

Dipl.Geophys.
Helmut Körlings
Reg.Dir. a.D.
BI "Pro Mosel"

56841 Traben-Trarbach, den 15.09.2012
Koppelberg 39
Tel.: 06541 – 3322
e-mail: koerlings.mosel@t-online.de

Herrn Hermann Gröhe - Generalsekretär der CDU
Klingelhöferstraße 8
10785 Berlin

Betreff: Hochmoselübergang
Bezug: 1.) eig. Schreiben v. 30.08.12
2.) Schreiben von H. Rottmann v. 05.09.12
3.) Schreiben von H. Hennemann v. 13.09.12
Anlage: eig. Beitrag zum „Dialog 2012“ (Kopie)

Sehr geehrter Herr Gröhe!

Zunächst bedanke ich mich für die – gleich zweifache – Antwort auf meinen Schriftsatz vom 30.08.c.a. Da ich das Thema für relevant und keineswegs ausdiskutiert halte, außerdem Ihr Referent Heiko Rottmann freundlicherweise versicherte, evtl. weitere Schreiben zum Thema an Sie weiterzureichen, glaube ich, dass die folgenden Erläuterungen helfen könnten, die definitiv falsche Sicht der CDU auf diesen Komplex der Realität anzunähern:

Die – leider – positive Haltung der Landespartei zur Causa „Hochmoselübergang“ ist an der Mosel nur allzu gut bekannt. Wir diskutieren darüber seit Jahren mit der Vorsitzenden, Julia Klöckner. Ich habe sie immer wieder darauf hingewiesen, dass diese Haltung Stimmen kostet, da das Megaprojekt von einer eindeutigen Mehrheit der Moselaner abgelehnt wird.

Die Argumente, die seitens der CDU-Führung in Mainz vorgebracht werden, gründen auf ein – nachweisbar – fehlerhaftes, da veraltetes Zahlenmaterial. Es ist, gelinde gesagt, befremdlich, dass man von Seiten der Landes-CDU bis dato keine Veranlassung sieht, dies zu korrigieren. (Eine solche Korrektur würde sich gerade jetzt, wo MP Kurt Beck wegen reihenweise floppender Landesprojekte zunehmend in die Defensive gerät, geradezu anbieten!). Ich deute – ohne Anspruch auf Vollständigkeit, folgende Punkte an:

- Die B 50 neu ist als Ost-West-Verkehrsachse in Rheinland-Pfalz nach Abzug der Amerikaner nahezu bedeutungslos geworden. Dieser Tatsache hat der BMVS mit der Rückstufung des Nutzen-Kosten-Faktors im Jahr 2009 (um satte 50%, von 3,6 auf 1,8) Rechnung getragen. In Zahlen bedeutet dies: Statt einer Frequenz von 26.000 KFZ/d werden nur noch 13.000 KFZ/d prognostiziert. (Vgl. hierzu etwa die Verkehrsbelastung von 80.000 KFZ/d auf der A 42 bei Essen !)
- Die o. a. Belastung der geplanten B 50 neu mit 13.000 KFZ/d wird weiter massiv sinken, wenn der Flughafen Frankfurt-Hahn, aller Wahrscheinlichkeit nach bereits im nächsten Jahr wegen seines Dauerdefizits stillgelegt werden muss. Hahn jedoch wird im Planfeststellungsbeschluss von 2006 als ein Hauptnutzer der Moselquerung genannt. Deshalb wird der N/K-Faktor nach der Schließung auf einen Wert unter 1,0, d.h. unter Pari, fallen. Die Kosten übersteigen dann auch numerisch den belegbaren Nutzen!

- Auch das Argument einer schnelleren Verbindung von den belgischen Nordseehäfen ins Rhein-Main-Gebiet ist eine Chimäre. Die Beweisführung hierzu können Sie der Anlage „Dialog“, II. Abschnitt, entnehmen.
- Eine ganz besondere Schiefelage der Landes – CDU wird aus dem Schreiben Ihres Referenten H. Hennemann deutlich: Da wird in schönen Worten die „Symbiose“ von Natur und Bauwerk beschworen. Genau dies stimmt – die Simulationen zeigen es überdeutlich – im vorliegenden Fall noch nicht einmal ansatzweise! Nach der Bewertung hervorragender Fachleute – z.B. des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege – wird die 2000-jährige Kulturlandschaft der Mittelmosel unwiederbringlich zerstört.
- Und genau diese Vernichtung des Kulturraums „Mosel“, die lediglich einigen wenigen Industriebetrieben fernab des Moseltals einen bescheidenen Vorteil bringen würde, ist der Grund für eine besondere Perfidie dieses Projektes: Die Straße und ihr Kernstück, der Moselhochübergang, wäre nämlich deutschlandweit das einzige Bauprojekt, das die direkt betroffenen Menschen nicht nur mit ihren Steuergroschen bezahlen müssen, sondern Jahr für Jahr mit einem Schaden der ganz besonderen Art

Das UNESCO-Welterbe-Komitee hat, unter Verweis auf das Brückenfiasko in Dresden unzweideutig klargestellt, dass es einem Antrag der Mosel auf Zuerkennung des Welterbestatus nicht entsprechen würde, wenn die Brücke gebaut wird. Dies entspricht einem Schaden für die Moselregion von mindestens 30 Mio €. Jährlich, versteht sich!

Vor diesem Hintergrund sind die konsolidierten Kosten des Projekts, die nach Ansicht renommierter Fachleute bei oder über 1 Milliarde (statt 360 Mio €) anzusetzen sind, nur eine Randnotiz wert!

Nein Herr Gröhe: Wenn Sie, wie Sie erklären, der Anwalt des ländlichen Raums sein wollen, dann stoppen Sie diesen Wahnsinn ! Sie haben die Möglichkeit hierzu, Sie wissen, wo der Hebel anzusetzen wäre!

Mit freundlichen Grüßen und vorzüglicher Hochachtung!

H. K ö r l i n g s

Georg Laska
(Vorsitzender Pro-Mosel)

Heide Weidemann
(Stellvertr. Vors. des BUND
und der BI Pro Mosel)

Dr. Elisabeth Reis
Hauptpetentin der Petition
„Gegen d. Hochmoselbrücke“