

Kleine Anfrage

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

Standicherheit und Kosten des Hochmoselübergangs der B 50 neu

Der Hochmoselübergang (B 50 neu) ist ein geplantes und in Bau befindliches 25 km langes Bundesstraßenteilstück, das den Regionalflughafen Hahn mit dem Autobahnkreuz Wittlich verbinden soll. Kernstück ist die Hochmoselbrücke mit einer Höhe von 160 m und einer Länge von 1,7 km, die das Moseltal an einer besonders breiten Stelle überqueren soll. Bereits zu Beginn der Planung wurde auch von fachlicher Seite auf die Baugrundproblematik am Westhang (Ürziger Seite) des Brückenstandortes hingewiesen. Im Verlaufe der Erdgeschichte fanden im Bereich der Wittlicher Senke und Ürzig massive Bewegungen unterschiedlicher Gesteinsschichten statt, eine Devonscholle sackte um mehrere Hundert Meter ab, es kam zur Verfüllung der Senke mit rotem Sandstein, mit der Folge, dass teilweise haushohe Gesteinsbrocken in instabilen Geröllschichten „schwimmen“. Ausgerechnet am geplanten Brückenstandort findet sich dieses zu Rutschungen neigende Gemisch in besonders ausgeprägter Weise wieder (Quellen: Geologische Übersichtskarte www.lgb-rlp.de/guek300.html; Hangstabilitätskarte www.lgb-rlp.de/hangstabilitaetskarte.html; Streckenverlaufskarte www.hochmoseluebergang.rlp.de/index.php?id=89; Einwendungen www.material.pro-mosel.de/juristisch/hoff.pdf).

Die Geomorphologin Dr. Elisabeth von den Hoff (im Jahr 2000), der Geologe Dr. Johannes Feuerbach (im Jahr 2011) und jüngst auch der Amtsleiter des rheinland-pfälzischen Landesamtes für Geologie und Bergbau (LGB), Prof. Dr. Harald Ehses (im Jahr 2013), bekräftigten die Auffassung, dass der ausgewählte Brückenstandort extrem ungünstig ist und einen ungewöhnlich hohen Untersuchungsaufwand erfordert. Alle drei Experten meinen zudem, dass die im Zusammenhang mit dem Brückenbau vorgenommenen Untersuchungen bei weitem nicht ausreichend sind, um die Standicherheit eines derartig hohen Bauwerks gewährleisten zu können. So fehle insbesondere ein hydrologisches Gutachten, der „Rutschhang“ am Westufer der Mosel sei hypersensibel (siehe „Schatten überm Himmelreich“, Neues Deutschland vom 16. Januar 2014 und www.volksfreund.de/nachrichten/welt/themendestages/themenderzeit/Weiterethemen-des-Tages-Warum-Landes-Geologen-den-Hochmosel-Brueckenbau-so-schwierig-finden;art742,3748601). Kritisiert wird u. a., dass die Installation von Geo-Messpunkten zur Ermittlung von Hangbewegungen erst sehr spät erfolgt sei und zumindest bis Mitte 2013 noch keine Messdaten abgefragt wurden. Zur Beurteilung der Stabilität des Untergrundes sei jedoch ein über Jahre andauerndes Monitoring mit Hilfe der Geo-Messpunkte erforderlich.

Als Konsequenz aus der aktuellen Diskussion um die Standsicherheit am Ürziger Hang wurde nun ein hydrogeologisches Gutachten beschlossen, welches die verschiedenartigen Wasserflüsse in diesem Hang untersuchen soll, da Wasser als „Schmiermittel“ Rutschungen auslösen kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bis wann wird die hydrogeologische Untersuchung für den Ürziger Hang abgeschlossen sein, wer wird sie durchführen, und wie hoch sind die Kosten?
2. Welche Untersuchungsmethoden sind zusätzlich zu den hydrogeologischen Untersuchungen für den Ürziger Hang geplant, bis wann werden sie abgeschlossen sein, wer wird sie durchführen, und wie hoch sind jeweils die Kosten?
3. Wann wird mit der Auswertung der Geo-Messdaten für den Ürziger Hang begonnen, und welcher Messzeitraum ist dafür voraussichtlich erforderlich?
4. Von wann datieren die jüngsten Berechnungen zur Baustatik?
 - a) Auf welche Brückenpfeiler beziehen sich diese Berechnungen?
 - b) Welche Erkenntnisse haben sie jeweils gebracht?
 - c) Für welche Brückenpfeiler liegen noch keine abschließenden Statikberechnungen vor?
5. Wird es eine Bauunterbrechung geben, bevor die Ergebnisse der Untersuchungen vorliegen, vor allem im Hinblick auf die Möglichkeit, dass der Brückenbau nicht oder nicht ohne eine nachträgliche Planänderung möglich ist (bitte mit Begründung)?
6. Teilt die Bundesregierung die übereinstimmende Auffassung von Fachleuten, dass ruhende Rutschhänge (wieder) in Bewegung geraten können, wenn sie Eingriffen verschiedener Art ausgesetzt sind (bitte mit Begründung)?
 - a) Teilt die Bundesregierung ebenfalls die Auffassung, dass zu einem solchen Eingriff auch der Bau der Hochmoselquerung gehört (bitte mit Begründung)?
 - b) Welche Vorkehrungen sind geplant, um die am Bau beteiligten Arbeiter sowie die Bürger vor Ort vor damit möglicherweise einhergehenden unvorhersehbaren Ereignissen zu schützen?
7. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Brücke nach ihrer Fertigstellung vor widrigen Einflüssen, wie dem Eindringen von Wasser in Bodenspalten, starkem Wind und Erdbeben, zu schützen?
8. Wie viel der im Straßenbauplan 2013 aufgeführten Gesamtkosten in Höhe von 374,5 Mio. Euro (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/14030) wurden mittlerweile, getrennt nach den Bauabschnitten 1 und 2, verausgabt (IST-Kosten)?
9. In welcher Höhe wurden bislang Aufträge, getrennt nach den Bauabschnitten 1 und 2, vergeben?
10. Wie hoch liegen die aktuell prognostizierten Baukosten sowohl für den Hochmoselübergang als auch die B 50 neu insgesamt (bitte zusätzlich getrennt nach Bauabschnitten angeben)?

11. Kann die Bundesregierung eine bereits diskutierte Verdopplung der Baukosten von ursprünglich geplant 330 Mio. Euro auf 660 Mio. Euro ausschließen?
12. Hält die Bundesregierung angesichts der möglicherweise erheblichen Kostensteigerung an ihrer Aussage fest, ein „Absinken des NKV des in Bau befindlichen Projektes infolge Kostensteigerung oder geringeren Verkehrsströmen auf einen Wert, der die Bauwürdigkeit gefährdet, ist nicht zu befürchten“ (Antwort auf die Kleine Anfrage zu Frage 2 der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/14030) (bitte mit Begründung)?
13. Wie sollen anfallende Mehrkosten zwischen Bund und Land aufgeteilt werden (bitte mit Begründung)?
Wann gab es dazu, und wann wird es dazu Gespräche zwischen Bund und Land geben?
14. Gibt es aktuelle Verkehrsprognosen für die B 50 neu?
Wenn nein, warum nicht, und von wann ist die letzte Verkehrsprognose?
Wenn ja, wurden dabei die zuletzt gesunkenen und zukünftig möglicherweise noch weiter sinkenden Fracht- und Passagierzahlen am Flughafen Hahn bereits berücksichtigt (bitte mit Begründung)?
Wenn ja, wurde dabei die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarte Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und die dadurch zu erwartenden Mautvermeidungsverkehre bereits berücksichtigt (bitte mit Begründung)?
15. Wird im Zuge der Netzumlegung der Verkehrsprognose 2030 als Grundlage des geplanten Bundesverkehrswegeplanes 2015 auch eine Aussage über die prognostizierte zukünftige Verkehrsbelastung der B 50 neu getroffen (bitte mit Begründung)?
16. Zählt die B 50 neu zu den Projekten, in die laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 80 Prozent der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen sollen, „dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen“, und welche dieser Kategorien findet gegebenenfalls auf die B 50 neu Anwendung (bitte mit Begründung)?

Berlin, den 30. Januar 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

