

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 17/828 –

Wiederaufnahme der Planungen zum Bau einer Mittelrheinbrücke bei St. Goar/St. Goarshausen

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/828** – vom 31. August 2016 hat folgenden Wortlaut:

Nach fünfjährigem, von der letzten rot-grünen Landesregierung zu verantwortendem Stillstand will die neue rot-grün-gelbe Landesregierung laut deren Koalitionsvertrag die Planungen zum Bau einer Mittelrheinbrücke bei St. Goar/St. Goarshausen wieder aufnehmen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Was hat die Landesregierung seit dem 18. Mai 2016 konkret unternommen, um das Projekt Bau einer Mittelrheinbrücke bei St. Goar/St. Goarshausen zügig wieder auf den Weg zu bringen?
2. Wie ist konkret der Stand der angekündigten Überarbeitung des von der UNESCO im Zusammenhang mit der Planung einer Mittelrheinbrücke geforderten Masterplans für das Welterbegebiet Oberes Mittelrheintal?
3. Welche konkreten Planungsschritte für die Brücke wurden bisher unternommen, für wann sind welche weiteren Planungsschritte vorgesehen?
4. Was sind die Gründe dafür, dass die Landesregierung die Brücke als kommunale Brücke geplant und gebaut sehen will, obwohl die Brücke doch zwei Bundesstraßen über eine Bundeswasserstraße miteinander verbinden soll?
5. Wie glaubt die Landesregierung, dass eine Brücke finanziell für die Kommunen zu stemmen sein wird?
6. Wann soll die Brücke zur Verbesserung der Verkehrssituation und zur wirtschaftlichen Belebung des Mittelrheintales realisiert sein?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 21. September 2016 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 3:

Mit der in der Koalitionsvereinbarung der neuen Landesregierung beschlossenen Wiederaufnahme der Planungen für eine Mittelrheinbrücke sind zunächst die Grundlagen für die weiteren Planungsschritte wie die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens sowie die Finanzierung zu klären. Hierzu haben bereits erste Gespräche zwischen dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und dem Ministerium des Innern und für Sport stattgefunden, insbesondere um den Umfang der für die Einleitung des Raumordnungsverfahrens erforderlichen Untersuchungen zu klären.

Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit einer neuen Mittelrheinbrücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen wurde der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz entsprechend den Vorgaben der Landeshaushaltsordnung mit der Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beauftragt.

Zu Frage 2:

Auf der 39. Sitzung (Bonn, 2015) hat das UNESCO Welterbekomitee in seinem Beschluss 39 COM 7B.78 den Vertragsstaat aufgefordert, geeignete Optionen für eine Rheinquerung zu bewerten. Nachdem die regierungsbildenden Parteien im Koalitionsvertrag 2016 bis 2021 vereinbart haben, die Planungen für den Bau der Mittelrheinbrücke wieder aufzunehmen, ist der Masterplan Welterbe Oberes Mittelrheintal in diesem Punkt, aber auch im Hinblick auf die im Koalitionsvertrag vereinbarten weiteren Infrastrukturprojekte (Loreley-Plateau, Bewerbung Bundesgartenschau 2031), fortzuschreiben. Der fortgeschriebene Masterplan wird eine Bewertung der Rheinquerung beinhalten.

In Abstimmung mit dem Ministerium für Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur prüft das Ministerium des Innern und für Sport derzeit, inwieweit die vorhandenen Studien zur Mittelrheinbrücke (z. B. Visual Impact Study) einer Aktualisierung bedürfen. Für die Beurteilung der Welterbeverträglichkeit der geplanten, größeren Infrastrukturprojekte ist eine Kulturlandschaftsverträglichkeitsstudie erforderlich, die parallel zu dem in Vorbereitung befindlichen Raumordnungsverfahren durchgeführt wird.

b. w.

Es ist angestrebt, den Masterplan mit einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung bis Ende 2017 fortzuschreiben.

Zu Frage 4:

In der Verkehrsuntersuchung von Mai 2009 ist festgestellt worden, dass der überwiegende Teil des Verkehrs Kreisstraßenverkehr ist. Die Brücke hat somit eine maßgebliche Bedeutung im Nahbereich und dient vornehmlich der Verbindung der beiden Rheinseiten zwischen St. Goar und St. Goarshausen.

Zu Frage 5:

Für eine Förderung einer kommunalen Brücke bestehen grundsätzlich Fördermöglichkeiten nach dem Entflechtungsgesetz oder einer Nachfolgeregelung, dem Landesfinanzausgleichsgesetz oder mit Landesmitteln. Über eine konkrete Finanzierungskonzeption ist auf der Grundlage der weiteren Planungen und Kostenermittlungen zu entscheiden.

Zu Frage 6:

Realistische Aussagen zum Zeitpunkt der Realisierung der Mittelrheinbrücke können derzeit aufgrund der noch bis dahin zu erfolgenden Arbeitsschritte und Unwägbarkeiten in der weiteren Planung noch nicht getroffen werden.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister