

BUND Rheinland-Pfalz Postfach 1565 55005 Mainz

Frau Ministerpräsidentin
Malu Dreyer
Staatskanzlei
55028 Mainz

Landesgeschäftsstelle

Hindenburgplatz 3
55118 Mainz
Telefon 06131 62706-0
Telefax 06131 62706-66
Mobil 0174 9971892

sabine.yacoub@bund-rlp.de
info@bund-rlp.de

www.bund-rlp.de

Ihr Zeichen:

sy

29. April 2021

Planungen zur Mittelrheinbrücke

Bezug: Unsere Stellungnahme vom 14.04.2021 an die SGD Nord

Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin,

die Planungen zum Bau einer Mittelrheinbrücke sind wieder aufgenommen worden. Mit der Einleitung des ROV wurden auch die Gutachten neu erstellt, mit denen der beste Standort der festen Rheinquerung belegt werden soll. Die Absicht, auch den Verzicht auf die Brücke und den Weiterbetrieb der Fähren zu untersuchen, ist hingegen kaum erkennbar.

Die Gutachten weisen erhebliche Mängel auf. Dadurch wird das Ergebnis, eine Brücke 3,5 km außerhalb von St. Goar und St. Goarshausen zu bauen, entscheidend beeinflusst. Die wesentlichen Unterlassungen (weitere sind in unserer oben erwähnten Stellungnahme genannt) sind der sehr wahrscheinliche Wegfall eines Großteils der Fährangebote (der entsprechende Brief der Fährbetreiber sollte Ihnen vorliegen), die fehlende Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsmittel und die notwendigen Umwege und damit eine Verkehrszunahme. Zusätzlich erkennen wir eine völlig unrealistische Kosten-schätzung.

Wir müssen leider feststellen, dass diese Rheinquerung nur für wenige Menschen einen Vorteil, für viele, vor allem für viele Anwohner*innen, erhebliche Nachteile bringen wird. Wir möchten Sie daher dringend bitten, die Planung an realistischen Entwicklungen und Fakten festzumachen. Die Brücke, die eigentlich zur Aufgabe hat, die beiden Rheinufer zu verbinden, wird eher zu einer Trennung beitragen, da Querungsmöglichkeiten durch den überwiegenden Wegfall der Fähren abnehmen werden. Die Fortschritte, die dadurch erzielt wurden, dass die meisten Fähren in den VRM integriert wurden, würden hinfällig. Folge wäre wieder einmal die Zunahme des Individualverkehrs, was im Zeitalter der dringend notwendigen Verkehrswende völlig kontraproduktiv ist. Über einen Ersatz der Fährverbindungen liegen keinerlei Aussagen vor. Somit muss davon ausgegangen werden, dass keine Ersatzquerungen geplant sind. Schulen, Verwandte, Arbeitsplätze, Arztpraxen oder Krankenhäuser auf der anderen Rheinseite können von da an nicht mehr oder nur noch mit dem Kfz erreicht werden.

Der öffentliche Nahverkehr wird erhebliche Zusatzkilometer fahren müssen – und das nicht nur im Schüler*innenverkehr. Durch verlängerte Fahrzeiten wird die Nutzung sinken. Das Gegenteil ist aber erwünscht. Für Pkw-Fahrten wird hingegen mit deutlichen Umwegen zu rechnen sein. Wo bisher eine Fähre eine kurze Verbindung hergestellt hatte, wird in Zukunft über die Mittelrheinbrücke zu fahren sein. Dies bedeutet beispielsweise von Boppard (Schulen!) nach Filsen/Osterspay einen Umweg von rund 50 km, von Kaub nach Lorch gar von etwa 80 km.

Geschäftsstelle:
Hindenburgplatz 3
55118 Mainz

Spendenkonto:
Volksbank Alzey-Worms eG
IBAN DE50 5509 1200 0001559192
BIC GENODE61AZY
BLZ 550 912 00
Konto 1559192

Geschäftskonto:
Volksbank Alzey-Worms eG
IBAN DE94 5509 1200 0000063630
BIC GENODE61AZY
BLZ 550 912 00
Konto 63630

Vereinsregister:
Mainz VR 3220
Steuernummer:
26/674/0190/0

Anerkannter Naturschutzverband nach
§ 3 Abs. 3 UmwRG und § 63 Abs. 2 BNatSchG.
Denkmalpflegeorganisation nach § 28 DSchG.
Tierschutzorganisation nach § 2 TierSchLMVG. Spenden
sind steuerabzugsfähig. Erbschaften u. Vermächtnisse
an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit.

Die Baukosten der favorisierten Brückenvariante werden mit gesamt 40 Mio. € netto für 2030 angegeben. Bereits 2009 wurden 40 Mio. € netto genannt. Auf Nachfrage der UNESCO hat das Land dann weitere 20 Mio. € als „Nebenkosten“ hinzugefügt (Architekten-, Ingenieurs-, Gutachtenkosten usw.). Im Jahr 2030 werden nach den jetzigen Gutachten die Baukosten der gleichen Brücke erstaunlicherweise wieder um 20 Mio. € geringer ausfallen. Nach soliden Schätzungen betragen die Brückenbaukosten hochgerechnet auf das Jahr 2030 mindestens 100 Mio. €. Als Vergleichswert können die Kosten für die Erneuerung der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz dienen. 2011 wurden 99,1 Mio. € angegeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Vergleich zu einer Mittelrheinbrücke nur der Überbau erneuert wird, die Widerlager bleiben bestehen. Leider wird wenig berücksichtigt, dass die Fähren die mit Abstand günstigste Kostenlösung sind. Selbst ein 24-Stunden-Betrieb, der durch Steuergeld subventioniert würde, wäre auch auf Dauer erheblich preiswerter als eine Brücke, da bei dieser zudem noch Betriebskosten einkalkuliert werden müssen. Bei einer – erwünschten – Reduzierung des Individualverkehrs wird diese Bilanz noch ungünstiger für die Brücke.

Verkehr erzeugt Lärm. In den vorgelegten Gutachten wird bereits jetzt – unter Bewertung der herangezogenen, unvollständigen Zahlen – bestätigt, dass der Verkehrslärm in allen geprüften Varianten der festen Rheinquerungen deutlich zunimmt. Dies wird etwa die Rheinfels-Grundschule in St. Goar mit bis zu 64 dB(A) am Tag betreffen. Die Variante mit dem geringsten Lärm ist offenbar die Null-Variante.

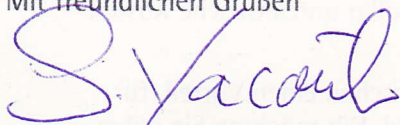
Wenig bis keine Berücksichtigung findet auch die immer wieder erforderliche Sperrung der B42 / B9 bei Hochwasser. Diese Tatsache schränkt die Nutzung der Mittelrheinbrücke deutlich ein und wird dazu führen, dass richtig große Umwege gefahren werden müssen. Die Fähren können oft noch fahren, wenn die Straßen bereits gesperrt sind. Durch relativ einfache Maßnahmen sind die Möglichkeiten für die Fähren noch deutlich zu verbessern.

Nicht nachvollziehbar ist die Darstellung im Gutachten, dass der Betrieb einer seit Jahrhunderten bestehenden Querung des Rheins mittels Fähre weniger welterbeverträglich sein soll als die favorisierte Brücke. Die UNESCO würdigt ausdrücklich die historisch gewachsene Verkehrslandschaft im Welterbegebiet in ihrer Anerkennung: „Das Mittelrheintal ist ein herausragendes Beispiel für einen gewachsenen traditionellen Lebens- und Verkehrsstil in einem engen Flusstal.“ Allein diese Feststellung muss bewirken, dass ausschließlich die Optimierung des Fährverkehrs für die Rheinquerung in Betracht zu ziehen ist.

Wir bitten Sie dringend, sich für einen Verzicht auf eine Mittelrheinbrücke einzusetzen.

Für Rückfragen und zu einem Gespräch stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Sabine Yacoub
Landesvorsitzende



FÄHRE LORELEY 

 RHEINPASSAGEN
Bürgerinitiative

Klaus Thomas
Boppard, den 24. Februar 2021
Tel.: 06742 938181

BI Rheinpassagen
Klaus Thomas, Mainzer Str. 55, 56154 Boppard

Frau
Ministerpräsidentin
Malu Dreyer

Staatskanzlei
55028 Mainz

Betreff: Fährverkehre am Mittelrhein

Bezug: Schreiben der Fähren vom 10. April 2015 an die Landesregierung

Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin,

Die Fähren am Mittelrhein erfüllen seit vielen Jahrzehnten zuverlässig die Aufgabe, Menschen über den Rhein zu bringen. Die Fähren sind kleinere mittelständische Familienbetriebe. Sie erzielen ihre Einnahmen auch aus dem Kfz-Übersetzverkehr. Fähren sind für die öffentlichen Kassen das mit Abstand günstigste Verkehrsmittel. Sie fahren in völliger Eigenwirtschaftlichkeit ohne Zuschüsse durch öffentliche Stellen.

Jetzt sind die Planungen für den Bau einer festen Rheinquerung wieder aufgenommen worden. Eine feste Rheinquerung hat Auswirkungen auf die Einnahmen der Fährbetriebe. Sobald eine solche Rheinquerung entstanden ist, werden Umsatzverluste entstehen, die je nach Lage der Fähre am Mittelrhein zwischen 20% und 100 % zu kalkulieren sind. Umsatzverluste in solchen Größenordnungen bedrohen die Existenz jedes Kleinbetriebes.

Das gilt auch für die Fährbetriebe. Wir setzen für die Zeit nach der Installation der geplanten Rheinbrücke folgende Werte an:

Die Fähre Boppard –Filsen rechnet mit Verlusten von mindestens 20 % aus dem Kfz-Übersetzverkehr. Sie prüft, ob der Betrieb im Sommer auf den Tourismus zugeschnitten werden kann. Im Winterhalbjahr (November- April) wird es keinen Fährbetrieb geben.

Die Loreleyfähre St. Goarshausen - St. Goar rechnet mit 100 % Einnahmeverlust. „Der reine Personenverkehr ist wirtschaftlich nicht darstellbar“: Der Betrieb wird aufgegeben.

Die Fähre Kaub - Engelsburg legt auf der linken Rheinseite an der B 9 zwischen Bacharach und Oberwesel an. Der Kfz-Übersetzverkehr überwiegt. 40 % Umsatzverlust sind kalkuliert. Das führt zur Betriebsaufgabe.

Die Beladung der Fähre Niederheimbach–Lorch ist in Niederheimbach durch die geringe Durchfahrhöhe von 2,5 Meter unter der Bahntrasse stark eingeschränkt. Kalkuliert wird ein Umsatzrückgang von 20 %. Das bedeutet das Aus für den Fährbetrieb.

Wir bitten Sie auch zur Kenntnis zu nehmen, dass Investitionen in Fähren und Anleger zukünftig - in Erwartung der Brücke - nur noch in dem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen vorgenommen werden würden.

Mit freundlichen Grüßen

Fähre Boppard Loreleyfähre Fährgemeinschaft Kaub GbR Fährbetrieb Schnaas GmbH

Tony de Leu Klaus Hammerl Andre Kimpel

Michael Schnaas

Klaus Thomas Elke Greiff-Gossen
BI Rheinpassagen

Mario Pott
VCD

Klaus Thomas,
Mainzer Str. 55, 56154 Boppard,
den 24. Februar 2021
Tel.: 06742 938181

BI Rheinpassagen
Klaus Thomas, Mainzer Str. 55, 56154 Boppard

Frau
Ministerpräsidentin
Malu Dreyer

Staatskanzlei
55028 Mainz

Betreff: Mittelrheinbrücke

Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin,

die Planungen zum Bau einer Mittelrheinbrücke sind wieder aufgenommen worden. Mit der Einleitung des ROV wurden auch die Gutachten neu erstellt, mit denen der besten Standort der festen Rheinquerung oder der Verzicht darauf zugunsten der Fähren belegt werden soll.

Die Gutachten weisen erhebliche Mängel, Unterlassungen und Falschannahmen auf, die das Ergebnis: Favorisierung einer Brücke in „Tieflage außerhalb“, also 3,5 km außerhalb von St. Goar und St. Goarshausen entscheidend beeinflussen. Im Folgenden werden einzelne schwerwiegende Mängel erörtert: Das sind:

- Wegfall der Fährangebote (vgl. Anlage Brief der Fährbetreiber),
- Nichtbeachtung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fuß Rad Bus und Bahn,
- Mehrverkehre durch Umwege,
- Fehlende Darstellung des Fernverkehrs
- Zusatzbelastung der Anwohner durch mehr Lärm und Abgase,
- Landschaftsbeeinträchtigung,
- Nicht beachten von Hinweisen der UNESCO zur Lärmreduzierung,
- unrealistische und unvollständige Kostendarstellungen
- fehlende Hochwasserberücksichtigung
- u.s.w.

Sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin,

wir fordern Sie auf, diese für Mensch und Umwelt nachteilige Planung einer festen Querung auf Kosten des Wegfalls der bisherigen 4 Fährverbindungen an realistischen Entwicklungen und Fakten festzumachen. Es muss ein objektives Bild der Kosten-Nutzen-Situation entstehen. Nach dem aktuellen Stand der Planungen wird der Rhein zur Grenze für die Talbewohner, die sich fragen, wie sie (die Kauber, Bopparder, St. Goarer,

Niederheimbacher) in Zukunft über den Rhein kommen sollen, denn diese Planungen reduzieren die vier bestehenden Rheinquerungen auf die einzig verbleibende feste Rheinquerung.

Im Detail:

Ähnliche Gutachten waren ab dem Jahr 2009 auch bei der zurückliegenden Planung der Mittelrheinbrücke erstellt, später aber als überwiegend nur begrenzt verwendbar erkannt worden. So hatte sich das schon im Mai 2009 für die UNESCO erstellte Gutachten „Verkehrliche Bewertung einer Brücken-, Tunnel- oder Fährverbindung im Mittelrheintal bei St. Goar“ von Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée von der RWTH Aachen später als erheblich mangelhaft herausgestellt. Die eingestellten Zahlen waren überwiegend nicht zu verwenden, die Sachverhalte nicht ausreichend ermittelt und der Bau der Brücke zur Einbindung in das Fernstraßen-Verkehrsnetz verschleiert (vgl. z.B. Fürst Sayn-Wittgenstein, Prof. Dr. Spannowsky, TU Kaiserslautern; Rechnungshof des Landes Rheinland-Pfalz).

Jetzt ist das ROV zum Bau der Mittelrheinbrücke eingeleitet worden. Die Gutachter sehen in der „Brücke in Tieflage Außerhalb“ die beste und kostengünstigste Lösung für eine feste Rheinquerung. Aber es bestehen wieder erhebliche Zweifel an den Gutachten. Wiederum sind deutlich erkennbar nicht, nicht richtig oder nicht vollständig erhobene Zahlen enthalten oder auch lange schon bekannte Sachverhalte nicht erfasst oder nicht richtig bewertet.

Beispiele:

1. Die Rheinquerungen zur Sicherung des regionalen Verkehrs erfolgen über vier Fähren:
 - Fähre Boppard – Filsen
 - Loreleyfähre St. Goar – St. Goarshausen
 - Fähre Kaub – Engelsburg (B9 zwischen Bacharach und Oberwesel)
 - Mittelrheinfähre Niederheimbach - Lorch.

Fähren sind eigenständig arbeitende Kleinbetriebe, die ihre Einnahmen ausschließlich aus dem Übersetzverkehr erzielen. Ein großer Teil der Einnahmen wird durch den Kfz-Übersetzverkehr erzielt. Es gibt keine Zuschüsse von der öffentlichen Hand. Die Fähren in Boppard, St. Goar und Kaub sind in den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) eingebunden. Die Fähren fahren für die öffentliche Hand zum Nulltarif (Eigenwirtschaftlichkeit). Keine andere angestrebte Lösung ist kostengünstiger als die Fähren.

Mit Schreiben vom 20. April 2015 haben die vier Fährbetriebe ihre finanzielle Situation nach der Inbetriebnahme einer festen Rheinquerung an die Landesregierung berichtet und darauf hingewiesen, dass sie ihre Betriebe dann aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiterführen können. Das Schreiben wurde der (damaligen) Wirtschaftsministerin Eveline Lemke persönlich übergeben.

Die Fährbetreiber bestätigen das jetzt noch einmal in dem anliegenden, an Sie gerichteten Schreiben. Drei der vier Fähren werden ihren Betrieb mit Inbetriebnahme einer Brücke vollständig einstellen:

Folgen: Die heute möglichen Rheinquerungen werden von bisher vier auf eine feste Rheinquerung reduziert. Obwohl die Fährbetreiber die Landesregierung bereits vor sechs Jahren über die Betriebseinstellungen unterrichtet haben, liegen noch immer keine Aussagen darüber vor, welche Ersatzquerungen von der öffentlichen Hand angeboten werden. Deshalb muss davon ausgegangen werden, dass solche Ersatzquerungen nicht geplant sind. Für die Menschen im Tal bedeutet das, dass sie zukünftig motorisiert sein müssen, um über den Rhein zu kommen. Schulen Verwandte, Arbeitsplätze Arztpraxen oder Krankenhäuser auf der anderen Rheinseite können von da an nicht mehr oder nur noch mit dem Kfz erreicht werden.

Der Umstieg von der Fähre ins Auto bedeutet erheblichen Mehrverkehr am Rhein.

Allein für eine mögliche (aber noch nicht festgelegte) Verbindung von St. Goar nach St. Goarshausen müssten jährlich 350000 Buskilometer gefahren werden, um die gleiche Verbindungsqualität der Fähren jetzt herzustellen. Geradezu grotesk wird es für die Einwohner von Niederheimbach. Das 800 Meter entfernt liegende Lorch auf der rechten Rheinseite wird zukünftig nur noch auf der Straße über Kaub (Wegfall der Fähre) St. Goarshausen (Wegfall der Fähre) nach 80 Km Fahrtstrecke für Hin- und Rückfahrt erreicht. Auch Schüler oder Arbeitnehmer aus Filsen oder Osterspai können ihre 400 Meter entfernten Schulen oder Arbeitsplätze in Boppard zukünftig nur noch über die Brücke in Wellmich/Fellen mit insgesamt 50 Km für Hin- und Rückweg erreichen oder gar nicht mehr.

Bleibt es bei einer Rheinquerung, wird der Rhein zur Grenze.

In der Verkehrsermittlung werden dennoch neben den 8.800 Kfz über die Brücke zusätzlich 2100 Pkw/Tag über die Fähren behauptet, obwohl sie dann nicht mehr existieren. Für den Bau der Variante Tunnel ist festgestellt, dass der ohne Rad- oder Fußwege zu bauen ist. Radfahrer und Fußgänger werden auf die Nutzung der Fähren verwiesen. Die gibt es aber nicht mehr.

In den Gutachten sind Mehrverkehre, die durch den Wegfall der Fähren entstehen, überhaupt nicht erwähnt.

Mit den Fährbetreibern ist seitens der Gutachter bisher kein Kontakt aufgenommen worden, um deren Situation und die Folgen für sie auch im Gutachten objektiv darstellen zu können. Dennoch sind Werte für die Fäherverkehre in den Gutachten eingesetzt.

2. Die Baukosten der favorisierten Brückenvariante „Tieflage Außerhalb“ werden mit gesamt 40 Mio. € netto für 2030 angegeben. Darin enthalten sind Kosten für die Brückenauffahrten in Höhe von 6 Mio. €. Die reinen Brückenbaukosten betragen im Jahr 2030 demnach 34 Mio. €. Bereits 2009 wurden der UNESCO die reinen Brückenbaukosten für die genau gleiche Brücke (Siegerentwurf Heneghan Peng Architects) mit 40 Mio. € netto genannt. Auf Nachfrage der UNESCO hat das Land dann weitere 20 Mio. € als „Nebenkosten“ hinzugefügt (Architekten-, Ingenieurs-, Gutachtenkosten usw.). Im Jahr 2030 werden nach diesen jetzigen Gutachten die Baukosten der gleichen Brücke demnach um 20 Mio. € geringer als 2009 offiziell genannt.

Unter Berücksichtigung der vorgegebenen Höhen und der Länge der Auffahrten betragen die Brückenbaukosten hochgerechnet auf das Jahr 2030 mindestens 100 Mio. €. Als Vergleichswert können die Kosten für die Erneuerung der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz mit vergleichbarer Länge und ebenfalls in Tieflage herangezogen werden: Im November 2011 wurden 99,1 Mio. € angegeben, dabei ist zu berücksichtigen, dass im Vergleich zu einer Mittelrheinbrücke nur der Überbau erneuert wird, die Widerlager bleiben bestehen.

Die jährlichen Folgekosten sind nach EWS (Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Straßen) mit 10 Prozent der Baukosten anzusetzen. Die Folgekosten belaufen sich jährlich demnach auf mindestens 10 Mio. €. Die Investitions- und die Folgekosten sind im jetzt vorgelegten Gutachten bei der Brücke komplett unberücksichtigt! Bei den Fähren sind dagegen sowohl Betriebskosten (Personalkosten), Instandhaltung auch „Lebenszykluskosten“ einbezogen. Bei den Fähren sind auch alle Kosten in gleicher Weise betrachtet, ohne Unterschied nach Art oder Größe der Fähren.

Die Fährbetreiber stellen dazu fest, dass die für den Fährverkehr in das Gutachten eingestellten Kosten nicht einmal annähernd der Wirklichkeit entsprechen.

Sicher ist: Die Fähren sind für die Öffentliche Hand die mit Abstand günstigste Kostenlösung. Sie fahren betriebswirtschaftlich ausgerichtet, ohne Zuschüsse.

Bei den Fähren haben Schadstoffe, Trennwirkung, Reisezeit und Lärm zu Abschlägen im Gutachten geführt. Nicht berücksichtigt ist, dass allein der durch Wegfall der Fähren erzeugte Mehrverkehr mit Kfz zu deutlich höheren Werten bei Schadstoffen und beim Lärm führt. Auch die bei Fähren bewertete Trennwirkung ist bei der Brücke deutlich höher anzusetzen. Beispiel St. Goar – St. Goarshausen: Der jetzt in wenigen Minuten mit der Fähre überquerte Rhein wird zu sieben Kilometer Umweg über Fellen/Wellmich mit dem Pkw. Die Reisezeit, die bei Fähren zur Abwertung führt, wird aber gerade im Straßenverkehr über die Brücke deutlich länger. Fußgänger könnten den Fluss nicht mehr queren.

3. Die Brücke in Tieflage ist mit dem besten NKV angesetzt, weil sie den höheren Verkehrsanteil bei geringeren Betriebskosten aufzeigt (Die sind aber unvollständig erhoben). Das Gutachten bewertet den Verkehr rein betriebswirtschaftlich: Je mehr Fahrzeuge die Brücke nutzen, desto besser werden die Nutzungskosten je Fahrzeug. Anzustreben ist aber eine Reduzierung des Verkehrs. Das hat auch die UNESCO bereits mehrfach angemahnt.

Im Vergleich zum heutigen, rein lokal verursachten Rheinquerungsaufkommen (vier Fähren versus eine Brücke) weisen die Gutachten für das ROV einen Gesamtquerungsverkehr von 10.900 Kfz/Tag aus. Fährverkehr ist mit 2.100 Kfz/Tag angesetzt, der Brückenverkehr mit 8.800 Kfz/Tag. Der Gesamtverkehr wird über eine Brücke demnach mehr als vervierfacht, obwohl in diesen Zahlen der Mehrverkehr durch Wegfall der Fähren fehlt. Der Verbindungsverkehr zwischen den Autobahnen ist völlig verschwiegen.

Verkehr erzeugt Lärm. In den jetzt vorgelegten Gutachten wird bereits jetzt, unter Bewertung der herangezogenen, unvollständigen Zahlen, bestätigt, dass der Verkehrslärm in allen geprüften Varianten der festen Rheinquerungen deutlich zunimmt.

Für die Variante „**Tieflage außerhalb**“ wird festgestellt: „Es ist deutlich die Verkehrszunahme auf der B 9 und B 42 zu erkennen“. Deutliche Lärmzunahmen von > 3 dB(A) werden beschrieben, die insbesondere die Stadtteile St. Goar und St. Goarshausen und die Stadtteile Fellen und Wellmich betreffen. „Hier sind höhere Lärmbelastungen der Anwohner zu verzeichnen.“ Festgestellt wird auch: „Die Wohnhäuser in den allgemeinen Wohngebieten und Mischgebieten speziell in St. Goarshausen und St. Goar sind bereits heute durch Verkehrslärm Tag und Nacht vorbelastet. Der Immissionsgrenzwert wird am Tag und in der Nacht an einigen Häusern in Wohn- und Mischgebieten in St. Goarshausen, Wellmich, St. Goar, Biebernheim und Werlau überschritten. Die Rheinfels-Grundschule in St. Goar wird durch ihre unmittelbare Nähe zur B 9 und der steigenden Verkehrs- und Lärmbelastung bereits am Tag von Lärmpegeln bis zu 59 dB(A) Tag belastet. Die hohen Lärmpegel an der Bebauung an der Bahnhofstraße in St. Goarshausen und Heerstraße in St. Goar resultieren aus der geringen Entfernung von teilweise ca. 5,00 m zur Achse der hoch belasteten Straßen B 9 und B 42 im Ausbaubereich mit DTV2030 = 4.812 Kfz/Tag und DTV2030 = 4.387 Kfz/Tag.“

Die Zunahme des Verkehrslärms wird wiederum die Rheinfels-Grundschule in St. Goar mit bis zu 64 dB(A) am Tag betreffen. Dadurch kommt es in St. Goarshausen auf der Bahnhofsstraße und in St. Goar auf der Heerstraße zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Zeitbereich Tag und Nacht“.

Weil die Verkehrsführung nicht klar ist, kann nicht erkannt werden, wo weitere zusätzliche Lärmbelastungen entstehen. Nicht ausgewiesen sind die Lärmbelastungen für die Orte, über die neuer Straßenverkehr zu- oder abgeführt wird, werden soll oder werden könnte (St. Goar-Welau, Biebernheim, Hirzenach, Kestert, Kamp-Bornhofen, Boppard-Holzfeld usw.).

Dagegen wird festgestellt: „Zusammenfassend kann hinsichtlich Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Verlärmung festgehalten werden, dass die Varianten **„Fährbetrieb optimiert“** und **„Fährbetrieb optimiert + 24h“** die mit Abstand günstigsten Alternativen darstellen, da nur sehr wenige Wohnhäuser in Wohn- und Mischgebieten des Untersuchungsraumes im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030 mit mehr als 3 dB(A) belastet werden.“

Weiter heißt es: „Die Variante **„Tieflage außerhalb“** schneidet mit 204 bzw. 225 Wohnhäusern, die tagsüber bzw. nachts mit mehr als 3 dB(A) belastet werden, zwar deutlich schlechter ab, stellt unter den Varianten einer festen Rheinquerung jedoch die günstigste Alternative dar.“

Die Wertangaben „größer als/mehr als“ sind nach oben hin offen geblieben. Das ist damit erklärbar, dass je nach Verkehrslage auch höhere, nicht fixierbare Lärmwerte entstehen werden.

Allein diese Feststellung muss bewirken, dass ausschließlich die Optimierung des Fährverkehrs für die Rheinquerung in Betracht zu ziehen ist.

Die UNESCO hatte im Jahr 2011 im Zusammenhang mit der dort vorgestellten Planung einer Brücke festgestellt: „Auf der einen Seite gibt es ehrgeizige Pläne terrassierte Weinberge wieder herzustellen, die bis in die letzten Jahrzehnte stark zur Strukturierung der Landschaft beigetragen haben, während auf der anderen Seite die vorgeschlagene Brücke bis zu 2.000 zusätzliche Autos pro Tag erzeugen und zusätzlich beachtliche Verschmutzungen und Lärm bringen würde. In diesem Zusammenhang erinnern das Welterbezentrum und die beratenden Organisationen daran, dass das Welterbe-Komitee auf seiner 33. Sitzung Besorgnis über den allgemeinen Lärmpegel geäußert hat, der vom Straßen- und vom Schienenverkehr herrührt“.

Dem Bahnlärm wird nun nicht unbedeutender Straßenverkehrslärm hinzugefügt. Die verkehrlichen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt beim Bau einer Brücke und die Lärmsteigerung im Welterbe Obere Mittelrheintal dürfen gegenüber der UNESCO nicht unerwähnt bleiben.

Nicht nachvollziehbar ist die Darstellung im Gutachten, dass der Betrieb einer seit Jahrhunderten bestehenden Querung des Rheins mittels Fähre weniger welterbeverträglich sein soll als die favorisierte Brücke. Die UNESCO würdigt

ausdrücklich die historisch gewachsene Verkehrslandschaft im Welterbegebiet in ihrer Anerkennung „Das Mittelrheintal ist ein herausragendes Beispiel für einen gewachsenen traditionellen Lebens- und Verkehrsstil in einem engen Flusstal.“

Im Koalitionsvertrag 2017 ist zudem festgehalten: „Die Planung einer Mittelrheinbrücke als weiterbeverträgliches, kommunales Verkehrsprojekt wird wieder aufgenommen. Diese Planung ist eingebunden in die Entwicklung eines regionalen Mobilitätskonzeptes. Die Fährverkehre haben insbesondere im Mittelrheintal eine hohe verkehrliche Bedeutung. Zudem bereichern sie den Tourismus und sind Bestandteil des Weltkulturerbestatus im Mittelrheintal“.

4. Beim Erreichen der Hochwassermarke II (in Teilen auch bereits sehr viel früher) sind Teile der B 42 und der B 9 gesperrt:

- **B 42:** OD Kaub. OD Kestert, B42 Höhe Fähre St. Goarshausen. Kino St. Goarshausen, Zufahrt zur B 327 St. Goarshausen, Wellmich Höhe Panzerrampe, Kestert, Kamp-Bornhofen und Osterspai
- **B 9:** OD Bacharach, OD Oberwesel OD St. Goar

Hochwasser dieser Größenordnung sind am Rhein die Regel. Sie lassen sich in zwei Typen einteilen:

- Winter- und Frühlingshochwasser, die durch Warmlufteinbrüche mit entsprechender Schneeschmelze in Flachland und Mittelgebirgen bzw. durch die Frühjahrsschneeschmelze jeweils in Verbindung mit großräumigem ergiebigem Regen ausgelöst werden
- Sommerhochwasser, die durch großflächigen Starkregen oder Dauerregen ausgelöst werden, manchmal in Verbindung mit später Schneeschmelze in den Alpen

Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) schreibt in ihrem Aktionsplan: „Als große Herausforderung für die Zukunft ist zudem der Klimawandel mit seinen bereits spürbaren Auswirkungen zu nennen. Laut IKSR-Szenarienstudie für das Abflussregime des Rheins könnten bis zur Jahrhundertmitte im gesamten Rheineinzugsgebiet im Winter bis zu 20 % höhere Abflüsse und im Sommer bis zu 10 % geringere Abflüsse auftreten, die regional unterschiedlich ausgeprägt sein können“

Die Brücke in Tieflage Außerhalb zwischen Wellmich und Fellen führt direkt ins Hochwasser.

ICOMOS (die Beratungsgesellschaft der UNESCO) äußerte in ihrer Pressemitteilung von 2011: „Das mit „allen Mitteln vom Land RLP vorangetriebene Projekt (Mittelrheinbrücke) ist ein Attentat auf das Welterbe“.

Nach Durchsicht der Gutachten ist auch hier dieser so vorgetragene Eindruck nicht völlig zu verwischen. Dieses Brückenprojekt soll mit allen Mitteln durchgesetzt werden, obwohl der Verkehr auf den Straßen ansteigt, der Lärm zunimmt, die Lebensqualität durch Verkehrsbeeinträchtigung abnimmt, die Menschen nicht mehr über den Rhein kommen, der Nutzung der Brücke natürliche Grenzen gesetzt sind, neue Straßen entstehen oder ausgebaut werden müssen, in die geschützte Natur eingegriffen wird, horrenden Baukosten zu erwarten sind, die aber verborgen werden.

Die Lebensgrundlagen der Menschen am Mittelrhein werden in ihrer Basis betroffen. Gebraucht wird aber eine fest kalkulierbare Planungsgrundlage, die zukunftsweisend für die Menschen hier festlegt, ob und wie sie zukünftig über den Rhein kommen, ob sie für die rheinübergreifende Beweglichkeit in ein Auto investieren müssen, mit dem ÖPNV zur Arbeit kommen oder ob sie die Kinder in einer mit ihren Lebensinteressen vereinbaren Schule unterrichten lassen können.

Wir bitten Sie, sehr geehrte Frau Ministerpräsidentin, den Menschen hier eine Antwort auf alle diese Fragen zu geben.

An erster Stelle sollte dabei die Frage planungssicher geklärt werden, wie und wo die Menschen zukünftig über den Rhein kommen.

Schauen Sie gerne auch in unsere gemeinsam BUND, NABU, VCD verfasste Stellungnahme zu den Gutachten unter <https://rlp.vcd.org/startseite/> kontaktieren Sie uns gerne für Rückfragen.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Thomas

Mario Pott

Elke Greiff-Gossen.