

DER HOCHMOSELÜBERGANG



Vorher

Der Hochmoselübergang: Der Hochmoselübergang ist eine 25 Kilometer lange Neubaustrecke der Bundesstraße 50 zwischen der A60 bei Wittlich und Longkamp. Die Neubaustrecke (B50neu) soll das Autobahnkreuz Wittlich mit dem Flughafen Hahn und weiter mit Rheinböllen verbinden. Teil dieser Strecke ist die Hochmoselbrücke, die in einer Höhe von 158 Metern mit vier Fahrstreifen und zwei Standstreifen bei Ürzig über die Mosel führt.

Die letztgenannten offiziellen Kosten dieses Bauvorhabens wurden mit 330 Mio. Euro angegeben, belaufen sich mittlerweile aufgrund der Brückenteuerung jedoch auf mindestens 350 Mio. Euro. Der Bau wird mit Bundes- und Landesmitteln finanziert. Die B50neu ist bereits seit 1968 in Planung und sollte ursprünglich als NATO-Trasse fungieren, die die Militärflugplätze Spangdahlem, Hahn und Ramstein aneinander anbindet.



Nachher

Nein zum Hochmoselübergang: Die fehlende verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung der B50neu führt zu überdimensionierten Plänen und zur Überflüssigkeit dieses Bauvorhabens. So trägt sie beispielsweise nicht zu einer besseren Anbindung von Belgien und der Niederlande mit dem Rhein-Main-Gebiet und Südwestdeutschland bei. Inzwischen existieren mehrere schnellere und gleichzeitig kürzere Alternativstrecken (z.B. A61). Weiterhin ist die Fahrzeiterparnis, die sich durch die B50neu bei der Verbindung BeNeLux zum Regionalflughafen Hahn ergeben würde, mit ca. zehn Minuten zu gering, um entscheidende Impulse zu setzen. Spätestens nach der Beendigung der Straßenerweiterungen auf der B51 und der Hunsrückhöhenstraße gestalten sich diese

DER HOCHMOSELÜBERGANG

Trassen für den Verkehr aus dem Westen als kürzer und schneller. Außerdem ist zu beachten, dass es - auch nach der Existenz der B50neu – von der Nordsee aus gesehen zahlreiche attraktivere Flughäfen gibt, die auf der Strecke liegen. Damit stellt sich die Entwicklung und Bedeutung des Flughafen Hahn schlechter dar, als angenommen.

Ferner ergeben sich durch den Hochmoselübergang absehbar erhebliche Einbußen im bislang Existenz sichernden Tourismus. Die Neubaustrecke würde mitten durch die Weinkulturlandschaft und durch das beliebte Wandergebiet Moselsporn, in dem kulturelle und archäologische Schätze zu finden sind (keltischer Tempel, Graacher Schanzen), verlaufen. Somit würden das Landschaftsbild zerstört und die Erfolgchancen bei einer Bewerbung um das UNESCO-Weltkulturerbe geschwächt werden.

Gleichzeitig bringt der Hochmoselübergang nicht vorhersehbare Eingriffe in das ökologische hydrologische Gleichgewicht bester Weinanlagen mit sich.

Anzumerken bleibt auch, dass von einem erhöhten Sicherheitsrisiko durch den Brückenbau an instabilen Stellen der gesamten Mittelmose ausgegangen werden muss.

Alternativvorschläge: Zum einen soll der Planungsabschnitt I (Autobahndreieck Wittlich bis zur jetzigen B50 bei Platten) bedarfsgerecht fertiggestellt, die bereits vorhandenen sieben Moselbrücken weiter gewartet und das Baurecht für einen dritten Fahrstreifen auf der L158 (von der Brücke Mühlheim in den Hunsrück) reaktiviert werden.

Zum anderen sollen sowohl die Baumaßnahmen auf der Hunsrückhöhenstraße als auch diejenigen auf der B51 zügig fertiggestellt und die Ehranger Brücke saniert und gegebenenfalls erweitert werden.

DIE LINKE fordert: den sofortigen Baustopp und die ernsthafte Überprüfung von Alternativen sowie eine Volksbefragung. Außerdem setzt sich DIE LINKE für mehr Demokratie und Transparenz ein. Bürger und Bürgerinnen sollen frühzeitig in Projektplanungen mit einbezogen und laufend informiert werden. Weiter fordert DIE LINKE den Ausbau des ÖPNV.

DIE LINKE unterstützt die Bürgerinitiative Pro Mosel und deren Petition und wird die Bundesregierung in einer kleinen Anfrage zum Thema Hochmoselübergang über Kosten und Folgen befragen.