

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Hans-Josef Bracht (CDU)
– Drucksache 17/3265 –

Anbindung einer Mittelrheinbrücke

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/3265 – vom 9. Juni 2017 hat folgenden Wortlaut:

Im Gespräch mit der Rhein-Zeitung hat der damalige Staatssekretär im Innenministerium und heutige Innenminister, Roger Lewentz, Ende November 2010 mitgeteilt, dass er davon ausgeht, dass für die Mittelrheinbrücke rund 60 Millionen Euro brutto nötig sind. Roger Lewentz – so heißt es wörtlich in der Rhein-Hunsrück-Zeitung vom 23. November 2010 – „schließt in diese Summe allerdings auch Zusatzkosten ein, die zum Beispiel durch die Verbesserung der Anbindungen in den Kreisen Rhein-Lahn und Rhein-Hunsrück entstehen“. Auch der heutige Staatssekretär Günter Kern hat in seiner damaligen Funktion als Landrat des Rhein-Lahn-Kreises „die Rheinbrücke mit der Anbindung an die Autobahn A 61“ (Rhein-Lahn-Zeitung vom 5. Januar 2011) gefordert. Roger Lewentz und Günter Kern haben diese Aussagen nach der Grundsatzentscheidung der UNESCO für einen Brückenbau getroffen. Sie sind also davon ausgegangen, dass die damals beabsichtigte Verbesserung der Anbindung zu keiner Gefährdung des Welterbestatus führen würde.

Gleichzeitig teilte das Innenministerium laut Berichterstattung der Rhein-Hunsrück-Zeitung vom 1. April 2011 dem Bürgermeister der Stadt Oberwesel mit, dass sich das Raumordnungsverfahren mit der Verkehrsanbindung einer Brücke an die Höhenlagen, besonders an die A 61, befassen wird und es wurde darauf verwiesen, dass die L 206 (St. Goar-Gründelbach-Hungenroth, Emmelshausen), die L 213 (Werlau, Emmelshausen), die K 100 (St. Goar, Biebernheim, Pfalzfeld) und die L 334 (Wellmich, Dachsenhausen) „ausbaubedürftig“ seien.

Heute spricht sich Verkehrsminister Volker Wissing für eine kommunale Brücke aus, damit aus seiner Sicht keine Anbindung notwendig ist. Damit hat er den lange über Partei- und Fraktionsgrenzen hinweg bestehenden Konsens und das Einvernehmen über die Notwendigkeit einer Verbesserung der Anbindung einer Mittelrheinbrücke allen voran an die A 61 aufgelöst.

Ich frage die Landesregierung:

1. Warum hat die heutige Landesregierung den Konsens über die Notwendigkeit einer verbesserten Anbindung einer Mittelrheinbrücke (insbesondere an die A 61) aufgelöst?
2. Warum sieht das heutige Wirtschaftsministerium im Gegensatz zu den damaligen Aussagen des Innenministeriums keine Notwendigkeit einer Anbindung einer Mittelrheinbrücke?
3. Ist der heutige Innenminister Roger Lewentz mit Blick auf die beabsichtigte Verbesserung einer Anbindung besonders an die A 61 bereits damals bei der Mittelrheinbrücke von einem überregionalen Charakter und damit einer Landesbrücke ausgegangen, da nach den Aussagen des heute zuständigen Ministers Volker Wissing eine Verbesserung der Anbindung nur bei einer Landesstraße erfolgt bzw. notwendig ist?
4. Ist es für die Landesregierung nachvollziehbar, dass aufgrund des jetzigen Wechsels der Positionierung (heute: keine Notwendigkeit einer Verbesserung der Anbindung) durch die neue Landesregierung die Akzeptanz einer Mittelrheinbrücke bei fehlender Anbindung einer Mittelrheinbrücke allen voran in der Stadt St. Goar nicht gegeben ist?
5. Teilt Verkehrsminister Volker Wissing nicht mehr die Auffassung aus dem FDP-Wahlprogramm für die Landtagswahl 2016, in dem die FDP unter anderem eine Brücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen explizit aus dem Grund gefordert hat, damit die Menschen besser „zu ihren Arbeitsplätzen im Rhein-Main-Gebiet gelangen können“?
6. Will Verkehrsminister Volker Wissing durch seine vorgebrachten Argumente und die Vorfestlegung auf ein „kommunales“ Projekt im Koalitionsvertrag nur von seiner eigenen Verantwortung und der Zuständigkeit des Landes für die Realisierung der Mittelrheinbrücke ablenken?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 30. Juni 2017 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 4:

Eine verbesserte Anbindung einer Mittelrheinbrücke insbesondere an die A 61 wurde von der Landesregierung niemals als zwingende Voraussetzung für deren Realisierung angesehen. Insofern hat auch kein Wechsel der Positionierung der Landesregierung hinsichtlich einer solchen Anbindung stattgefunden.

b. w.

Zu Frage 2:

Das Welterbekomitee der UNESCO und insbesondere die beratenden Nationalen Gremien, die Experten der UNESCO (NGOs), welche die Entscheidungen des Welterbekomitees vorbereiten, haben das Brückenprojekt in der Vergangenheit sehr kritisch gesehen. Die UNESCO befürchtet bei einer verbesserten Anbindung an die A 61 eine Verstärkung der ohnehin hohen Lärmbelastung im Tal. Deshalb wurde gegenüber dem Welterbekomitee, den beratenden NGOs sowie dem „landesinternen“ Steuerungskomitee aus wichtigen internationalen Beratern stets der lokale Charakter der Verbindung betont um den Welterbestatus „Oberes Mittelrheintal“ nicht zu gefährden.

Zu den Fragen 3 und 5:

Wenngleich für einen Teil der Einwohner des Mittelrheintals die Anbindung an die Autobahnen A 61 und A 3 eine Bedeutung hat, bekräftigt die Landesregierung ihre Auffassung, dass die Mittelrheinbrücke nur eine maßgebliche Bedeutung im Nahbereich hat und vornehmlich der Verbindung der beiden Rheinseiten zwischen St. Goar und St. Goarshausen dient.

Zu Frage 6:

Nach dem Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG) werden Straßen nach ihrer Verkehrsbedeutung, insbesondere unter Berücksichtigung ihrer raumordnerischen Funktion, in Landes-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige Straßen eingestuft. Bei der Beurteilung, welche Verkehrsbedeutung einer Straße zukommt und in welche Straßengruppe sie dementsprechend einzureihen ist, steht den zuständigen Behörden weder ein Ermessen noch ein Beurteilungsspielraum oder eine Entscheidungsprärogative zu. Die Einstufung erfolgt auch nicht nach dem politischen Willen der Landesregierung.

Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2009 hat die Mittelrheinbrücke eine maßgebliche Bedeutung im Nahbereich und dient vornehmlich der Verbindung der beiden Rheinseiten zwischen St. Goar und St. Goarshausen. Insofern kommt nur eine Einstufung der Brücke als Kreisstraße gemäß dem Landesstraßengesetz in Betracht. Die Verantwortung und die Zuständigkeit für die Realisierung der Mittelrheinbrücke liegen insofern bei den beiden Landkreisen Rhein-Lahn und Rhein-Hunsrück.

In Vertretung:
Andy Becht
Staatssekretär