

Datum: 25. Februar 2014

Hochmoselübergang: Brückengegner fühlen sich vom Bund verhöhnt

Frank Giarra

Seit vielen Jahren kämpft die Bürgerinitiative Pro Mosel gegen den Bau der Hochmoselbrücke, den sie für überflüssig und gefährlich hält. Obwohl Landes- und Bundesregierung kein Risiko sehen, geben die Aktivisten nicht auf.

Georg Laska schüttelt den Kopf. Der Vorsitzende der Bürgerinitiative Pro Mosel, deren Vertreter sich leidenschaftlich gegen Europas größtes Brückenbauwerk engagieren und dabei viel Zeit investieren, hat die Auskünfte der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Trierer Bundestagsabgeordneten Katrin Werner genau studiert. Sein Urteil: "In dieser Antwort windet sich das Bundesverkehrsministerium, um jeder konkreten Aussage aus dem Weg zu gehen."

Verhöhnnte Fragesteller?

Nach Ansicht Laskas sind die Antworten "derart schwammig, dass man zu den Themen Baurisiken, Kosten und Verkehrsbedarf so gut wie gar nichts erfährt". Die Fragesteller würden "geradezu verhöhnt". Offenbar seien die von Harald Ehses, Leiter des Landesamtes für Geologie, angesprochenen geotechnischen Probleme um die sichere Gründung der Brückenpfeiler im Boden "in Berlin noch nicht angekommen". Ein solcher Umgang mit den Bürgern entspreche nicht dem Niveau, das man von einer Bundesregierung erwarten könne.

Das Bundesverkehrsministerium erwähnt allerdings sehr wohl den Leiter des Landesamtes für Geologie. Dieser habe im Jahr 2008 in einer gemeinsamen Stellungnahme mit dem damals zuständigen Landesministerium den Bau der Brücke befürwortet. "Danach ist auch aus Sicht des geologischen Landesamtes die Errichtung der Hochmoselbrücke unter den allgemein schwierigen Baugrundverhältnissen ingenieurtechnisch beherrschbar und mit begleitenden Maßnahmen vertretbar."

Im August 2013 hatte Ehses dagegen vor hohen Risiken beim Brückenbau gewarnt (der TV berichtete). Auf eine Anfrage des Volksfreunds an das Wirtschaftsministerium in Mainz, wie sich dieser Widerspruch erkläre, lag dem TV gestern bis Redaktionsschluss dieser Ausgabe keine Antwort vor.

Laut Bundesregierung liegen für die Hunsrückseite der Brücke die statischen Berechnungen für die Brückenpfeiler größtenteils vor. Die Gründungen der Brückenpfeiler seien dort bereits baulich umgesetzt. Auf der Eifelseite - also dort, wo der rutschgefährdete Ürziger Hang liegt - seien die Maßnahmen für die Baugruben der Brückenpfeiler vom Statiker geprüft und vom Landesbetrieb Mobilität (LBM) zur Ausführung freigegeben worden. Nur ein Brückenpfeiler, der letzte, werde noch statisch geprüft.

Das vom rheinland-pfälzischen Verkehrsminister Roger Lewentz (SPD) kürzlich nach einigem Wirrwarr beauftragte hydrogeologische Spezialgutachten, das den Verlauf von Sickerwasser im Boden untersucht, wird nach Ansicht der Bundesregierung weder zu einer Bauverzögerung noch zu einer nachträglichen Planänderung führen. Sollte die Expertise doch Änderungen nahelegen, "können diese im Bauablauf berücksichtigt werden".

Minister Lewentz bekräftigt noch einmal: "Klar ist, dass Sicherheit beim Bau der Hochmoselbrücke höchste Priorität genießt." Die Bürgerinitiative Pro Mosel bleibt skeptisch. Man habe unter Berufung auf das Informationsfreiheitsgesetz Zugang zu den Ergebnissen der jüngsten Bodenuntersuchungen erwirkt, sagt Georg Laska dem Volksfreund. Am 6. März könne man die Akten lesen.

Auch die Verkehrsexpertin der Grünen, Jutta Blatzheim-Roegler, will das Projekt "weiter kritisch begleiten". Mit dem Umfang der laufenden Untersuchungen sei sie sehr zufrieden. Es gelte jetzt, die ersten Ergebnisse abzuwarten, die um Ostern herum vorliegen sollen.

"Wenn mir dann etwas nicht schlüssig erscheint, werde ich nachhaken", kündigt die Grüne an. Sie hält es für wahrscheinlich, dass es Bauverzögerungen geben wird.

"Wir wollen die Brücke, und wir wollen eine sichere Brücke", sagt CDU-Fraktionsvize Alexander Licht. Das Landesverkehrsministerium habe, anders als zunächst angekündigt, plötzlich zusätzliche Bohrungen veranlasst. Dazu äußert Licht: "Wenn es Versäumnisse gegeben hat, müssen die Verantwortlichkeiten geklärt werden."

Extra

Das Bundesverkehrsministerium listet detailliert auf, wie viel Geld für das Projekt Hochmoselübergang bis Ende 2013 bereits ausgegeben wurde:

- Bauabschnitt A 1 bis Platten: 69,3 Millionen Euro (Bau) und 3,4 Millionen Euro (Grunderwerb).
- Bauabschnitt Platten bis Zubringer B 53: 77,1 Millionen Euro (Bau) und 5,8 Millionen Euro (Grunderwerb).
- Bauabschnitt Zubringer B 53 bis Longkamp: 22,5 Millionen Euro (Bau) und 8,2 Millionen Euro (Grunderwerb).
- **Gesamt:** 186,3 Millionen Euro. Aufträge wurden bereits im Gesamtwert von 279 Millionen Euro vergeben.

Extra

Verkehrsprognose: Laut Bundesverkehrsministerium ist die Achse A 60/B 50 von der Grenze zu Belgien bis zur A 61 "Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes mit einem entsprechend übergeordneten Anteil an weiträumigem Verkehr". Deshalb sei das Projekt Hochmoselübergang "weitgehend unabhängig von Fluggastzahlen und Gütermengen des Flughafens Hahn". Eine aktuelle Verkehrsprognose, bezogen auf das Jahr 2030, werde in diesem Jahr veröffentlicht. fcg