



Die Verkehrsplanung in Deutschland folgt Konzepten aus dem letzten Jahrtausend. Sie verschlingt viel Geld, belastet den Menschen und die Umwelt. Der BUND und andere Umweltverbände setzen sich für eine Verkehrspolitik ein, die Geld spart und die Umwelt schont. Es gibt Verkehrskonzepte, die zukunftsfähig sind, die verhindern, dass unsere Zukunft zubetoniert wird. Sie müssen nur angepackt werden. Ein Beispiel aus Rheinland-Pfalz.

Die Planungen zur B 50 n

Die B 50 neu soll als Verlängerung der A 60 das Autobahnkreuz A 1/A 60 bei Wittlich mit der Hunsrückhöhenstraße verbinden. Linksseitig der Mosel soll die Bundesstraße über einen Damm durch die „Wittlicher Senke“ gebaut werden und dann die angrenzenden Moselhöhen durchschneiden. Auf der anderen Seite führt die autobahnähnliche Trasse quer über den Moselsporn.

Kernstück der Arbeiten ist die Querung des Moseltals durch eine 168 m hohe und 1.700 m lange Brücke. Die Finanzierung soll vom Bund und Land jeweils zu 20 Prozent geleistet werden. Der 60 Prozent-Anteil des privaten Investors soll durch eine Maut aufgebracht werden. Planer rechnen heute allein für den 5,9 km langen Brückenabschnitt mit Baukosten in Höhe von 166,2 Millionen Euro. Insgesamt werden für das Projekt 283,2 Mio. Euro veranschlagt.

Begründet wird das Projekt mit der Notwendigkeit einer Fernverbindung zwischen den Nordseehäfen und dem Rhein-Main-Gebiet. Aber: Selbst die offiziellen Verkehrsprognosen können den Bau nicht rechtfertigen.

Teuer und wenig durchdacht

Laut Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Landes (28.1.99) wurde die Verkehrsbelastung der B 50n für den Hochmoselübergang geschätzt auf:

- ▶ 17.700 ohne Maut bei durchgehend 4-spurigem Ausbau.
- ▶ 13.500 ohne Maut bei (dem geplanten) 2-4-spurigem Ausbau
- ▶ 8.700 bei niedriger PKW- und mittlerer LKW-Maut
- ▶ 10.900 bei Verzicht auf PKW-Maut

Das allgemein vorausgesetzte Mindest-Verkehrsaufkommen liegt für eine zweispurige Bundesstraße bei 15.000 Kfz, für eine 4-spurige bei 20.000. Das wird nach den Berechnungen auch nicht annähernd erreicht. Die B 50 neu dürfte schon aufgrund dieser Verkehrszahlen nicht gebaut werden.

Die Umwelt: keine Bedenken?

Die Planung selbst stuft das Projekt im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans als „Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ ein. In Wahrheit ist das ökologische Risiko so hoch, dass das gesamte Vorhaben gestrichen werden muss:

Die Trasse würde auf der linken Moselseite mitten durch den Rothenberg führen, der Teil eines an die Europäische Kommission

gemeldeten Vogelschutzgebietes ist und unter Naturschutz gestellt werden soll. Der so genannte Moselsporn auf der gegenüberliegenden Moselseite – ein halbinselähnliches, bisher noch unberührtes Hochplateau – trägt alle Merkmale eines FFH-Gebietes. In der offiziellen Liste des Landes Rheinland-Pfalz befinden sich hier auch zwei FFH-Gebiete, die allerdings einen schmalen Korridor für die geplante B 50 neu „aussparen“.

Das Moseltal hat als Rieslingsanbaugebiet einen hervorragendem Ruf und ist weltweit das einzige Flusstal mit einem über eine Länge von 250 Kilometern lückenlosen Steillagenanbau. Bestrebungen, das Tal – wie auch schon das Mittelrheintal – als Weltkulturerbe zu erhalten, würden durch die Zerschneidung und die ökologischen Folgen zunichte gemacht. Zunehmender Verkehr, Lärm und Abgase werden auch die wichtige Tourismusbranche erheblich beeinträchtigen.

**Verkehrsauswirkungen:
wirklich eine Verbesserung
der Situation?**

Bei Beginn der Planungen vor 30 Jahren war die B 50 neu als Achse zwischen den Nordseehäfen und dem Rhein-Main-Raum vorgesehen. Inzwischen ist diese Verbindung – die A 3 nicht mitgezählt – schon 2-fach vorhanden: Zum einen über Bitburg-Trier-Kaiserslautern (unwesentlich länger), zum anderen entlang der Rhein-Schiene über die A 61 (unwesentlich kürzer). Beide ohne Maut-Strecke.

Die Eifel wird durch die A 60, die A 1 und die A 48 schon sehr gut angebunden. Im Hunsrück hat sich die Aufnahmefähigkeit der B 50 durch zusätzliche Fahrspuren in den letzten Jahren erheblich verbessert. Das Moseltal selbst hingegen, offiziell auch ein Argument für die B 50n, würde durch den Neubau so gut wie gar nicht angebunden. Stattdessen würde der Straßenzug Osann-Monzel-Mülheim-Monzelfeld durch Mautumgehungsverkehr (vor allem nachts) eher noch mehr belastet.



Mogelpackung private Finanzierung

Die Brücke soll sich über Mauteinnahmen selbst finanzieren. Das jährliche Mautaufkommen wurde im Verkehrsausschuss des Landes auf 10 bis 10,5 Mio. Euro geschätzt. Und das auch nur unter optimierten Berechnungen (z.B. unabhängig von der unterschiedlichen Höhe für PKW und LKW).

Bei 99,72 Mio. Euro Unternehmerkosten (60 Prozent von 166,2 Mio. Euro) müssten schon fast 15 Mio. Euro jährlich an Maut eingenommen werden, um eine Gewinnerwartung von 15 Prozent (heutzutage Voraussetzung) zu gewährleisten. Und dabei sind noch nicht die Kosten für Bau und Betrieb der Mautstationen, geschweige denn Unterhaltungs- und Wartungskosten berücksichtigt. Inzwischen sollen Teile der Vorlaufstrecken ebenfalls privat finanziert werden. Der Anteil des möglichen privaten Investors erhöht sich damit auf 120 Mio. Euro.

Wirklich neue Arbeitsplätze?

Neue Autobahnen schaffen nicht per se neue Arbeitsplätze. Gewerbliche Dauerarbeitsplätze sind nach allen Untersuchungen nur begrenzt von Autobahnen abhängig, während Bildungseinrichtungen, schöne Gegend, gesunde Wohnbedingungen und kulturelle Infrastruktur eine wichtigere Rolle spielen. Mit Sicherheit – das belegen selbst die amtlichen Gutachten – muss man damit rechnen, dass Arbeitsplätze im Tourismus sowie in Landwirtschaft und Weinbau verloren gehen.

Die Alternative:
einfach, schneller, billiger,
umweltfreundlicher



Offizielle Planungskarte Hochmoselübergang

Eine Lösung ohne B 50 n

Verschiedene alternative Vorschläge befassen sich mit der Querung des Moseltales und der besseren Anbindung der Region:

Ein Möglichkeit ist die Anbindung vom Autobahnkreuz A 1/A 60 an den schon gut ausgebauten Straßenzug Osann-Monzel-Mülheim und hier dem Ausbau der vorhandenen Brücke. Richtung Monzelfeld würde dann der Ausbau der seit 1997 planfestgestellte dritte Fahrspur auf der vorhandenen Straße für Entlastung sorgen.

Eine andere Alternative wäre die Trasse am moselseitigen Veldenzer Hang. In den Autobahnplanungen wurde diese wegen ihrer zu großen Steigung von 6,7 Prozent und zu enger Kurvenradien verworfen. Für eine Bundesstraße kein Problem.

Die Entlastung der verschiedenen betroffenen Ortschaften vom Durchgangsverkehr kann durch eine Reihe kleiner, billiger und relativ schnell zu realisierender Maßnahmen erreicht werden. Die neue B 50 würde die Situation durch den zunehmenden Verkehr eher verschärfen.

- ▶ Die Umgehung Wengerohr befindet sich bereits im Planfeststellungsverfahren. Nennenswerte Entlastung brächte auch eine zusätzliche Autobahnauffahrt im Bereich des Parkplatzes bei Wittlich.
- ▶ Für Altrich und Platten gibt es Umgehungsmöglichkeiten auf vorhandenen oder mit geringem Aufwand auszubauenden Straßen. Ein Plan für eine Streckenverbindung Osann-Altrich-Wengerohr wurde früher bereits erstellt und löst die Verkehrsführung zweckmäßiger als die „Mitbedienung“ durch die B 50 neu.
- ▶ Für Bombogen, Zeltingen, Bernkastel-Kues und Longkamp ließen sich mit einem Bruchteil der Mittel Ortsumgehungen schaffen.
- ▶ Ürzig-Dorf und Kinheim werden durch die B50n nicht entlastet, da es hier keinen B50 bedingten Durchgangsverkehr gibt. Ziel- und Quellverkehr bleiben durch die B 50n unberührt.
- ▶ Für Traben-Trarbach und Kröv gestalten sich Umgehungen schwieriger. Hier kann wie in Bernkastel-Kues eine Tunnellösung die Probleme lösen.

Gericht bemängelt Planung

Der BUND hat gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Koblenz erhoben. Das OVG bestätigte die Sichtweise des BUND: Die Trasse würde das gemäß EU-Recht geschützte Vogelschutzgebiet Rothenberg zerschneiden, damit sind die Planungen für den 2. Streckenabschnitt rechtswidrig. In der Revision vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig (BVG) wurde das Urteil des OVG bestätigt. Trotzdem hält das Land an der Trasse fest und versucht mit Hilfe der Naturschutzbehörden die Voraussetzungen für eine Ausnahmeregelung zu schaffen.

Der BUND fordert die Beteiligten auf, endlich die Alternativen zu berücksichtigen und sich von den Uralt-Planungen zu verabschieden. Damit können nicht nur wertvolle Flächen gerettet, sondern auch die Verkehrsprobleme in der Region schnell und umweltverträglich gelöst werden.

Neue Wege gehen

Der Grund

Derzeit bestehen für Länder und Kommunen kaum Anreize, sich für alternative Mobilitätskonzepte statt für Straßenbau einzusetzen. Der Bund finanziert Bundesstraßen und Autobahnen vollständig. Bei Verzicht auf ein Projekt gibt es kein Geld für umweltgerechte und kostengünstige Alternativen wie z.B. die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs oder die Optimierung des Straßennetzes. Damit in Zukunft intelligente und umweltverträgliche Verkehrskonzepte realisiert werden, setzt sich der BUND für eine umfassende Reform des Finanzierungs- und Planungssystems für Verkehrswege in Deutschland ein:

Das Beispiel des Alternativkonzeptes zeigt: Für intelligente und umweltschonende Lösungen im Verkehr brauchen wir nicht mehr, sondern weniger Geld.

- ▶ Keine gesetzliche Bedarfsfestlegung für konkrete Straßenprojekte durch den Deutschen Bundestag.
- ▶ Bei der Projektplanung müssen im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren intelligente, umweltschonende und verkehrsträgerübergreifende Lösungen für die Verkehrs- und Umweltprobleme gleichberechtigt geprüft werden und ggf. die finanziellen Mittel für ihre Umsetzung zur Verfügung gestellt werden.
- ▶ Bei den Planungen sind Bürger und Umweltverbände frühzeitig zu beteiligen und ihre Vorschläge ernsthaft zu prüfen.



Intelligenz statt Beton

Die finanziellen Engpässe können als Chance für die Neuorientierung der Investitionspolitik genutzt werden. Statt mit neuen Straßen mehr Verkehr zu erzeugen, sollten die knappen Mittel gezielt für die Gestaltung eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems verwendet werden. Anstelle der Fortschreibung der bisherigen Verkehrspolitik sollte eine ökologisch orientierte Investitionsstrategie mit:

Um ein zukunftsfähiges Verkehrssystem in Deutschland zu realisieren, fordert der BUND

- ▶ einer Investitionsoffensive für zukunftsfähige Mobilitätsangebote: Stärkung von Schiene, öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen, deren bessere Vernetzung untereinander sowie mit CarSharing und Taxi,
- ▶ einem Sanierungsprogramm für bestehende Verkehrswege inklusive Lärmschutzmaßnahmen,
- ▶ der Reduktion der Straßenbaumittel: Straßenneu- und -ausbau nur noch in Ausnahmefällen zum Abbau hoher lokaler Umweltbelastungen oder erheblicher Erreichbarkeitsdefizite unter Realisierung umweltverträglicher Straßenbaulösungen auf Basis einer integrierten (umfassende Alternativenprüfung!) Verkehrsplanung,
- ▶ den Verzicht auf verkehrspolitisch sinnlose und naturzerstörende Prestige-Projekte wie die Verlängerung der A 20 als Nordumfahrung Hamburgs (1,5 Mrd. Euro), die ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt-Halle (ca. 8 Mrd. Euro), die B 50n und viele andere.

Mehr zu den Reformvorschlägen des BUND finden Sie im BUND-Schwarzbuch zum Fernstraßenbau in Deutschland und im Internet (www.bvwp.de und www.bund.net/verkehr).

BUND-Verkehrsreferat · Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin
Fon: 030/27586-482 oder -435 · Fax: 030/27586-440
tilmann.heuser@bund.net · www.bund.net/verkehr

Kontakte vor Ort:

Unterstützen Sie das bessere
Verkehrskonzept:
Volksbank Worms-Wonngau
Kto 605 01009 · BLZ 553 900 00
Stichwort „B 50n“

BUND-Landesverband Rheinland-Pfalz

Gärtnergasse 16 · 55116 Mainz
Fon: 061 31/23 19 73 · Fax: 061 31/23 19 71
info@bund-rlp.de · www.bund-rlp.de

Heidelind Weidemann

Hauptstr. 56 · 54492 Erden
Fon: 06532/931 46 · Fax: 06532/931 47
heide.weidemann@bund-rlp.de

Karl-Heinz Süflow

Raiffeisenstr. 3 · 56843 Irmenach
Fon: 06541/2653 · Fax: 06541/2653
Karl-Heinz.Suelflow@bund-rlp.de

Unterstützt durch:

VCD-Landesverband Rheinland-Pfalz

Dürkheimer Straße 109 · 67227 Frankenthal
Fon: 06392/9933 77
vcd-rlp.de@vcd-rlp.de



Förderhinweis

Diese Publikation wurde finanziell vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt gefördert. Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.

Impressum

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin
Telefon: 030/27 58 6-40 · Fax: 030/27 58 6-440
bund@bund.net · www.bund.net
Text: Thorben Prenzel
Redaktion: Dr. Norbert Franck (V.i.S.d.P.)
Fotos: Heide Weidemann und www.photocase.de
Karte: Auszug aus dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (BMVBW)
Satz: Natur & Umwelt Verlag, Berlin

Bitte einsenden an:

BUND · Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin

Ich will...

- ...mehr Informationen über eine zukunftsfähige Verkehrspolitik
- ...mehr Informationen über den BUND und den Bund Naturschutz in Bayern
- ...mehr Umwelt- und Naturschutz. Deshalb spende ich Ihnen _____ €
Scheck schicke ich mit. Den Betrag habe ich auf Ihr Spendenkonto-Nr. 232,
Sparkasse Bonn BLZ 380 500 00, Stichwort BUNDspende überwiesen.
- ...Nägel mit Köpfen machen: Ich werde Mitglied des BUND bzw. des
Bund Naturschutz in Bayern.

Vorname, Name

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift



natürlich mobil

intelligenz statt beton

**Geld sparen und
die Umwelt schonen**

Das Projekt B 50 neu

Der Hochmoselübergang