

FRAKTION
RHEINGAU-TAUNUS

SPD

POSITIONSPAPIER

DER SPD-KREISTAGSFRAKTION
RHEINGAU-TAUNUS ZUM BAU EINER
BRÜCKE ZWISCHEN RÜDESHEIM UND BINGEN

Die SPD-Kreistagsfraktion RTK lehnt den Bau einer Brücke zwischen Rüdesheim und Bingen aus ökologischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen ab.

HINTERGRUND

Von 1915 bis 1945 gab es eine Eisenbahnbrücke zwischen Rüdesheim und Bingen, die gelegentlich für den Autoverkehr freigegeben wurde. Die Brücke hatte in den Kriegsjahren eine vorwiegend strategische Bedeutung. Sie wurde bei einem alliierten Luftangriff 1945 schwer beschädigt und schließlich von den deutschen Pionieren vollends zerstört. Pfeilerreste sind im Rhein, in Rüdesheim und in Bingen noch zu sehen. Seit den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts flammt die Diskussion um den Wiederaufbau einer Rheinbrücke immer wieder auf.

Anfang des 21. Jahrhunderts (2001) wurde eine Verkehrsuntersuchung zum Bau einer Brücke veröffentlicht. Die damaligen Landräte Röttger (RTK) und Schick (Landkreis Mainz-Bingen) stellten, ohne entsprechendes Mandat von den zuständigen Gremien, einen potentiellen Investor vor, der eine Mautbrücke errichten wollte. Im Juni 2001 wurden Mittel für die Auftragserteilung für eine Machbarkeitsstudie bereitgestellt.

Aufgrund der Ergebnisse von der Umweltverträglichkeitsstudie und der Verkehrsuntersuchung, aber auch wegen des starken politischen Widerstands im Rheingau, wurden die Pläne nicht mehr verfolgt. Der jetzige Landrat des RTK, Burkhard Albers, hat sich schon vor seiner Amtsübernahme 2005 ganz klar gegen den Bau einer Brücke positioniert.

Im Juni 2015 fand ein Treffen zwischen Entscheidungsträgern aus Politik und Wirtschaft in Rüdesheim statt. In einem Positionspapier fordern sie die Landesregierungen Hessen und Rheinland-Pfalz auf, bis spätestens 2017 eine neue Machbarkeitsstudie zu erstellen.

Die SPD-Kreistagsfraktion RTK nimmt dieses Papier zum Anlass, ihre Ablehnung einer Rheinbrücke an dieser Stelle zu bekräftigen und nennt hierfür ihre Beweggründe:

ÖKOLOGISCHE ASPEKTE

Nach den Vorgaben des Bundesnaturschutzes ist der Brückenbau wegen des Status des Areals als europäisches Vogelschutzgebiet „strikt unzulässig“ (Umweltverträglichkeitsstudie 2005). In diesem Gutachten ist auch von „rund 145 Arten von Brut- und Wasservögeln“, deren Lebensraum durch eine Brücke beeinträchtigt oder gar zerstört wird, die Rede.

Die Rheinauen zwischen Eltville und Bingen sind als Europa-Reservat ausgezeichnet. Sie wurden nach der EU-Vogelschutz-Richtlinie bereits 1979 als international bedeutendes Vogelschutzgebiet (Ramsar-Gebiet) ausgewiesen. Der hessische Teil des Inselrheins und im speziellen die Rüdeshheimer Aue mit Umfeld ist (mit großer Verspätung und unter Zeitdruck) seit 2007 bei der EU als FFH-Gebiet (nach der Natura-2000-Richtlinie; Rheinland-Pfalz hat lediglich nach der europäischen Vogelschutzrichtlinie gemeldet) und seit 2008 durch entsprechende Landesverordnungen gesichert (GVBl 17.3.2008). Es gilt im Zusammenhang mit den Bundesnaturschutzgesetz (§ 33 Abs. 5 BNatSchG) das „Verschlechterungsverbot“ - bei Bauvorhaben muss geprüft werden, ob die Schutz und Erhaltungsziele des (eigentlich niedrigrangigen FFH-)Naturschutzes erheblich beeinträchtigt sind. In diesem Fall ist ein Bau nur zulässig, wenn

- (1) keine geeigneten Alternativen vorliegen,
- (2) zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, die höherwertig einzustufen sind.

Alternativen liegen mit mehreren Fährverbindungen vor, das fehlende öffentliche Interesse ist auch daraus zu schließen, dass der Bundesverkehrswegeplan keine entsprechende Querung vorsieht. Eine Umweltverträglichkeitsstudie spricht allerdings von „gravierendsten Auswirkungen auf die regional, national wie international hochgradig bedeutende Vogelwelt des Inselrheins“ (FAZ 2.12.2005). Die Rheinauen nehmen eine Spitzenstellung in Europa als einzigartiger Lebensraum ein. Der Bau einer Brücke an dieser Stelle ist wegen der Beeinträchtigung der nationalen und internationalen bedeutenden Feuchtgebiete gemäß Naturschutzrecht nicht genehmigungsfähig.

VERKEHRLICHE ASPEKTE

Der Bau einer Brücke würde unweigerlich zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen. Der Straßenlärm würde erheblich zunehmen. Schon jetzt ist die Lärmbelastung im Rheingau durch die Zunahme der Güterzüge und den Verkehr auf der B42 extrem hoch. Die Schadstoffemission würde steigen. Die Rheinbrücke würde den Rheingau mit der Autobahn bei Bingen verbinden, eine Art Rheingauer Autobahn würde entstehen. Die Region Rheingau wird dadurch unattraktiver, die Ortschaften abgewertet.

WIRTSCHAFTLICHE ASPEKTE

Anfang des 21. Jahrhunderts war von einer Mautbrücke die Rede, die von einem privaten Investor betrieben werden sollte. Die Baukosten wurden 2005 auf 46 bis 50 Millionen Euro geschätzt. Die Mautgebühren müssten dementsprechend hoch sein und die Rentabilität ist auch dann fraglich. Nach dem Bau einer Brücke wäre ein Ausweichen auf die Fähre nicht möglich, da sie ihren Dienst einstellen müssten. Ganze Existenzen würden dadurch vernichtet.

FAZIT

Die SPD-Kreistagfraktion RTK lehnt eine Rheinbrücke im Rheingau entschieden ab. Alternativen zu einer Brücke, wie die Ausweitung der Fährbetriebszeiten oder sogar ein 24-Stunden Fährbetrieb werden derzeit in der SPD-Fraktion beraten. Auch eine Initiative für Vergünstigungen für den Fährbetrieb für Anwohner im Unteren Rheingau wird erwogen.