



Verkehrliche Bewertung einer Brücken-, Tunnel- oder Fähr- verbindung im Mittelrheintal bei St. Goar

28. Januar 2011

Stellungnahme zum Gutachten der RWTH Aachen (Prof. Dr. Vallée) vom Januar 2010

Das Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée von der RWTH Aachen zur „Verkehrliche Bewertung einer Brücken-, Tunnel- oder Fährverbindung im Mittelrheintal bei St. Goar“ kommt in praktisch allen untersuchten Bereichen zu falschen Ergebnissen.

Gründe: Dem Gutachten Vallée liegen zweifelhafte, z.T. sogar unseriöse Annahmen zugrunde, die einer kritischen Betrachtung an den entscheidenden Stellen nicht standhalten. Zahlreiche Nachteile einer Brückenlösung werden im Aachener Gutachten nicht in Betracht gezogen. Zu einer ausgewogenen wissenschaftlichen Studie gehört allerdings zwingend die Abwägung von Vor- und Nachteilen (vgl. zu III.)!

So kann gezeigt werden, dass schon bei einer Hochwasserlage von – Pegel Kaub 6,40 Meter – eine Bücke am geplanten Standort nicht passierbar ist, da die Anbindungsstraßen ab 6,0 bzw. 6,20 Meter Pegel Kaub überflutet sind. Hingegen schwimmen Fähren und passen sich damit dem Wasserstand an. Der Fährbetrieb ist also abhängig von der Passierbarkeit der Zufahrtsstraßen. Es kann nicht belegt werden, dass der Fährverkehr im Mittelrheintal mit betrieblichen Nachteilen im Vergleich zu einer Brücke verbunden ist (vgl. zu IV).

An anderer Stelle werden fünf Ausfalltage für die Fähren genannt, also Tage, an denen die Fähren betriebsbedingt nicht verkehren können. Diese Zahlen liegen jedoch um ein mehrfaches über den tatsächlichen Zahlen. Die im Aachener Gutachten genutzten Zahlen wurden vom Gutachter weder belegt noch sind sie nachvollziehbar. Eine solche Vorgehensweise ist als unseriös zu qualifizieren.

Ebenfalls fragwürdig ist die prognostizierte Verkehrsentwicklung. Angaben von 7.000 Fahrzeugen sind – gerade im Vergleich zu den Einwohnerzahlen anliegender Orte – nicht nachvollziehbar. Diese Zahlen lassen sich nur durch zusätzlichen überregionalen Verkehr erklären. Die Fähren Kaub, Loreley und Boppard transportieren aktuell ca. 1400 Fahrzeuge. Diese Fahrzeugeinheiten ergeben sich aus der Brückenstudie 2003 von Cochet Consult Bonn.

Völlig unseriös wird das Gutachten, wenn „psychologisch-kulturhistorische Gründe“ gegen eine Fähre sprechen sollen (Nr. V.). Es können keine Studien beigebracht werden, die diese Theorie belegen können. Tatsache ist hingegen, dass Fähren seit Jahrhunderten ein fester Bestandteil des Lebens sind – sie sind Teil der Kulturlandschaft und lebendiges Erbe und damit fest im Bewusstsein der Menschen über ihre Umwelt verankert.

Veränderungen in der Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer wurden nicht untersucht. Dies ist aber auch im Hinblick auf die touristische Nutzung als deutlicher Mangel in der Begutachtung zu sehen.

Besondere städtebauliche und verkehrliche Aspekte der Brückenlösung wurden nicht untersucht.

Im Einzelnen ist folgendes zu kritisieren:

I. Ausgangslage und Aufgabenstellung

1. Es wird im Gutachten behauptet, dass eine von Witterung und Wasserstand unabhängige Querung des Rheins derzeit nicht möglich ist. Dem stehen folgende Fakten entgegen:

- a. Der letzte Eisgang an der Loreley war 1962/63.
- b. Die Fähre Loreley VI stellt ihren Betrieb bei Niedrigwasser - Kauber Pegel 0,10m ein. Ein derart niedriger Wasserstand ist historisch nicht belegt!
- c. Da eine Fähre schwimmt, egal bei welchem Wasserstand, stellt sie ihren Betrieb nur dann ein, wenn sie von den Autos nicht erreicht werden kann. Dies ist der Fall, wenn die B42 und/oder die B9 überflutet sind. Das bedeutet aber auch, dass dann jede feste Rheinquerung nicht mehr erreichbar ist.

Insgesamt zeigt sich hier, dass die Argumentation des Prof. Vallée nicht nachvollziehbar und letztlich absurd ist.

2. Es wird die Behauptung aufgestellt, dass es zeitgemäßere, bessere und zuverlässigere Zugänge zur Umgebung auf beiden Seiten des Rheins geben soll. Dem ist entgegenzusetzen:

- a. Es gibt 360 Fähren in Deutschland, knapp die Hälfte ist „verkehrswirtschaftlich“ relevant. Fähren werden zum Queren großer Flüsse und Mündungsgebiete eingesetzt.
- b. Monetäre Kriterien für eine Verkehrsplanung mit Fähren sind:
 - Topographie (Breite Fluss, Verfügbarer Raum, bauliche Anforderungen)
 - Verbindungszweck: Überregional (zentral) – lokal (dezentral)
 - Verkehrsaufkommen (Bevölkerungsdichte)
 - Verursachergerechte Finanzierung
- c. Nichtmonetäre Kriterien für eine Verkehrsplanung mit Fähren sind:
 - Umweltschutz (massiver Eingriff Brücke: Bodenversiegelung -Raumbedarf - Lärm – Licht und zentrale CO2-Belastungen)

- Touristik (Wander-/Radfahren, „Fährerlebnis“)
- Kultur (nicht erst hier, aber ein gutes Beispiel)
- Bessere Verkehrssteuerung

Wie ein Vergleich zur Situation der Fährten in Deutschland zeigt, sind Fährten moderne Verkehrsmittel, die auch allen gegenwärtigen Anforderungen umweltfreundlich gerecht werden. Es fällt zudem auf, dass alle nichtmonetären und damit für die Bewertung als Kulturgut besonders relevanten Kriterien unberücksichtigt blieben.

3. In der Einleitung des Gutachtens fehlt ein Hinweis auf die Bedeutung des Fremdenverkehrs am Oberen Mittelrhein als Hauptarbeitgeber und potentiell wichtigster wirtschaftlicher Ertragsquelle. Aus Erfahrungswerten sind es gerade die Touristen, die eine dezentrale mit Fährten gesicherte Rheinquerung schätzen und sie sich die Mittelrhinfährten ebenfalls als ein wichtiger Mosaikstein im Welterbegebiet auch für die Zukunft wünschen.
4. Da eine Mittelrheinbrücke aufgrund der verkehrlichen Bewertung und Darstellung, mit Ausnahme der K100, ausschließlich über Bundes- und Landesstraßen als Zubringerverkehr angebunden ist, rechtsrheinisch die B42, die B274, die L334 und die L338 und linksrheinisch die B9, die L213 und die L206, kann es sich bei der Mittelrheinbrücke auch nicht um eine kommunale Verkehrsverbindung handeln. Auch der Landrat des Rhein-Lahn-Kreises sowie Landtagsabgeordnete und Kommunalpolitiker beiderseits des Rheins fordern eine überregionale Verkehrsverbindung über den Rhein. Damit sollen die A61 mit dem Flughafen Hahn sowie eine weitere Verbindung bis zur A50 linksrheinisch geschaffen werden und rechtsrheinisch wurde die Forderung nach einer Anbindung an die B54 Gießen-Limburg-Wiesbaden mit der Möglichkeit der Verknüpfung zur A3 erhoben.
5. Es ist nicht belegt, dass die reduzierte Erreichbarkeit die Ursache für den Bevölkerungsrückgang ist. Problematisch sind vor allem:
 - Bahnlärm mit einer starken Zunahme des Günterverkehrs
 - Hochwasser
 - Demografischer Wandel in ganz Deutschland, natürlich auch in Rheinland-Pfalz und im Rheintal
 - Alte Bausubstanz verbunden mit Denkmalschutz = Hohe finanzielle Belastung für Eigentümer

Im Aachener Gutachten wird mit Behauptungen gearbeitet, die nicht belegt sind. Das ist unseriös! Insbesondere fehlen jegliche Hinweise insbesondere auf den Bahnlärm, der für den Bevölkerungsrückgang im Rheintal entscheidend verantwortlich ist.

II. Leistungsfähigkeit und städtebauliche Einbindung einer Fährverbindung

1. Die prognostizierte Verkehrsentwicklung von 7000 Fahrzeugen ist zweifelhaft. Derzeit fahren auf der B9 bei Oberwesel 3700 VE / Tag. St. Goar hat 2.500 Einwohner. St. Goarshausen hat 1.500 Einwohner.
2. Die gesamte Verkehrsinfrastruktur ist sehr schlecht. Die Anbindung an die A61 ist von LKW kaum nutzbar. Die Brücke als teures prestigeträchtiges Teilstück ist aus verkehrswirtschaftlicher Sicht Unsinn. Laut BMVBS müssten mindestens 9000 Pkw queren.
3. Zu 2. Absatz 2: 7000 Fahrten pro Tag von denen 1500 bis 2000 Fahrten Neuverkehr sind. Lt. Brückenstudie 2003 queren an 3 Fährstandorten zusammen 1.400 Fahrzeuge täglich den Rhein. Bei einer Summierung des aktuellen Querungsverkehrs mit der Prognose max. 2.000 Neuverkehre wäre die Zukunftsperspektive 3.400 Fahrzeuge. Die Differenz zu den 7.000 Fahrzeugen = 3.600 Einheiten sind überhaupt nicht im Rahmen eines regionalen Bedarfs zu erkennen; sicher eine Prognose in Richtung verstärkter überregionaler Verkehrsströme im Rheintal.

Das bedeutet, dass die Fähren Kaub, Loreley und Boppard aktuell 5000 bis 5500 Fahrzeuge pro Tag transportieren. Das ist falsch.

Die der Aachener Studie zugrunde liegenden Zahlen sind nicht nachvollziehbar und zu hoch angesetzt. Es ist Tatsache, dass die Fähren im Tal der Loreley – nach Auskunft der Fährbetreiber - bei weitem nicht ausgelastet sind.

III. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

1. Die Kosten für den 24h-Fährbetrieb und die Brückenlösung entnehmen Sie bitte den Ausführungen von Herrn Daum.
2. Eine Brücke hat zur Folge, dass mindestens 3 oder sogar 4 Fähren ihren Dienst aus wirtschaftlichen Gründen einstellen müssen. Insofern wären zusätzliche Verbindungen per Schiff (Personenfähre) oder ein Shuttlebus auf jeden Fall erforderlich, um Fußgängern bzw. Radfahrern die Rheinquerung zu ermöglichen. Dies verursacht zusätzliche Kosten, die im Gutachten der RWTH Aachen nicht zu finden sind!
3. Um die Kosten für die 24h - Fähre zu reduzieren könnte man:
 - a. den kostenlosen Dienst nur für Anlieger anbieten, den überregionalen Verkehr bezahlen lassen
 - b. den Dienst sehr kostengünstig z.B. 50€ / Jahr anbieten
 - c. die Fähren in den ÖPNV einbinden und in die Trägerschaft des Landes Rheinland-Pfalz zu übertragen
 - d. den Einsatz der Fähren dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen anpassen
4. Im Falle einer Brücke
 - a. Wegfall der 3 Fährstellen in der heutigen Form (Einkalkuliert bei den Brückenzahlen!)

- St. Goar - Weiterbetrieb nicht möglich, Personenfähre müsste stark bezuschusst werden (Vergleich Bingen), geht nur in der Trägerschaft des Landes.
 - Boppard - Nach Betreiberankunft: Tourist. Saisonbetrieb (mutig).
 - Kaub - Situation heute schon in Aspekten schwierig, so auch die Fähre Lorch.
- b. Verbindungssituation
- für viele auch schlechter
 - Betriebskosten immens (Für öffentl. Hand: jetzt Null)
 - Touristischer Verlust, da die Touristen die Fähren schätzen
- c. Verkehrsentwicklung:
- Zweifelhaft, was ist denn überhaupt gewünscht? 7000-8000 VE / Tag? Bei 2.500 Einwohnern in St. Goar? Das soll eine lokale Brücke sein???
 - Jetzt B9 Oberwesel: 3700 VE / Tag

Zahlreiche Nachteile einer Brückenlösung werden im Aachener Gutachten nicht in Betracht gezogen. Zu einer ausgewogenen wissenschaftlichen Studie gehört allerdings zwingend die Abwägung von Vor- und Nachteilen!

IV. Betriebliche Einschränkungen einer Fährverbindung

1. Nach Aussage des Sprechers des Deutschen Fährverbandes sind die in der Studie genannten 5 Ausfalltage um ein mehrfaches zu hoch angesetzt. Tatsächlich lägen die Ausfälle der Fähren am Mittelrhein eher bei einem Tag/Jahr. Erwähnenswert ist, dass in Bingen immer eine Ersatzfähre zur Verfügung steht, die auch an anderen Standorten eingeplant werden kann. Bei einer Optimierung des Fährstandortes St. Goarshausen kann die vorgeschlagene 2. Fähre ebenfalls als „Ersatzfahrzeug“ vorgehalten werden. Hinzu kommt, dass Ausfälle wegen Hochwassers ursächlich mit überfluteten Uferstraßen zusammen hängen, also die Brückenalternative genauso tangieren. Weiterhin zeigt die Studie, dass der Klimawandel nicht wie an einer anderen Stelle der Studie prognostiziert, zu mehr, sondern tatsächlich während der letzten 10 Jahre zu drastisch weniger Hochwasserständen geführt hat.
2. Die Loreley VI fährt bei Niedrigwasser bis zu einem Kauber Pegel von 0,10 Metern. Dies ist völlig unrealistisch, da dann auf dem Rhein die gesamte Schifffahrt ruht. Ein Kauber Pegel von 0,10 Metern kann historisch nicht belegt werden.
3. Anfangs wird gesagt: *"Eine Unpassierbarkeit der Uferstraßen löst massive Einschränkungen der Erreichbarkeit im Rheintal aus. Diese werden hier jedoch nicht näher betrachtet werden, da sie alle Varianten einer Querung gleich betreffen."*
In der Zusammenfassung heißt es im Gutachten der RWTH Aachen aber: *"Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass betriebliche Einschränkungen einer Fährverbindung aufgrund von Hochwasser und dadurch begründeten Betriebseinstellun-*

gen gegenüber einer festen Verbindung volkswirtschaftliche Nachteile von 0,1 bis 0,5 Mio. € pro Jahr auslösen." Das ist unseriös!

4. Eine Fähre schwimmt, egal bei welchem Wasser. Sie stellt lediglich ihren Betrieb ein, wenn Sie nicht mehr von den Autos erreicht werden kann.
5. Die Loreley VI hatte in 7 Jahren 4 Ausfalltage – Stand 10/2010 - wegen Hochwasser oder Technischer Defekte. - Im Gutachten der RWTH Aachen wird aber von 35 Ausfalltagen in 7 Jahren ausgegangen. Ersatzfähre stand zur Verfügung.
6. Die Fähre in Kaub fährt bis zu einem Kauber Pegel von 7,00 Metern, die Schifffahrt wird bei 6,40 Metern eingestellt. (Info Fähre Kaub).
7. Überflutung der B42 in St. Goarshausen bei einem Kauber Pegel von 6,10 Metern. (Info Herr Hammerl - Fähre Loreley VI). In Kamp-Bornhofen wird ebenfalls beim Pegelstand Kaub 6,00 Meter die B 42 überflutet; so auch in Braubach.
8. Überflutung der B9 in St. Goar bei einem Kauber Pegel von 6,10 Metern, Überflutung der B9 in Oberwesel bei einem Kauber Pegel von 6,00 Metern. (Info Hochwasser Alarmplan - Ordnungsamt VG St. Goar/Oberwesel Frau Lammer).
9. Wenn die Brücke schon lange nicht mehr passierbar ist, fährt die Fähre in Kaub immer noch! - Das bedeutet, dass es durchaus volkswirtschaftliche Nachteile der Brücke gegenüber den Fähren gibt.
10. Die Annahme des Prof. Dr. Vallée, dass die B9 und die B42 vereinbar mit den Welterbezielen und Umweltaspekten hochwassersicher passierbar ausgebaut werden können, legt die Vermutung nahe, dass der Gutachter von der RWTH Aachen das Tal der Loreley gar nicht kennt.

Dies ist völliger Unsinn, denn dann müsste die B 42 von Braubach bis St. Goarshausen um ca. 1,0 Meter höher gelegt werden. Eine Erhöhung der B9 zwischen Bacharach und St. Goar wäre ebenfalls notwendig.

Dies kann nicht im Sinne der UNESCO sein. Auch das derzeitige Baurecht würde solche Planungen im Rheintal abweisen und verhindern.

11. Erschreckend ist, dass bisher in der verkehrlichen Studie überhaupt nicht berücksichtigt wurde, dass die Unterführung der B274 in St. Goarshausen, die wichtigste Verbindung in Richtung Taunus und Westerwald, bereits bei einem Wasserstand Pegel Kaub ab 5,30 Meter wegen Überflutung gesperrt werden muss. Der uneingeschränkte Querverkehr, auch der Mehrverkehr einer Brücke, muss bis zu einem Pegelstand Kaub 6,10 Meter ungehindert über den Behelfsübergang der rechtsrheinischen Bahnlinie, beim Bahnhofsgebäude St. Goarshausen, geführt werden. Dies umso mehr, wenn der Güterverkehr auf der Bahnstrecke der rechten Rheinseite ab 2015/2020 bis zu 50 % zunehmen wird. (Inbetriebnahme des neuen Gotthard-Tunnels) Dieser Engpass wird sich in diesem Zeitfenster bei der Zunahme des regionalen und überregionalen Verkehrs katastrophal auswirken. Verkehrspolitische Überlegungen und Pläne diese katastrophalen Verkehrsverbindungen in die Gesamtplanung aufzunehmen um den Verkehrsstärken gerecht zu werden, sind bis heute nicht angestellt worden.

Es liegen keine zielgerechte Vorplanungen für die Beseitigung des Engpasses „Behelfsübergang am Bahnhof St. Goarshausen“ vor, eine städtebauliche Anpassung im Falle einer Realisierung der Brücke.

Insgesamt weist die Argumentation des Aachener Gutachtens eine unseriöse, widersprüchliche und damit unwissenschaftliche Argumentation auf! Es kann nicht belegt werden, dass der Fährverkehr im Mittelrheintal mit betrieblichen Nachteilen im Vergleich zu einer Brücke verbunden ist.

V. Akzeptanzunterschiede von festen Verbindungen zu Fähren

1. Hier findet man die unverständliche Behauptung, dass „psychologische kulturhistorische Gründe gegen eine Fähre sprechen.“ Tatsache ist, dass die Fähren seit Jahrhunderten ein fester Bestandteil des Lebens am Mittelrhein und Teil des außergewöhnlichen Universellen Wertes dieses Welterbegebietes sind.
2. Es wird mit Behauptungen argumentiert: Die Argumentation ist unseriös: Brücken werden nicht dadurch besser als Fähren schlecht gemacht werden.

Zur Qualität des Gutachtens:

- a. Es wird eine Behauptung aufgestellt:
Im Vergleich zwischen einer Brücke und einer Fährverbindung ist festzustellen, dass auch in diesem Fall psychologische kulturhistorische Gründe gegen eine Fähre sprechen,"
- b. Dann wird gesagt, dass es keine Studien gibt, die diese Behauptung belegen.
"die sich aber mangels vorhandener Studien weder monetarisieren noch anderweitig quantifizieren lassen."
- c. In der Zusammenfassung wird aus der Behauptung ein Fakt.
"Eine Brücke stellt die wirtschaftlich günstigste Lösung dar. Sie verbessert die Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer am besten und weist als einzige denkbare Lösung keine Einschränkungen in der Akzeptanz und der Nutzbarkeit auf."

Insgesamt zeigt sich, dass die Argumentation unseriös ist und wissenschaftlichen Maßstäben nicht gerecht wird. Brücken werden aber nicht dadurch besser, dass Fähren mit unbewiesener Argumentation schlecht gemacht werden.

VI. Veränderung der Erreichbarkeit

1. Bei dieser Untersuchung sind die Reisedrecken unter Benutzung von Fähre und Brücke nicht nachvollziehbar. Z.B. Verbindung Boppard – Kamp-Bornhofen, Oberwesel – Kaub. Beide Strecken über die Brücke sind mit „< 5km“ angegeben. Tatsache ist, dass beide Strecken länger als 20 km sind.

2. Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass die Brücken-Verbindung St. Goar-St. Goarshausen weniger als 5 km beträgt. Die Brücke soll aber in Wellmich/Fellen gebaut werden und hat selbst eine Länge von 1 km. Der Weg von St. Goarshausen nach St. Goar über die Brücke liegt nach Google Maps aber bei 6,5 Kilometern. Somit ist die Reisezeit nach Google Maps mit der Fähre bei optimiertem Takt gleich und es werden die Kosten für die Umwegfahrten eingespart.
3. Durch den durchweg schlechten Zustand der Brückenzugänge über die Seitentäler insbesondere bei Hochwasser Kauber Pegel 5,30 - 5,40 Metern muss bei einem Verkehrsaufkommen von 7000 VE/Tag mit enormen Rückstaus gerechnet werden, da die Fahrzeuge z.B. in St. Goarshausen über einen Behelfsbahnübergang geleitet werden müssen. Mit Fertigstellung des Gotthard-Basis-Tunnels in der Schweiz auf der Strecke Genua-Rotterdam verkehren die Güterzüge hier demnächst im 4-Minuten-Takt. Derzeit verkehren diese Zügeinheiten im 8-Minuten-Takt. Eine dezentrale Lösung mittels Fähren würde Erleichterung gewährleisten.
4. Bis auf die Verbindung Oberwesel - Kaub und Boppard – Kamp-Bornhofen (beide Reisstreckenvergleiche sind falsch) wurden nur Reisen längs des Flusses untersucht. Es fehlen die Verbindungen Kamp-Filsen-Boppard und Braubach-Osterspai-Filsen-Boppard. Verbindungen mit großen Umwegfahrten bei denen die Brücke schlechter abschneidet wurden gar nicht untersucht. Z.B. Boppard-Lahnstein, Lahnstein-Rhens, Bacharach-Lorch ...
5. Veränderungen der Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer wurden nicht untersucht. Dies ist aber auch im Hinblick auf die touristische Nutzung des Welterbes und damit die Bedeutung des Tourismus als tragendem Wirtschaftszweig des Mittelrheintals als deutlicher Mangel in der Begutachtung zu sehen. Die Landesregierung und die Kommunalpolitiker setzen sehr stark auf den Fahrradtourismus. Durch den Wegfall von 4 Fähren, Lorch, Kaub, St. Goarshausen, Boppard, gäbe es für die Fahrradfahrer lediglich noch 2 Querungsmöglichkeiten, dies in Bingen und über die Mittelrheinbrücke in Wellmich-Fellen. Die Entfernung zwischen beiden Standorten beträgt ca. 28 km. Dies kann weder im Interesse der heimischen Fahrradfahrer noch des Fahrradtourismus sein.

VII. Besondere städtebauliche und verkehrliche Aspekte der Brückenlösung wurden nicht untersucht.

VIII. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Das Gutachten kommt in praktisch allen untersuchten Bereichen zu falschen Ergebnissen. Insgesamt sollte es, bei gründlicher Analyse und objektiver Bewertung, die Vorteile des Erhalts bzw. Ausbaus der Fährverbindungen deutlich bestätigen.