

Moselbrücke

# Zwanzig Minuten gegen zweitausend Jahre

**Warum können Politiker nicht von irrwitzigen Plänen Abstand nehmen? Die beabsichtigte Hochbrücke bei Ürzig ist ein monströses Projekt. Sie wird die Kulturlandschaft des Moseltals zerstören.**

Von Dieter Bartetzko



Schatten über einer einzigartigen Kulturlandschaft: die geplante Moselbrücke bei Ürzig im Modell

21. April 2010 Seit einigen Wochen laufen im deutschen Fernsehen zur besten Sendezeit Werbespots, in denen die Tradition die Hauptrolle spielt. Die einprägsamste Szene zeigt einen silberhaarigen, attraktiv verwitterten und hellwach blickenden fiktiven Waldhüter, der, den berühmten Ausspruch Thomas Morus' abwandelnd, mit warm-tiefer Stimme verkündet, Traditionsbewusstsein heiße „nicht die Asche zu hüten, sondern den Funken weiterzugeben“. Ein wunderbarer Satz, wie gemeißelt zum Ausdruck

unseres Selbstverständnisses als Kulturnation. Doch bei Licht betrachtet, sind wohl fast nur noch jene Funken gemeint, die den Ottomotor unserer Kraftfahrzeuge treiben. Das bestätigt indirekt Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, zu dessen Zuständigkeit auch die „Bundesstiftung Baukultur“ gehört. Seine bisher bekannteste Aussage zum Stand unseres Bauens ist die, dass der Nachbau der berühmten Stülerkuppel des Berliner Stadtschlusses so viel kosten würde wie acht Kilometer neuer Autobahn.

Der Minister steht nicht allein mit seiner Affinität zum Verkehr: Als Georg Milbradt noch Sachsens Ministerpräsident war, ein fanatischer Befürworter reibungslosen Autoverkehrs und damit auch der Dresdner Waldschlösschen-Brücke, bewertete er die drohende Streichung des Elbtals von der Welterbeliste achselzuckend als „verkraftbar“. Baden-Württembergs Ministerpräsident Stephan Mappus, früherer Verkehrsminister seines Landes, und Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster arbeiten, unbeirrt von Bürgerprotesten, Appellen der Denkmalpflege und der Architektenschaft, gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG am Teilabriss des Stuttgarter Hauptbahnhofs zugunsten einer neuen ICE-Strecke. Der Monumentalbau, zwischen 1914 und 1928 entstanden, ist eines der bedeutendsten Denkmäler der klassischen Moderne. In Rheinland-Pfalz schließlich, wo eben noch das Risiko, gleichfalls den Welterbestatus zu verlieren, zur Einsicht und zum Verzicht auf eine Autobahnbrücke über das Mittelrheintal führte, kämpft nun Hendrik Hering, Wirtschafts-, Verkehrs- und Weinminister des Landes, für eine Schnellstraße samt 160 Meter hoher und 1,7 Kilometer langer Brücke über die Mosel bei Ürzig.

## Einzigartige Kulturlandschaft

Das gigantische Bauwerk, so Hering, sei zwingend für eine bessere Verbindung zwischen den belgischen Nordseehäfen und dem Rhein-Main-Gebiet. Die zahlreichen Gegner des Projekts sucht er mit dem Hinweis zu beschwichtigen, dass nur drei der dreizehn weltberühmten Weinlagen zwischen der künftigen Brücke und Bernkastel-Kues „in eng begrenztem Umfang Verschattungen“ ausgesetzt würden.

Kein Zweifel, dass Hendrik Hering in seiner Eigenschaft als Weinminister oft vom unschätzbaren kulturellen Wert der Mosel-Weinberge gesprochen haben wird. So wie kein Prospekt der Weinhandels- und der Tourismusbranche ohne den Hinweis auskommt, dass die Ürziger Moselhänge teilweise seit zweitausend Jahren bearbeitet werden. Jedem zeigt

schon ein flüchtiger Blick, wie reich gesegnet an Kultur der Landstrich ist. Überall, gipfelnd im nahen Trier, trifft man auf antike Denkmäler, romanische, gotische und barocke Kirchen und Klöster, historische Bürgerhäuser und Weingüter. Grundlage all dessen ist der Weinbau, eingeführt von den Römern. Worin manifestierte sich Kultur augenfälliger als in Weinhängen, auf denen seit zwei Jahrtausenden Rebstöcke kultiviert werden und in jedem Herbst vorzüglichen Wein liefern?

## Monströses Projekt

### Zum Thema

Brückenstreit am Mittelrhein  
Brückenbau: Feste Querung  
bei der Loreley  
Unesco-Entscheidung:  
Dresden ist kein Welterbe  
mehr

Was ist demgegenüber der geplante „Hochmoselübergang“? Abgesehen vom banalen Superlativ, dass seine Brücke eine der höchsten, breitesten und längsten Deutschlands würde, hat sie nur Pragmatismus pur wie beispielsweise einen Zeitvorteil von etwa zwanzig Minuten zu bieten. Dank ihrer enormen Höhe wird die geplante Brücke den unter ihr gelegenen Bereich nicht in jene knochentrockene Wüstenei verwandeln, die wir von Hunderten niedrig aufgestellter Autobahnzubringer

kennen. Doch was ist das gegen den verheerenden Effekt, den der monströse Bandwurm aus Beton und Asphalt auf das Erscheinungsbild der Kulturlandschaft hätte? Er würde sie, und das können selbst geschönte Computeranimationen nicht ganz kaschieren, brutal durchschneiden, würde Blickbeziehungen, landschaftliche Korrespondenzen, harmonische Höhen- und Tiefenlinien zerstückeln und verzerren – Fakten, die im Fall Dresden die Unesco veranlassten, das Elbtal 2009 von der Liste des Weltkulturerbes zu streichen.

Wem all dies nutzloser Ästhetizismus scheint („es wird ja so getan, als ob wir die Mosel überdachen würden“, wehrte zum Beispiel Ministerpräsident Kurt Beck ab), den sollten die Prognosen der Moselwinzer und Landwirtschaftsexperten alarmieren. Sie befürchten das Abrutschen von Hängen infolge des gewaltigen Erdaushubs und Störungen des Wasserhaushalts durch großflächige Bodenversiegelungen.

Knapp dreihundert Millionen Euro wird der Bau, für den schon dreißig Meter tiefe Betonfundamente gegossen werden, verschlingen. Doch weder diese Monsterkosten noch die Erinnerung daran, dass das Vorhaben auf kurzfristige Pläne der verkehrssüchtigen sechziger Jahre zurückgeht, irritieren die Politiker. Gar nicht zu reden davon, dass dieselben Politiker bei anderen Gelegenheiten die Verlagerung des Warentransports auf die Schiene propagieren. Räder müssen rollen – und sei es über die Asche einer Kulturlandschaft.

Text: F.A.Z.  
Bildmaterial: dpa

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2010.

Alle Rechte vorbehalten.

Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte erwerben



Verlagsinformation

Hier erwartet Sie Ihr neues Zuhause: Bei FAZ.NET und Immowelt.de finden Sie Wohnungen, Häuser und Grundstücke zum Kaufen oder Mieten. Jetzt aus über 960.000 Angeboten wählen!