„Luftschloss“

Mittelrheinbrücke

St.-Goar – St. Goarshausen

Verkehrsclub Deutschland (**VCD**) e.V.
zum Sinn und Unsinn der geplanten Mittelrheinstraßenbrücke zw. Wellmich & Fellen aus verkehrsökologischer / -ökonomischer Sicht.

Dipl.-Ing. Mario Pott, Vorstand VCD RLP, St. Goarshausen 25.10.2018,
www.vcd.org/rlp, rlp@vcd.org

Der Verkehrsclub Deutschland, **VCD**

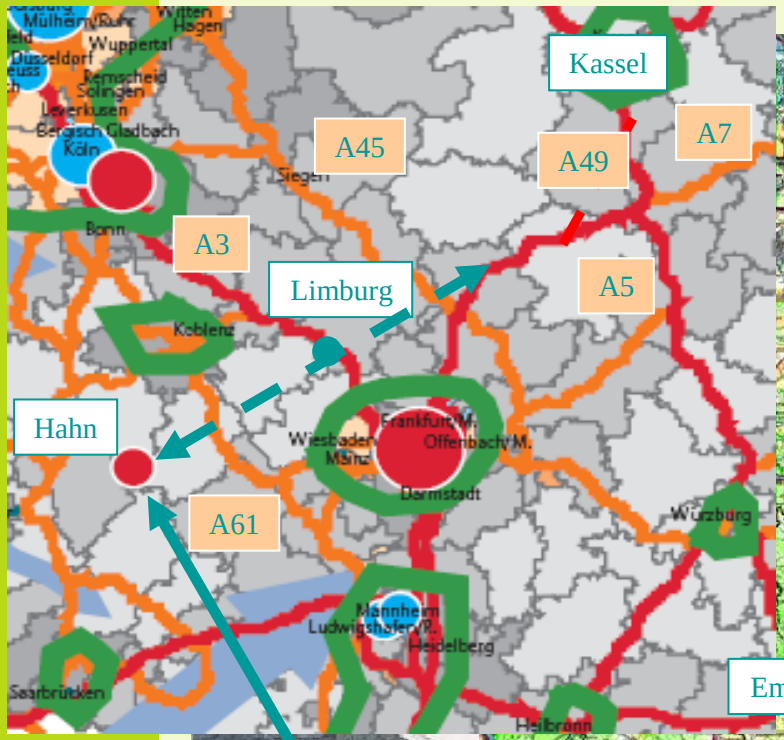
- ist der einzige Verkehrsclub **mit Klimaschutzfaktor,**
- fordert eine bessere Verkehrsmittelwahl und einen **umwelt-freundlicheren Autoverkehr**,
- versteht sich als ökologische Alternative zum ADAC,
- ist **gemeinnützig** und ehrenamtlich in der Region aktiv und freut sich auch über Ihre Unterstützung.

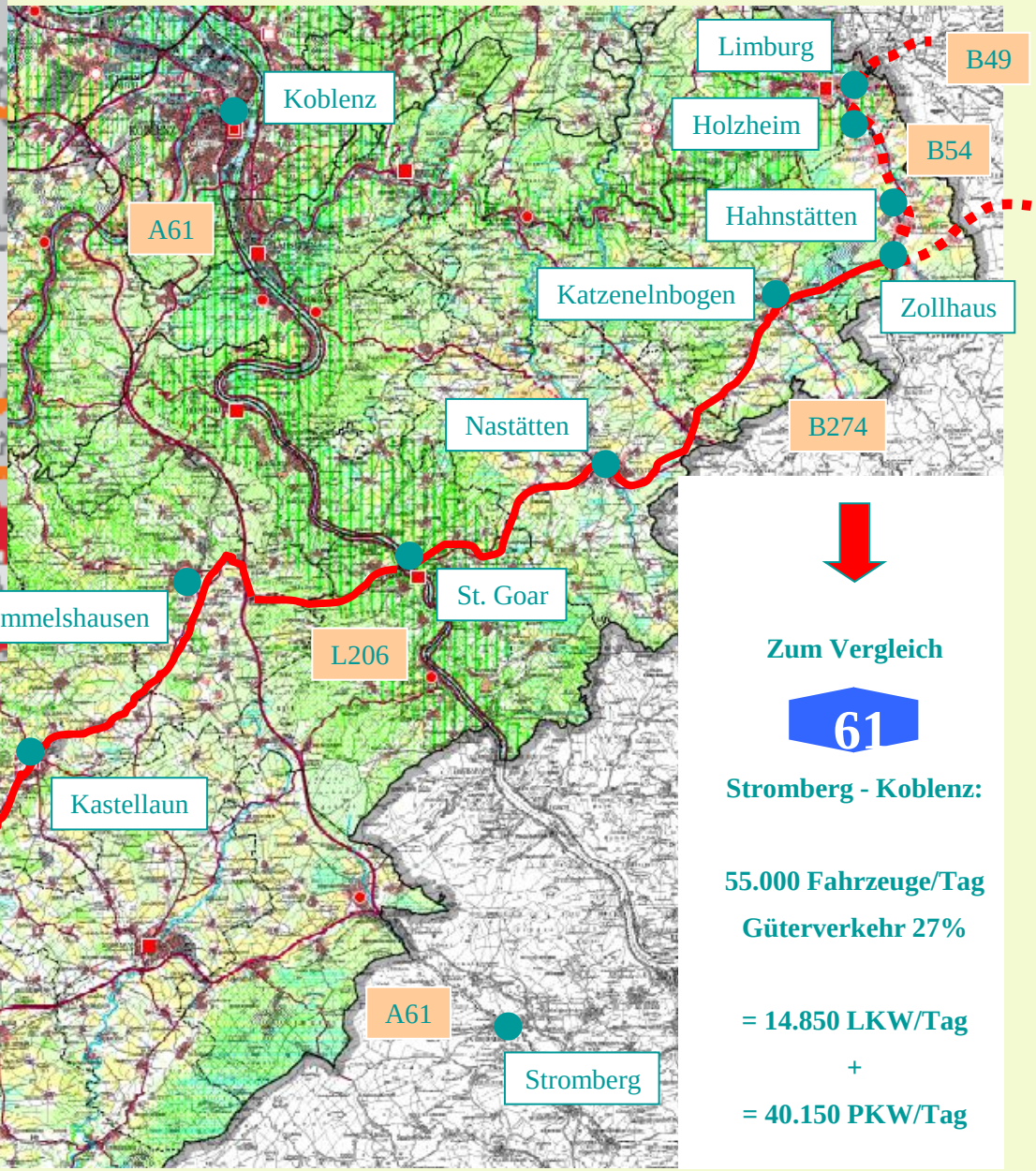
Der VCD – Rheinland-Pfalz

1. sieht mit der Brücke aus verkehrlicher Sicht eine Verschlechterung der Voraussetzungen zum Erreichen der Klimaziele, weil sie zu höheren CO2-Belastungen sowie Lärm + Abgasen führt,
2. kritisiert die ökologisch äußerst fragwürdigen Planungen zum Bau einer Mittelrheinbrücke,
3. Sieht unkalkulierbare Risiken für Bau + Schifffahrt,
4. warnt vor unnötigen finanziellen Zusatzlasten,
5. befürchtet durch den drohenden Wegfall der Fähren eine UNESCO-wirksame Beeinträchtigung der Kulturlandlandschaft „Mittelrheintal“.

Für den VCD-Arbeitskreis „Mittelrheinfähren“:
Dipl.-Bauingenieur Mario Pott, Verkehrsplaner

VCD Verkehrsclub Deutschland





Flughäfen Fracht-
aufkommen in 1.000 t/a

≥ 100
≥ 500
≥ 1.000

Transportkorridore
in Europa

> 25 Mio. t/a
10–25 Mio. t/a
< 10 Mio. t/a

Zum Vergleich

61

Stromberg - Koblenz:

55.000 Fahrzeuge/Tag

Güterverkehr 27%

= 14.850 LKW/Tag

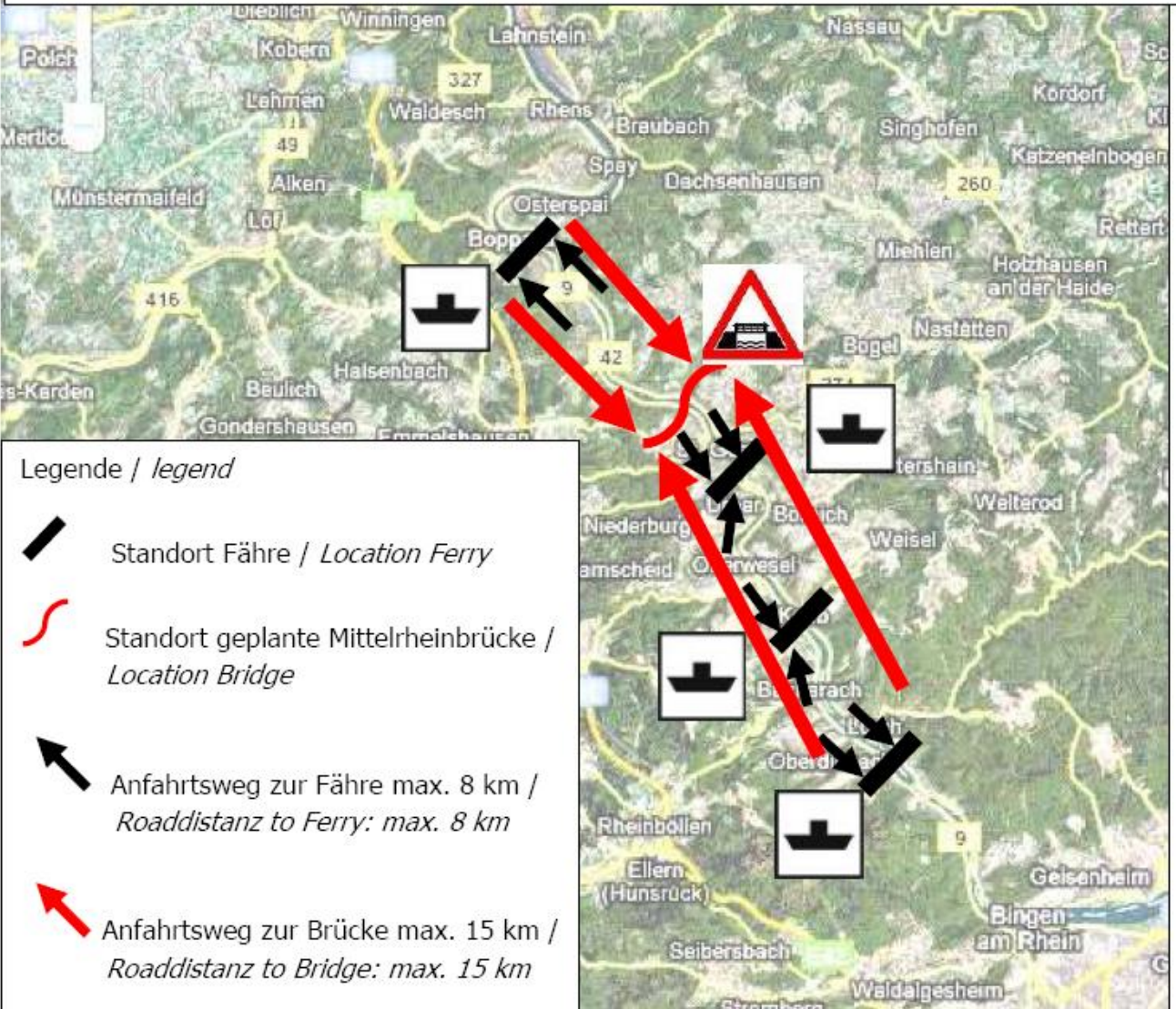
+

= 40.150 PKW/Tag

1 Verkehrliche Auswirkungen

Anlage 2 – Vergleich der Verkehrsbeziehungen bei Fähren / Brücke

Attachment 2 – Comparison of traffic-connections by Ferry vs. Bridge



Umweltbelastung / *Pollution*

800 Pkw/d Fähre Boppard – Filsen
900 Pkw/d Fähre St. Goar– St. Goarshausen
800 Pkw/d Fähre Oberwesel – Kaub

Bei angenommenen 4 km Anfahrt zur Fähre werden ca. 20.000 km/d gefahren. /
With supposed 4 km driven to the ferry, there will be driven 20.000 km each day

Mit Brücke müssen 800 Pkw aus Boppard 2*10 km und 800 Pkw aus Oberwesel 2*13 km zusätzlich fahren. In St. Goar bleibt die Fahrleistung gleich: Es werden 44.000 km/d zurückgelegt. Die PKW-Fahrleistung und damit der CO_2-Ausstoss **verdoppelt** sich.

*With the bridge, the 800 cars from Boppard have to drive 2*10 km. The 800 cars from Oberwesel have to drive 2*13 km to get over the bridge. In St. Goar has been driven the same distance (4 km/day). Together there have to been driven about 44.000 km/day. The CO_2 Pollution will be **twice** than without bridge.*

1.1 Umwege – Kfz

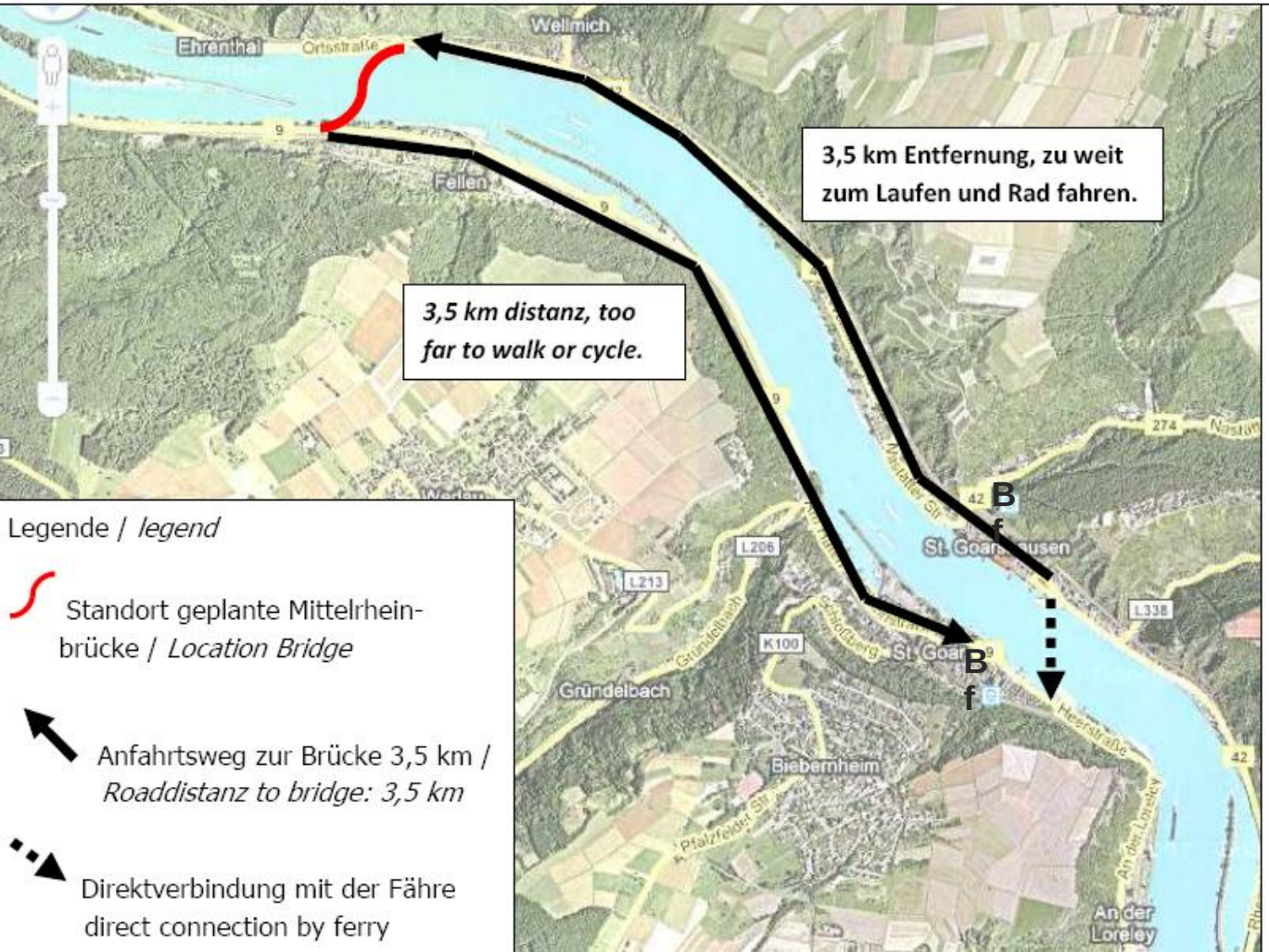
a) Durch den Bau der geplanten Brücke ist zu befürchten, dass den heutigen 4 Kfz-Fähren in Boppard, St-. Goar, Kaub und Lorch die motorisierten Fahrgäste fehlen und den Betrieb einstellen müssen.

b) Mit nur 1 statt heute 4 Querungsmöglichkeiten müssen **Umwege von 10 bzw. 13 km** gefahren werden.

Die Umwege führen zu einer geschätzten **Ver-doppelung der Kfz-Verkehrsleistung (=CO2)** ausgehend von heutigen PKW-Fährnutzungen

1.2 Umwege – Fuß-, Radverkehr

Anlage 4 – Zusätzliche PKW-Verkehrsleistungen aufgrund der Brückenlage
Attachment 4 – Additional traffic because of the location oft the bridge



Umweltbelastung / *Pollution*

Die Brücke befindet sich ca. 3,5 km von den Stadtzentren St. Goar und St. Goarshausen entfernt. Ca. **700 Menschen**, die heute zu Fuß oder per Fahrrad die Fähre benutzen, müssen in Zukunft einen 7 km langen Umweg zurücklegen. Dies ist nur mit dem Pkw oder einem Bus möglich.

Angenommen 50% der Fußgänger+Radfahrer fahren zukünftig mit dem Pkw, so werden zusätzlich 350* 2*3,5*2 km zurückgelegt, **pro Tag** also ca. **4.900 km zusätzlich** mit dem Pkw. Dies bedeutet zusätzlichen Lärm, Ab-gase, CO_2 für die Bewohner von St. Goarshausen, Wellmich, Fellen und St. Goar.

*The bridge is 3,5 km away from the city center. 700 people who walk or take the bicycle and the ferry now, have to go by car, all about 2*3,5*2 km = each day (approximated 50% use the car).*

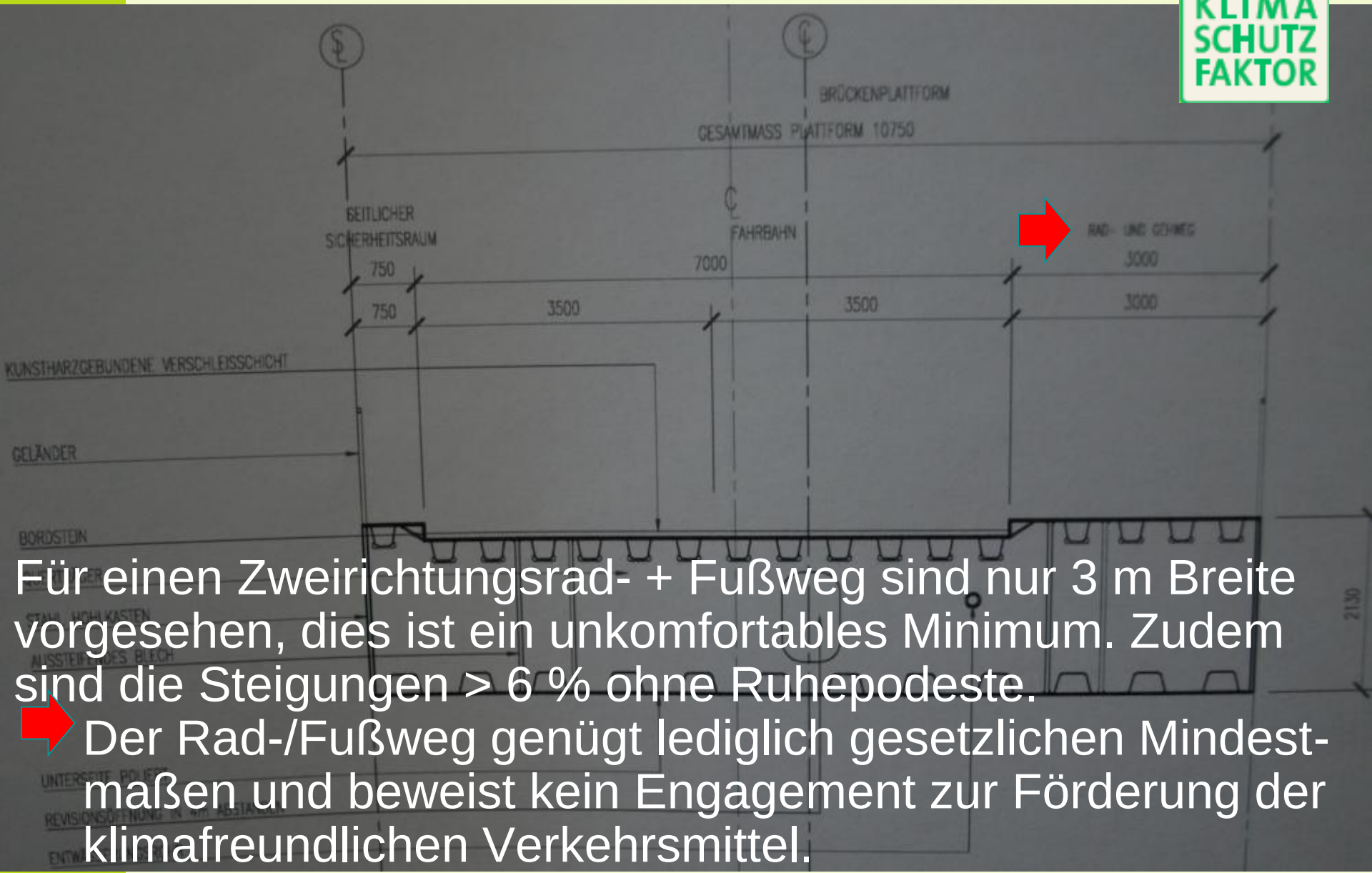
1.2 Umwege – Fuß-, Radverkehr

a) Fußgänger und Radfahrer, die heute die Fähre in St. Goar nutzen, müssen zukünftig einen 7 km langen Umweg machen und werden aller Voraussicht nach auf das Auto umsteigen.

<u>Zusätzlicher Verkehr wird erzeugt (ca. > 25%)</u>

b) Radfahrer und Fußgänger, die dennoch die Brücke nutzen wollen, werden bei Verwirklichung des Siegerentwurfes mit weiteren Hindernisse konfrontiert:

1.2 Umwege – Fuß-, Radverkehr



Für einen Zweirichtungsrad- + Fußweg sind nur 3 m Breite vorgesehen, dies ist ein unkomfortables Minimum. Zudem sind die Steigungen > 6 % ohne Ruhepodeste.

- Der Rad-/Fußweg genügt lediglich gesetzlichen Mindestmaßen und beweist kein Engagement zur Förderung der klimafreundlichen Verkehrsmittel.

1.3 Umwege Busverkehr

a) Heute können die Fähren i.d.R von den jeweiligen Bahnhöfen aus erreicht werden. Eine Brücke 3,5 km nördlich von St. Goar / St. Goars-hausen liegt ebensoweit von den Bahnhöfen entfernt.

Die Brücke ist für Bahnfahrer nicht mehr fußläufig nutzbar (wie die Fähre heute)

Es müssen Busse u. a. von St. Goar nach St. Goarshausen verkehren, um dem Grundanspruch des öffentlichen Verkehrsangebotes zu genügen.

1.3 Umwege Busverkehr

b) Mindestens 200 Schüler wechseln täglich mittels Fähre in St. Goar den Rhein. Hier werden mindestens 2 x 5 Busfahrten täglich erforderlich.

c) Um die gleiche Bedienungshäufigkeit wie mit der Fähre zu erreichen, müssten stündlich 2 Busse je Richtung fahren. Bei angenommenen 40 Fahrten je Tag und Richtung müssen über **200.000 km/a** gefahren werden.

Durch eine Brücke werden zusätzliche Busverkehre erforderlich, die das Klima und die Umwelt zusätzlich belasten.

VCD
Verkehrsclub Deutschland

1.4 Umwege Zusammenfassung

1) Durch die Brücke müssen PKW-Fahrten die heute über die Fähren in Boppard, Kaub und Lorch führen, große Umwege fahren, die die Verkehrsleistung im Vergleich zu heute (Fähre) verdoppeln.

2) Radfahrer und Fußgänger müssen auf das Auto oder den Bus umsteigen, da der Weg zu weit ist. Die Verkehrsleistung steigt um mindestens 25%.

3) Um ein vergleichbares Busangebot zu bieten, werden mehr als 200.000 Buskm/a nötig. Der Schadstoffausstoß steigt um ca. 12% an.

1.5 Umwege Ergebnis

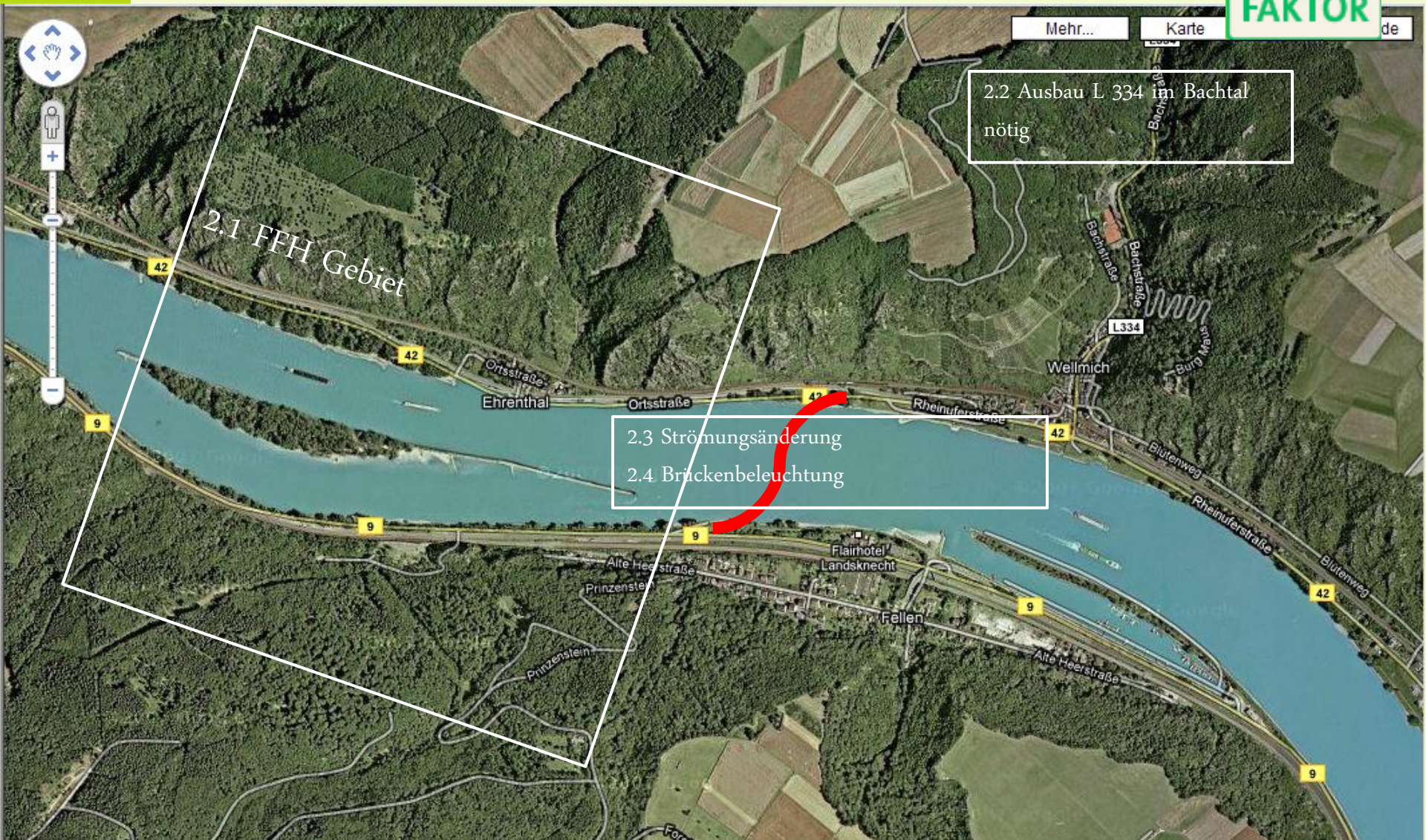
1) Durch die Brücke werden mehr als 25.000 Pkw-Km / Tag (= **9,1 Mio. km/a**) und ca. **200.000 Bus-km/a** erforderlich.

2) Neben der zusätzlichen durch CO2, Feinstaub und weitere Schadstoffe werden.

3) insbesondere in den Ortslagen deutlich höhere Lärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr zu erwarten sein.

Die Brücke verursacht deutliche Steigerung des Schadstoffausstoßes und CO2 sowie eine Erhöhung der Lärmbelastung.

2 Ökologische Auswirkungen



2.1 FFH-Gebiet

1) Die Brücke grenzt direkt südlich an ein ausgewiesenes FFH-Gebiet und nimmt somit am Rande **negativen Einfluss auf die darin geschützte Tier- und Pflanzenwelt.**

2.2 Erforderlicher Ausbau der L 334

2) Die Brücke wird zusätzlichen Verkehr auf die L 334 ziehen (Zubringer A 3). Der Zustand der Straße ist desolat, eine grundlegende Sanierung mit Ausbau zur Steigerung der Leistungsfähigkeit wird erforderlich. **ABER: Die L 334 liegt an einem ökologisch sensiblen Bachtal.**

2.3 Strömungsänderung

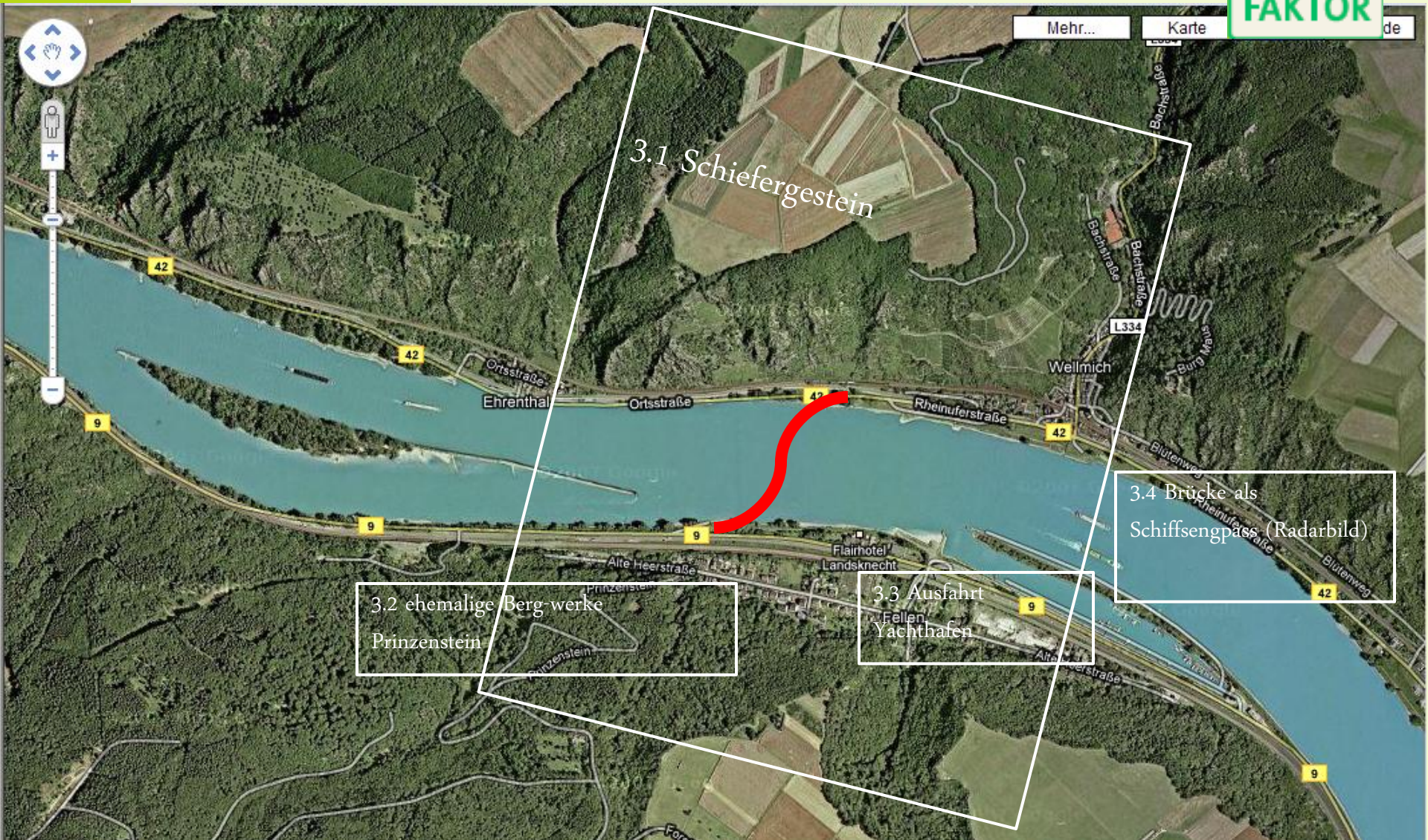
3)

Die Brücke steht mit 3 Pfeilern im Rhein, direkt vor dem Ehrenthaler Werth. Damit **beeinflusst die Brücke die Flussströmung zusätzlich** zur hydrau-lisch anspruchsvollen Rheininsel, die (links-rheinisch eine Stromschnelle darstellt) und ist bisher nicht berechnet worden.

2.4 Brückenbeleuchtung

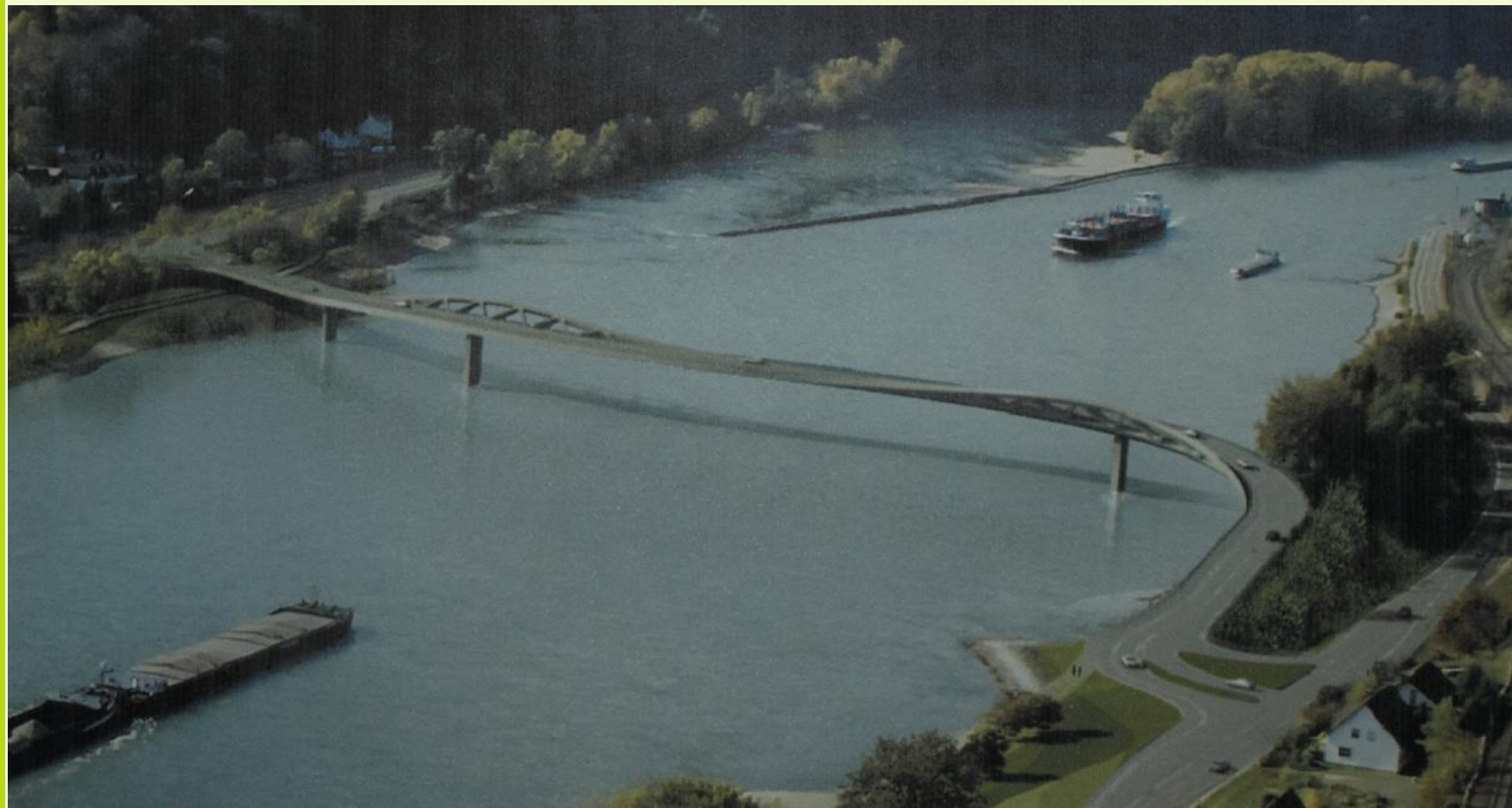
4) Die Brücke soll sich an einer schifffahrts-technisch sehr anspruchsvollen Stelle befinden (engste Stelle im Rhein + Strömung am Ehrenthaler Werth + Rheinschleifen).
Aus schifffahrts- und straßenverkehrstechnischer Sicht wird die Brücke zu beleuchten sein, was in der Lage direkt am schützenswerten FFH-Gebiet problematisch für die zum Teil nachtaktiven Tiere werden kann.
Aus ökologischer Sicht soll die Brücke an einer sehr sensiblen Position errichtet werden, deren Auswirkungen nicht untersucht wurden.

3 Bau- und Schifffahrtsrisiken



3.1 Schiefergestein

1) Die Brücke soll 4 Pfeiler (3 im Rhein) und 2 Auflager erhalten.



3.1 Schiefergestein

Das Schiefergestein kann sehr unterschiedlich beschaffen sein und beim Bau oder später zu Gründungsproblemen führen. Genaue Untersuchungen sind erforderlich

3.2 ehem. Bergwerke Prinzenstein

Direkt am linksrheinischen Ufer befinden sich die ehemaligen Bergwerke Prinzenstein, deren Stollenverläufe unklar und damit ein Risikofaktor für die Gründung der Brücke darstellen können.

3.3 Ausfahrt Yachthafen

Direkt an der Oberstromseite der Brücke befindet sich die Yachthafenausfahrt. Die Brücke stellt zusätzlich zur geringen Flussbreite, der Kurven und der Strömung eine zusätzliche Gefahrenstelle dar.

3.4 Radarbild Brücke

Insbesondere an der engen und kurvenreichen Rheinpassage ist eine gute Übersicht erforderlich, die durch die Brücke zusätzlich eingeschränkt wird. Auf dem Radarbild wird die Brücke als Riegel abgebildet, der ggf. weitere Schiffe verdecken kann.

4 Finanzlast durch Brückenbau

Die Brücke soll nach Aussage RLP-Wirtschaftsminister Herrn Hering **weniger als 40 Mio. €** kosten und dabei **eine architektonische Besonderheit darstellen.**

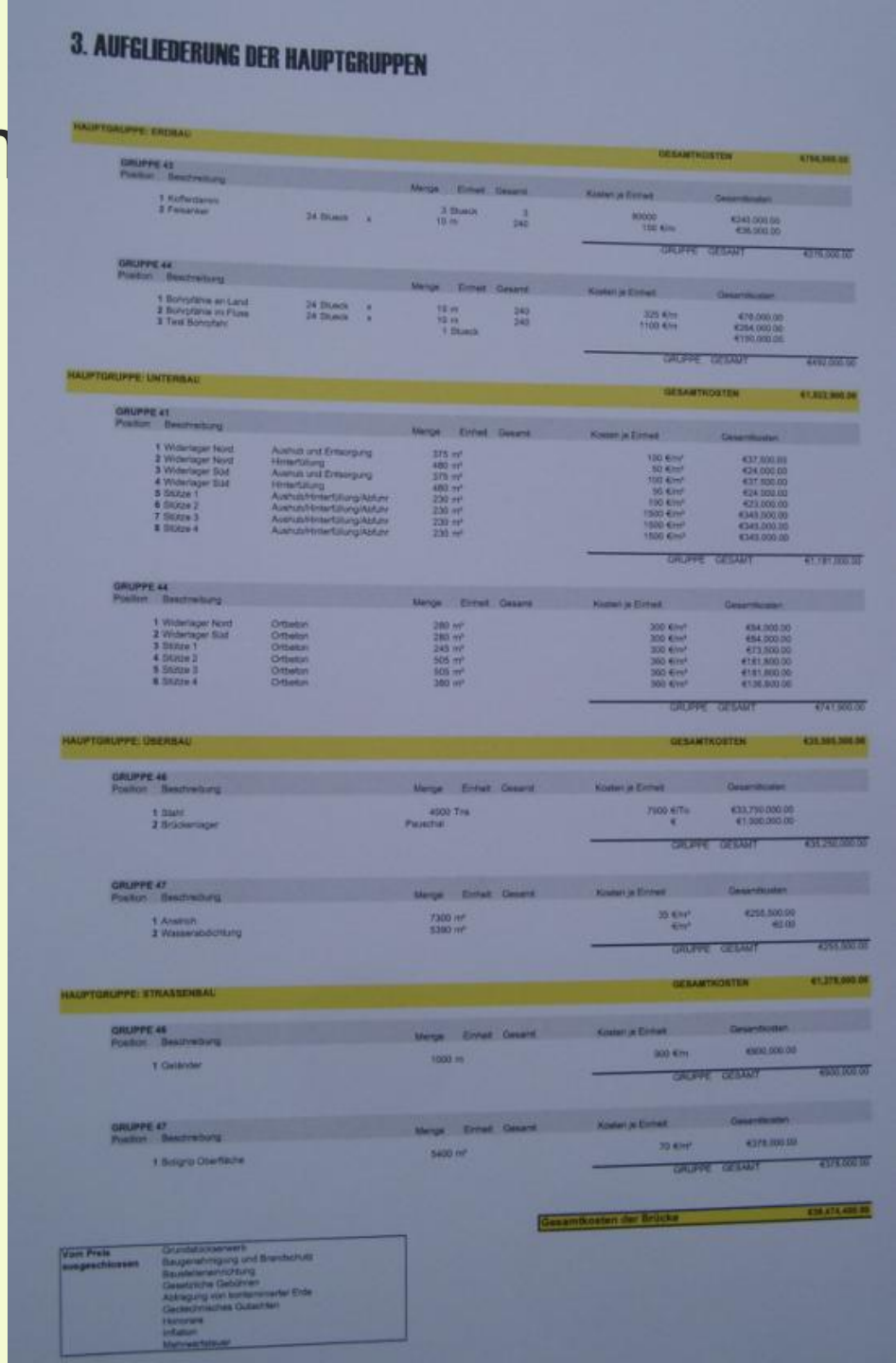
Laut Rheinzeitung vom 14.1.04 und 12.2.05 soll die Brücke „damals“ bereits für 40 Mio. € gebaut werden können und **keine** architektonische Besonderheit darstellen!

Preissteigerungen und konstruktionsbedingte Kostensteigerungen scheinen ohne Auswirkung zu sein.

4 Finanzlast durch Brückenbau

1) Tatsächlich fußt die Kostenangabe auf einer Schätzung des Siegerentwurfes: **39.474.400 €**

2) Ohne jede einzelne Kostenposition zu hinterfragen, sollen einzelne Beispiele demonstriert werden:



4 Finanzlast durch Brückenbau

3) Der Erdbau (Kofferdamm, Felsanker und Bohrpfähle) sollen für 768.000 € durchgeführt werden. Dabei fällt auf, dass **nur 1 Testbohrpfahl** kalkuliert werden soll. Bei der oben genannten schwierigen geologischen Situation **erscheint dieses Vorgehen aus ingenieurgeologischer Sicht sehr unseriös.**

4) Die Position „Überbau“ beinhaltet für 33,750 Mio. € Kosten für Stahl (=85% der Gesamtkosten), die aufgeführte Position „Wasserabdichtung“ enthält trotz Mengenangabe keine Kosten. **Offensichtlich fehlerhafte Angaben.**

4 Finanzlast durch Brückenbau

5) Beim Straßenbau werden nur „Geländer“ und eine „Boligrip-Oberfläche“ gelistet. **Es fehlen u.a. die Kosten für die Anschlussram-pen, Beleuchtung und Fahrbahnsicherung**…

6) Bei allen auf den ersten Blick feststellbaren Unzulänglichkeiten in der Kostenschätzung erscheint folgende Angabe für den Betrachter und Multiplikator der Brückenkosten nicht zu übersehen zu sein:

Die Nennung der unberücksichtigten Kosten:

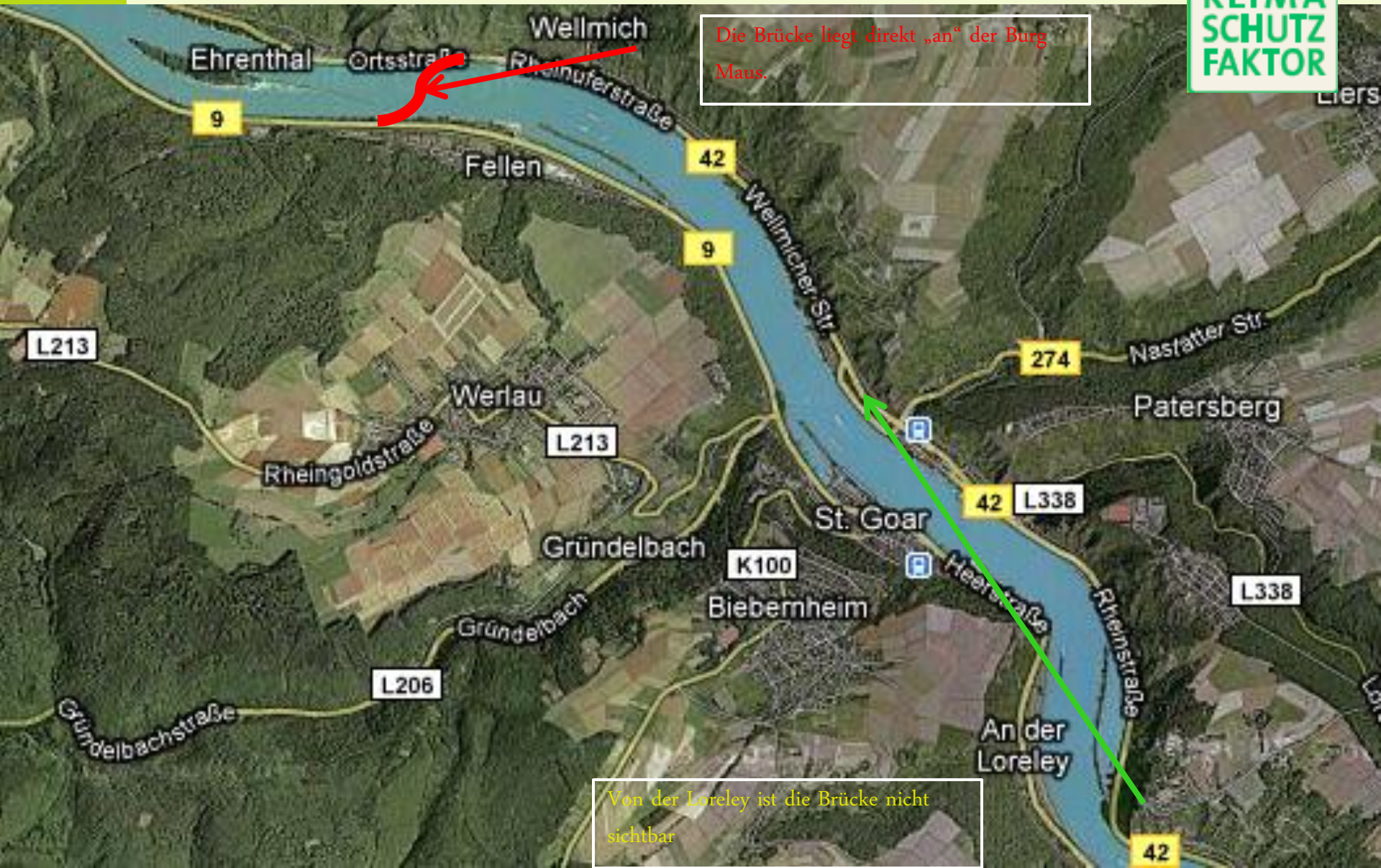
4 Finanzlast durch Brückenbau

7) Im Rahmen des Architekturwettbewerbes sind die nicht berücksichtigten Gewerke nachvollzieh-bar, für die Kommunikation und zum Varianten-vergleich kann die **Nichtnennung auch als vor-sätzliche Täuschung interpretiert werden**.

Die Gesamtkosten können unmöglich unter 40 Mio. € liegen, da allein die nicht berücksichtigte Mehr-wertsteuer mindestens 7,5 Mio. € ausmacht.

VCD Verkehrsclub Deutschland

5 UNESCO-WELTERBE



5 UNESCO-WELTERBE

1) Das **UNESCO-WELTERBE Oberes Mittelrheintal** ist gleichzeitig **Kulturerbe und Naturerbe !**

2) Dies bedeutet, **dass sowohl Landschaft als auch die Kultur zu schützen sind** !

Das UNESCO Welterbe-Komitee wird neben der optischen Wirkung einer Brücke auch die Veränderung der Kultur mit einbeziehen. **Hierzu gehört auch der jahrhunderte alte Fährbetrieb**.

Der Welterbestatus ist Magnet und sollte nicht durch eine negativ beeinträchtigende Brücke gefährdet werden!

VCD Verkehrsclub Deutschland

Fotomontagetricks

Fotomontagetricks

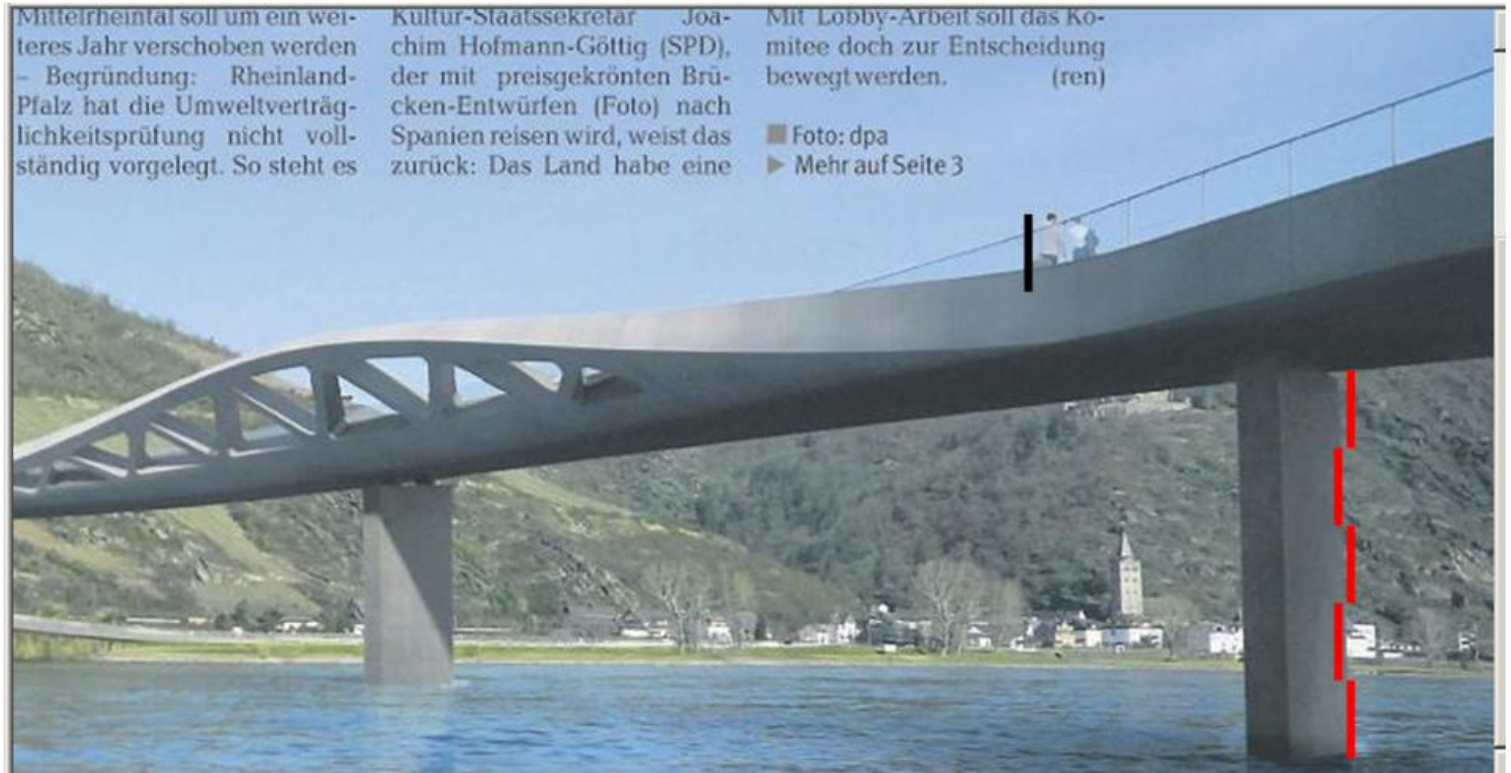
Abschätzung·der·Höhe·des·Wasserstandes· anhand·der·Personengröße.¶

Die·Personenlänge·~·1,90·m·wird·durch·die·schwarze·Meßlatte· abgedildet.¶

Nutzt·man·die·Meßlatte,· um·die· Durchfahrtshöhe·abzuschätzen,·stellt· man·fest,· dass·sie·5·mal·benötigt·wird,·also·9,50·m·Durchfahrtshöhe·gegeben·ist.·¶

Dies·legt·den·Schluss·dar,·dass·der·Wasserpegel· knapp·unterhalb·der·Hochwassermarke·II·stehen· muss,·vorausgesetzt·die·Abbildung·ist·maßstäblich.¶

Was·macht·die·Brücke·erst·für·einen·Eindruck·im·Tal,·wenn·normaler·oder·Niedrigwasserstand· herrscht·?¶



Fotomontagetricks

Die Brücke ist niedlich klein dargestellt