Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4862

29. 01. 86

Sachgebiet 912

Änderungsantrag

der Abgeordneten Schulte (Menden), Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN

zur zweiten Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen – 3. FStrAbÄndG –
— Drucksachen 10/4389, 10/4734 —

Der Bundestag wolle beschließen:

Zu Artikel 1:

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird wie folgt geändert:

Die Bundesstraße B 50, im Abschnitt von Wittlich bis Hochscheid, wird aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)
Senfft
Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

1. Der zu erwartende Nutzen ist überschätzt

Das für 1990 mit 5000 bis 6000 KFZ/24 h prognostizierte Verkehrsaufkommen rechtfertigt keine Bundesfernstraße.
Als Umgehung des Engpasses Bernkastel-Kues ist die B 50 absolut unbrauchbar und unnötig. Der Stadtkern ist bereits vom Schwerlastverkehr entlastet durch eine Umleitung über Mülheim und Monzelfeld, die auch für den PKW-Verkehr geeignet ist. Eine weitere Lösung wäre der angestrebte Tunnelbau.

2. Die zu erwartenden Schäden sind unterschätzt

Das ökologische Gleichgewicht würde in unvorhersehbarer schädigender Weise beeinflußt, unzählige Biotope würden zerstört. Der Wasserhaushalt und die Trinkwasserversorgung würden geschädigt bzw. in Frage gestellt durch Tangierung und Durchschneidung von fünf Wasserschutzgebieten und dem Heilquellenschutzgebiet Bad Wildstein. Versiegelung und tiefe Bergein-

schnitte bewirken eine massive Grundwasserabsenkung, besonders durch die Querschneidung aller Täler.

Als weitere Schäden sind zu erwarten

— Ein ca. 80 m tiefer Bergeinschnitt für die Auflage der Moselhochbrücke auf der Ürziger Höhe mit großflächiger Zerstörung des Waldgürtels;

— Zerstörung des schützenden Waldgürtels über den Weinbergen auf der gegenüberliegenden Seite auf 6 km Länge parallel zur Mosel. Damit einhergehend Klimaveränderung, Kaltlufteinbrüche, Erfrieren der Reben;

— Durchschneidung des Landschaftsschutzgebietes Mosel auf mehr als 10 km Länge, besonders gravierende Landschaftszerstörung durch Querschneidung aller Täler. Auf der ganzen Trassenstrecke wird es nur Brücken, Dämme und Einschnitte geben, wie bei der A 1 Trier–Hermeskeil;

— ein zur Erholung besonders anerkanntes Gebiet um Bernkastel und Traben-Trarbach wird durchschnitten und somit unbrauchbar. Der Lärmteppich wird sich besonders schädigend auswirken auf die Kurkliniken der gegenüberliegenden Seite auf dem Kueser Plateau, desgleichen wird die Aussicht stark beeinträchtigt;

— den Höhepunkt der Landschaftszerstörung würde die Moselhochbrücke mit 150 m Höhe und 1,5 km Länge bilden mit allen bekannten Schäden durch Emissionen, Lärmteppich, Schattenwirkungen, Kaltluftströmungen. Die Hochbrücke als wintersicherer Moselübergang ist „totaler Nonsens". Die mehr als 20 vorhandenen Moselbrücken sind eher wintersicher, sie reichen für den Verkehr auch vollends aus;

— die denkmalgeschützten Graacher Schanzen werden zerstört. Vier weitere tief eingeschnittene Täler müssen im Landschaftsschutzgebiet überbrückt werden, auf nur 6 km Trassenlänge bei ca. 145 m Höhe;
In den Steilhang bei Ürzig soll der stärkste Brückenpfeiler zu stehen kommen. Erst in 44 m Tiefe und nur an einer Stelle wurde bei Bohrungen fester Boden gefunden. Der Steilhang ist bekannt als „wandernder Berg oder Rutschberg";

— ungeheuer groß ist der Schaden, den Landwirtschaft, Weinbau und Fremdenverkehr davonzutragen hätten. Der Landentzug, die Emissionen, der Lärm, die Einschnitte mit ihren Auswirkungen auf den Wasserhaushalt (Grundwasserabsenkungen), auf die Rentabilität der landwirtschaftlichen- und Weinbaubetriebe durch Umwege, Flächenzerschneidung, Klimaveränderungen, Austrockung u. a. würden in der hiesigen Gebirgslandschaft härter und schonungsloser zutage treten als in anderen Gebieten (Flachland) und zu Existenzgefährdungen größten Ausmaßes sowie zu totalen Existenzvernichtungen führen. Die tragenden Säulen dieser Region sind Landwirtschaft, Weinbau, Fremdenverkehr, die ohne intakte Land-

schaft und die vorhandene Fläche nicht existieren können. Die B 50 würde Arbeitslose produzieren statt Arbeitsplätze.
Ebenso ist auf den Zusammenhang zwischen Beschäftigungssituation in den deutschen Häfen Bremen und Hamburg sowie bei der Deutschen Bundesbahn hinzuweisen. Die Containerverladungen nach Übersee, die über die Bahn nach Hamburg und Bremen abgewickelt werden, würden über die A 60/B 50 nach Antwerpen und Rotterdam rollen. Diese Meinung vertritt auch der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr in Bremen.

3. Bedenkliches Planungsverfahren

Gutachten fehlen gänzlich, keine UVP, kein wasserwirtschaftliches Gutachten, kein klimatologisches Gutachten, kein Gutachten über den Ürziger „Rutschberg". Das Wasserwirtschaftsamt Trier, das 1976 seine Zustimmung zum A 60-Bau unter Bedenken erteilt hatte, würde diese heute nicht mehr geben.
Die Mehrzahl der Bevölkerung hat sich gegen die A 60/B 50 ausgesprochen; den Beweis liefern 15 000 Unterschriften gegen die Gesamttrasse A 60/B 50, 3 000 Einsprüche gegen die Planfeststellung Landscheid–Wittlich, 13 Kläger gegen den Planfestellungsbeschluß Landscheid–Wittlich (8,7 km), 24 Kläger gegen die illegale Landbeschaffung beim Flurbereinigungsverfahren Rachtig. Der Prozeß wurde gewonnen.

4. Nutzen-/Kostenverhältnis

Im Bundesverkehrswegeplan Entwurf Stand 18. März 1985 ist ein Nutzen-/Kostenverhältnis NKV 1 und NKV 2 von 0,69 ausgewiesen, während das Nutzen-/Kostenverhältnis nach den neuesten Unterlagen (Stand 18. September 1985) auf 1,1 willkürlich angehoben wurde, um so den Einstufungsvorschlag zu rechtfertigen.

5. Verbesserungsvorschläge

Als Alternativen zum geplanten Projekt bieten sich an: die Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene, die Wiedereröffnung aller stillgelegten Bahnstrecken (Bernkastel–Wengerohr, Wittlich–Daun, Langenlonsheim–Hermeskeil, Simmern–Boppard) sowie Erhaltung der noch bestehenden Strecken (wie Traben-Trarbach–Bullay).

Deshalb ist das für den Fernstraßenbedarfsplan vorgesehene Investitionsvolumen im Bundesverkehrswegeplan '85 zu verringern um die im Gesetzentwurf für das oben genannte Projekt angesetzten Mittel. Die Einsparungen werden für Investitionen bei der Eisenbahn (insbesondere zur Modernisierung von Nah- und Regionalverkehrsstrecken) und für Investitionszuschüsse zu den Bereichen ÖPNV und Verkehrsberuhigung verwandt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333