

## Manuskript

### Beitrag: Teure Moselbrücke – Bauprojekt gefährdet Weinanbau

Sendung vom 3. November 2009

Von Andreas Halbach

#### **Anmoderation:**

Eine Brücke zu bauen kann verdammt schlecht sein fürs Image. Zuletzt bekam das Dresden zu spüren. Sein Elbtal wurde wegen der umstrittenen Waldschlösschen-Brücke von der Liste des Weltkulturerbes gestrichen. Viel zu verlieren haben sie auch im Moseltal. Denn über den Hängen weltberühmter Weinlagen verwirklichen ehrgeizige Verkehrsplaner jetzt einen Jahrzehnte alten Traum: Die Hochmosel-Brücke. Spitzen-Rieslingen wie Wehlener Sonnenuhr und Zeltinger Himmelreich könnte das Wasser abgegraben werden. Und dem Tourismus gleich mit. Dafür sparen dann die Laster 20 Minuten Fahrtzeit. Andreas Halbach über den Abschied von Moselromantik und Weltruf.

#### **Text:**

Weinernte im weltberühmten Moseltal. Winzer Thomas Loosen freut sich über seine Spitzengewächse. Doch er macht sich große Sorgen um die Zukunft einer deutschen Kulturlandschaft.

#### **O-Ton Thomas Loosen, Winzer:**

**Hier im Mittelmoseltal bei Ürzig will die Landesregierung ein Wahnsinnsprojekt verwirklichen. Sie will eine Mega-Brücke bauen. Von der Eifelseite rüber zum Moselsporn, 1,7 Kilometer, was diese Kulturlandschaft total verschandelt. Dazu kommt noch, dass eine Anbindungsstraße gebaut werden soll, die über die besten Lagen der Mittelmosel geführt werden soll. Ein Wahnsinnsprojekt, was die ganze Kulturlandschaft der Mosel zerstören wird.**

Um dieses Tal geht es. Knapp 300 Millionen Euro soll es kosten - das Wahnsinnsprojekt. Geplant ist eine 160 Meter hohe und 1,7 Kilometer lange Brücke, Fertigstellung 2016. Sie ist Teil der neuen Bundesstraße 50n, die auch den Regionalflughafen Hahn besser anbinden soll.

Die Pläne stammen noch aus den 60er Jahren. Der damalige Mainzer Verkehrsminister Holkenbrink, genannt „Trassen-Heinrich“, wollte damals - mitten im Kalten Krieg – eine Truppenaufmarschstraße. Sie sollte die Nordseehäfen mit den Militärflugplätzen in Eifel und Hunsrück und dem Rhein-Main-Gebiet verbinden. Doch Bundesverkehrsminister Leber, später zuständig

für Verteidigung, hielt das Projekt schlicht für zu teuer.

Jetzt aber sprudeln die Millionen. Das milliardenschwere Konjunkturpaket der Bundesregierung macht's möglich.

**O-Ton Professor Heiner Monheim, Verkehrsgeograf, Universität Trier:**

***Es ist ein Projekt von vor 30 Jahren, das, „Augen zu und durch“, heute endlich realisiert werden soll.***

**O-Ton Frontal21:  
Warum?**

**O-Ton Professor Heiner Monheim, Verkehrsgeograf, Universität Trier:**

***Ja, weil wir eine sehr mächtige Straßenbaulobby haben, die immer wieder dafür sorgt, dass immer neue Projekte auf die politische Agenda kommen. Und weil wir natürlich in der Politik Entscheidungsträger haben, die dieser Bau-Lobby sehr gerne nach dem Munde handeln.***

Wir fragen nach bei einem der Entscheidungsträger, dem rheinland-pfälzischen Verkehrsminister.

**O-Ton Hendrik Hering, Wirtschafts-, Verkehrs- und Weinminister Rheinland-Pfalz:**

***Das ist eine Maßnahme, die eben im Straßennetz in Westdeutschland fehlt. Die seit vielen Jahrzehnten angestrebt wird. Sie hat einen sehr hohen volkswirtschaftlichen Nutzen - auch das ist nachgewiesen in entsprechenden Studien.***

Dagegen kommt aber eine Studie für das Bundesbauministerium schon vor Jahren zu einem anderen Ergebnis: Der Bau schadet mehr als er nutzt.

**Zitat:**

***„Somit kann hinsichtlich der Erreichbarkeitsseffekte ... und unter Beachtung der zu erwartenden starken naturräumlichen Eingriffe, die der Bau der Maßnahme verursachen wird, dieser nicht befürwortet werden.“***

So präsentiert denn auch der Wirtschaftsgeograf Professor Juchelka die B 50n seinen Studenten als abschreckendes Beispiel für die Verschwendung von Steuergeldern.

**O-Ton Professor Rudolf Juchelka:**

***Es geht um dieses kleine Stück einer Bundesstraße. Die einen Fahrzeitevorteil von 20 Minuten bringen soll. Dabei gibt es hervorragende Alternativen, um von den Nordseehäfen in den Rhein-Main-Raum zu kommen. Die Straßenanbindungen sind da. Es gibt die Wasserstraße Rhein. Und das Thema Schiene sollte in einer modernen Verkehrspolitik viel stärker favorisiert***

**werden. Auch hier könnte man die 300 Millionen viel sinnvoller in einer neuen Schienenverbindung investieren.**

Ein Dutzend solch mächtiger Pfeiler sollen ins romantische Moseltal gerammt werden. Ähnlich wie bei der Autobahnbrücke in Winnigen – nur wäre die neue Moselbrücke noch 30 Meter höher und doppelt so lang. Das sei sinnvoll – auch für die Bürger, behauptet der Minister.

**O-Ton Hendrik Hering, Wirtschafts-, Verkehrs- und Weinminister Rheinland-Pfalz:**

**Die Menschen im Moseltal kämpfen für die Maßnahme, weil sie dadurch vom Durchgangsverkehr befreit sind. Derzeit müssen sich die Lkw durch das Moseltal, durch enge Ortsdurchfahrten quälen. Also, die Bevölkerung steht sehr geschlossen hinter dem Projekt.**

Dabei haben die betroffenen Gemeinden und auch der Landkreis jahrelang geklagt, sind bis vors Bundesverwaltungsgericht gezogen - vergebens. Der Unmut ist groß, bis heute.

**O-Ton Bürger:**

**Wir werden immer nur so ein monströses Bauwerk vor uns haben. Ich glaube, keiner weiß, was man uns da antut.**

**Und welche Nachteile speziell dieser Gemeinde entstehen, sei es im Fremdenverkehr, und allem. Denk doch nur mal an Dein eigenes Haus, glaubst Du vielleicht, der Wert bliebe der, den es heute hat, wenn dieses Ding da steht?**

Die Bauarbeiten für das „Ding“ haben bereits begonnen. Inmitten unberührter Natur werden 30 Meter tiefe Betonfundamente gegossen. Die neue Trasse durchschneidet die Mosellandschaft auf einer Länge von 25 Kilometern. Das hat Folgen.

Die B 50n führt direkt oberhalb der wertvollsten Mosel-Weinhänge entlang - wie Zeltinger Himmelreich, Wehlener Sonnenuhr, Graacher Domprobst oder Bernkasteler Doctor. Um diese legendären Lagen auf 2000 Jahre alten Weinbergen bangen jetzt viele Winzer. Doch der Minister, auch für Wein zuständig, wiegelt wieder ab.

**O-Ton Hendrik Hering, Wirtschafts-, Verkehrs- und Weinminister Rheinland-Pfalz:**

**Das sind einige ganz wenige Winzer, die jetzt Bedenken äußern. Es sind zum Teil Winzer, die dort überhaupt gar keine Anbaufläche haben.**

Er verarbeitet die Weine der ansässigen Winzer und hat sehr wohl Bedenken, der Chef von Deutschlands größter Weinkellerei in Bernkastel.

**O-Ton Michael Wilkomm, Geschäftsführer Weinkeller Peter Mertes:**

***Auf diesen neun Kilometern parallel zur Mosel werden eben Flächen versiegelt, die heute für den Weinbau der darunterliegenden Hänge sehr wichtig sind. Es handelt sich um eine sehr schmale Kuppe in weitesten Bereichen, die, wenn die versiegelt ist, mit Sicherheit einen ganz starken Effekt für den Wasserhaushalt der darunterliegenden Weinberge haben wird.***

Diese Sorge teilen Weinliebhaber auf der ganzen Welt. Auch der so genannte Weinpapst Hugh Johnson ist aufgebracht, reist eigens an aus England - zu einer Protestveranstaltung am Brücken-Bauplatz in Ürzig:

**O-Ton Hugh Johnson, Weinkritiker:**

***Sie können den Wein aus Bordeaux imitieren irgendwo auf der Welt genau so wie den Wein aus dem Burgund, aber den großartigen Mosel-Riesling können sie niemals nachmachen. Wenn dieses Tal abgewirtschaftet und heruntergekommen ist, durch diese miese Straße, das ist doch beschämend, das geht gegen die Selbstachtung.***

Hinzu kommt noch, die Weinhänge unterhalb der geplanten Trasse sind instabil. Winzer Axel-Michael Pauly musste den Stammsitz seines Weingutes schon räumen:

**O-Ton Axel-Michael Pauly, Winzer:**

***Hier sehen wir jetzt die Auswirkungen unseres rutschenden Hanges. Diese Risse sind in den letzten 10, 20 Jahren entstanden. Und wir haben nun die Befürchtung, wenn oben gebaut wird, mit riesen Einschnitten, dass dann praktisch der Berg komplett abgerutscht kommt und unser Haus hier komplett verlustig geht.***

Doch auch das ficht den Minister nicht an.

**O-Ton Hendrik Hering, Wirtschafts-, Verkehrs- und Weinminister Rheinland-Pfalz:**

***Hier vertrauen wir auf die Experten, die das untersucht haben, in mehreren Gutachten genau diese Fragen untersucht haben.***

Dabei weist schon die offizielle Karte des Geologischen Landesamtes auf akute Hangrutschgefahren hin: rot eingefärbt, genau dort, wo Brücke und Straße gebaut werden soll.

**O-Ton Richard Ladwein, Gutachter für Hangrutsche**  
***Was an diesen ganzen Unwägbarkeiten noch hinzukommt, stellt ein erhöhtes Maß an Kostenforderungen in Aussicht und macht das Risiko unkalkulierbar.***

Doch die Politik will das Projekt durchziehen – sei es noch so teuer

und noch so schädlich.

**Abmoderation:**

Das öffentliche Geld, das für die Brücke ausgegeben wird, könnte eher Rückschlag als Aufschwung für die Region bedeuten.

Das wäre nicht im Sinne der Erfinder von Konjunkturprogrammen.

**Zur Beachtung:** Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Der vorliegende Abdruck ist nur zum privaten Gebrauch des Empfängers hergestellt. Jede andere Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Urheberberechtigten unzulässig und strafbar. Insbesondere darf er weder vervielfältigt, verarbeitet oder zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die in den Beiträgen dargestellten Sachverhalte entsprechen dem Stand des jeweiligen Sendetermins.