

VCD Rheinland-Pfalz e.V.
c/o Koblenzer Umweltbüro · Kompfortstraße 15 · 56068 Koblenz

BI Rheinpassagen




**Landesverband
VCD-Rheinland-Pfalz**

c/o Koblenzer Umweltbüro
Dreikönigenhaus
Kompfortstr. 15
56068 Koblenz

Öffnungszeiten
Mo + Fr 9 – 12.30 Uhr

Fon 0261/973538-40
Fax 0261/91444-59
rlp@vcd.org
www.vcd.org/rlp

06. Januar 2017

 Koblenz Hbf; Stadtmittel
 Eltzerhofstraße, Linie 1
 Rhein: K.-Adenauer-Ufer
Mosel: P.-Altmeier-Ufer

per E-Mail an
Verkehrsminister Dr. Volker Wissing
Landrat Dr. Marlon Bröhr
Landrat Frank Puchtler
sowie die Kreistage Rhein-Lahn und Rhein-Hunsrück

Sehr geehrte Herren Dr. Volker Wissing, Frank Puchtler und Dr. Marlon Bröhr,
sehr geehrte Kreistagsmitglieder der Kreise Rhein-Lahn und Rhein-Hunsrück,

der Verkehrsclub Deutschland RLP (VCD) und die BI Rheinpassagen betrachten und begleiten die Argumentationen rund um eine mögliche Mittelrheinbrücke schon seit Jahren mit Sorge aufgrund mangelnder Transparenz und zunehmender Falschdarstellungen.

Aktuell begrüßen wir jedoch das längst überfällige Nachfragen von Herrn Landrat Dr. Bröhr, der für seine Bürger die zu erwartenden Kosten in Erfahrung bringen will.

Im Vorfeld der bevorstehenden Diskussionen möchten wir Ihnen als „Entscheider“ und Verantwortliche für das Bürgerwohl, die Umwelt und die Klimabeeinträchtigungen die uns wichtigen und bislang unbeantworteten Fragen zur Diskussion und Beantwortung geben:

1) **Ziel einer Mittelrheinbrücke:**

Welche Ziele sollen mit dem Bau einer Brücke verfolgt werden?

1.1 Schnellere Rheinquerung? Eine solche wird mit **einer** Brücke nur für die direkten Anlieger ermöglicht, da alle anderen einen längeren An- und Abfahrtsweg haben werden, da die heutigen 4 Fähren im Falle einer Brücke den Betrieb einstellen werden (die Landesregierung ist mit Schreiben der Fährbetreiber vom 30. April 2015 informiert).

1.2 Günstigere Querung? Für den Einzelnutzer ist eine kostenlos nutzbare Brücke selbstredend günstiger als Fährfahrschein. Aber was kostet eine Brücke den Steuerzahlern im Land und den Kreisen?

1.3 24h-Querungsmöglichkeit? Wäre mit einer Brücke gegeben. Ist mit einem Bruchteil der Kosten einer Brücke auch mit den Fähren realisierbar, was durch die durch das Land finanzierte Fährzeitverlängerung der Loreley-Fähre im Ansatz gezeigt wurde. Der Beweis der tatsächliche Nachfrage bleibt das Land den Bürger in Form einer Evaluation der Ergebnisse aus dem Fährzeitverlängerungsversuch bis heute schuldig.

1.4 Wirtschaftsförderung? Wirtschaftsverbände fordern eine Brücke für mehr wirtschaftlichen Austausch. Selbstredend will jeder Betrieb sein Einflussgebiet maximal vergrößern. Aber wird hinterfragt, wo die eigentlichen Herausforderungen liegen? Die Orte im Tal werden nicht attraktiver, wenn man mittels einer Brücke schneller von dort wegkommt. Stattdessen muss die Lebensqualität in den Orten gesteigert werden: Die Versorgung vor Ort muss gefördert werden, Maßnahmen zur Besetzung offener Lehrstellen auf beiden Seiten des Tals müssen umgesetzt werden. Das Geld für eine Brücke kann sinnvoller in eine lokale Wirtschaftsförderung mit Fokus Mensch eingesetzt werden.

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.
Spendenkonto:
Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Rheinland-Pfalz
IBAN
DE2754050220000991950
BIC MALADE51KLLK

- 2) **Alternativen?** Sind mögliche Alternativen zur Realisierung der gewünschten Ziele ausreichend untersucht? Sind die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse der Menschen untersucht worden?
- 3) Wie und wann wird die **UNESCO** in den Prozess einbezogen, um sicher zu stellen, dass der Welterbestatus nicht gefährdet wird?
- 4) Konsens scheint zu sein, dass die Brücke die **Widmung einer Kreisstraße** erhalten soll. Damit liegt der Unterhaltungsaufwand bei den Kreisen. Bei zu erwartender 9-stelliger Investitionssumme werden jährlich mehrere Millionen € an jährlichen Unterhaltungskosten auf die Kreise zukommen. Wie wollen die unterfinanzierten Kreise diese Kosten stemmen? Die Bürger der Kreise wollen wissen, welche Einsparungen an anderen Stellen zu erwarten sind, welche Leistungen der Kreise entfallen müssen?
- 5) Ist den Entscheidern bewusst, dass der aktuell diskutierte Brückenstandort lediglich für Kfz-Nutzer in Frage kommen kann? **Fußgänger und Radfahrer**, die heute die Fähre nutzen, müssen zukünftig mit dem Pkw fahren. Selbst **Bahnfahrgäste**, die heute die Fähren erreichen können, können zukünftig nicht mehr über den Rhein.
- 6) Bei Bau der Brücke und Wegfall der 4 Fähren werden mehrere hundert Schüler, die heute die 4 Fähren nutzen, mit Bussen transportiert werden müssen. Wurden die zu erwartenden zusätzlichen Kosten für die nötigen **Busverkehre**, die von den Kreisen bezahlt werden muss, betrachtet? Wir gehen von mehreren hunderttausend € pro Jahr aus. Wie kommen die Schüler und Auszubildenden von der rechten Rheinseite z.B. zum Schulstandort Boppard oder zu ihren Ausbildungsbetrieben?
- 7) **Klimaschutz:** Eine Brücke wird nach unseren Berechnungen den lokalen Querungsverkehr und damit CO2-Ausstoß aufgrund zusätzlicher Umwege bei Wegfall der Fähren verdoppeln. Inwieweit finden die gesteckten Klimaschutzziele des Landes und der Kreise Berücksichtigung bei den Planungen?
- 8) **LKW-Verkehr:** Aktuell besteht LKW-Durchfahrtsverbot im Mittelrheintal. Wird nach Bau einer Brücke das Tal für den Lkw-Verkehr wieder freigegeben? Mit welcher zusätzlichen Lärmbelastung durch Straßenverkehr ist zu rechnen und welche Gesamtlärmbelastung des Mittelrheintals wird einschließlich des Lärms durch den deutlich steigenden Schienen-Güterverkehr erwartet?

Und nun Hand aufs Herz:

- 9) Vergrößert eine Brücke und der dann folgenden Einstellung des Fährbetriebes die Trennwirkung des Rheins nicht zusätzlich? Für die meisten Bewohner im Tal und den Kreisen entstehen zusätzliche Umwege.
- 10) Wurden alle Argumente für und gegen eine Brücke einmal objektiv nebeneinander gelegt und abgewogen, so wie es verantwortungsbewusste Politiker bzw. Regionalplaner in der Regel tun sollten?
- 11) Oder hat man sich bislang eher von gefälschten Argumenten verleiten lassen? Unzulängliche Kostenangabe (40 Mio. €), verniedlichende Brückendarstellung auf den Fotomontagen (Es werden Brückenhöhen wie die Pfaffendorfer und Schiersteiner Brücke erforderlich, auf sämtlichen schönen Fotomontagen ist die Brücke verkleinert dargestellt!). Überwiegt nicht der Wunsch nach einer Maßnahme, in die alle Hoffnung zur Lösung der Probleme im Mittelrheintal gelegt werden kann?

Wir als steuerzahlende Bürger und Unterstützer eine Umwelt- und Klima-verträglichen Verkehrsgestaltung erwarten von Ihnen als Entscheider:

- a) **Eine offene, objektive Diskussion, bei der alle Argumente untersucht und transparent abgewogen werden.**
- b) **Dass die Kreise als Bauträger sich eine Kostengrenze setzen, diese einhalten und den Bürgern offen erklären, woher das Geld zum Bau und Unterhalt der Brücke kommen soll und worauf die Bürger stattdessen verzichten müssen.**
- c) **Untersuchung und Vergleich der Alternativen zum Erreichen der wünschenswerten Ziele.**

Wir freuen uns auf Ihre Beantwortung der gestellten Fragen und werden weitere Details, auch zu technischen Fragen z.B. zur Geologie, Wasserwirtschaft, Hochwasser, Nutzen-Kosten-Untersuchung, nötige Baumaßnahmen/ Kosten von Anbindungsstraßen etc. zur Klärung einfordern. Beachten Sie bitte auch unsere Ausführungen unter: <https://www.vcd.org/vorort/rlp/der-vcd/vcd-aktiv/rheinpassage/>

Mit besten Grüßen

Helga Schmadel

Dr. Helga Schmadel, Vorsitzende VCD Rheinland-Pfalz

Klaus Thomas, Boppard

BI Rheinpassagen