

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Elke Kiltz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Überlegungen zum Bau einer Rheinbrücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen

Die **Kleine Anfrage 2317** vom 2. März 2005 hat folgenden Wortlaut:

Die Landesregierung hat angekündigt, den Bau einer kommunalen Mautbrücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen aus Bundesmitteln gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu unterstützen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Aus welchen Gründen bevorzugt die Landesregierung die Brückenvariante innerhalb der Ortslagen von St. Goarshausen und St. Goar?
2. Was spricht aus Sicht der Landesregierung gegen die von den Landräten des Rhein-Hunsrück-Kreises und Rhein-Lahn-Kreises bevorzugte Variante außerhalb der Ortslagen?
3. Welche Straßen sollen aus Sicht der Landesregierung in Zukunft als örtliche regionale Zubringer für das Brückenbauwerk dienen und welche notwendigen baulichen Veränderungen würden sich aus Sicht der Landesregierung für diese Strecken ergeben (Angaben bitte aufgliedert in Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)?
4. Wie beurteilt die Landesregierung die jeweiligen Zukunftschancen der einzelnen Fährbetriebe in St. Goarshausen, Lorch, Kaub und Boppard für den Fall, dass die Brücke gebaut wird?
5. Welche Konsequenzen ergeben sich aus Sicht der Landesregierung für die Anrainer der Fähren in Lorch, Kaub, Boppard?
6. Würde bei dem geplanten Brückenbauwerk auch Fußgängern und Radfahrern der Übergang ständig ermöglicht werden?
7. Wie würde sich aus Sicht der Landesregierung die Verkehrsbelastung in St. Goarshausen und St. Goar verändern, wenn die Brücke wie geplant gebaut wird (Angaben bitte aufgliedert nach Pkw und Lkw)?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 21. März 2005 wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Bei dem geplanten Brückenbau zwischen St. Goar und St. Goarshausen handelt es sich um ein kommunales Vorhaben, das von der Landesregierung unterstützt wird. Als grundsätzliche Voraussetzung für eine Förderung des Vorhabens haben der Rhein-Hunsrück-Kreis und der Rhein-Lahn-Kreis in Abstimmung mit dem Land eine Untersuchung zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens durchführen lassen.

Die Untersuchung kommt hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit zu einem positiven Ergebnis. Danach ist eine Innerortslage der Brücke eine wesentliche Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, weil in einer Innerortslage die erwarteten Nutzerzahlen für eine Mautbrücke wesentlich höher sind als in einer Außerortslage. Letztlich ist über die Lage der Brücke jedoch im Raumordnungsverfahren zu entscheiden.

b. w.

Zu Frage 3:

Bis auf die neu zu errichtenden Brückenrampen und neuen Kreuzungen kann das vorhandene Bundes-, Landes- und Kreisstraßennetz als örtlicher und regionaler Zubringer genutzt werden; insofern sind derzeit keine weiteren baulichen Veränderungen vorgesehen.

Zu Fragen 4 und 5:

Für einen Fährbetrieb zwischen St. Goar und St. Goarshausen würde im Fall des Baus einer Brücke zwischen den beiden Orten keine Notwendigkeit mehr bestehen.

Die Zukunftschancen der Fährbetriebe in Boppard, Kaub und Lorch sowie die Folgen für die Anrainer der dortigen Fähren im Falle eines Brückenbaus zwischen St. Goar und St. Goarshausen können zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilt werden. Dies wird wiederum von möglichen Verkehrsverlagerungen auf die o. g. Brücke abhängen, die derzeit noch nicht prognostiziert werden können.

Zu Frage 6:

Ja.

Zu Frage 7:

Nach einem 2003 im Auftrag der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald vorgelegten Gutachten „Untersuchung verbesserter Rheinquerungen am Mittelrhein“ würde sich bei einer Innerortslage der Brücke die Verkehrsstärke in Kfz/Tag in St. Goar und St. Goarshausen wie folgt verändern:

Querschnitt Straße	Lage	Verkehrsstärke (Kfz/Tag)	
		Analyse 2000	Variante innerorts
B 9	nördlich St. Goar	4 400	6 700
	südlich St. Goar	5 700	5 700
B 42	nördlich St. Goarshausen	4 100	2 600
	südlich St. Goarshausen	2 700	2 900

Eine Differenzierung nach Pkw und Lkw ist im Rahmen der o. g. Untersuchung nicht erfolgt. Nach der aus der o. g. Aufstellung ersichtlichen Straßenverkehrszählung 2000 lag der Lkw-Anteil auf der B 9 nördlich und südlich St. Goar bei jeweils rd. 4 % der dort gezählten Kfz und auf der B 42 nördlich und südlich St. Goarshausen bei jeweils rd. 6 % der dort gezählten Kfz.

In Vertretung:
Günter Eymael
Staatssekretär