

Bürgerinitiative Eifel, Mosel, Hunsrück in Bewegung e.V.

An das

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Herrn Bundesminister Dr. Peter Ramsauer – persönlich -
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

z. Ktn.
Bundesministerium der Finanzen
Herrn Bundesminister Dr. Wolfgang Schäuble
Postfach 1308
53003 Bonn

z. Ktn.
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Herrn Dr. Norbert Röttgen
Postfach 12 06 29
53048 Bonn

Offener Brief

**Bezug: Artikel des Trierischen Volksfreunds vom 22.1.10,
„Regierung überprüft 1000 Straßenbauprojekte“**

**Antrag auf Überprüfung der Wirtschaftlichkeit und des Bedarfs
für den Hochmoselübergang im Rahmen der Neuverlegung der B 50**

Ürzig/Zeltingen-Rachtig/Bernkastel-Kues/Lösnich/Erden, den 12.02.2010

Sehr geehrter Herr Verkehrsminister Dr. Ramsauer,

wir erfahren im o.g. Artikel, dass das Bundesverkehrsministerium Bedarf und Wirtschaftlichkeit von zahlreichen Straßenverkehrsprojekten überprüft. Wir beantragen in diesem Rahmen die Überprüfung des Teilprojektes B 50 neu, vor allem den Abschnitt zwischen Platten und Longkamp. Die Gründe:

1. Bedarf

Die einzige veröffentlichte Verkehrsstudie zu diesem Projekt wurde 1997 vom Diplom-Geographen Georg Herrig vorgestellt. Die Studie ging in den Verkehrswegeplan ein. Die wesentlichen Ergebnisse:

1. Keine Relevanz für die Verbindung zwischen Lüttich/Brüssel und dem Rhein-Main Gebiet, da die neue Trasse keine Verbesserung der Erreichbarkeit erzielt.
2. Keine Relevanz für bessere Erreichbarkeit zwischen den Zentren Trier, Kaiserslautern, Koblenz und Rhein-Main
3. Moderate Effekte für die Erreichbarkeit des Raumes Wittlich zum Hunsrück. Wegen der geringen Bevölkerungsdichte jedoch geringes Verkehrsbedürfnis.
4. Der durchschnittliche Zeitgewinn zwischen den für die Landesregierung relevanten Zentren beträgt nur drei Minuten.
5. Aufgrund der geringen zeitlichen Einsparungen und des geringen Verkehrsbedürfnis der untersuchten Regionen sind bedeutsame Effekte, wie z.B. Unternehmensansiedlungen, Arbeitsplatzgewinne und Verkehrsentlastungen des Moseltals nicht zu erwarten.

Herrig kommt zu folgenden Schlussfolgerungen: „Die vorgestellten Untersuchungen haben ... ergeben, daß diese geplante Fernstraße nicht die erwarteten Erreichbarkeitsverbesserungen der angesprochenen Räume herbeiführen wird und auf dieser großräumigen Verbindung keine günstigere Alternative zu dem dichten und qualitativ guten bestehenden Fernstraßennetz darstellt...

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.“ (Material zur angewandten Geographie, Band 26, Bonn 1996, S.192)

Wir haben Ihnen die Kopie dieser Untersuchung unserem Schreiben beigelegt.

Die seit der Veröffentlichung relevanten Fakten haben sich in der Zwischenzeit dahingehend verändert, dass in der Summe das Projekt noch weniger Sinn machen würde:

1. Der inzwischen realisierte weitere Ausbau u.a. der A1, A 60, A61 und der B 50 auf dem Hunsrück führen dazu, dass die damals berechneten Erreichbarkeitsverbesserungen heute noch geringer ausfielen.
2. Schon 1997 sah Georg Herrig im Ausbau und der verstärkten Nutzung und Verknüpfung anderer Verkehrswege: Schiene, Bus und Wasser Alternativen, die nie geprüft wurden. Heute wissen wir noch mehr, wie dringlich Klimaschutz ist.

Der inzwischen als ziviler Flughafen genutzte Hahn wird inzwischen von Befürwortern ins Feld geführt. Der ehemalige Flughafenbetreiber FRAPORT hatte seinerzeit bekundet, dass er diese Verbindung nicht benötige. Wegen fehlender Gewinnerwartung zog sich die Firma vom Hahn zurück. Das Land betreibt jetzt mehrheitlich das Cargo-Geschäft und schreibt dauerhaft rote Zahlen.

2. Wirtschaftlichkeit / Kosten-Nutzen-Analyse

Der Nutzen der B 50 neu fällt bei einer rein verkehrszentrierten Betrachtung schon sehr gering aus, wie oben dargelegt. Die Kostenanalyse:

1. Baukosten

Mindestens 270 Millionen € reine Baukosten. Wir gehen allerdings von erheblichen Mehrkosten aus, weil

- öffentliche Projekte erfahrungsgemäß immer teurer als geplant ausfallen
- die Pfeiler der Hochmoselbrücke in einen instabilen Geröllhang gesetzt werden sollen, was mit Unwägbarkeiten verbunden ist und erheblichen Mehraufwand erwarten lässt
- die auf dem Moselsporn verlaufende Trasse in nachweislich abrutschgefährdeten Hängen liegt, was nicht in angemessenem Ausmaß in die Kostenplanung einging
- ein ehemaliges Bergbaugebiet durchschnitten werden soll, wodurch ggf. besondere Entsorgungsaufwendungen getroffen werden müssen, deren genaues Ausmaß bis heute unbekannt ist
- es denkbar ist, dass die Baumaßnahmen durch aufgebrachte Bürger behindert und dadurch verzögert werden

Die ursprüngliche Planung sah eine Finanzierung über das Privatstraßenfinanzierungsgesetz vor. Mangels privater Interessenten sollen heute die Gesamtkosten aus Steuergeldern finanziert werden.

2. Ökologische Kosten

Passagen aus dem Erörterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren 1999:

Moseltal und Moselrandhöhen

Es ergeben sich erhebliche Konflikte, insbesondere ... durch die Siedlungen entlang der Mosel, wertvolle Biotope und Lebensräume sowie Erholungsräume. Die Ausweisung eines durchgehenden Korridors ist nicht möglich...

Die Querung der Mosel mit einer ca. 1,7 km langen Brücke stellt einen erheblichen, nicht ausgleichbaren Eingriff in das Landschaftsbild dar. Der Charakter des Moseltales mit den typischen kleinen Weinorten wird durch dieses großdimensionierte Bauwerk verändert...

Das geplante Vorhaben wird erhebliche, nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen für Flora und Fauna sowie die landschaftsgebundene Erholung bewirken, da der gesamte Teilraum als ein funktional zusammenhängender Komplex betrachtet werden muß und eine Zerschneidung der... Flächen auf der Hochfläche zwischen Zeltingen-Rachtig und Longkamp irreversible Schäden hervorrufen wird....

Ergebnis:

Aufgrund der außerordentlichen Empfindlichkeit ...sind erhebliche und nachhaltige, nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft i.S. von § 4 LPflG Rheinland-Pfalz zu erwarten. Diese Aussage wiegt um so schwerer, da nicht nur § 24-Biotopflächen beeinträchtigt werden, sondern auch Lebensräume gefährdeter Tierarten mit hochkomplexer Indikatorfunktion sowie landesweit gefährdeten Biotoptypen...

Die Eingriffe sind in Teilen nicht ausgleichbar. ... Eine Ursache dafür ist die spezielle, räumlich eingeeengte Situation auf dem schmalen Moselsporn und die vorhandene hohe Qualität des Landschaftsraumes...

Boden

... Verlust biotisch aktiver Bodenfläche durch Versiegelung....Funktionsbeeinträchtigung des Bodens durch die Überformung und Zerstörung der natürlichen Bodenstruktur und durch Bodenverdichtungen.

Wasser

*... Im Hinblick auf das **Grundwasser** führt die Versiegelung ... zu einem vollständigen Verlust von Versickerungsfläche und damit zu einer Verminderung der Grundwasserneubildungsrate und einem erhöhten oberflächlichen Abfluß von Niederschlagswasser. ... Zerstörung und Verdichtung des natürlichen Bodengefüges. Belastungen für das Grundwasser ergeben sich durch das von der Straße ablaufende, mit Schadstoffen verunreinigte Niederschlags- und Tauwasser...*

Klima/Luft

... Erhöhung der Schadstoffbelastung ...bis zu den Moselbergen und auf dem Plateau östlich der Mosel wird es zu einer Verschlechterung der Luftqualität kommen....

Landschaft / Erholung

... Überprägung der Eigenart des Moseltales durch die ca. 1.700 m lange und bis zu 158 m hohe Hochmoselbrücke; Technische Überprägung der Landschaft....

Die natürliche Erholungseignung des Spornes für die ruhige, landschaftsgebundene Erholung wird gemindert...

... landschaftsästhetischen Störungen...

... Verlärmung des Moselspornes... und ... Beeinträchtigung der Landschaftsbildqualität,...der Erholungsinfrastruktur zu erwarten. ...

Aufgrund der festgestellten Grundwasserneubildungsfunktion gehen die Spitzenweingüter der Region von einer Qualitätsminderung der betroffenen Weinlagen aus. Es handelt sich hier um die besten und weltweit berühmtesten Riesling-Steillagen,

3. Wirtschaftliche Kosten

- Einen Rückgang des Tourismus um bis zu 10 % in der betroffenen Region erwartet ein Gutachten, das jedoch von fehlerhaft zu hohen Erreichbarkeitseffekten ausgeht. Dieser Umstand sowie die negativen Reaktionen von Gästen vor Ort sprechen für höhere Einbußen. Die betroffene Touristikregion trägt rund 1/3 zur Gesamtbilanz des Tourismusgewerbes in Rheinland-Pfalz bei (Statistisches Landesamt). Das Gastgewerbe ist an der Mittelmosel neben der Weinwirtschaft das zweite Standbein.
- Allein in sieben von elf Ortschaften, die von der Durchschneidung ihres Naherholungsgebietes betroffen sind, existieren 186 denkmalgeschützte Bauten oder Kunstwerke. Eine Beantragung des UNESCO-Titels Weltkulturerbe „Moseltal“ ist geplant. Aufgrund der vorgesehenen Dimensionen und nicht moseltypischen Architektur der Hochmoselbrücke muss erwartet werden, dass keine Anerkennung erfolgen wird. Diese Erwartung sollte in einer wirtschaftlichen und nachhaltigen Kostenberechnung berücksichtigt werden.

4. Image-Schaden für Deutschland

Kritische Artikel erschienen bereits u.a. in folgenden internationalen Medien: The Wall Street Journal, Financial Times, Guardian, The Sunday Times, Decanter, Winespectator, Slow Food Deutschland,

VinAvisen (Dänemark), Borsen (Dänemark), RyanOpaz (Spanien), AIS Lombardia (Italien), Rivista Di Vinhos (Portugal). National ist der Hochmoselübergang u.a. in der Sendung Frontal 21 kritisiert sowie in weiteren Regionalsendern (SWR, 3 SAT), im Deutschlandfunk, im Focus und im Feinschmecker thematisiert oder kritisiert worden. Uns liegen Protestbriefe aus aller Welt vor: insbesondere aus den USA, Großbritannien, Belgien, Dänemark, Österreich und Honkong. In Internetforen existieren zahlreiche Protestgruppen, z.B. in „wer-kennt-wen“, einem regionalen Forum im Südwesten mit über 2400 Mitgliedern.

Auf die Seite: www.b50neu.de wird in diesem Zusammenhang zwecks Detailinformationen verwiesen.

Sehr geehrter Herr Doktor Ramsauer, wir gehen davon aus, dass Sie im Rahmen der angekündigten Maßnahmen die ökologischen und wirtschaftlichen Schäden einer erneuten Überprüfung zuführen. Wir stehen Ihnen oder Ihren Mitarbeitern gerne für ein Gespräch zur Verfügung, in dem auch Alternativen besprochen werden können. Auf der folgenden Seite sind einige der namhaften Firmen aufgelistet, die der Bürgerinitiative angehören.

Mit freundlichen Grüßen

Dr Elisabeth Reis

Georg Laska

stellvertretend für:

Stuart Pigott
Weinautor

Dr. Ernst Loosen
Weingut Dr. Loosen, Bernkastel
Mitglied des VDP, Verband Deutscher Prädikatsweingüter

Markus Molitor
Weingut Markus Molitor, Wehlen
Mitglied des Bernkasteler Rings

Wolfgang Langguth
Weinkaufmann, Traben-Trarbach

Rudolf Trossen
Mitglied von EcoVin
Bundesverband ökologischer Weinbau

Markus Reis
Hotel Zeltinger Hof, Zeltingen-Rachtig

Karl-Heinz Sülflow
BUND-Bezirkssprecher

Dr. Renate Willkomm
AG Eifel-Mosel-Hunsrück in Bewegung

Jutta Blatzheim-Roegler
AG Eifel-Mosel-Hunsrück in Bewegung
Bündnis 90/Die Grünen

Dr. Hans-Jürgen Belitz
AG Eifel-Mosel-Hunsrück in Bewegung

Helmut Körlings
Reg. Dir. a.D., Traben-Trarbach

Heidelind Weidemann
BUND Rheinland-Pfalz

Ansprechpartner:

Georg Laska
Im Kordel 5
54539 Ürzig

Dr. Elisabeth Reis
Weingartenstraße 31
54492 Zeltingen-Rachtig