

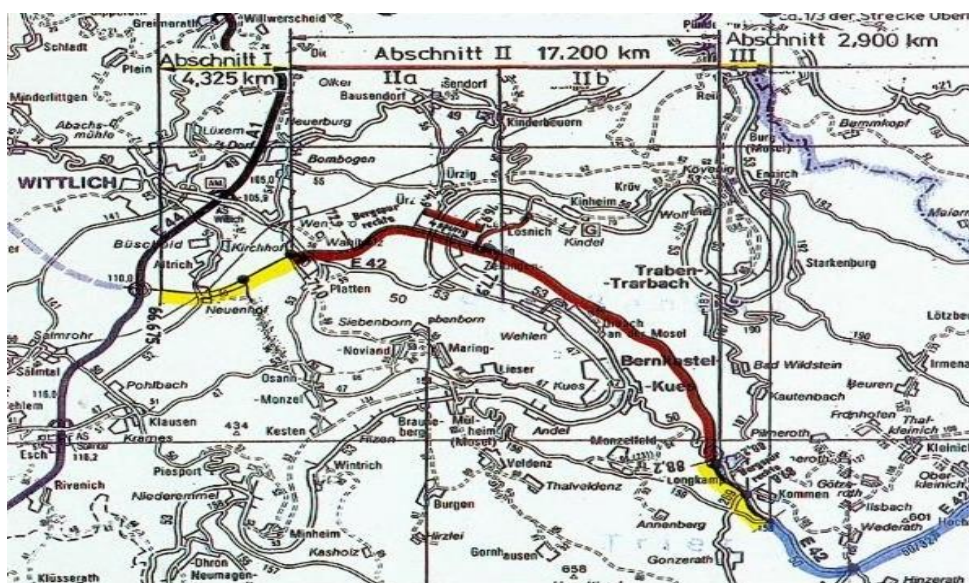
Zusammenfassung der Petitionsbegründung zum Stopp des Hochmoselübergangs mit Aktualisierung

A. Ziel der Petition

Durch die Einreichung dieser Petition beim Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages versucht unsere Bürgerbewegung, die Einstellung der Bauarbeiten am so genannten Hochmoselübergang zu erreichen. Dabei handelt es sich um eine ca. 25 Kilometer lange vierstreifige (plus Sicherheitsstreifen) Bundesstraße (B50neu) zwischen dem Autobahndreieck A60 / A1 bei Wittlich in der Eifel und dem Hunsrückort Longkamp in Rheinland-Pfalz. Die sogenannte Hochmoselbrücke wäre deren teuerstes Teilstück. Sie soll 158 m hoch und 1702 m lang werden und würde die Mittelmosel im Bereich zwischen den Orten Ürzig und Zeltingen-Rachtig, eine der schönsten Landschaftsregionen der Mosel überqueren.

Der Bau dieser Brücke und der dazugehörigen Trasse würde einen irreparablen Eingriff in eine der wertvollsten und unersetzbaren agrarisch geprägten Wein-Kulturlandschaften Deutschlands darstellen, für den es weder wirtschaftlich noch verkehrskonzeptionell eine nachvollziehbare Rechtfertigung gibt.

Im 15 km-Radius um die Brücke gibt es über 2000 geschützte Denkmäler, zudem wäre der längste Riesling-Steillagenweinberg der Welt mit den international bekanntesten Spitzenweinlagen betroffenen und mit dem „Moselsporn“ würde ein Waldgebiet durchschnitten, welches für den Tourismus, dem neben dem Wein eine existenzielle Rolle an der Mittelmosel zukommt, von höchster Bedeutung ist.



Bauabschnitte: Darstellung des Landes RLP

B. Das Bauprojekt

1. Geschichte des Projekts

Die ersten Planungen für den Hochmoselübergang stammen noch aus den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts. Damals sollte mit der Autobahnbrücke über die Mosel eine Nachschubverbindung zwischen den Nordseehäfen und den US-amerikanischen Militärstützpunkten in Eifel und Hunsrück bis ins Rhein-Main-Gebiet geschaffen werden. Seit dem Ende des Kalten Krieges besteht jedoch keine Notwendigkeit mehr für eine derartige militärisch motivierte Baumaßnahme.

In den 1990-iger Jahren wurde die Planung der die Brücke als wichtiger Bestandteil einer Fernstraßenverbindung zwischen den belgischen Nordseehäfen und dem Rhein-Main-Gebiet gerechtfertigt. Das als zu gering prognostizierte Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke sorgte jedoch für erhebliche Verzögerung in Planung und Bau der Brücke. In der Zwischenzeit waren an anderer Stelle neue Fernstraßen gebaut (z.B. die A61 als Rheinschiene oder die A1/A62 zwischen dem Ruhrgebiet und Kaiserslautern), die heute eine schnellere Anbindung des europäischen Auslands an das Rhein-Main-Gebiet gewährleisten, als der Ausbau der B50neu mit dem Hochmoselübergang dies jemals könnte

Die Planungen für die Brücke in ihrer heutigen Form wurden 1999 abgeschlossen. Dabei war vorgesehen, dass private Investoren teilweise den Bau nach dem sogenannten Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) finanzieren sollten. Dieses Finanzierungsmodell sah eine Anschubfinanzierung durch Land und Bund von jeweils 20% der Baukosten vor, die restlichen 60% sollte ein Privatinvestor übernehmen. Dafür hätte der Privatinvestor für einen Zeitraum von 30 Jahren Streckenmaut von den Nutzern der Brücke erheben können. Unseres Wissens nach wurde jedoch nie ein ernsthaft interessierter Investor seitens des Landes gefunden. Zunächst verhinderten jedoch Klagen von Gemeinden und vor allem des BUND e.V. den Baubeginn. Erst im November 2007 erlangte das Land schließlich Baurecht.

Nach Aussage des Verkehrsministeriums vom Mai 2010 werden derzeit die Kosten für das Gesamtprojekt auf 330 Millionen Euro veranschlagt, von denen für Bau und Grunderwerb bisher 50 Millionen Euro verausgabt wurden.

Es bestehen jedoch erhebliche Risiken, dass zumindest die Kosten explodieren, da genau im Gebiet der Brückenquerung der Fluss entlang einer Erdfalte verläuft, die in der Konsistenz extrem unterschiedliche Gesteinsschichten trennt. So ist der Hang am linken Moselufer kontrastierend zum rechten Ufer geologisch gesehen extrem instabil. Ein zusätzliches Risiko bildet die über dem Graacher Hang auf der Hunsrückseite geplante Trassenführung. Dieser ist einschlägig als hoch rutschgefährdet kartografiert.

Diese Risiken seien bekannt. Sie sind jedoch in der Kostenschätzung unseren Informationen zufolge nicht enthalten. Punktgenau an einer geologischen Bruchkante eine der höchsten Brücken Europas errichten zu wollen ist für die Menschen hochriskant und darüber hinaus auch auf lange Sicht unökonomisch.

2. Die Trasse

Der Hochmoselübergang ist Teil der B 50 neu. Diese Fernstraße soll vom Autobahn“kreuz“ Wittlich in der Eifel, wo A1 und A60 zusammentreffen, Richtung Mosel geführt werden und oberhalb des berühmten Weinorts Ürzig in die Hochmoselbrücke münden. Nach der Querung des Tals an einer der weitesten Stellen führt die Trasse über einen Bergrücken, den so genannten Moselsporn, der an drei Seiten von der Mosel umflossen wird, in den Hunsrück und trifft danach auf die bestehende B 50, die dort zur Zeit noch zweispurig verläuft und weiter Richtung Mainz und Frankfurt führt. (Siehe auch S. 33 ff. der ausführlichen Stellungnahme.)



Brücke mit Verlauf über Moselsporn, touristisch bedeutendes Waldgebiet oberhalb der Orte an Moselschleife zwischen Bernkastel-Kues und Traben-Trarbach, dem „Herz der Mittelmosel“ (Maßstabsgetreue Visualisierung Georg Laska: Pro-Mosel)

3. Die Brücke

Bei der Brücke selbst handelt es sich um eine bis zu 158 m hohe und 1702 m lange Konstruktion aus Stahlbeton. Sie soll auf insgesamt 10 Pfeilern das Tal an einer seiner weitesten Stellen queren. Zur Verdeutlichung der Dimensionen des Vorhabens: der Kölner Dom, immerhin von 1880 bis 1884 das höchste Gebäude der Welt, ließe sich mit seinen 157 m unter der Brücke aufstellen. (Siehe auch S. 35 f. der ausführlichen Stellungnahme.)



Maßstabsgetreue Visualisierung Georg Laska: Pro-Mosel

C. Begründungen für den Bau des Hochmoselübergangs

Aktuell führt das verantwortliche Landesministerium folgende Argumente als Begründung für die Notwendigkeit des Baus an:

- Die B50neu und der Hochmoselübergang seien notwendiger Teil einer West-Ost-Straßenachse, die die belgischen und niederländischen Nordseehäfen mit dem Rhein-Main-Gebiet verbindet.
- Durch den Neubau der B50 würden die Orte, die an der alten Trasse der B50 liegen, von störendem Durchgangsverkehr entlastet.
- Die B50neu und der Hochmoselübergang verbesserten die Erreichbarkeit der gesamten Eifel-Mosel-Hunsrück-Region und bänden sie besser an wichtige Wirtschaftsräume an, was bestehende Standortnachteile behebe.
- Das Bauvorhaben verbessere die Verkehrsanbindung des Regionalflughafens Frankfurt-Hahn.

Die Argumente der Befürworter des Baus halten einer objektiven Überprüfung nicht stand:

- Der Hochmoselübergang führt zu keiner Verkürzung der Reisezeit zwischen den belgischen oder niederländischen Ballungsräumen und dem Raum Frankfurt. Für den Fracht- und Personenverkehr ist die Nutzung der bestehenden Autobahnen Richtung Aachen und Köln (A61 und A4) und weiter Richtung Frankfurt (A3) sinnvoller, da kürzer und schneller. Die Nutzung der B50neu und des Hochmoselübergangs würde zum Beispiel die Fahrt von Antwerpen nach Frankfurt um mindestens 27 Minuten verlängern.
- Der Bau dieser überdimensionierten Brücke führt bei den an der derzeitigen Trasse der B50 liegenden Gemeinden zu keinen nennenswerten Entlastungen beim Durchgangsverkehr. Amtliche Verkehrszählungen und -befragungen von 2008 zeigen, dass es gar kaum Durchgangsverkehr gibt, sondern dass es sich im Moseltal überwiegend um Quell-, Ziel- und Längsverkehr mit einem mit 5% bescheidenem Schwerlastanteil handelt, der nicht mit der Hochmoselbrücke vermeidbar wäre. Da diese Zählungen vorwiegend im September, einem von zwei Monaten, in dem wegen der Hauptsaison deutlich mehr KFZ fahren, als während der übrigen Monate im Jahr, ist auch allein deshalb schon gar kein Bedarf in der dünn besiedelten Gegend vorhanden. Zudem wird in einigen Ortschaften der Durchgangsverkehr schon über Umgehungen geführt. Lediglich 2000 Fahrzeuge täglich fahren zwischen Eifel und Hunsrück, wofür ihnen sieben Brücken auf 21 Flusskilometern zur Verfügung stehen. Für den überregionalen Lkw-Verkehr gibt es schon heute eine alternative Querung des Moseltals, die ohne Ortsdurchfahrten auskommt und einen direkteren Weg beschreibt.
- Die Behauptung der Landesregierung, die Eifel-Mosel-Hunsrück-Region leide unter Standortnachteilen und bedürfe weiterer Arbeitsplätze, ist nachweislich falsch. Laut den jüngsten Zahlen der Arbeitsagentur beträgt die Arbeitslosigkeit in den Landkreisen Berncastel-Wittlich, Trier-Saarburg und Bitburg-Prüm weniger als 3,5 Prozent, was faktisch einer Vollbeschäftigung entspricht. Zudem wird der Bau des Hochmoselübergangs nach einer geografischen Studie, die in den Verkehrswegeplan einging, zu keinen nennenswerten Beschäftigungseffekten oder Unternehmensansiedlungen führen, da die Fahrzeitgewinne durch den Bau der Brücke zu gering sind. Diese geringe Ersparnis würde auch zu keiner nennenswerten Steigerung der Pendlerzahl führen.
- Die Anbindung des Regionalflughafens Hahn würde durch den Bau des Hochmoselübergangs nicht merklich verbessert werden. Für diesen Airport ist vorrangig die Anbindung nach Frankfurt an das Rhein-Main Gebiet wichtig. Dahin besteht bereits eine fast durchgängige vierspurige Schnellstraße. Der Fahrzeitgewinn in westliche Richtung liegt nur bei maximal 10 Minuten oder 5%. Diese Ersparnis würde nicht reichen, um für ein vergrößertes Fracht- oder Passagieraufkommen zu sorgen. Eine Steigerung des Frachtaufkommens wäre auch wegen der westlich Richtung Eifel gelegenen konkurrierenden Flughäfen (Bonn, Charleroi, Lüttich, Brüssel, Zweibrücken, Metz, Luxemburg), der dünnen Besiedlung der Region sowie des geplanten Flughafens Bitburg mehr als unwahrscheinlich. Im Übrigen würde durch das von uns vorgeschlagene Alternativkonzept eine ähnliche Zeitersparnis mit weniger Kosten erzielt werden.

(Siehe auch S. 37 ff. der ausführlichen Stellungnahme.)

D. Die Auswirkungen des Baus

Wie oben ausgeführt bringt der Bau des Hochmoselübergangs nicht nur keine Vorteile für die Region, er birgt vielmehr große Risiken für die Mittelmosel.

Das Moseltal ist eine der schönsten und ältesten Kulturlandschaften Deutschlands. Schon in der

Steinzeit wurde hier gesiedelt. Später folgten keltische Stämme und die Römer, die in den steilen Hanglagen bereits Wein anbauten. Der Wein machte die Mosel im 19. und 20. Jahrhundert weltberühmt. Hier wurden Weißweine produziert, die noch vor Konkurrenten aus dem Bordeaux oder Burgund zu den Besten der Welt zählten. Nach wie vor prägt der Weinbau das Tal, insbesondere in dem Abschnitt, der direkt von der Brücke betroffen sein wird. Die hier in den Steilhängen entlang des Moselsporns liegenden Weinberge gehören ausnahmslos zu den Besten der gesamten Mosel – teilweise sogar zu den Besten der Welt.

Die Errichtung der Brücke und insbesondere der weiterführenden Straße in teilweise tiefen Schneisen über den Moselsporn würde den Weinbau in diesen Spitzenlagen bedrohen. Die durch die Baumaßnahmen auf dem Moselsporn durchzuführenden massiven Erdabtragungen, Bodenverdichtungen und -versiegelungen würden die geologischen Gegebenheiten dort tief greifend verändern und dadurch den heute schon empfindlichen Wasserhaushalt der angrenzenden Steillagen beeinträchtigen. Die dort wachsenden Reben verdanken ihre besondere Qualität der so genannten lateralen Bewässerung durch das auf dem Moselsporn versickernde und sich allmählich durch den Schiefer in die Weinhänge verteilende Wasser. Ohne dieses Lateralwasser wäre der Weinbau in diesen Steillagen nicht mehr in der heute bekannten Qualität möglich.

Daneben ist davon auszugehen, dass die Baumaßnahmen das für den Weinbau wichtige Mikroklima im Tal stören würden. Durch die Abholzung von Bäumen auf beiden Moselhöhen stiege die Gefahr von Kaltlufteinbrüchen, die das Wachstum der Reben behindern und die Reife verzögern würden.

Außer Acht gelassen wurden bei den Planungen auch die oben bereits erwähnten nicht unerheblichen geologischen Risiken des Brückenbaus. Sollte es hier durch die Bauarbeiten tatsächlich zu Abrutschungen oder Bodenbewegungen kommen, würden nicht nur die finanziellen, sondern auch die Folgen für die Anwohner und die Stabilität der Brücke verheerend sein.

Neben dem Weinbau lebt die Mosel vom Tourismus. Der Bau des Hochmoselübergangs würde die Attraktivität der Mittelmosel für Touristen aus dem In- und Ausland merklich mindern. Entgegen anders lautender Behauptungen der Landesregierung zeigen die Zahlen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz zur Entwicklung des Tourismus im Bereich des Moselortes Winningen, in dessen unmittelbarer Nachbarschaft 1976 ebenfalls eine Autobahnbrücke errichtet wurde, eine deutlich schlechtere Entwicklung der Übernachtungszahlen im Vergleich zum rheinland-pfälzischen Durchschnitt. Vor dem Hintergrund, dass die Brücke in Winningen viel niedriger und kürzer ist als der geplante Hochmoselübergang und zudem in einer engen Kurve des Tals steht, also weniger gut sichtbar ist, dürften die negativen Folgen für die Region um Zeltingen und Ürzig – das Gebiet der Mittelmosel mit den höchsten Übernachtungszahlen – noch gravierender ausfallen.

(Zu Einzelheiten und weiteren Risiken siehe auch S. 63 ff. der ausführlichen Stellungnahme.)

E. Alternativen

Wie Sie aus dem eingangs formulierten Ziel der Petition ersehen können, wendet sich unsere Bürgerinitiative nicht grundsätzlich gegen den Bau einer B50neu. Der Teilabschnitt I könnte sogar fertiggestellt werden und damit die prognostizierten Entlastungen an der vorhandenen B50 im Moseltal bewirken. Wir treten aber vehement für den Verzicht auf den Bau des Hochmoselübergangs und die Fortführung der Trasse über den Moselsporn ein, der, wie die vorstehenden Fakten zeigen, wirtschaftlich schädlich und verkehrskonzeptionell überflüssig und unangemessen ist.

Mit einem Bruchteil der Gelder, die hierfür in Aussicht gestellt wurden, ließe sich die bereits existierende Straßenverbindung zwischen den Autobahnen A1/A60 und der B50, die bei Mülheim die Mosel quert, erweitern und begradigen, was für das prognostizierte Verkehrsaufkommen und die Bedürfnisse der Region vollkommen ausreichen würde.

(Zu weiteren Alternativen siehe S. 76 ff. der ausführlichen Stellungnahme.)



F. Fazit

Daher bitten wir eindringlich darum, dass sich der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages bei der Bundesregierung für eine Einstellung der Bauarbeiten an der B 50 neu mit Hochmoselübergang und eine erneute Überprüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sowie der Zulässigkeit des Baus auch auf Europaebene einsetzt. Da es sich bei der Straße auch um eine Europastraße (E42) handelt und die Landwirtschaft betroffen ist, gäbe es zumindest zwei Berührungspunkte mit der EU. Außerdem kommen die meisten ausländischen Touristen an der Mosel aus EU-Ländern.

Das Fernstraßenbaugesetz (FStrAbG) sieht in § 4 vor, dass nach jeweils fünf Jahren der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Dieser Zeitpunkt ist gekommen und wir erwarten, dass die Bundesregierung im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes eine Anpassung der Linienführung der B 50 neu mit Hochmoselübergang an den tatsächlichen Bedarf vornimmt. Bis dem genüge getan werden kann, soll aus politischen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen der Bau nur am konsensfähigen, von Bevölkerung und Öffentlichkeit mehrheitlich akzeptierten und teilweise begrüßten Planungsabschnitt I fortgeführt werden.

In § 6 FstrAbG ist außerdem vorgesehen, dass Straßenbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten können, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen, soweit dies wegen eines unvorhergesehenen höheren oder geringeren Verkehrsbedarfs oder auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur erforderlich ist. Wenn die Planer nicht vorhersehen konnten, dass das von ihnen prognostizierte Verkehrsaufkommen im Laufe des Planungsverfahrens seinen ursprünglichen Umfang verlieren würde, weil inzwischen verwirklichte Vorhaben den Verkehrsbedarf jetzt sogar besser bedienen, wäre auch ohne Änderung des Bedarfsplanes eine abweichende Regelung möglich,

Die aktualisierten Zählungen des Ingenieurbüros VERTEC 2008 zeigen, dass kaum Verkehr in dieser Ost-West Verbindung besteht (z.B. gut 6000 KFZ/Tag auf A60 bei belgisch-deutscher Grenze). Insgesamt ist außerdem in den letzten beiden Jahren der Verkehr zurückgegangen und auch die Passagierzahlen des Regionalflughafens Hahn hinken den Prognosen für 2010, die den Straßenbau mitbegründen, meilenweit hinterher.

Wir fordern, dass geprüft wird, ob hier im Sinne dieses Gesetzes von einem Einzelfall ausgegangen werden kann.