

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Lutz Heilmann, Dorothee Menzner, Alexander Ulrich und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Gefährdung des Mittelmoseltals durch den Bau der B 50neu im Bereich Bernkastel-Kues**

Um eine direkte Verbindung zwischen den belgischen und niederländischen Häfen ins Rhein-Main-Gebiet und weiter nach Osteuropa zu schaffen, erfolgten bereits in der Vergangenheit Teilausbauten der Straßeninfrastruktur in Belgien. In der Bundesrepublik Deutschland wurde der Teilabschnitt der A 60 ergänzt und über das Bundesautobahn (BAB)-Kreuz Wittlich (Kreis Bernkastel-Wittlich, Rheinland-Pfalz) an die A 1 angeschlossen. Der wirtschaftliche Nutzen dieser Infrastrukturausbauten soll sich aber erst mit einer durchgehenden Verbindung zur A 60 ergeben. Es ist geplant, diese Verbindung im Anschluss an das BAB-Kreuz Wittlich über eine Bundesfernstraße (B 50neu), einschließlich eines Brückenbauwerks (Hochmoselübergang zwischen Zeltingen-Rachtig und Ürzig), weiterzubauen und über den so genannten Zubringer Longkamp an die bestehende, im Ausbau befindliche B 50 anzubinden. Vom Autobahnkreuz Wittlich bis Platten besteht bereits Baurecht. Ein ergänzender Planfeststellungsbeschluss für das Teilstück von Platten bis Longkamp ist am 28. Dezember 2000 ergangen und gilt zurzeit in der Fassung vom 26. Oktober 2006 ergänzt am 7. November 2007. Der Trassenentwurf sieht vor, dass die B 50neu durch die Wittlicher Senke, dann ansteigend in offener Tunnelbauweise über die Moselhöhe bei Ürzig über den Hochmoselübergang auf dem „Moselsporn“ auf der anderen Moselseite weitergeführt wird. In diesem Bauabschnitt an der Mittelmosel liegt eines der bedeutenden Weinanbaugebiete der Bundesrepublik Deutschland, sowohl in wirtschaftlicher, touristischer und kultureller Hinsicht. Auf gut 6 000 Hektar werden etwa 65 Prozent des Weinbauertrags an Mosel, Saar, Ruwer erwirtschaftet.

Die gewählte Trassenführung über den Weinhängen birgt jedoch eine große Gefahr für Bevölkerung und Wirtschaft. Die Weinbauhänge auf der rechten Moselseite unterhalb des Plateaus (Moselsporn) sind durch hydrologische Einwirkungen instabil. Dem Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz sind „Probleme mit Rutschungen und Felsstürzen an der Mittelmosel bekannt“ (<http://www.lgb-rlp.de/mittelmosel.98.html>). In der Veröffentlichung wird davor gewarnt, dass diese Rutschungen bei Straßenbaumaßnahmen erhebliche Schäden und Mehrkosten in Millionenhöhe verursachen würden. Eine 2005 vom besagten Landesamt für Geologie vorgelegte aktuelle „Hangstabilitätskarte“ belegt diese geomorphologischen Verwerfungen in diesem Gebiet. In den letzten zehn Jahren sind bereits eine Reihe von Stabilitätsmaßnahmen, insbesondere oberhalb des Ortes Graach vorgenommen worden. In Graach sind zudem bereits eine Reihe Häuser von ansässigen Winzern betroffen. Die Häuser weisen breite Risse auf, verursacht durch permanente leichte Rutschungen der Hänge.

Die geplante B 50neu, die vierstreifig erstellt werden soll, ist auch für den Schwerlasttransport (40-Fuß-Container) vorgesehen. Da der Hinterlandverkehr für Seehäfen immer mehr an Bedeutung zunehmen wird, ist zu befürchten, dass Schwerlastverkehr in großem Ausmaß zu erheblichen ständigen Erschütterungen führen wird und dadurch die bestehenden Rutschungsaktivitäten innerhalb der Weinhänge verstärken würde. Auch der Einsatz schwerer Baumaschinen in der Bauzeit könnte die Hanginstabilitäten weiter befördern und zu Hangabrissen führen.

Die im Moseltal liegenden Orte und die wirtschaftliche Existenz der Winzer sind zudem von Bergbaurelikten mit hohen toxischen Belastungen von Blei, Kupfer, Arsen und Anderem bedroht, die sich in den Hängen über der Mosel, überwiegend auf der Gemarkung von Bernkastel-Kues und Graach befinden. Diese „ökotoxischen Schwermetalle im Abstrombereich von Bergbaurelikten im Hunsrück“ (Ministerium für Umwelt und Forsten, Rheinland-Pfalz, 1999) bedeuten vor allem dann eine weitere Gefährdung von Bevölkerung und (Wein-)Wirtschaft, wenn ihre derzeitige Ruhe durch eine Mobilisation während der Bauarbeiten gestört wird. Es steht zu befürchten, dass diese ökotoxikologischen Hinterlassenschaften dann nicht mehr im Boden gebunden bleiben, sondern freigesetzt werden. Das kann neben Bernkastel-Kues, Wehlen und Graach möglicherweise auch die auf der anderen Seite der Hänge liegende Stadt Traben-Trarbach betreffen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche besondere Bedeutung hat nach Auffassung der Bundesregierung der Bau der B 50neu für die wirtschaftliche Entwicklung des Landkreises Bernkastel-Wittlich?
2. In welchem Planungsstand befinden sich die einzelnen Bauabschnitte, und wann rechnet die Bundesregierung jeweils mit dem Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses?
3. Welche aktuellen Kostenschätzungen liegen für den Bau der B 50neu einschließlich des Hochmoselübergangs vor (Angaben insgesamt und für alle Bauabschnitte getrennt)?
4. Wie hoch sind die Kosten für die aufwendige Gründung der Pfeiler des Hochmoselübergangs im Ürziger Geröllhang?
5. Wird das Land Rheinland-Pfalz Anteile der Kosten für den Bau der B 50neu übernehmen?  
Wenn ja, für welche Bauabschnitte, und in welcher Höhe?
6. Welche Kosten entstehen dem Land Rheinland-Pfalz für die notwendigen Zubringer (Erden/Löslich und Longkamp) zur B 50neu?
7. Warum wird die lange Zeit geplante Realisierung der B 50neu über eine Öffentlich-Private-Partnerschaft auf Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (F-Modell) nicht mehr weiterverfolgt (Begründung)?
8. Warum wurde angesichts des Scheiterns so lange an einer Privatfinanzierung festgehalten?
9. Wie, in welchem Zeitraum, und ggf. zu Lasten des Baus welcher anderer Projekte bzw. deren zeitlich verzögerter Fertigstellung beabsichtigt die Bundesregierung die nun erforderlichen zusätzlichen Bundesmittel bereitzustellen?
10. Wann rechnet die Bundesregierung mit der durchgängigen Befahrbarkeit der B 50neu?

11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Hangstabilitätskarte Mittelmosel des Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz von 2005 einerseits für die Trassenführung auf dem Plateau oberhalb von Erden, Zeltingen-Rachtig und Graach, andererseits für die Bevölkerung und die Weinwirtschaft?
12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Studie über „Bindung und Mobilität ökotoxischer Schwermetalle im Abstrombereich von Bergbaurelikten im Hunsrück“ hinsichtlich der Trassenführung der B 50neu?
13. Durch welche konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung die Freisetzung des ökotoxischen Abraums und Verunreinigung der in den Hängen vorhandenen Gewässer verhindern?
  - a) Muss dieser ökotoxische Abraum ganz oder teilweise entsorgt werden?
  - b) Wie hoch sind voraussichtlich die dadurch entstehenden Kosten?
14. Ist nach Auffassung der Bundesregierung die dauerhafte Befestigung und Sicherung der instabilen Hanglagen während der Bauphase möglich?
15. Durch welche konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung Hangrutschungen aufgrund der Erschütterungen durch schwere Baufahrzeuge während der Bauphase verhindern?

Wenn ja, wie hoch sind voraussichtlich die dadurch entstehenden Kosten?
16. Wird die Bundesregierung einen Entschädigungsfonds für die von der Baumaßnahme B 50neu betroffenen Winzer, ihre Familien, Häuser und Produktionsbetriebe einrichten?
17. Hält die Bundesregierung trotz offensichtlicher Hanginstabilitäten und hoher ökotoxischer Gefährdungen daran fest, den Hochmoselübergang bei Zeltingen-Rachtig und Ürzig zu bauen?
  - a) Wenn ja, warum, und kann die Bundesregierung die Gefährdung der Bevölkerung und des Weinanbaus bei der bestehenden Trassenvariante definitiv ausschließen?
  - b) Wenn nein, welche anderen Trassenführungen kommen in Betracht, und kann dabei der vorgesehene Standort des Hochmoselübergangs bei Rachtig beibehalten werden?

Berlin, den 5. Februar 2008

**Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion**

