

## 1. Unzureichende Geschäftsgrundlage für die politische und wirtschaftliche Legitimation des Baus

- B50neu bietet als europäische Fernstraßenverbindung ("**großräumige West-Ost-Straßenachse**" laut Planfeststellungsbeschluss, S. 31) keine Fahrtzeitvorteile mehr, da es inzwischen viel schnellere und kürzere Verbindungen gibt. Die Trasse ist daher unwirtschaftlich und überflüssig. Der Bundeswegeplan sah eine private Finanzierung vor, für die jedoch aufgrund fehlender Rentabilitätsaussichten kein Investor gefunden wurde.
- Sowohl das aktuelle als auch das prognostizierte Verkehrsbedürfnis ist nachgewiesen so gering, dass zumindest der Planungsabschnitt II unnötig ist. Die vorhandenen Straßen reichen aus und müssten nur punktuell erweitert werden. Ein dafür vorliegendes planfestgestelltes Alternativkonzept zur besseren Verbindung von Eifel und Hunsrück wurde bisher nicht umgesetzt.
- Die Verkehrsprognosen sind zu einem hohen Anteil (über 1/3) von ungeprüften, spekulativen Annahmen zur Entwicklung des Flughafens Hahn getragen.
- Die (schon schöngerechnete) Prognose für die Brücke liegt bei 25.000 KFZ/Tag. Laut Straßenbau-Interessenverband (BSVI) bietet eine Straße mit drei Spuren bis 30.000 KFZ/Tag eine gute Verkehrsqualität. Die B50neu ist mit vier Fahr- und zwei Standspuren völlig überdimensioniert. Steuergeldverschwendung!
- Der Kosten-/Nutzenfaktor wurde 1992 erhoben und liegt mit 3,4 unterhalb des allgemein akzeptierten Limits für Realisierungen von 4,0. In den Kosten-/Nutzen Faktor gingen die zu erwartenden Wirtschaftsschäden an der Mittelmosel nicht ein. Die Kosten wurden noch für eine zweispurige Bundesstraße berechnet und seitdem nie aktualisiert. Die zu erwartenden Wirtschaftsschäden an der Mittelmosel wurden nie berechnet. Inzwischen vorhandene Verkehrsverbindungen konnten damals nicht berücksichtigt werden.
- Die zu erwartenden Schäden im vom Tourismus abhängigen Mittelmoseltal wurden nicht sachgemäß und lückenhaft von einer landesabhängigen Institution untersucht. Erreichbarkeitswirkungen wurden angenommen, die nicht existieren.
- Die nach Auffassung internationaler Weinexperten und der einheimischen Winzer zu erwartenden Schäden für den Wasserhaushalt der weltbekannten „Rieslingmeile“ (Weltweit längster Riesling-Steilhang), die internationale Spitzenweine liefert, wurden für einen für die Versorgung der Rebe existentiellen Faktor nicht untersucht.
- Die Trasse durchschneidet eine einzigartige Wein-Weltkurlandschaft. Bemühungen der Region, UNESCO-Weltkulturerbe zu werden, wären zum Scheitern verurteilt. Die touristische Nutzung des Moselsporns, einer schmalen, halbinselförmigen Bergkette käme zum Erliegen, die Lebensqualität und Lebensgrundlage der Einwohner würde stark beeinträchtigt, da die vierspurige Kraftfahrtstraße diese durchschneiden würde.
- Der Planungsabschnitt III („Nadelöhr“ Longkamp-Hahn) hat aus ökologischen Gründen kaum Aussicht auf Realisierung

## 2. Zu geringer Nutzen: Fehlende Wirtschaftseffekte wegen zu geringer Fahrtzeitvorteile

1. **Untersuchung von Georg Herrig:** *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.) - Bonn: Kuron 1996, 173-194.9*

„Die vorgestellten Untersuchungen haben ... ergeben, daß diese geplante Fernstraße nicht die erwarteten Erreichbarkeitsverbesserungen ...herbeiführen wird und auf dieser großräumigen Verbindung keine günstigere Alternative zu dem dichten und qualitativ guten bestehenden Fernstraßennetz darstellt...“

„Weiterhin sind für eine eventuelle Ansiedlung neuer Betriebe im Eifel-, Mosel- und Hunsrückraum nicht alleine Reisezeitverbesserungen ausschlaggebend,..., sondern auch noch ... günstige Grundstückspreise oder Arbeitskräftepotential, die aber überwiegend als hier vorhanden angesehen werden können. Daraus kann der Schluß gezogen werden, daß der Betrieb, der sich bei den gegebenen Voraussetzungen bisher noch nicht zur Ansiedlung in diesem Raum entschlossen hat, dazu wahrscheinlich auch nicht durch die zu erwartenden Reisezeitverkürzungen veranlaßt wird.“

„Somit kann hinsichtlich der Erreichbarkeitseffekte, ...und unter Beachtung der zu erwartenden starken naturräumlichen Eingriffe, die der Bau der Maßnahme verursachen wird, dieser nicht befürwortet werden.“

2. **VERTEC 2008 (vom Land beauftragte Firma):** „Aus dieser Gegenüberstellung wird deutlich, dass selbst mit der B50n, dem Hochmoselübergang und einem 4-streifigen Ausbau der B 50 bei 3 ½ bis 4 Stunden Fahrtzeit sich keine eindeutigen Fahrtzeitvorteile für die Vergleichsrouten über die B 50n herstellen lassen.“ (Als Beispiel wurden die Verbindungen Mainz(!) - Brüssel/Antwerpen berechnet.)

3. **Analysen von Pro-Mosel** (<http://www.peti.pro-mosel.de/risiken.html#fern>) bieten detaillierte Vergleichswerte zu Entfernungen und Fahrtzeiten mit und ohne Hochmoselübergang für alle vom Land propagierten „Lückenschluss“-Beziehungen. Berechnungsgrundlage: Gängige Internetrouutenplaner ergänzt um Berechnungen, die auf einer einfach nachvollziehbaren mathematische Dreisatzberechnung zur Ermittlung des Differenzbetrages basieren.

## 3. Tourismus um Moselsporn hat existenzielle Bedeutung, wird jedoch im Gutachten gar nicht untersucht:

Schadensermittlung veraltet, lückenhaft, auf falschen Annahmen beruhend, methodisch und interpretatorisch fragwürdig und von einem abhängigen Institut untersucht

### Die Region:

1. Jeder 4. Arbeitsplatz hängt vom Tourismus ab. Über 5.000 insgesamt. 161 Mio Nettoumsatz. 4 Mio allein für Gemeinden. Kreis: 8% der Gemeinden erzielen 56% der Gästeübernachtungen, pro Einwohner 60 Übernachtungen/Jahr in Orten um Brücke
2. Kronjuwel „Moselsporn“: Wichtig für sanften Tourismus und Schiffsverkehr. **Keine Berücksichtigung in ETI-Gutachten.**

### Kritik am Gutachten des Europäischen Tourismusinstituts (ETI) 2000

Am Beispiel von Winningen, in dessen Nähe eine höhere Brücke in den 70ern gebaut wurde und dessen Übernachtungszahlen seitdem um 25 % stiegen, sollte belegt werden, dass Tourismus nicht leiden würde.

- Feriengebiet Mosel-Saar steigerte Übernachtungszahlen zehnmal mehr als Winningen.
- Nichtvergleichbarkeit aufgrund von versteckter Brückenlage, fehlender Sichtbarkeit von Ort aus, viel kleinere Brückendimension, viel höherer Verkehrsbedeutung, keine Risiken Weinbau, anderes Tourismuskonzept in Winningen als beim HMÜ  
Winnigen: 10 Übernachtungen/ Einwohner/ Jahr, Zeltingen-Rachtig 60!

Wie sähen heute die Orte um den Moselsporn, insb. Zeltingen-Rachtig und Ürzig aus, wenn sie die Übernachtungszahlen von Winningen hätten?

- Gutachten ist überholt, ETI selbst hat das bestätigt.
- Abhängigkeit vom Land: ETI GmbH hatte Land als Gesellschafter (33,3%)
- ETI prognostiziert Steigerungen im Tourismus aufgrund angeblich verbesserter Erreichbarkeiten, die es aber gar nicht gibt!

## **4. Die Rieslingmeile der Welt**

### Der Situation

Längster Riesling-Steilhang der Welt

Krisenstabile Lebensversicherung für Einheimische seit Jahrtausenden - Know How und Arbeit von Winzergenerationen

Internationale Spitzenweine: Ausschank bei G8 Gipfel und in Königshäusern der Welt (Lagen z.B. Wehlener und Zeltinger Sonnenuhr, Zeltinger und Graacher Himmelreich, Bernkasteler Doctor):

Internationaler Imagebilder für die deutschen Weine

Riesling ist eine hochgradig terroir-sensible Rebe, d.h. dass selbst kleinste Veränderungen im Boden schmeckbar und qualitätsbeeinflussend sind

### Das Problem

Die Trasse der B 50n (also nicht die Brücke!) würde in den Gipfelwäldern oberhalb der Rieslingmeile auf der rechten Moselseite ca. 5 Kilometer parallel verlaufen. Diese Gipfelwälder speichern Wasser und geben es dosiert und temperiert über Schieferadern nach unten und lateral ab. Die breiten (vier Fahr- plus zwei Standspuren plus Mittelstreifen) und tiefen, versiegelnden Einschnitte in Wald und Schiefergestein stören das natürlich austarierte Wasserversorgungssystem, welches für die hohe Photosyntheseleistung dieser Spitzenriesling mitverantwortlich ist.

Über dieses Problem liegt kein Gutachten vor. Auch die höheren Schadstoffe würden dem Wein natürlich schaden. Das Gebiet ist bisher frei von Asphaltstraßen.

**International renommierte Weinexperten, die den guten Ruf des deutschen Weines und insbesondere des Moselweines weltweit mit begründen, sind entsetzt!** So z.B. der Autor des Wein-Bestsellers "Wein spricht deutsch" Stuart Pigott oder Jancis Robinson, Weinberaterin am englischen Hof und Hugh Johnson, der Autor des Buches "Der kleine Johnson", als meistgekauften Weinführer der Welt. Rund um den Moselsporn (8 Gemeinden, 20.000 Einwohner) gibt es allein 499 Weinbaubetriebe.

## 5. Verkehrsbedarf nicht gegeben

### Hintergrund:

Für bis zu 15.000 KFZ bieten 2 Spuren eine gute Verkehrsqualität (laut Bundesvereinigung für Straßenbau und Verkehrsingenieure)

### **Aktuell:**

1. Verkehrszählung 2008 im Moseltal: Keine Straße reicht an 15.000 heran. Nur auf einer sind es knapp über 10.000 z.B.
2. Zählung Sommer/Herbst ohne Korrekturfaktor (im Winter mangels Touristen deutlich weniger Verkehr)
3. Fehlende Fernverkehr-Bedeutung: 8.258 KFZ/Tag A60 an belgischer Grenze, wegen fehlenden Bedarfs keine Erweiterung auf vier Spuren durch RLP
4. Im Schnitt 5% Schwerlastverkehr im Moseltal
5. Über 90% des Verkehrs ist Ziel- oder Quellverkehr, nur 2000 KFZ/Tag pendeln zwischen Eifel und Hunsrück

### **Prognose bei Nullvariante (d.h. Variante ohne Baumaßnahmen/HMÜ):**

1. Moseltal: Keine Straße an B 50 reicht an 15.000 KFZ/Tag
2. Wengerohr und Querverbindung A1: 12.000 bis knapp 20.000 KFZ/Tag (Alternative geht darauf ein)
3. L 156: 4500 KFZ/Tag (Mülheim-Richtung Monzelfeld)

## 6. Spekulativer Anteil bei Verkehrsprognose zum HMÜ

1. VERTEC 2008 beruft sich auf INTRAPLAN 2006
2. INTRAPLAN 2006 beruft sich auf „Vorgaben“ des damaligen Hahn-Betreibers
3. Ex-Hahn Betreiber beruft sich u.a. auf Passagierbefragungen.
4. Prognose dieses Betreibers: 11,2 Mio Passagiere (= Ranking zwischen HH und Berlin Tegel), 0,846 Mio t Fracht bis 2020, (Vergleich 2009: 3,8 Mio Passagiere, 0,175 Mio t Fracht)  
Änderungen seitdem: Betreiber (Fraport) ist ausgestiegen, Land ist Hauptgesellschafter, kein neuer Investor wird gefunden, weitere konkurrierende Billigflughäfen im Westen: z. B. Charlesrois, Bitburg, Anwerpen..., „Hahn im Sinkflug“ - Streichung von Flügen (Trierischer Volksfreund), Prognose für 2011: weniger als 3 Mio Passagiere laut Hahn
5. Flächenplanungen aus 2006 Gewerbegebiet Lautzenhausen (33 ha, 65 Grundstücke, Riesen-Gewerbezentrum, erweiterte Abfertigungshalle): inzwischen gecancelled
6. Einschätzung der örtlichen Bauämter

**Der spekulative Anteil am prognostizierten Gesamtaufkommen beträgt: 8.700 KFZ/Tag**  
(Prognosestrukturflächen, prognostiziertes Verkehrsaufkommen Hahn)

**Eine neutrale Überprüfung und Aktualisierung dieser Zahlen hat nie stattgefunden.**

Durchschneidung einer Jahrtausende alten Weinkulturlandschaft, ein zentralistisches und eindimensioniertes Wirtschafts- und Verkehrskonzeptes aufgrund eines ehemaligen Regionalflughafen-Betreibers mit unrealistischen Großambitionen? Mit einem Regionalflughafen der von einer einzigen Fluggesellschaft so abhängig ist wie ein Alkoholiker von der Flasche? Jeder seriöser Anlagenberater warnt davor, Geld nur in eine Aktie zu stecken...

**In Rheinland-Pfalz sollen alle Straßen zum Hahn führen. Die Abhängigkeit und damit Erpressbarkeit des Landes durch die Fluggesellschaft wird dadurch weiter gesteigert.**

Dabei besteht die Gefahr, über Jahrhunderte gewachsene, relativ krisenfeste und selbständig erfolgreiche Ressourcen zu vernachlässigen und zu schädigen.

## 7. Überdimensionierung der Planung

Hintergrund: Bis 15.000 KFZ/Tag gute Verkehrsqualität mit zwei, bis 30.000 drei Spuren.

Prognose zum HMÜ: 25.000 KFZ/Tag (BSVI)

1. Für 25.000 KFZ/Tag würden 3 Spuren eine gute Verkehrsqualität ermöglichen, vier plus zwei Spuren sind ab Wittlich bis über den gesamten Moselsporn geplant.
2. Der hoch-spekulative Anteil an den 25.000 KFZ beträgt 8.700 KFZ
3. Die B 50 neu soll zusammen mit der A 60 eine bedeutende europäische Fernverbindung von den westlichen Nordseehäfen zum Rhein-Main Gebiet werden: Widerspruch: 2 Spuren A60 an belgischer Grenze werden wegen geringen Verkehrsbedarfs nicht erweitert: Vervielfachung des Verkehrs zwischen Prüm und Wittlich bei sehr dünner Besiedlung dieser Region?

## 8. Vorhandene Straßen reichen auch zukünftig aus

Zu entlastende Strecken brauchen keine Entlastung oder haben so viel Verkehr, dass HMÜ bedeutungslos - Zweifel an Entlastung auch deshalb, weil von einer Mautpflichtigkeit der B50neu ausgegangen werden muss, die noch gar nicht in der Prognose drin ist.

Hintergrund:

Bis 15.000 KFZ bieten 2 Spuren eine gute Verkehrsqualität (Bundesvereinigung für Straßenbau und Verkehrsingenieure). Nullvariante ist Variante, wenn gar nichts gebaut würde. Alle Zahlen basieren auf der Vorstellung, dass keine Mautpflicht bestünde. Die Maut für vierspurige Bundesstraßen ist jedoch mittlerweile in Vorbereitung.

Straße	Prognose für 2025 (Nullvariante: Kfz/Tag)	Entlastungs- potential (ohne Maut)	Bemerkung
L 52 Altrich	12.000 Kfz	3.000 KFZ	Alternative entlastet auch
B 50a Longkamp-Bernkastel	5.900 Kfz	3.500 Kfz	Alternative entlastet auch
L 158 Monzelfeld-Mülheim	5.600 Kfz	2.800 Kfz	Alternative erleichtert, da neue Kriechspur
L 47 Lieser-Maring-Noviant	11.400 Kfz	3.200 Kfz	11.400 Kfz/Tag sind kein Problem
B 327 Morbach-L 150 Mehring	5.000 Kfz	3.500 Kfz	5.000 KFZ sind kein Problem
A 61 Rheinböllen-Köln	40.000 - 70.000 Kfz	4.000 - 5.000 Kfz	Entlastung gering
A 4 Köln-Belgien	120.000 Kfz	1.000 - 2.500 Kfz	Entlastung nicht spürbar

## 9. Ein Alternativvorschlag

1. Planungsabschnitt I bedarfsgerecht fertigstellen. Vermutlich reichen 2 Spuren.
2. Planfeststellung L 158 reaktivieren und ggf. aktualisieren.
3. Mülheimer Brücke ggf. sanieren/anpassen
4. ÖPNV im Moseltal zumindest in der Hochsaison und an WE verbessern, begleitet von einem touristischen Gesamtkonzept

Mögliche Nutzung bisherige Bauarbeiten auf Moselsporn:

1. Mountainbikeweg Löslich-Longkamp/Sommerrodelbahn/Seifenkistenbahn Löslich...
2. Panoramaplateau/Parkplatz als Ausgangspunkt für Wanderungen/Mountainbiketouren Landesgartenschau
3. Nutzung Bauarbeiten B50 bis Ürziger Höhe: Rückeroberung durch Natur oder Erschließung eines Aussichtspunktes

## 10. Vorschlag für den Einstieg in den Ausstieg

1. Weitere Zeit für Beratungen und Moratorium einplanen: **Vergaben im Planungsabschnitt II aussetzen**, Planungsabschnitt I ggf. anpassen
2. **Vorläufiger Baustopp im Planungsabschnitt II**, ggf. Verlagerung der Arbeiten auf Abschnitt I, wobei Klärung, ob zweispurig ausreichen würde:  
Begründung: Aktualisierung von Gutachten notwendig (Tourismus, Kosten-Nutzen, Verkehrsbedarf, Rieslingmeile, Welterbefähigkeit) - Kein Geld: Schuldenbremsengesetz
3. **Moratorium**: Prüfung der vorgeschlagenen Alternativen oder gemeinsame Entwicklung eines neuen Ansatzes

## 11. Hintergrundinfo zum aktuellen Baustand

1. **Der Auftrag für das umstrittenste und teuerste Kernstück des Hochmoselübergangs, die Hochmoselbrücke ist noch nicht vergeben.**
2. Im Planungsabschnitt I wurde schon viel gebaut. Da dieser - in einer bedarfsgerechten Form - mitgetragen werden könnte, wäre der Großteil der bisherigen Kosten dem ursprünglichen Zweck entsprechend eingesetzt worden.
3. Im sensibelsten Bereich des Planungsabschnitts II - auf dem halbinselförmigen Moselsporn - wurde bisher nur punktuell gearbeitet. Planierungsarbeiten an der Moselauffahrt sind sehr gut innerhalb des tourismusförderlichen Alternativkonzepts nutzbar.
4. Die veröffentlichten Zahlen: 100 Millionen € sind verbaut oder vergeben. Die einzelnen Anteile sind der Bürgerinitiative nicht bekannt, jedoch wäre der Großteil des Verbauten sinnvoll nutzbar, bei den vergebenen Anteilen sind keine Konventionalstrafen vereinbart.