

Dipl. Psych. Georg Laska
Im Kordel 5
54539 Ürzig
Tel.: 06532 1598
eMail: georg@gero-net.de

Dipl. Geophys Helmut Körlings
RDir a.D.
Koppelberg 39
56841 Traben-Trarbach
Tel.: 06541-3322
eMail: koerlings.mosel@t-online.de

**An den
Bundesrechnungshof
Adenauerallee 81
53113 Bonn**

Ürzig / Traben-Trarbach, 07.08.2009

**Telefonzentrale: 022899-721-0
Telefax: 022899-721-2990
E-Mail: poststelle@brh.bund.de**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Folge der Finanzkrise wurde im Rahmen des Konjunkturpaketes I die Finanzierung der nach wie vor umstrittenen B 50 neu nebst Hochmoselübergang beschlossen - mit einem prognostizierten Kostenvolumen von 331 Millionen Euro (61 Millionen Euro für Abschnitt 1 plus 270 Millionen für Abschnitt 2); hiermit soll einerseits eine Fernstraßenverbindung von den Nordseehäfen ins Rhein-Main-Gebiet hergestellt und andererseits die regionale Wirtschaft gefördert werden; in letzter Zeit wird auch der Regionalflughafen Hahn ins Gespräch gebracht, der - weit abgelegen - nicht rentabel ist und auf Zuschüsse vom Land Rheinland-Pfalz angewiesen ist.

A. Der Nutzen

Diese für eine Bundesstraße ungewöhnlich hohen Kosten stehen unserer Meinung nach in keinem vertretbaren Verhältnis zu dem tatsächlichen Nutzen dieser Verkehrsverbindung:

1.

Die Planung stammt ursprünglich aus den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts, als noch keine vernünftige Nord-Süd-Verbindung existierte, was sich jedoch inzwischen geändert hat. Mittlerweile bestehen bereits zwei Verkehrsverbindungen zwischen den Nordseehäfen und dem Rhein-Main-Gebiet (Die A 60 und die Autobahnen A1 / A62 über Trier - Kaiserslautern), so dass die B50 neu nur für bestimmte Ziele einen gewissen Zeitvorteil (max. 20 Minuten) bringt.

2.

Die regionale Wirtschaft im Baugebiet der B 50 neu besteht zu einem guten Teil aus touristischen und vom Tourismus abhängigen Betrieben sowie dem Weinbau. Beides ist eng miteinander verflochten und gerade diese Verflechtung macht den Erfolg der Moselregion aus. Eine ganz wesentliche Voraussetzung hierfür ist das Landschaftsbild - die weinbebauten Moselberge und der malerische Flusslauf. Niemand kann ernsthaft behaupten, dass eine 1,7 Kilometer lange und 160 Meter hohe Betonbrücke nach dem Vorbild der schnörkellosen Winger Brücke dem förderlich sei.

Gelegentlich wird davon gesprochen, dass die bessere Erreichbarkeit der Region den Tourismus dennoch begünstigen werde; zugleich wird jedoch ein Gutachten gehandelt (aus

dem Jahr 2000, vom Europäischen Tourismus Institut ETI in Trier), das einen Rückgang beim Tourismus in den betroffenen Gebieten nach Fertigstellung der Brücke von (optimistischerweise) 10% Prozent prognostiziert. Berechnungen über die Konsequenzen einer ca. 10-jährigen Bauphase auf die touristischen Betriebe gibt es unseres Wissens nicht.

Die neue Straße müsste also die hohen Baukosten erwirtschaften und den zu erwartenden Schaden im Fremdenverkehr kompensieren. Dies soll durch verstärkte Industrieansiedlung geschehen, welche man auf Grund von Erfahrungen der Vergangenheit erwartet. Die Realität zeigt jedoch, dass an der komplett fertig gestellten A60 kaum eines der ausgewiesenen Gewerbegebiete zu mehr als 1/3 besiedelt ist; die Zeiten haben sich geändert, viele Betriebe sind nicht ausgelastet, und denken keineswegs an Neubau oder -ansiedlung. Was jetzt vonnöten ist, ist Konsolidierung. Dazu passen auch Untersuchungsergebnisse, die belegen, dass der Bau von Autobahnen heute nicht mehr automatisch zu mehr Arbeitsplätzen führt (z.B. VCÖ-Studie: <http://www.vcoe.at/start.asp?b=88&ID=3025>).

3.

Der Regionalflughafen Hahn liegt in einer sehr schwach besiedelten Gegend und hat deshalb naturgemäß Probleme, die für eine Rentabilität nötige Anzahl von Passagieren zu finden. Durch die B 50 neu würde sich die Anbindung an Benelux und in die nordwestliche Richtung verbessern. Ob das jedoch mehr Kunden bringt ist fraglich, denn in dieser Region konkurrieren mit Metz-Nancy, Luxemburg, Liege und Maastricht, um nur die wichtigsten zu nennen, verhältnismäßig viele Flughäfen, um eine, bedingt durch die ländliche Struktur, zahlenmäßig kleine Kundschaft. Vom Autobahnkreuz Wittlich aus ist der Flughafen Hahn schon heute für PKW problemlos anzufahren.

B. Die Finanzierung

Das Problem der Finanzierung war einer der Hauptgründe, warum das Projekt über 4 Jahrzehnte hinweg keine Realisierung fand.

1992 kam es zur Einstufung des Vorhabens in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes und damit zu einem Bruch mit dem Finanzierungsvorbehalt: Der damalige rheinland-pfälzische Verkehrsminister Brüderle und Ministerpräsident Scharping erreichten dies, weil sich der damalige Bundesverkehrsminister Krause auf einen eigenartigen Kompromiss einließ: Die Strukturschwäche des Landes Rheinland-Pfalz wurde in die Kosten-Nutzen Analyse hinein gerechnet und das Land verpflichtete sich zu einer Kostenbeteiligung. So hob man die Kosten-Nutzenanalyse in einen positiven Bereich. Außerdem sollte die Moselhochbrücke mit Hilfe eines privaten Investors finanziert werden, der sich seine Kosten über ein Mautsystem wieder zurückholen sollte.

Standhaft wurden die ursprünglich geplanten Mauteinnahmen hochgerechnet, indem man von falschen Verkehrsprognosen ausging. Die zugrunde liegende Umfrage suggerierte eine durchgehende vierspurige Verbindung ohne Mautstelle. Erst eine gründliche Recherche des Mainzer Verkehrsausschusses brachte die Wahrheit zutage: Nicht mit 17.600, sondern nur mit 13.500 Fahrzeugen (davon 3.700 LKWs) ist bei dieser Planung zu rechnen - ohne Maut. Denn von dem Mautmodell hat sich das Bundesverkehrsministerium inzwischen verabschiedet. Es hätte sich auch schwerlich ein Investor finden lassen - Interesse bekundet hatte in all den Jahren jedenfalls kein einziges Unternehmen. Der nur zweispurig geplante und teilweise bereits begonnene Ausbau der B50 neu bei Platten und Longkamp (Anschluss an die B 327 / Hunsrückhöhenstrasse) ist z.T. eine Konsequenz aus der relativ geringen Verkehrserwartung.

Der Verzicht auf die Privatfinanzierung (zusammen mit der allgemeinen Preissteigerung) belastet den Steuerzahler um das Fünffache dessen, was ursprünglich geplant war: Statt 50 Millionen Euro (103 Millionen DM im Jahr 1998) für Abschnitt 2 soll die öffentliche Hand nunmehr die gesamte Summe von 270 Millionen Euro aufbringen.

Nach wie vor finden sich große Kostenverursacher nicht in der Kalkulation:
Die Pfeilergründung des Hochmoselübergangs im Ürziger Hang auf der linken Moselseite ist nur mit besonderer Bautechnologie lösbar, weil es hier keinen festen Grund gibt. Das belegt selbst das im Verfahren erstellte Gutachten.

Auf der rechten Moselseite soll die B 50 neu auf der Kante eines der gefährlichsten Rutschhänge an der Mosel, dem Graacher Hang - verlaufen. Auch diese Gefahr wird zwar nicht gezeugnet, bleibt aber in der Kostenermittlung unberücksichtigt! Zur Zeit läuft ein Beweissicherungsverfahren, um die Grundlage für spätere Entschädigungen an die betroffenen Hauseigentümer zu schaffen. Obwohl die Entschädigungskosten in unmittelbarem Zusammenhang mit der Baumaßnahme stünden, finden wir hierzu keinen finanziellen Ansatz. Die jetzt von Bund und Land RLP mit 270 Millionen Euro bezifferten Kosten sind daher völlig unverständlich. Pressemitteilungen aus der Vergangenheit lassen den Schluss zu, dass einige Teile des Vorhabens - wie die Zubringerstraßen - aus dem Gesamtkonzept entfernt und in die finanzielle Verantwortung des jeweiligen Baulasträgers bis hinunter zum Kreis verlagert werden sollen. Einen kleinen Überblick über die Entwicklung zeichnet das beigefügte Papier auf.

Den Abschied von der Privatfinanzierung haben im übrigen zwei Dinge ermöglicht: Die erwarteten Mautmehreinnahmen (durch die Erhöhung der allgemeinen LKW-Maut) und das Konjunkturpaket. Die Höhe der Mautmehreinnahmen wurde aber bekanntermaßen überschätzt. Und warum Mittel aus dem Konjunkturpaket für eine bereits lange geplante Straßenverbindung verwendet werden dürfen, ist uns nicht ganz klar.

Wir wären Ihnen - im Sinne des Steuerzahlers - sehr dankbar, wenn Sie die Planung und Kostenschätzung der B 50 neu - Hochmoselübergang überprüfen würden.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Laska

Helmut Körlings