

Brückenbau

Das Himmelreich aus Beton – bald an der Mosel

Von Holger Kreitling 13. April 2010, 04:00 Uhr

An der Mosel bei Ürzig soll eine gewaltige Brücke gebaut werden. Seit 40 Jahren wird um das Bauwerk gestritten. Jetzt sind die Arbeiten in Gang. In Berlin haben Winzer, internationale Weinexperten und Weinliebhaber wie Joschka Fischer nun gegen "das Monster" protestiert - und dazu Riesling getrunken.



Foto: picture-alliance/ dpa

So soll die Brücke zwischen Ürzig und Rachtig ab 2016 über die Mosel führen. Insgesamt soll der Straßenausbau 330 Millionen Euro kosten, 90 Millionen Euro sind bereits ausgegeben. Seit 40 Jahren wird über die Brücke gestritten.

Die Gläser klingen. Von kundigen Händen geschwenkt, entfaltet der berühmte Moselriesling sein Aroma. Renate Künast von den Grünen spricht engagiert und von der Leber weg. Ex-Außenminister Joschka Fischer hebt sein Glas. Nickt mit dem Kopf. Alle sind sie da, Winzer, Politiker, Sterne-Köche, Sommeliers, Weinkritiker. Einer der Weinbauern von der Mosel ist ein kleiner Ökowinzer, eine Frau produziert in der gleichen Region 300 Millionen Flaschen im Jahr. Der Anlass ist traurig, doch die Stimmung gut. Die Veranstaltung in einem China-Restaurant im Berliner Westen läuft sogar so gut, dass man die Protestdemo International Riesling Rescue für einen Moment

verlassen kann, um sich dem Ort des Grauens zu nähern.

Wenn man in Bernkastel-Kues an der Mosel ein Schiff besteigt und den Fluss in Richtung Norden befährt, sehen die staunenden Touristen ein Naturwunder, die Moselschleife bei Ürzig. Die Schiffe sind fast immer voll, viele Menschen kommen hierher, um die romantischen Dörfer und die Steilhänge zu betrachten. Der Fluss hat sich in Jahrtausenden in die Erde gegraben, und er zieht seine berühmten Kurven. Der ganze Stolz der Region. Und dankenswerterweise stehen in den Weinbergen ihre klingenden Namen in riesigen Buchstaben.

Die berühmten Lagen bei Ürzig

Spätestens beim "Graacher Himmelreich", hoch oben über der Mosel, werden die Fotoapparate gezückt. Dann folgen unter anderem die "Wehlener Sonnenuhr", das "Zeltinger Himmelreich", der "Ürziger Würzgarten", das "Erdener Treppchen" und, noch edler, der "Erdener Prälat", lauter Lagenamen, die Weinfreunde in der ganzen Welt mit Ehrfurcht und Entzücken hersagen. Die Bootsfahrer genießen den Ausblick bei Ürzig, hinter der Moselschleife drehen die Schiffe dann oft und fahren zurück.

So sieht es jetzt aus. In sechs Jahren wohl nicht mehr.

Denn ab 2016 ist ab dem Graacher Himmelreich eine gewaltige Brücke zu sehen, die sich über das Moseltal zwischen Ürzig und Rachtig spannen wird und die Eifel mit dem Hunsrück verbinden soll. Ein Bauwerk, von dem die Befürworter schwärmen, man könne den Kölner Dom darunterstellen, so hoch ist es. 1700 Meter lang, bis 160 Meter über dem Fluss. Die legendäre Waldschlösschenbrücke von Dresden ist dagegen ein Steg.

Der seit 40 Jahren geplante, immer wieder verschobene "Hochmoselübergang" soll insgesamt 330 Millionen Euro kosten, das Geld kommt vom Bund, nur 20 Millionen muss Rheinland-Pfalz bezahlen, weshalb die Landesregierung sich gleich mehrfach freut. Die Anbindung an den darbenden Flughafen Hahn wird durch die geplante B50 verbessert, die strukturschwachen Gegenden links und rechts der Mosel aufgewertet. Landesvater Kurt Beck (SPD) ist zufrieden, sein Verkehrsminister, der zugleich über den Weinbau wacht, sieht keinen Grund zur Sorge.

Ein Monstrum, sagen die Kritiker über die Brücke. Ein Scheusal. Eine Schande. Eine zum Himmel schreiende Dummheit. Und das bringt uns ins Berliner Restaurant zurück zum International Riesling Rescue. Am Sonntagabend traten die Demonstranten an, um den ganzen Brückenwahnsinn auszubreiten. Die Winzer befürchten massiven Schaden für den Wein. Denn das vierspurige neue Himmelreich führt auch über den Moselsporn, wofür Wald gerodet wird, der als Wasserreservoir für die Steilhänge dient. Das Mikroklima verändert sich, Trockenstress ist eine Gefahr, der in heißen Jahren bei den Trauben eine Notreife auslöst. Durch Klimaerwärmung haben die Winzer ohnehin genug Probleme mit steigenden Temperaturen.

"Wir Winzer machen uns Gedanken um unsere Existenz", sagt Katharina Prüm vom Weingut J.J. Prüm ernst. Die Bedeutung des Weins und der "Schatz an der Mosel" würden unterschätzt, klagt die Juristin. Auch der Tourismus, das zweite Standbein der Region, nähme Schaden, denn die Besucher möchten Ruhe, Natur, Romantik. Ob mit oder ohne Restsüße: Dies ist überhaupt nicht mit dem Hochmoselübergang zu vereinen.

"What's going on with that fucking bridge"

Ernst Loosen, bekannter Weinbauer aus Bernkastel, poltert. Er kommt gerade von einer Reise nach Australien und Asien zurück. Man sei keine zehn Minuten aus dem Flieger, schon werde man überall gefragt: "What's going on with that fucking bridge." Die Lagen seien mit den legendären Bordeaux-Lagen zu vergleichen, man müsse sich vorstellen, jemand wollte durch Pomerol eine Straße bauen. Aber, klagt Loosen, der Prophet im eigenen Land gilt nicht.

Zu den vielen verblüffenden Dingen in Zusammenhang mit diesem Bauwerk gehört die Tatsache, dass an der Mosel selbst der Protest verhalten ist. Etliche Anwohner sehen das Bauwerk als Modernisierung an, als Fortschritt. Im Ausland aber regen sich Weinfreunde überall auf.

Drei britische Weinkritiker haben sich an die Spitze gesetzt, Hugh Johnson, Janice Robinson und Stuart Pigott rufen zum Widerstand auf, weil ihnen in Deutschland nicht genug passiert. Einzigartig sei dieses kleine Stück Land, wunderschön und enorm wichtig. "Die Franzosen würden auf die Barrikaden gehen", ruft Janice Robinson. Stuart Pigott, der viel für den deutschen Wein getan hat, krawallt "Shame on you, Mr. Beck." Hugh Johnson erklärt, man könne einen Bordeaux-Wein kopieren, aber niemals die Finesse des Mosel-Rieslings aus den Spitzenlagen wie um Ürzig.

"Haha, Rollmops", lacht Joschka Fischer

Wein- und Verkehrsminister Henrik Hering hat Johnson im Dezember einen Brief geschrieben und formuliert, der Kritiker möge doch lieber über Moselwein als über Straßen dort schreiben. Dafür erntet er nun viel Spott.

"That Hering", knurrt Johnson.

"Haha, Rollmops", lacht Joschka Fischer und hebt sein Glas.

Doch die Landesregierung kann sich gelassen geben, auch wenn letzten Freitag noch einmal alle Argumente auf vier Seiten Pressemitteilung versandt wurden. Das Bauwerk ist beschlossen, abgesegnet, in die Haushalte eingestellt, von Gerichten bestätigt, und die Arbeiten an den Zubringern haben begonnen. 90 Millionen Euro sind bereits ausgegeben. 2011 soll die Brücke in Auftrag gegeben werden. Der Zug rollt, niemand kann ihn stoppen, die normative Kraft des Faktischen erhebt ihr hässlich' Haupt.

Weinexperte Stuart Pigott fuchtelt jetzt mit dem Nachbau einer römischen Rebschere in der Luft herum, mit der vor 1800 Jahren schon Wein geerntet wurde. "Die ist keine Kampfmaschine", ruft er, "dies ist eine Friedensmaschine!" Er beschwört Tradition und Vergangenheit.

Die kennen die Gegner auch. 1969 begannen die Pläne für die Straße, damals war die Gegend tatsächlich arm an Verkehrsverbindungen. Die Nato hatte Interesse an den vier Spuren, noch 1984 war der Aufmarsch der Armee im Ernstfall die Begründung für den Bau. Als die Truppenverschiebung 1990 überflüssig wurde, änderte man die Erklärungen, erhöhte das Bauvolumen, obwohl andere Schnellstraßen und Autobahnen im Entstehen waren. Die Ingenieure schwärmen noch heute über die Schönheit der Brücke, als könne man mit 16 Meter breiten Betonsäulen am Fluss Ästhetikpreise gewinnen.

Kürzer fährt man anderswo

Ende der 90er-Jahre sollte der Bau privat finanziert werden, es fand sich kein Investor. Der Bund mochte das Geld nicht geben. Erst 2008 waren die Mittel frei, man erhoffte sich Mauteinnahmen. Die Gegner rechnen vor, dass Lkws zwischen Holland und dem Rhein-Main-Gebiet schneller über andere Autobahnen fahren.

Aus Meißen ist Georg Prinz zur Lippe vom Weingut Schloss Proschwitz nach Berlin gereist. "Wahnsinnig töricht" sei das alles, gerade wo der deutsche Wein so im Aufschwung ist. Die Verschattung an der Brücke sei gigantisch, rechnet er vor, die Weinberge hätten weniger Licht. "Das kann jeder Weinbauregion passieren", ruft er und haut auf den Tisch. Allerdings ist er skeptisch. Bei der Waldschlösschenbrücke in Dresden seien Emotionen aufgekommen, an der Mosel bisher nicht. Der Bau wurde trotzdem nicht gestoppt.

Eine Frau von der Bürgerinitiative setzt sich zu Fischer. "Was können wir tun? Sagen Sie es uns."

"Ich?" Fischer hebt sein Glas und schüttelt den Kopf. Man müsse dranbleiben jetzt, sagt er, die müssten kräftig lobbyiert werden. Im nächsten Jahr sind Landtagswahlen in Rheinland-Pfalz, die SPD regiert noch alleine. Wahrscheinlich braucht sie nach der Wahl Partner, darauf spekulieren die Grünen und mit ihnen die Winzer. Ernst Loosen erzählt von einem Marktstand in Bernkastel, der den Touristen die Brücke zeigt. Sie seien alle entsetzt, sagt er. Man müsse den Druck auf die Politiker erhöhen. "Dat wollen die nit haben", grummelt Loosen. "Große Hoffnung" habe er.

"Wir werden sie schlagen", verkündet Hugh Johnson lautstark.

"Well done", sagt Joschka Fischer und hebt sein Glas.

Im Wein liegt, na ja, die Wahrheit.

[Ein Video mit Stuart Pigotts Aufruf gegen die Brücke finden sie hier](#)
