

100 Jahre Rheinischer Verein

für Denkmalpflege und Landschaftsschutz
1906-2006

Herrn Ministerpräsident
Kurt Beck
Staatskanzlei Rheinland-Pfalz
Postfach 3880
55028 Mainz

6. September 2010
Fr. Dr. Heike Gregarek
0221-809/2804
Heike.Gregarek@lvr.de

Neubau der B50
Hochmoselbrücke zwischen Ürzig und Rachtig

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

seit den 1980er Jahren äußert der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz seine Besorgnis über die Auswirkungen des o. g. Vorhabens auf das kulturhistorisch besonders wertvolle Moseltal. 1999 haben wir unsere Bedenken im Planfeststellungsverfahren geäußert, 2002 das Klageverfahren des BUND unterstützt und 2006 umfangreich zur Offenlegung des ergänzenden Planfeststellungsverfahrens Stellung genommen.

Wir halten die dort vorgebrachten Bedenken nach wie vor aufrecht und möchten in unserer Verantwortung für den Bestand der Denkmäler und für den Umgang mit unserer Kulturlandschaft nicht versäumen, nochmals zu dem Projekt Stellung zu nehmen und unsere zentralen Einwände und Bedenken aufzuführen.

Wir bitten Sie sehr, diese im Folgenden zusammengefassten gravierenden Bedenken im Interesse der Einmaligkeit des Moseltales mit seiner Eignung als Weltkulturerbe bei den weiteren Planungen nochmals zu überdenken. Insbesondere bitten wir dringend, den weiteren Fortgang der Ausführungsplanungen, Ausschreibungen und Baumaßnahmen in Form eines Moratoriums so lange zurück zu stellen, bis alle die von uns angeführten Punkte noch einmal gründlich durch alle zuständigen Fachdienststellen des Landes überprüft worden sind.

1. Auswirkung auf die Kulturlandschaft

Das gesamte Mittelmoseltal ist als historisch gewachsene Kulturlandschaft durch den Weinbau und die Landwirtschaft, durch in hervorragender Qualität überlieferte Dorf- und Ortsbilder und eine überaus reiche Fauna geprägt.

Der Ausbau der B50 und vor allem der Bau der Hochmoselbrücke führen zu einem vollständigen Bruch in der Entwicklung einer historisch gewachsenen Kulturlandschaft, deren bisherige Gestalt von einer sukzessiven und vor allem nachhaltigen anthropogenen Überprägung bestimmt ist.

Durch die Brücke werden Blickbeziehungen, landschaftliche Korrespondenzen, harmonische Höhen- und Tiefenlinien unterbrochen.

2. Auswirkung auf die Tier- und Pflanzenwelt

Im Bereich der Tier- und Pflanzenwelt werden wertvolle Biotope und Biozönosen zerstört. Auf der linken Moselseite führt die Straße im Bereich des Rothenbergs durch ein EU-Vogelschutzgebiet und auf dem Gegenhang setzt sich die autobahnähnliche Trasse über den Moselporn durch eine einzigartige, bislang unberührte Landschaft fort.

3. Auswirkung auf die Geologie

Der für die Pfeiler der Hochmoselbrücke vorgesehene Untergrund im Ürziger Hang ist, wie wir bereits ausführlich dargelegt haben, erwiesenermaßen instabil und zur Pfeilergründung ungeeignet. Auf der östlichen Moselseite ist der Graacher Hang als einer der gefährlichsten Rutschhänge an der Mosel bekannt. Was Verkehr und vor allem Bauarbeiten für das Rutschverhalten der Hänge bedeuten und welche Folgen eine etwaige Rutschung für betroffene Anwohner hat, ist u.E. bisher nicht untersucht worden.

4. Auswirkungen auf den Weinbau

Es ist zu befürchten, dass im Zuge der Bauarbeiten auf dem „Moselsporn“ weltberühmte Spitzen-Weinlagen durch Beeinflussung der Wasserversorgung in ihrem Wert erheblich beeinträchtigt werden. Der Trassenverlauf zwischen Zeltingen und Bernkastel ist mit tiefen Einschnitten in den Bergrücken verbunden und greift auf diese Weise in den Wasserhaushalt des Terroirs ein. Ein Gutachten liegt dazu unserer Kenntnis nach nicht vor.

Durch die Trasse sind die berühmten Weinlagen Zeltinger Deutscherrenberg, Ürziger Würzgarten und Zeltinger Himmelreich unmittelbar betroffen.

5. Auswirkungen auf den Tourismus

Die seit Jahrtausenden kultivierte und weltweit bekannte Wein-Kulturlandschaft der Mittelmosel verliert durch die völlig fremdartig wirkende Hochmoselbrücke als Reiseziel erheblich an Attraktivität. Eine mögliche Chance auf eine Aufnahme der Region in die Liste des „UNESCO-Weltkulturerbes“ dürfte durch den Hochmoselübergang deutlich erschwert werden.

6. Brückenkonstruktion

Die Brücke ist derzeit 1702,4 m lang und 158 m hoch mit zehn Stahlbetonpfeilern geplant. Dazu kommen sicherlich massive Betonsicherungen zur Stabilisierung abrutschgefährdeter Hänge. Bei den weiteren Planungen sollte, so es zu der Brücke kommen sollte, eine Lösung gesucht werden, die sich möglichst harmonisch in die sensible Landschaft einfügt. Dabei ist nach einer möglichst niedrigen und möglichst filigranen Lösung zu suchen.

Der Neubau der B50, vor allem der Hochmoselübergang, stellen einen erheblichen Eingriff dar, dessen weitreichende Folgen trotz langem planungsrechtlichen und -technischen Vorlauf nur schwerlich abzuschätzen sind.

Aufgrund des langen Zeitraumes, der seit Beginn der ersten Planungen und verkehrlichen Untersuchungen vergangen ist, sollte die verkehrliche Notwendigkeit bzw. Bedeutung der B 50 mit einem Hochmoselübergang noch einmal in Frage gestellt und überprüft werden. Spätestens seit der Wiedervereinigung dürfte der Bedarf nach West-Ost-Verbindungen statt nach Noch-Süd-Verbindungen wesentlich vordringlicher sein.

Sehr gerne würde ich unsere Bedenken mit Ihnen persönlich erörtern, auch um Ihnen den Rheinischen Verein mit seinen vielfältigen Aktivitäten gerade in Rheinland-Pfalz vorstellen zu können.

Den Fraktionen des Landtages des Landes Rheinland-Pfalz habe ich eine Durchschrift meiner dringenden Petition übersandt.

Mit freundlichen Grüßen

Frithjof Kühn

Vorsitzender

Dr. Heike Gregarek

Geschäftsführerin