

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Katrin Werner, Sabine Leidig, Harald Koch, Caren Lay, Alexander Ulrich und der Fraktion DIE LINKE.

Gefährdung des Mittelmoseltals durch das Verkehrsprojekt B 50neu

Die Bundesstraße 50neu (B 50neu) soll das Autobahnkreuz Wittlich mit dem Flughafen Hahn und weiter mit Rheinböllen verbinden. Die B 50neu ist bereits seit 1968 in Planung und sollte ursprünglich als NATO-Trasse fungieren, die die Militärflugplätze in Eifel und Hunsrück anbindet. Bis heute wird vor allem die Anbindung der westlichen Nordseehäfen mit dem Rhein-Main-Gebiet als vorrangiges Ziel angegeben.

Teil dieser Strecke ist die Hochmoselbrücke, die in einer Höhe von 158 Metern mit vier Fahrstreifen und zwei Standstreifen bei Ürzig über die Mosel führen soll. In diesem Bauabschnitt an der Mittelmosel liegt eines der bedeutenden Weinanbaugebiete der Bundesrepublik Deutschland, nämlich der längste Riesling-Steillagenweinberg der Welt.

Die gewählte Trassenführung bringt große Gefahren für Bevölkerung und Wirtschaft mit sich, da die Weinhänge auf der rechten Seite instabil sind. Zudem entwertet die Hochmoselbrücke die beliebte Tourismusregion. Die negativen Folgen für Tourismus und die wertvollen Weinlagen sind gravierend.

Der Nutzen-Kosten-Quotient für den Hochmoselübergang wurde in einem Gutachten (www.material.pro-mosel.de/KN-00.pdf) mit unterschiedlichen Faktoren belegt, die vom Passagieraufkommen des Flughafens Hahn abhängen. Es wird mit Passagierzahlen von vier bis elf Millionen Passagieren gerechnet. Im Jahr 2012 wurden aber lediglich 2,8 Millionen Passagiere gezählt, Tendenz sinkend.

Der Flughafen Hahn ist hoch verschuldet. Im Nachtragshaushalt des Landes Rheinland-Pfalz sind 80 Mio. Euro für den Flughafen Hahn vorgesehen, um diesen vor der Insolvenz zu retten.

Die 160 m hohen Pfeiler der Hochmoselbrücke sollen an einer geologischen Bruchkante gebaut werden. Inzwischen werden Statikprobleme eingeräumt und Bauverzögerungen sind die Folge. Bisher wurde lediglich das Fundament eines Pfeilers gelegt.

Die Landesregierung Rheinland-Pfalz hält weiterhin an diesem Bauvorhaben fest. In den damaligen Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde sich zu Gunsten des Baus der B 50neu entschieden, da die Kosten des Weiterbaus geringer eingeschätzt wurden, als im Falle eines Baustopps.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuelle Prognose für den Flughafen Hahn hinsichtlich des Passagier- und Frachtaufkommens, ohne militärisch begründete Transporte, die annähernd straßenverkehrsneutral abgewickelt werden, und zwar
 - a) für den Fall, dass es der Landesregierung gelingt, den Flughafen vor der Insolvenz zu retten,
 - b) für den Fall, dass dies nicht gelingt?
2. Wird der Nutzen-Kosten-Faktor aufgrund der veränderten Passagierzahlen neu berechnet?
3. Wie viel der anberaumten 330 Mio. Euro Kosten wurden bisher verausgabt (IST-Kosten), getrennt nach den Bauabschnitten 1 und 2?
4. Wie hoch sind die aktuellen Verbindlichkeiten aufgrund bereits fertiggestellter Bauten?
5. Wie hoch sind die Vergabesummen, wenn IST-Ausgaben und Verbindlichkeiten aufgrund bereits getätigter Leistungen davon abgezogen werden?
6. Wie hoch wäre die Einsparung gegenüber den aktuellen Baukostenschätzungen, wenn der Bau, auf Grundlage der realen Vertragsverhältnisse gegenüber den Baufirmen, gestoppt würde?
7. Wie hoch sind die zu erwartenden Mehrkosten aufgrund der Bauzeitverlängerung?
8. Wie hoch sind die zu erwartenden Mehrkosten aufgrund der komplexen Statik der Hochmoselbrücke?
9. Sind die statischen Probleme (www.volksfreund.de vom 9. Januar 2013 „Moselübergang: Bau könnte länger dauern“ sowie www.dradio.de vom 10. Januar 2013 „Das Leben ist eine Baustelle – auch in Rheinland-Pfalz“) inzwischen behoben?
 - a) Falls ja, ergeben sich daraus Änderungen gegenüber den bisherigen Planungen aufgeschlüsselt in Pfeilerdimension, Gründungstiefe, Pfeileranzahlen, Pfeilerpositionen und angewandte Bautechnik?
 - b) Falls nein, wie lange wird die Lösung dieses Problems noch dauern, und welche weiteren Bauverzögerungen ergeben sich daraus?
10. Nach welchen EU- bzw. DIN-Normen wird die Brücke gebaut?

Wird die Empfehlung im Planfeststellungsbeschluss, aufgrund der komplexen Untergrundverhältnisse den Bau analog zu Bauten in der Erdbebenzone 1 durchzuführen, eingehalten?

Berlin, den 28. Mai 2013

Dr. Gregor Gysi und Fraktion