

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Werner, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Thomas Lutze, und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/403 –**

Standicherheit und Kosten des Hochmoselübergangs der B 50 neu

Vorbemerkung der Fragesteller

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/Weitere-Themen-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 Hangbe-

wegungen 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.

1. Bis wann wird die hydrogeologische Untersuchung für den Ürziger Hang abgeschlossen sein, wer wird sie durchführen, und wie hoch sind die Kosten?

Derzeit wird davon ausgegangen, dass im Frühjahr erste Ergebnisse zu dem ergänzenden hydrogeologischen Gutachten, vorliegen werden. Die Kosten für das Gutachten belaufen sich derzeit auf rund 70 000 Euro. Hinzu kommen Kosten für Erkundungsmaßnahmen von derzeit rund 164 000 Euro (für zwei Grundwassermessstellen).

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?

Derzeit sind keine weiteren Untersuchungen geplant. Es liegen alle notwendigen Erkenntnisse zum Bau der Brücke vor, da in der Vergangenheit die erforderlichen Maßnahmen zur Erkundung des Ürziger Hangs vorgenommen worden sind.

3. Wann wird mit der Auswertung der Geo-Messdaten für den Ürziger Hang begonnen, und welcher Messzeitraum ist dafür voraussichtlich erforderlich?

Seit dem Jahr 1999 werden Geo-Messdaten im Rahmen eines Monitoringprogramms erhoben. Das bestehende Monitoringprogramm wird weiter durchgeführt.

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?

Die Fragen 4a bis 4c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Hunsrückseite der Hochmoselbrücke liegen die statischen Berechnungen für die Brückenpfeiler größtenteils vor. Die Gründungen der Brückenpfeiler sind auf dieser Seite bereits baulich umgesetzt.

Für die Eifelseite sind die Verbaumaßnahmen für die Baugruben der Brückenpfeiler vom Prüfstatiker geprüft und vom Landesbetrieb Mobilität (LBM) zur Ausführung freigegeben worden. Die Berechnungen für die Pfeiler mit Ausnahme der Achse 3 sind vom Prüfstatiker geprüft. Der letzte Brückenpfeiler befindet sich derzeit noch in der statischen Prüfung.

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)?

Eine Bauunterbrechung ist bei dem vorgesehenen Bauablauf nicht erforderlich. Derzeit wird nicht davon ausgegangen, dass Änderungen im Bauverfahren notwendig sind. Sollten die Ergebnisse des hydrogeologischen Gutachtens entgegen dieser Erwartung doch Änderungen nahelegen, können diese im Bauablauf berücksichtigt werden.

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?

Die Fragen 6a und 6b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fachleute, die das Projekt seit Jahren begleiten, halten den Bau der Brücke an diesem Standort auch vor dem Hintergrund der geologischen Rahmenbedingungen für beherrschbar. Dies hat im Übrigen auch der Leiter des Landesamtes für Geologie und Bergbau bereits in einer Gemeinsamen Stellungnahme im Jahre 2008 mit dem damals zuständigen Landesministerium erklärt. Danach ist auch aus Sicht des geologischen Landesamtes die Errichtung der Hochmoselbrücke unter den allgemein schwierigen Baugrundverhältnissen ingenieurtechnisch beherrschbar und mit begleitenden Maßnahmen vertretbar.

Der Ürziger Hang wird im Bereich des Baufeldes im Rahmen eines Monitorings überwacht. Hierzu sind unter anderem verschiedene Neigungsmesser installiert.

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?

Diesen Einflüssen wird durch Anwendung der einschlägigen Richtlinien und den anerkannten Regeln der Technik Rechnung getragen.

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)?

Ist-Ausgaben Baukosten (Bau) und Grunderwerbskosten (GE), Stand Ende 2013:

1. Bauabschnitt A 1 bis Platten:	Bau: 69,3 Mio. Euro
	GE: 3,4 Mio. Euro
2. a) Bauabschnitt Platten bis Zubringer B 53:	Bau: 77,1 Mio. Euro
	GE: 5,8 Mio. Euro

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)?

Die letzte Verkehrsprognose wurde 2009 von der Auftragsverwaltung Rheinland-Pfalz erstellt (siehe hierzu auch Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 17/5326 vom 1. April 2011).

Eine aktuelle Verkehrsprognose bezogen auf das Zieljahr 2030 wird im Verlauf des Jahres 2014 veröffentlicht.

Die Achse A 60/B 50 von der Bundesgrenze zu Belgien bis zur A 61 ist Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes mit einem entsprechend übergeordneten Anteil an weiträumigen Verkehr. Die vom Deutschen Bundestag mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz festgelegte Ausgestaltung des Streckenzuges als 4-streifige Bundesfernstraße ist deshalb weitgehend unabhängig von Fluggastzahlen und Gütermengen des Flughafens Hahn.

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)?

Ja. Dies erfolgt für alle vordringlichen Projekte des geltenden Bedarfsplans.

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, Seehafen-hinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger über-regional 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)?

Da das Projekt in Bau ist, gehört es zur Kategorie der laufenden Vorhaben. Diese Kategorie soll prioritär mit finanziellen Mitteln ausgestattet werden. Darüber hinaus ist die Achse A 60/B 50 Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes.

