



## Rheinbrücke zwischen Rudesheim und Bingen

### Verkehrskonzept Mittelrheintal oder: eine Brücke ist kontraproduktiv

Von: Wolfgang Landsfeld, Eltville, im November 2002

Eine Rheinbrücke, ob sie nun für St. Goarshausen – St. Goar oder nun aktuell für Bingen – Rudesheim angedacht ist, macht für die wirtschaftliche und das ist vor allem die touristische Entwicklung des Mittelrheintales wie für das tägliche Leben der Menschen dort nicht nur keinen Sinn; sie stört geradezu das kleinräumige Alltagsleben und die Entfaltung des so wichtigen Rad- und Wandertourismus durch den Wegfall wichtiger Fährquerungen! Dies widerspricht den Aussagen der Brückenbefürworter, die eine Brücke als wichtige Infrastrukturmaßnahme für das Mittelrheintal, für den unteren Rheingau im Speziellen, propagieren.

Das dürfte der Grund sein, dass die vom rheinland-pfälzischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium unter Minister Bauckhage veranlasste Untersuchung der Firma KOCKS CONSULT GMBH in Koblenz bereits vom September 2001 nicht die öffentliche Verbreitung fand, die ihr gebührt. Auch die Brückengegner haben hier wohl geschlafen, wie linksrheinisch überhaupt m. E. zu sehr der Naturschutzgedanke als Argument gegen die Brücke im Vordergrund steht. Ich fasse den Schlussbericht des VERKEHRSKONZEPT MITTELRHEINTAL hier zusammen mit kleinen Anmerkungen meinerseits, die als solche zu erkennen sind.

## 1. Einführung

Ziel der Studie ist eine Analyse der Verkehrsnachfragen und Verkehrsnetzbelastungen im Mittelrheintal mit Schwachstellenanalyse unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung.

Der Untersuchungsraum erstreckt sich von Bingen/Rüdesheim bis Koblenz/Lahnstein und der BAB A 61 bis zur B 260.

## **2. Ausgangslage**

Insbesondere die Fremdenverkehrsorte des Rheintales außer der Stadt Boppard weisen einen jährlichen Bevölkerungsverlust auf, während Höhengemeinden wie Emmelshausen einen überdurchschnittlichen Zuwachs haben.

Auch die Klein- und Mittelbetriebe des produzierenden Gewerbes nehmen ab. Der Hauptwirtschaftszweig Fremdenverkehr ist ebenfalls rückläufig.

Der Fremdenverkehr verlagert sich mehr und mehr auf den Tagestourismus, der zwar höhere Besucherzahlen, jedoch einen spürbaren Rückgang an Umsätzen gegenüber dem Übernachtungstourismus mit sich bringt. So ist die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in den Talgemeinden zwischen 1995 und 2000 von 2,18 Tage/Gast auf 1,68 Tage/Gast gesunken.

Da die Zahl der Beherbergungsbetriebe und das Bettenangebot abgenommen haben, bei geringfügig höherer Gästezahl, hat sich die durchschnittliche Auslastung der übrig gebliebenen Betriebe über die letzten 5 Jahre leicht verbessert.

Gründe für die unbefriedigende Entwicklung im Fremdenverkehr werden vornehmlich in dem Versäumnis gesehen, das Angebot der veränderten Nachfrage anzupassen und eine ausreichende Attraktivität für die geeigneten Zielgruppen herzustellen.

Im Gegenteil ist ein allgemeines Absinken des Dienstleistungsstandards zu beobachten.

Mittlerweile sind erhebliche private und öffentliche Investitionen nötig, um eine nachhaltige Fremdenverkehrsstruktur zu entwickeln.

Keine Perspektive für eine nachhaltige Entwicklung bietet der gegenwärtig feststellbare Versuch, die sinkenden Einnahmen durch eine Erhöhung der Durchlaufzahlen besonders von Pauschalbesuchern zu kompensieren, also Billig- und Massentourismus!

Dabei besitzt der Mittelrheinraum – insbesondere mit dem Prädikat „WORLD HERITAGE – WELTKULTURERBE“ – ein überdurchschnittliches Fremdenverkehrspotential mit einer breiten Palette von Diversifikationsmöglichkeiten.

Der Raum besitzt für verschiedene Zielgruppen eine hohe Attraktivität, wenn die Potentiale besser nutzbar gemacht und Entwicklungsstrategien durchgesetzt werden könnten.

Als Kajakfahrer von Eltville nach Lahnstein mit Übernachtungen im Mittelrheintal und Wanderer v. a. auf dem überragenden RP-Weg (Rhein-Panorama) von Lorch zur Loreley kann ich diese Einschätzung nur bekräftigen. Das Mittelrheintal ist gigantisch schön und vielfältig. Aber auch: Das Mittelrheintal ist zu laut, die Gastronomie hausbacken, das touristische Angebot schwach; es war in Ehrenthal samstags kein Taxi zu bekommen und ein Bus fuhr nicht; fragen Sie selbst auf der Loreley mal nach einem Taxi ! – Wo die Menschen weggehen, wie sollen sich da Touristen wohlfühlen ?!

Hier muss Politik für die Menschen und für die Entwicklung der Wirtschaft, also des Tourismus ansetzen. Eine Brücke ist der falsche Weg!

### **3. Straßenverkehr**

Haupterschließungsachsen sind rechtsrheinisch die B 42 und linksrheinisch die B 9.

Im Gegensatz zum sonstigen Straßennetz in RLP stagnieren die Verkehrsmengen auf der B 9 in Höhe Oberwesel etwa seit 1988. Selbst die Zuwächse um Koblenz (rechts- und linksrheinisch) liegen unter dem Landesdurchschnitt.

Eine geeichte Verkehrserhebung im September 2000 bestätigte die niedrige Auslastung des Straßennetzes im Mittelrheintal. Selbst im touristisch geprägten September wird die höchste Querschnittsbelastung bei St. Goar auf der B 9 mit rund 6.400 Kfz/24 Std. erreicht, reduziert sich dann sowohl in Richtung Koblenz auf Werte unter 5.000 Kfz/Tag bei Boppard bzw. in Richtung Bingen bei Bacharach, steigt vor Koblenz an auf 11.800 Kfz/Tag bzw. 9.300 Kfz/Tag bei Bingerbrück.

Ähnlich ist es auf der B 42 mit 6.200 Kfz/24 Std. bei St. Goarshausen mit einem noch steileren Abfall in beide Richtungen bis unter 4.000 Kfz/Tag. Ab Kamp-Bornhofen gibt es nach Norden wieder einen langsamen Anstieg, der in Braubach deutlich zulegt und in Lahnstein ca. 21.500 Kfz/24 Std. erreicht.

In Richtung Rheingau/Rhein-Main ist die Zunahme noch geringer mit 4.200 Kfz/Tag an der Ländergrenze (Lorchhausen) und einem Anstieg auf rd. 6.500 Kfz/24 Std. vor der Rüdesheimer Fähre.

Mit der Realisierung der BAB A 61 Anfang der 70er Jahre wurde einerseits der Fernverkehr und Durchgangsverkehr, insbesondere der Lkw-Verkehr, aus dem Mittelrheintal geholt, andererseits wurde so das Mittelrheintal erschlossen ohne Überlastung der Bundesstraßen am Rhein. Linksrheinisch verlaufen kammartige Verknüpfungen von der A 61 ins Mittelrheintal, das somit uneingeschränkt zugänglich wird (verknüpft mit den Fähren also auch die rechte Rheinseite! W.L.)

Rechtsrheinisch selbst gibt es – von der nördlichen Anbindung an die B 49 bzw. südlichen Anbindung an die B 42/A 66 im Rheingau abgesehen – nur eine Anbindung an das Fernstraßennetz über die B 274 zur BAB A 3, die aber wegen schlechter Erreichbarkeit und Zustand nur geringe Akzeptanz findet.

Der Verkehr im Mittelrheintal beinhaltet kaum Fahrten über die Gesamtlänge der Bundesstraßen. Geprägt wird der Verkehr durch regionale Beziehungen, wobei St.

Goar stärker auf Boppard/Koblenz sowie Oberwesel auf Bingen/Mainz ausgerichtet ist.

Auf der rechten Rheinseite hat St. Goarshausen mit der Eckbeziehung von der B 274 zur B 42 für den angrenzenden Raum erhebliche Versorgungsfunktion, wobei die Zahl der Rheinquerungen als Quell- und Zielverkehr zwischen St. Goar und St. Goarshausen mit rd. 60 Fahrten gering ist.

Das Verkehrsaufkommen beider Bundesstraßen wird durch im Mittelrheintal erzeugte Fahrten geprägt. Neben Pendlerbewegungen und Versorgungsfahrten der Einwohner innerhalb des Tals werden fast ausschließlich tourismusorientierte Fahrten registriert.

Natürlich müssen die Menschen für ihre meist kleinräumigen Pendlerbewegungen wie v.a. die Touristen den Rhein gut und an verteilten Stellen queren können. Dies leisten die FÄHREN (Bingen, Niederheimbach, Kaub, St. Goar, Boppard).

Aus der Analyse – gestützt auf Zahlen aus dem Büro Heinz & Feier – folgt : Das heutige Angebot der Fährkapazitäten und -frequenzen befriedigt die derzeitigen Nachfragen! Verbesserungen in Zufahrten, Aufstellflächen und Informationen werden angemahnt.

Einige Zahlen: Insgesamt 3.940 Kfz nutzen an einem durchschnittlichen Werktag die 5 Fähren, dabei wickelt die Fähre Bingen – Rüdeshheim allein mehr als die Hälfte dieser Fahrten ab, rd. 2.030 Kfz/Tag.

Rüdeshheim hat eine Bedienungszeit von 6 bis 22 Uhr bei einer Frequenz unter 20 Minuten in den Verkehrsspitzen in Bingen. Die Fähre in St. Goar bietet auch Nachtverkehr auf Anmeldung an.

Meine Anmerkung: Die Zahlen der Rheinquerungen bei Bingen-Rüdeshheim zeigen, dass von den an der Rheinfähre bei Rüdeshheim gezählten rd. 6.500 Kfz//24 Std. auf der B 42 aus Richtung Koblenz nur ein geringer Teil den Rhein Richtung Bingen queren wollen; das gleiche gilt für die rd. 9.300 gezählten Kfz bei Bingerbrück. Eine Brücke für die Menschen aus dem Mittelrheingebiet ist völlig überflüssig! Für diesen geringen Bedarf an eine Brücke zu denken, ist höchst absurd! Es reichte fürs erste, nur die Fähre Bingen – Rüdeshheim als 24-Stunden-Fähre zu betreiben! Hier sollten die Vorstellungen der BI zur 24-Stunden-Fähre gehört werden.

#### **4. Schienengebundener Personennahverkehr**

Ohne die überregionalen ICE, IC und Interregio lag die Streckenbelastung über den Tag rechtsrheinisch bei rd. 2.200 und linksrheinisch bei rd. 3.000 Personen/Tag. An einem durchschnittlichen Werktag wurden rechtsrheinisch lediglich rund 1.000 und linksrheinisch rd. 1.300 einsteigende Fahrgäste gezählt.

Das Angebot im SPNV erscheint zwar quantitativ ausreichend, aber entspricht in der Qualität bei weitem nicht dem, was der potentielle Nutzer, speziell der Tourist, erwartet. Betreiber und Kommunen sind dringend gefordert, hier Verbesserungen anzubieten. Besonders sind dabei die Verbesserung der Zugänglichkeit

(Bahnsteighöhen, dunkle Gänge, steile Treppen), Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern, Bushaltestellen und Park-and-Ride-Angebote zu realisieren, was dem Pendler und dem Tourist zugute kommt.

## **5. Radverkehr**

Obwohl die Verkehrserhebung bei ungünstigen Witterungsbedingungen durchgeführt wurde, konnte ein erheblicher Bedarf besonders im Freizeitverkehr nachgewiesen werden. An den Wochenenden in der Sommersaison werden allein auf der Fähre St. Goar 300 Radfahrer/Tag und Richtung befördert! In der Regel handelt es sich um Tagestouristen, die Rundfahrten unternehmen (was nur mit vielen Fähren geht! W.L.).

Der Radverkehr stellt einen erheblichen Wirtschaftsfaktor dar und hier sollte daher ein attraktives Angebot zur Verfügung stehen. Besonders rechtsrheinisch bestehen noch eklatante Lücken im Radwegenetz. Unbefriedigend ist die Verknüpfung der Radwege mit zahlreichen touristischen Zielen. Beidseitig des Rheins müssen die Zulaufstrecken an die Talradwege angeschlossen werden, das Wegenetz besser ausgeschildert und Verknüpfungen speziell zur Bahn, aber auch zu Parkraumangeboten hergestellt werden.

## **6. Ruhender Verkehr**

Das durch die Talenge ohnehin begrenzte Parkraumangebot ist besonders an den touristischen Schwerpunkten selbst an einem durchschnittlichen Werktag fast vollständig ausgelastet. In allen Gemeinden muss ein Parkraumkonzept erstellt werden, dass die Nachfragen kanalisiert und mit entsprechenden Fußwegen an die eigentlichen Ziele anbindet.

Eine Autobrücke setzt auf mehr Autos im Mittelrheintal, was die Touristikorte gar nicht aufnehmen können. Gefördert werden müssen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. (W.L.)

## **7. Fahrgastschiffahrt**

Erhebliche wirtschaftliche Bedeutung für die Region hat die Fahrgastschiffahrt. Allein bei der Köln-Düsseldorfer-Rheinschiffahrtsgesellschaft steigen fast eine halbe Million Fahrgäste ein und aus. Dabei steigen in der Saison rund 70.000 mehr Fahrgäste im Tal aus als ein, womit die Verknüpfungproblematik, sprich: Weitertransport mit anderen Verkehrsmitteln (umweltfreundlich) gelöst werden muss.

## **8. Fußgänger- und Wanderwege**

Zum einen muss für den Fußgänger in Ortslagen ein attraktives und verkehrssicheres Angebot bestehen, das die vorhandenen Verkehrsträger verbindet und das Erleben des Rheins und der Sehenswürdigkeiten des Tals, Flanieren am Ufer und Erschließen der Burgen erlaubt.

Für den Wanderer andererseits sind durchgängige Wege auf Teilstrecken anzubieten, welche die Rückkehr zum Ausgangspunkt durch andere Verkehrsträger erlauben, beispielsweise die Bahn.

Bei beiden Angeboten bestehen erhebliche Defizite und dringender Handlungsbedarf.

Das vorhandene Wanderwegenetz ist zu schließen, zu gestalten und zu vermarkten, wobei gemeindeübergreifende Konzepte zu entwickeln und zu realisieren sind.

## **9. Zusammenfassung**

**Die Region, inzwischen als Weltkulturerbe ausgezeichnet, benötigt zur Erschließung ihrer wirtschaftlichen und speziell touristischen Potentiale ein ganzes Bündel an Maßnahmen. Es sind nicht die spektakulären Investitionen in neue Verkehrsinfrastrukturen, die gefordert werden, sondern im Wesentlichen ein Ausbau der vorhandenen technischen, touristischen und städtebaulichen Infrastruktur mit dem Ziel der Qualitätssteigerung !**

Bezüglich des Straßenverkehrs ist die Region so an das Fernstraßennetz angebunden, dass hier nicht gewollte Verkehre verhindert werden und dennoch die Erreichbarkeit so gewährleistet ist, dass Behinderungen der Entwicklung ausgeschlossen werden können.

### **Mein Fazit:**

In zwei dicken Bänden mit dem Titel DAS RHEINTAL VON BINGEN UND RÜDESHEIM BIS KOBLENZ sind seine natürlichen, landschaftlichen und kulturellen, vielfältigen Erscheinungen, seine „Schönheiten“, eingehend beschrieben. Dieses vom Landesamt für Denkmalpflege von Rheinland-Pfalz im Philipp von Zabern Verlag Mainz herausgegebene Werk sollte die Anerkennung als Weltkulturerbe befördern, was gelang.

Nun gilt es keine Käseglocke über das Tal zu stülpen, wie manche mutmaßen. Nein, offensichtlich müssen alte Röcke gelüftet und der Mief des Mittelmasses aus dem Tal geblasen werden!

Dabei darf das Kind nicht mit dem Bade ausgeschüttet werden, und mit technischer Macht des 20. Jahrhunderts ins sensible Rheintal eingegriffen werden, wo die ökologische Vernunft des 21. Jahrhunderts nötig ist.

Keine spektakuläre Investition, sondern sensibler, qualitativer Ausbau des Vorhandenen ist angesagt !

Dem stimme ich voll und ganz zu. Eine Straßenbrücke ist nicht nur völlig überflüssig; sie ist für die kleinräumigen Strukturen des Mittelrheintales und seine touristische Entwicklung geradezu schädlich!

Dies gilt im Speziellen auch für den Hessischen, also Rheingauer Teil des Mittelrheintales, für Lorch und Rüdesheim!