

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Dorothee Menzner, Alexander Ulrich und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/8006 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Zeltigen-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 er-

hebliche 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.

1. Welche besondere Bedeutung hat nach Auffassung der Bundesregierung der Bau der B 50neu für die wirtschaftliche Entwicklung des Landkreises Bernkastel-Wittlich?

Die Bundesstraße B 50 neu ist ein bedeutsames Teilstück der großräumigen europäischen Verbindung zwischen den niederländischen und belgischen Wirtschaftsräumen und dem südwestdeutschen Wirtschaftsraum, insbesondere dem Rhein-Main-Gebiet. Zusammen mit der bestehenden Autobahn A 60 bei Wittlich stellt die Bundesstraße B 50 neu eine verkehrlich wichtige West-Ost-Verbindung im Bereich des Landes Rheinland-Pfalz dar, der im Hinblick auf die wirtschaftsstrukturelle Entwicklung der Region Eifel-Hunsrück eine außerordentlich hohe Bedeutung zukommt. Für die Entwicklung insbesondere des Handwerks, der Dienstleistungen, der Industrie und des Tourismus wird die Bundesstraße B 50 neu positive Impulse bringen. Dabei wird die verbesserte Anbindung des Flughafens Frankfurt-Hahn im besonderen Maße zur Entwicklung der Region beitragen. Darüber hinaus wird nach Realisierung der Bundesstraße B 50 neu das regionale Straßennetz deutlich entlastet werden.

2. In welchem Planungsstand befinden sich die einzelnen Bauabschnitte, und wann rechnet die Bundesregierung jeweils mit dem Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses?

Autobahn A 1/Autobahn A 60 – Bundesstraße B 50 alt (Platten):

Der Bedarfsplanabschnitt ist im Bau.

Bundesstraße B 50 alt (Platten) – Zubringer Bundesstraße B 53 neu, inklusive Hochmoselübergang und Zubringer Bundesstraße B 53 neu – Bundesstraße B 50 alt (Longkamp):

Die beiden Bedarfsplanabschnitte wurden in einem Planfeststellungsabschnitt zusammengefasst. Mit Urteil vom 8. November 2007 hat das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz die Klage gegen den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vom 31. Oktober 2006 für den Neubau der Bundesstraße B 50 zwischen Platten und Longkamp abgewiesen und den Planfeststellungsbeschluss bestätigt. Das Urteil erhält Rechtskraft und damit der Planfeststellungsbeschluss zugleich Bestandskraft mit der abschließenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes über die derzeit anhängige Nichtzulassungsbeschwerde bzw. im Falle der Revisionszulassung mit dem Abschluss des Revisionsverfahrens. Aussagen zum Zeitpunkt der Rechtskraft sind gegenwärtig nicht möglich.

3. Welche aktuellen Kostenschätzungen liegen für den Bau der B 50neu einschließlich des Hochmoselübergangs vor (Angaben insgesamt und für alle Bauabschnitte getrennt)?

Autobahn A 1/Autobahn A 60 – Bundesstraße B 50 alt (Platten):

Die aktuell im Bundeshaushalt veranschlagten Kosten betragen 67,41 Mio. Euro.

Bundesstraße B 50 alt (Platten) – Zubringer Bundesstraße B 53 neu, inklusive Hochmoselübergang und Zubringer Bundesstraße B 53 neu – Bundesstraße B 50 alt (Longkamp):

Die derzeit geschätzten Kosten für den Abschnitt von Platten bis zum Zubringer Bundesstraße B 53 neu einschließlich Hochmoselübergang betragen rund 122 Mio. Euro. Darüber hinaus betragen die noch notwendigen Aufwendungen für den Lückenschluss Zubringer Bundesstraße B 53 neu bis zur Bundesstraße B 50 alt rund 51 Mio. Euro.

4. Wie hoch sind die Kosten für die aufwendige Gründung der Pfeiler des Hochmoselübergangs im Ürziger Geröllhang?

Die Gründungskosten der Pfeiler sind in den Gesamtbaukosten und in den Brückenbaukosten des Hochmoselüberganges enthalten. Für Gründungen wurden im Bauwerksentwurf Kosten in Höhe von 4,5 Mio. Euro ermittelt.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Autobahn A 1/Autobahn A 60 – Bundesstraße B 50 alt (Platten):

Von den Gesamtkosten in Höhe von 67,41 Mio. Euro entfallen 60,65 Mio. Euro auf den Bund. 6,51 Mio. Euro trägt das Land Rheinland-Pfalz und 0,2 Mio. Euro trägt der Landkreis Bernkastel-Wittlich.

Bundesstraße B 50 alt (Platten) – Zubringer Bundesstraße B 53 neu, inklusive Hochmoselübergang und Zubringer Bundesstraße B 53 neu – Bundesstraße B 50 alt (Longkamp):

Zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Landesregierung Rheinland-Pfalz wurde vereinbart, dass vor einer Entscheidung über die Form der Finanzierung des Hochmoselübergangs (F-Modell oder Haushaltsfinanzierung) zunächst eine Aktualisierung der Entscheidungsgrundlagen im Hinblick auf die derzeitigen Rahmenbedingungen und Kenngrößen erforderlich ist. Diese Aktualisierung schließt auch eine Überprüfung der Kosten und Nutzen der Maßnahme sowie etwaiger Kostenträgungen des Landes Rheinland-Pfalz in eigener Zuständigkeit ein.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Beantwortung der Fragen 2 und 5 wird verwiesen.

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?

Aussagen zu den Auswirkungen auf andere Straßenbauvorhaben können erst getroffen werden, wenn über die Form der Finanzierung Klarheit besteht.

10. Wann rechnet die Bundesregierung mit der durchgängigen Befahrbarkeit der B 50neu?

Aussagen zur durchgängigen Befahrbarkeit der Bundesstraße B 50 neu sind angesichts noch zu treffender Entscheidungen (Baurecht, Finanzierung) derzeit nicht möglich.

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?

Nach Auskunft der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz ist nach den im Rahmen der Fachplanung durchgeführten geologischen Untersuchungen der rechte Moselhang flach und bautechnisch unproblematisch. Auf dem Höhenrücken im Bereich des Hunsrücksporns sind ebenfalls keine Probleme zu erwarten. Im Bereich der Rutschfläche „Graacher Schäferei“ ist eine sehr alte, nicht tief reichende Rutschung bekannt, die jedoch klar abgrenzbar ist. Es ist daher davon auszugehen, dass sich durch den Bau der Bundesstraße B50 neu keine negativen Einflüsse auf diese Rutschung ergeben werden. Unabhängig davon wird der Straßenbaulastträger vor Beginn der Baumaßnahmen den Zustand der Gebäude, die dem Rutschgebiet am nächsten liegen, aufnehmen und dokumentieren.

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?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Umgang mit belasteten Böden ist in den bodenschutzrechtlichen Bestimmungen geregelt.

Weder die in der Studie angeführten Bleistollen, noch die dazu gehörenden Schutthalden werden durch das Bauvorhaben unmittelbar berührt. Die Bundesstraße B 50 neu wird im fraglichen Bereich fast ausschließlich in Dammlage verlaufen, so dass ein Eingriff in die unterirdischen Bleistollen oder Bergbaublagerungen unterbleibt. Die in der genannten Studie untersuchten Talauen im Moselhunsrück sind räumlich deutlich getrennt von der Trasse der Bundesstraße B 50 neu. Auch fehlen im Trassenbereich die Mineralienvorkommen, die auf eine eigene Schwermetallbelastung hinweisen.

14. Ist nach Auffassung der Bundesregierung die dauerhafte Befestigung und Sicherung der instabilen Hanglagen während der Bauphase möglich?

Die dauerhafte Befestigung und Sicherung der beiden Moselhänge während der Bauphase kann nach Auffassung der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz gewährleistet werden.

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?

Nach Angaben der Straßenbauverwaltung wird durch die Wahl der Baufahrzeuge und -geräte sowie die vorgesehenen Baugrubensicherungen gewährleistet, dass es zu keinen oberflächennahen Rutschungen kommt. Auf die Gesamtstabilität des Moselhanges haben die Baufahrzeuge keinen relevanten Einfluss.

16. Wird die Bundesregierung einen Entschädigungsfonds für die von der Baumaßnahme B 50neu betroffenen Winzer, ihre Familien, Häuser und Produktionsbetriebe einrichten?

Entschädigungspflichtige straßenbaubedingte Beeinträchtigungen werden im Rahmen der gesetzlichen Erfordernisse ausgeglichen. Über Höhe und Ausmaß von Entschädigungsleistung entscheidet im Entschädigungsfeststellungsverfahren die zuständige Behörde. Soweit der Baulastträger zu Entschädigungen im Rahmen einer Straßenbaumaßnahme verpflichtet ist, werden diese aus dem Straßenbauhaushalt finanziert.

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?

Es sind weder offensichtliche Hanginstabilitäten noch ökotoxische Gefährdungen gegeben. Eine Gefährdung der Bevölkerung und für den Weinanbau durch den Bau des Hochmoselübergangs wird ebenfalls ausgeschlossen.

