



Nicht relevant sind laut der Studie der Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung (GVS) die durch die Brücke bedingten Verkehrsströme vom Mittelrhein auf die A 61. Dieses Ergebnis der Expertise stößt jedoch auf Widerspruch.

# Zweifel an Verkehrsprognose

Mittelrheinbrücke Einschätzung des Landes zu künftigem Betrieb auf den Straßen wird kritisiert

Von unserem Redakteur  
 Wolfgang Wendling

■ **Mittelrhein.** Durch die geplante Mittelrheinbrücke ist keine zusätzliche Verkehrsbelastung für St. Goar und Oberwesel zu erwarten. Diese Auffassung der Landesregierung bestätigte jetzt Staatssekretär Alexander Schweitzer gegenüber dem Oberweseler Stadtbürgermeister Jürgen Port. Die Ansicht des Mainzer Verkehrsministeriums fußt auf dem Ergebnis einer Expertise der „Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung“ (GVS) vom Juni 2009. Laut dieser Studie generiert die Brücke zwischen Fellen und Wellmich keinen nennenswerten Zuwachs des Verkehrs vom Rechtsrheinischen über die Anschlussstellen Emmelshausen, Pfalzfeld oder Laudert zur A 61. Die Brücke sei vielmehr für den

ANZEIGE

Wenn's um Mode geht:

**LadyShop**

Simmern · Schloßstraße 2-4

Verkehr von der B 274 (von Nastätten nach St. Goarshausen) zur linksrheinischen B 9 und weiter Richtung Koblenz von Bedeutung. Dieser Verkehrsprognose schließt sich die Landesregierung an. So erfuhr Port, der während der Tagung des Werkbundes in St. Goar Staatssekretär Siegfried Englert seine Befürchtungen mitteilte, durch die Brücke steige die Verkehrsbelastung zwischen Oberwesel und Laudert, da die L 220 wegen ihrer geringen Steigung die

beste Anbindung vom Mittelrhein an die A 61 bedeute. Sie biete für rechtsrheinische Anlieger zudem eine schnelle Verbindung zum Flughafen Hahn und in Richtung Trier/Luxemburg. Nach Mainzer Lesart sind jedoch „Veränderungen in den Verkehrsstärken auf der L 220 nicht relevant“. Die Debatte wirft eine grundsätzliche Frage auf: Ist die feste Rheinquering zwischen Fellen und Wellmich nur von lokaler, allenfalls regionaler Bedeutung? Oder sorgt die Brücke für eine neue Ost-West-Achse? Fürs Land und die tangierten Kreise ist die Antwort klar: Bei prognostizierten 7000 Fahrzeugen am Tag, die in beide Richtungen rollen, kann von einer überregionalen Bedeutung keine Rede sein. Das machte Staatssekretär Englert in St. Goar deutlich. Laut GVS-Studie werden gerade mal 1200 Fahrzeugen neu generiert.

Alexander Fürst zu Sayn-Wittgenstein, Vorsitzender von Europa Nostra Deutschland, hält die Verkehrsprognose für wenig stichhaltig. Da die vier Fähren am Mittelrhein nur 1100 Fahrzeuge am Tag beförderten, könnten die 7000 prognostizierten Fahrzeuge nur durch eine „erhebliche Ausweitung des Ost-West-Verkehrs“ erklärt werden. Dies meint auch die Bürgerinitiative „Keine Südumgehung Limburg“. Sie sieht im Bau der Mittelrheinbrücke den notwendigen Lückenschluss für den seit Langem geplanten Frachtkorridor von Luxemburg/Hahn in die Mitte Deutschlands. Der teure Brückenbau mache nur dann einen wirtschaftlichen Sinn, wenn über eine Verbindung von St. Goar nach Limburg eine neue Ost-West-Trasse vor allem für den Schwerlastverkehr geschaffen wird, teilt die Bürgerinitiative mit.

**Kommentar**

**Wolfgang Wendling**  
 über die Mittelrheinbrücke

## Studie ist ihr Geld nicht wert

Die Verkehrsstudie zur Mittelrheinbrücke stammt vom Juni 2009. Aber in der Kommunalpolitik am Mittelrhein oder in den Kreisgremien wurde sie noch nie behandelt. Selbst eineinhalb Jahre später nimmt sie hierzulande kaum jemand zur Kenntnis. Dabei hat es die Studie in sich. Sagt sie doch aus, dass über die Brücke kein Verkehr in nennenswertem Umfang durch St. Goar oder Oberwesel hinauf auf die A 61 rollen wird. Da reiben sich die Linksrheiner doch verwundert die Augen: Wird nicht immer wieder betont, vor allem die Bewohner aus dem Rechtsrheinischen bräuchten die Brücke, um auf kurzen Wegen die A 61 zu erreichen? Die IHK, so heißt es doch bei allen Diskussionen, hat aus Umfragen unter ihren Mitgliedern erfahren, dass Tausende wirtschaftlich Tätige den Bau der Brücke für notwendig erachten, um vor allem über die Hunsrück-Autobahn den ersehnten Anschluss an die Märkte zu finden. Und was sagt die Studie: Es fahren zwar künftig mehr Rechtsrheiner über die Brücke als heute über die Fähren, aber sie fahren dann weiter über die B 9 nach Koblenz. Sie wechseln also nur die Rheinseite, nicht jedoch die Fahrtrichtung. Wenn das tatsächlich so wäre, wäre so manches vorgebrachte Argumente pro Brücke hinfällig. Dennoch: Das Hauptargument für die Brücke zwischen Fellen und Wellmich lässt sich durch keine Verkehrsprognose widerlegen: Die Menschen am Mittelrhein haben ein Recht darauf, bequem von einer Seite des Flusses auf die andere zu wechseln. Ein Recht, das Moselaner seit Jahrzehnten wie selbstverständlich wahrnehmen. Beide Rheinsseiten haben sich auseinanderentwickelt. Auch ein noch so optimierter Fährverkehr kann eine Brücke nicht ersetzen. Mit ihr würde die Kommunikation der Menschen auf beiden Seiten des Rheins gefördert. Und es könnte endlich jene Barriere überwunden werden, die in der Historie nie eine war. Ist doch der Rhein erst seit Napoleon ein Grenzfluss. Mit Brücke wäre auch eine rheinübergreifende Gebietsreform möglich. Aber zunächst muss die Politik die Frage beantworten, wie der durch die Brücke generierte Verkehr in für Linksrheiner akzeptable Bahnen gelenkt werden soll. Sie sollte die GVS-Studie schnell vergessen. Denn die ist ihr Geld nicht wert und stiftet nur Verwirrung.