europa-/Bundesstraße falschen Föderalismusverständnisses – nicht ernsthaft geprüft.

Das höre ich hinter verschlossenen Türen – aber selten offiziell.

Ich beantrage die ernsthafte Überprüfung des „prioritären Bedarfs“ durch den Bund unter Berücksichtigung aktueller Zahlen und Fakten, unabhängig vom Land Rheinland-Pfalz.

B Allgemeine Erläuterungen

Kein beliebiges Stück Mosel, sondern deren „Herz“ wäre betroffen

Meine Petition hat das Ziel, irreversible Schäden und wirtschaftliche Einbußen in der Wein- und Ferienregion Mittelmosel, deren Zentrum, auch „Herz der Mosel“ genannt wird, zu vermeiden. Der geplante Straßenneubau soll in einer bisher weitgehend unberührten Kulturlandschaft an einer der weitesten Stellen des Moseltals durchgeführt werden, was gegenüber anderen Ausbau-Lösungen ein Maximum an Eingriffen in die von Tourismus und Weinbau geprägte Region darstellen würde. Sowohl die 1,7 km lange Betonbrücke im Stil der 60er Jahre, in einer Höhe, die mit 160 m höher als der Kölner Dom wäre, als auch die Fortführung der autobahnähnlichen Bundesstraße auf 9 km über den Bergkamm des 'Moselsporns', der bislang Urlaubs- und Erholungsgebiet ist, würde unsere Region auf dramatische Weise verändern. Auch die – bedingt durch die geologischen Risiken – ungewiss lange Bauzeit würde die betroffenen Gemeinden in einem ihrer beiden fundamentalen Einnahmequellen, dem Tourismus nachhaltig schädigen.

Das von mir dem Petitionsausschuss zugesandte Dossier soll als Beleg für die herausragende Bedeutung der betroffenen Moselregion dienen. Hier stößt man auf eine über 2000 Jahre alte Weinbaugeschichte. Der größte zusammenhängende Riesling-Steillagenhang gehört zu den weltbesten – für eine Wehlener Sonnenuhr, Zeltinger Sonnenuhr oder einen Bernkasteler

Doctor werden international Höchstpreise gezahlt. Die geplante sechsstreifige Straße soll eine ca. 15 Meter tiefe Schneise durch das natürliche Wasserreservoir für diese Weinberge auf dem „Moselsporn“ graben. Das gefährdet den Wasserhaushalt der Weinberge: Die lateralen Wasserflüsse im Devonschieferboden gelten als besonders sensibel. In heißen Jahren – mit denen durch die Klimaerwärmung häufiger zu rechnen ist – droht daher Trockenstress. Dieses Problem wurde im Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend berücksichtigt, obwohl diese Bedenken von Winzern vorgetragen wurden. Ein Gutachten dazu wurde nicht vorgelegt. Inzwischen eilig nachgeschobene Erklärungen des Landesamtes für Geologie und Bergbau, die einen Einfluss der Baumaßnahme auf die Lateralwasserzuflüsse negieren, können kein genaues Gutachten bei dieser komplexen Frage ersetzen.¹

Tourismus als Standbein der Region und internationaler Aufschrei

Das Dossier soll außerdem die wirtschaftliche Abhängigkeit der Region vom Tourismus zeigen. So ist dort jeder vierte vollzeitadäquate Arbeitsplatz den Gästen zu verdanken. Auf jegliche Maßnahme, die touristische Einbußen riskiert, sollte daher verzichtet werden, da sie die ureigene Hauptschlagader der Mosel träge. Der Moseltourismus jedoch lebt neben dem Wein von der Authentizität und Schönheit der Landschaft, die – unbestritten auch von gutachterlicher Seite – gemindert würde. Von einer „technischen Überprägung“ der Landschaft ist in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung die Rede. Die Schneise würde brutal eine Betonbarriere in eine historisch geprägte Natur- und Kulturlandschaft mit höchster Denkmaldichte (z.B. über 2000 geschützte Denkmäler im 15 km Brückenradius) brechen. Gäste, die Visualisierungen der Brücke sehen, sind sowohl von der Brücke als auch der Trasse über den Moselsporn entsetzt.

Es gibt einen Aufschrei von international renommierten Weinautoren, des Verbandes Deutscher Prädikatsweingüter, der nationalen und internationalen Medien bis hin zu eigenen Petitionen aus dem Ausland. Es geht offenkundig nicht um irgend ein unbedeutendes Stück Mosel, sondern um ihr weltweit anerkanntes Herz.

Zweifelhafte Gutachten, Analysen, Stellungnahmen, Schönrechnerei

Die hohe kulturelle, wirtschaftliche und historische Bedeutung der Moselschleife zwischen Traben-Trarbach und Bernkastel-Kues müsste mit einem hohen Verantwortungsbewusstsein seitens der Regierenden im Land korrespondieren. Ein autobahnähnlicher Bau dürfte eigentlich gar nicht durch ein solches Gebiet führen. Alle Alternativen müssten mit größter Objektivität und zweifelsfreier Seriosität geprüft werden, eine Kosten-Nutzen Analyse müsste Tourismuseinbußen berücksichtigen und aktualisiert werden. Schließlich dürften als Gutachter nur Institute gewählt werden, bei denen Abhängigkeiten ausgeschlossen werden können. An allen Ecken und Enden kommen aber Zweifel auf, egal bei welchem der Gutachten wir Einsicht nehmen. Die interessanteste Alternative (Verbindung von Mülheim über die moselzugewandte Hangseite) wurde als Bundesstraßenprojekt nie ernsthaft geprüft. Die aktuelle Kosten-Nutzen Analyse stammt aus dem Jahr 1992 und basiert auf veralteten

¹ Laut Experte braucht man hierfür physikalisch aufwendige Messungen mit einem Lysimeter, die hier offenkundig nicht vorgenommen wurden. Hangrutschungen in den Weinbergen, oberhalb von Graach, wo teilweise das Wasser bis in den Oberboden reicht, sind ohne entsprechende Lateralwassereffekte nicht erklärbar genauso wenig wie die maximale Photosyntheseleistung bei gegebener Niederschlagsmenge der Reben sowie das Auftreten zahlreicher Quellen in diesem Bereich. Als vermeintlicher Beleg für die fehlende Durchlässigkeit für Schiefer wird die Notwendigkeit von Pumpen bei einem Wildbrückenbauwerk genannt. Dieses Argument ist aber allenfalls geeignet, die Auswirkungen der Versiegelung durch das Wildbrückenbauwerk zu veranschaulichen, wurden da doch vorher keine Pumpen benötigt. Das Wasser wurde vorher u.a. durch den Schiefer problemlos aufgenommen.

Angaben (z.B. Zweistreifigkeit statt Sechsstreifigkeit) und negiert Tourismuseinbußen. Sie kommt trotzdem nur zu einem bescheidenen Ergebnis (Faktor 3,4). Das Tourismusgutachten datiert aus 2000 und wurde von einem finanziell vom Land abhängigen Institut durchgeführt. Es kommt zu dubiosen Ergebnissen. Auch die Verkehrsanalysen lassen Skepsis an vielen Stellen aufkommen.

Besonders bemerkenswert ist, dass mit der Kraftfahrstraße kaum Fahrtzeitgewinne oder Wegeinsparungen erzielt werden; das Gegenteil wäre sogar der Fall. Es ist also sehr fraglich, ob sie überhaupt notwendig wäre und tatsächlich gibt es eine Studie (Georg Herrig 1996²), die, laut Artikel, in den Verkehrswegeplan eingegangen sein soll und vom Bau aus wirtschaftlichen Gründen abrät.

Warum diese trotzdem nicht berücksichtigt worden ist, bleibt unklar.

C Differenzierte Beantwortung der o.g. Stellungnahme des BMVBS

Ich vermisse bei der Stellungnahme der BMVBS eine Würdigung des wohl wichtigsten Punktes, nämlich des Nutzens des Hochmoselübergangs.

Im Wesentlichen verweise ich auf meine erste Stellungnahme, in der die Punkte bereits erwähnt wurden. Anhand Ihrer Antwort ergänze ich diese wie folgt:

1. Der fehlende Nutzen

Am erstaunlichsten ist vielleicht, dass es so scheint, als sei der Nutzen für den Bau nie wirklich überprüft wurde:

Laut Land soll der Hochmoselübergang Teil einer Straße sein, der die inhereuropäischen Fernverkehrsverbindungen optimiert. Genau das tut er aber nicht. Wer statt des bereits vorhandenen Verkehrsnetzes den Hochmoselübergang für die Fernverbindungen nutzen würde, deren Optimierung angestrebt ist, führe langsamer und weiter.

Die Stellungnahme geht nicht auf dieses Argument ein.

Die einzige dazu veröffentlichte und bereits oben zitierte Studie von Georg Herrig kommt schon 1996 zu dem Schluss, dass die Erwartungen der Landesregierung zu dieser Frage nicht erfüllt werden könnten. Warum diese Studie nicht in den Verfahrensweg einging, wissen wir nicht. In ihr steht, dass sie Eingang in die interministerielle Konferenz zum Bundesverkehrswegeplan gefunden hätte, aber: Hätte das nicht die Konsequenz haben müssen, dass erst gar nicht mit dem Bau begonnen wird?

Neben einem bereits dichten Verkehrsnetz sind es schlicht geografische Lagebeziehungen, die nicht wegdiskutiert werden können und die dazu führen, dass andere Wege kürzer und schneller sind. Machten die Pläne in den 60er bis 90er Jahren vielleicht noch Sinn, um als Truppenaufmarschtrasse von West nach Ost wichtige militärische Stützpunkte miteinander zu verbinden und das noch lückenhafte Verkehrsnetz zu verdichten, ist die Linienführung heute nur ein zeitraubender Umweg.

² Georg Herrig: *Die zu erwartenden Auswirkungen des Projekts A60/B50n auf die Erreichbarkeitsverhältnisse in den Räumen Brüssel/Lüttich, Rheinland-Pfalz und Rhein-Main.* In: Raumbezogene Verkehrswissenschaften-Anwendung mit Konzept-Material zur Angewandten Geographie, Band 26, hrsg. im Auftrag des Deutschen Verbandes für Angewandte Geographie e. V. Arnulf Marquardt-Kuron; Konrad Schliephake (Hrsg.) – Kuron, Bonn 1996, 173–194.

Wir möchten, dass dieser Frage endlich im Verfahren nachgegangen wird und die Studie von Georg Herrig aktualisiert wird. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass durch die weitere Verdichtung des Straßennetzes seit 1996 noch weniger Fahrtzeit gespart wird. In meiner Stellungnahme, die ich kürzlich dem Petitionsausschuss zugesandt habe, stelle ich eine Methode vor, mittels der jeder Laie mit rudimentären Kenntnissen über die Linienführung dank Internetrouutenplanern nachvollziehen kann, dass heute noch weniger als damals Fahrtzeitgewinne zwischen den zu optimierenden europäischen Regionen erzielbar sind. Wir fordern, dass genau das von Fachleuten überprüft wird. Warum die ins Verfahren eingegangene VERTEC-Studie genau dieser Frage nicht nachgeht, sondern realitätsfremde Verkehrsbeziehungen überprüft, wissen wir nicht. Auch ein neueres Anhängsel der VERTEC-Studie, die wir am 8.6. in Koblenz einsehen durften, ist kein Ersatz für eine solide Untersuchung. Bereits dem Laien fällt bei einem ersten Blick auf, dass dort auf einer Bundesstraße mit 120 km/h eine Durchschnittsgeschwindigkeit angesetzt wird, die als solche bezogen auf die gesamte Strecke gesetzeswidrig und realitätsfremd ist.

2. Gerichtliche und gesetzliche Würdigung des Verfahrens

Das BMVBS geht auf die aktuelle Rechtssituation und auf das Verfahren ein.

Wer den umfänglichen Planfeststellungsbeschluss (PFB) liest, kann tatsächlich zunächst den Eindruck gewinnen, dass wirklich jeder Einwand ernst genommen und geprüft wurde. Einige Punkte konnten jedoch von den Behörden und vom Gericht nicht angemessen beurteilt werden, da die Gutachten Probleme unberücksichtigt lassen, die damals - aus welchen Gründen auch immer - nicht auffielen oder die erst nach dem Planfeststellungsbeschluss an die Öffentlichkeit kamen. Auf Seite 45 bis 62 meiner ersten Stellungnahme gehe ich detailliert auf einige der Probleme ein, die uns bei einer nur stichprobenhaften Prüfung entscheidungsrelevanter Unterlagen sofort auffielen. Unter Punkt 4 werde ich dies noch einmal zusammengefasst exemplifizieren. Die Kritik reicht von unwissenschaftlicher Arbeit, nachweislicher Abhängigkeit der Gutachter vom Auftraggeber bis hin zu groben Interpretations- und methodischen Fehlern. Unser Verdacht ist, dass das Land sich möglicherweise Gutachtern bedient hat, deren Werke weder universell anerkannten Gütekriterien entsprechen noch einer Evaluation standhalten. Im Rahmen der Nürburgringaffaire wurden solche Probleme sogar offenkundig: Die Prognose von Besucherzahlen lag bei 500.000 Personen pro Jahr. Tatsächlich sind es 150.000. Vergleicht man die Höhe der Verkehrsprognosen für den Hochmoselübergang wohl wissend, dass dieser als europäische Fernverbindungen meist ein Umweg wäre, mit aktuellen Zählungen, erhält die Prognosegüte eine hohe wirtschaftliche Bedeutung, eine mangelhafte Prognosegüte führt zu enormen Wirtschaftsschäden. Dieser Frage sollte nachgegangen werden. Ein wunder Punkt des Gerichtsverfahrens ist, dass letztendlich ein deutsches Gericht die Bundesrepublik Deutschland von Verbotstatbeständen des Naturschutzgesetzes befreit hat. Diese Entscheidung ist auch unter Juristen umstritten (s. Anlagen).

Wir fordern eine Überprüfung dieser Vorgehensweise auf EU-Ebene und bitten die Politik darüber nachzudenken, ob sie die Umsetzung eines Beschlusses, der auf einem solchen Fundament steht, wirklich verantworten kann oder möchte.

Die Verkehrszählungen von 2008 zeigen auch, dass die vorhandenen Straßen der Region den Verkehr in der Regel gut bewältigen können, was meinen Erfahrungsbericht bestätigt. Dort, wo ein etwas höheres Verkehrsaufkommen ist und auch erwartet wird, vermag auch das Alternativkonzept dieses genauso aufzufangen, wie es der Hochmoselübergang könnte, denn dieses Aufkommen liegt im Planungsabschnitt I, der auch aus Sicht der Bürgerinitiative fertig gestellt werden sollte.

Es ist aus volkswirtschaftlicher und Steuerzahlersicht nicht einzusehen, warum öffentlich finanzierte Straßen, durch neue Straßen entlastet werden sollen, obwohl diese für den aktuellen und prognostizierten Verkehr ausreichen. Das kostet nicht nur horrenden Summen, sondern

birgt darüber hinaus - wie am Beispiel des Hochmoselübergangs gezeigt – Risiken für gut funktionierende Wirtschaftszweige (Tourismus und Weinbau an der Mittelmosel) und setzt ökologisch in hohem Maße Probleme.

3. Die Brückenkonstruktion

Das Bundesverkehrsministerium meint, die Hochmoselbrücke trage aufgrund der Hochlage und der im Rahmen der technischen Vorgaben schlanken und transparenten Konzeption dazu bei, dass die Sicht in das Moseltal selbst nicht versperrt würde. Es mag durchaus sein, dass "im Rahmen der technischen Vorgaben" die Konstruktion „schlank“ und „transparent“ ist, sprich: Es könnte viel schlimmer sein, wenn man überlegt, was die Brücke alles leisten soll. Folgende Tatsache ist aber offenkundig: Es scheint nicht möglich, eine solche Riesenbrücke grazil erscheinen zu lassen, ohne dass sie ihre Funktion verliert. Viele Menschen - und insbesondere auch Touristen - sind sofort abgeschreckt, wenn Sie maßstabsgetreue Fotomontagen der Brücke sehen. Auf uns wirken Attribute wie „transparent“ oder „grazil“ für eine Betonbrücke im Stil der 60er höhnisch. Zwischen Bernkastel-Kues und Traben-Trarbach gibt es sieben Brücken angemessener Dimension entlang von 21 Flusskilometern, die sich i.d.R. gut in die Landschaft integrieren und ihre Funktionen bei regelmäßiger Wartung erfüllen. Darüber hinaus könnte man im Rahmen des von uns vorgeschlagenen Alternativkonzepts die Mülheimer Brücke angemessen ausbauen oder eine andere Niedrigbrückenlösung – ggf. quer über die Mosel bauen, wenn dies nach seriöser Prüfung tatsächlich notwendig erscheinen sollte. Für eine Brücke von der Dimension des geplanten Hochmoselübergangs besteht kein Bedarf. Die Prognosen von VERTEC, die rund 25.000 KFZ bis zum Jahr 2025 schätzen, werden durch Variablen gestützt, die in hohem Maße spekulativ und strittig sind, wie beispielsweise von Kommunen erhoffte neue Unternehmensansiedlungen in großer Zahl sowie unrealistische Fracht- und Passagierzahlen für den Regionalflughafen Hahn. So schreibt auch VERTEC „Die Nachfrage wird sehr stark von äußeren Einflüssen wie Prognosestrukturflächen und Flughafen geprägt.“ Die aktuellen Verkehrszählungen, kombiniert mit den Verkehrsprognosen des Bundes für das Jahr 2025 belegen, dass eine Brücke dieser Dimension, ganz gleich welche Konstruktion sie hätte, durch nichts zu rechtfertigen ist.

Selbst für die unrealistische Prognose von 25.000 KFZ/Tag reichte eine Dreispurigkeit, geht doch die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure (BSVI) davon aus, dass bis zu 30.000 KFZ/Tag drei Spuren eine gute Verkehrsqualität gewährleisten. In keinem einzigen Ort an der Mosel, der an der B50 liegt und mit dem Bau entlastet werden soll, liegt eine Überlastung vor: Die dort vorhandenen zweispurigen Straßen hatten in der Hochsaison meist 4000-6000 KFZ/Tag und nie über 10.000 KFZ bei der Verkehrszählung 2008 zu verkraften. Bis 15.000 KFZ bieten laut BSVI zwei Spuren eine gute Verkehrsqualität. Der Schwerlastanteil beträgt im übrigen **im Moseltal rund 5% und ist laut VERTEC überwiegend Ziel- und Quellverkehr**, so dass selbst eine erwartete Erhöhung des Güterverkehrs bis 2025 um 70% locker mit den vorhandenen Straßen aufgefangen werden kann. Auch der allgemein für den Landkreis Bernkastel-Wittlich prognostizierte Verkehrszuwachs von 13,5 % könnte mit den vorhandenen Straßen bewerkstelligt werden. Die Ausnahme betreffe nur den Bereich AS Wittlich-Wengerohr (2008: 18.200 – 19.500 KFZ/24h) sowie Platten (14.200 KFZ/Tag). Diese würde allerdings auch mit dem von uns akzeptierbaren Planungsabschnitt I entlastet werden. Auch VERTEC verzeichnet mit den o.g. Ausnahmen im Fall, dass nichts gebaut wird, dem sogenannten „Prognose-Null-Fall“ für 2025 keine KFZ-Zahlen auf der vorhandenen B50 zwischen Wittlich und der Hunsrückhöhenstraße (B327), die auf eine Überlastung der zweispurigen Strecke hindeuten würde. Selbst in dem gut befahrenen, ortsdurchgangsfreien Stück Hunsrückhöhenstraße (B327), das durch den Hochmoselübergang entlastet werden sollte, gibt es mit 10.700 KFZ im Jahr 2008 keine Probleme. Gegebenenfalls

könnten dort zukünftig durch 2+1 Spuren mit viel weniger Kosten und Schäden der Verkehr entlastet werden.

Im Abschnitt „Die Trasse“ habe ich in meiner Stellungnahme von Seite 33 bis 36 Visualisierung beigelegt. Die Mitglieder des Petitionsausschusses können sich so selbst ein Bild machen.

4. Risiken für den Tourismus

Das Bundesverkehrsministerium verweist in der Frage des Tourismus auf ein Gutachten des Europäischen Tourismusinstitutes der Universität Trier (ETI) aus dem Jahr 2000. In meiner ersten Stellungnahme bin ich auf dieses Gutachten eingegangen (S. 48-53).

Hier noch einmal die Zusammenfassung meiner Analyse (S. 53), und meiner Einschätzung, die ich in den Seiten davor auch begründet habe:

1. Das Land ist Gesellschafter von ETI.
2. Der Untersuchungsgegenstand „Brücke“ erfasst die Problemstellung „Brücke und Moselspornzerschneidung“ nur teilweise.
3. Das Gutachten enthält schwerwiegende fachliche Fehler.
4. Daten wurden einseitig interpretiert.
5. Die Datengrundlage (Zeitgewinne entsprechend VERTEC) ist inzwischen veraltet.
6. Motive und Einstellungen von Touristen haben sich inzwischen vermutlich verschoben, weshalb die Datenerhebung selbst ebenfalls nicht mehr aktuell ist.

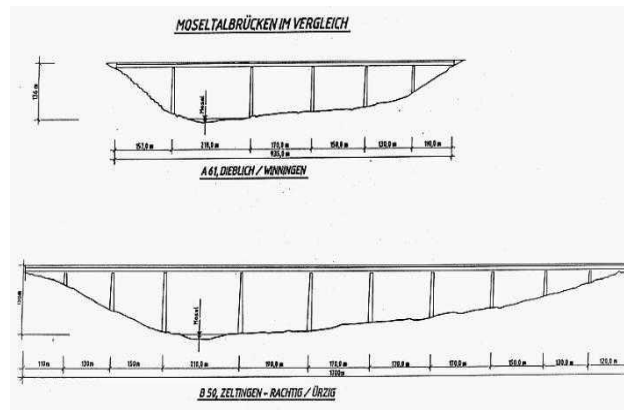
Es bestehen daher Zweifel an

1. Neutralität, was zu Mängeln in der Objektivität führen kann
2. Validität
3. Fachlichen Kompetenz (oder Objektivität)
4. Objektivität
5. Aktualität

An einem Beispiel kann recht deutlich eines der Probleme veranschaulicht werden. ETI nimmt eine Moselbrücke bei Winnigen und schaut sich die Veränderung der Übernachtungszahlen nach Brückenbau an, um Rückschlüsse auf den Einfluss der Brücke auf den Tourismus zu ziehen. Das ist ein Verfahren, das wissenschaftlich bereits problematisch ist, da Korrelationen nicht kausal interpretiert werden dürfen. Aber selbst wenn wir das außer Acht lassen, fallen weitere Schwächen deutlich auf:

1. Die Brücke in Winnigen liegt, im Gegensatz zur exponierten Hochmoselbrücke, versteckt zwischen zwei Moselschleifen. Von Winnigen liegen nur wenige Häuser im Sichtbereich. Im Nachbarort Kobern-Gondorf, der mit in die Analyse einging, sieht man von keinem einzigen Punkt aus die Brücke.
2. Obwohl Winnigen kaum von der Brücke negativ betroffen ist, zeigt die Datenanalyse von ETI, dass von 1971 bis 1982 (Brückbauzeit 1969-72) in Winnigen die Übernachtungszahlen nur um knapp 19% anstiegen, während im Feriengebiet Mosel-Saar insgesamt 83% mehr Gäste übernachteten. Trotzdem sollte der vergleichsweise moderate Zuwachs nun zeigen, dass die Brücke keinen negativen Einfluss gehabt hätte. Auf die Differenz zur Region, die mit 64% ja doch deutlich ausfällt, wurde nicht eingegangen.

3. In Winnigen zerschneidet die sich der Brücke anschließende Trasse weder ein Naherholungsgebiet noch ein Wasserreservoir für darunterliegende Weinberge, wie es beim Hochmoselübergang mit dem Moselsporn der Fall wäre.
4. Die Brücke in Winnigen ist niedriger und viel kürzer. Folgende Grafik verdeutlicht das:



Dies ist nur **ein** Beispiel, wie bei dem Gutachten gearbeitet wurde. Meine Stellungnahme geht auf viele weitere Punkte ein, die das Gutachten in ein ungünstiges Licht stellen. Wir fordern einen Baustopp, bis die für die betroffene Moselregion existentielle Frage des Tourismus mit einer neuen, umfassenderen Untersuchung, die auch den Moselsporn mit in die Betrachtung nimmt sowie die Prognosen im touristischen Bereich beinhaltet, geklärt ist.

5. Risiken für den Weinbau

Zur Frage der Risiken im Weinbau verweist das Bundesverkehrsministerium auf eine Pressemitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Weinbau Rheinland-Pfalz unter Minister Hendrik Hering. Ich gehe im folgenden einzeln auf die Aussagen des Landes ein, nicht nur betreffend den Wasserhaushalt, um zu zeigen, wie problematisch und insofern wenig überzeugend diese Pressemitteilung ist:

Minister Hering:

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

ProMosel:

Die Region ist sehr dünn besiedelt und hat ein dichtes Verkehrsnetz (S. 25ff). Staus finden im Radio, aber weder in der Eifel, noch im Hunsrück oder an der Mosel statt. Dies ergibt auch die Verkehrsanalyse von VERTEC 2008, die sogar meist in der zweimonatigen Hauptsaison gezählt hat.

Die moderaten und punktuellen Fahrtzeitgewinne wären durch unser Alternativkonzept mit einem Bruchteil der Gelder erzielbar, ohne dass dafür weitere Straßen gebaut und die Landschaft zerschnitten werden müsste. Hier die Analyse im Einzelnen:

Eifel und Hunsrück: Es werden kleine Fahrtzeitgewinne mit dem Hochmoselübergang (HMÜ) erzielt, die mit unserem Alternativkonzept in ähnlicher Größenordnung aber mit einem Bruch-

teil an Kosten, und ohne Risiken, erreichbar sind. Sehr spannend ist die Frage, wie viel Fahrzeuge denn tatsächlich in der dünn besiedelten Gegend zwischen Eifel und Hunsrück pendeln. **Die Verkehrsbefragung von VERTEC 2008 hat ganze 1000 Kfz pro Tag pro Richtung ergeben.** Durch die Beendigung des Planungsabschnitts I, die von uns mitgetragen wird, können die Orte an der jetzigen B50 von diesem Durchgangsverkehr befreit werden, ohne dass der Planungsabschnitt II gebaut werden müsste. Fast der ganze übrige Verkehr will an die Mosel und fährt entlang der Mosel. Und hierbei nutzt der Hochmoselübergang eben gar nichts:

Mosel: Die punktuellen und minimalen Fahrtzeitgewinne um den Zubringer des Dorfes Löslich (418 Einwohner, Bereich der noch hinsichtlich Fahrtzeitverkürzungen profitierenden Ortschaften zusammen 4748 Einwohner: Zeitersparnis dieser Ortschaften im Schnitt 5 Minuten s. Gesamtstellungnahme S. 97)) rechtfertigt in keiner Weise den Kostenaufwand!

Minister Hering

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.

ProMosel

Eine bessere Erreichbarkeit ist für die Mehrzahl der bedeutenden Verbindungen nicht oder nur minimal gegeben. Dieser Umstand führt dazu, dass nicht mit bedeutenden Unternehmensansiedlungen und Arbeitsplatzgewinnen zu rechnen ist. Die bereits mehrfach zitierte Studie von HERRIG hat dies bereits 1996 ausgeschlossen.

Eine vom Bundesministerium für Finanzen jüngst in Auftrag gegebene Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass Verkehrsprojekte keine nachhaltigen Beschäftigungseffekte nach sich ziehen und dass der wirtschaftliche Nutzen im jetzigen Verkehrsnetz grenzwertig ist. Dies gelte insbesondere für Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte (Handelsblatt, 2.8.2010, s. Anlage sowie Monatsbericht des Finanzministeriums für Juli 2010).

Im übrigen herrscht in der Region Vollbeschäftigung, die durch die Beschädigung der Stützpfeiler der regionalen Wirtschaft durch den Hochmoselübergang aufs Spiel gesetzt würde. Der Hochmoselübergang würde keine jungen Menschen in der Region halten, vielmehr nimmt er den Menschen vor Ort Lebensqualität durch Verlärmung, Verschlechterung der Luftqualität und die Durchschneidung ihres Naherholungsgebietes. Dadurch würde nicht nur die Landflucht gefördert, sondern auch die noch gut funktionierende Bewirtschaftung der Weinbergs-Steillagen beeinträchtigt werden. Wenn zudem die Vollbeschäftigung noch durch Tourismuseinbußen und Qualitätsverlusten beim Wein riskiert wird, kämen weitere Gründe für einen Wegzug dazu.

Minister Hering

Auch die Transportwege werden kürzer..

ProMosel

Das ist falsch. Wer den Hochmoselübergang statt vorhandener Straßen nimmt, fährt meist weiter. (S. 95f)

Minister Hering

... das Moseltal wird von Lärm und Abgasen entlastet...

ProMosel

Das Moseltal ist derzeit weder von Lärm noch mit Abgasen hoch belastet. Dies belegen entsprechende Karten. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge hat an der Mosel selbst laut VERTEC seinen Start- und/oder Zielort – an diesem Quell- und Zielverkehr würde der Hochmoselübergang nichts ändern. Für die übrigen Fahrzeuge, die auf dem Weg von der Eifel in den Hunsrück oder umgekehrt die Mosel überqueren müssen, könnte unser Alternativkonzept Entlastung schaffen. Mehr könnte ein Hochmoselübergang auch nicht.

Durch den Hochmoselübergang würde die Region nicht mit weniger, sondern mit mehr Lärm und Abgasen belastet – insbesondere auch auf dem für den Tourismus so wichtigen Moselsporn-Naherholungsgebiet, was bis jetzt sehr ruhig und naturnah ist, und wo keine Abgase die Luft verpesten. Die durch den Hochmoselübergang verursachten Lärmwerte in den anliegenden Gemeinden würden laut Planfeststellungsbeschluss sehr nahe an die zulässigen Grenzwerte heranreichen. Heute ist es hier noch sehr ruhig, weshalb Urlauber auch gerne hier hin fahren.

Minister Hering

Es handelt sich 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.

ProMosel

Bereits vor Jahren wurde die A 60 – die als Teil der sogenannten „West-Ost-Achse“ mit dem Hochmoselübergang fortgeführt werden soll - von Belgien bis zur A1 gebaut. Die schwachen Verkehrsflüsse, für die es nicht einmal ein Problem bedeutet, dass die Strecke nicht durchgängig vierspurig ausgebaut ist, machen deutlich, dass das Gesamtprojekt völlig überdimensioniert ist. Knapp 1000 mautpflichtige Fahrzeuge rollten bis Mai 2010 täglich über die Grenze, im Jahre 2008 waren es insgesamt 6258 Kraftfahrzeuge (PKW+LKW)/Tag. Da der Hochmoselübergang für Fahrten von den belgischen Ballungsgebieten wie Lüttich und Brüssel und den Niederlanden ins Rhein-Main Gebiet oder in die südwestdeutschen Städte ein zeitraubender Umweg von meist 20 bis 40 Minuten wäre (s. S. 95), kann man nicht erwarten, dass diese Zahlen mit dem Hochmoselübergang merklich steigen würden.

Die Ursachen für die geringe Nutzung dieser Strecke liegen in der dünnen Besiedlung der Region einerseits, die Quell- und Zielverkehr in einer relativ geringen Größenordnung zur Folge haben, an den deutlich schnelleren vorhandenen Verkehrsverbindungen sowie den unzumutbaren Zuständen der A60 in den belgischen Ardennen.

Da die Prognosen, die VERTEC 2008 aufstellt, sich überwiegend auf subjektive und kaum objektivierbare Einschätzungen der anliegenden Kommunen und Firmen stützen, sind sie naturgemäß mit einer hohen Fehlervarianz, insbesondere in Richtung einer zu hohen Schätzung, behaftet.

Zwar wird die Entlastung der sogenannten Rheinschiene von Befürwortern auch noch häufig ins Feld geführt, dem ist jedoch entgegen zu halten, dass

- a) die Umwege und Zeitverluste relativ groß sind, so dass es tatsächlich auch bei potentieller Überlastung der Rheinschiene unwahrscheinlich wäre, dass viele KFZ ausweichen würden. Navigationsgeräte würden kaum den Hochmoselübergang empfehlen.
- b) es ökonomischer und ökologischer ist, bereits vorhandene, direktere Verbindungen zu optimieren, statt über noch unberührte Natur- und Kulturlandschaften überdimensionierte neue Verbindungen zu bauen, zumal wenn diese auch noch andere Wirtschaftszweige beeinträchtigen, wie z.B. Weinbau und Tourismus an der Mittelmosel.

Faktisch fehlt also der Verkehr für diese Achse und die Prognosen von VERTEC sind nicht objektivierbar und unplausibel. Für den europäischen Fernstraßenverkehr hätte der Hochmoselübergang allenfalls marginale Bedeutung.

Minister Hering

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

ProMosel

Für den Regionalflughafen Hahn ist eine gute Verbindung zum Rhein-Main Gebiet wichtig. Diese ist mit einer vierspurigen Durchgängigkeit bald vorhanden und hat mit dem Hochmoselübergang nichts zu tun.

Eine schnellere Verbindung des Hahns in Richtung Eifel, Belgien, Niederlande, Luxemburg und zu den westlichen Nordseehäfen, wäre durch unser Alternativkonzept mit ähnlichen Zeitgewinnen gegeben.

Inwieweit aber die Verbindung überhaupt angesichts der dort liegenden zahlreichen Flughäfen (Luxemburg, Bitburg, Lüttich, Brüssel, Charlesroi bei Brüssel, Köln-Bonn, Antwerpen, Rotterdam...) gebraucht würde, sollte wohl überlegt werden.

Viel dringender wäre im Übrigen eine Verbesserung der Anbindung Trier/Luxemburg Richtung Rhein-Main-Gebiet über die Hunsrückhöhenstraße (B327), die in weiten Teilen trotz höherer Verkehrsdichte zweispurig ohne Standstreifen ist. Das Kosten/Nutzenverhältnis erscheint dabei wesentlich höher, würden doch tatsächlich viel mehr Fahrtzeit gewonnen und durch die Nutzung der vorhandenen Straße Natureinschnitte und Kosten minimiert.

Minister Hering

Die Gerichte haben die Planung ... als ... umweltkonform bestätigt.

ProMosel

Ein deutsches Gericht hat die Bundesrepublik Deutschland von Verbotstatbeständen des Naturschutzgesetzes befreit. Wir fordern auf europäischer Ebene prüfen zu lassen, ob das rechtens ist. Auch unter Juristen ist dieses Urteil des Bundesverwaltungsgerichts höchst umstritten.

Im übrigen haben die Gerichte nicht darüber zu entscheiden gehabt, ob der Bau letztendlich überflüssig ist. Die Richter verließen sich auf verschiedene Gutachten, wobei, wir bei den bisher von uns eingesehenen Gutachten die erforderliche Neutralität vermissen. ProMosel möchte verhindern, dass aufgrund fehlerhafter Gutachten eine welterbefähige Natur- und Kulturlandschaft durchschnitten, Steuergelder verschwendet und wirtschaftlich irreparabler Schaden in einer wirtschaftlich bisher gut funktionierenden Region angerichtet wird.

Angemerkt sei schließlich noch, dass gerade auch die Klagen der Kommunen (Zeltingen-Rachtig, Ürzig, Longkamp) aufgrund des hohen finanziellen Klagerisikos und nicht aufgrund

von Überzeugung eingestellt wurden.

Minister Hering

Insgesamt wurden mehr als 65 Gutachten ... erstellt. Für die Kompensationsmaßnahmen werden insgesamt rund 35 Millionen Euro investiert.

ProMosel

Die hohe Quantität an Gutachten korrespondiert mit einer schwachen Qualität bei allen Gutachten, die wir bis heute einsehen und wissenschaftlich analysieren konnten. Dazu gehören u.a.: VERTEC 1992, VERTEC 1998, ETI 2000, VERTEC 2008

Warum die Studie von Georg Herrig² nirgends Berücksichtigung fand und daher viele der Politiker entgegen wissenschaftlicher Studien weiterhin munter behaupten, dass es Unternehmensansiedlungen, Arbeitsplatzgewinne und Fahrtzeitgewinne gäbe, ist mysteriös.

Das Geld für die Kompensationsmaßnahmen kann gespart werden, wenn es nichts zu kompensieren gibt. Im übrigen wären Schäden im Tourismus und im Weinbau unbezahlbar und irreparabel.

Minister Hering

Ein Absatz wirft Brückengegnern und damit auch mir als Hauptpetentin vor, der ganzen Mosel mit dem Einsatz gegen den Hochmoselübergang zu schaden. Er verweist dabei insbesondere auch auf die örtliche Begrenztheit der Baumaßnahme.

ProMosel

Hier werden zunächst einmal die Rollen des Feuermelders mit der des Brandstifters vertauscht. Ohne Brand würde kein Feuer gemeldet. Sachlich ist dieses Argument also falsch, ja sogar undemokratisch, wird doch indirekt auch gegen Bürgerinitiativen, öffentliches Petitionsverfahren und sich Einmischen Stellung bezogen. Schlimmer noch, gegen diejenigen, die sich für den Erhalt dieser Mosellandschaft, darunter Weinexperten und Journalisten mit internationalem Ruf, einsetzen, wird auch noch eine Hetzkampagne gestartet.

Die örtliche Begrenztheit der Schneise rechtfertigt nicht, davon ausgehen zu können, dass auch die Schäden in gleicher Weise örtlich auf die Moselschleife samt Moselsporn zwischen Traben-Trarbach und Bernkastel-Kues begrenzt blieben. Dafür ist genau dieses Stück Mosel, welches auch als Herz der Mittelmosel und oft sogar als Herz der Mosel bezeichnet wird, international zu bedeutend und als Urlaubsziel zu berühmt.

An genau diesem Ort verläuft der längste Riesling-Steillagenhang der Welt. Die dort produzierten Weine gehören international zur Crème de la Crème. Sie begründen den Ruf deutscher Weine in der Welt mit. Das Terroir ist einzigartig und die dort wachsenden Rieslinge nicht kopier- oder ersetzbar. Gerade Minister Hering sollte dies in seinem Amt als Weinbauminister, das er neben dem des Verkehrsministers ebenfalls bekleidet, wissen und bei Verkehrsplanungen berücksichtigen.

Dieses Stück Mosel liegt in der Tourismusstatistik innerhalb des Feriengebietes Mosel-Saar an der Spitze. Bezogen auf die Einwohnerzahl gehe ich davon aus, dass es sogar deutschland- oder gar europaweit ganz weit oben läge.

Neben den finanziellen Schäden, die örtlich massiv und nachhaltig entstehen, betreffen diese alle Steuerzahler in Deutschland. Gestrige, überflüssige und überdimensionierte Verkehrskonzepte schaden unsere gesamten Gesellschaft und nicht nur der Moselschleife, der Mosel oder Deutschland. Die Zerschneidung von Weltkulturlandschaften setzt keine örtlich zu begrenzenden Schäden, sondern sie schadet der Menschheit weltweit, indem Wurzeln, Identität und Selbstverständnis im Innersten angegriffen werden. Die Mosel gehört allen Menschen, die Zerschneidung ihres Herzstücks ist kein regional begrenzter Akt, sondern verletzt eine agrarisch über Jahrtausende geprägte und gepflegte Weltkulturlandschaft. So ist es kein Zufall, dass sich trotz der territorialen Beschränkung und wider der Beschränkungen in der Pressefreiheit in der betroffenen Region (der Verbandsbürgermeister weigerte sich z.B. die Petition im amtlichen Nachrichtenblatt zu veröffentlichen), falscher oder beschwichtigender regionaler Berichterstattung durch die monopolistische, regionale Tageszeitung, eine Anzahl von Petenten mitgezeichnet haben, die für ein Verkehrsprojekt vielleicht die bisher höchste im Bundestag ist. So ist es auch kein Zufall, dass Mitzeichnungen aus allen Kontinenten kamen. Insgesamt waren es 35 Länder, darunter z.B. die Mongolei, Nicaragua, Singapur, Ägypten, China, Japan, Russland, Indonesien, Südafrika, Peru, Neuseeland. BBC und zahlreiche andere internationale und nationale TV-Programme sendeten, teils zu besten Fernsehzeiten. Alle bekannten sich zu dem Stück Mosel.

Warum stellt sich der Verband deutscher Prädikatsweingüter auf unsere Seite, gibt es Veröffentlichungen in Zeitschriften wie „Wanderlust“, der „Lebensmittelzeitung“, genauso wie in der ZEIT, der Süddeutschen, der FAZ, dem Tagesspiegel, dem Spiegel etc.? Warum widmet die New York Times oder das Wall Street Journal, die Washington Post sowie in niederländische, französische und spanische Zeitungen diesem Thema Artikel? Warum unterstützen uns die evangelischen Christen?

Wer das Problem nur örtlich begrenzt wahrnimmt, betreibt Kirchturmpolitik.

Minister Hering

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.

ProMosel

Dass weder die Winninger Brücke mit dem Hochmoselübergang, noch die Abhängigkeiten der Regionen vom Tourismus und auch nicht die Betroffenheit der Weinlagen bei den Bauten vergleichbar ist, wurde bereits besprochen.

In Winningen belegen die Daten des Statistischen Landesamtes, dass seit 1970 die Übernachtungszahlen nur um rund 25% gestiegen sind, während das Feriengebiet Mosel-Saar insgesamt sich in derselben Zeit um fast 250%, also um das Zehnfache, steigern konnte.

Was für Winningen möglicherweise über Tageseinnahmen, über einen Umstieg in andere Wirtschaftszweige aufgrund der Nähe zu Koblenz kompensierbar ist und war, wäre es für diesen Bereich der Mittelmosel keinesfalls. Hier ist die Abhängigkeit der Wirtschaft vom Tourismus ungleich höher. So werden in Zeltingen-Rachtig und Ürzig pro Einwohner rund 60 Jahres-Übernachtungen erfasst, während es in Winningen nur 10 pro Einwohner sind.

Minister Hering

verweist auf den Rückgang der Rebfläche an der Mosel in den letzten 20 Jahren insgesamt, der nichts mit Verkehrswegen zu tun habe.

ProMosel

In den 70er und 80er Jahren gab es an der Mosel die Tendenz, dass jeder Flecken Erde, gleich wie geeignet er für den Weinbau war, bestockt wurde. Glücklicherweise hat sich die Mosel inzwischen wieder gesund geschrumpft, was tatsächlich nichts mit Verkehrspolitik zu tun hat. Ein immenser Verlust wäre es jedoch, würde gerade in den weltberühmten Steillagen der Mittelmosel, die trotz höchster Bearbeitungskosten noch vollständig bewirtschaftet werden - die Qualität der Weine leiden. Diese Weinberge sicherten den Moselanern seit Jahrtausenden und über alle Krisenzeiten hinweg Existenz und nicht selten bescheidenen Wohlstand. Diese Weinberge sind eine Art Lebensversicherung für die Menschen der Region. Die Weine werden weltweit prämiert, gekauft und erzielen Höchstpreise.

Allein im Zusammenhang mit dem Bauprojekt auf die Idee zu kommen, sie mit den in den letzten Jahren stillgelegten Rebflächen zu vergleichen, und damit zu suggerieren, es sei ja wohl nicht so schlimm, wenn da noch ein paar Hektar mehr stillgelegt würden, spricht nicht für Verantwortungsbewusstsein des Weinbauministers.

Minister Hering

geht im folgenden auf die verschiedenen Weinlagen ein und versucht, das Problem weiter einzuschränken. Er kommt zu dem Schluss, dass von den berühmten Lagen nur drei betroffen wären, der „Zeltinger Deutschherrenberg“, der „Ürziger Würzgarten“ und das „Zeltinger Himmelreich“.

ProMosel

Zunächst einmal ist jede betroffene Lage eine zu viel, zumal gar keine neue Bundesstraße gebraucht wird und die vorhandenen Verkehrswege ausreichen.

Dem Ministerium ist aber sehr wohl bekannt, dass es den Winzern und Weinexperten weniger um die genannten Lagen auf der Eifelseite geht, sondern um die weltberühmten Lagen auf der Hunsrückseite (s. S. 15 ff). Die breitschneisige Abholzung innerhalb der Gipfelwälder und tiefen Einschnitte ins Gelände gefährden die Lateralbewässerung der darunter liegenden Weinberge, die den tiefwurzeln, alten Reben auch in trockenen Jahren ausreichend und wohl dosiert Feuchtigkeit spenden und damit die einzigartige Qualität der Weine garantieren. Die Rieslingrebe reagiert hoch sensibel auf Terroirveränderung, in einem Ausmaß wie keine andere Rebsorte auf der Welt. Schon durch kleine Veränderungen der äußeren Bedingungen wird die Weltklasse der Weine aufs Spiel gesetzt.

Minister Hering

„Die eigentliche Trassenführung erfolgt auf der Hunsrückseite auf dem Hunsrücksporn (Plateau) und kann daher auch keine Verschattung am Graacher Hang verursachen.“

ProMosel

Die Brücke würde ca. vier Kilometer entfernt vom Graacher Hang queren. Zu keinem Zeitpunkt befürchteten die betroffenen Winzer ein „Verschattung am Graacher Hang“.

Dieser Satz soll entweder Spott von Ortskundigen auf die betroffenen Winzer ziehen, was teilweise sogar gelingt – wie Leserbriefe in der regionalen Tageszeitung „Trierischer Volksfreund“ belegen - oder er zeugt von fehlender Sachkenntnis.

Minister Hering

Neben der Anmerkung, dass der Waldgürtel durchgängig erhalten bliebe, folgen einige Erläuterungen zur Wasserscheide und der Straßenentwässerung, die in der Schlussfolgerung münden, dass Verschlechterungen der Wasserführung praktisch ausgeschlossen seien.

ProMosel

Der Waldgürtel wird enger geschnallt, was den terroir-sensiblen, darunter liegenden Weltklasse Riesling-Weinlagen sehr wohl schaden kann.

Das eigentliche, bereits oben genannte Wasserspeicherproblem wird nicht erwähnt, wobei inzwischen auf der Internetseite des Landes mehr zu erfahren ist. Der BUND hat hierzu eine Stellungnahme geschrieben, die ich beilege.

Minister Hering

Er geht auf die Kaltluftströme ein, die vermutlich nur während der Bauphase eine Rolle spielen würden. Untersuchungen, die das belegen sollen, werden dazu angeführt. Für den Fall der Schädigung seien gegen Nachweis finanzielle Entschädigungen vorgesehen.

ProMosel

Wenn die Gutachten von ähnlicher Qualität wie die sind, die von ProMosel eingesehen wurden, ist Skepsis angebracht. Ob ein einzigartiger Geschmack eines Weines und ein Verlust der Individualität eines Weinbergs durch Geld an den Winzer ersetzt werden kann, oder ob ein für Menschen unwiederbringlicher Verlust entsteht, wird wohl unterschiedlich beantwortet werden, je nachdem ob derjenige, der die Antwort gibt, Weinkenner und -liebhaber oder ausschließlich Ökonom ist.

D Möglichkeiten für den Bund ohne Gesetzesänderung dem Ansinnen der Petenten nachzukommen

1. Das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) legt keine Linienführung fest. Hier ist ein Freiraum der genutzt werden könnte. Wir schlagen vor, insbesondere die Alternative mit Ausbau des Planungsabschnittes I zu realisieren - gegebenenfalls nur mit zwei, statt mit vier Spuren: Dafür ist es noch nicht zu spät, denn bei den Bauarbeiten wurden bisher die Brücken (versehentlich?) sowieso nur für zwei Spuren gebaut. Es würde zur Zeit beratschlagt, was billiger wäre: Abreißen oder Anbauen.
2. Das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) schreibt alle fünf Jahre eine Fortschreibung vor (§ 4). Diese ist jetzt sowieso fällig. Linienführung und Bedarf sollte in diesem Rahmen kritisch und durch neutrale Stellen überprüft werden. Ein aktuelles und neutrales Tourismusgutachten sollte erstellt und die zu erwartenden Einbußen und fehlenden Fahrtzeitgewinne sollten mit in eine neutrale und aktuelle Kosten-/Nutzenanalyse einfließen. Insbesondere sollte vergleichend die Variante über die Mülheimer Brücke hinsichtlich ihres Nutzens geprüft werden. Bis hier die aktuellen Erkenntnisse vorliegen, sollte nur der konsensfähige Planungsabschnitt I je nach Bedarf/ Kostenaufwand zwei- oder vierspurig fertig gestellt werden.

3. Das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) sieht in § 6 die Möglichkeit vor, dass Straßenbaupläne Einzelfällen auch Maßnahmen enthalten können, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen und zwar u.a. dann, wenn unvorhergesehen geringerer Verkehrsbedarf besteht. Die letzte Prognose des Ingenieurbüros basiert auf veralteten Verkehrszählungen plus subjektiven Einschätzungen. Der Verkehr ist seit 2008 rückläufig und sowieso in der betroffenen Region unkritisch. Wenn außerdem berücksichtigt wird, dass Zählungen im Moseltal in der Hauptsaison nicht repräsentativ für das ganze Jahr sind, offenbart sich umso mehr, dass die Baumaßnahme für den vorhandenen Verkehr unverhältnismäßig und überflüssig ist. Selbst eine (unwahrscheinliche) Verdopplung des Verkehrs einschließlich des Schwerlastverkehrs bis 2025 könnte mit dem vorhandenen Verkehrsnetz plus Alternativkonzept aufgefangen werden. Laut Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V. bietet eine dreispurige Straße, wie sie nach dem Alternativkonzept über die Mülheimer Brücke vorgesehen wäre, bei bis zu 30.000 KFZ/Tag eine gute Verkehrsqualität. Selbst die auf den subjektiven Einschätzungen basierenden Prognosen des Landes gehen davon aus, dass 2025 nicht mehr als 25.000 KFZ/Tag den Hochmoselübergang queren würden. 2008 wurden an der zum alternativen Ausbau vorgeschlagenen L158 an der Strecke Mülheimer Brücke zum Hunsrück 4554 KFZ/Tag, in der parallel von Bernkastel zum Hunsrück laufenden B50 3107 KFZ/Tag gezählt. Es könnte sehr begründet von einem Einzelfall im Sinne dieses Gesetzes ausgegangen werden.

4. Laut Handelsblatt vom 02.08.2010 (s. Anlage) werden alle neuen Verkehrsmaßnahmen erneut auf Kosten-/Nutzeneffekte überprüft und es herrscht bis dahin Baustopp für Straße, Schiene und Wasser. Grund war eine durch das Finanzministerium veranlasste Effizienzstudie zum Straßenbau mit offensichtlich ernüchternden Ergebnissen. Infrastrukturprojekte wurden „schöngerechnet“. „Die Kosten waren zu niedrig, der Nutzen war zu hoch angesetzt“ (S. 12). Wir haben Grund zu Annahme, dass diese Feststellung gerade auch beim Hochmoselübergang den Nagel auf den Kopf trifft. Die Hochmoselbrücke und damit die hinsichtlich Kosten und Baumaßnahmen aufwendigste teil des Projektes ist momentan erst ausgeschrieben, der Bau im Planungsabschnitt II hat erst punktuell begonnen. Wir fordern, dass der Hochmoselübergang (Planungsabschnitt II) mit in den Kreis der zu überprüfenden Projekte kommt und dass er bis dahin unter den verordneten Baustopp fällt. Unter die Kategorie: „Streckung der Baumaßnahme“ dürfte er keinesfalls fallen. Der Schaden für den Tourismus an der Mosel wäre nicht mehr gutzumachen.