

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 26.03.2015 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Eingabe wird der Verzicht auf den sogenannten Hochmoselübergang gefordert.

Die Petition wurde auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht. Es gingen 5 104 Mitzeichnungen, 69 Diskussionsbeiträge sowie mehr als 20 000 Unterschriften ein. Ferner liegen Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung unterzogen werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf jeden Aspekt im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung wird dargestellt, das Projekt zur Herstellung des Hochmoselübergangs (HMÜ) im Zuge der Bundesstraße B 50 bringe irreversible Naturschäden und Einnahmeausfälle für Wein- und Tourismusbranche mit sich. Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit des Projekts stünden in Frage. Der Bund habe das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bereits von 3,4 auf 1,8 korrigiert. Entgegen der Darstellungen der Bundesregierung aus dem Juni 2013 (vgl. Bundestagdrucksache 17/14030) sei zu befürchten, dass das NKV unter 1,0 sinke; Fachleute rechneten mit erheblich höheren Kosten als in den Untersuchungen angenommen. Auch die Annahmen zur Nutzen-Seite der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) seien hinfällig. Weder Passagieraufkommen noch Frachtumschlag am Flughafen Frankfurt-Hahn würden die Prognosen erreichen. Der Flughafen stehe vielmehr vor der Insolvenz.

Die ursprünglich aus den 60er Jahren stammenden Pläne seien überholt. Seinerzeit hätten die Militärflughäfen zwischen Eifel und Hunsrück verbunden werden sollen. Später sei angeführt worden, man wolle niederländische Nordseehäfen und belgische Ballungsräume mit dem Rhein-Main-Gebiet sowie Belgien und die

Niederlande mit dem Südwesten Deutschlands verbinden. Die von der Bundesregierung auf o. g. Drucksache als „verkehrlich wichtige West-Ost-Verbindung“ bezeichnete Strecke habe längst nicht mehr diese Bedeutung. Die Verbindung erfolge reibungslos über existierende Fernstraßen. Der Bund habe die Verkehrsprognose für die Brücke bereits von täglich 25 000 Fahrzeugen auf 13 000 korrigiert. Mit Routenplanern sei leicht nachweisbar, dass der HMÜ keine Zeitersparnis, sondern einen Umweg mit Zeitverlusten bedeuten würde. Geringe Fahrzeitverkürzungen könnten in der Region mit niedrigeren Kosten und unerheblicheren Naturschäden erreicht werden.

Für den Bau seien 330 Mio. Euro veranschlagt, die Kosten für die Sicherung der Geröll- und Abrutschhänge kämen noch hinzu. Die geologischen Verhältnisse vor Ort seien extrem ungünstig. Tektonische Störungen, eine Faltung und Bruchkanten störten offenkundig Messergebnisse. Obwohl in Gutachten erwähnt, seien die daraus erwachsenden Kostenrisiken nicht thematisiert worden.

Tourismus und Wirtschaftskraft an der Mittelmosel würden aus drei Gründen nachhaltig geschädigt:

1. Die HMÜ passe visuell nicht in die Kulturlandschaft der Mosel. Die Brücke zerschneide die Landschaft. Im Umkreis von 15 Kilometern entlang der Brücke gebe es 2 056 geschützte Denkmäler.
2. Das weitgehend unberührte und bedeutende Erholungsgebiet der tourismusstarken Orte zwischen Traben-Trarbach und Bernkastel-Kues werde irreversibel zerschnitten.
3. Die Weinlagen seien wegen einer absehbaren Störung des Wasserhaushaltes gefährdet.

Das Umweltbundesamt (UBA) vertrete die Auffassung, bislang weitgehend unberührte Naturräume sollten nicht zerschnitten werden. Allein in den neun betroffenen Gemeinden um die Moselschleife würden durch Tourismus jährlich 265 Mio. Euro eingenommen, 5 244 Vollzeit Arbeitsplätze hingen davon ab. Die rund 2 000 Jahre alte Weinkulturlandschaft sei durch irrige Verkehrsplaner gefährdet.

Wegen weiterer Ausführungen wird auf den Inhalt der Akten verwiesen.

Der Ausschuss hat im Rahmen einer umfassenden parlamentarischen Prüfung eine Reihe von Stellungnahmen der Bundesregierung eingeholt. Das Ergebnis der Prüfung stellt sich unter Einbeziehung dieser Stellungnahmen folgendermaßen dar:

Der Petitionsausschuss stellt fest, dass das Projekt regional- und tourismuspolitische Aspekte berührt. Die Brücke wird die B 50 in einer maximalen Höhe von etwa 160 m mit vier Fahr- und zwei Standstreifen bei Ürzig über die Mosel führen. Sie soll den Raum Hunsrück und Mosel besser an die Ballungsgebiete Rhein/Ruhr (Anschluss zur A 1) und den belgischen Wirtschaftsraum (Anschluss zur A 60) sowie die Eifelregion besser an das Rhein-Main-Gebiet anbinden. Die strukturschwachen Gebiete werden untereinander besser verbunden. Sie werden auf diese Weise wirtschaftlich, sozial und kulturell Anschluss an die Ballungsgebiete erlangen. Die B 50 stellt, gemeinsam mit der im Jahr 2002 fertiggestellten A 60 von der Bundesgrenze bis Wittlich, eine wichtige West-Ost-Verbindung in Rheinland-Pfalz dar. Sie bildet ein wichtiges Teilstück im europäischen Verkehrsnetz, indem die Wirtschaftsräume Lüttich/Brüssel sowie Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam mit den Nordseehäfen und dem südwestdeutschen Wirtschaftsraum verbunden werden.

Für und Wider des Vorhabens sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (im Jahr 2000) sowie des anschließenden ergänzenden Planfeststellungsverfahrens (im Jahr 2006) unter Beachtung der eingegangenen Einwendungen sorgfältig geprüft worden. Im Ergebnis fielen die entsprechenden Entscheidungen. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit und des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens im Rahmen der Abwägung berücksichtigt worden.

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) war ebenfalls mit der Sache befasst. Die Planrechtfertigung, in welcher die überregionalen Verbindungen erläutert werden, wurde im Rahmen dessen überprüft und nicht beanstandet. Nach positiver Entscheidung des BVerwG im Jahr 2008 konnte Anfang 2009 die Finanzierung sichergestellt und im April 2009 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Voraussetzung für die Aufnahme eines Projektes in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bzw. den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der Nachweis der Bauwürdigkeit. Hierfür muss das NKV mindestens bei 1,0 liegen. Das heißt, die prognostizierten Kosten sind nicht höher als der erwartete Nutzen. Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 1992 wurde das Projekt letztmals einer NKA unterzogen. Bei der Fortschreibung des BVWP 2003 und des Bedarfsplans 2004 wurde das Projekt nicht neu bewertet. Aufgrund des weit fortgeschrittenen Planungs- und Sachstandes handelte es sich um ein fest disponiertes Vorhaben. Aufgrund in der Zwischenzeit stark angestiegener Baupreise (u. a. wegen

Mehrwertsteuerentwicklung, Baupreisindex) sind bei allen bundesdeutschen Verkehrsprojekten die zu erwartenden Kosten deutlich angewachsen. Deshalb wurde für das Projekt eine erneute NKA durchgeführt, um die Wirtschaftlichkeit auch unter den neuen Gegebenheiten zu prüfen. Dabei wurden drei Strukturszenarien entwickelt. In allen drei Fällen liegt das NKV deutlich über 1,0. Basis für die aktuelle Bedarfsplanüberprüfung ist das erste, zurückhaltende Strukturszenario mit einem NKV von 1,8. Das bedeutet, der zu erwartende Nutzen ist 1,8-mal höher als die Kosten. Hier wird vorsichtig von einem Verkehrsaufkommen von 13 000 (im BVWP 1992: 15 000) Pkw täglich und einer zurückhaltenden Entwicklung des Verkehrsaufkommens am Flughafen Hahn mit rd. 3 000 Beschäftigten ausgegangen. Im Jahr 2012 waren es 3 063 Beschäftigte. In diesem Zusammenhang weist der Ausschuss darauf hin, dass hier nicht die Zahl der Beschäftigten der Flughafengesellschaft relevant sein kann, sondern die Zahl aller Beschäftigten am Standort, deren Arbeitsplatz unmittelbar oder mittelbar vom Flughafen abhängt. Aufgrund dieses Irrtums finden sich teils erheblich niedrigere Zahlen in den Zuschriften.

Wenn sich der Flughafen besser als in der Bewertung angenommen entwickelt, liegt das NKV folglich höher. Die vereinzelt als überhöht bezeichnete Passagierzahl von 11 Mio. im Jahr ist einem optimistischeren Strukturszenario entnommen, welches mit einem NKV von 2,1 schließt, jedoch nicht zur Grundlage der Planungen gemacht wurde.

Der Ausschuss kann die Sorgen der Petentinnen und Petenten bezüglich des Flughafens nachvollziehen. Nach Einschätzung des Ausschusses bemüht sich das Land Rheinland-Pfalz, den Betrieb rentabel auszurichten. Mit Blick auf die gutachterlich belegten struktur- und arbeitspolitischen Wirkungen kann eine positive Entwicklung des Flughafens weiterhin zugrundegelegt werden.

Der Petitionsausschuss betont, dass das aktuelle NKV von 1,8 nicht mit den Zahlen von 1992 zu vergleichen ist. Die Verkehrsprognosen der neuen Berechnung sind auf das Jahr 2025 ausgerichtet. Ferner wurden Marktpreise und andere Bewertungsgrundlagen aktualisiert. Instandhaltungskosten für Betrieb und Unterhalt wurden bei der Ermittlung des NKV nach der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik berücksichtigt.

Die Ursachen für die Erhöhung der Baukosten um weitere 81 Mio. Euro auf nun 456 Mio. Euro (2013: 375 Mio. Euro, 2011: 330 Mio. Euro, 2010: 270 Mio. Euro) beziehen sich auf das gesamte, rund 25 km lange Straßenneubauprojekt vom

Autobahnkreuz Wittlich bis Longkamp und nicht nur auf die Hochmoselbrücke. Dieses Gesamtprojekt beinhaltet neben der 25 km langen Strecke insgesamt 40 Bauwerke und den Zubringer ins Moseltal nach Erden-Lösnich.

Die Kostenerhöhung ist auf mehrere unterschiedliche Gründe zurückzuführen.

So haben nach Auskunft des Landes Änderungen an technischen Regelwerken und sich daraus ergebende höhere Anforderungen sowie Stahlmehrun gen und eine Erhöhung des Stahlpreisindex insbesondere an der Hochmoselbrücke zu Mehrkosten geführt. Weitere Ursachen für die Kostenerhöhung liegen in neueren Erkenntnissen über den Baugrund im Bereich des Streckenbaus, die u. a. zusätzliche bodenstabilisierende Maßnahmen erforderlich machen. Nicht zuletzt sind die Kosten für Bauleistungen infolge allgemeiner Baupreissteigerungen allein in den Jahren 2010 bis 2014 um rund 10 Prozent gestiegen.

Verkehr

Planung, Bau und Betrieb von Bundesfernstraßen liegen gemäß Artikel 90 und 85 Grundgesetz in der Verantwortung der jeweiligen Bundesländer. Die Straßenbauverwaltungen werden im Rahmen der Auftragsverwaltung tätig. Planung und Durchführung gesetzlich vorgeschriebener planungsrechtlicher Verfahren des mit der Petition angesprochenen Abschnitts der B 50 einschließlich der Brücke obliegen der rheinland-pfälzischen Straßenbauverwaltung.

Mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) hat der Deutsche Bundestag im Oktober 2004 auf Grundlage des BVWP 2003 den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beschlossen. Das Vorhaben „B 50 neu“ zwischen Platten und Longkamp mit dem Zubringer Erden/Lösnich einschließlich HMÜ wurde als Vorhaben in der höchsten Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit hat der Gesetzgeber einen Planungsauftrag erzeugt, welchen die Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz als Adressat und zuständige Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen im Rahmen und entsprechend der gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren vollzogen hat.

Primäre Zielsetzung der Maßnahme ist die Herstellung einer leistungsfähigen Straßenverbindung. Neben der bereits dargestellten Bedeutung des Projekts für das nationale und das europäische Verkehrsnetz, ist aus Sicht des Ausschusses vor allem der Nutzen für die Verkehrsteilnehmer im Kernbereich der Gesamtstrecke – in Eifel und Hunsrück – besonders zu unterstreichen. Dort wird der Großteil der Fahrten auf dem Streckenzug entweder beginnen oder enden.

Bei den im Internet von den Kritikern des Vorhabens eingestellten „Routen- und Zeitvergleichen verschiedener Routenplaner“ handelt es sich nach Einschätzung des Petitionsausschusses um nicht nachvollziehbare Berechnungen ungewisser Urheberschaft. Nach Übersicht des Ausschusses bezieht keiner der genannten Routenplaner die neue Trasse ein. Im Auftrag der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz wurde in den Jahren 2008/2009 von einem Ingenieurbüro die Verkehrsuntersuchung „B 50 Hunsrück-Eifel“ zur Aktualisierung von Verkehrsdaten in der Region erstellt. Darin wurden Fahrzeitberechnungen über den HMÜ erstellt und die zukünftige Routenwahl simuliert. Berücksichtigt wurden u. a. Parameter wie Verkehrsbelastung, Stauanfälligkeit, Steigungsverhältnisse. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sich zwischen dann zwei nahezu gleichwertigen Routen (A 4/A 61 und A 60/B 50 neu) eine Teilung in der Nutzung einstellen wird.

In der genannten Verkehrsuntersuchung wurden auch für den lokalen Verkehr zwischen Wittlich und der Einmündung der B 50 auf die B 327 Längen- und Zeitverhältnisse ermittelt. Für die heute rd. 30 km lange Strecke wird sich die Fahrzeit mit Fertigstellung der Neubaustrecke vom Autobahnkreuz Wittlich bis zum Anschluss an die B 327 auf weniger als die Hälfte verkürzen. Entgegen der Darstellung in der Petition erachtet der Ausschuss die angenommene Fahrgeschwindigkeit von 120 km/h als realistisch; sie ist nach § 3 Abs. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf autobahnähnlichen Straßen zulässig.

Der Petitionsausschuss merkt an, dass mit der Reduzierung von Strecke und Zeit auch Kraftstoff- und Immissionseinsparungen verbunden sind, insbesondere durch die Vermeidung bislang erforderlicher Talab- und Talaufstiege für den Fern- und Güterverkehr. Zugleich wird das regionale und lokale Verkehrsnetz entlastet. Die Wirkung der B 50 neu reicht über die unmittelbar an der B 50 alt liegenden Ortschaften hinaus. Die mit der Petition vorgetragene Einschätzung, Verkehrsaufkommen bis zu 13 000 Fahrzeugen täglich und Schwerverkehrsbelastungen von rd. 500 Lkw täglich hätten keine Auswirkungen hinsichtlich Lärm, Abgasen und Verkehrssicherheit für die bisherigen Anlieger, vermag der Ausschuss nicht zu folgen.

Tourismus

Im Planfeststellungsverfahren hat eine Vielzahl von Anliegern Befürchtungen geäußert, bereits die Aufnahme von Bauarbeiten bringe den Fremdenverkehr vor Ort zum Erliegen und zerstöre einen Hauptwirtschaftszweig der Region. Um die vorgetragenen Argumente angemessen würdigen und in den Entscheidungsprozess

einbringen zu können, ist auf Anregung der Planfeststellungsbehörde das an der Universität Trier angesiedelte Europäische Tourismus Institut GmbH (ETI) mit der Erstellung eines unabhängigen Gutachtens zur Frage der Auswirkungen des Baus auf die Tourismusbranche in der Region beauftragt worden. Darin kommt man zu dem Ergebnis, dass durch die bessere Erreichbarkeit des Moseltals im Ergebnis sogar ein höheres Kunden- und Gästepotential erschlossen werden könne. Diese Prognose wird gestützt durch eine Betrachtung der touristischen Entwicklung nach dem Bau des Moselübergangs an der Untermosel im Zuge der A 61. Dort gibt es keine Anzeichen für einen negativen Einfluss der Brücke auf den Tourismus in der Region.

Der HMÜ wird nach Einschätzung des Gutachtens für den unmittelbaren Einwirkungsbereich mittelfristig zu einem Rückgang der Gästezahlen führen. Dem steht jedoch später ein zu erwartender Gewinn an Gästen durch die bessere Erreichbarkeit der Region gegenüber, welcher die rechnerischen Verluste kompensiert und darüber hinaus neue Gästegruppen gewinnen lässt. Doch selbst für den Fall, dass entgegen den von der Planfeststellungsbehörde als zutreffend erkannten Ergebnissen des Gutachtens Einbußen zu erwarten wären, hätte dies keinen Einfluss auf die getroffene Planungsentscheidung gehabt. Auch in Anbetracht von Verlusten im Gästeaufkommen müsste im Hinblick auf die festgestellte Notwendigkeit und besondere verkehrliche Bedeutung der Maßnahme an der Planung festgehalten werden.

Die Frage der Neutralität und der Methodik des Gutachtens wurde im Planfeststellungsverfahren behandelt und auch gerichtlich nicht angezweifelt.

Zum Problemkreis der Auswirkungen auf das Landschaftsbild merkt der Petitionsausschuss an: Der Lückenschluss durch den HMÜ zeichnet sich dadurch aus, dass die bisherige Moselbarriere durch den HMÜ auf Plateauebene überwunden wird. Unbestritten ist die damit einhergehende Veränderung des Landschaftsbildes im Moseltal. Diese Veränderung ist jedoch lokal. Ferner hat sich der HMÜ in der vorgesehenen Gestaltung auch nach Prüfung anderer Möglichkeiten als die in einer Gesamtschau am besten geeignete Lösung herausgestellt, das Tal unter Beachtung von Morphologie, Natur und Landschaft zu überwinden. Gerade die Hochlage zusammen mit der im Rahmen der technischen Vorgaben schlanken und transparenten Konzeption der Pfeiler und des Brückenkörpers trägt dazu bei, die Sicht in das Moseltal selbst nicht mehr als nötig zu versperren.

In der Vergangenheit wurde über die Aufnahme des Moseltals in den Welterbestatus der UNESCO diskutiert. Das Land Rheinland-Pfalz gibt jedoch in der zuletzt erfolgten

Anmeldung von Objekten anderen Vorhaben den Vorrang. Auch auf der nationalen Vorschlagsliste von Kultur- und Naturdenkmälern (Tentativliste) ist das Moseltal nicht enthalten.

Schalltechnische Berechnungen haben ergeben, dass die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung nach dem Bau des HMÜ im Moseltal deutlich unterschritten werden.

Geologie im Gründungsbereich der Hochmoselbrücke

Mit der Petition werden Zweifel daran geäußert, ob die geologischen Gegebenheiten den Brückenbau erlauben. Nach Einschätzung des Petitionsausschusses steht es außer Frage, dass es bei einem Bauwerk dieser Größenordnung alle Faktoren umfassend, sorgfältig und kontinuierlich durch Fachleute untersucht und beobachtet werden.

Zur Geologie der Hochmoselbrücke sowie zur Standsicherheit des Moselhanges auf der Eifelseite wurden seit den 80er-Jahren von der dafür zuständigen Auftragsverwaltung (AV) Rheinland-Pfalz (RP) zahlreiche Erkundungen, Untersuchungen und Gutachten erstellt. Diese waren Grundlage für die Planung der B 50neu inklusive des Hochmoselübergangs und für den Gesehen-Vermerk der Entwurfsunterlagen. Eine vollständige Auflistung dieser Unterlagen liegt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nicht vor. Exemplarisch sind folgende Untersuchungen zu nennen:

- 1980 bis 1990: Erste Bohrungen; Bodenuntersuchungen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)/Büro Kutscher; allein 62 Bohrungen für Gutachten mit BAST/Geologischem Landesamt
- 1991: Geologisches Gutachten über die Gründungsverhältnisse des Büros Kutscher
- 1998: Gutachterliche Stellungnahme des Landesamtes für Geologie und Bergbau (LGB) über die ingenieurgeologischen Verhältnisse
- 2000: Auftrag des Fachbüros Arcadis zu den Gründungsfragen, verschiedene Untersuchungen und Gutachten, Hangmonitoring
- 2006: Hauptphase der Baugrunderkundung unter Mitwirkung des LGB als Berater
- 2014: Gutachten zur hydrogeologisch-wasserhaushaltlichen Situation im Westhang der Brückentrasse, Büro für Hydrogeologie und Umwelt GmbH.

Im Rahmen der Planung der Hochmoselbrücke wurden die Geologie und die Gründung der Brücke nach Auffassung der dafür zuständigen AV RP hinreichend untersucht. Nach Abschluss der Vorerkundungen ab dem Jahr 2000 und damit bereits im Vorfeld der Baumaßnahmen wurden modernste Monitoringprogramme durchgeführt. Die Ergebnisse der Baugrunderkundungen wurden in der Statik der Gründung und dem Nachweis der Hangstabilität berücksichtigt.

Der Ausschuss stellt fest, dass das Plangebiet außerhalb von Erdbebenzonen liegt. Dennoch sind geologische Bedingungen, wie die Bemessung für den sogenannten Lastfall Erdbeben und die Maßnahmen aus dem „Monitoring des westlichen Moselhangs“ durch entsprechende Ansätze in den Kostenbeschreibungen, Bauausschreibungen und Leistungsverzeichnissen berücksichtigt worden. Bei den vorstatischen Untersuchungen wurden verschiedene Lastfälle, so auch der Lastfall Erdbeben nach Zone 1 untersucht. Im Ergebnis wurde ermittelt, dass dieser für die Dimensionierung des Bauwerks kein maßgebender Lastfall ist.

Weinanbau

Auch die Belange des Weinbaus wurden im Rahmen der Planungs- und Baurechtsphase intensiv geprüft. So wurde und wird der Einfluss der B 50 neu auf Kaltlufteinflüsse und Verschattung durch den Deutschen Wetterdienst begutachtet.

Eine vorübergehende Beeinflussung der Kaltluftverhältnisse ist im Bereich der Rebflächen auf dem linken Moselufer während der Bauzeit des Tunnels am Rothenberg nicht auszuschließen. Der Einfluss der Kaltluft auf die Weinqualität wird untersucht und ggf. entschädigt. Sobald der Tunnel und dessen Überschüttung hergestellt sind, wird der Kaltlufteinfluss der Situation vor dem Bau gleichkommen.

Die Brücke wird im unmittelbaren Umfeld bei sonnigen Witterungslagen einen zeitlich und örtlich begrenzten Schattenwurf erzeugen. Dieser hat ggf. Einfluss auf Rebflächen im Nahbereich der Brücke. Soweit dadurch bedingte Ertragseinbußen gutachterlich nachgewiesen werden, werden auch diese entschädigt.

Hinsichtlich der Einflüsse der Baumaßnahme auf den Wasserhaushalt der Weinberge wurde im Planfeststellungsverfahren pauschal vorgetragen, der Moselsporn regele auf natürliche Weise den Wasserhaushalt der Weinberge. Demzufolge werde sich Trockenheit negativ auf die Weinberge auswirken. Die Planfeststellungsbehörde sah auf Grund der vorgelegten, mit der oberen Wasserbehörde abgestimmten wasserwirtschaftlichen Unterlagen keine

Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung des Wasserhaushalts; auch nicht im Bereich landwirtschaftlicher und weinbaulicher Flächen.

Konkret wurden die Sorgen bezüglich des für die Reben wichtigen „lateralen Wasserzuflusses“ im Verfahren nicht angesprochen. Erst im September 2009 wurde das Thema durch Winzer und Bürgerinitiative aufgegriffen. In der Folge wurde das rheinland-pfälzische Landesamt für Geologie und Bergbau (LGB) beauftragt, die Auswirkungen der Maßnahme auf den Wasserhaushalt der Weinberglagen zwischen Bernkastel-Kues und Zeltingen-Rachtig gutachterlich zu untersuchen. Die Erstellung des Gutachtens erfolgte im Wege der Auswertung umfangreicher Unterlagen aus den Datenbeständen des LGB und anderer wissenschaftlicher Institutionen. Punktuelle Messungen vor Ort, wie sie in der Petition beschrieben werden, führen nach Auffassung des Ausschusses dagegen nur zu einem zeitlich und regional eng begrenzten Eindruck unter dem Einfluss aktueller Witterungsbedingungen.

Von Gegnern des Projektes wird dargestellt, es werde zu Beeinträchtigungen des „Lateralwassers“ kommen mit der Folge der Austrocknung von Weinberglagen. Diese Sorgen können durch den LGB Rheinland-Pfalz unter Berücksichtigung der geologischen, bodenkundlichen und hydrologischen Gegebenheiten auf dem Plateau und in den Weinberglagen zwischen Zeltingen-Rachtig und Bernkastel-Kues fachlich nicht bestätigt werden.

Wesentlich für diese Beurteilung ist, dass die B 50 neu auf dem Moselsporn im Bereich einer Wasserscheide verläuft. Rund zwei Drittel der Gesamtstrecke liegen nicht im Einzugsgebiet der Rebhänge, sondern in dem nach Nordosten, in Richtung Traben-Trarbach entwässernden Geländebereich.

Hinzu kommt, dass eine grundwasserverändernde Wirkung auf moselseitig angrenzende Geländebereiche durch die B 50 neu praktisch nicht gegeben ist. Die Trasse verläuft in den Einschnittbereichen in gering durchlässigem Hunsrückschiefer. Diese Tatsache lässt sich augenscheinlich im Rahmen des sich bereits in der baulichen Umsetzung befindlichen Wildbrückenbauwerks „Alte Schanzen“ bei km 84,5 beobachten. Anfallendes Niederschlagswasser versickert gerade nicht in Richtung Moselhänge, sondern muss wegen der geringen Durchlässigkeit des anstehenden Schiefers abgepumpt werden.

Zur Vermeidung von Schäden für den Weinbau wurden 2,2 ha Rebflächen von den Weinbaubetrieben erworben; sie sind inzwischen gerodet.

Die Auswirkungen des Straßenbauprojekts auf den Weinbau sind aus Sicht des Petitionsausschusses bei ernsthafter Berücksichtigung im Rahmen einer gründlichen parlamentarischen Prüfung unbedeutend oder werden kompensiert.

Zu der in der Petition vorgetragenen Behauptung, weltberühmte Weinlagen würden durch den HMÜ zerstört oder massiv beeinträchtigt, merkt der Ausschuss an: Auch das rheinlandpfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat ausgeführt, dass die Befürchtungen eines Qualitätsverlustes bei Moselwein wie auch eine Zerstörung der Kulturlandschaft bei der örtlichen Begrenztheit des Projekts nicht begründet seien. Der Petitionsausschuss verweist auf eine Hochmoselberücke bei Winningen, die seit Anfang der 1970er Jahre steht. Unter deren Einfluss haben sich Gastronomie und Weinbau ebenso gut wie in anderen Abschnitten der Mosel entwickelt. Der Rückgang der bestockten Rebfläche an der Mosel in den vergangenen zwei Jahrzehnten ist nicht auf den Bau von Verkehrswegen zurückzuführen.

Aktueller Sachstand

Der erste, 5,3 km lange und 80,8 Mio. Euro teure Bauabschnitt vom Autobahnkreuz Wittlich bis Platten, Baubeginn Mai 2003, wurde 2014 fertiggestellt.

Die Bauarbeiten für den zweiten, 20 km langen Abschnitt von Platten bis Longkamp wurden im April 2009 begonnen. Nach der aktuellen Kostenberechnung liegen diese bei rd. 294 Mio. Euro. Hauptbestandteil des Abschnitts ist der HMÜ mit einer Länge von rd. 1,7 km und einer maximalen Höhe von ungefähr 160 m. Die Errichtung des Bauwerks hat Mitte 2011 im Bereich des Widerlagers und den Pfeilern auf der Hunsrückseite begonnen und soll etwa fünf Jahre benötigen. Es ist darauf aufmerksam zu machen, dass es sich – hier stimmt der Ausschuss den Petenten zu – um ein außergewöhnlich komplexes Vorhaben handelt. Bereits zur Erstellung der Statik wurde mehr Zeit als vorgesehen benötigt. Die vorgesehene Bauzeit einzuhalten, ist ambitioniert. Ob sie eingehalten werden kann, muss sich erweisen.

Die Arbeiten sind mittlerweile so weit fortgeschritten, dass auf der Hunsrückseite die Pfahlgründungen der Pfeiler fertiggestellt und die ersten Pfeiler in Bau sind.

Der Petitionsausschuss weist auf den langen Planungs- und Rechtsweg hin, welcher der baulichen Umsetzung des Projekts vorangegangen ist. Im Rahmen dessen wurden die mit der Petition vorgetragenen Belange umfassend abgewogen und berücksichtigt. Der Ausschuss verweist auf die Planfeststellungsunterlagen und -beschlüsse sowie Gerichtsentscheidungen.

Soweit mit der Petition politische und rechtliche Legitimation des Projekts in Zweifel gezogen werden, indem man Neutralität und Fachkompetenz der Gutachter in Frage stellt, ist anzumerken, dass diese Kritikpunkte schon im Planfeststellungsverfahren behandelt und auch gerichtlich geprüft wurden.

Die Aktualisierung des NKV, sowie die verkehrlichen und tourismuspolitischen Belange sind laufend und umfassend analysiert, aktualisiert und angemessen berücksichtigt worden. Gleiches gilt für die Untersuchungen der geologischen Gegebenheiten im Mittelmoselbereich und die Ermittlungen zu den Auswirkungen des Brückenbaus auf die Weinbauregion des Mittelmoseltals.

Ferner weist der Ausschuss darauf hin, dass dem rheinland-pfälzischen Petitionsausschuss ebenfalls eine auf der Internetseite des Bürgerbeauftragten veröffentlichte Petition mit der Forderung, den Bau des HMÜ zu stoppen, vorlag. In der Sitzung vom 16. August 2011 hat der Landtag Rheinland-Pfalz das Anliegen der Petition ebenfalls zurückgewiesen. Weitere Informationen können auf der Homepage des rheinland-pfälzischen Bürgerbeauftragten (www.derbuengerbeauftragte.rlp.de) abgerufen werden.

Nach der umfassenden parlamentarischen Prüfung kommt der Petitionsausschuss zu dem Ergebnis, dass der Forderung der Petenten nicht gefolgt werden kann. Der Ausschuss empfiehlt, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Der von den Fraktionen DIE LINKE. und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung zur Erwägung zu überweisen und der Landesvolksvertretung von Rheinland-Pfalz zuzuleiten, ist mehrheitlich abgelehnt worden.