

## A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Große Anfrage der Fraktion der FDP

– Drucksache 15/1012 –

### Vorhandene und geplante Rheinquerungen in Rheinland-Pfalz

Die Große Anfrage vom 18. April 2007 hat folgenden Wortlaut:

Wasserstraßen sind in Rheinland-Pfalz wichtige Verkehrsträger, aber auch natürliche Grenzen einer besseren wirtschaftlichen Entwicklung. Während das Moseltal durch eine Vielzahl von verbindenden Brücken mit einer insgesamt guten touristischen Entwicklung geprägt ist, verfügt das Rheintal zwischen Koblenz und Mainz über keine und im weiteren Flusslauf bis Wörth nur über wenige Rheinquerungen. Das Mittelrheintal als UNESCO-Welterbe und von internationaler touristischer Bedeutung konnte im Vergleich der Fremdenverkehrsregionen im Land noch keine signifikanten Zuwächse verbuchen, deshalb hat eine Querung am Mittelrhein eine besondere Bedeutung. Die Wirtschaftsräume zwischen Bingen und Wörth sind unter anderem durch die Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar gekennzeichnet, zu denen insbesondere auch rheinland-pfälzische Gebiete gehören. Die weitere wirtschaftliche Entwicklung und Zusammenarbeit auf beiden Seiten des Rheines wird nur durch wenige leistungsfähige Verkehrsachsen gefördert und in Anbetracht der zunehmenden Verkehrsprobleme in diesen Räumen letztlich durch diese auch beschränkt.

Dem Bau neuer Rheinquerungen kommt daher eine entscheidende Bedeutung für die ökonomische Entwicklung auf beiden Seiten des Rheines zu. Dies gilt für viele Pendler und Gewerbetreibende in Rheinland-Pfalz, die in Anbetracht der Fahrzeiten auf überregionale und schnelle Verkehrsverbindungen auch in den Zielgebieten der Ballungsräume angewiesen sind. Aus diesen Gründen werden derzeit in Rheinland-Pfalz verschiedene neue Rheinquerungen diskutiert. Neben der in Bau befindlichen zweiten Rheinbrücke in Worms werden in den jeweiligen Regionen entlang des Rheins von Nord nach Süd Rheinbrücken bzw. Tunnellösungen bei Linz, St. Goar – St. Goarshausen, Bingen – Rüdesheim, Oppenheim/Nierstein – Trebur, Altrip – Mannheim und eine zweite Rheinbrücke bei Wörth gewünscht. Die jeweiligen Planungen und Diskussionen zu den einzelnen Vorhaben sind unterschiedlich weit gediehen, aber hinsichtlich der überregionalen verkehrs- und landespolitischen Bedeutung wenig aufeinander abgestimmt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

#### 1. Vorhandene Rheinquerungen in Rheinland-Pfalz

- 1.1 Wie viele Rheinbrücken gibt es derzeit in Rheinland-Pfalz?
- 1.2 Wer ist Bauasträger von welcher Rheinbrücke?
- 1.3 Wie viele Fahrzeuge befahren jeweils die einzelnen Brücken täglich?
- 1.4 Wie viele Fahrzeuge stehen in den jeweiligen Brückenbereichen und den Zufahrten täglich wie lange im Stau und wie groß ist in etwa der jährliche volkswirtschaftliche und ökologische Schaden?
- 1.5 Welche dieser Brücken müssen in den kommenden zehn Jahren mit welchem finanziellen Aufwand saniert werden?
- 1.6 Welche Rheinquerungen werden derzeit von welchem Bauasträger mit welchem finanziellen Aufwand neu gebaut?

#### 2. Rheinquerung bei Linz

- 2.1 Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?

- 2.2 Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?
- 2.3 Welche Verkehrsentwicklung (Verkehrsbewegungen) wird für die Rheinquerung bei Linz nach Inbetriebnahme prognostiziert?
- 2.4 Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?
- 2.5 In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?
- 2.6 Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?
- 2.7 Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden?
- 2.8 Gibt es alternative Planungen in der Region zur Rheinquerung bei Linz?
- 2.9 Mit welchen Mehrkosten bzw. Einsparungen wäre dies konkret für die Rheinquerung in dieser Region verbunden?
- 2.10 Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Region zu den Wünschen im Hinblick auf eine Rheinquerung bei Linz?
- 2.11 Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften zu dem Projekt?
- 3. Rheinquerung bei St. Goar – St. Goarshausen**
- 3.1 Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?
- 3.2 Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?
- 3.3 Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?
- 3.4 In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?
- 3.5 Ist hierbei vorgesehen, auch Mittel aus anderen Ressorts der rheinland-pfälzischen Landesregierung (z. B. aus dem Innenministerium) zu verwenden und wenn ja, in welcher Höhe (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
- 3.6 Vor dem Hintergrund der Verträglichkeit mit dem „Welterbe Oberes Mittelrheintal“ sind für eine Querung sowohl eine Brücke als auch ein Tunnel seitens der Landesregierung in Erwägung gezogen worden. Welche Pendlerströme (Verkehrsbewegungen) erwartet die Landesregierung in der unmittelbaren Lage der Querung zwischen St. Goar und St. Goarshausen?
- 3.7 Welche Kriterien müssen beim Bau einer Rheinquerung im Mittelrheintal berücksichtigt werden, damit ein solches Bauwerk den Status des Welterbes nicht gefährdet?
- 3.8 Inwieweit ist der Bau einer Brücke oder eines Tunnels direkt zwischen St. Goar und St. Goarshausen aus Sicht der Landesregierung mit den Erfordernissen des Welterbes vereinbar?
- 3.9 Für den Fall, dass der unmittelbare Brückenschlag zwischen den Städten St. Goar und St. Goarshausen aufgrund der Welterbeverträglichkeit nicht möglich ist, an welcher Stelle im Mittelrheintal verfolgen die Landesregierung und die betroffenen Gebietskörperschaften dann den Brückenschlag?
- 3.10 Wie verhalten sich die Pendlerströme (Verkehrsbewegungen) für den Fall, dass die Rheinquerung aus der unmittelbaren Lage zwischen St. Goar und St. Goarshausen verlagert werden muss?
- 3.11 Liegen hierzu entsprechende Untersuchungen vor? Wenn ja, mit welchem Inhalt?
- 3.12 Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?
- 3.13 Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden?
- 3.14 Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Region zu den Wünschen einer Rheinquerung bei St. Goar – St. Goarshausen?
- 3.15 Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften zu dem Projekt?
- 4. Rheinquerung bei Bingen – Rüdenheim**
- 4.1 Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?

- 4.2 Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?
- 4.3 Welche Verkehrsentwicklung (Verkehrsbewegungen) wird für die Rheinquerung Bingen – Rüdesheim nach Inbetriebnahme prognostiziert?
- 4.4 Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?
- 4.5 In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die derzeit diskutierte Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?
- 4.6 Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?
- 4.7 Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes an dieser Stelle oder in diesem Raum eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden? Wenn nein, wie gedenkt die Landesregierung den Ballungsraum Mainz-Wiesbaden im Bereich der Schiersteiner Brücke zu entlasten?
- 4.8 Gibt es alternative Planungen in der Region zur Rheinquerung bei Bingen – Rüdesheim?
- 4.9 Mit welchen Mehrkosten bzw. Einsparungen wäre dies konkret für die Rheinquerung in dieser Region verbunden?
- 4.10 Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Region sowohl in Rheinland-Pfalz als auch in Hessen zu den Wünschen nach einer Rheinquerung bei Bingen – Rüdesheim?
- 4.11 Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz und Hessen zu dem Projekt?
- 5. Rheinquerung bei Oppenheim/Nierstein – Trebur**
- 5.1 Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?
- 5.2 Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?
- 5.3 Welche Verkehrsentwicklung (Verkehrsbewegungen) wird für die Rheinquerung Oppenheim/Nierstein – Trebur nach Inbetriebnahme prognostiziert?
- 5.4 Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?
- 5.5 In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?
- 5.6 Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?
- 5.7 Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes an dieser Stelle oder in diesem Raum eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden?
- 5.8 Gibt es alternative Planungen in der Region zur Rheinquerung bei Oppenheim/Nierstein – Trebur?
- 5.9 Mit welchen Mehrkosten bzw. Einsparungen wäre dies konkret für die Rheinquerung in dieser Region verbunden?
- 5.10 Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Region sowohl in Rheinland-Pfalz als auch in Hessen zu den Wünschen nach einer Rheinquerung bei Oppenheim/Nierstein – Trebur?
- 5.11 Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz und Hessen zu dem Projekt?
- 6. Rheinquerung bei Altrip – Mannheim**
- 6.1 Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?
- 6.2 Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?
- 6.3 Welche Verkehrsentwicklung (Verkehrsbewegungen) wird für die Rheinquerung Altrip – Mannheim nach Inbetriebnahme prognostiziert?
- 6.4 Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?
- 6.5 In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die derzeit diskutierte Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?

- 6.6 Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?
- 6.7 Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes an dieser Stelle oder in diesem Raum eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden?
- 6.8 Gibt es alternative Planungen in der Metropolregion Rhein-Neckar zur Rheinquerung bei Altrip – Mannheim?
- 6.9 Mit welchen Mehrkosten bzw. Einsparungen wäre dies konkret für eine weitere Rheinquerung in der Metropolregion Rhein-Neckar verbunden?
- 6.10 Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Metropolregion Rhein-Neckar zu den Wünschen nach einer Rheinquerung bei Altrip – Mannheim?
- 6.11 Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg zu dem Projekt?
- 7. Zweite Rheinbrücke bei Wörth**
- 7.1 Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?
- 7.2 Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?
- 7.3 Welche Verkehrsentwicklung (Verkehrsbewegungen) wird für die zweite Rheinbrücke bei Wörth nach Inbetriebnahme prognostiziert?
- 7.4 Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?
- 7.5 In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die derzeit diskutierte Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?
- 7.6 Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?
- 7.7 Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes an dieser Stelle oder in diesem Raum eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden?
- 7.8 Gibt es alternative Planungen in der Region zur zweiten Rheinbrücke bei Wörth?
- 7.9 Mit welchen Mehrkosten bzw. Einsparungen wäre dies konkret für die Rheinquerung in dieser Region verbunden?
- 7.10 Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Region sowohl in Rheinland-Pfalz als auch in Baden-Württemberg zu den Wünschen nach einer zweiten Rheinbrücke bei Wörth?
- 7.11 Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg zu dem Projekt?
- 8. Zusammenfassende Bewertung**
- 8.1 Welche Prioritäten setzt die Landesregierung bei den sechs genannten Projekten?
- 8.2 Welche Auswirkungen haben die geplanten Rheinquerungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen entlang des Rheins insbesondere durch Steigerung der Attraktivität für die Ansiedelung neuer Unternehmen und für die Entwicklung des Tourismus?
- 8.3 Wie viele neue Arbeitsplätze werden im verarbeitenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor in den einzelnen Regionen entlang des Rheins nach Inbetriebnahme der neuen Rheinquerung erwartet?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Große Anfrage namens der Landesregierung – Zuleitungsschreiben des Chefs der Staatskanzlei vom 30. Mai 2007 – wie folgt beantwortet:

Brücken sind zur Überwindung natürlicher Hindernisse unverzichtbare Elemente der Verkehrsinfrastruktur. Mit dem Bau, dem Ausbau und der Erhaltung von Brücken können bestehende Engpasslagen in der Verkehrsinfrastruktur beseitigt werden. Soweit sich aufgrund der Verkehrsprognosen Überlastungserscheinungen abzeichnen, kann diesen durch den Brückenbau wirksam begegnet werden. Neben den verkehrlichen Aspekten kann der Bau von Brücken die Erreichbarkeit von Regionen verbessern und damit dazu beitragen, die Standortgunst von Regionen als Lebens- und Wirtschaftsstandort zu verbessern. Strukturellen Schwächen kann somit durch den Bau von Brücken entgegengewirkt werden.

Die Landesregierung setzt sich vor diesem Hintergrund landesweit für einen verkehrs- und strukturpolitisch bedarfsgerechten Brückenbau in Rheinland-Pfalz ein.

Zur Querung des Rheins stehen derzeit in Rheinland-Pfalz 15 Brücken zur Verfügung. Diesen kommt im Wesentlichen eine überregionale Verbindungsfunktion zu. Daher liegt die Baulast bei elf – und damit dem weit überwiegenden Teil dieser Brücken – beim Bund; in den übrigen Fällen liegt die Baulast bei den jeweiligen Städten. Auch bei den derzeit diskutierten neuen Brückenvorhaben handelt es sich zum überwiegenden Teil um Vorhaben, die aufgrund ihrer überregionalen Verbindungsfunktion in der Baulast des Bundes zu realisieren sind.

Über die Aufnahme von Brückenbauvorhaben in den dafür maßgeblichen Bedarfsplan für den Ausbau von Bundesfernstraßen entscheidet der Bund nach Anmeldung entsprechender Vorhaben durch die Länder auf der Grundlage eines bundesweit einheitlichen Bewertungsverfahrens. Dabei fließen neben den verkehrlichen Kriterien – dies sind insbesondere die prognostizierten Verkehrsmengen – auch ökologische, raumordnerische und städtebauliche Aspekte in die Bewertung ein. Zu berücksichtigen ist auch, dass sich durch die Entwicklung des Erhaltungszustandes und die danach noch zu erwartende Lebensdauer von Brücken besondere Dringlichkeiten für den Ersatz oder den Ausbau bestehender Brücken ergeben können.

Die Landesregierung wird sich im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes bzw. des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen dafür einsetzen, dass weitere Rheinquerungen einer Bewertung unterzogen werden.

Soweit kommunale Gebietskörperschaften den Bau von Rheinbrücken zur Verbesserung der regionalen Verbindungsqualität verfolgen, entscheiden die jeweiligen kommunalen Gremien über die Planung und Realisierung der Vorhaben. Die Landesregierung ist bereit, hierbei die notwendige planerische Unterstützung im Auftrag der kommunalen Gebietskörperschaften zu leisten. Dies gilt ebenso für die finanzielle Förderung kommunaler Brückenbauvorhaben im Rahmen der haushaltsmäßigen Möglichkeiten.

### 1. *Vorhandene Rheinquerungen in Rheinland-Pfalz*

1.1 *Wie viele Rheinbrücken gibt es derzeit in Rheinland-Pfalz?*

1.2 *Wer ist Baulastträger von welcher Rheinbrücke?*

1.3 *Wie viele Fahrzeuge befahren jeweils die einzelnen Brücken täglich?*

Die Angaben ergeben sich aus der nachfolgenden Übersicht:

Lfd. Nr.	Straße	Rheinbrücke	Baulast	DTV *) (2005) [Kfz/24 h]
1	B 256	Neuwied	Bund	40 500
2	A 48	Bendorf	Bund	61 700
3	B 49	Pfaffendorfer Brücke Koblenz	Stadt	35 500
4	B 327	Städbrücke Koblenz	Bund	39 000
5	A 643	Schierstein	Bund	80 000
6	B 40	Theodor-Heuss-Brücke Mainz	Stadt	45 500
7	A 60	Weisenau	Bund	79 800
8	B 47	Nibelungenbrücke Worms	Bund	23 300
9	A 6	Frankenthal	Bund	57 700
10	B 44	Kurt-Schumacher-Brücke Ludwigshafen	Stadt	49 900
11	B 37	Konrad-Adenauer-Brücke Ludwigshafen	Stadt	57 200
12	A 61	Speyer-Nord	Bund	49 800
13	B 39	Speyer-Süd	Bund	25 700
14	B 35	Germersheim	Bund	12 800
15	B 10	Wörth	Bund	70 000

\*) DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Mittelwert).

1.4 *Wie viele Fahrzeuge stehen in den jeweiligen Brückenbereichen und den Zufahrten täglich wie lange im Stau und wie groß ist in etwa der jährliche volkswirtschaftliche und ökologische Schaden?*

Die Zahl der Fahrzeuge, die sich auf einer Rheinbrücke in Rheinland-Pfalz im Stau befinden, wird statistisch im Einzelnen nicht erfasst. Angaben zu den jährlichen volkswirtschaftlichen und ökologischen Schäden sind daher im Einzelnen nicht möglich.

Hinsichtlich der Verkehrsbelastung der Brücken stehen aus der automatisierten Verkehrszählung Daten zur Verfügung. Die täglichen Verkehrsstärken der Rheinbrücken können danach an Einzeltagen bis zu 110 000 Kfz/24 h betragen. Bei den derzeit durchschnittlich auftretenden Verkehrsstärken ist damit die Leistungsfähigkeit der Brücken grundsätzlich gegeben. Dies schließt einzelne, temporär begrenzte Zählflüssigkeiten und Überlastungen in den Spitzenzeiten nicht aus.

### *1.5 Welche dieser Brücken müssen in den kommenden zehn Jahren mit welchem finanziellen Aufwand saniert werden?*

Die Länder nehmen die Unterhaltungslast für die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes wahr. Die Rheinbrücken in der Unterhaltungslast des Landes Rheinland-Pfalz sind in den letzten Jahren weitgehend grundlegend saniert worden; bis auf kleinere Unterhaltungsmaßnahmen werden daher keine größeren Aufwendungen erforderlich.

Für die grundlegende Sanierung der in der Unterhaltungslast des Landes Hessen liegenden alten Rheinbrücke bei Worms werden bis 2017 Kosten in Höhe von voraussichtlich rund 11 Mio. € anfallen.

Die grundlegende Sanierung der Rheinbrücke bei Wörth in der Unterhaltungslast des Landes Baden-Württemberg kann erst in Angriff genommen werden, sobald der Bau der neuen Rheinbrücke abgeschlossen ist; Angaben zu den Sanierungskosten der alten Rheinbrücke sind daher noch nicht möglich. Ebenso liegen zu den in der städtischen Unterhaltungslast liegenden Rheinbrücken keine detaillierten Informationen zu den Kosten einer grundlegenden Sanierung vor.

### *1.6 Welche Rheinquerungen werden derzeit von welchem Baulastträger mit welchem finanziellen Aufwand neu gebaut?*

Derzeit wird eine neue Rheinbrücke neben der vorhandenen Nibelungenbrücke in Worms durch den Bund gebaut. Die finanziellen Aufwendungen für das reine Brückenbauwerk belaufen sich auf rund 16 Mio. €. Die Kosten für die Gesamtmaßnahme mit einer verbesserten Anbindung der B 9 betragen rund 54 Mio. €.

## **2. Rheinquerung bei Linz**

### *2.1 Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?*

### *2.2 Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?*

Die Zahl der Pendler fließt bei der Verkehrsprognose als ein Bestimmungsfaktor in die Berechnungen ein. Aufgrund der nachrangigen Einstufung des Vorhabens im Bundesverkehrswegeplan sind detaillierte projektbezogene Untersuchungen zu den Pendlerströmen in der Region bislang noch nicht durchgeführt worden.

Aus der aktuellen Pendlerstatistik zu den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendlern ist erkennbar, dass zwischen den Landkreisen Ahrweiler und Neuwied werktäglich derzeit insgesamt rd. 1 300 Arbeitnehmer pendeln, davon rd. 400 zwischen den nördlichen Teilen dieser Landkreise. Für die Zeit bis 2030 ist auf Basis der vorliegenden Verkehrs- und Bevölkerungsprognosen grundsätzlich eine Zunahme dieser Verflechtung zu erwarten.

### *2.3 Welche Verkehrsentwicklung (Verkehrsbewegungen) wird für die Rheinquerung bei Linz nach Inbetriebnahme prognostiziert?*

Die im Rahmen der Bewertungsverfahren zum Bundesverkehrswegeplan durchgeführten Bewertungen gehen von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge auf einer möglichen Rheinquerung bei Linz von voraussichtlich rd. 10 000 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von 2 % aus.

### *2.4 Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?*

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2004 hat die Bundesregierung die Maßnahme einer Rheinquerung bei Linz in die Kategorie „weiterer Bedarf“ eingestellt. Bei Maßnahmen dieser Kategorie können konkrete Planungen noch nicht aufgenommen werden. Die Landesregierung wird sich bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes für eine Aufnahme der Maßnahme in das Bewertungsverfahren und eine Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes einsetzen.

### *2.5 In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?*

### *2.7 Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden?*

Die Maßnahme würde die B 266 bei Remagen über den Rhein an die B 42 bei Linz anbinden und damit letztlich auch eine überregionale Verbindung zwischen den Autobahnen A 61 und A 3 herstellen. Wegen der überregionalen Bedeutung der Maßnahme handelt es sich um ein Projekt, das in der Baulastträgerschaft des Bundes liegt.

### *2.6 Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?*

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde bei der Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 mit 3,4 ermittelt. Maßnahmen, die in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen wurden, mussten in der Regel ein deutlich höheres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

2.8 *Gibt es alternative Planungen in der Region zur Rheinquerung bei Linz?*

2.9 *Mit welchen Mehrkosten bzw. Einsparungen wäre dies konkret für die Rheinquerung in dieser Region verbunden?*

Der Landesregierung sind keine alternativen Planungen des Bundes zur Rheinquerung bei Linz bekannt.

2.10 *Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Region zu den Wünschen im Hinblick auf eine Rheinquerung bei Linz?*

2.11 *Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften zu dem Projekt?*

Wegen der realistischere Weise langfristig zu erwartenden Realisierung einer Rheinquerung bei Linz liegen der Landesregierung keine aktuellen Äußerungen der Wirtschaftskammern und der kommunalen Gebietskörperschaften vor.

### 3. **Rheinquerung bei St. Goar – St. Goarshausen**

3.1 *Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?*

In einer Machbarkeitsstudie von 2003 zu einer festen Rheinquerung bei St. Goar – St. Goarshausen sind auch die regionalen Pendlerströme untersucht worden. Dabei wurde der Raum zwischen Koblenz und Mainz mit dem Westerwaldkreis, dem Kreis Mayen-Koblenz, dem Rhein-Lahn-Kreis, dem Rhein-Hunsrück-Kreis, dem Kreis Mainz-Bingen und dem Rheingau-Taunus-Kreis einbezogen.

Die Untersuchung kommt dabei im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass die Pendlerströme derzeit vorrangig in Nord-Süd-Richtung verlaufen und auf die Oberzentren Mainz und Koblenz ausgerichtet sind. Die Zahl der Auspendler aus den Verbandsgemeinden (VG) bzw. der Stadt Boppard, St. Goar-Oberwesel, Nastätten und Loreley liegt danach derzeit zwischen 1 900 und rd. 2 700.

3.2 *Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?*

Nach den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie würde sich durch den Bau der Rheinquerung die Bevölkerungszahl in der Region erhöhen und dadurch die Zahl der Auspendler je nach Kommune zwischen 130 und 580 steigen.

3.3 *Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?*

Zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt. Ebenso liegen eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, der erste Teil einer Umweltverträglichkeitsstudie und eine Tunnelstudie vor. Derzeit werden die Kriterien für eine weiterverträgliche Rheinquerung mit Vertretern der UNESCO im Mittelrheintal erörtert.

Bei den bislang untersuchten Varianten sehen die Studien im Vergleich zu anderen Rheinbrückenvorhaben geringe ökologische Betroffenheiten. Aufgrund des noch frühen Planungsstadiums sind allerdings derzeit noch keine Aussagen zum Zeitpunkt des Baurechtes möglich. Zunächst sind die notwendigen Klärungen mit der UNESCO hinsichtlich der Welterbeverträglichkeit einer festen Rheinquerung abzuschließen.

3.4 *In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?*

Baulastträger der Maßnahme sind der Rhein-Hunsrück-Kreis und der Rhein-Lahn-Kreis. Das Land unterstützt die beiden Kreise bei der Erstellung von Planungsunterlagen. Nach dem derzeitigen Stand soll das Vorhaben als kommunales Straßenbauvorhaben mit einer Förderung durch das Land realisiert werden.

3.5 *Ist hierbei vorgesehen, auch Mittel aus anderen Ressorts der rheinland-pfälzischen Landesregierung (z. B. aus dem Innenministerium) zu verwenden und wenn ja, in welcher Höhe (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?*

Eine Förderung aus Mitteln des Ministeriums des Innern und für Sport und des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau ist vorgesehen. Angaben über die konkrete Höhe der Finanzierungsbeiträge sind erst nach Erlangung des Baurechts möglich.

3.6 *Vor dem Hintergrund der Verträglichkeit mit dem „Welterbe Oberes Mittelrheintal“ sind für eine Querung sowohl eine Brücke als auch ein Tunnel seitens der Landesregierung in Erwägung gezogen worden. Welche Pendlerströme (Verkehrsbewegungen) erwartet die Landesregierung in der unmittelbaren Lage der Querung zwischen St. Goar und St. Goarshausen?*

Nach der vorgenannten Machbarkeitsstudie würde sich die Zahl der Pendler nach dem Bau einer festen Rheinquerung in der VG St. Goar-Oberwesel auf rd. 2 200 (+ rd. 300) und in der VG Loreley auf rd. 3 000 (+ rd. 600) belaufen.

3.7 Welche Kriterien müssen beim Bau einer Rheinquerung im Mittelrheintal berücksichtigt werden, damit ein solches Bauwerk den Status des Welterbes nicht gefährdet?

Nach Angaben von ICOMOS, der Denkmalschutzorganisation der UNESCO, darf eine feste Rheinquerung insbesondere nicht zu Beeinträchtigungen der visuellen Integrität des Welterbegebietes führen. Welche Anforderungen sich hierbei im Einzelnen ergeben, wird derzeit mit der UNESCO geklärt. Das UNESCO-Welterbezentrum hat sich hierzu noch nicht abschließend geäußert.

3.8 Inwieweit ist der Bau einer Brücke oder eines Tunnels direkt zwischen St. Goar und St. Goarshausen aus Sicht der Landesregierung mit den Erfordernissen des Welterbes vereinbar?

Beim derzeitigen Stand muss davon ausgegangen werden, dass der Bau einer Brücke oder eines Tunnels in unmittelbarer Ortslage zwischen St. Goar und St. Goarshausen mit den Anforderungen des Welterbes nicht vereinbar sein wird.

3.9 Für den Fall, dass der unmittelbare Brückenschlag zwischen den Städten St. Goar und St. Goarshausen aufgrund der Welterbeverträglichkeit nicht möglich ist, an welcher Stelle im Mittelrheintal verfolgen die Landesregierung und die betroffenen Gebietskörperschaften dann den Brückenschlag?

In der vorgenannten Machbarkeitsstudie sind neben einem Ausbau der Fähren und einer Tunnelvariante mehrere alternative Standorte für Brückenvarianten untersucht worden. Über den konkreten Standort einer festen Rheinquerung kann abschließend erst nach den derzeit noch laufenden Klärungen mit dem UNESCO-Welterbezentrum entschieden werden.

3.10 Wie verhalten sich die Pendlerströme (Verkehrsbewegungen) für den Fall, dass die Rheinquerung aus der unmittelbaren Lage zwischen St. Goar und St. Goarshausen verlagert werden muss?

3.11 Liegen hierzu entsprechende Untersuchungen vor? Wenn ja, mit welchem Inhalt?

Die Verkehrsstärke bei einer alternativen Rheinquerung außerhalb der unmittelbaren Ortslage zwischen St. Goar und St. Goarshausen wurde in der vorgenannten Machbarkeitsstudie mit rd. 5 400 Kfz/24 h prognostiziert.

3.12 Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?

Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aus dem Jahr 2005 kommt in methodischer Anlehnung an die Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplanes auf ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,6.

3.13 Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden?

Die Rheinquerung dient als regionale Verbindung insbesondere dazu, die strukturellen Entwicklungsvoraussetzungen in der Region der VG Loreley und der VG St. Goar-Oberwesel zu verbessern und zu stärken. Insbesondere sollen durch die erleichterte Rheinquerung die Erreichbarkeiten verbessert und damit auch weiteren Abwanderungstendenzen der Bevölkerung entgegengewirkt werden.

3.14 Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Region zu den Wünschen einer Rheinquerung bei St. Goar – St. Goarshausen?

3.15 Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften zu dem Projekt?

Sowohl die betroffenen Gebietskörperschaften, insbesondere der Rhein-Hunsrück-Kreis und Rhein-Lahn-Kreis als Baulastträger wie auch die Wirtschaftskammern, fordern und unterstützen eine feste Rheinquerung am Mittelrhein.

#### 4. Rheinquerung bei Bingen – Rüdesheim

4.1 Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?

4.2 Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?

Die Zahl der Pendler fließt bei der Verkehrsprognose als ein Bestimmungsfaktor in die Berechnungen ein. Aus der allgemeinen Pendlerstatistik ergibt sich, dass die Zahl der Auspendler von Bingen, Gau-Algesheim und Ingelheim in den Rheingau-Taunus-Kreis im Jahre 2005 bei rd. 300 Personen lag. Für die Zeit bis 2030 ist auf Basis der vorliegenden Verkehrs- und Bevölkerungsprognosen grundsätzlich eine Zunahme dieser Verflechtung zu erwarten. Eine detaillierte Untersuchung der Pendlerströme in der Region liegt nicht vor.

4.3 Welche Verkehrsentwicklung (Verkehrsbewegungen) wird für die Rheinquerung Bingen – Rüdesheim nach Inbetriebnahme prognostiziert?

Die Verkehrsprognose für eine Rheinquerung geht zwischen Bingen und Rüdesheim für das Jahr 2015 von einer Belastung von 9 930 Kfz/24 h aus.



4.4 *Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?*

Zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens wurden eine Verkehrsuntersuchung, eine Studie zur Linienführung, ein städtebaulicher Fachbeitrag und eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt.

Der Kreistag Mainz-Bingen hat als Baulastträger auf der Grundlage der Ergebnisse – insbesondere der UVS – beschlossen, die Planung wegen der erkennbaren ökologischen Risiken, insbesondere durch die Fauna-Flora-Habitat-Problematik und die Bedeutung des vorgesehenen Standorts in Bezug auf den Vogelschutz, nicht weiterzuführen. Aufgrund dessen sind derzeit keine Aussagen zum Zeitpunkt des Baurechts möglich.

4.5 *In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die derzeit diskutierte Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?*

Baulastträger für eine Rheinquerung bei Bingen sind der Landkreis Mainz-Bingen und der Rheingau-Taunus-Kreis. Der Landesbetrieb Mobilität hat bislang im Auftrag der Kreise die Planungsarbeiten koordiniert. Nachdem die Planungen derzeit ruhen, stellt sich die Frage nach einem Finanzierungskonzept derzeit nicht.

4.6 *Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?*

Bei früheren Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit einer regionalen Rheinquerung zwischen Bingen und Rüdesheim aus dem Jahr 2001 wurde für eine Finanzierungslösung als Public Private Partnership (PPP)-Projekt unter der Voraussetzung einer öffentlichen Anschubfinanzierung ein positives Wirtschaftlichkeitsergebnis ermittelt. Eine volkswirtschaftliche Bewertung zu einer regionalen Rheinquerung auf der Basis einer umfassenden Kosten-Nutzen-Untersuchung liegt bislang nicht vor.

4.7 *Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes an dieser Stelle oder in diesem Raum eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden? Wenn nein, wie gedenkt die Landesregierung den Ballungsraum Mainz-Wiesbaden im Bereich der Schiersteiner Brücke zu entlasten?*

Die Landkreise haben als Baulastträger eine Brücke mit einer deutlichen Lastbeschränkung für Lastkraftwagen mit einem maximal zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t vorgesehen. Ziel der Landkreise ist es dabei, überregionale Verkehre zu vermeiden. Der Rheinquerung käme daher als kommunales Projekt eine regionale Bedeutung zu.

Um den Ballungsraum Mainz-Wiesbaden zu entlasten, ist der Bau einer neuen Rheinbrücke bei Schierstein vorgesehen.

4.8 *Gibt es alternative Planungen in der Region zur Rheinquerung bei Bingen – Rüdesheim?*

Als Alternative zu einer Rheinquerung zwischen Bingen und Rüdesheim wurden eine Lösung bei Geisenheim und eine Tunnelvariante untersucht.

4.9 *Mit welchen Mehrkosten bzw. Einsparungen wäre dies konkret für die Rheinquerung in dieser Region verbunden?*

Eine Rheinquerung bei Geisenheim würde wie eine Brücke bei Bingen – Rüdesheim Kosten von voraussichtlich rd. 46 Mio. € verursachen. Für eine Tunnelvariante sind Baukosten von rd. 84 Mio. € ermittelt worden.

4.10 *Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Region sowohl in Rheinland-Pfalz als auch in Hessen zu den Wünschen nach einer Rheinquerung bei Bingen – Rüdesheim?*

Die Wirtschaftskammern der Region würden eine Rheinquerung bei Bingen – Rüdesheim begrüßen.

4.11 *Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz und Hessen zu dem Projekt?*

Die beteiligten Gebietskörperschaften haben eine Vereinbarung zur Planung einer Rheinquerung geschlossen. Der Landkreis Mainz-Bingen hat allerdings wie in der Antwort zu Frage 4.4 ausgeführt beschlossen, die Planung derzeit nicht weiterzuführen.

## 5. Rheinquerung bei Oppenheim/Nierstein – Trebur

5.1 *Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?*

5.2 *Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?*

Die Zahl der Pendler fließt bei der Verkehrsprognose als ein Bestimmungsfaktor in die Berechnungen ein. Aus der aktuellen Pendlerstatistik zu den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendlern ist erkennbar, dass die Zahl der Auspendler aus den VG Nierstein-Oppenheim und Guntersblum in den Landkreis Groß-Gerau bei rd. 1 500 Personen liegt. Für die Zeit bis 2030 ist auf Basis der vorliegenden Verkehrs- und Bevölkerungsprognosen grundsätzlich eine Zunahme dieser Verflechtung zu erwarten. Aufgrund

der derzeit ruhenden Planungen ist eine detaillierte Untersuchung der Pendlerströme in der Region bislang noch nicht erstellt worden.

*5.3 Welche Verkehrsentwicklung (Verkehrsbewegungen) wird für die Rheinquerung Oppenheim/Nierstein – Trebur nach Inbetriebnahme prognostiziert?*

Die im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung erstellte Verkehrsprognose geht für eine Rheinquerung bei Nierstein für das Jahr 2015 von einer Belastung in Höhe von 16 000 Kfz/24 h aus.

*5.4 Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?*

Die Maßnahme ist nicht in den aktuellen Bedarfsplan von 2004 aufgenommen worden. Daher sind derzeit keine Planungen möglich. Im Zuge der Bewertungen zum Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde die Maßnahme bei der Umweltrisikoeinschätzung von Seiten des Bundes mit einem „sehr hohen Umweltrisiko“ bewertet. Ursache hierfür war die hohe Betroffenheit des Naturschutzgebietes Kornsand auf der hessischen Seite.

Da derzeit nicht absehbar ist, wann die von der Landesregierung als sinnvoll und wünschenswert erachtete Maßnahme in den Bedarfsplan und in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen wird, ist eine Aussage zum Zeitpunkt der Erlangung des Baurechts noch nicht möglich.

*5.5 In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?*

*5.7 Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes an dieser Stelle oder in diesem Raum eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden?*

Eine Rheinbrücke bei Nierstein würde die B 420 auf rheinland-pfälzischer Seite über eine neue Straßenverbindung bis Groß-Gerau mit der A 67 verbinden. Aufgrund dieser überregionalen Verbindungsfunktion liegt die Straßenbaulast beim Bund. Die Finanzierung ist daher aus dem Bundesfernstraßenbauhaushalt zu leisten.

*5.6 Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?*

Bei der Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 wurde ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 4,4 ermittelt.

*5.8 Gibt es alternative Planungen in der Region zur Rheinquerung bei Oppenheim/Nierstein – Trebur?*

*5.9 Mit welchen Mehrkosten bzw. Einsparungen wäre dies konkret für die Rheinquerung in dieser Region verbunden?*

Wegen der Nähe zur Weisenauer Brücke in Mainz könnten alternative Standorte südlich von Nierstein in Betracht kommen. In der Vergangenheit gab es vereinzelt Forderungen, bei Gernsheim eine Rheinquerung zu errichten. Hierzu bestehen auch wegen des derzeitigen Neubaus der Brücke in Worms keine konkreten Planungen oder Aussagen zu eventuellen Kosten.

*5.10 Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Region sowohl in Rheinland-Pfalz als auch in Hessen zu den Wünschen nach einer Rheinquerung bei Oppenheim/Nierstein – Trebur?*

*5.11 Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz und Hessen zu dem Projekt?*

Sowohl die Wirtschaftskammern in der Region als auch die betroffenen Gebietskörperschaften würden eine Rheinquerung bei Oppenheim/Nierstein – Trebur begrüßen.

## **6. Rheinquerung bei Altrip – Mannheim**

*6.1 Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?*

*6.2 Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?*

Die Zahl der Pendler fließt bei der Verkehrsprognose als ein Bestimmungsfaktor in die Berechnungen ein. Aus der aktuellen Pendlerstatistik zu den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendlern ist erkennbar, dass die Zahl der Auspendler aus den Gemeinden Altrip, Waldsee, Limburgerhof, Neuhoften und Schifferstadt in den Landkreis Rhein-Neckar bei rd. 550 Personen liegt. Für die Zeit bis 2030 ist auf Basis der vorliegenden Verkehrs- und Bevölkerungsprognosen grundsätzlich eine Zunahme dieser Verflechtung zu erwarten. Wegen der fehlenden Berücksichtigung des Projektes im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind keine detaillierten Untersuchungen zu den Pendlerbewegungen durchgeführt worden.

6.3 *Welche Verkehrsentwicklung (Verkehrsbewegungen) wird für die Rheinquerung Altrip – Mannheim nach Inbetriebnahme prognostiziert?*

Eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2003 geht für das Prognosejahr 2015 von einer täglichen Verkehrsbelastung für eine neue Rheinquerung bei Altrip von rd. 30 000 Kfz/24 h aus. Mit dem Neubau einer solchen Verbindung könnten die Verkehrsbelastungen auf den beiden Brücken zwischen Ludwigshafen und Mannheim, auf der Konrad-Adenauer-Brücke (B 37) um rd. 14 600 Kfz/24h sowie auf der Kurt-Schumacher-Brücke (B 44) um 6 800 Kfz/24 h, vermindert werden. Die Zahl der Lkw im Stadtbereich könnte um 1 700 Lkw pro Tag gesenkt werden.

6.4 *Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?*

Aufgrund der unterschiedlichen Auffassungen vor Ort, der hohen ökologischen Risiken (FFH-Gebiete) und der hohen Kosten ist eine Wiederaufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2003 durch die damalige Bundesregierung nicht unterstützt worden. Nachdem damit von Seiten der Bundesregierung kein Ausbaubedarf mehr gesehen wurde, musste der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1967 – soweit er noch nicht realisiert war – im Jahr 2004 aufgehoben werden. Weitere Planungsaktivitäten finden vor diesem Hintergrund derzeit nicht statt.

6.5 *In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die derzeit diskutierte Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?*

6.7 *Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes an dieser Stelle oder in diesem Raum eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden?*

Dieser Maßnahme käme eine überregionale Bedeutung zu, weil eine Verbindung von der B 9 in Rheinland-Pfalz zur B 36 in Mannheim hergestellt würde. Der Bund wäre danach Baulastträger. Eine Finanzierung müsste aus dem Bundesfernstraßenbauhaushalt erfolgen.

6.6 *Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?*

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde bei der Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 mit 8,8 bestimmt.

6.8 *Gibt es alternative Planungen in der Metropolregion Rhein-Neckar zur Rheinquerung bei Altrip – Mannheim?*

6.9 *Mit welchen Mehrkosten bzw. Einsparungen wäre dies konkret für eine weitere Rheinquerung in der Metropolregion Rhein-Neckar verbunden?*

Der Landesregierung sind keine alternativen Planungen zu einer Rheinquerung bei Altrip in der Metropolregion Rhein-Neckar bekannt.

6.10 *Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Metropolregion Rhein-Neckar zu den Wünschen nach einer Rheinquerung bei Altrip – Mannheim?*

Die Wirtschaftskammern würden eine neue Rheinquerung bei Altrip begrüßen.

6.11 *Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg zu dem Projekt?*

Die Gemeinde Altrip hat gegen den früheren Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1967 letztlich erfolgreich geklagt. Sie lehnt das Vorhaben weiterhin ausdrücklich ab. Die betroffenen Gebietskörperschaften in der Region vertreten unterschiedliche Auffassungen zu dem Vorhaben.

## 7. **Zweite Rheinbrücke bei Wörth**

7.1 *Wie gestalten sich derzeit die Pendlerströme im regionalen und überregionalen Einzugsbereich um das gewünschte Projekt? Welche Gebietskörperschaften werden hierbei berücksichtigt?*

7.2 *Welche Pendlerströme werden im Einzugsbereich um das gewünschte Projekt auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bis 2030 erwartet?*

Die Zahl der Pendler fließt bei der Verkehrsprognose als ein Bestimmungsfaktor in die Berechnungen ein. Aus der aktuellen Pendlerstatistik zu den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendlern ist erkennbar, dass die Zahl der Auspendler aus Rheinland-Pfalz nach Karlsruhe bei rd. 14 500 Personen liegt. Für die Zeit bis 2030 ist auf Basis der vorliegenden Verkehrs- und Bevölkerungsprognosen grundsätzlich eine Zunahme dieser Verflechtung zu erwarten.

7.3 *Welche Verkehrsentwicklung (Verkehrsbewegungen) wird für die zweite Rheinbrücke bei Wörth nach Inbetriebnahme prognostiziert?*

Die werktägliche Verkehrsmenge auf der Rheinbrücke zwischen Maximiliansau und Karlsruhe liegt derzeit bei rd. 80 000 Kfz/24h. Die Verkehrsprognose erwartet für 2025 eine werktägliche Verkehrsmenge von mehr als 100 000 Kfz/24h. Die prognostizierten

Verkehrsmengen würden sich beim Bau einer neuen Brücke mit rd. 74 000 Kfz/24 h auf die vorhandene und mit rund 26 000 Kfz/24 h auf die neue Brücke verteilen.

*7.4 Wie ist der derzeitige Stand der Planung? Mit welchen ökologischen Problemen ist bei Umsetzung dieser Baumaßnahme zu rechnen und zu welchem Zeitpunkt wird ggf. Baurecht erwartet?*

Der raumordnerische Entscheid vom 7. Juni 2006 hatte zum Ergebnis, dass eine Brücke in nördlicher Lage zu der bisherigen Brücke vorzugswürdig ist. Für diese Brücke sind Unterlagen für das Linienbestimmungsverfahren an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Januar 2007 übermittelt worden. Das BMVBS hat zusätzliche Unterlagen für das Linienbestimmungsverfahren angefordert, die derzeit vorbereitet werden. Die Planfeststellung soll im Jahr 2009 eingeleitet werden. Ziel ist es, im Jahr 2011 Baurecht zu erhalten. Die Linie berührt ökologisch hochwertige Gebiete, insbesondere Vogelschutzgebiete.

*7.5 In wessen Trägerschaft und mit welchem Finanzierungskonzept soll die derzeit diskutierte Baumaßnahme konkret verwirklicht werden?*

*7.7 Soll der Rheinquerung aus Sicht der Verkehrsplanung des Landes an dieser Stelle oder in diesem Raum eine überregionale Bedeutung zukommen? Wenn ja, wie soll dieses Ziel mit welchen Maßnahmen erreicht werden?*

Die Maßnahme hat eine überregionale Bedeutung, die sich aufgrund der Anbindung der B 9, der B 10 und der A 65 auf rheinland-pfälzischer Seite an die A 5 auf baden-württembergischer Seite ergibt. Baulasträger für die überregional bedeutsame Rheinbrücke ist daher der Bund; die Finanzierung ist im Rahmen des Bundesfernstraßenbauhaushaltes sicherzustellen.

*7.6 Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis wird bei dieser Baumaßnahme unterstellt?*

Nach den Bewertungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 liegt das Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe bei 5,9.

*7.8 Gibt es alternative Planungen in der Region zur zweiten Rheinbrücke bei Wörth?*

Alternative Planungen zur zweiten Rheinbrücke bei Wörth gab es in den vorangegangenen Bundesverkehrswegeplanungen in Form einer südlichen Rheinquerung bei Neuburg. Diese wurde aber zu Gunsten der heutigen nördlichen Variante aufgegeben.

*7.9 Mit welchen Mehrkosten bzw. Einsparungen wäre dies konkret für die Rheinquerung in dieser Region verbunden?*

Nach der Aufnahme des Vorhabens einer zweiten Rheinbrücke bei Wörth in den Bedarfsplan 2004 wurden keine weiteren Untersuchungen zu dem Projekt bei Neuburg mehr durchgeführt. Für dieses Projekt liegen daher keine belastbaren aktuellen Kostenschätzungen vor. Im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 gab es erhebliche örtliche Widerstände gegen diese Projekt und die ökologischen Auswirkungen waren zu diesem Zeitpunkt auf der Grundlage der heutigen Maßstäbe nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Die Kosten der zweiten Rheinbrücke bei Wörth werden sich nachzeitigem Planungsstand voraussichtlich auf rd. 78 Mio. € belaufen.

*7.10 Wie stehen die Wirtschaftskammern in der Region sowohl in Rheinland-Pfalz als auch in Baden-Württemberg zu den Wünschen nach einer zweiten Rheinbrücke bei Wörth?*

Die Wirtschaftskammern der Region begrüßen das Projekt.

*7.11 Wie stehen die betroffenen Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg zu dem Projekt?*

Ungeachtet einzelner Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz, die Mehrverkehre in den Ortslagen befürchten, wird das Vorhaben auch im Hinblick auf die täglichen Überlastungserscheinungen auf der bestehenden Rheinbrücke von der Mehrzahl der Kommunen begrüßt. Im Stadtrat von Karlsruhe bestehen derzeit Vorbehalte im Zusammenhang mit der Sorge, dass Mehrverkehre in Karlsruhe entstehen könnten.

## **8. Zusammenfassende Bewertung**

*8.1 Welche Prioritäten setzt die Landesregierung bei den sechs genannten Projekten?*

Die Priorität bei den Brückenbaumaßnahmen in der Baulast des Bundes wird bestimmt durch die Einstufung der Projekte im aktuellen Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen. Hinzu kommen Aspekte des baulichen Zustandes der Brücken, aus denen sich die Dringlichkeit von Ausbaumaßnahmen und Neubaumaßnahmen ergibt.

Im Hinblick auf die erforderliche grundlegende Instandsetzung der bestehenden Rheinbrücke bei Wörth, die wegen der notwendigen Sperrung von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätsminderungen verbunden sein wird, sieht die Landesregierung für den Bau einer zweiten Rheinbrücke bei Wörth eine hohe Dringlichkeit. Dies gilt im Übrigen auch für die in der Großen Anfrage nicht angesprochene Notwendigkeit des Neubaus einer Rheinbrücke bei Schierstein, einschließlich der erforderlichen Vorlandbrücken auf

rheinland-pfälzischem Gebiet. Diese Planung wird hinsichtlich der eigentlichen Strombrücke unter Federführung der hessischen Straßenbauverwaltung in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz geplant.

Soweit die übrigen angesprochenen Brücken in der Baulast des Bundes derzeit nicht im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen enthalten sind, wird die Landesregierung diese zur Neubewertung bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes bzw. bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen anmelden.

Bei den Brückenvorhaben in kommunaler Trägerschaft hat sich der Landkreis Mainz-Bingen dafür entschieden, das Vorhaben derzeit planerisch nicht weiterzuverfolgen. Die Landesregierung wird keine Brückenplanung gegen den erklärten Willen der hierfür verantwortlichen kommunalen Gremien verfolgen. Der Landkreis Rhein-Hunsrück und der Rhein-Lahn-Kreis verfolgen weiterhin den Bau einer welterbeverträglichen festen Rheinquerung. Die Landesregierung unterstützt dieses Vorhaben.

Es ist neben der verkehrlichen Bedeutung notwendig, um die regionalen Perspektiven der touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung dieses von Abwanderungstendenzen belasteten Raumes wieder zu verbessern.

*8.2 Welche Auswirkungen haben die geplanten Rheinquerungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen entlang des Rheins insbesondere durch Steigerung der Attraktivität für die Ansiedelung neuer Unternehmen und für die Entwicklung des Tourismus?*

*8.3 Wie viele neue Arbeitsplätze werden im verarbeitenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor in den einzelnen Regionen entlang des Rheins nach Inbetriebnahme der neuen Rheinquerung erwartet?*

Der Bau von weiteren Rheinbrücken kann grundsätzlich in Abhängigkeit von den jeweiligen strukturellen und verkehrlichen Rahmendaten, den bestehenden Pendlerbeziehungen, Engpasslagen in der Infrastruktur und den regionalen Entwicklungspotentialen positive Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft und damit auf die Beschäftigung haben. Gute Verkehrsverbindungen sind eine grundlegende Voraussetzung zur Inwertsetzung vorhandener Potentiale, wie etwa der Attraktivität von Gewerbeflächen für die Ansiedlung neuer Unternehmen. Ebenso können neue Brücken dazu beitragen, Reisewiderstände zu touristisch interessanten Regionen und Freizeiteinrichtungen abzubauen.

Was die kommunalen Brückenbauvorhaben anlangt, sind im Rahmen der in der Antwort zu Frage 3.1 angesprochenen Machbarkeitsstudie durch den Bau einer Brücke in der VG Loreley rd. 300 neue Arbeitsplätze und in der VG St.Goar-Oberwesel rund 140 Arbeitsplätze prognostiziert worden.

Für die Rheinquerung Bingen – Rüdesheim liegen keine vergleichbaren Untersuchungen vor.

Hendrik Hering  
Staatsminister