

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler und Daniel Köbler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

B 50 neu/Hochmoselbrücke zwischen Platten und Longkamp

Die **Kleine Anfrage 268** vom 15. September 2011 hat folgenden Wortlaut:

Der Bau der B 50 neu zwischen Platten und Longkamp ist seit rund vier Jahrzehnten geplant. Seit 2007 besteht Baurecht, nachdem letztendlich sämtliche Klagen abgewiesen wurden und damit der Klageweg ausgeschöpft ist. 2008 beschloss die damalige CDU-SPD-Bundesregierung, das Projekt mit öffentlichen Geldern zu finanzieren. Damit wurde die ursprünglich geplante Finanzierung nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) ad acta gelegt. Über die gesamte Plandauer hinweg war das Straßenbauprojekt vor Ort umstritten, 1999 gründete sich eine Bürgerinitiative, die auch klagewillige Private unterstützte. Jedoch war und ist die politische Mehrheit – sowohl lokal als auch auf Landes- und Bundesebene – für das Projekt. Mittlerweile scheint der „point of no return“ erreicht, ein mögliches Ausstiegsszenario aus dem Bundesprojekt ist vor allem aus finanziellen Gründen für das Land Rheinland-Pfalz keine Option. Allerdings gilt es, die mit einem solch gigantischen Bauvorhaben einhergehenden Risiken für die anliegenden Gemeinden, deren Einwohnerinnen und Einwohner, die Winzer- und Beherbergungsbetriebe und den wichtigen Wirtschaftszweig Tourismus so gering wie möglich zu halten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wird die Landesregierung den während der Bauzeit der Brückenkonstruktion besonders nachteilig betroffenen Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben in Zeltingen-Rachtig und Ürzig, Longkamp, Graach Ausgleich/Hilfen gewähren?
2. Welche Maßnahmen sind geplant, um die touristische Infrastruktur im Naherholungsgebiet „Moselsporn“, über das die Trasse verläuft, zu bewahren?
3. Inwieweit kommt die Landesregierung der Sorge von Winzerbetrieben, die Flächen in den weltberühmten Lagen zwischen Zeltingen-Rachtig und Bernkastel-Kues könnten durch eine Unterbrechung des für die Weinberge wichtigen lateralen Wasserzuges negativ beeinträchtigt werden, entgegen?
4. Inwieweit ist ausgeschlossen, dass das Land sich an eventuellen Kostensteigerungen des Projekts beteiligen müsste?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 5. Oktober 2011 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Für Unternehmen, denen durch besondere Belastungen Nachteile entstehen, steht der Landesregierung kein spezifisches Förderprogramm zur Verfügung. Ungeachtet dessen ist darauf hinzuweisen, dass insbesondere kleinen und mittleren Unternehmen Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen der Mittelstandsförderung zur Verfügung stehen.

Zu Frage 2:

Die Frage möglicher Rückwirkungen des Bauvorhabens auf die touristische Infrastruktur ist grundsätzlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erörtert worden.

So wurde im Planfeststellungsbeschluss dem Vorhabenträger aufgegeben, die Wanderwegebeziehung auch während der Bauphase aufrechtzuerhalten.

b. w.

Weitere Initiativen wurden bereits auf den Weg gebracht. Hierzu ist beispielsweise auf die Handlungsmöglichkeiten zu verweisen, die im Rahmen eines Workshops vom Fachbereich Touristik der FH Worms am 19. Juli 2011 vorgestellt wurden sowie auf ein Gutachten zu den Auswirkungen der B 50 neu auf das Wanderwegenetz.

Zu Frage 3:

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde auch die Frage der Auswirkungen des Hochmoselübergangs auf den Wasserhaushalt der Weinberge erörtert. Die Planfeststellungsbehörde hat aufgrund der mit der Struktur- und Genehmigungsbehörde Nord als oberer Wasserbehörde abgestimmten wasserwirtschaftlichen Unterlagen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung des Wasserhaushalts gesehen.

Gleichwohl und obwohl bereits Baurecht vorlag, hat das Landesamt für Geologie und Bergbau (LGB) wegen der vor Ort weiter erhobenen Bedenken die Auswirkungen des Baus der B 50 auf den Wasserhaushalt der Weinbergslagen zwischen Bernkastel-Kues und Zeltingen-Rachtig nochmals eingehend untersucht. Im Ergebnis konnten aufgrund der geologischen, bodenkundlichen und hydrologischen Gegebenheiten auf dem Plateau und in den Weinbergslagen zwischen Zeltingen-Rachtig und Bernkastel-Kues Befürchtungen nicht bestätigt werden, es könne zu Beeinträchtigungen des sogenannten „Lateralwassers“ mit der Folge einer Austrocknung von Weinbergslagen kommen.

Dessen ungeachtet ist der LBM Trier mit dem Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum im Gespräch über ein Monitoring, um eventuelle Einflüsse der Trasse auf die Wasserführung im Hang im Sinne eines „Vorher-Nachher“-Vergleiches belastbar aufzeigen und auf dieser Grundlage ggf. erhobene Ausgleichsansprüche regulieren zu können.

Zu Frage 4:

Derzeit hat der Bund für den gesamten Hochmoselübergang Bauausgaben von rd. 331 Mio. Euro in den Straßenbauplan 2011 eingestellt. Aufgrund der bisherigen Vergaben bei diesem Projekt zeichnet sich ab, dass die Gesamtkosten auf bis zu 360 Mio. Euro anwachsen können. Im ersten Bauabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Wittlich und Platten, der sich seit Mai 2003 in der baulichen Umsetzung befindet, entstehen Mehrkosten von rd. 10 Mio. Euro im Wesentlichen durch allgemeine Preissteigerungen. Im 2. Bauabschnitt von Platten bis Longkamp ergeben sich Mehrkosten von bis zu 20 Mio. Euro bedingt durch das Ausschreibungsergebnis für die Hochmoselbrücke.

Diese zusätzlichen Baukosten werden vom Bund als Baulasträger zu tragen sein.

In Vertretung:
Jürgen Häfner
Staatssekretär