

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Katrin Werner, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Thomas Lutze und der Fraktion der DIE LINKE.

Gefährdung des Mittelmoseltals durch das Verkehrsprojekt B50 neu

Die Bundesstraße B50 neu soll das Autobahnkreuz Wittlich mit dem Flughafen Hahn und weiter mit Rheinböllen verbinden. Die B50 neu ist bereits seit 1968 in Planung und sollte ursprünglich als NATO-Trasse fungieren, die die Militärflugplätze in Eifel und Hunsrück anbindet. Bis heute wird vor allem die Anbindung der westlichen Nordseehäfen mit dem Rhein-Main Gebiet als vorrangiges Ziel angegeben.

Teil dieser Strecke ist die Hochmoselbrücke, die in einer Höhe von 158 Metern mit vier Fahrstreifen und zwei Standstreifen bei Ürzig über die Mosel führen soll. In diesem Bauabschnitt an der Mittelmosel liegt eines der bedeutenden Weinanbaugebiete der Bundesrepublik Deutschland, nämlich der längste Riesling-Steillagenweinberg der Welt.

Die gewählte Trassenführung bringt große Gefahren für Bevölkerung und Wirtschaft mit sich, da die Weinhänge auf der rechten Seite instabil sind. Dem Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz sind diese Probleme seit langem bekannt. In einer Veröffentlichung warnen sie sogar davor, dass diese Rutschungen bei Straßenbaumaßnahmen erhebliche Schäden und Mehrkosten in Millionenhöhe verursachen würden (www.lgb-rlp.de/mittelmosel.98.html).

Die letzte offizielle Kostenschätzung für das Gesamtprojekt lag bei 330 Mio. Euro (www.hochmoseluebergang.rlp.de/kosten.html). Die geplanten Kosten für den Brückenbau liegen zurzeit bei 128,5 Mio. Euro. Laut der neuesten Studie der Landesregierung wird der Kosten-Nutzen-Faktor des gesamten Bauprojekts mit 1,8 ausgewiesen (<http://material.pro-mosel.de/KN-00.pdf>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche verkehrstechnische Bedeutung sieht die Bundesregierung heute noch in dem Bau des Hochmoselübergangs, wenn aktuelle Studien nur noch ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,8 ausweisen?
 - a) Inwieweit sind in diesen Berechnungen mögliche wirtschaftliche Einbußen für den Tourismus und den Weinbau berücksichtigt worden, die durch den Brückenbau eintreten könnten?
 - b) Inwieweit wurde bei dieser Analyse berücksichtigt, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn rückläufige Passagierzahlen aufweist?
 - c) In welcher Höhe sind jährliche Unterhaltskosten für die Hochmoselbrücke mit eingerechnet?

2. Hat dieses Projekt eine militärische Bedeutung für die Bundeswehr bzw. für die NATO-Bündnispartner?
3. Welche aktuellen Kostenschätzungen liegen für den Bau der B50 neu einschließlich der Hochmoselbrücke vor?
4. Wird der Bund die Gesamtkosten des Projekts tragen, oder haben Dritte Zusagen über eine finanzielle Beteiligung gemacht, und wenn ja, wer, und in welcher Höhe?
5. Wer trägt die jährlichen Kosten für den Unterhalt der Hochmoselbrücke?
6. Mit welchem täglichen Verkehrsaufkommen wird gerechnet?
7. Ist eine Vierspurigkeit verkehrstechnisch notwendig (bitte mit Begründung)?
8. Welchen Einfluss hat die Trassenführung über den Moselsporn auf die dort befindlichen archäologischen und kulturellen Schätze, wie z. B. die Graacher Schanzen oder den keltischen Tempel?
9. Wie wirkt sich der Bau der Hochmoselbrücke auf den Wasserhaushalt der Weinstöcke aus?
10. Welche Auswirkungen hat der Bau der Hochmoselbrücke auf die bereits existierenden sieben Moselbrücken in der Region?
11. Ist gewährleistet, dass diese in Zukunft saniert werden können oder genießt der Erhalt der Hochmoselbrücke oberste Priorität?
12. Wie will die Bundesregierung eine bessere Anbindung des Mittelmoseltales an das Schienennetz gewährleisten?

Berlin, den 11. März 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion