

BUND Rheinland-Pfalz Postfach 1565 55005 Mainz

Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord

Per Mail an:

inna.brose@sgdnord.rlp.de

landesplanung@sgdnord.rlp.de

Landesgeschäftsstelle
Hindenburgplatz 3
55118 Mainz
Telefon (06131) 62706-23
Telefax (06131) 62706-66
www.bund-rlp.de

info@bund-rlp.de
charlotte.reutter@bund-rlp.de

14.04.2021

Mit Unterstützung von:



● **Stellungnahme zur Beantragung des ROV für den Bau einer festen Querung am Mittelrhein**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum geplanten ROV Mittelrheinquerung geben wir nachfolgende Stellungnahme ab:

1. Grundsätzliches

Deutschland hat das dichteste Straßennetz der Welt. Grundsätzlich ist daher vor jedem Neubau äußerst kritisch die Notwendigkeit zu prüfen. In der überwiegenden Zahl der Fälle muss ein nachhaltig und zukunftsorientiert denkender Mensch zu dem Schluss kommen, dass ein Neubau vermeidbar ist. Ein Moratorium ist beim Straßenbau in der Fläche eigentlich unumgänglich. Dies auch eingedenk der Tatsache, dass bei vorhandenen Straßen ein Sanierungstau ohnegleichen besteht. Gerade im Hinblick auf vorhandene Haushaltsmittel nach der Corona-Pandemie ist der Grundsatz „Reparatur statt Neubau“ vordringlich, auch wenn Politiker*innen lieber Neubauten als Sanierungen einweihen.

Dies gilt genauso oder noch stärker für Brücken. Über Jahrzehnte gab es zwischen Mainz und Koblenz keine Rheinbrücke, eine Straßenbrücke gab es noch nie. Der Verkehr funktioniert(e) mit Fähren, zumal teilweise im 24-Stunden-Betrieb, relativ problemlos. Warum ausgerechnet an einer der engsten Stellen des Mittelrheintals, zwischen St. Goar und St. Goarshausen eine Rheinquerung gebaut werden soll, erschließt sich nicht, zumal die Brücke die Strecke zwischen Mainz und Koblenz keineswegs mittig teilt. Eine weitere Querung bei Bingen steht daher zu befürchten.

Eine Querspange zwischen der A 3 im Osten und der A 61 im Westen, die im Hinterkopf vieler Politiker*innen und Verkehrsplaner*innen sicherlich herumspukt, würde voraussichtlich den Ausbau der L 213 nach sich ziehen, die sehr kurvenreich in den Hunsrück führt. Nur im Osten ist eine Bundesstraße (B 274) in Richtung Limburg vorhanden, die allerdings auch nicht für größere Verkehre geeignet erscheint. Die übliche Salami-Taktik bei Verkehrsprojekten bzw. deren mehr oder weniger erwünschte Folgen sind auch in diesem Fall bereits im Vorfeld erkennbar.

Eine Verkehrswende sieht jedenfalls anders aus. Ganz abgesehen von der Gefahr, dass dem Mittelrheintal als einzigartiger Kultur- und Naturlandschaft der Status des Weltkulturerbes abhanden kommen könnte. Dieses Risiko gehen die politisch motivierten Brückenbefürworter*innen bewusst ein. Die damit riskierten Gefahren für den Tourismus, der im Mittelrheintal ohnehin in vielen Fällen darniederliegt, wollen sie bewusst nicht erkennen.

Sieht man von Corona-bedingten Reduzierungen ab, ist der Verkehrsbereich der Einzige, der keinen Beitrag zur CO₂-Reduzierung in Deutschland geleistet hat und sogar noch Steigerungen aufweist. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum der Individualverkehr als „Heilige Kuh“ von den meisten Parteien geschont wird und der Straßenbau munter weiter Natur und Landschaft versiegeln darf. Der Bundesverkehrswegeplan spricht Bände.

Die Mittelrheinbrücke wird in ihrer Summe für die Bürger*innen mehr Nachteile als Vorteile haben. Der Fährbetrieb wird zum großen Teil eingestellt werden und Autofahrer*innen, aber auch der Nahverkehr mit Bussen große Umwege fahren müssen. Es ist beispielsweise nicht attraktiv, von Boppard statt mit der Fähre nach Filsen überzusetzen, bis St. Goar zur Mittelrheinbrücke zu fahren und auf der Gegenseite zurück. Dabei fällt ein Umweg von rund 30 km an.

Grundsätzlich weist der Bau der Mittelrheinbrücke in die falsche Zukunft. Die notwendige Umstellung unseres kompletten Lebensstils, die als Ziel auch mehr und mehr in die Politik Einzug hält, erfordert, dass solche Projekte der Vergangenheit angehören. Es wird zu einer deutlichen Reduzierung des Individualverkehrs kommen müssen, was neue Brücken- und Straßenprojekte in Zukunft unnötig machen wird. Daher ist die Mittelrheinbrücke als Projekt der Vergangenheit nicht nur aus Umweltgründen abzulehnen.

2. Fähren

Die Rheinquerungen zur Sicherung des regionalen Verkehrs erfolgen über vier Fähren:

- Fähre Boppard – Filsen
- Mittelrheinfähre St. Goar – St. Goarshausen
- Fähre Kaub – Engelsburg (B9 zwischen Bacharach und Oberwesel)
- Fähre Lorch – Trechtingshausen.

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. Das Schreiben wurde der (damaligen) Wirtschaftsministerin Eveline Lemke persönlich übergeben mit folgendem Inhalt:

Drei der vier Fähren werden ihren Betrieb mit Inbetriebnahme einer Brücke vollständig einstellen:

- Mittelrheinfähre: Angesetzter Einnahmeverlust aus dem Kfz-Übersetzverkehr 100 % (Der reine Fußgängerverkehr „ist wirtschaftlich nicht darstellbar“). Fährbetrieb wird aufgegeben.
- Fähre Kaub – Engelsburg: Angesetzter Einnahmeverlust aus dem Kfz-Übersetzverkehr 40% (Der Fußgängerverkehr ist wegen der Anbindung der Fähre linksrheinisch an die B 9 unbedeutend, der kürzlich hergestellte Anschluss an die Buslinie 685 nach St. Goar und der Integration in den VRM ist für eine Weiterexistenz nicht ausreichend). Betriebseinstellung.
- Fähre Lorch – Trechtingshausen: Angesetzter Einnahmeverlust aus dem Kfz-Übersetzverkehr 20%. Betriebsaufgabe.
- Fähre Boppard – Filsen: Angesetzter Einnahmeverlust aus dem Kfz-Übersetzverkehr 20%. Der Fährbetreiber beabsichtigt, den Betrieb auf den Tourismus umzustellen und nur noch dann zu fahren, wenn ein touristischer Bedarf besteht. In jedem Fall wird der Fährverkehr von November bis einschließlich April jeden Jahres eingestellt.

Folgen: Die heute möglichen Rheinquerungen werden von bisher vier auf eine, die Brücke bzw. den Tunnel, reduziert. Es liegen keine Aussagen darüber vor, welche Ersatzquerungen von der öffentlichen Hand angeboten werden. Derzeit muss davon ausgegangen werden, dass solche Ersatzquerungen nicht geplant sind. Das Land wäre aufzufordern, hierzu Stellung zu nehmen.

Bleibt es bei einer Rheinquerung, wird der Rhein zur Grenze. Alle beruflichen, persönlichen oder Schulfahrten können dann nur noch über die Brücke erfolgen (vgl. Kap. 3 Verkehr).

3. Verkehr

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 hat sich später als erheblich mangelhaft herausgestellt (vgl. z.B. Prof. Dr. Spannowsky, TU Kaiserslautern; Rechnungshof des Landes Rheinland-Pfalz) (siehe Anhänge 1-2). Die Zahlen in den Gutachten sind nicht zu verwenden, die Herkunft ist nicht nachvollziehbar, Verkehrsströme sind nicht erkennbar, alles spricht für eine überregionale Straßenverbindung über den Rhein.

Die zurückliegend erhobenen Zahlen zu den Verkehrsströmen haben erhebliche Lücken und Ungenauigkeiten aufgezeigt. Auch die jetzt erhobenen Zahlen weisen keine Daten zum Verbindungsverkehr zwischen den Autobahnen A 3 und A 61 aus. Diese Verbindung ist vom Land Rheinland-Pfalz aber ausdrücklich gefordert.

Das Bundesverkehrsministerium (siehe Anhang 3) schreibt: „Die Hochmoselbrücke ist dabei nur ein kurzes Stück eines Großprojekts, nämlich der Fernstraßenverbindung, mit der die belgischen/niederländischen Nordseehäfen sowie die belgischen Ballungsräume mit dem Rhein-Main-Gebiet verbunden werden. Zu dieser Fernstraßenverbindung gehört die A 60 von der belgischen Grenze bis zur A 1 bei Wittlich, die bereits 2002 fertig wurde. Um von dort aus eine Verbindung zur A 61 zu schaffen, folgte jetzt der Ausbau der B 50 bis zur A 61 bei Rheinböllen.“

Die Mittelrheinbrücke soll die A 61 mit der A 3 verbinden. Nicht ausgewiesen werden die Verkehrszahlen für die daraus entstehenden Autobahnquerverkehre und für die Mehrverkehre zur Erreichbarkeit des Autobahnanschlusses Mittelrheinbrücke.

Die jetzt erhobenen Zahlen weisen auch keine Zahlen zum Zusatzverkehr durch den Wegfall der Fähren aus. Eine Fahrt von Lorch (rechte Rheinseite) nach Trechtingshausen (linke Rheinseite) wird von bisher einem Kilometer mit der Fähre auf dann 80 Kilometer für Hin- und Rückweg über Kaub, St. Goarshausen, Wellmich, St. Goar, Bacharach anwachsen. Die Fahrtstrecke von St. Goar nach St. Goarshausen und zurück ist derzeit 0,8 Kilometer lang. Über die Brücke Fellen/Wellmich werden daraus 15 Kilometer.

Im Vergleich zum heutigen, rein lokal verursachten Rheinquerungsaufkommen (vier Fähren versus eine Brücke) verdoppelt sich die Verkehrsleistung. Zudem müssen zusätzliche Fahrzeiten der neu entstehenden Umwege mitberücksichtigt werden. Dabei sind regionale und überregionale Anbindungen noch nicht berücksichtigt!

Die Gutachten für das ROV weisen einen Gesamtquerungsverkehr von 10.900 Kfz/Tag aus. Fährverkehr ist mit 2.100 Kfz/Tag angesetzt, der Brückenverkehr mit 8.800 Kfz/Tag (siehe Erläuterungsbericht Tab. 39). Der Gesamtverkehr wird über eine Brücke demnach verdreifacht.

Unberücksichtigt bleibt, dass davon ausgegangen werden muss, dass die Fähren den Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen einstellen (bzw. stark einschränken) werden. Daraus entstehen erhebliche Mehrverkehre parallel zum Rhein. Allein der aktuelle lokale Querungsverkehr verdoppelt sich aufgrund der längeren Fahrten zur Brücke.

Diese Art der Zahlenverwendung hat auch zurückliegend zu Zweifeln an deren Richtigkeit geführt. Keine klare Aussage ist in den Gutachten darüber enthalten, auf welchen Straßen der Verkehr von der Brücke zur A 61 geführt wird. Sowohl die L 206 (Gründelbach), als auch ein Mehrverkehr in St. Goar-Werlau, als auch eine Verkehrsverlagerung nach Hirzenach sind erwähnt. Keine der genannten Straßen ist derzeit in der Lage, größere Verkehrsmengen, insbesondere mit großen Kfz, aufzunehmen. Werlau und Hirzenach sind derzeit sogar völlig ungeeignet.

Ein Verkehrsgutachten, das nicht angibt wo die Verkehrsströme verlaufen, ist nicht zu verwerten. Hier ist eine klare Aussage der Gutachter zur Verkehrsführung erforderlich.

4. Zufahrten/Autobahnanbindung

Rheinland-Pfalz fordert die Verbindung der Autobahnen A 3 und A 61 zur Verbesserung des regionalen Verkehrs (siehe z.B. Anhang 4). Auf der rechten Rheinseite führt in Wellmich die L 334 in Richtung Miehlen/Limburg und Richtung Nastätten/Holzhausen zur A 3. Die Zufahrt erfolgt derzeit von der B 42 unter der Bahnlinie hindurch (Höhe 3 Meter) in ein Landschaftsschutzgebiet. Die Durchfahrt unter der Bahnlinie ist bereits bei Hochwassermarken 1 überflutet. In St. Goarshausen ist die B 327 nach Nastätten an die B 42 angeschlossen. Die Zufahrt in Richtung A 3 ist (nicht bei Hochwasser II) generell gewährleistet.

Linksrheinisch gibt es aber von St. Goar aus keine größere Straße, die Mittelrheintal mit dem Hunsrück, der A61 und damit auch dem Flughafen Hahn verbindet. Eine Zufahrt Richtung A 61 ist nur durch das Gründelbachtal in St. Goar möglich; mit entsprechender Höhenbegrenzung und für den Schwerlastverkehr ungeeignet. Eine weitere Möglichkeit in Richtung A 61 besteht in Hirzenach. In beiden Fällen kann nur dann eine Anbindung an die Autobahn geschaffen werden, wenn neue Zufahrten in Richtung Rheinhöhen gebaut werden. Das erfordert Eingriffe von erheblichem Umfang in die Natur.

Beim LBM laufen derzeit bereits die Planungen zum Ausbau der Ortsdurchfahrt Dahlheim und zur Komplettanierung der L 334 zwischen Wellmich und Dahlheim (s. Anhang 5). im Bereich des FFH-Gebietes „Rheinhänge zwischen Lahnstein und Kaub“. In der FFH-VU werden auf S. 80 die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele dieses Schutzgebietes durch andere Pläne und Projekte behandelt. Hier wird zusammenfassend festgehalten, dass sich im Zusammenwirken mit anderen Plänen bzw. Projekten aller Voraussicht nach keine weiteren erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes ergeben. Dabei ist der o.g. Aspekt jedoch unberücksichtigt.

5. ÖPNV

Zur ÖPNV-Anbindung sagt der Erläuterungsbericht (Seite 135) aus, dass die ÖPNV-Anbindung der Brücke in Fellen/Wellmich besser sein soll als bei den Fährverbindungen. Diese Aussage ist nicht nachvollziehbar und wird wie folgt widerlegt:

Derzeit können Menschen ohne eigenen Pkw an den genannten vier Fährstandorten den Mittelrhein queren. Dabei bestehen an allen Anlegestellen ÖPNV-Anschlüsse bzw. zumutbare Fußwege:

- In Boppard kann die Anlegestelle mit dem Zug oder dem Bus erreicht werden, in Filsen hält die Buslinie 533 zweimal täglich zu Schulzeiten. Der Fußweg vom Anleger zum Bahnhof beträgt in Filsen einen Kilometer.
- Die Mittelrheinfähre kann von den Bahnhöfen St. Goar und St. Goarshausen in jeweils weniger als 0,5 Kilometern erreicht werden. Zudem verkehren einige Buslinien von St. Goar bzw. St. Goarshausen jeweils entlang des Rheins und in die Höhenortsteile.
- Die Fähre in Kaub legt ebenso in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs an, zudem wird die Buslinie 536 nach Weisel gut erreicht. Linksrheinisch (Engelsburg) halten die Buslinien 685 nach St. Goar (Studentakt, z.T. als Anruf-Linien-Taxi).

Alle drei Fähren sind in den Verkehrsverbund VRM integriert, d.h. VRM-Fahrscheine werden anerkannt. ÖPNV-Nutzer können somit z.B. mit einem Fahrschein (z.B. Minigruppenkarte/ Abomonatskarte) auf beiden Rheinseiten beliebig fahren und an den drei Fährstandorten die Rheinseiten ohne Zusatzkosten beliebig oft wechseln.

Mit dem Bau der Brücke Fellen/Wellmich und der damit einhergehenden Einstellung des Fährverkehrs aufgrund entfallender Wirtschaftsgrundlage (vgl. Kapitel 2: Fähren) werden auch die ÖPNV-Querungsmöglichkeiten eingestellt bzw. stark eingeschränkt.

An dem favorisierten Brückenstandort verbleibt dann die einzige Möglichkeit zur Querung, allerdings ohne eine Anbindung an einen Bahnhof: Der Bahnhof St. Goar ist 3,5 Kilometer, der Bahnhof St. Goarshausen drei Kilometer von der Brücke entfernt. Für einen ÖPNV-Nutzer als Fußwegverbindung völlig inakzeptabel. Für die Fährstandorte Kaub und Lorch bleibt dem ÖPNV-Nutzer nur die Zugfahrt über Koblenz auf die andere Rheinseite, was vom Aufwand her ebenso inakzeptabel ist.

Derzeit existieren auf der linksrheinischen Seite nur zwei Fahrten zu Schulzeiten der Linie 679 zwischen Boppard und St. Goar / Oberwesel. Rechtsrheinisch verkehrt die Linie 533 mit zwei bis drei Fahrten (Mo-Fr) und Linie 545 mit ca. 12 Fahrten (Mo-Fr) durch die Ortsmitte. Damit können ÖPNV-Nutzer*innen die Brücke bei derzeitigen Busangebot faktisch nicht nutzen. ÖPNV-Nutzer*innen wird die Querung nach den Planungen der vorliegenden Begutachtungen komplett verwehrt! Der Wegfall der Fähren ist der Landesregierung seit 2015 bekannt. Dennoch gibt es bislang keine Aussage dazu, welche ÖPNV-Verbindungen nach Fertigstellung der Brücke eingerichtet werden sollen.

Angesichts der Problematik der Emissionen durch den Kfz-Verkehr im Bereich Lärm, Abgase und CO₂ ist es nicht nachvollziehbar, dass ein Brückenprojekt geplant wird, das ausschließlich für die Nutzung von Pkw und Lkw vorgesehen wird und vorhandene ÖPNV-Verbindungen mit vier Querungsmöglichkeiten, jeweils mehrfach in der Stunde, komplett aufgibt.

Um eine zumindest für die Städte St. Goar – St. Goarshausen annähernd adäquate ÖPNV-Verbindung herzustellen, ist eine Buslinie über die Brücke vorzusehen, die die heutigen über 17.200 Überfahrten pro Jahr ersetzt. Bei gleicher Anbindungshäufigkeit würden dann 17.200 Busfahrten von St. Goar nach St. Goarshausen fällig (hin und zurück = rund 15 km; 17.200 x 15 = 258.000 km). Dies führt zu rund 258.000 Bus-Kilometern zuzüglich Mehrfachfahrten in der Schülerverkehrszeit.

Die Planung des Busverkehrs und die entstehenden Kosten dafür fehlen bei den Planungsteilen für alle wegfallenden Fähren, insbesondere für die Mittelrheinfähre. Für die anderen Fährstandorte werden enorme Umwege mit der Bahn und Bussen anfallen.

6. Fuß- und Radwege, Barrierefreiheit

Der geplante **Tunnel** beginnt im Naturschutzgebiet im Gründelbachtal, führt unter dem Rhein hindurch ins Haselbachtal in St. Goarshausen zum Anschluss an die B 327. Er enthält keine Fuß- oder Radwege. Im Erläuterungsbericht wird dazu auf die Benutzung der Fähre verwiesen. Die würde im Falle des Tunnelbaus dann aber nicht mehr existieren.

Der Brückenentwurf von Heneghan Peng Architects (**Tieflage außerhalb**) plant nur einen einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg für beide Richtungen mit einer Breite von 2,50 Meter ein. Die Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010, Seite 16) gibt für einen einseitigen Zweirichtungsradweg (ohne Fußwegmischnutzung) eine Breite von 2,50 Meter bei geringer Radverkehrsstärke an. Als Regelmaß sind drei Meter vorgesehen, eine Fußgängermitnutzung ist allerdings dabei nicht berücksichtigt. Der geplante Rad- und Fußweg ist mit 2,50 Metern deutlich zu schmal kalkuliert, es muss mindestens von drei Metern, wie bei den anderen Varianten auch, ausgegangen werden.

Vor dem Hintergrund, dass hier (bei Wegfall der Fähren) die dann einzige Rheinquerung zwischen Koblenz und Bingen der Rheinradwege mit nur 2,50 m Breite entstehen soll, entbehrt jeder Qualitätsvorstellung an den Radtourismus. Der Rheinradweg ist als EuroVelo 15 Teil des 1.500 Kilometer langen europäischen Fernradweges entlang des Rheins und wird zunehmend frequentiert. Neu geschaffene Engstellen durch den Wegfall von Querungsmöglichkeiten und zu geringen Fahrbahnbreiten sind inakzeptabel.

Sowohl die B 42 als auch die B 9 grenzen unmittelbar an die Bahnlinien. Auffahrten zur Brücke können also nur in Richtung Rhein erfolgen. In Wellmich und in Fellen gibt es ein geringes, wenige Meter breites Rheinvorland, das ab fünf Meter Wasserstand (Hochwassermarken 1) regelmäßig überflutet ist. Dieses dürfte auch Teil des Retentionsraums sein.

Zu klären bleibt demnach, wie genau die Brückenhöhe erreicht werden soll, um sie in einer Steigung von maximal sechs Prozent auf 17 Meter lichte Durchfahrhöhe zu bringen. Zudem ist zusätzlich zu einer sechs-Prozent-Steigung nicht erkenntlich, dass der begleitende Fußweg barrierefrei ist. Es sind keine Zwischenpodeste erkennbar (vgl. Anforderungen laut LBM-Leitfaden: Die maximale Längsneigung von Bewegungsflächen – beispielsweise im Bereich von Rampen – darf 6 % betragen. Zum Ausruhen und Abbremsen sind in einem Abstand von 10 m Zwischenpodeste mit einer Länge von 1,5 m und einer Längsneigung von maximal 3 % vorzusehen. Quelle: LBM-LEITFADEN FÜR DIE BARRIEREFREIE GESTALTUNG VON VERKEHRSFLÄCHEN, Seite 31).

7. Schutzgebiete

Aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher sowie artenschutzrechtlicher Sicht bestehen erhebliche Bedenken gegen alle festen Querungsbauwerke. Innerhalb des Plangebietes kommen eine Reihe bedeutsamer Biotopstrukturen sowie gesetzlich geschützter Biotop- und Lebensraumtypen sowie besonders und streng geschützter Arten vor. Wir weisen darauf hin, dass im Vorfeld entsprechende sach- und fachgerechte Untersuchungen erstellt werden müssen.

Die folgenden Schutzgebiete liegen innerhalb des Untersuchungsbereiches und sind teilweise erheblich von den jeweiligen Planungen betroffen.

Naturschutzgebiet „Rheinhänge von Burg Gutenfels zur Loreley“: Der Schutzzweck ist die Erhaltung des Gebiets mit seiner besonderen Eigenart und landschaftlichen Schönheit sowie aus landeskundlichen Gründen. Das Gebiet ragt südlich in den Untersuchungsraum hinein, ist aber durch die geplanten Bauwerke nicht betroffen, da alle Varianten einen Abstand von mindestens 1,7 Kilometern dazu einhalten.

Landschaftsschutzgebiet „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“: Alle untersuchten Varianten liegen innerhalb des LSG. Dessen Schutzzweck ist unter anderem die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart, der Schönheit und des Erholungswertes des Rheintales und seiner Seitentäler, mit den das Landschaftsbild prägenden, noch weitgehend naturnahen Hängen und Höhenzügen. Insgesamt ist der Landschaftsraum mit seinen bizarren Felsformationen, charakteristischen Burgen, naturnahen Wäldern und der durch Weinbau geprägten Kulturlandschaft von besonderer Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung.

Insbesondere bei Realisierung der Variante **Hochlage zentral** wäre eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes zu erwarten: Das Landschaftsbild würde maßgeblich durch das Bauwerk verändert. Die landschaftsbezogene Erholung würde beeinträchtigt durch die visuelle Wahrnehmung des riesigen Bauwerkes von den Wanderwegen aus, in der Sichtachse zur Burg Rheinfels, zum Rabenack und im Gründelbachtal; bei letzterem zusätzlich durch Verlärmung.

FFH-Gebiet Nr. 5510-301 „Mittelrhein“: Dieses wäre randlich von der Brücke in **Tieflage außerhalb** betroffen. Die Verträglichkeitsuntersuchungen kommen zwar zu dem Ergebnis, dass keine der Varianten ein Risiko für eine erhebliche Beeinträchtigung für das europäische Schutzgebiet darstellt; allerdings ist das Land Rheinland-Pfalz mit der Ausweisung des Flussabschnittes als FFH-Gebiet nicht nur die Verpflichtung eingegangen, den Erhaltungszustand zu sichern, sondern auch, die relevanten Artvorkommen zu fördern und wiederherzustellen. Die Renaturierung des Rheinuferes bei Wellmich wäre durch den Bau der Brücke nicht mehr möglich. Hinzu käme die Prognoseunsicherheit in Bezug auf die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen der Lebensräume von Fischen, Neunaugen und Bachmuschel aufgrund möglicher Sedimenteinträge.

Gänzlich unberücksichtigt ist hier auch das Projekt „Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein“, das im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit hoher Priorität vorangetrieben wird. Die aktuellen Planungen sehen eine Erhöhung der Fahrrinntiefe bei Niedrigwasser von 1,90 Meter auf 2,10 Meter sowie eine Angleichung der Abladetiefen vor. Es sind verschiedene Bauwerke ("wasserstützenden Maßnahmen") sowie die Entnahme von Sohlmaterial vorgesehen.

Ziel der Maßnahmen ist es unter anderem, die Diversität der Strömungen zu ändern und diese zum Wohl der Schifffahrt laminarer zu gestalten. Damit geht auch die Diversität an Substraten zurück, Korngrößen werden vereinheitlicht. Auch die Artenvielfalt hängt mit der Strömungsvielfalt zusammen. Welche Auswirkungen dies auf die Strömungsverhältnisse und damit auch auf die Flora und Fauna (sowohl in den Unterwasserzonen als auch in den Uferbereichen) ausübt, ist völlig unklar.

FFH-Gebiet Nr. 5711-301 „Rheinhänge zwischen Lahnstein und Kaub“: Das FFH-Gebiet verläuft auf großem Gebiet, sehr zerklüftet auf beiden Seiten des Mittelrheintals. Es vereint ganz unterschiedliche Biotope (vielfältige Trockenrasengesellschaften der Steilhänge, Wälder und Gebüsche, kleinteilige Weinberge auf den sonnigen Rheinterrassen). Die süd- und südwestexponierten Hanglagen östlich St. Goarshausen und im angrenzenden Forstbachtal stellen mit ihren kleinteiligen Terrassen und naturnahen Wäldern ein wichtiges Element des europäischen Schutzgebietes dar, nicht zuletzt als Biotopverbundachse für thermophile Tier- und Pflanzenarten.

Für die Varianten **Hochlage zentral** und **Tunnel** am Tunnelportal im Hasenbachtal werden erhebliche Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraumtyps 9180 (Schlucht- und Hangmischwälder) nicht ausgeschlossen. Bei der **Hochlage** werden zusätzlich gesetzlich geschützte Biotope und Biotope des Lebensraumtyps 8230 (Silikatfelskuppen mit ihrer Pioniervegetation) beansprucht.

Die Inanspruchnahme bedeutsamer Biotopstrukturen sowie von gesetzlich geschützten Biotop- und Lebensraumtypen des Anhangs der FFH-Richtlinie sind durch entsprechende Schutzmaßnahmen zwingend zu vermeiden. Dies gilt auch insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Verluste in

Abhängigkeit der jeweiligen Regenerationszeiträume und speziellen Standortansprüche nur bedingt ausgeglichen werden könnten.

Vogelschutzgebiet Nr. 5711-401 „Mittelrheintal“: Die Auswirkungen auf das VSG werden für alle Varianten als eher gering eingestuft. Allerdings besteht im Wellmicher Bachtal eine Prognoseunsicherheit in Bezug auf das mögliche Vorkommen des Haselhuhns (Siehe dazu Kap. 8).

8. Geschützte Arten

Vögel: Insbesondere die reich strukturierten und vorwiegend südexponierten Steilhänge bei Wellmich sowie im Gründel- und Hasenbachtal stellen für viele Arten einen wichtigen Brutlebensraum dar. Von 56 nachgewiesenen Arten werden 19 als wertgebende Arten eingestuft, hiervon wurden 13 als potentielle Brutvögel erfasst.

In den Uferbereichen von Fellen/Wellmich kommt es bei der Variante **Tieflage außerhalb** zu Verlusten von Habitaten gefährdeter Vogelarten. In dem bewaldeten Hang unterhalb der Burg Rheinfels wurde zudem der streng geschützte Waldkauz als Brutvogel nachgewiesen. Somit käme es bei der Variante **Hochlage zentral** zum Verlust von Waldkauzhabitat.

Das Haselhuhn konnte nicht nachgewiesen werden, jedoch kann ein Vorkommen im Wellmicher Bachtal nicht ausgeschlossen werden. Eine durch die festen Querungen zu erwartende deutliche Verkehrszunahme im Wellmicher Bachtal würde zu einem erhöhten Kollisionsrisiko führen. Dieses soll durch verkehrslenkende Maßnahmen und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs von 50 km/h vermindert werden. Allerdings ist die L334 bereits jetzt so beschaffen, dass sie eine viel höhere Geschwindigkeit aufgrund ihrer Beschaffenheit gar nicht zulässt. Es gibt zahlreiche Uferabbrüche, Felsnasen und Engstellen. Bei steigendem KFZ-Verkehr ist ohne Frage auch mit mehr Wildunfällen zu rechnen. Es ist nachzuweisen, dass das Haselhuhn durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird – bis dahin ist davon auszugehen.

Die avifaunistischen Begehungen wurden in der Zeit von März bis Juni 2020 durchgeführt. Wintergäste konnten damit nicht erfasst werden.

Wildkatze: Im Wellmicher Bachtal befinden sich Wildkatzen- und Wildtierwanderkorridore von europaweiter Bedeutung. Das Gebiet um das westliche Gründelbachtal mit seinen Seitentälern ist ein Kernlebensraum der Europäischen Wildkatze, es liegen Reproduktionsnachweise vor.

Da Wildkatzen weitgehend menschliche Siedlungen meiden, sind die siedlungsnahen Querungsbauwerke mit relativ geringen Risiken für diese Tierart verbunden. Die prognostizierte Verkehrszunahme in den Seitentälern – insbesondere auf der L 334, für die bei einer Realisierung der Vorzugsvariante mit einer Verdreifachung (vgl. Erläuterungsbericht, Tab. 32) des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist – würde allerdings zu einem erhöhten Kollisionsrisiko führen. Auch mit einer Entwertung des Bachtals als Lebensraum für die Wildkatze ist zu rechnen.

Es wird schon jetzt auf Wildkatzen als Todesopfer des Straßenverkehrs an der A 61, in Holzfeld und im Bereich der L213 hingewiesen. Wie bereits oben erwähnt soll dies durch verkehrslenkende Maßnahmen und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs von 50 km/h vermindert werden. Dennoch gilt auch hier: Bei steigendem KFZ-Verkehr ist mit mehr getöteten Wildkatzen zu rechnen.

Fledermäuse: In Bezug auf die Artengruppe der Fledermäuse besteht aufgrund der zu erwartenden Waldverluste ein höheres Gefährdungspotenzial bei Realisierung der Variante **Hochlage zentral**, wobei das Quartier des Großen Mausohrs in der Kirche von St. Goar zu beachten ist.

Bei der Variante **Tieflage außerhalb** wird von einer Gefährdung für Zwerg- und Flughautfledermaus aufgrund von kleinflächigem Verlust von Habitatstrukturen ausgegangen. Beide Arten nutzen die Rheinufer für Nahrungsflüge. Laut vorliegender Untersuchung bildet der Standort Wellmich „mit Ausnahme des Auwaldes“ keinen attraktiven Lebensraum für Fledermäuse. Dieser kleine Auwald mit Wiese könnte durch einen Brückenbau zerstört werden. Der Auwald ist zu erhalten und zu schützen.

Was den **Tunnel** angeht, so wird das Umfeld beider geplanter Tunnelportale von verschiedenen Fledermausarten für Nahrungsflüge genutzt.

Haselmaus: Bei Realisierung der Variante **Hochlage zentral** ist von einer Beeinträchtigung der streng geschützten Haselmaus (FFH-IV) auszugehen. Diese konnte im Eichen-Hainbuchenwald unterhalb der Burg Rheinfels sowie in den Felsengebüschen auf der gegenüberliegenden Talseite des Gründelbachtals nachgewiesen werden. Im Hasenbachtal wurden keine Hinweise auf Haselmausvorkommen gefunden, aufgrund der strukturellen Eignung des Gebietes als Lebensraum ist ein Vorkommen jedoch nicht auszuschließen.

Reptilien: Im Untersuchungsgebiet wurden die Mauereidechse und die Westliche Smaragdeidechse nachgewiesen. Mit Vorkommen von Blindschleiche und Waldeidechse ist zu rechnen. Bei Realisierung der Variante **Hochlage zentral** können Habitatverluste und anlagebedingte Tötungen, darunter auch der Smaragdeidechse, im Bereich der Tunnelportale nicht ausgeschlossen werden. Bei einer Realisierung des **Tunnels** können Beeinträchtigungen von Reptilien im Bereich der Tunnelportale insbesondere in der Bauphase nicht ausgeschlossen werden.

Tagfalter: Beeinträchtigungen der Schmetterlingsfauna können im Bereich der Tunnelportale bei der Variante **Hochlage zentral** nicht ausgeschlossen werden. Die Variante **Tieflage außerhalb** verläuft linksrheinisch durch das Nachweisgebiet der Spanischen Flagge (FFH-Anh. II); rechtsrheinisch durch Habitate von Spanischer Flagge, Segelfalter und Kleinem Würfel-Dickkopffalter. Eine Beeinträchtigung der Schmetterlingsfauna kann hier nicht ausgeschlossen werden.

In der FFH-VP „Rheinhänge zwischen Lahnstein und Kaub“ heißt es auf S.80 bezüglich der Spanischen Flagge: „Bei allen Varianten ist zudem eine erhöhte Kollisionsgefahr mit Fahrzeugen auf dem an die Varianten angeschlossenen Straßennetz durch die vorhabensbedingte Zunahme der Verkehrsbelastung denkbar. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmengen von maximal 9.400 Kfz / 24h, sind jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.“ Dies ist anzuzweifeln, zumal wir von einer deutlich höheren Verkehrsbelastung ausgehen, der durch den Wegfall der Fähren sowie durch die Verbindung der Autobahnen entsteht (s. Kap 3: Verkehr). Wir müssen also von einem erhöhten Tötungsrisiko bei steigendem KFZ-Verkehr ausgehen. Die Zahlen müssen entsprechend nachgeliefert werden.

Fische, Neunaugen sowie Muscheln: Es besteht eine Prognoseunsicherheit in Bezug darauf, wie erheblich die Lebensräume von Fischen, Neunaugen und Bachmuschel aufgrund möglicher Sedimenteinträge beeinträchtigt werden (Siehe auch Kap. 7: Schutzgebiete/FFH-Gebiet „Mittelrhein“). Es ist nachzuweisen, dass die europarechtlich geschützten Arten durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Hierbei sind auch die zusätzlichen Auswirkungen des Projektes „Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein“ zu berücksichtigen (vgl. auch Kap. 7).

9. UNESCO

Das Obere Mittelrheintal ist seit 2002 in die Welterbeliste der UNESCO eingetragen. Die besonderen Werte (OUV= Outstanding Universal Value) sind die Kulturgüter verbunden mit den Naturgütern.

Die UNESCO lehnte den bereits damals vom Land RLP beantragten Bau einer festen Rheinquerung klar ab. Es wurden Gutachten erstellt (Verkehrsgutachten, visuelle Beeinträchtigung). Ein Architektenwettbewerb wurde international ausgeschrieben (Sieger: Heneghan Peng Architects). Der Wettbewerb ist kein Realisierungswettbewerb wie in den Gutachten beschrieben, sondern ein Architekturwettbewerb, der zahlreiche technische und wirtschaftliche Details nicht berücksichtigt hat (u.a. Bodenbeschaffenheit, Planungskosten) und weit entfernt von einem Realisierungswettbewerb ist. In allen Gutachten muss die Bezeichnung des Wettbewerbes als „Architekturwettbewerb“ korrigiert werden.

Zudem sind sämtliche Fotomontagen der Brücke von Heneghan Peng Architects. Die Brücke muss aber eine Durchfahrthöhe von mindestens 9,10 m bei HW II haben, was einer Brückenhöhe der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz entspricht (Das vorgelegte Gutachten weist 27 Meter Brückenhöhe aus). Alle Fotomontagen sind anzupassen, so dass die Brückenhöhe real abgebildet wird.

Bei der Sitzung der UNESCO im Jahr 2011 entschied das Welterbekomitee zwar, dass die vorgelegten Gutachten belegen, dass eine Brücke über den Rhein gebaut werden könne. Dafür wurden aber folgende Kriterien angegeben:

- Regionaler Verkehr (kein überregionaler Verkehr)
- Verbesserung der regionalen Verkehrsanbindung
- Keine visuelle Beeinträchtigung des OUV (Loreleyfelsen)
- Bester Standort Fellen/Wellmich

ICOMOS (die Beratungsgesellschaft der UNESCO) äußert dazu in ihrer Pressemitteilung von 2011 (siehe Anhang 6): Das mit „allen Mitteln vom Land RLP vorangetriebene Projekt“ ist ein Attentat auf das Welterbe. Es dient als Querverbindung für die entlang des Rheins verlaufenden Bundesstraßen B 9 und B 42 auch der überregionalen Anbindung an die großen Verkehrsachsen A 3 und A 61 und der Anbindung des Flughafen Hahn an die rechte Rheinseite. Das bereits jetzt durch den Verkehr stark in Mitleidenschaft gezogene Rheintal wird zweifellos zusätzlich belastet“.

Im Erläuterungsbericht Seite 112 heißt es, die visuellen Auswirkungen der geplanten Rheinbrücke zwischen Wellmich und Fellen auf die Integrität des Welterbes Oberes Mittelrheintal, die visuelle Verträglichkeit und die Unversehrtheit des Welterbes sei festgestellt und von ICOMOS/UNESCO bestätigt worden. „Die Gründe dafür liegen in einer verhältnismäßig geringen Störung des kulturhistorischen und landschaftlichen Milieus der am nördlichen Rand des St. Goarer Engtals verlaufenden Variante, welches im Fall der betrachteten Varianten im Bereich St. Goar und St. Goarshausen wesentlich höher und damit empfindlicher einzuschätzen ist.“

Diese Aussage verkennt, dass gemäß Brückenbeschreibung in der UVS (Seite 109) die Gesamthöhe der Brücke 27 Meter beträgt, die Brücke also deutlich höher ist als die eine niedrige Brücke im Tal nach dem Modell Heneghan Peng Architects. Die UNESCO hatte gefordert, dass die Brücke das Sichtdreieck zwischen Katz, Maus und Rheinfels nicht stören darf. Sie würde aber mit Sicherheit von Burg Katz zu sehen sein und den Blick auf Burg Maus stören.

Auf der 34. Sitzung des Welterbe-Komitees 2011 (siehe Anhang 7) heißt es, dass es auf der einen Seite es ehrgeizige Pläne gibt, 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. „Es besteht die dringende Notwendigkeit, eine Vision für das Gebiet zu entwerfen, die vollständig zum Ausdruck bringt, wie die Eigenschaften auf nachhaltige Weise entwickelt werden können“.

Die UNESCO empfiehlt regelmäßig, die hohen Belastungen des Welterbes Oberes Mittelrheintal durch den Bahnlärm zu reduzieren. Jetzt wird mit den Gutachten zum ROV festgestellt, dass der Lärm des Straßenverkehrs die zulässigen Lärmwerte bereits jetzt überschreitet. Dennoch empfiehlt das Gutachten den Bau einer festen Rheinquerung und damit die Zunahme des Straßenverkehrslärms.

10. Kosten

Die Baukosten 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 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 sind die Baukosten demnach um 20 Mio. € geringer als 2009 offiziell genannt.

Tatsächlich müssen die Kosten auf das Jahr 2030 hochgerechnet werden. Unter Berücksichtigung der jetzt vorgegebenen Höhen und der Länge der Auffahrten betragen die Brückenbaukosten mindestens 100 Mio. €. (siehe unten sowie Anhang 8). 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 Brücke soll nach übereinstimmender Meinung der Landesregierung und der betreffenden Kreise als kommunale Brücke errichtet werden. Die Baukosten sollen im Wesentlichen vom Land durch Förderung übernommen werden. Millionenschwere jährliche Instandhaltungskosten würden demnach den Landkreisen Rhein-Lahn und Rhein-Hunsrück aufgebürdet. Beide Kreishaushalte stehen regelmäßig unter Vorbehalt der Aufsichtsbehörden (ADD). Auf andere wichtigere Ausgaben müsste verzichtet werden. Der Brückenbau als kommunale Brücke ein finanzpolitischer Blindflug für die Landkreise.

In dem Zusammenhang ist nochmals anzumerken, dass mit der Mittelrheinbrücke zwei Bundesstraßen miteinander verbunden werden (B 9 und B 42), die durch Landesstraßen aus dem Tal auf die Höhen und weiter zur A 61 linkrheinisch und über einige Umgehungsstraßen rechtsrheinisch zur A 3 geführt werden. Das bereits in Kap. 3 erwähnte fundierte, juristische Gutachten von Professor Spannowski (TU Kaiserslautern) kommt zu dem Ergebnis, dass es keine kommunale Brücke sein kann. Eine Weiterplanung, ohne die Kenntnis der Baulastträger ist eine unzumutbare Belastung der Steuerzahler.

Erläuterungsbericht, Seite 125: „Alle Varianten mit fester Querung verfügen über größere Kapazitäten als die Varianten eines optimierten Fährbetriebs und ziehen daher deutlich mehr Verkehr an (siehe auch Kapitel 3.3.2). Dies spielt beim Vergleich der Nutzen-Kosten-Verhältnisse eine entscheidende Rolle, da eine Reduzierung auf das Ergebnis allein hier nicht ausreicht.“ Die Tabelle auf Seite 126 zeigt die Kosten und das Nutzen-Kostenverhältnis (NKV) auf der Basis der Betriebskosten. Danach ist die Brücke in Tieflage mit dem besten NKV angesetzt, weil sie den höheren Verkehrsanteil bei geringeren Betriebskosten aufzeigt. 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 angemahnt. Allerdings: Die Investitions- und die Folgekosten sind komplett unberücksichtigt!

Weiter werden die Fähren in die Berechnung zum NKV einbezogen, als wäre das Land der Betreiber. Sowohl Betriebskosten (Personalkosten), Instandhaltung oder „Lebenszykluskosten“ sind einbezogen. Darüber hinaus sind alle Kosten in gleicher Weise betrachtet, ohne Unterschied nach Art oder Größe der Fähren.

Es ist davon auszugehen, dass die Fähren nicht vom Land übernommen und betrieben werden. Eine entsprechende Aussage ist nicht zu finden. Insofern sind in die Berechnung des NKV ausschließlich die vom jeweiligen Fährbetrieb geforderten Leistungskosten anzusetzen. Das Wirtschaftsrisiko bleibt in vollem Umfang beim Fährbetreiber.

Bei den Fähren haben Abschlägen haben Schadstoffe, Trennwirkung, Reisezeit und Lärm zu Abschlägen im NKV geführt. Nicht berücksichtigt ist dabei, dass allein der durch Wegfall der Fähren erzeugte Mehrverkehr zu deutlich höheren Werten bei Schadstoffen, und auch beim Lärm führt. Die bei Fähren bewertete Trennwirkung ist allerdings bei der Brücke deutlich höher anzusetzen. Beispiel St. Goar – St. Goarshausen: Der jetzt in wenigen Minuten mit Fähre überquerte Rhein wird zum kilometerlangen Umweg über Fellen/Wellmich. 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.

Die vier Fähren haben unterschiedliche Kostenstrukturen, die u. a. von der Art der Fähre, den daraus resultierenden Investitionskosten und Abschreibungen, Betriebs- oder Personalkosten abhängen. Dennoch werden für alle Fähren die gleichen Kostenansätze in die Berechnung der Wirtschaftlichkeit eingestellt. Berücksichtigt sind stattdessen aber auch Abschläge z. B. wegen Wartezeiten an den Fähren. Es gibt aber keine Zuschläge für die Brücke wegen längerer Fahrwege und -zeiten oder höherer Umweltbelastungen. Straßenbau- oder Unterhaltungskosten sind nicht erwähnt.

Die Investitionskosten für die Brücke sind mit 40 Mio. € im Jahr 2030 eingesetzt. Hier sind für das Jahr 2039 mindestens 100 Mio. € einzusetzen. Zum Vergleich: Die in der Umsetzung befindliche Erneuerung (nur Überbau, Widerlager bleiben bestehen) Pfaffendorfer Brücke in Koblenz kostet ca. 100 Mio. €. Der Ausbau von Zufahrtstraßen ist darin nicht enthalten (die Zuführungen sind nicht bekannt). Die Folgekosten belaufen sich auf 10 % der Baukosten. Demnach sind jährlich mehr als 10 Mio. € Folgekosten aufzubringen, die im Gutachten aber überhaupt nicht erwähnt sind.

Bei der Planung und damit auch der Kostenbetrachtung fehlen die ÖPNV-Anbindungen, die bei Einstellung der Fähren komplett entfallen: Es muss mindestens ein neuer Busverkehr von St. Goar nach St. Goarshausen eingerichtet werden. Dieser führt zu ca. 250.000 Bus-Kilometer pro Jahr bei vergleichbarer Anbindungsqualität, also ca. 500.000 bis 700.000 € pro Jahr an Zusatzkosten, die in der NKU berücksichtigt werden müssen. Ebenso sind die Nachteile durch die wegbrechenden ÖPNV-Verbindungen über die Fähren in Boppard und Kaub zu kompensieren.

Die Kostenrechnung ist völlig „unausgereift“ und wäre neu zu erstellen. Eine objektive Nutzen-Kosten – Untersuchung (NKU) wird mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht nur bei den Kosten, sondern auch bei der Umweltbelastung zur positiven Bewertung der Fähren führen.

11. Hochwasser

Grundsätzlich sind die geplanten Brücken in Tieflage nur eingeschränkt nutzbar. Beim Erreichen der Hochwassermarke II (in Teilen auch bereits sehr viel früher) sind Teile der B42 und der B 9 gesperrt (siehe Anhang 9 und 10):

- **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 gibt es regelmäßig. 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 (www.bund-rvso.de/rhein-hochwasser-schutz.html)

Hierzu auch WSV: www.elwis.de/DE/Schifffahrtsrecht/Binnenschifffahrtsrecht/RheinSchPV/Zweiter-Teil/Kapitel-10/10-01/10-01-node.html

Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) schreibt in ihrem Aktionsplan (Seite 2): „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“

(www.iksr.org/fileadmin/user_upload/DKDM/Dokumente/Fachberichte/DE/rp_De_0200.pdf).

Die Brücke in **Tieflage außerhalb** würde in ein Gebiet gebaut, das regelmäßig, mehrfach im Jahr von Hochwasser bedroht ist, wobei die Wahrscheinlichkeit als hoch angesehen wird, dass diese Ereignisse zunehmen. Bereits ab einem Hochwasserpegel von 5,40 Metern ist die Brücke nicht mehr umfassend nutzbar, da dann die Überflutungen der B9/B42 einsetzen. Bei einem Pegel von 5,80 Meter ist die Brücke rechtsrheinisch nicht mehr erreichbar. Im Vergleich dazu können die Fähren derzeit bis zu einem Pegel von 5,80 Meter queren. Bei Ausbau der Rampen und Zufahrten können die Fähren auch bei deutlich höheren Wasserständen fahren. Diese eingeschränkte Nutzbarkeit wurde bei der Variantenbewertung nicht berücksichtigt.

Überdies kommt es zu deutlichem Retentionsraumverlust. Gemäß Wasserhaushaltsgesetz (WHG) § 78 „Bauliche Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete“ ist das Bauen in vorläufig gesicherten und amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten aus Gründen des Hochwasserschutzes grundsätzlich verboten, um die Hochwassersituation durch zusätzliche Bebauung nicht noch weiter zu verschärfen.

12. Flächenverbrauch und Boden

Für Bauprojekte werden der Natur und Landwirtschaft immer wieder wertvolle Flächen entzogen, die danach - selbst bei bester Entsiegelung - nie wieder den ökologischen Wert zurückbekommen können, den sie zuvor hatten. Die mit dem Flächenverbrauch einhergehende Versiegelung hat negative Auswirkungen auf die Artenvielfalt, den Klimaschutz und die Trinkwasserentstehung. Durch die Versiegelung sind die ökologischen Funktionen als Lebensraum, Kohlenstoffsenke und Wasserfilter verloren. Damit ist bei allen festen Querungsvarianten sowohl bei den Bauwerken selbst als auch bei den Straßenanbindungen zu rechnen.

Für die Flächenbeanspruchung (FB) und Neuversiegelung (NV) aller Varianten gilt:

- Hochlage zentral: FB ca. 14.600 m² (davon ca. 5.800 m² NV)
- Tieflage zentral: FB ca. 9.500 m² (davon ca. 2.000 m² NV)

- Tieflage außerhalb: FB ca. 7.300 m² (davon ca. 1.400 m² NV)
- Tunnel: FB 5.000 m² (davon ca. 700 m² NV)
- Fährverkehr: keine zusätzliche FB, keine NV

Die Flächeninanspruchnahme ist bei der Variante **Hochlage zentral** durch die Trassenführung entlang des Berghangs unterhalb der Burg Rheinfels am höchsten (14.650 m²). Hierbei sind auch Biotoptypen von sehr hoher und hoher Bedeutung betroffen. Bei der Variante **Tunnel** sind Biotoptypen mit hoher Bedeutung betroffen.

13. Strömungsverhältnisse

Bei allen Brückenvarianten müssen Pfeiler errichtet werden, die mit einer Einengung des ohnehin engen Abflussquerschnitts des Rheins verbunden sind.

Seite 158 der UVS: Das Tragwerk aus Stahl ist nach dem Fachwerkprinzip ausgebildet und wird von insgesamt vier Pfeilern getragen, die eine 150 m breite Fahrrinne auf dem Rhein freihalten (gefordert: 120 m). Über den Strompfeilern beträgt die Höhe des Überbaus 4,50 m (das Fachwerk über den Pfeilern ragt noch rund 2,50 m über die Fahrbahn hinaus). Die maximale lichte Höhe der Brücke liegt bei ca. 17 m.

In den vorliegenden Gutachten findet sich eine Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen für die Schifffahrt. Insbesondere die **Tieflage außerhalb** mit vier Pfeilern stellt bemerkenswerte Einschränkungen der Schifffahrt dar: Die Pfeiler verringern die Fahrrinnenbreite von 150 auf 120 m. Und das in einem der Rheinabschnitte, die die größten Strömungen aufweisen und für Schifffahrer besonders anspruchsvoll sind. Zudem beeinträchtigt eine Brücke das Radarfeld. Schifffahrer können im Falle einer Brücke das Radar nicht uneingeschränkt nutzen, da das Brückenbauwerk eine Barriere darstellt. Es ist im Vorfeld unbedingt eine Einschätzung der Einschränkung für die Berufsschifffahrt hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des dann durch eine Brücke verengten und Radar-eingeschränkten Abschnittes und Gefährdung einzuholen. Eine Erhöhung des Havarierisikos ist unbedingt zu vermeiden. Alle haben noch das Unglück des TMS Walldorf vor ca. 10 Jahren bzw. die Zusammenstöße von Frachtschiffen in letzter Zeit vor Augen.

Mögliche zusätzliche Gefährdungen müssen als Risiko berücksichtigt werden und in der NKU kalkuliert werden.

14. Lärm

Die jetzt vorgelegten Gutachten stellen fest, dass der Verkehrslärm in allen geprüften Varianten der festen Rheinquerungen deutlich zunimmt. UVS, Seite 174: Auf Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Verlärmung und Erhöhung von Lärmemissionen im Bereich von Straßenzügen, die die Anbindung der einzelnen Varianten an das übergeordnete Straßennetz vermitteln, ist zu verweisen.

- UVS, Seite 180: „Bei der Variante „**Tieflage außerhalb**“ 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.“
- Erläuterungsbericht, Seite 176: 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 zusätzliche Lärmbelastungen entstehen. Nicht ausgewiesen sind die Lärmbelastungen für die Orte, über die neuer Straßenverkehr zu- oder abgeführt wird, werden soll oder werden könnte (Hirzenach, Kestert, Kamp-Bornhofen, Boppard-Holzfeld usw.).

Dagegen wird festgestellt (UVS, Seite 190): „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.“

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

Die UNESCO fordert die Reduzierung des Verkehrslärms im Mittelrheintal schon seit 2002. Dennoch unterstützt das jetzt in das ROV einzubeziehende Gutachten die Erhöhung der Lärmwerte durch Straßenverkehr.

15. Geologie

Der Bergrutsch im März 2021 in Kestert zeigt, wie fragil die Schieferhänge des Mittelrheintals sind. Erschütterungen und Witterung belasten die Stabilität der Berghänge. Es ist bislang keine Untersuchung bzw. geologische Einschätzung der Bergbeschaffenheiten durchgeführt worden, die die Stabilität der Hänge durch die Belastungen der Brücken- und Tunnelbauwerke bzw. durch Erschütterungen in der Bauphase nachweist. Hinzu kommt bei der **Tieflage außerhalb** in Fellen, dass die ehemalige Grube Prinzenstein direkt den Brückenkopf betrifft. Inwieweit die Stabilität des Felsens ausreicht, muss im Vorfeld mit belastbaren Ergebnissen untersucht werden.

Es ist unverantwortlich und im Sinne eines ehrlichen transparenten Variantenvergleiches inakzeptabel, wenn eine Planung und NKU ohne ausreichende Berücksichtigung der geologischen Verhältnisse durchgeführt wird. Eine Wiederholung der Situation wie beim Bau des Hochmoselübergangs darf nicht passieren: Dort wurde nachträglich festgestellt, dass die geologischen Gegebenheiten schwieriger sind als angenommen. U.a. aus diesem Grund stiegen die Kosten erheblich (am Ende nahezu doppelt so hoch wie in der NKU kalkuliert!). Das Ergebnis einer NKU wird durch ungenügende Berücksichtigung der geologischen Verhältnisse verfälscht.

16. Raumstrukturelle Bewertung

Im städtebaulichen Gutachten, das eine wesentliche Basis für raumstrukturelle Wirkungen der geplanten Mittelrheinquerung darstellt, wird auf die Abnahme der Bevölkerung und von Arbeitsplätzen seit 1970 hingewiesen. Rückgang der Wirtschaftskraft und zunehmender

Gebäudeleerstand werden als Folge beschrieben. Als Ursache für diese Entwicklung wird das Fehlen fester Querungshilfen zwischen Mainz und Koblenz und die Unterbrechung der Fährverbindungen während der Nacht sowie bei Niedrig- und Hochwasser festgestellt. Dieser Blick auf die Veränderungen der Vergangenheit im Mittelrheintal ist nach unserer Meinung sehr eng; die daraus resultierenden Lösungsansätze können deswegen auch keine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung des Mittelrheingebietes bewirken.

Wir möchten kurz beispielhaft einige, nach unserer Meinung grundlegende, Ursachen für die oben genannten Veränderungen im Mittelrheintal aufzeigen. Großen Anteil für die Wirtschaftsleistung der Region hatten der (Steillagen-)Weinbau mit den dazu gehörigen Dienstleistungen, der Tourismus, Dienstleistungen rund um die Rheinschifffahrt (z. B. Versorgung, Lotsendienste, Hilfsschlepper) und Verwaltungsdienstleistungen (z. B. Kreisverwaltungen und staatliche Behörden). Anfang der 70er-Jahre hatten diese Funktionen ihren Zenit bereits überschritten. Der Steillagenweinbau wurde an zahlreichen Stellen aufgegeben, nur die Lagen, die zumindest teilweise mechanisiert werden konnten, blieben in der Produktion. Viele Betriebe gaben auf; die Nachfrage nach dazu gehörigen Dienstleistungen wurde geringer. Der Tourismus konnte sich gegenüber der zunehmenden Konkurrenz in anderen europäischen Ländern nicht halten; auch weil keine zukunftsfähigen Konzepte entwickelt wurden und eine Modernisierung unterblieb. Die kommunale Verwaltungsreform in Rheinland-Pfalz verlagerte viele Arbeitsplätze in andere Gemeinden. Durch die Enge im Tal und die Hochwassergefahren waren Ansiedlungen von Gewerbe in großem Maßstab, wie z. B. auf den Höhen, nicht möglich. Die Belastungen durch zwei Bahnstrecken, zwei Bundesstraßen und den Rhein als europäische Wasserstraße waren und sind für Neuausweisungen von Wohnbauflächen nicht zumutbar. Nach unserer Auffassung hat eine fehlende feste Querung bei dieser Entwicklung keine bzw. nur eine untergeordnete Rolle gespielt.

Statt ein raumordnerisches Konzept für die Zukunft zu entwickeln, wird in die alte Werkzeugkiste aus den 60er- und 70er-Jahren gegriffen: Straßenbau (Brücke) als vermeintlicher Retter. Ein reiner Fährbetrieb, auch mit einem erweiterten Konzept, wird nicht ernsthaft in Erwägung gezogen, sondern dient nur als Vergleich, um rechtliche Anforderungen formal zu erfüllen. Eigentliches Ziel einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Regionalentwicklung muss es sein, die vorhandenen Begrenzungen durch die Geomorphologie zu respektieren und zur Grundlage zu machen, Stichwort „Romantisches Rheintal“ in einer modernen Form. Das enge Durchbruchstal des Mittelrheins bietet keinen Raum für große Siedlungs- und Verkehrsflächen. Stattdessen müssen kleinstrukturierte Betriebe und Einrichtungen rund um Weinbau und landschaftsbezogenen Tourismus gefördert werden. Ein weiteres wesentliches Ziel muss die Reduzierung der vorhandenen Umweltbelastungen durch die Verkehrswege sein, kein „Anziehen“ neuer, zusätzlicher Verkehre. Die sich gerade in der Realisierung befindlichen Vorhaben rund um die Loreley erinnern an die gescheiterten Vorhaben am Nürburgring. Veranstaltungsorte und große, von Projektentwicklern finanzierte und betriebene, Hotel- und Ferienhausanlagen, die zwar enorme Belastungen für das Mittelrheintal bringen, aber für die Menschen Tal außer überwiegend gering qualifizierten Arbeitsplätzen keine Möglichkeiten bieten, sich eine eigene wirtschaftliche Basis zu erhalten bzw. aufzubauen. Die „Zusammenfassung“ leerstehender Gebäude und ihr Umbau zu modernen Hotel- und Gastronomiebetrieben in den angestammten Rheinorten würde beispielsweise der ansässigen Bevölkerung dezentrale (also nicht nur in einigen Örtlichkeiten) wirtschaftliche Grundlagen und Perspektiven für ein Leben im Mittelrheintal schaffen.

Das städtebauliche Fachgutachten zur Mittelrheinquerung trägt die relevanten Informationen und Daten aus der Raumordnung, der Bauleitplanung und anderer Unterlagen wie z. B. zum Welterbe Mittelrheintal zusammen. Es wird aber kein Leitziel entwickelt, wie die Region in 20 bis 30 Jahren aussehen soll. Das ist aber die Grundlage für eine Entscheidung über teure Infrastrukturmaßnahmen, die frühestens in 15 Jahren zur Verfügung stehen können.

Im Folgenden wollen wir schlagwortartig zu einzelnen Punkten, die zur Bewertung der Varianten führten, unsere Anmerkungen formulieren:

Es wird nicht belegt, wieso zu einer „Entwicklung wirtschaftlicher Beziehungen“ oder zu „Strategien zur Stärkung der gemeinsamen touristischen Potenziale“ usw. eine feste Rheinquerung zu jeder Tages- und Nachtzeit notwendig ist. Dies wäre nur erforderlich, wenn das touristische Leitziel auf reinen Autotourismus setzt. Landschaftsbezogener, nachhaltiger Tourismus sieht anders aus. Als Zielgruppe für diese feste Querung werden neben autofahrenden Menschen auch Fußgänger, Radfahrer und Menschen mit Behinderung genannt. Da durch die Brücke der Rheinübergang „zentralisiert“ wird und die Vorzugsvariante auch noch weit von den beiden Hauptorten entfernt liegt, können wir das nicht erkennen. Ein wirtschaftlicher Betrieb der meisten Fähren wird nicht mehr möglich sein, so dass sich die verkehrlichen Verknüpfungen für nicht autofahrende Menschen deutlich verschlechtert.

Für Touristen sind Fährverbindungen reizvoller als Brücken. Mehrere Fähren statt einer Brücke machen zudem die Gestaltung der Aktivitäten flexibler. Die Planung von Routen ist sowohl für Wanderer wie auch für Radfahrer und Autofahrer mit den bestehenden Fährverbindungen vielfältiger und attraktiver.

Eine neue Brücke erfüllt natürlich auch nachgefragte Leistungen. Diese Nachfrage beruht aber auf für das Mittelrheintal eher problematischen Projekten wie den Veranstaltungsort und die Hotel- und Ferienhauseanlage an der Loreley. Schnelle Zu- und Abfahrten der Besucher dieser Einrichtungen belasten die Anwohner der Straßen, die zur A 61 führen. Neue Straßenverbindungen schaffen natürlich auch neue Angebote für den motorisierten Verkehr und verursachen neuen Verkehr. Immerhin verknüpft eine Mittelrheinbrücke drei Bundesstraßen (B 9, B 42 und B 274) direkt miteinander. Über die B 274 und die Bäderstraße (B 260) entstehen attraktive Verbindungen von der A 61 ins Rhein-Main-Gebiet (Wiesbaden). Eine weitere Achse führt von der A 61 kommend über die B 274 ins Aartal und dort über die B 54 nach Limburg, von dort über die B 54 zur A 45 und über die B 49 nach Gießen und die A 5. Die teilweise kürzeren Fahrstrecken von diesen Destinationen und häufige Staus auf diesen Autobahnen und die Nutzung von Navigationsgeräten führen schnell zu einer Annahme dieser Verbindungen. Die Belastungen der Ortsdurchfahrten zahlreicher Gemeinden besonders an der B 54 und der B 274 und im Rheintal werden gar nicht oder nicht ausreichend thematisiert.

Im engen Mittelrheintal ist ein Bevölkerungswachstum nicht umsetzbar und wegen der bestehenden Belastungen durch die Verkehrswege nicht gewollt. Ziel muss ein qualitatives Wachsen der Wirtschaft sein, um für die aktuell im Tal lebenden Menschen eine Perspektive zu bieten.

17. Gesamtbewertung und Forderungen

Der Mittelrhein ist eine historisch gewachsene Natur- und Kulturlandschaft, die einzigartig und schützenswert ist. Sie war die Wiege des deutschen Tourismus. Zwischen Schierstein und Koblenz gab es nie eine Brücke. Die Fähren sind als Kulturgut ein wichtiger Bestandteil des Weltkulturerbes Mittelrhein und eine touristische Attraktion in Europa.

In die Bewertung der raumstrukturellen Wirkungen fließen lediglich die Bedürfnisse der motorisierten Verkehrsteilnehmer ein. Zukunftsweisende raumordnerische Entwicklungsziele, die auch in den übergeordneten Planungen auf Bundes- und Landesebene eine hohe Priorität haben wie z. B. Mobilitätswende, werden nicht beachtet. Die Tatsache, dass die Einwohnerzahlen ländlicher Regionen stagnieren oder sogar sinken, und es zur Stärkung dieser Gebiete bessere Optionen als Wachstum gibt, wird außer Acht gelassen. Das zeigt sich deutlich bei der Bewertung der raumstrukturellen Wirkungen der einzelnen Varianten: Die festen Rheinquerungen erhalten höhere Punktzahlen als der Fährbetrieb, obwohl sie den Übergang über den Rhein zentralisieren und mit Ausnahme der Variante „**Tieflage zentral**“ und eingeschränkt der „**Tieflage außerhalb**“ nur für den Kfz-Verkehr attraktiv und nutzbar ist. Die zunehmende Attraktivität für regionale und überregionale Verkehre kann raumordnerisch nicht erwünscht sein. Der dezentrale Fährbetrieb, der Rheinquerungen an fünf Orten ermöglicht, für die touristische Entwicklung von Vorteil ist und auch

für nicht motorisierte Mobilität nutzbar ist, erhält dagegen unverständlicherweise die schlechteste Bewertung.

Die Werte aus der Verkehrszählung und auch die Werte für den NKV sind nicht zu verwenden. Verkehrswerte für Autobahnverbindungsverkehre fehlen. Die herangezogenen Baukosten der Brücke sind grob falsch dargestellt.

Die Brücke in Tieflage des Wettbewerbssiegers Henegan wird es so nicht geben. Die Fotomontagen verniedlichen die Brückenhöhe. Die tatsächliche Höhe von 27 Metern über Normalwasserspiegel ist vergleichbar mit der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz und der Schiersteiner Brücke in Mainz. Deshalb ist auch nicht davon auszugehen, dass eine Brücke mit dem UNESCO-Welterbe vereinbar ist.

Generell ist eine Brücke in Tieflage nicht sinnvoll, da die Rhein-Parallelstraßen B 42 (mit B 327) und B 9 ab Hochwassermarken II überflutet sind. Die Fahrt über die Brücke führt auf der gesamten B 42 direkt ins Hochwasser. Auf der B 9 kann die Brücke erreicht werden, ab St. Goar ist aber die B 9 bei diesem Wasserstand gesperrt. Die Hochwassermarken II wird mehrfach im Jahr erreicht.

Durch das Vorhaben kommt es zu einem massiven Eingriff in Natur und Landschaft. Durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen werden Wildkatzen- und Wildtierwanderkorridore entwertet, Lebensräume werden zerschnitten, die Zahl an Wildunfällen wird steigen. Das Landschaftsbild ist massiv beeinträchtigt bzw. wird dauerhaft zerstört und verändert. Im Vorhabengebiet sowie in der näheren Umgebung ist eine Vielzahl von naturschutzrechtlichen Schutzgebieten ausgewiesen und eine Vielzahl verschiedener Biotoptypen anzutreffen, die durch ihren Abwechslungsreichtum und Verzahnung einen Lebensraum verschiedenster Tier- und Pflanzenarten darstellen. Alle festen Querungsvarianten tragen zu einer Minderung der ökologischen Wertigkeit dieser Gebiete bei.

Durch die vorhabenbedingten Störungen halten wir die artenschutzrechtlichen Verbote aus § 44 Abs. 1 BNatSchG für erfüllt. Durch die Bauwerke werden Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten von europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich gestört. Weiterhin werden Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wild lebender Tiere der europäisch geschützten Tierarten beschädigt oder zerstört, dies stellt einen Verstoß gegen § 44 Abs. 1 S. 3 BNatSchG dar. Wir nehmen an, dass in Hinblick auf die im untersuchten Gebiet vorhandenen Vogel-, Fledermaus-, Tagfalter- und weiteren Arten mit Beeinträchtigungen ihrer Lokalpopulation zu rechnen ist, da ein Teil ihres Lebensraums durch das Bauwerk (alle festen Varianten) verloren geht.

Aus unserer Sicht sind die Fährvarianten als die mit Abstand günstigsten Varianten einzustufen und damit in jedem Fall zu bevorzugen. Vorhandene bauliche Anlagen können weiterhin genutzt werden. Damit wird dem Grundsatz der Eingriffsvermeidung in höchstem Maß entsprochen. Es findet keine weitere Versiegelung von Fläche, keine Entwertung von Boden, keine Zerstörung und Zerschneidung von Lebensräumen, kein Verlust von Retentionsraum, keine zusätzliche Verlärmung statt. Es sind keine wesentlichen Änderungen der Verkehrsströme im betroffenen Straßennetz mit relevanter Verkehrszunahme verbunden. Es ist keine Entwertung von Wildkatzen- und Wildtierwanderkorridoren im Mittelrheintal und seinen Seitentälern zu erwarten. Die Erhaltungsziele des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 mit zwei FFH-Gebieten und einem Vogelschutzgebiet sowie der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ werden nicht berührt. Die Fähren als wichtiger Bestandteil des Weltkulturerbes Mittelrhein bleiben dauerhaft erhalten.

Forderungen:

- Es dürfen keine Eingriffe in die Rheinhänge und die geschützte Natur vorgenommen werden.
- Im Falle eines positiven Raumordnungsentscheids muss für alle Varianten eingehend untersucht werden, inwieweit die neuen oder entsprechend auszubauenden Straßen in die

Natur eingreifen werden, ob durch Zerschneidung und Entwertung von Lebensräumen und Wildtierwanderkorridoren, direkte Tötung von geschützten Tieren, Schadstoffbelastung oder durch Versiegelung von Flächen durch Straßenaus- oder Neubau.

- Es ist zu klären, wie mit der künftig zu erwartenden hohen Verkehrslast auf der L 334 von Wellmich auf den Taunus umgegangen werden soll (Verbreiterung der Straße, Umleitung um Wellmich, Einmündung in die B42 zu niedrig für größere Fahrzeuge und bei Hochwasser ab 5,20 Meter überflutet). Hier sollte bereits jetzt festgelegt werden, wo keine Verkehrsbauten entstehen dürfen.
- Der Einfluss anderer laufender oder geplanter Verfahren (z.B. Komplettsanierung der L 334 zwischen Wellmich und Dahlheim; Ausbau der Ortsdurchfahrt Dahlheim; Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein) und deren zusätzlich zu erwartender negativer Einfluss auf die Natura-2000-Gebiete muss in den Planungen berücksichtigt werden.
- Die Hochwassersituation ist darzustellen. Eine Brücke in Tieflage ist an zahlreichen Tagen im Jahr nicht oder nur eingeschränkt nutzbar, was aufgrund des Wegfalls der Fähren zu einer Unmöglichkeit der Querung führen wird.
- Da die Fähren nach Fertigstellung einer festen Querung nicht mehr eigenwirtschaftlich fahren werden, ist von der Einstellung des Betriebes in heutigem Umfang aller vier Fähren auszugehen. Alle Gutachten müssen entsprechend angepasst werden, insbesondere die Zusatzbelastungen durch Kfz-Mehrverkehre und die NKU.
- Der Fährverkehr ist Bestandteil des Welterbes Mittelrhein und als solches ab sofort zu unterstützen.
- Der Rhein sollte jederzeit an vielen Stellen, schnell, gut und kostengünstig, wenn möglich sogar kostenlos überquert werden können. Dies sollte sowohl zu Fuß, mit dem Fahrrad als auch mit dem Kraftfahrzeug möglich sein. Sowohl für Pendler, Zulieferer, Touristen und alle Einwohner im Rheintal ist dies wichtig. Die Lösungen sollen schnell umsetzbar und flexibel sein. Die einsetzbaren Finanzmittel sollten für möglichst viele Maßnahmen zur Verfügung stehen und nicht in einem Projekt langfristig gebunden werden.
- Die Verkehrsuntersuchung ist unvollständig und nicht akzeptabel. Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen der durch die Mittelrheinbrücke entstehenden Verbindung zwischen A 3 und A 61 sowie aufgrund des Wegfalls der Fähren müssen ergänzt werden. Der Einfluss des erhöhten Verkehrsaufkommens auf das zu erwartende erhöhte Kollisionsrisiko mit geschützten Arten wie der Wildkatze ist zwingend zu berücksichtigen.
- Der Mehrverkehr auf der Brücke, die zusätzlichen Emissionen (Lärm, Abgase etc.) müssen ermittelt und in den Gutachten, auch in der NKU, eingearbeitet werden.
- Der Entfall der Verbindungen des ÖPNV über heute vier Fähren mit ÖPNV-Anschluss, künftig eine Brücke ohne jede ÖPNV-Planung, muss adäquat kompensiert werden. Allein für die Verbindung St. Goar – St. Goarshausen müssen mindestens 250.000 Bus-km/a neu angeboten werden. Die Kosten sind zu ermitteln und insbesondere bei der NKU zu berücksichtigen. Für die anderen durch den Wegfall der Fähren entstehenden Lücken im ÖPNV-Netz muss ein Ersatz gefunden werden.
- Bei der Brücke in Tieflage ist zu beschreiben, wie mit dem Verkehr mit einer Höhe größer 3,80 Metern umgegangen werden soll.
- Bei der Tunnelvariante ist zu berücksichtigen, wie mit dem Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV umgegangen wird, da jetzt von der falschen Annahme des Weiterbetriebes der Fähren ausgegangen wird.

- In der Nutzen-Kostenrechnung muss die längere Nutzbarkeit der Fähren bei Hochwasser berücksichtigt werden.
- Die Planungen müssen zwingend um qualifizierte Einschätzungen möglicher Einschränkungen für die Schifffahrt durch Verengung der Fahrrinne, Beeinträchtigung der Strömungsverhältnisse und der Radarnavigation ergänzt werden und mögliche Risiken bei Bewertung und Kostenkalkulation berücksichtigt werden.
- Die Barrierefreiheit der Brücke „Tiefelage außerhalb“ muss nachgewiesen werden und die ggf. anzupassende Gesamtbrückenhöhe ist zu korrigieren. Der Architektenentwurf von Heneghan Peng Architects ist hier unzureichend und nicht vergleichbar.
- Die Breite des gemeinsamen einseitigen Zweirichtungsradweges muss mindestens mit drei Metern, mit der Bedeutung des Radweges angemessener Qualität aber mit eher vier Metern geplant und in der NKU kalkuliert werden.
- Die geologischen Gegebenheiten müssen soweit untersucht werden, dass aussagekräftige Ergebnisse bezüglich der Hangstabilität und der Erschütterungsresistenz (Bauphase) gemacht werden können, die den Aufwand und die Kosten beim Bau berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Charlotte Reutter

Naturschutzreferentin BUND Landesverband Rheinland-Pfalz