

Ausgabe Simmern 16.10.2001

Fleck: Die Rheinbrücke fehlt!

Kreisausschuss beschloss finanzielle Beteiligung an Machbarkeitsstudie Von Thomas Torkler

SIMMERN.Der Kreisausschuss fasste gestern mehrere Beschlüsse bezüglich finanzieller Aufwendungen, die auf die Gebietskörperschaft zukommen und im Haushalt 2002 zu berücksichtigen sind.

Ein Punkt war dem Landrat dabei besonders wichtig. Bertram Fleck holte daher ein bisschen weiter aus, als bei sonstigen Routine-Themen.

Es ging um die viel diskutierte Rheinbrücke. Hier hatte der Kreistag seine Hausaufgaben im letzten Jahr gemacht und bereits 20 000 Mark für eine Machbarkeitsstudie im aktuellen Haushalt bereitgestellt. 5000 Mark sollen im nächsten Etat eingesetzt werden, so dass man sich, ebenso wie dies der Landkreis "auf der anderen Rheinseite" beschlossen hat, mit 25 000 Mark an den 300 000 Mark beteiligen kann, die das Gutachten kostet, das mit Beschluss vom 25. September in Auftrag gegeben wurde.

"Am Mittelrhein fehlt die Brücke", stellte Bertram Fleck fest. Die Menschen fühlten sich abgehängt vom Rest des Landes, so der Landrat, der "gleiche Behandlung in allen Lebensbereichen" für die Menschen am Mittelrheintal fordert. Zwischen Abgeordneten, Bürgermeistern und Landräten beiderseits des Rheins herrsche zu dem Thema "eine Einigkeit, wie ich sie während meiner Amtszeit noch nie erlebt habe."

Zur Aussage von Wirtschaftsminister Hans-Artur Bauckhage, der betont hatte, er habe nie Nein zur Brücke gesagt, meinte Fleck: "Das ist mit zu wenig." Er habe sich von dem Minister mehr Beteiligung gewünscht. Bauckhages Satz sei die unterste Stufe der Zustimmung, die man zur Brücke geben könne.

Das in Auftrag gegebene Gutachten werde die verschiedenen Möglichkeiten der Rheinquerung untersuchen. Unterschiedliche Standorte und Bauweisen werden ebenso berücksichtigt, wie die Vorteile einer Hoch- oder Tiefbrücke.

Der Ausschuss sprach sich letztlich einstimmig für die Bewilligung der Kostenbeteiligung aus, auch wenn Marita Sehn vor der Abstimmung zu Bedenken gegeben hatte: "Wenn es dann konkret wird, werden sich auch Gegner der Brücke melden." Landrat Fleck gelassen: "Die gibt's bei jedem Beschluss."

Ausgabe Bad Ems 08.10.2001

"Ohne das Geschlängel"

Zur Rheinbrücke fürs Kulturerbe

In der Diskussion zum Thema Rheinquerung St.Goar/St.Goarshausen sollte beachtet werden, dass die unvermeidliche Höhe der Brücke visuell mit den Kirchtürmen konkurriert. Container-Giganten wie "Jowi" waren noch vor zehn Jahren kaum vorstellbar, weitere Vergrößerung muss einkalkuliert werden. Die Sicherheit des Schiffsverkehrs erfordert volle Höhe der Brücke von Ufer zu Ufer, dazu kollisions sicheren Abstand der Pfeiler vom Wasser. Auch die Rampen mit zumutbarer Steigung brauchen viel Raum zum Nachteil der Stadtlandschaft.

Ohne eine Skizze der Mindestmaße des Verkehrsbauwerks ist die Gestaltungsfrage gegenstandslos. Zu Vorschlägen gehören perspektivische Darstellungen, mittels CAD können sie naturgetreu und variabel sein. Die Brücke passt eigentlich nicht in die Enge. Sie könnte ein sehenswertes Meisterwerk sein, das außerorts zum Wahrzeichen wird. Technik gehört ohnedies zum Kulturerbe Mittelrhein: Verschiedenste Bauten, moderner Weinbau, Straßen, Schifffahrt, Schienenwege, Gewerbebetriebe. Warum keine Hochbrücke? Sie wäre die kaum mehr entbehrliche Verbindung Westerwald-Hunsrück (Montabaur-Hahn) ohne das Geschlängel hinunter und hinauf, nicht auf 7,5 Tonnen beschränkt. Vom Tal aus würde mit Zeitverlust immerhin eine Rheinquerung unabhängig von den Fähren geboten.

Dr. Paul Simsa, St. Goarshausen

Ausgabe Bad Ems 05.10.2001 und Simmern 08.10.2001

"Wird Regionen Nutzen bringen"

Zur Rheinbrücke fürs Weltkulturerbe

Der Mittelrhein ist anerkannt eine der schönsten Landschaften in Deutschland; der Loreleyfelsen ist bekannt über viele Grenzen hinaus und übt damit für viele Menschen einen Reiz aus, hier her zu kommen. Die Anerkennung als Weltkulturerbe der UNESCO ist demnach folgerichtig, sie wird dieser Region einen Nutzen bringen und die Bevölkerung mit Stolz erfüllen. Verbunden mit dieser Chance gehen wir allerdings auch die Verpflichtung ein. Die Attraktivität des Rheintales zu steigern und zu erhalten.

Die neue Rheinbrücke, die sich durch eine filigrane Konstruktion harmonisch in das Landschaftsbild integriert, ist gerade in unmittelbarer Nähe zur Loreley ein weiterer optischer Blickfang. Sie wird die Schwesterstädte und die Regionen verbinden und dadurch für eine wirtschaftliche Belebung sorgen, die Tourismusgewerbe, Handel, Handwerk und Industrie dringend dauerhaft benötigen. Als Straßenverbindung mit Rad- und Fußweg steht sie rund um die Uhr für Besucher und Einheimische zur Verfügung. So ist es möglich, dass Menschen ihren Arbeitsplatz erreichen, Schüler zur Schule kommen, der Wirtschaftsraum der jeweils anderen Seite durch die Nähe mit eingebunden wird. Man wird sich auf beiden Seiten besser kennenlernen durch die Möglichkeit sportliche oder kulturelle Veranstaltungen, die abends stattfinden, zu besuchen.

Auf unserer Seite kommt natürlich das Interesse dazu, jederzeit unkompliziert zur A 61 und zum Flugplatz Hahn kommen zu können. Wenn wir jetzt von der Verkehrszählung hören, die zu wenige Flussüberquerungen ausweist um den Bau einer Brücke zu rechtfertigen, dann dürfen wir die künftigen Entwicklungschancen und die damit einhergehenden Zuwächse nicht aus den Augen verlieren. Minister Bauckhage, zuständig unter anderem für Wirtschaft und Verkehr, kommt aus dem Mittelstand und ist ein Verfechter mittelständischer Interessen. Als Mann der Wirtschaft weiß er sehr wohl um die angeführten Zusammenhänge und ich setze darauf, dass er sich für den Mittelrhein, für die Menschen und deren Interessen stark macht und uns genau so tatkräftig wie unsere anderen Regionalpolitiker unterstützt, das Projekt Rheinbrücke alsbald in die Realität umzusetzen.

Bernd Zorn, Geschäftsführer der Erlenbach GmbH, Lautert, Vizepräsident der IHK Koblenz

Ausgabe Simmern 04.10.2001

Dr. Rumpf kennt Örtlichkeiten nicht

Rheinbrücke

Als ich noch politisch tätig war, habe ich mich immer an einen Ratschlag meines Vaters - selbst langjähriger Kommunalpolitiker - gehalten, der da lautete: "Rudolf, rede nur über Dinge, von denen Du etwas verstehst!" Diesen Rat gebe ich gerne weiter an den Fraktionssprecher der FDP. Hätte H. Dr. Rumpf ein einziges Mal gesehen, wie sich ein Touristenbus durch das enge Gründelbachtal den Hunsrück hinaufquält, hätte er seinen Leserbrief so sicher nicht geschrieben; nein, ich vermute, er ist noch nicht einmal selbst mit seiner Großlimousine diese enge Gasse gefahren, weil er sonst bei Gegenverkehr garantiert steckengeblieben wäre. Nein! H. Dr. Rumpf kann die Örtlichkeit am Mittelrhein gar nicht kennen, sonst würde er nicht von einer "Brücke am Fuße der Loreley" schreiben, denn dort ist sie ja nicht möglich und auch nicht geplant, - oder ist das die übliche dichterische Freiheit, die sich manche Politiker heute herausnehmen, wenn sie etwas kaputtmachen wollen. Bürger mögen das nicht und merken sich das, H. Prof. Dr. Rumpf! Wer die topografischen Verhältnisse kennt, kommt natürlich auch nicht auf den Gedanken, dort etwa vier-spurige Straßen zu fordern; diese Unterstellung ist perfide und spricht der angeblichen Wertschätzung meiner Person Hohn. Nein! H. Dr. Rumpf kann die Verhältnisse nicht kennen, sonst wüsste er, dass bei Errichtung einer Rheinbrücke - auch als Talbrücke - der Verkehr auf den genannten Straßen stark zunehmen wird, dass vielleicht eine enge Ortsdurchfahrt wie Werlau weder den Verkehrsteilnehmern noch den Ortseinwohnern zugemutet werden kann. Vielleicht muss da sogar an eine Ortsumgehung gedacht werden. Sehr wohl aber weiß das unser Verkehrsminister, der, auf das nötige Fachwissen gestützt, diese finanziellen Folgen fürchtet, und vielleicht darum die Rheinbrücke mit großer Skepsis angeht. Jedes Ding hat auch seine guten Seiten, so auch der Leserbrief des FDP-Professors. Wir normalen Bürger sind nun nämlich etwas schlauer geworden - wir wissen jetzt, wie die FDP im Kreis über die "Mittelrheinbrücke" denkt!

Rudolf Heidenblut, Emmelshausen

Ausgabe Simmern 04.10.2001

Bauckhage "offen" zur Brücke

Mainzer Verkehrsminister reagiert auf offenen Brief: "Nie Nein gesagt"

MITTELRHEIN. "Die Haltung des rheinland-pfälzischen Verkehrsministers Hans-Artur Bauckhage zu einer Brücke im Mittelrheintal zwischen St. Goar und St. Goarshausen ist unverändert offen." Dies erklärte am Dienstag sein Ministeriumssprecher Jörg Wagner als Reaktion auf einen offenen Brief des Bad Emser Unternehmers Christoph Heuchemer an den Minister.

Heuchemer, Mitglied der Vollversammlung der IHK Koblenz, zeigte sich darin "sehr verwundert" über die negative Haltung Bauckhages zu "der dringend notwendigen Rheinbrücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen". Die immer arbeitsteiligere sowie exportorientierte Industrie brauche diese Verbindung Richtung Westen, insbesondere bezüglich der A 61 sowie des Flughafens Hahn. Heuchemer forderte den Minister auf, seine Haltung zu überdenken und Mittel im Landeshaushalt für die Brücke einzustellen.

Bauckhages Sprecher erklärte, der Minister "hat nie Nein zur Brücke gesagt". Er habe lediglich daran erinnert, dass bereits verschiedene Bundesverkehrswegepläne der 80-er und 90-er Jahre belegten, dass eine Brücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen auf Grund der zu geringen Verkehrsmengen als Bundesfernstraßenprojekt immer wieder verworfen worden sei.

Im Mainzer Verkehrsministerium sei man jetzt auf die Ergebnisse der von der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie gespannt, so Wagner abschließend. (mau)

Ausgabe Bad Ems 04.10.2001

Wunderschönes Bild verschandelt"

Verkehrsgutachten und neue Machbarkeitsstudie einer Rheinquerung

Während andere Regionen und Städte unter zunehmendem Verkehr leiden und Wege suchen, dies zu verringern, möchte Landrat Kurt Schmidt mit seiner Aussage "Verkehr muss sich immer auch erst einmal entwickeln. Man muss die Verbindungen nur erst mal schaffen" den Verkehr mittels Rheinbrücke zum Mittelrhein lenken, damit auch hier Umweltverschmutzung erzeugt und das wunderschöne Bild des Weltkulturerbes Mittelrhein verschandelt wird. Wenn dies geschehen ist, werden bestimmt ein paar "Entlastungsstraßen" gebaut werden müssen, damit man schnell vom Flughafen Hahn die andere Rheinseite erreichen kann. Es ist kein Geheimnis, dass neue Straßen Verkehr erzeugen. Herr Landrat Schmidt weiß und begrüßt das. Selten hat sich ein Politiker so offensichtlich entlarvt.

F. Wallisch, Lahnstein

Ausgabe Bad Ems 02.10.2001

Minister Bauckhage scharf kritisiert

Christoph Heuchemer: Negative Einstellung zur Rheinbrücke überdenken

Für Christoph Heuchemer, Geschäftsführer der Heuchemer Verpackung, ist es einfach ein Unding, dass Hans-Artur Bauckhage, der stellvertretende Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz, die Notwendigkeit einer Rheinbrücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen nicht erkennt. Er fordert daher den Wirtschaftsminister in einem offenen Brief dazu auf, seine Haltung zu dieser Brücke nochmals zu überdenken und Mittel im Landeshaushalt dafür einzustellen.

MIEHLEN. Deutliche Worte richtet Christoph Heuchemer als Vertreter der Industrie des Rhein-Lahn-Kreises in der Vollversammlung der IHK zu Koblenz an Minister Hans-Artur Bauckhage und fordert ihn auf, seine negative Einstellung zur Rheinbrücke bei St. Goar/St. Goarshausen zu überdenken. Denn diese Brücke sei dringend notwendig, um die im Grunde positive wirtschaftliche Entwicklung der vergangenen Jahre im Kreis nicht zu gefährden.

Heuchemer: "Die immer arbeitsteiligere sowie exportorientiertere Industrie braucht diese Verbindung Richtung Westen insbesondere bezüglich der A 61 sowie dem Flughafen Hahn. Ich wehre mich gegen ein offensichtliches ‚Abklemmen‘ unserer Region von den aktuellen Verkehrsströmen von Ost nach West und umgekehrt. Die

westeuropäischen Staaten rücken in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung permanent weiter zusammen." Er fordert deshalb den Minister dazu auf, diesem Umstand Rechnung zu tragen, "in dem Sie Ihre Haltung zu der Rheinbrücke nochmals überdenken".

Bemühungen laufen in gleicher Richtung durch die Landräte Schmidt und Fleck. Und mit einer positiven industriellen Entwicklung würden ebenfalls Handwerk, Dienstleistung und Gastronomie gefördert. Die öffentliche Hand habe in den neuen Bundesländern vielfach Steuern sowie den Solidaritätsbeitrag für Maßnahmen verwandt, die "wirtschaftlicher Nutzung Hohn sprechen". Die Investition in die Rheinbrücke wäre eher von Sinnhaftigkeit geprägt. Heuchemer ermuntert Bauckhage, "sich an die Spitze dieser Bewegung" zu setzen. Er erwarte darüber hinaus als Steuerzahler, dass das Land Rheinland-Pfalz diese Strukturmaßnahme positiv begleite. Als Bitte gibt Christoph Heuchemer dem Wirtschaftsminister in seinem offenen Brief mit auf den Weg, "sich in dieser Angelegenheit gleichlautend mit dem Herrn Ministerpräsidenten Beck abzustimmen".

Ausgabe Bad Ems 26.09.2001

Neue Studie in Auftrag gegeben

Rheinbrücke am Mittelrhein - Schmidt: Den Reden folgen endlich Taten

RHEIN-LAHN. In den vergangenen Wochen wurde über eine mögliche Brücke am Mittelrhein viel diskutiert und berichtet.

Auch Rhein-Lahn-Landrat Kurt Schmidt engagiert sich im Schulterschluss mit seinem Amtskollegen Bertram Fleck für eine Rheinbrücke bei St. Goar/St. Goarshausen. Die Anfänge seiner Initiativen mit Unterstützung vieler Mitstreiter und Kollegen über Parteigrenzen hinweg gehen bereits auf Anfang der achtziger Jahre zurück. Gestern konnte Schmidt mit einer guten Nachricht aus der Vorstandssitzung der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald in Lahnstein aufwarten: "Mein Amtskollege Bertram Fleck vom Rhein-Hunsrück-Kreis und ich haben gemeinsam dafür gekämpft, dass der Auftrag für die Machbarkeitsstudie für die Rheinbrücke am Mittelrhein heute vergeben wurde", so der Landrat in einer ersten Stellungnahme. Auch wenn das kürzlich von Wirtschafts- und Verkehrsminister Hans Arthur Bauckhage vorgestellte Verkehrsgutachten für den Mittelrhein eine Brücke zwischen Bingen und Rudesheim bevorzugte, weil eine Brücke zwischen den Schwesterstädten St. Goar und St. Goarshausen angeblich nicht genügend ausgelastet sein würde, halten Schmidt und Fleck an ihrer Meinung fest, dass eine Brücke hierhin gehört.

"Man kann nicht einfach die zurzeit gezählten 900 Fahrzeuge, welche die Fähre nutzen, zum Maßstab machen, denn die Brücke wird mit Sicherheit weit mehr sein, als eine Verbindung zwischen zwei Städten.

Sie wird eine Achsenverbindung zwischen mehreren Regionen am Mittelrhein, dem Hunsrück und dem Taunus sein, und sie wird insbesondere den Flughafen Frankfurt-Hahn und die Bundesfernstraßen für die gesamte Region schneller erreichbar machen", so Schmidt weiter. "Verkehr muss sich immer auch erst einmal entwickeln. Man muss die Verbindungen nur erst mal schaffen. Ich bin deshalb sicher, dass eine Rheinbrücke von sehr viel mehr Fahrzeugen genutzt werden wird als derzeit die Rheinfähre."

Schon am 3. November 1999 hatte Landrat Kurt Schmidt die Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald gebeten, ein Sondergutachten in Form eines Machbarkeitskonzepts in Auftrag zu geben, um auch die im Raumnutzungskonzept Mittelrhein erstrebenswerte Brücke mit Daten und Fakten zu belegen.

Nun wird der Auftrag an ein renommiertes Unternehmen vergeben. Die Studie soll dann binnen Jahresfrist vorliegen.

Freie Wähler fordern neues Loreley-Konzept

Verbandsforum der FWG Loreley: Besucherzentrum ein "Fass ohne Boden" - Rheinbrücke für Region dringend notwendig

ST. GOARSHAUSEN. Die Themen Loreleyplateau und Besucherzentrum sowie die stete Diskussion um die Rheinbrücke sorgten beim jüngsten Verbandsforum der FWG Loreley in St. Goarshausen für regen Zuspruch. Ehe die strittigen Punkte debattiert wurden, verabschiedete der FWG-Vorsitzende Klaus Itzel das langjährige VG-Rats- und Vorstandsmitglied Karl Gassert, der im Frühjahr aus Altersgründen sein Vorstandsamt zur Verfügung stellte. Die Freien dankten Gassert für sein Engagement in der Kommunalpolitik.

Die Loreley als der touristische Anziehungspunkt am Mittelrhein habe ohne Frage eine große Bedeutung für die Region. Umfangreiche Investitionen, auch in Verbindung mit der Expo 2000, hätten den Felsen aus seinem Dornröschenschlaf geweckt. Neben der Freilichtbühne seien mit dem Besucherzentrum und dem Landschaftspark positive Zeichen gesetzt worden.

Inzwischen allerdings mache sich Ernüchterung in den Trägergemeinden St. Goarshausen und Bornich breit. Denn beide Gemeinden, die inzwischen enorm verschuldet sind, tragen je zur Hälfte ein monatliches Defizit in Höhe von über 20 000 Mark. Ursache hierfür sei vorwiegend die Besucherresonanz, die mit 50 000 Besuchern pro Jahr in der Planung stand. Tatsächlich kamen aber lediglich 25 000 Besuchern.

Auf Grund der vertraglichen Situation mit dem Rheinland-Verlag und der damit verbundenen Gastronomie-Verpachtung, trügen das wirtschaftliche Risiko ausschließlich die beiden Loreleygemeinden. Ein Fass ohne Boden, so lautet das Fazit der FWG-Vertreter Hermann Herberich (St. Goarshausen) und Rudi Zimmermann (Bornich). Erste Stimmen zur Schließung des Besucherzentrums hätte man ebenfalls schon vernommen. Dies könne und dürfe nicht die Lösung sein, neue Wege müssen beschritten werden, so die einhellige Meinung der FWGler.

Laut VG-Ratsmitglied Armin Stillarius könne deshalb nur die Wirtschaftlichkeit mit einer professionellen Vermarktung im Vordergrund stehen. Das heiße, die Kosten unbedingt auf den Ertrag mit den verminderten Einnahmen abzustellen. Dies schließe nach einer Vertragsprüfung auch dessen Kündigung mit dem Betreiber ein. In die Überlegung könnte auch die Verbandsgemeinde eingebunden werden, die je nach Situation federführend die Gastronomieverpachtung steuern könnte. Eine Erhöhung der Verbandsgemeindeumlage dürfe damit allerdings nicht verbunden sein.

In diesem Zusammenhang diskutierte man auch die Situation der so genannten Katakomben mit Kleinkunstabühne auf dem Felsen, die mit hohem Kostenaufwand von der Stadt St. Goarshausen vor wenigen Jahren renoviert wurden. Laut Herberich sei hierbei der investierte Betrag von zirka 350 000 Mark "in den Sand gesetzt" worden.

Gleichzeitig könnten das Besucherzentrum und der Felsen auch eine Aufwertung erfahren, beispielsweise durch Installation eines Touristikbüros, bessere Werbung mit einer umfangreicheren Beschilderung (auch mit Hinweisen auf die schon lange etablierte Gastronomie), Erweiterung der Wanderwege, Kinderspielplatz im Freigelände und eventuell neue Namensfindung für das Besucherzentrum.

In jedem Falle habe sich auch der Verbandsgemeinderat mit dem Flaggschiff Loreley zu befassen, so Günter Salziger, denn auch Bornich stehe nach Vollendung des Gemeinde- und Sportzentrums mit dem Rücken zur Wand. Die Verschuldung betrug am 31. Dezember 2000 zirka 4,1 Millionen Mark.

Zum Thema Rheinbrücke vermerkten die Freien Wähler lapidar, "Verhinderungsminister" Arthur Bauckhage habe wieder zugeschlagen. Schon seit Jahren vermisse man das nötige Engagement, die Zukunft des Mittelrheins mit Visionen zur Stärkung der Infrastruktur, mit Industrieansiedlung und gleichzeitiger Unterstützung des Fremdenverkehrs zu fördern. Die Realisierung von einem Verkehrsgutachten des Ist-Zustands anhängig zu machen, sei abenteuerlich. Für vollkommen abwegig hält die FWG die Interpretation der Fährfrequenzen, bei der man bei rund 4000 Fahrzeugen täglich alleine 2000 für die Fähre Bingen/Rüdesheim ausmacht und somit eine Brücke in dieser Region favorisiert. Die Fähren Lorch, Kaub, St. Goarshausen und Boppard würden viel näher bei einer möglichen Brücke bei St. Goarshausen liegen und müssten deshalb die gleiche Gewichtung bekommen. Vollkommen unberücksichtigt blieben auch die nicht unerheblichen Verkehrsteilnehmer, die nachts den Umweg über Koblenz oder Wiesbaden zur Rheinüberquerung nehmen müssten. Eine Forderung nach einer Rheinbrücke zur Zukunftsgestaltung halten die Freien deshalb nach wie vor für dringend erforderlich

Ausgabe Simmern 26.09.2001

Genossen: Brücke nach St. Goarshausen!

Vorstand der SPD St. Goar bekräftigte Dringlichkeit des Themas für die beiden Rheinstädte

ST. GOAR. Mit dem Thema "Brücke" über den Rhein beschäftigten sich jetzt die St. Goarer Genossen.

Zielrichtung: Eine dauerhafte Querung muss her.

Nach Auffassung des SPD-Vorstandes könne die Fragestellung nicht lauten, ob es eine Rheinbrücke in St. Goar geben werde, sondern es müsse gefragt werden: Welche Chancen hat die Region St. Goar-Oberwesel/St. Goarshausen, wenn eine Brücke gebaut wird?

Ohne eine dauerhafte Verkehrsverbindung zwischen den beiden Rheinstädten werde die Region wenig überlebensfähig sein. Der Verkehrsminister des Landes, Hans-Artur Bauckhage (FDP) hatte jüngst noch in einer Pressekonferenz verlautet, die von ihm vorgestellte Verkehrsuntersuchung zeige, dass der "Brückenschlag immer schwieriger wird". Begründung u.a.: das zu geringe Verkehrsaufkommen zwischen St. Goar und St. Goarshausen.

Die St. Goarer SPD vertritt nun die Auffassung, dass man genau untersuchen müsste, wie viele Menschen den Rhein überqueren würden, wenn eine Brücke vorhanden wäre. Die jetzige Verbindung schrecke sicherlich viele ab, den Rhein dauerhaft zu überqueren, um aus Sicht eines "Rechtsrheiners" z.B. eine Arbeit im Hunsrück statt im weiter entfernten Rhein-Main-Gebiet anzunehmen oder um einzukaufen.

Vor dem Hintergrund sinkender Bevölkerungszahlen der Mittelrheinstädte, insbesondere von St. Goar und Oberwesel müsse - so der Ortsvereinsvorsitzende Peter Schneider - "von verantwortungsbewussten Politikern die Frage gestellt werden, wie dieser Trend aufgehoben werden kann". Die St. Goarer SPD sei davon überzeugt, dass Verbesserungen der Infrastruktur eine Trendwende herbeiführen könnten. Ein "gemeinsamer Markt" von St. Goar-Oberwesel und St. Goarshausen schaffe akzeptable Verhältnisse, die es Betrieben ermöglichen vor Ort zu bleiben oder gar (Einzelhandel) sich anzusiedeln.

Aus diesem Grund könne man bei den Überlegungen zum Bau einer Brücke nur von einer Talbrücke ausgehen, von einer Hochbrücke würde die Region nicht profitieren können. "Wir in St. Goar und St. Goarshausen müssen uns für eine Brücke zwischen unseren Städten klar und deutlich bekennen, sonst werden wir wie bei der Auflösung der Kreise St. Goar und St. Goarshausen mit leeren Händen dastehen." Schneider gegenüber unserer Zeitung: "Bleiben wir am Ball, die Konkurrenz schläft nicht."

Ausgabe Simmern 25.09.2001

Fährverkehr für 100 Jahre sichern

Zum Leserbrief von Rudolf Heidenblut und zum Bericht "Rheinbrücke" vom 20. September:

Bei 900 täglichen Rheinüberquerungen wird eine Brücke bei St. Goar/St. Goarshausen vom Verkehrsministerium mit Recht in Frage gestellt. Jetzt fordert aber H. Heidenblut, den ich sonst sehr schätze, doch tatsächlich den Ausbau der Landesstraßen 206 und 213 dergestalt - möglichst vierspurig? - dass über die Mobilisierung "noch ruhender Potenziale aus dem Hinterland" (wer ist das eigentlich?) mehr Verkehr über den Rhein gelockt werden kann.

Selbstverständlich müssten die Landesstraßen auf der anderen Seite des Rheins hinauf in Westerwald und Taunus dann auch - möglichst vierspurig - ausgebaut werden. Roger Lewentz (MdL) aus Kamp-Bornhofen wird dies vielleicht gerne hören, vielleicht auch nicht!? Sicher würde aber eine Umfrage bei allen Bürgern im Hunsrück und im Westerwald oder in ganz Rheinland-Pfalz oder in ganz Deutschland und Europa, Amerika und Japan, wo die Fremden ja herkommen, Herr Lewentz auf seine in Konjunktur gestellte Frage Antwort geben: "Wie viele Leute an den Rhein fahren würden, wenn sie wüssten, dass es dort eine Brücke gibt."

Ja, man sollte sie alle fragen, so wie man fragen könnte, wie viele Leute würden auf den Mars fliegen, wenn sie wüssten, ob es dort Luft, Wasser und Wälder gäbe. Nein, so sollte man an die Sache nicht herangehen, sondern auch berücksichtigen, dass fast 80 Prozent der Besucher des Rheintales den Fährverkehr über den Rhein als schön und romantisch empfinden; eine Brücke am Fuße der Loreley wird von ihnen eher als störend empfunden. Und ich bleibe dabei: mit den Kosten für eine Rheinbrücke - auch wenn sie "nur" 70 Millionen Mark kosten würde, könnte man einen verbesserten Fährverkehr zwischen Bingen und Koblenz auf über 100 Jahre kräftig unterstützen.

Professor Dr. Wolfgang Rumpf, Riesweiler, Vorsitzender der FDP-Kreistagsfraktion

Ausgabe Simmern 20.09.2001

Rheinbrücke im Tal der Loreley nun in aller Munde

Mittelrhein-Verkehrsstudie schlägt weiter Wellen - Vor falschen Schlussfolgerungen wird gewarnt - Radweg ausbauen Von Bernd-Chr. Matern

MITTELRHEIN. Das von Minister Bauckhage vorgestellte Verkehrsgutachten für den Mittelrhein schlägt beiderseits des Tales Wellen. Ebenso wie Forums-Vorsitzender Dr. Walter Bersch (wir berichteten) warnen auch rechtsrheinische Stimmen vor der Schlussfolgerung, die Brücke zwischen Bingen und Koblenz sei nun gestorben. Im Gegenteil. An einem durchschnittlichen Werktag nutzen 3940 Kraftfahrzeuge die fünf Fähren im Mittelrheintal zum Überqueren des Flusses. Zwischen Rüdesheim und Bingen schippern allein mehr als 2000 Fahrzeuge täglich über den Rhein, während es am Fuße der Loreley nur 900 Fahrzeuge sind. Aus der Traum von einer Rheinbrücke im Zentrum des romantischen Mittelrheins?

"Keineswegs", kommentiert Roger Lewentz (MdL), Ortsbürgermeister von Kamp-Bornhofen und rechtsrheinsicher Motor einer heimischen Rheinquerung das Gutachten. "Einen Faktor vermisste ich in der Studie, nämlich die Zahl, wie viele Leute an den Rhein fahren würden, wenn sie wüssten, dass es dort eine Verbindung gibt", argumentiert Lewentz ähnlich wie . Er sieht die Ergebnisse positiv: "Die in der Studie genannten Kosten von 60 bis 75 Millionen Mark liegen deutlich unter den mehr als 100 Millionen, die bislang

im Raum standen". Außerdem gehöre die grundsätzliche Ablehnung der Brücke als Widerspruch zum Weltkulturerbe der Vergangenheit an. Lewentz: "Man hat anerkannt, dass eine Verbindung, weil sie den Menschen nutzt, nicht grundsätzlich das Weltkulturerbe gefährdet." Eine Brücke in Bingen hält der Politiker für ausgeschlossen: "Die würde mitten durch ein europäisches Vogelschutzgebiet führen."

Die Studie habe dem Verkehrsminister aber deutlich ins Stammbuch geschrieben: "Tu etwas für den rechtsrheinischen Radwegebau", betont Lewentz. Der Radverkehr stellt laut Studie einen erheblichen Wirtschaftsfaktor dar. "Hier sollte daher ein attraktives Angebot zur Verfügung stehen", heißt es in dem Papier. Während linksrheinisch fast ein durchgehender Radweg angeboten werde, hagelt es fürs Angebot gegenüber Kritik. "Rechtsrheinisch bestehen noch eklatante Lücken im Radwegeangebot", fassen die Kocks-Ingenieure zusammen. Besonders kritisch sei die Situation im Bereich der Loreley, wo durch die Vielzahl der unterschiedlichen Verkehrsbewegungen ein erhebliches Sicherheitsrisiko bestehe zwischen Kestert und Kamp-Bornhofen, wo auch der Straßenzustand der B 42 sehr schlecht sei.

Dass nach diesen Erkenntnissen ("die sind uns ja nicht neu") jetzt auch endlich in Sachen Radwegebau gehandelt werde, fordert auch Rhein-Lahn-Landrat Kurt Schmidt. "Das Gutachten bestätigt vor allem: Wir brauchen den durchgehenden Rad- und Wanderweg entlang der B 42", so Schmidt. Was die Rheinbrücke angehe, so gäben die Zahlen nur Aufschluss über den jetzigen Zustand. Aber schon 1982 habe eine Studie der Planungsgemeinschaft eine erhebliche Zunahme des Ost-West-Verkehrs ausgewiesen und mehr als deutlich gemacht, dass es einer festen Verbindung bedürfe. "Da werden ja ganze Räume miteinander verbunden."

Ob denn eine solche "Wahnsinns-Elle" auch vor dem Bau anderer rheinland-pfälzischer Brücken - etwa an Mosel oder Ahr - angelegt worden seien, bezweifelt Rhein-Hunsrück-Landrat Bertram Fleck. "Die Potenziale an Verkehr wurden in dem Gutachten gar nicht berücksichtigt", so Fleck und ergänzt: "Es gibt sie, man muss sie nur wollen." Am 25. September will der Vorstand der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald seinen Planungsauftrag für die Studie vergeben, die dann im nächsten Jahr vorliegen soll.

Für den Befürworter eines "Tals der fliegenden Brücken", Heinz Scholl aus Braubach, zeigt das Gutachten, dass in Mainz keine einheitliche Meinung zur Rheinbrücke herrscht. "Die 900 Fahrzeuge, die da gezählt wurden, sind bei einer Kosten-Nutzen-Analyse im Vergleich zu anderen Brückenbauwerken ja eher eine vernachlässigbare Größe", interpretiert er die Studie. Im Verbandsgemeinderat Braubach hatte man sich zuletzt dafür ausgesprochen, als zwei- bis dreijähriges Modellprojekt auf eine Ausweitung der Fahrzeiten hinzuwirken und gleichzeitig die Planung der Brücke voranzutreiben.

Ausgabe Simmern 20.09.2001

"Minister trägt die Verantwortung"

Forum-Vorsitzender: Vom Ist-Zustand zur Zukunft

Eine Brücke auch am Mittelrhein kann nur soviel Verkehr leisten, wie an sie herangebracht wird. Auf dieser logischen Grundüberlegung basiert die von "skeptischer" Wirtschaftlichkeit geprägte Stellungnahme von Minister Bauckhage, der dabei die Basiszahl von 900 Fährüberquerungen aufnimmt.

Unser Verkehrsminister verschweigt dabei allerdings, dass für das Heranbringen des Verkehrs an diese Brücke ein leistungsfähiges Straßennetz aus dem Hinterland erforderlich ist - und dafür trägt er selbst nun einmal die Verantwortung!

Beim heutigen Ausbauzustand dürften jedenfalls die Landesstraßen 206 beziehungsweise 213 auf dem Hunsrück kaum den Anforderungen an eine überregionale Verkehrsverbindung genügen; für die Verkehrszuführung auf der rechten Rheinseite gilt das Gleiche.

Darf man einem Verkehrsminister, der natürlich um diese Zusammenhänge weiß, unterstellen, er wolle in Wirklichkeit diese Brücke nicht, wenn er bei derzeit 900 Rheinüberquerungen die Wirtschaftlichkeitsfrage stellt? Es liegt bei Minister Bauckhage, klar zu machen, dass für den Fall des kommunalen Brückenbaus auch Land und Bund in der Person des Landes-Wirtschaftsministers ihren Ausbaupflichten im Straßenbereich nachzukommen haben werden, und damit die noch ruhenden Potenziale aus dem Hinterland einer Rheinbrücke am Mittelrhein auch in ihre Erwägungen einbringen.

Sollten diese Voraussetzungen gegeben sein, wird sich die Wirtschaftlichkeitsfrage sicher nicht mehr mit der Rechnung "900 plus X" stellen lassen, weil die Zahl 900 einfach keine echte Basis darstellt.

Wer dennoch so argumentiert, dem kann ich jedenfalls ehrliches Engagement nicht mehr abnehmen.

Rudolf Heidenblut, Emmelshausen

Ausgabe Bad Ems 19.09.2001

Aus der Traum von der Brücke?

Mittelrhein-Verkehrsstudie bringt Daten für Planung - Landrat Schmidt: Endlich handeln und durchgehenden Radweg bauen

Forderungen prägten bislang die Diskussionen über eine Rheinüberquerung in Höhe der Schwesterstädte St. Goar und St. Goarshausen. Jetzt liegt erstmals ein Datenwerk für den Mittelrhein vor, das mit Zahlen und Fakten Grundlage weiterer Planungen sein könnte.

Von Bernd-Chr. Matern

RHEIN-LAHN. Wirtschaftsminister Hans-Artur Bauchhage hat Anfang dieser Woche die Ergebnisse eines Verkehrsgutachtens für den Mittelrhein vorgestellt. Der Minister lehnt eine Rheinbrücke bei St. Goarshausen nach der Studie zwar nicht grundsätzlich ab. Nach Ansicht Bauchhages sprechen die darin erfassten Zahlen und Daten aber eher für einen Brückenstandort in Bingen.

An einem durchschnittlichen Werktag nutzen insgesamt 3940 Kraftfahrzeuge die fünf Fähren im Mittelrheintal zum Überqueren des Flusses. Zwischen Rüdesheim und Bingen schippern allein mehr als 2000 Fahrzeuge täglich über den Rhein, während es am Fuße der Loreley nur 900 Fahrzeuge sind. Aus der Traum von einer Rheinbrücke im Rhein-Lahn-Kreis?

"Keineswegs", kommentiert Roger Lewentz (MdL), Ortsbürgermeister von Kamp-Bornhofen und Motor einer heimischen Rheinquerung das Gutachten. "Einen Faktor vermisste ich in der Studie, nämlich die Zahl, wie viele Leute an den Rhein fahren würden, wenn sie wüssten, dass es dort eine Verbindung gibt", sagt Lewentz. Er sieht die Ergebnisse positiv: "Die in der Studie genannten Kosten von 60 bis 75 Millionen Mark liegen deutlich unter den mehr als 100 Millionen, die bislang im Raum standen". Außerdem gehöre die grundsätzliche Ablehnung der Brücke als Widerspruch zum Weltkulturerbe der Vergangenheit an. Lewentz: "Man hat anerkannt, dass eine Verbindung, weil sie den Menschen nutzt, nicht grundsätzlich das Weltkulturerbe gefährdet." Eine Brücke in Bingen hält der Politiker für ausgeschlossen: "Die würde mitten durch ein europäisches Vogelschutzgebiet führen."

Die Studie habe dem Verkehrsminister aber deutlich ins Stammbuch geschrieben: "Tu etwas für den rechtsrheinischen Radwegebau", betont Lewentz. Der Radverkehr stellt laut Studie einen erheblichen Wirtschaftsfaktor dar. "Hier sollte daher ein attraktives Angebot zur Verfügung stehen", heißt es in dem Papier. Während linksrheinisch fast ein durchgehender Radweg angeboten werde, hagelt es fürs Angebot gegenüber Kritik. "Rechtsrheinisch bestehen noch eklatante Lücken im Radwegeangebot", fassen die Kocks-Ingenieure zusammen. Besonders kritisch sei die Situation im Bereich der Loreley, wo durch die Vielzahl der unterschiedlichen Verkehrsbewegungen ein erhebliches Sicherheitsrisiko bestehe und im Abschnitt Kestert - Kamp-Bornhofen, wo auch der Straßenzustand der B 42 sehr schlecht sei.

Dass nach diesen Erkenntnissen ("die sind uns ja nicht neu") jetzt auch endlich in Sachen Radwegebau gehandelt werde, fordert auch Landrat Kurt Schmidt. "Das Gutachten bestätigt vor allem: Wir brauchen den durchgehenden Rad- und Wanderweg entlang der B 42", so Schmidt. Was die Rheinbrücke angehe, so gäben die Zahlen nur Aufschluss über den jetzigen Zustand. Aber schon 1982 habe eine Studie der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald eine erhebliche Zunahme des Ost-West-Verkehrs ausgewiesen und mehr als deutlich gemacht, dass es einer festen Verbindung bedürfe. "Da werden ja ganze Räume miteinander verbunden."

Ob denn eine solche "Wahnsinns-Elle" auch vor dem Bau anderer rheinland-pfälzischer Brücken - etwa an Mosel oder Ahr - angelegt worden seien, bezweifelt Schmidts Kollege vom Rhein-Hunsrück-Kreis, Bertram Fleck. "Die Potenziale an Verkehr wurden in dem Gutachten gar nicht berücksichtigt", so Fleck und weiter: "Es gibt sie, man muss sie nur wollen." Am 25. September will der Vorstand der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald seinen Planungsauftrag für die Studie vergeben, die dann im nächsten Jahr vorliegen soll.

Für den Befürworter eines "Tals der fliegenden Brücken", Heinz Scholl aus Braubach, zeigt das Gutachten, dass in Mainz keine einheitliche Meinung zur Rheinbrücke herrscht. "Die 900 Fahrzeuge, die da gezählt wurden, sind bei einer Kosten-Nutzen-Analyse im Vergleich zu anderen Brückenbauwerken ja eher eine vernachlässigbare Größe", interpretiert er die Studie. Im Verbandsgemeinderat Braubach hatte man sich zuletzt dafür ausgesprochen, als zwei- bis dreijähriges Modellprojekt auf eine Ausweitung der Fahrzeiten hinzuwirken und gleichzeitig die Planung der Brücke voranzutreiben.

Zu dem Verkehrsgutachten gehört auch die Beurteilung von Rad- und Wanderwegen sowie der Parkmöglichkeiten. Mehr Parkplätze, insbesondere an den Ausgangspunkten für Wanderungen, fordern die Gutachter ebenso wie eine verbesserte Unterhaltung der vorhandenen Wanderwege. Ausbaubedarf bestehe an den Zulaufstrecken auf der B 274 und der B 42 aus und in den hessischen Raum. Erneuerungsbedürftig seien auch die Fährköpfe Kaub und St. Goar. Höchste Priorität müsse aber die Entwicklung eines verkehrsmittelübergreifenden Konzeptes haben.

Ausgabe Bad Ems 19.09.2001

Meinung

Forderungen folgen Fakten Bernd-Chr. Matern zur Mittelrhein-Studie

In Sachen Rheinbrücke sagen die Zahlen der Bauckhage-Studie so viel Neues nicht aus. "Wo Tauben sind, fliegen Tauben hin", weiß schon der Volksmund. Es verwundert nicht, dass das schippernde Verkehrsaufkommen zwischen St. Goarshausen und St. Goar mit 900 Fahrzeugen pro Tag recht bescheiden ausfällt, denn dort nehmen, wie wir wissen, die "Tauben" in den letzten Jahrzehnten Reißaus. Vor allem Touristen und Berufspendler mit kurzen Wegen zur Arbeit profitieren von der Fähre. Den Verfechtern einer Brücke geht's aber gerade darum, die Wirtschaft beidseits des Tales wieder anzukurbeln, um mehr Arbeitnehmer, Arbeitgeber und Zulieferer über den Rhein und in die Region zu schicken. Immerhin: Den Forderungen folgen nun erstmals Fakten, die künftige Diskussionen argumentativ bereichern werden. Entscheidungsreif wird die Sache, wenn auch die Zahlen der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald vorliegen. Aufschlussreich ist das Gutachten trotzdem. Denn es liefert ja auch noch eine Flut von Anregungen, wo im Mittelrheintal über die Rheinbrücke hinaus dringender Handlungsbedarf besteht.

Ausgabe Gesamt 18.09.2001

Rechnet sich die Rheinbrücke?

Bauckhage skeptisch - Verkehrsstudie kritisiert Zustand der Bahnhöfe

MITTEL RheIN. Der Brückenschlag zwischen St. Goarshausen und St. Goar wird aus Sicht von Verkehrsminister Hans-Artur Bauckhage (FDP) immer schwieriger. Denn nach einer neuen Analyse der Verkehrsströme lassen sich werktags zwischen den zwei Rheinstädten nur 900 Autos übersetzen. Er sei deshalb auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie gespannt, die die Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald anfordern will. Unabhängig der baulichen Probleme im engen Rheintal müsse sich jeder Bauträger gut überlegen, ob sich Investitionskosten von "mindestens" 60 Millionen Mark für "900 plus x" Autos auch lohne. Um den Mittelrhein für Touristen wieder attraktiver zu machen, müsse auch das Rad- und Wanderwegenetz ausgebaut, besser vernetzt und vermarktet werden, so die Studie, die den miserablen Zustand von Bahnhöfen kritisiert. (us)

Seite 3: Hol über - mit
Fähre oder Brücke?

Ausgabe Mainz 18.09.2001

Hol über - mit Fähre oder Brücke?

Bauckhage: Suche nach Investor schwierig - Verkehrsanalyse am Mittelrhein - Miserable Bahnhöfe Von Ursula Samary

MAINZ. Verkehrsplaner stehen im Mittelrheintal vor der kniffligen Frage, wie sie die Flusslandschaft für Touristen wieder attraktiver machen, ohne die Burgenromantik zu verschandeln. Dabei soll ein Gutachten helfen, das Bund, Land und Gemeinden gravierende Mängel auflistet: Es fehlen Rad- und (verknüpfte) Wanderwege, aber auch Parkplätze, moderne Bahnhöfe und staufreie Fährzufahrten.

Verkehrsminister Hans-Artur Bauckhage (FDP) beurteilt nach dieser Analyse noch skeptischer als vorher die Wirtschaftlichkeit einer Brücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen, die der Bund nicht bauen will. Um keine Hoffnungen in den Rheinorten vorschnell zu zerreden, will er die Machbarkeitsstudie abwarten, die die Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald in Auftrag geben will. Aber jeder müsse sich fragen, ob sich eine Investition von "mindestens" 60 Millionen Mark für "900 Überfahrten plus x" tatsächlich lohnt. Eine Vorgabe steht fest: Die Brücke darf einem Weltkulturerbe nicht im Weg stehen. Bei Bingen-Rüdesheim unterstützt der Minister dagegen Pläne, eine kommunale Maut-Brücke zu bauen.

Einzelne Daten aus der etwa 200 000 Mark teuren Studie von Kocks Consult (Koblenz) zeigen auch Kommunen: Es ist noch viel zu tun.

Tourismus: Der Hauptwirtschaftszweig stagniert. Gäste bleiben im Schnitt nur 1,68 Tage. Der Standard in Hotels und Gaststätten sinkt.

Straßenverkehr: Autobahnen entlasten das Tal. Die Belastung stagniert hinter den Toren von Koblenz seit 1988. Im Ferienmonat September fahren maximal 6400 Autos durch St. Goar, Richtung Boppard/Bacharach sind es keine 5000. Durch Stolzenfels rauschen aber 11 800, bei Bingerbrück sind es 9300 Autos. Der Lkw-Anteil liegt unter fünf Prozent. Die Lage auf der anderen Rheinseite ist ähnlich: 6200 Autos in St. Goarshausen, 21 500 in Lahnstein. Das Land prüft den Ausbau der Durchfahrten Niederheimbach, Trechtingshausen und Stolzenfels.

Fähren: 3940 Autos lassen sich werktags übersetzen - 2030 in Bingen/Rüdesheim, 900 in St. Goar/St. Goarshausen. Dem Ansturm an Wochenenden steuern Fährmänner mit Extra-Fahrten entgegen. In bessere Rampen investiert das Land zwei Millionen in St. Goar und St. Goarshausen.

Schiene: Im Nahverkehr sind werktags 1000 bis 1300 Fahrgäste unterwegs. Außer in Boppard schreckt der Zustand der Bahnhöfe ab - mit dunklen Gängen, fehlenden P+R-Anlagen und Bushaltestellen. Dabei erhalten Kommunen für Umbauten bis zu 85 Prozent Landeszuschüsse.

Räder: Radwege gelten als Wirtschaftsfaktor, sind aber mit Burgen oder Innenstädten oft gar nicht oder schlecht verknüpft. Lücken an der B9 sollen sich bis 2006 schließen. Kosten: 16 Millionen Mark. Für die B42 hofft das Land, dass der Bund im Nationalen Radverkehrsplan 40 Millionen bewilligt.

Parkplätze: Gutachter vermissen überall Parkraumkonzepte. Nicht nur in St. Goar blockierten Schiffstouristen oft komplett alle Flächen.

Wanderwege: Auf Karten enden viele Wege im Nichts - ohne Hinweis auf die Sehenswürdigkeit im nächsten Ort.

Ausgabe Bad Ems 15.09.2001

Im Detail

Thema Brücke

Auch die Zukunftsvision Rheinbrücke war Thema beim Gespräch über Verkehrsfragen. Laut Bernd Hölzgen vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen laufen derzeit die Verkehrsuntersuchungen für das gesamte Mittelrheintal. Eine konkretere Aussage zu einer rund 60 bis 75 Millionen Mark teuren, 240 Meter breiten, ohne Mittelpfeiler zu bauenden Brücke sei erst Ende des Jahres möglich.

Ausgabe Bad Ems 07.09.2001

Studie zur Brücke veranlasst

Planungsgemeinschaft: Kosten und Folgen der Rheinquerung ermitteln

RHEIN-LAHN. "Wir müssen in Sachen Rheinbrücke endlich ein Stück weiterkommen. Deshalb wird die Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald im Herbst dieses Jahres eine Untersuchung der Machbarkeit einer Rheinquerung zwischen Koblenz und Rüdesheim zur Ausschreibung bringen", so Landrat Kurt Schmidt. In einem Schreiben an seinen Kollegen, Landrat Albert Berg-Winters vom Landkreis Mayen-Koblenz, dem Vorsitzenden der Planungsgemeinschaft, bittet Schmidt um einen Sachstandsbericht. Schließlich wurde im Januar 2000 bereits eine Machbarkeitsuntersuchung beschlossen, und die haushaltsrechtlichen Mittel wurden bereit gestellt.

Inzwischen hat die Planungsgemeinschaft eine Projektbeschreibung für die Ausschreibung dieser Untersuchung vorgelegt. So sollen die Möglichkeiten einer Rheinquerung untersucht und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung, strukturellen Wirkungen, Umweltwirkungen, der landschaftsverträglichen Einbindung einer Brücke und den mit deren Bau verbundenen Kosten beurteilt werden.

Binnen Jahresfrist soll der Untersuchungsauftrag nach den Vorstellungen der Planungsgemeinschaft fertig gestellt sein. "Die Untersuchung wird uns in absehbarer Zeit zeigen, wie es in Sachen Rheinquerung weitergehen kann", so Landrat Kurt Schmidt abschließend.

Ausgabe Bad Ems 06.09.2001

Rheinbrücke Leben eingehaucht

IHK: Studie zur Rheinquerung vorgestellt - Brücke schließt Weltkulturerbe nicht aus - Kosten um 50 Millionen Mark

Die Rheinbrücke hat Form angenommen. Wenigstens in einer Studie, die Studenten der FH Koblenz gestern im Auftrag der IHK auf der Loreley präsentiert haben. Prämisse: Brücke und Weltkulturerbe müssen sich vertragen.

Von Michael Kaes

RHEIN-LAHN. "Die Menschen der Region fühlen sich abgehängt vom Rest des Landes. Eine Brücke schafft Verbindungen", so brachte Heinz-Michael Schmitz, Präsident der Industrie- und Handelskammer Koblenz (IHK), auf den Punkt, was Politiker, Wissenschaftler und Vertreter von IHK und Handwerkskammer gestern ins Besucherzentrum der Loreley geführt hatte. Der Wunsch nach einer Rheinquerung bei St. Goarshausen. Dabei stellten neun Architekturstudenten der Koblenzer Fachhochschule Entwürfe zu einem solchen Bauwerk vor. Den Auftrag hierzu hatte die IHK gegeben. Prämisse war, die Brücke nicht protzig ins Tal zu klotzen, sondern so zu gestalten, dass sowohl der Geldbeutel des Trägers als auch das Landschaftsbild geschont würden; Stichwort: Weltkulturerbe.

"Wir wollten keine realisierungsfertige Planung erstellen, sondern zeigen, dass es eine Lösung gibt, die auf die subtile Landschaft Rücksicht nimmt", erklärte Professor Gustl Lachemann den Anspruch seiner Studenten. Und er hatte Zahlen parat. 4000 bis 5000 Mark würde der Quadratmeter Brücke kosten. Gebaut als Straße von regionaler Bedeutung sei eine Breite von 15 bis 16 Metern nötig, Fuß- und Radweg inklusive. Je nach Entwurf würde die Brücke 150 bis 250 Meter lang, die Kosten für das Bauwerk allein lägen demnach zwischen zwölf und 20 Millionen Mark - grobe Schätzungen seien das, so Lachemann.

Damit indes ist es nicht getan, zeigte die - ebenso grobe - Kalkulation Bernd Hölzgens vom Wirtschaftsministerium. Er kam unterm Strich auf 50 bis 60 Millionen Mark, alle Anschlüsse an die Bundesstraßen 9 und 42 inklusive. Zehn Jahre dauere die Umsetzung mindestens. Die Idee eines Tunnels unterm Strom wies er als zu teuer, weil aufwendig zurück.

Eine kommunale Brücke also statt einem monumentalem Höhenbauwerk in Bundesträgerschaft, wie es vor rund 20 Jahren geplant war. Für die Finanzierung hieße das: Die Kreise Rhein-Lahn und Rhein-Hunsrück teilten sich, was nach dem Zuschuss vom Land übrig bleibt. Der könne zwischen 65 und 80 Prozent betragen, erklärt Landrat Kurt Schmidt.

Wie dem übrigen Plenum schien ihm der Bau der "Fähre ohne Ladenschluss" Herzenssache. "Straßen bedeuten Leben", bemühte Schmidt alte Römer, um den Stellenwert der Anbindung zu illustrieren. Seine kritische Ergänzung: "Es gilt zu bedenken, dass für eine Brücke gewaltige Ausgleichsflächen geschaffen werden müssten."

Einen Boom in Handel und Tourismus, aber auch die bessere Anbindung an die Bäderstraße und den Flugplatz Hahn sah Heinz-Michael Schmitz mit der Brücke einhergehen. Und Rhein-Hunsrück-Landrat Bertram Fleck sah gar Heilung für die "amputierte Nachbarschaft" beidseits des Rheins in Sicht. Zudem verwies er Einwände, Brücke und UNESCO-Anerkennung schlossen sich aus, ins Reich der Fabel. "Das steht so nirgends geschrieben." Vielmehr seien Anforderungen an Standort, Bauart und Baumaterial definiert.

Bei allen hehren Zielen: Konkretes gab's auf der Loreley kaum. Vielmehr sollte ein Anstoß gegeben werden, um der Idee der Brücke langsam Leben einzuhauchen. Der nächste "Hauch" kommt aus Mainz. Dort stellt das Wirtschaftsministerium eine Untersuchung der regionalen Verkehrsströme vor. Auch eine Machbarkeitsstudie der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald ist auf dem Weg.

Dem könnte eine Anregung von Professor Lachemann folgen: "Sinnvoll wäre, einen Wettbewerb für die Gestaltung der Brücke auszuschreiben, an dem sich auch Landschaftspfleger beteiligen."

Ausgabe Koblenz 06.09.2001

"Region abgehängt"

IHK: Studie zur Rheinquerung vorgestellt

REGION. Die Rheinbrücke hat Form angenommen. Wenigstens in einer Studie, die Studenten der FH Koblenz gestern im Auftrag der IHK auf der Loreley präsentiert haben. Vorgabe: Brücke und Weltkulturerbe müssen sich vertragen.

"Die Menschen der Region fühlen sich abgehängt vom Rest des Landes. Eine Brücke schafft Verbindungen", so brachte Heinz-Michael Schmitz, Präsident der IHK Koblenz, auf den Punkt, was viele Interessierte gestern ins Besucherzentrum der Loreley geführt hatte: Der Wunsch nach einer Rheinquerung bei St. Goarshausen.

Dabei stellten neun Architekturstudenten der Koblenzer Fachhochschule Entwürfe zu einem solchen Bauwerk vor. Den Auftrag hierzu hatte die IHK gegeben. Vorgabe war, die Brücke nicht protzig ins Tal zu klotzen, sondern so zu gestalten, dass sowohl der Geldbeutel des Trägers als auch das Landschaftsbild geschont würden. "Wir wollten keine realisierungsfertige Planung erstellen, sondern zeigen, dass es eine Lösung gibt, die auf die subtile Landschaft Rücksicht nimmt", erklärte Professor Gustl Lachemann.

Die Kosten des 15 bis 16 Meter breiten und 150 bis 250 Meter langen Bauwerkes schätzt er auf zwölf bis 20 Millionen Mark. Bernd Hölzgens vom Wirtschaftsministerium rechnet hingegen mit 50 bis 60 Millionen Mark, alle Anschlüsse an die Bundesstraßen inklusive. Zehn Jahre dauere die Umsetzung mindestens.

Einen Boom in Handel und Tourismus, aber auch die bessere Anbindung an die Bäderstraße und den Flugplatz Hahn sah Heinz-Michael Schmitz mit der Brücke einhergehen. Konkretes gab's auf der Loreley kaum. Vielmehr sollte ein Anstoß gegeben werden, um der Idee der Brücke langsam Leben einzuhauchen. (kae)

Ausgabe Bad Kreuznach 01.09.2001

47 Gruppen bündeln ihre Kräfte gegen geplante Rheinbrücke

Sonntag Kundgebung zum Großprojekt zwischen Bingen und Rüdesheim

BINGEN. Eine Brücke zwischen Bingen und Rüdesheim über den Rhein - zwischen dem Ersten Weltkrieg gab es sie vorwiegend aus strategischen Gründen, um vom Rhein-Main-Gebiet schneller nach Frankreich kommen zu können. Nachdem die Brücke schwer beschädigt worden war, wurde sie kurz vor Ende des Krieges von deutschen Militärs gesprengt, um den Übergang der Alliierten über den Rhein aufzuhalten.

Seitdem kam auf beiden Seiten des Rheines immer wieder der Wunsch auf, bei Bingen eine neue Rheinbrücke zu bauen. Da man im Rheingau nicht wertvolle Weinanbauflächen opfern wollte und mehr Verkehrsbelastung von den Fremdenverkehrsgemeinden nicht akzeptiert wurde, wurde ein Schnellstraßenprojekt über die Ilmen Aue mit Anbindung der A 66 an die A 60 zwischen Bingen und Ingelheim in den 70er-Jahren nicht realisiert.

Argumente gesammelt

Naturschützer führen eine Reihe von Argumenten gegen eine Rheinbrücke an: Der Inselrhein zwischen Mainz/Wiesbaden und Bingen/Rüdesheim mit seinen ausgedehnten Auenlandschaften hat sich zu einem wertvollsten Naherholungsgebiet für die Menschen der Region entwickelt. Dieser Rheinabschnitt ist ein wichtiger Trittstein auf dem internationalen Wasservogelzug. Etwa zehn Prozent der eurasischen nordischen Wasservogelpopulationen benutzen diesen Rheinabschnitt als Rast- oder Überwinterungsplatz. Durch viele Schutzbemühungen ist dieser Landschaftsraum aber auch wichtiger Brutplatz für viele seltene Tier- und Vogelarten. Auf den Rheininseln und in den Auenbereichen brüten wieder Kormorane, Reiher und sogar der Weißstorch.

Bündnis gegründet

Weil das Brückenbauwerk aber mittlerweile ein Politikum geworden ist, haben sich schon 47 regionale und überregionale Gruppen, die sich für den Menschen und die Natur einsetzen, im Aktionsbündnis Rheinauen zusammengeschlossen.

Mit einer Kundgebung am Sonntag, 2. September, 12 Uhr, vor der alten Stadthalle Bingen wollen diese Gruppen über die Risiken und Folgen dieses Brückenbauwerkes aufklären. Namhafte Redner konnten für die Veranstaltung gewonnen werden: Die Bundesvorsitzende des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Dr. Angelika Zahrt, das Präsidiumsmitglied des Naturschutzbundes Deutschland Simone Heitz, Die BUND-Landesvorsitzende Hennen, der Landesvorsitzende des NABU Rheinland-Pfalz Siegfried Schuch und der Vorsitzende der Binger SPD-Stadtratsfraktion Dr. Müller-Heidelberg. Moderiert wird die Veranstaltung von dem Naturschützer Robert Schwantzer, der die Rheinaue seit 40 Jahren kennt und sich für deren Schutz einsetzt.

Lied komponiert

Die Kundgebung wird begleitet von Musikgruppen, die ab 10.30 Uhr vor der alten Stadthalle aufspielen. Von Bänkelsängern aus Oestrich/Winkel wird sogar ein eigens komponiertes Rheinbrückenlied präsentiert. Die beteiligten Gruppen wollen aber auch den 2. September zum Naturerlebnistag machen. Sie wollen den Menschen zeigen, wie Landschaft und Natur sind. Deshalb werden in der gesamten Region zahlreiche Exkursionen und Fahrradsternfahrten angeboten, deren Ziel die Kundgebung und das Binger Winzerfest sein werden.

Weitere Informationen des Aktionsbündnisses Rheinauen zur Rheinbrücke sind im Internet unter www.NABU-Rheinauen.de/Rheinbruecke nachzulesen. Für Rückfragen stehen die Koordinationsstelle des AB Rheinauen oder das NABU-Naturschutzzentrum Rheinauen in Bingen-Gaulsheim, Telefon 06721-14367, zur Verfügung.

Ausgabe Bad Ems 25.08.2001

Einwohner-Versammlung in der Rheingemeinde Filsen: Bürgerinnen und Bürger hatten nur wenige Fragen an Verwaltungs-Chef und Ortsbürgermeister

Fähre soll länger fahren

Finanziell steht's in Filsen nicht zum Besten

Nicht zum Besten steht es mit der Finanzlage in Filsen. Ortsbürgermeister Berhold Dorweiler nannte bei der Einwohnerversammlung eine Pro-Kopf-Verschuldung von 470,31 Mark, die etwas über dem Landesdurchschnitt liegt.

Von Jürgen Heyden

FILSEN. In einer gut besuchten Einwohner-Versammlung informierte Bürgermeister Berthold Dorweiler über den aktuellen Stand in der Rheingemeinde.

Die Finanzlage ist angespannt. Der Schuldenstand lag im Jahr 2000 bei 306 000 Mark oder 470,31 Mark pro Kopf (Landesdurchschnitt: 451 Mark). Den Löwenanteil der Gemeindefinanzen verschlingen die Umlagen für die Verbandsgemeinde (226 000 Mark) und den Kreis (184 000 Mark). Für freiwillige Ausgaben verblieben lediglich 483,70 Mark, ganze 0,06 Prozent des Jahresetats.

Dorweiler lobte die gute Integration der Senioren und die vorbildliche Jugendarbeit innerhalb der Gemeinde. Dietmar Runkel, Naturschutzbeauftragter in Filsen, brachte einige Aktionen in Erinnerung. Er appellierte an die Bürger, die gewachsene Kulturlandschaft zu erhalten. Viele Bürger sähen in der Zugehörigkeit zum Naturpark Nassau vorrangig die damit verbundenen Einschränkungen, würden dabei aber die Zuschüsse für Gemeinde, die in den vergangenen beiden Jahren rund 6000 Mark einbrachten, übersehen. Die Aktion "Baum 2000" des Rhein-Lahn-Kreises sei bei den Bürgern auf wenig Interesse gestoßen. Ein ganz unerwartetes Ergebnis habe hingegen die erstmalige Ziegenbeweidung in der Gemarkung gezeigt.

Die zurzeit unbesetzte Stelle des Schulleiters der Grundschule Filsen/Osterspai, so Verbands-Gemeinde-Bürgermeister Hans-Dieter Ilgner, könne noch im laufenden Jahr wieder besetzt werden. Im Bereich Wasser- und Abwasser, so der Verwaltungschef, sei die Zeit hoher Investitionen vorbei, der Zielplan sei erfüllt, übrig bliebe noch die Erneuerung von Kanälen.

In der anschließenden Fragestunde hatten die Bürgerinnen und Bürger nur noch wenige Fragen. Sie erkundigten sich nach dem Stand der Anhebung der B 42 in Braubach. Inzwischen, so Ilgner sei das Projekt vermessen. Ungelöst sei indes noch die Frage des Retentionsraumes für das etwa 200 Meter lange Stück, das um 50 Zentimeter angehoben werden soll. Der Ausbau des Verbindungsweges von Filsen nach Osterspai sei wünschenswert, betonte Ilgner. Hier müssten die beteiligten Ortsbürgermeister an einen Tisch.

Angesprochen wurden auch die Fährverbindungen von Filsen nach Boppard und zurück. Bis zum Bau einer Rheinbrücke, müsse den Bürgern eine bessere Alternative geboten werden, erklärte Ilgner auf diese Frage. Um die Fahrzeiten zu verlängern, müssten die Bürgerinitiativen aktiv werden.

In der Frage des Bahnlärms sei weder für den aktiven noch für den passiven Lärmschutz eine Entscheidung gefallen. "Man hört und sieht nichts", hieß es. Nach der Anhörung sei nichts geschehen, unterstrich Ilgner.

Ausgabe Simmern 17.08.2001

Für Maut-Brücke fehlt noch der Rahmen

Länder Hessen und Rheinland-Pfalz müssen für Bingen-Rüdesheim erst Vorarbeiten leisten

MITTELRHEIN. Noch ist vieles unklar, um den geplanten Brückenbau zwischen Bingen und Rüdesheim. Daher verständigten sich jetzt die Landräte Claus Schick (Mainz-Bingen) und Bernd Röttger (Rheingau-Taunus) mit dem rheinland-pfälzischen Verkehrsminister Hans Artur Bauckhage bei dessen Amtskollegen Dieter Posch in Wiebaden über das weitere Vorgehen in der Angelegenheit Maut-finanzierter Brücken. Ergebnis: Die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen wollen die rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen, um den Bau solcher Querungen über den Rhein zu ermöglichen. Für das weitere Vorgehen zum Schaffen planungsrechtlicher

Voraussetzungen wurden verschiedene Alternativen erörtert, die in den nächsten beiden Monaten überprüft werden sollen. Dabei geht es u.a. um die Frage, ob einer Europa-weiten Ausschreibung zunächst ein Raumordnungsverfahren vorgeschaltet werden muss und ob ein privater Investor schon jetzt als Antragsteller in einem solchen Verfahren auftreten kann.

Grundsätzlich - so heißt es aus dem Kreishaus Mainz-Bingen in Ingelheim - werde nach derzeitigem Kenntnisstand favorisiert, die Rheinbrücke Bingen-Rüdesheim als (privat finanzierte und betriebene) Kreisstraße zu errichten.

Ausgabe Simmern 26.07.2001, Koblenz 01.08.2001

Erste Verkehrsstudie liegt bald vor

Als Vorstufe zur Machbarkeitsstudie der Planungsgemeinschaft für Mittelrhein-Brücke gedacht

MITTELRHEIN. Wie Landrat Bertram Fleck auf Anfrage vom Präsidenten des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen in Koblenz, Oltersdorf, erfuhr, sind die Arbeiten für die Studie der derzeitigen Verkehrssituation im Mittelrheintal im Wesentlichen abgeschlossen.

Der Kreischef hatte sich für eine zügige Bearbeitung eingesetzt, damit die Vorarbeiten für die Verwirklichung der Brücke im Mittelrheintal "endlich abgeschlossen werden können", so Fleck.

In dieser Studie werden im Personenverkehr sowohl der motorisierte Individualverkehr, der ÖPNV, der Fahrrad- und Fußgängerverkehr und der Schiffsverkehr als auch der Verkehr einzelner Nutzergruppen, insbesondere der Einwohner-, Berufs- und Ausbildungs- sowie der Tourismusverkehr dargestellt und analysiert. Der Schlussbericht soll in den nächsten Wochen der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald zugeleitet werden. Diese hat bereits im Januar 2000 beschlossen, eine Machbarkeitsstudie zu der Frage der Errichtung einer Rheinbrücke im Mittelrheintal in Auftrag zu geben.

Die Planungsgemeinschaft kann dann, aufbauend auf den Ergebnissen der Studie der Landesstraßenverwaltung, ihre tiefergehenden Untersuchungen in Auftrag geben. Die Machbarkeitsstudie der Planungsgemeinschaft soll die Bereiche Verkehrsprognosen, strukturelle Entwicklungen und Wirkungen, planerische Gestaltung der Brücke, Ermittlung der Kosten sowie Umweltbelange umfassen. Unter Hinweis auf den Beschluss der Planungsgemeinschaft hat Landrat Fleck den Vorsitzenden der Planungsgemeinschaft, Landrat Albert Berg-Winters (Mayen-Koblenz) gebeten, "schnellstens nach Vorliegen der Verkehrsanalyse die Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben".

Ausgabe Mainz u. Gesamt 02.07.2001

Am Mittelrhein fehlt eine Brücke

Zwischen Koblenz und Mainz gibt es keine feste Verbindung der beiden Flussufer - Zwei mögliche Standorte werden diskutiert

Die Menschen am Mittelrhein hoffen in großer Mehrheit auf den Bau einer Brücke über den Rhein. Während die Mosel von Koblenz bis Trier mehr als 40 Brücken überspannen, fehlt zwischen Koblenz und Mainz jegliche feste Rheinquerung. Partei übergreifend machen sich Politiker rechts und links des Stroms seit gut zwei Jahren dafür stark, den lang gehegten Wunsch einer Brücke im Mittelrheintal endlich zu realisieren.

Von Michael Maurer

MITTELRHEIN. Seit mehr als 20 Jahren wird darüber diskutiert und gestritten, seit gut zwei Jahren gibt es neue Initiativen. Inzwischen kann getrost von einer "Großen Koalition" von SPD, CDU und weiten Teilen der FDP für den Bau einer Brücke im Mittelrheintal gesprochen werden. Zurzeit scheint Stillstand in die Diskussion gekommen zu sein, Anlieger mutmaßen bereits, dass so kurz nach der Landtagswahl das Thema in den Bürokratenschubladen verschwunden sei.

Seit langem wünschen sich die meisten Menschen im Mittelrheintal eine feste Verbindung über den Fluss, der trotz Fährverkehrs eine Grenze darstellt. Wer regelmäßig von hüben nach drüben fährt, kann ein Lied singen von Wartezeiten an den Fähren, die zudem nicht rund um die Uhr fahren. Am späten Abend wird dann aus der 300-Meter-Distanz zwischen St. Goar und St. Goarshausen auch schon mal eine 100-Kilometer-Fahrt über Koblenz. Zunehmende Bedeutung gewinnt die Brücke auch mit der Entwicklung rund um den Flughafen Hahn, der große und neue Verkehrsströme anzieht.

Vorreiter in der aktuellen Diskussion war der Kamp-Bornhofener Ortsbürgermeister und SPD-Landtagsabgeordnete Roger Lewentz. Seinen Initiativen schloss sich nach den SPD-Kreisverbänden beiderseits

des Rheins auch die Union unter Federführung des Rheinböllener Abgeordneten Hans-Josef Bracht, an. Der CDU-Politiker brachte seine Parteiorganisation rechts und links ebenfalls auf "Strom-Linie". Auf Grundlage der Partei übergreifenden Zustimmung hat Verkehrsminister Bauckhage ein Wirtschaftlichkeits- und Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, von dessen Ergebnis das weitere Verfahren abhängt. In der zweiten Jahreshälfte wird mit dem Resultat gerechnet, allerdings liegen bereits erste Erkenntnisse vor.

Im Vorstand des Forums Mittelrheintal, das die Anerkennung der Region als U~NESCO-Weltkulturerbe betreibt, zeigte sich der Vorsitzende und Bopparder Bürgermeister Walter Bersch zuversichtlich, dass er ein "eindeutiges Ergebnis" für die Brücke erwarte. Dies hätten bereits Erkenntnisse aus der Diskussion in Bingen und Rüdesheim gezeigt, wo Bestrebungen für einen mautfinanzierten Brückenbau über den Rhein laufen, vermutlich aber nicht realisiert würden.

Roger Lewentz hatte vor der Landtagswahl die Bevölkerung zu Meinungsäußerungen aufgerufen und eine ungeahnte Resonanz erfahren. Einige Hundert Zuschriften und etliche "Klicks" auf seiner Homepage bestätigten ihn in seinem Eintreten für den Bau. Ins gleiche Horn stößt auch sein CDU-Kollege Hans-Josef Bracht. Er sähe zwar den Fährverkehr am liebsten rund um die Uhr ausgedehnt, sieht das aber auch nicht als Alternative für die Brücke.

Als äußerst positiv wertet Lewentz die Tatsache, dass der Brückenbau in den Koalitionsvertrag der neuen rheinland-pfälzischen Landesregierung aufgenommen sei. Dies begrüßt auch ausdrücklich der Präsident der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Hans-Dieter Gassen, der sich gegenüber unserer Zeitung als klarer Brückenbefürworter äußerte.

Das Forum Mittelrheintal hat nun - unter der Voraussetzung der anerkannten Notwendigkeit des Brückenbaus - beim Land Rheinland-Pfalz Haushaltstitel für einen Gestaltungswettbewerb Rheinbrücke angemeldet. Hier müssten alle Möglichkeiten ausgelotet werden, einen solchen Neubau in dem mit der Idee des Weltkulturerbes einverträglichsten Maße zu realisieren.

Ein Architektenwettbewerb von internationalem Rang ist denkbar. Diese Auffassung unterstützt auch Forums-Geschäftsführer Heino Rönneper (Boppard): "Wir können nicht den Menschen im Rheintal eine solch notwendige Infrastruktur verweigern und sie aber mit dem Bahnlärm kaputtmachen!"

Ausgabe Mainz 24.04.2001

Beide wollen die Brücken

Die Landratskandidaten und ihre Pläne (I): Die MRZ befragte Schick und Hanke zu den Kreisthemen

Endspurt im Rennen um den Posten des Landrats im Kreis Mainz-Bingen: Amtsinhaber Claus Schick (SPD) und Herausforderer Dr. Gerhard Hanke (CDU) müssen für eine Menge Themen Ideen und Antworten parat haben. Sowohl bei der Einstellung zu neuen Rheinbrücken bei Bingen und Nierstein als auch bei ihren Vorstellungen von einer guten Verwaltung liegt der Unterschied in den Nuancen.

MAINZ-BINGEN. Die Bürger des Landkreises Mainz-Bingen werden am kommenden Sonntag, 29. April, bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr an die Urnen gerufen. Die beiden Kandidaten Claus Schick (SPD) und Dr. Gerhard Hanke (CDU) beantworteten persönlich acht MRZ-Fragen zu den entscheidenden Themen der Kreispolitik. Wir präsentieren in einer Artikelreihe ihre Antworten im Wortlaut.

Ein emotional diskutiertes Thema im Landkreis waren die Pläne für eine weitere Rheinbrücke.

Claus Schick: Ich hoffe, dass die Brücken bei Bingen und Nierstein auf privat finanzierter Basis realisiert werden. Erste wichtige Schritte sind eingeleitet. Dabei darf es keine Konfrontationsstellung zwischen wirtschaftlichen Interessen und Naturschutz geben. Beides muss sorgfältig gegeneinander abgewogen und in Einklang gebracht werden. Dazu bedarf es einer umfassenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung mit Alternativen.

Dr. Gerhard Hanke: Die Brückenpläne sind für die weitere Entwicklung unseres Landkreises wie für die ganze Region von großer Bedeutung. Was die Umweltproblematik in Bingen angeht, so ist zuallererst eine Untersuchung über die Auswirkungen einer Brücke für das dortige FFH-Naturschutzgebiet erforderlich, erst dann kann eine Abwägung erfolgen. Eine Fähre, so gut sie auch ist, kann nie eine Brücke voll ersetzen. Andererseits sollte sorgfältig geprüft werden, ob die Autofahrer aus Bingen und Ingelheim die Umwege über Kempten akzeptieren werden. Eine mögliche Alternative sehe ich zudem in einer Tunnellösung. Eine moderne und effektive Verwaltung ist gerade in Zeiten knapper Kassen wichtig. Schick und Hanke erläutern, wie sie dies für den Landkreis gewährleisten wollen.

Claus Schick: Die Kreisverwaltung ist mit dem Bezug des neuen Gebäudes und der Einführung einer leistungsfähigen EDV ein modernes Dienstleistungsunternehmen mit hoher Effizienz und Bürgerfreundlichkeit. Dies wurde in einer anonymen Bürgerbefragung ausdrücklich bestätigt. Auch der Rechnungshof hat der Verwaltung eine sparsame und effiziente Arbeit bescheinigt. Die Einrichtung einer Bürgerbeauftragten hat sich

bewährt. In Zukunft wird es darum gehen, die "virtuelle Kreisverwaltung" als besonderen Service im Internet anzubieten und das Bewusstsein der "Service-Einrichtung" weiter zu festigen.

Dr. Gerhard Hanke: Die Verwaltung muss ein Dienstleistungsbetrieb für die Bürger sein. Dies muss vom Chef bis zum letzten Mitarbeiter klar sein. Ich werde als Landrat für jeden Bürger zu sprechen sein, ohne parteipolitische Scheuklappen. Dies setzt eine moderne und leistungsfähige Verwaltung voraus. Hier gilt es, die Möglichkeiten moderner Kommunikation für eine bürgernahe Verwaltung, nicht nur des Internets, auszubauen und zu nutzen. Wichtig ist, dass das Handeln der Verwaltung nachvollziehbar ist.

Ausgabe Mainz 30.03.2001

NABU will gegen Brücke klagen

Binger Ortsgruppe kritisiert "Überrumpelungstaktik der Kreispolitiker"

BINGEN. Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) zeigt sich sehr besorgt über die Vorgehensweise der Landräte aus Mainz-Bingen und Rheingau-Taunus bezüglich der Binger Brücke. Bei der Mitgliederversammlung der Binger Ortsgruppe brandmarkte Vorsitzender Robert Schwantzer die "Überrumpelungstaktik der Kreispolitiker".

Schwantzer kritisierte, dass schon in diesem Jahr der Auftrag an einen Investor vergeben werden soll, die Umweltverträglichkeitsstudie aber erst 2002 folgen soll. "Natürlich kann man das Ergebnis einer Studie vorprogrammieren", so Schwantzer. Dabei sei die Ortsgruppe Bingen und Umgebung mit ihren 791 Mitgliedern nicht grundsätzlich gegen eine Rheinbrücke. Sie sei aber gegen jedes Brückenbauwerk, welches das Europareservat Rheinauen - wie derzeit geplant - in irgendeiner Form beeinträchtige.

Eine Brücke bei Bingen würde die Naturschutzgebiete zerschneiden, wertvollste Brutareale zerstören und einen ganz wichtigen Trittstein auf dem internationalen Wasservogelzug erheblich beeinträchtigen, so Schwantzer. Er fragt, warum man eine Tunnellösung bisher nicht in Erwägung gezogen habe, obwohl viele namhafte Politiker und Fachleute auf diese Möglichkeit hingewiesen hätten. Zudem seien die Pfeiler der alten Hindenburgbrücke - seit über 50 Jahren nicht mehr gewartet - sicher nicht mehr verwendbar. Und wenn die Bürger die Mautbrücke nicht annähmen und sich der Investor zurückzöge, müsste doch wieder der Steuerzahler in die Tasche greifen.

Zudem würden die Rheinfähren bei Bingen und Ingelheim eingehen, weshalb viele Autofahrern Umwege fahren müssten. "Sind den Politikern zusätzliche Verkehrsprobleme im Rheingau und an den Zufahrtsstraßen zur geplanten Rheinbrücke gleichgültig? Oder will man die Verkehrsprobleme auf dem Mainzer Ring durch die Bingen-Rüdesheimer Brücke und eine Autobahn durch den Rheingau lösen?", fragt Schwantzer.

Alle Naturschutzverbände in Hessen und Rheinland-Pfalz seien sich einig, dass ein derartiges Bauwerk an dieser Stelle nicht entstehen dürfe. Daher ziehen sie eine Klage vor deutschen und internationalen Gerichten in Erwägung. Der Binger NABU beschloss außerdem, dem Förderverein zum Ausbau der Fährverbindungen beizutreten und europaweit Naturschützer gegen das geplante Vorhaben zu mobilisieren.

Ausgabe Simmern 16.03.2001

Mit Maut schneller über den Rhein

Mehrere Investoren stehen für den Bau einer Brücke zwischen Bingen und Rüdesheim bereit - Ein Fährtag in Ingelheim

Der Bau einer Rheinbrücke zwischen Bingen und Rüdesheim hat das Stadium des bloß Angedachten verlassen. Gestern bestätigten Investoren ihre Absicht, eine mautfinanzierte Brücke zu errichten.

Von Guido Steinacker

MAINZ-BINGEN. Jahrelang gehörte die Forderung nach einer weiteren Rheinbrücke zur Standard-Äußerung vieler rheinhessischer Politiker. Jetzt könnte alles ganz schnell gehen. Gestern präsentierten die Landräte Claus Schick (SPD) und sein Amtskollege aus dem Rheingau-Taunus-Kreis, Bernd Röttger (CDU), mit der Münchener Ingenieurgesellschaft Dorsch Consult erstmals einen möglichen Investor, der bei Bingen eine mautfinanzierte Brücke nach Rüdesheim errichten will. Bereits im Herbst sollen die Ausschreibungen gelaufen und ausgewertet sein. Baubeginn könnte 2005 sein.

Dorsch Consult gehört zur Pariser Investorengruppe Egis, die bereits Großprojekte wie die 17-Kilometer-Brücke Vasco da Gama bei Lissabon gebaut hat. In Bingen geht es freilich ein paar Nummern kleiner. Ein Egis-Gutachten errechnete Baukosten von 80 Millionen Mark - wie schon die von betroffenen Kreisen und Kommunen in Auftrag gegebene Untersuchung.

Die Kreise Mainz-Bingen und Rheingau-Taunus werden die Rahmenbedingungen vorgeben: Eine regionale Brücke mit zwei Fahrspuren, Fuß- und Radweg soll es geben, die rund 4000 bis 5000 Überfahrten täglich zu bewältigen hat - zu Preisen, die denen des Fährverkehrs entsprechen.

Dorsch Consult glaubt, dass sich das Brückenprojekt innerhalb dieses Rahmens rechnen wird. Mit der Deutschen Bank und dem Bauunternehmen Bilfinger & Berger präsentierten sich gestern zudem zwei weitere potenzielle Investoren - die Ausschreibung könnte sich also zu einem echten Wettbewerb auswachsen.

Wichtig für den Kreis ist, dass letztlich regionale Firmen die Brücke erbauen, wie es Dorsch Consult vorhat.

Beide Bundesländer müssen ihre Gesetze zudem erst noch dem für Deutschland neuen Modell einer Mautfinanzierung anpassen - was die Landkreise als Formsache einschätzen. Für die Fährbetriebe von Boppard bis Ingelheim dürfte es schwer werden, der Konkurrenz einer Brücke standzuhalten. Die Überfahrt zwischen Ingelheim und Oestrich-Winkel ist am kommenden Samstag (17.) für Personen kostenlos, für Fahrzeuge für eine ganze Mark zu haben.

Mit diesem "Fährtag" wolle er, betont Betreiber Michael Maul, "den Menschen der Region die Fähre wieder ein Stück näher bringen" und zeigen, "dass sie nicht nur die romantischere, sondern durchaus auch eine wirtschaftliche Alternative zur geplanten Mautbrücke ist".

Ausgabe Mainz 16.03.2001

Mit Maut schneller über den Rhein

Mehrere Investoren stehen für den Bau einer Brücke zwischen Bingen und Rüdenheim bereit - Ein Fährtag in Ingelheim

Der Bau einer Rheinbrücke zwischen Bingen und Rüdenheim hat das Stadium des bloß Angedachten verlassen. Gestern bestätigten Investoren ihre Absicht, eine mautfinanzierte Brücke zu errichten.

Von Guido Steinacker

MAINZ-BINGEN. Jahrelang gehörte die Forderung nach einer weiteren Rheinbrücke zur Standard-Äußerung vieler rheinhessischer Politiker. Jetzt könnte alles ganz schnell gehen. Gestern präsentierten die Landräte Claus Schick (SPD) und sein Amtskollege aus dem Rheingau-Taunus-Kreis, Bernd Röttger (CDU), mit der Münchener Ingenieurgesellschaft Dorsch Consult erstmals einen möglichen Investor, der bei Bingen eine mautfinanzierte Brücke nach Rüdenheim errichten will. Bereits im Herbst sollen die Ausschreibungen gelaufen und ausgewertet sein. Baubeginn könnte 2005 sein.

Dorsch Consult gehört zur Pariser Investorengruppe Egis, die bereits Großprojekte wie die 17-Kilometer-Brücke Vasco da Gama bei Lissabon gebaut hat. In Bingen geht es freilich ein paar Nummern kleiner. Ein Egis-Gutachten errechnete Baukosten von 80 Millionen Mark - wie schon die von betroffenen Kreisen und Kommunen in Auftrag gegebene Untersuchung.

Die Kreise Mainz-Bingen und Rheingau-Taunus werden die Rahmenbedingungen vorgeben: Eine regionale Brücke mit zwei Fahrspuren, Fuß- und Radweg soll es geben, die rund 4000 bis 5000 Überfahrten täglich zu bewältigen hat - zu Preisen, die denen des Fährverkehrs entsprechen.

Dorsch Consult glaubt, dass sich das Brückenprojekt innerhalb dieses Rahmens rechnen wird. Mit der Deutschen Bank und dem Bauunternehmen Bilfinger & Berger präsentierten sich gestern zudem zwei weitere potenzielle Investoren - die Ausschreibung könnte sich also zu einem echten Wettbewerb auswachsen.

Wichtig für den Kreis ist, dass letztlich regionale Firmen die Brücke erbauen, wie es Dorsch Consult vorhat.

Beide Bundesländer müssen ihre Gesetze zudem erst noch dem für Deutschland neuen Modell einer Mautfinanzierung anpassen - was die Landkreise als Formsache einschätzen. Für die Fährbetriebe von Boppard bis Ingelheim dürfte es schwer werden, der Konkurrenz einer Brücke standzuhalten. Die Überfahrt zwischen Ingelheim und Oestrich-Winkel ist am kommenden Samstag (17.) für Personen kostenlos, für Fahrzeuge für eine ganze Mark zu haben.

Mit diesem "Fährtag" wolle er, betont Betreiber Michael Maul, "den Menschen der Region die Fähre wieder ein Stück näher bringen" und zeigen, "dass sie nicht nur die romantischere, sondern durchaus auch eine wirtschaftliche Alternative zur geplanten Mautbrücke ist".

Ausgabe Bad Kreuznach 16.03.2001

Investor gefunden

Brückenbau ab 2005

BINGEN/INGELHEIM. Eine Münchner Ingenieurgesellschaft kommt als Investor für eine Rheinbrücke zwischen Bingen und Rüdesheim in Frage. Der Ingelheimer Landrat Claus Schick (SPD) und sein Kollege aus dem Rheingau-Taunus-Kreis, Bernd Röttger (CDU), präsentierten gestern in Ingelheim Vertreter der Ingenieurgesellschaft, die den als Mautbrücke geplanten Rheinübergang für rund 80 Millionen Mark finanzieren will. Der französische Mutterkonzern erzielt nach eigenen Angaben weltweit einen Jahresumsatz von 1,1 Milliarden Mark. "Die Brücke ist alles andere als eine Fata Morgana, sondern ein realistisches Vorhaben", sagte Röttger. Mit dem Bau der zweispurig geplanten Brücke könne 2005 begonnen werden. Das Projekt soll in den kommenden Wochen ausgeschrieben werden. Laut Initiatoren wäre es die erste Maut finanzierte Brücke in Deutschland. (dpa/lrs)

Ausgabe Bad Ems 14.03.2001

Rheinbrücke steht auf der Wunschliste

"Projekt kein Gegensatz zu Bemühungen um Weltkulturerbe" - Erst mal Fährverbindung verbessern

ST. GOARSHAUSEN. Die Brücke über den Rhein - für die CDU im Stadtrat St. Goarshausen wäre das Projekt "ein verkehrspolitischer Schwerpunkt in der Mittelrheinregion". So jedenfalls die Einschätzung des CDU-Landtagskandidaten Heinz Peter Koulen.

Bei realistischer Einschätzung der Planungsphase und der Finanzierung werde es jedoch zunächst notwendig sein, die Fährverbindung zu verbessern. Die Fahrzeitverlängerung um zwei Stunden, zu finanzieren durch den Bund oder das Land, sehe man als geboten.

Eine Brücke, von hochqualifizierten Architekten kreativ konzipiert, müsse nicht im Widerspruch zum Weltkulturerbe stehen, so die Auffassung der CDU-Politiker. Vielmehr könne sie eine Bereicherung für die Kulturlandschaft am Mittelrhein sein.

Die Christdemokraten erinnerten daran, dass die Landesregierung wiederholt betont habe, eine Fahrzeitverlängerung finanzieren zu wollen. Man erwarte jetzt Taten. In der Frage der neuen Fähranbindung, so die Information der örtlichen CDU an den Landtagskandidaten Koulen, ginge man davon aus, dass noch in diesem Jahr die Baumaßnahmen beginnen und abgeschlossen werden könnten.

Hein Peter Koulen, Wahlkreiskandidat der CDU, sagte, er wolle sich - für den Fall seines Einzuges in den Landtag - als Abgeordneter primär für die verkehrspolitischen Schwerpunkte in der Mittelrheinregion einsetzen. Dies gelte beispielsweise für eine Brücke oder einen Tunnel, für eine vorübergehende Fahrzeitverlängerung und natürlich auch für die Erweiterung des Radwegenetzes entlang der B 42.

Ausgabe 14.03.2001

CDU: Brücke bald bauen

MAINZ-BINGEN. Nachdem die Verkehrsuntersuchung zur Rheinbrücke in Bingen das Projekt möglich erscheinen lässt, beantragt die CDU-Kreistagsfraktion, dass die Brücke bald gebaut wird. Die Kreisverwaltung solle ein Zeitschema erarbeiten, so die Forderung. Aus Sicht der CDU kann auch die beste Fähre eine Brücke nicht ersetzen. Der Antrag der Grünen, die eine Subventionierung der Fähren anstreben, werde daher nicht unterstützt.

Ausgabe Simmern 13.03.2001

Verschandelung der Landschaft

Keinen Bedarf für Rheinbrücke

Die neuen Äußerungen zur Rheinbrücke am Mittelrhein geben Anlass, erneut unsere Position in dieser Sache deutlich zu machen. Wir Grüne sehen keinen Bedarf für eine Brücke zwischen Bingen und Koblenz und halten es für nötig, nochmals auf die Nachteile eines solchen Bauwerks hinzuweisen. Dabei muss an erster Stelle die zu befürchtende Verschandelung der Landschaft genannt werden. Denn um auch bei Hochwasser die Schifffahrt zu gewährleisten, müsste die Brücke in einer Höhe errichtet werden, die monströse Zu- und Abfahrten erforderlich machen. Mit der viel besungenen Rheinromantik wäre es dann unwiederbringlich vorbei.

Zudem ist hinlänglich bekannt, dass neue Verkehrswege zusätzlichen Verkehr anziehen und damit weitere Umweltbelastungen für die Anwohner, nämlich mehr Abgase und mehr Lärm und damit eine Beeinträchtigung der Lebensqualität im engen Rheintal mit sich bringen.

Die genannten Sachverhalte machen deutlich, warum vor allem auch für Experten, wie etwa H. J. Glatz vom Landesamt für Denkmalpflege in Mainz, der Bau einer Mittelrheinbrücke in krassem Widerspruch steht zur Absicht, das Mittelrheintal zum Weltkulturerbe zu machen. Ähnliche Bedenken haben wohl auch der UNESCO-Experte Droste zu Hülshoff und der Landesbeauftragte für das Weltkulturerbe Mittelrheintal, Staatssekretär Hofmann-Göttig, die auf der Informationsveranstaltung des Forums Mittelrheintal in Boppard diplomatisch erklärten, dass sie keine "glühenden Verehrer" eines Brückenbauwerks seien. Für uns liegt die Lösung in einer Verlängerung der Fährbetriebszeiten zwischen St. Goar und St. Goarshausen, aber nicht zum 24 Stunden-Betrieb, sondern täglich bis 2 Uhr in der Nacht.

Hajo Simon, Boppard

Ausgabe Bad Kreuznach 18.02.2001

Schick: Brücke muss

sich selbst rechnen

Landrat hofft auf Unterstützung von Nachbarn

INGELHEIM. "Die Kommunen sind alle dafür". Claus Schick, Landrat des Kreises Mainz Bingen, weiß auch die Kollegen der Nachbarkreise in Sachen Binger Brückenschlag hinter sich. Auch der Kreis Bad Kreuznach hatte sich an den Gutachterkosten beteiligt und die Stadt eine Resolution pro Rheinbrücke vorgelegt. Dass die Brücke nur per Maut finanzierbar ist, daran gibt es für Schick keine Zweifel: "Die Brücke muss sich selbst rechnen, sonst geht es nicht!" Das habe die hessische Regierung klargemacht, und auch die hiesige Landesregierung habe keine Brückenschläge als Prioritäten vorgesehen. Schick betont, dass das Projekt erst am Anfang stehe, dass nur eine Verkehrsuntersuchung vorliege und die technische Machbarkeit sowie die ökologischen Randbedingungen am Europareservat noch nicht abschließend untersucht seien. Dennoch ist Schick optimistisch: Die Nutzerzahlen von 9100 Autos (bei freier Fahrt) und 5000 (bei ermäßigter Maut) hält Schick eher für tief gegriffen, so dass über die private Finanzierung hinaus vielleicht doch überregionales Interesse an der Realisierung bestehe. Wenn eine Brücke über den Rhein, dann bei Bingen, macht Schick klar und sieht die Loreley-Brückenpläne abgehakt: "Keine Chance, das kann man vergessen!" (as)

Ausgabe Koblenz 10.02.2001

Rheinbrücke Bingen kommt auf die Beine

Die jetzt vorgelegte Verkehrsuntersuchung bestätigt Erwartungen an eine privat zu bauende und über Maut nutzbare Anlage - In Rüdesheim vorgestellt

Die jetzt vorgelegte Verkehrsuntersuchung für eine über Maut zu nutzende Brücke zwischen Bingen und Rüdesheim lässt die kommunalen Gebietskörperschaften links und rechts des Rheins das Projekt optimistisch angehen. Vorbereitet wird nun die Ausschreibung. Bereits Interesse an dem Vorhaben angemeldet hat ein privater Investor.

MITTEL RheIN. Ein gutes Stück näher zusammengerückt sind - auf dem "Papier" - die beiden Ufer des Rheins. Die jetzt vorgelegte Verkehrsuntersuchung "Rheinbrücke Bingen-Rüdesheim" bestätigte die politischen Absichten links und rechts des Stroms, ein über Maut finanziertes Brückenbauwerk den Rhein queren zu lassen (RZ berichtete schon kurz). Der Rheingau-Taunus-Kreis und der Kreis Mainz-Bingen gehen damit nun in die Gremien, um möglichst zügig die Ausschreibung auf den Weg zu bringen.

Es ist daran gedacht - so erläuterten die Landräte Claus Schick (Ingelheim) und Bernd Röttger (Bad Schwalbach) das Vorhaben im Rathaus Rüdesheim - einen privaten Investor mit der kompletten Abwicklung und womöglich auch mit dem späteren Betrieb der Brücken-Maßnahme zu betrauen. Gedacht ist (mit Zu- und Abfahrten) an eine 1200 Meter lange Konstruktion, die auf der Trasse der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Hindenburg-Brücke verlaufen soll, linksrheinisch bei Bingen-Kempton den Verkehr aufnimmt und ihn rechtsrheinisch zwischen Rüdesheim und Geisenheim auf die Bundesstraße 42 entläßt.

Die Brücke - das haben die Verkehrsuntersuchungen des Büros Heinz + Feier (Wiesbaden) im Auftrag der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe ergeben - dürfte vorzugsweise vom regionalen Verkehr genutzt werden, wie es in der Intention der Gemeinden zu beiden Seiten des Rheins gesehen wird, die nicht daran interessiert sind, zur bisherigen hohen Verkehrsbelastung weitere, überregionale Verkehrsströme anzuziehen. Dies drückt naturgemäß auf die potenziellen Nutzerzahlen, doch auch unter Berücksichtigung dieses Umstands haben die Verkehrsuntersucher eine Wirtschaftlichkeit der angedachten neuen Verkehrslinie errechnet. Eine Gebühr von sechs Mark (etwa heutige Fährraut) für Pkw und 12,70 Mark für Lkw unterstellt, wird mit einem jährlichen Gebührenaufkommen von gut 9,6 Millionen Mark gerechnet. Eine auf 4,20 Mark für Pkw und 12 Mark für Lkw berechnete Brücken-Querungsgebühr verminderte die Jahreseinnahmen auf knapp 8,6 Millionen Mark.

Als Baukosten für die Brücke werden zwischen 57,8 und 82,5 Millionen Mark angenommen. Wobei Landrat Claus Schick erkennen ließ, angesichts möglicher Verteuerung der Linienführung durch das umgebende landschaftlich und ökologisch sensible Gebiet auch über eine eventuelle "Anschubfinanzierung" nachdenken zu können. Schick: "Wir wären auch bereit, ein Stück einzusteigen." Nicht aber in die Mautgebühren selbst, wie beide Landräte unisono bekundeten.

Beide sehen durch die bessere Verflechtung der lokalen und regionalen Wirtschaftsräume unmittelbar am Rhein auch verbesserte Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung links und rechts des Rheins.

Nach den im September vergangenen Jahres vorgenommenen Verkehrszählungen wird mit einem Pkw- und Lkw-Aufkommen (bei Maut 6 bzw. 12,70 Mark) von 3830 bzw. 270 Einheiten gerechnet, im Falle der verbilligten Maut sogar mit 5100 Fahrzeugen pro Tag.

Die Verkehrsuntersuchung ergab auch, dass selbst bei Einsatz einer hoch effizienten Fährverbindung zwischen Rüdesheim und Bingen mit moderneren Schiffen und erweiterten Zu- und Abfahrtsrampen angesichts der Warte- und Fahrzeiten es zu "keiner wesentlichen Zunahme des Verkehrs auf der Fähre" kommen wird. Bisher waren Hauptnutzergruppen der Fähre zu 39 Prozent Fahrer zu Arbeitsplatz und Ausbildung und zu 37 Prozent Touristen. Ein verschwindend geringer Anteil von fünf Prozent nutzte die Fähre zum Einkauf.

Kommt alles, wie von den Initiatoren geplant gut auf den Weg, müssen die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz neues Recht schaffen. Eine über Maut finanzierte Brücke gibt es bislang nicht. Unklar ist auch noch, ob die Brücke als Kreis- oder Privatstraße zu führen wäre.

Gerhard Seib

Ausgabe Mainz 09.02.2001

Brücke wäre finanzierbar

Verkehrsuntersuchung bestätigt Erwartungen: Maut macht Anlage interessant für private Investoren

Die gestern vorgelegte Verkehrsuntersuchung für eine Maut-Brücke zwischen Bingen und Rüdesheim läßt die kommunalen Gebietskörperschaften links und rechts des Rheins das Projekt optimistisch angehen. Die Ausschreibung wird vorbereitet. Ein privater Investor hat bereits Interesse angemeldet. Von Gerhard Seib

BINGEN. Ein gutes Stück näher zusammengerückt sind - auf dem Papier - die beiden Ufer des Rheins. Die gestern vorgelegte Verkehrsuntersuchung "Rheinbrücke Bingen-Rüdesheim" bestätigte die politischen Absichten links und rechts des Stroms, eine über Maut finanzierte Brücke den Rhein queren zu lassen. Der Rheingau-Taunus-Kreis und der Kreis Mainz-Bingen gehen damit nun in die Gremien, um zügig die Ausschreibung auf den Weg zu bringen.

Es ist daran gedacht - so erläuterten der Mainz-Binger Landrat Claus Schick und sein Amtskollege Bernd Röttger aus Bad Schwalbach das Vorhaben im Rathaus Rüdesheim - einen privaten Investor mit der kompletten Abwicklung und womöglich auch mit dem späteren Betrieb der Brücken-Maßnahme zu betrauen. Zur

Diskussion steht eine - mit Zu- und Abfahrten - 1200 Meter lange Konstruktion, die auf der Trasse der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Hindenburg-Brücke verläuft. Linksrheinisch würde diese Trasse bei Bingen-Kempton den Verkehr aufnehmen und ihn rechtsrheinisch zwischen Rüdesheim und Geisenheim auf die Bundesstraße 42 entlassen.

Die Brücke - das haben die Verkehrsuntersuchungen des Büros Heinz + Feier aus Wiesbaden im Auftrag der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe ergeben - dürfte vorzugsweise vom regionalen Verkehr genutzt werden. Die Gemeinden zu beiden Seiten des Rheins sind ohnehin nicht daran interessiert, weitere überregionale Verkehrsströme anzuziehen.

Dies drückt naturgemäß auf die potenziellen Nutzerzahlen. Trotzdem haben die Verkehrsuntersucher errechnet, dass die neue Verkehrslinie wirtschaftlich sein könnte. Bei einer Gebühr von sechs Mark für einen Pkw, was etwa der heutigen Fährraut entspricht, und 12,70 Mark für Lkw wird mit jährlichen Gebühren von gut 9,6 Millionen Mark gerechnet. 4,20 Mark für Pkw und 12 Mark für Lkw ließen diesen Betrag auf knapp 8,6 Millionen Mark schrumpfen.

Als Baukosten werden zwischen 57,8 und 82,5 Millionen Mark angenommen. Landrat Schick ließ jedoch erkennen, dass bei einer Verteuerung der Trasse durch das landschaftlich und ökologisch sensible Gebiet auch eine "Anschubfinanzierung" denkbar wäre. Schick: "Wir wären auch bereit, ein Stück einzusteigen." Nicht aber in die Mautgebühren selbst, wie die Landräte unisono bekundeten.

Beide sehen durch die bessere Verflechtung der lokalen und regionalen Wirtschaftsräume unmittelbar am Rhein auch verbesserte Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung links und rechts des Rheins.

Die Verkehrsuntersuchung ergab auch, dass es selbst bei einer hocheffizienten Fährverbindung zwischen Rüdesheim und Bingen mit moderneren Schiffen und erweiterten Zu- und Abfahrtsrampen wegen der Warte- und Fahrzeiten zu "keiner wesentlichen Zunahme des Verkehrs auf der Fähre" kommen wird. Bisher waren Hauptnutzer der Fähre zu 39 Prozent Fahrer zu Arbeitsplatz und Ausbildung, zu 37 Prozent Touristen. Ein verschwindend geringer Anteil von fünf Prozent nutzte die Fähre zum Einkauf.

Kommt alles gut auf den Weg, müssen die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz neues Recht schaffen. Eine über Maut finanzierte Brücke gibt es bislang nicht. Unklar ist auch noch, ob die Brücke als Kreis- oder Privatstraße zu führen wäre

Ausgabe Gesamt 09.02.2001

Neuer Schwung für die Brückendebatte

"Bingen-Rüdesheim" will Rhein-Überquerung

RHEINLAND-PFALZ. In die Brückendiskussion im Rheintal ist wieder Bewegung gekommen. Allerdings nicht im Tal der Loreley, sondern in Bingen und Rüdesheim. Dort stellten die Landräte Claus Schick (Ingelheim) und Bernd Röttger (Bad Schwalbach) gestern die Verkehrsuntersuchung "Rheinbrücke Bingen-Rüdesheim" vor. Das Ergebnis bestätigte die politischen Absichten am Strom, ein über Maut finanziertes Brückenbauwerk den Rhein queren zu lassen. Der Rheingau-Taunus-Kreis und der Kreis Mainz-Bingen gehen damit nun in die Gremien, um möglichst zügig die Ausschreibung auf den Weg zu bringen.

Es ist geplant, einen privaten Investor mit der kompletten Abwicklung und womöglich auch mit dem späteren Betrieb der Brücken-Maßnahme zu betrauen. Gedacht ist (mit Zu- und Abfahrten) an eine 1200 Meter lange Konstruktion, die auf der Trasse der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Hindenburg-Brücke verlaufen soll, linksrheinisch bei Bingen-Kempton den Verkehr aufnimmt und ihn rechtsrheinisch zwischen Rüdesheim und Geisenheim auf die Bundesstraße 42 entlässt.

Wenig Freude werden diese Nachrichten 30 Kilometer weiter stromaufwärts auslösen. Dort im Mittelrheintal dümpelt die Diskussion um einen Brückenbau zurzeit etwas vor sich hin. Man wartet auf ein vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenes Gutachten. Während die breite Mehrheit der Menschen, SPD- und CDU-Abgeordnete sowie die FDP-Organisationen der beiden Mittelrhein-Kreise Rhein-Lahn und Rhein-Hunsrück die Notwendigkeit einer Brücke sehen, blicken Teile der Landesregierung eher skeptisch ins Mittelrheintal. (gs/mau)

Ausgabe Bad Ems 08.02.2001

Wortgefechte über

"fliegende Brücken"

Verbandsgemeinderat Braubach diskutierte Ausweitung des Fähr-Verkehrs

Dem Vorsitzenden der FBL-Fraktion im Braubacher Verbandsgemeinderat, Heinz Scholl, war kein Geschütz zu schwer, um die Bedeutung der Fähren am Mittelrhein anzumahnen: Immerhin habe schon 1813/14 Blücher bei Kaub den Rhein überschritten - nicht nur die Nord-Süd-Achse sei also wichtig, auch der Querverkehr. Eben diese Verbindungen über den Fluss, Scholl nennt die Fähren "fliegende Brücken", waren das dominierende Diskussionsthema bei der jüngsten Ratssitzung.

Von Tim Kosmetschke

BRAUBACH. Die Tagesordnungspunkte 5 und 6 könnte man doch zusammenfassen, fragte SPD-Mann Albert Buchheit gleich zu Anfang der jüngsten Braubacher Verbandsgemeinderatssitzung bei Bürgermeister Hans-Dieter Ilgner an und erntete Zustimmung von FBL-Fraktionschef Heinz Scholl. Dass nun gerade diese beiden sich "mittlerweile blind verstehen" (Scholl), sorgte für "leichte Heiterkeit" (Ilgner). In beiden Punkten ging es übrigens um "Brücken": TOP 5 behandelte den FBL-Antrag über 24-Stunden-Fährverbindungen, TOP 6 den SPD-Antrag zum Bau einer (festen) Rheinbrücke.

Doch der Ring wurde weit früher in der Tagesordnung frei gegeben. Denn der VG-Rat hatte sich mit dem Welterbe-Antrag zu beschäftigen, schlichte "zustimmende Kenntnisnahme" hätte nach Verwaltungs-Lesart vollkommen ausgereicht. Doch als Scholl darum bat, nicht nur die Nord-Süd-Achsen durch das Tal explizit zu nennen, sondern auch die Querverbindungen (die laut Scholl schon Blücher kannte), in heutiger Zeit also die Fähren, antwortete ihm Buchheit: "Wenn ich die Seite 49 des Antrags aufschlage, steht dort der Verweis auf das Raumordnungskonzept. Und da stehen die Fähren doch drin. Es steht alles drin. Alles steht drin", wiederholte der Genosse gleich mehrmals.

Bürgermeister Ilgner zeigte sich dann als wahrer Brückenbauer: "Ich schlage folgenden Kompromiss vor: Wir stimmen dem Antrag zu, ein Teil des Rates würde die Fähren aber gerne mehr herausheben." So sollte es auch kommen.

Die Diskussion startete dann erneut, als es tatsächlich um die Brücken ging. In weit schweifigen Worten erklärte Scholl seinen Ratskollegen, welche Intention hinter dem Initiativantrag der Freien Bürger Liste steht. "Die Bürger wollen pragmatische Lösungen, keine futuristischen", war sich Scholl sicher. Unter Hinweis auf mögliche Vermarktungs-Chancen stellte er schließlich die FBL-Idee von der Ausweitung des Fährverkehrs ("Tal der fliegenden Brücken") zur Diskussion.

Frank Kalkofen (SPD) reagierte am schnellsten: Es wäre fatal, würde sich der VG-Rat gegen eine feste Brücke aussprechen. Und sowieso, die Idee der "fliegenden Brücken" sei ja nicht neu, es gebe bereits einschlägige Erfahrungen. Die FBL wolle ein Thema anstoßen, das schon längst voll in Gang sei. "Guten Morgen, FBL", verhöhnte er die "Freien". Diese Polemik lehnte CDU-Fraktionschef Karlernst Brinkmann zwar ab, doch auch seine Fraktion sei weder gegen eine Ausweitung des Fährbetriebs, noch gegen eine feste Brücke. Das sei eigentlich auch Auffassung der FBL, legte Scholl nach, die SPD vergleiche "Äpfel mit Birnen". Schließlich schaltete sich noch Albert Buchheit ein ("Wer soll das bezahlen?"), doch die muntere Diskussion nahm ein jähes Ende: Zum Schluss stand ein einstimmig gefasster Grundsatzbeschluss. Der Rat sprach sich für eine Ausweitung der Fahrzeiten an der Fähre Filsen-Boppard aus, verliert aber die feste Brücke nicht aus den Augen.

Ausgabe Simmern 01.02.2001

Klares Jein zur Rheinbrücke

Wirtschafts- und Verkehrsminister Bauckhage: Bund müsste zahlen

BOPPARD. Die Begeisterung Hans-Artur Bauckhages angesichts der Forderungen nach einer Brücke am Mittelrhein hält sich deutlich erkennbar in Grenzen. Bei einer Wahlveranstaltung seiner Partei (FDP) in Boppard erinnerte der rheinland-pfälzische Minister an die Bemühungen des Landes, für das Tal der Loreley die Welterbe-Anerkennung durch die UNESCO zu bekommen und als flankierende Maßnahme dafür gegen 60 Millionen Mark bereit zu stellen. Da gelte es sich zu entscheiden was man wolle - eine Hochbrücke, eine tiefer platzierte oder eine in unmittelbarer Flussnähe. Doch müsse auch die Frage beantwortet werden: "Wie bekommen wir eine Brücke Welterbe-verträglich hin?" Seine "Vermutung": "Am Schluss wird das Welterbe eine andere Belichtung haben". Soll wohl heißen: Beides verträgt sich nicht miteinander.

Bauchhage räumte in der überwiegend pro Brücke durch die Zuhörer geführten Diskussion aber ein: "Man kann mit mir über alles reden, ich lasse mich auch überzeugen." Was mutmaßlich aber nicht von entscheidender Bedeutung sein dürfte, denn die Aussage des Ministers gleich darauf war klar: "Der Bund müsste die Mittel zur Verfügung stellen." Eine wie zwischen Bingen und Rüdesheim auf der Trasse der alten, im Krieg zerstörten Hindenburgbrücke angedachte und per Maut finanzierte kommunale Brücke kann sich Bauchhage im Raum St. Goar "nicht vorstellen". Jetzt gelte es erst mal "gesicherte Verkehrszahlen" zu ermitteln, bevor man über das Projekt weiter rede.

Als vorrangig sieht der Minister eine Verbesserung der Zufahrtsmöglichkeiten beidseits des Rheins zur Fähre St. Goar/St. Goarshausen an. Die Frage nach einer eventuellen Subventionierung des Fährverkehrs, womöglich rund um die Uhr, war kein Thema, mit dem sich Bauchhage weiter auseinandersetzte. Er erinnerte dagegen an die Zahl von 45 Fährbetrieben in Rheinland-Pfalz. Sollte unausgesprochen wohl heißen: Wenn das Land aus Gleichbehandlungsgründen alle subventionieren wolle, brauche man über die Realisierungschancen des Vorschlags nicht weiter nachdenken.

Gerhard Seib

Ausgabe Bad Ems 22.01.2001

"Fliegende" statt

fester Brücken?

Freie Liste für 24 Stunden-Fährbetrieb

MITTEL RheIN. "Fliegende Brücken" statt "fester" Rheinbrücke? Für die Freie Bürger Liste (FBL) in der Verbandsgemeinde Braubach mit ihrem Vorsitzenden Heinz Scholl gibt es eine schnell zu realisierende Alternative zur Rheinbrücke: Der Fährbetrieb am Mittelrhein sollte nach FBL-Auffassung auf 24 Stunden ausgedehnt werden, das Rheintal zum "Tal der fliegenden Brücken" werden.

In einem Initiativantrag, der im Verbandsgemeinderat von Braubach nun diskutiert werden soll, hat Scholl seine Argumentation für die "Fährbindungen" zusammen getragen. So sieht Scholl sogar die Menschen am Rhein hinter sich: "Gespräche mit den Bürgern vor Ort gaben den Anstoß", formuliert der Bürgermeisterkandidat. Jetzt wollen die FBL'er bei den politischen Entscheidungsträgern am gesamten Mittelrhein für ihre "Projektidee" werben.

"Im Zusammenhang mit der Unesco-Welterbe-Bewerbung könnte diese 24-Stunden-,Fährbindung' gleichzeitig links und rechts des Rheins, lokal und global nachhaltig beworben werden", meint Scholl in Anspielung auf die eventuell landschaftsverändernde Wirkung einer "betonierten" Brücke.

Eine Bürgerinitiative könne eine breite Sachdiskussion zu den Chancen und Erwartungen einer "möglichst kurzen und baldigen Verbindung zu jeweilig anderen Rheinseite" anstoßen, so Scholl.

In dieser Diskussion sollten dann der Tourismus-Aspekt, die Umweltverträglichkeit, die Arbeitsmarkchancen, die verschiedenen Verkehrsströme, die Nachfrage der Schulangebote und die sozio-kulturelle Infrastruktur näher unter die Lupe genommen werden. "Eine 250 Millionen plus ,x' teure punktuelle Brückenlösung dauert den Bürgern einfach zu lange", schließt Scholl.Ô(tim)

Ausgabe Bad Ems 20.01.2001

"Gewisser reizvoller Charme"

Fähre statt Rheinbrücke: Heinz Scholl über die Projektidee der FBL

FILSEN. "Wir sind einen Schritt weiter auf dem Weg zur Gründung einer Bürgerinitiative", sagt Heinz Scholl von der Braubacher Freien Bürger Liste (FBL) und meint damit seine Bemühungen, eine breite Unterstützung für die Idee zu finden, statt einer Rheinbrücke den Fährbetrieb am Mittelrhein auszuweiten.

Warum wollen Sie statt einer Brücke die beiden Rheinseiten mit einem verbesserten Fährbetrieb verbinden?

Scholl: Eine Brücke ist viel zu teuer. Die Projektidee mit den Fähren wäre schneller und billiger zu verwirklichen. Und außerdem bietet sie einen gewissen reizvollen Charme. So sehen das auch die Bürger, mit denen ich gesprochen habe.

Wie stellen Sie sich die Finanzierung ihrer Idee vor?

Scholl: Experten sagen, dass eine feste Rheinbrücke Unterhaltskosten von rund einer Million jährlich mit sich bringen würde, dazu kommt noch die Zinslast des Viertelmilliardenprojekts. Davon können Sie eine Menge Fähr-Verbindungen bezahlen. Wir rechnen mit jährlichen Kosten von rund sechs bis sieben Millionen bei den fünf oder sechs Fähren.

Über eine feste Rheinbrücke könnten auch Schwerlasttransporter auf dem Weg vom Flugplatz Hahn nach Frankfurt fahren. Wie wollen Sie die auf einer Fähre unterbringen?

Scholl: Die müssen nicht über die Fähre. Lkw können die bestehende Brücke bei Schierstein nutzen. Der Autobahnausbau im Hunsrück ist für den Lkw-Verkehr wichtiger, als eine neue Brücke. Aber das interessiert uns hier im Tal auch zunächst einmal wenig. Die Bürger wollen schnell die Rheinseite wechseln. Es liegen jetzt übrigens Unterschriftenlisten aus. (tim)

Ausgabe Bad Ems 18.01.2001

Für oder Wider eine Rheinbrücke votieren

ST. GOARSHAUSEN. Per Internet können die Bewohner der Verbandsgemeinde Loreley seit einiger Zeit ihr Votum für oder wider einer Rheinbrücke im Bereich St. Goarshausen abgeben. Zusätzlich zur Internet-Abstimmung können sie sich nun auch postalisch an die SPD, die die Initiative angestoßen hat, wenden. Unter Angabe des Namens und der Anschrift kann das Für oder Wider einer Rheinbrücke geäußert werden, und ebenso besondere Wünsche und Vorstellungen. SPD-Landtagsabgeordneter Roger Lewentz, Rheinuferstraße 74, 56341 Kamp-Bornhofen (Fax.: 06773-9348) und die SPD-Ortsvereinsvorsitzenden der Verbandsgemeinde nehmen die Anregungen entgegen.

Ausgabe Bad Ems 18.01.2001

"Fliegende Brücken" im Tal?

Braubacher FBL möchte Fährbetrieb am Rhein auf 24 Stunden ausweiten

MITTEL RheIN. "Fliegende Brücken" statt "fester" Rheinbrücke? Für die Freie Bürger Liste (FBL) in der Verbandsgemeinde Braubach mit ihrem Vorsitzenden Heinz Scholl gibt es eine schnell zu realisierende Alternative zur Rheinbrücke: Der Fährbetrieb am Mittelrhein sollte nach FBL-Auffassung auf 24 Stunden ausgedehnt werden, das Rheintal zum "Tal der fliegenden Brücken" werden.

In einem Initiativantrag, der im Verbandsgemeinderat von Braubach nun diskutiert werden soll, hat Scholl seine Argumentation für die "Fährbindungen" zusammen getragen. So sieht Scholl sogar die Menschen am Rhein hinter sich: "Gespräche mit den Bürgern vor Ort gaben den Anstoß", formuliert der Bürgermeisterkandidat. Jetzt wollen die FBL'er bei den politischen Entscheidungsträgern am gesamten Mittelrhein für ihre "Projektidee" werben.

"Im Zusammenhang mit der Unesco-Welterbe-Bewerbung könnte diese 24-Stunden-,Fährbindung' gleichzeitig links und rechts des Rheins, lokal und global nachhaltig beworben werden", meint Scholl in Anspielung auf die eventuell landschaftsverändernde Wirkung einer "betonierten" Brücke. Eine Bürgerinitiative könne eine breite Sachdiskussion zu den Chancen und Erwartungen einer "möglichst kurzen und baldigen Verbindung zu jeweilig anderen Rheinseite" anstoßen, so Scholl.

Und in dieser Diskussion, so erhofft es sich der Fähren-Freund, sollten dann der Tourismus-Aspekt, die Umweltverträglichkeit, die Arbeitsmarkchancen, die verschiedenen Verkehrsströme, die Nachfrage der Schulangebote und die sozio-kulturelle Infrastruktur näher beleuchtet werden. "Eine 250 Millionen plus ,x' teure punktuelle Brückenlösung dauert den Bürgern einfach zu lange", schließt Scholl. (tim)

Ausgabe Bad Ems 15.01.2001

Gemeinschaftstarif für Verkehr schaffen

SPD: Rhein-Lahn-Kreis hat frühzeitig Weichen gestellt - Fährangebot am Rhein verbessern

LORELEY. Gute und preisgünstige Verbindungen mit Bus und Bahn zum Rhein-Main-Gebiet sind nicht nur für die Pendler aus der Verbandsgemeinde Loreley wichtig. "Wesentliche Grundlage eines verbesserten Angebots ist die Schaffung eines Gemeinschaftstarifes", lautet die Forderung von Roger Lewentz (MdL), Bürgermeister Günter Kern und Hans-Josef Kring, Vorsitzender der SPD-Verbandsarbeitsgemeinschaft Loreley.

Durch den künftigen ICE-Haltepunkt Montabaur entstünden neue zentrale Verkehrsströme auch nach Montabaur. Zusammen mit Landrat Kurt Schmidt möchten die Sozialdemokraten noch einmal deutlich auf den Westerwald-Kreis einwirken, damit der für die gesamte Region wichtige Gemeinschaftstarif zum 1. August dieses Jahres starten kann. Der Rhein-Lahn-Kreis habe schon frühzeitig die Weichen hierfür gestellt und dem Gemeinschaftstarif zugestimmt.

Das Thema Rheinbrücke und ein entsprechend verbessertes Fährangebot zwischen den beiden Rheinseiten sind für die Sozialdemokraten nach wie vor aktuell. "Gefragt sind kurze Wege zur Autobahn und zum boomenden Konversionsprojekt des Landes, dem Flughafen Hahn", argumentiert die SPD.

Ausgabe Bad-Ems 03.01.2001

CDU-Mittelstandsvereinigung fordert: Möglichst schnelle Verkehrsanbindung an den Flughafen Hahn und die neue ICE-Bahntrasse muss gewährleistet werden

"Rheintal nicht abkoppeln"

Bezirksvorsitzender Gerd Schäfer: Betriebe brauchen Planungssicherheit für ihre Weiterentwicklung

"Chancengleichheit auch für Klein- und Mittelbetriebe" ist auch weiterhin das wichtigste Anliegen der CDU-nahen "Mittelstands- und Wirtschaftsunion". Dies machte zum Jahreswechsel der Bezirksvorsitzende Gerd Schäfer aus Lahnstein erneut deutlich.

LAHNSTEIN. Zwei Themen standen jetzt im Zentrum einer Diskussionsveranstaltung, bei der der Bezirksvorsitzende der Mittelstands- und Wirtschaftsunion der CDU, Gerd Schäfer, zahlreiche Vertreter von Betrieben aus der Region begrüßen konnte. Zum einen ging es dabei um die Verkehrsinfrastruktur, zum anderen um die Planungssicherheit für die Weiterentwicklung der Unternehmen.

Schäfer wies beim Thema Verkehr insbesondere auf die Bedeutung des Flugplatzes Hahn, aber auch der ICE-Trasse hin. Notwendig sei es, so Schäfer, die Infrastruktur des hiesigen Raumes so zu konzipieren, dass eine möglichst schnelle Anbindung an den Flugplatz Hahn gewährleistet ist. Dessen Bedeutung werde, so ist sich die Mittelstandsvereinigung sicher, auch wirtschaftliche Auswirkungen auf den Großraum Koblenz haben. Dass dabei auch das Thema "Rheinbrücke" verfolgt werden muss, ist für Schäfer und seine Mitstreiter ausgemachte Sache.

Ähnliches gilt auch für die Anbindung an die neue Schnellbahntrasse Köln-Frankfurt. Hier müsse gewährleistet sein, dass die Anbindung aus dem Raum Koblenz mittels Bahn leicht zu erreichen sei. Schäfer: "Es darf nicht passieren, dass das Rheintal von den Wirtschaftspolen abgekoppelt werde!"

Zu den wichtigsten Aufgaben der Mittelstandsvereinigung gehören die Gespräche mit dem Gewerbe, dem Handel und der Industrie, so Schäfer. Dabei habe sich gezeigt, wie wichtig es für diese ist, dass bei den Planungen der Kommunen die Interessen des Gewerbes und des Handels vorab (!) Berücksichtigung finden. Schäfer forderte daher, "Gestaltungskonzepte" - insbesondere für die Innenstädte -, um Planungssicherheit für die Weiterentwicklung der Unternehmen zu geben. "Viele Mittelständler seien bereit in ihren Betrieben zu investieren, wenn dabei die Kommunen behilflich sind und zukunftsweisende Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen", so der auch in der Lahnsteiner Kommunalpolitik seit Jahrzehnten aktive Kaufmann. Es dürfe nicht passieren, dass die Innenstädte ausbluten, dabei aber auf der "grünen Wiese" ständig neue Einzelhandelsunternehmen entstünden. Die Mittelstandsvereinigung fordert daher ein "klares Bekenntnis für die Fortentwicklung und Erhaltung der Innenstädte".

Konkret will sich die Mittelstandsvereinigung in den nächsten Wochen gegen das geplante Zwangspfand für Getränkeverpackungen (Schäfer: "Ökologisch unstimmtig, ökonomisch schädlich!") einsetzen. In Gesprächen mit den Verantwortlichen auf allen Ebenen soll dieses verhindert werden. (ugr)