

„Verluste sind absehbar“

Laut Unesco sind der Welterbe-Status und eine Mittelrheinbrücke durchaus miteinander vereinbar.

Mit zweifelhaften Zahlen und Prognosen ist es der von der IHK beauftragten Landesregierung offenbar gelungen, dem internationalen Rat für Denkmalpflege Sand in die Augen zu streuen. Blauäugig glaubt sie den Prognosen von gerade einmal 1000 zusätzlichen Fahrzeugen pro Tag, die jedoch nur zustande kommen, wenn man die derzeit rund 4000 täglich trajektierten Fahrzeuge aller fünf bestehenden Fährverbindungen zwischen Bingen und Boppard als Grundlage nimmt. Der LBM geht bei einer festen Rheinquerung in St. Goar von 7000 Fahrzeugen, zwischen Fellen und Wellmich von 5200 Fahrzeugen täglich aus.

Obwohl offiziell nur von einem „regionalen Verkehrsprojekt“ die Rede ist, erklären die Vertreter der IHK und des Rhein-Lahn-Kreises unisono in aller Öffentlichkeit die Bedeutung einer zukünftigen „Ost-West-Achse“. Die soll von Luxemburg kommend über den Hochmosel-Übergang den Flughafen Hahn anschließen, um dann – dank der Mittelrheinbrücke – über den Einrich die A3 und E 44 zu erreichen.

Doch dabei übersehen alle Protagonisten den fehlenden Aufstieg zu den Hunsrück-Höhen. Nirgendwo im Oberen Mittelrheintal gibt es eine vergleichbare Verbindung, wie sie mit der

B 274 zwischen St. Goarshausen und Nastätten besteht. Auf der Hunsrückseite ist weder in St. Goar über die Rheingoldstraße (L 213), Gründelbach (L 206) oder Schlossberg/Pfalzfelder Straße (K 100) eine leistungsfähige Verbindung vorhanden oder zu schaffen, noch von Oberwesel aus.

Die Forderung von IHK-Hauptgeschäftsführer Podzun, „schon vor dem offiziellen Start des Bauverfahrens Vorarbeiten zu leisten“, kann nicht anders verstanden werden, als eine oder mehrere dieser Straßen für den Schwerlastverkehr auszubauen.

Die Auftragsvergabe für die von der Unesco verlangte zusätzliche Verkehrsanalyse dem Land zu übertragen, ist vergleichbar mit der Entscheidung, dem Verwalter der Waffenkammer auch noch die Schlüssel für die Munitionslager zu übergeben.

Die vorhersehbaren Ergebnisse stimmen in beiden Fällen wenig optimistisch. Verluste für das „Welterbe“ sind absehbar. Außer zwischen Bingen und Rüdesheim wird sich keine Fährverbindung im Oberen Mittelrheintal mehr wirtschaftlich betreiben lassen. Für 40 Millionen Euro könnten demgegenüber gleich mehrere 24-Stunden-Fährverbindungen auf Jahrzehnte finanziert und eventuell notwendige Fähren gebaut werden.

**Hans-Peter Günther,
Koblenz**

Post an die Lokalredaktion:

Aulergasse 10 / Am Zentralkampplatz, 55469 Simmern

Fax: 06761/9677450; E-Mail: simmern@rhein-zeitung.net

Leserbriefe sind keine Meinungsäußerungen der Redaktion. Briefe und E-Mails ohne Angabe von Name und Adresse können nicht veröffentlicht werden. Bitte geben Sie für Rückfragen Ihre Telefonnummer an. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor.