

## **Pressemitteilung der BI Rheinpassagen**

20. Januar 2011

### **Mittelrheinbrücke: Befürchtungen einer überregionalen Güterverkehrsverbindung bestätigen sich**

#### **Ein Informationsaustausch zu langfristigen Überlegungen und Wünsche von Politikern für eine neue Ost-West-Achse für den Güterverkehr**

Bei genauer Betrachtung der überregionalen Zusammenhänge erhärtet sich der Verdacht, dass die geplante Mittelrheinbrücke ein zentraler Baustein einer neuen Ost-West-Achse zwischen der A 3 bei Limburg und der A 61 mit dem Flughafen Hahn sowie über den geplanten Hochmoselübergang nach Belgien darstellen soll.

Eine erste Bestätigung von offizieller, politischer Seite sieht die BI Rheinpassagen in der jüngsten Aussage von Herrn Landrat Günter Kern in der Rhein-Lahn-Zeitung vom 5. Januar 2011: „Wir benötigen eine optimale Infrastruktur, um fit für die Zukunft zu sein. Dazu gehören beispielsweise die Rheinbrücke mit der Anbindung an die Autobahn A 61 und die Aarumgehung (Anmerkung: B 54 Gießen-Limburg-Wiesbaden)“. Somit ist klar, dass es bei der Planung einer Mittelrheinbrücke in erster Linie um eine überregionale Verbindung und nicht um eine Entlastung der Talbewohner geht. So ist auch die Aussage von SPD-Vorstands- und Kreistagsmitgliedern der linken und rechten Rheinseite zu werten, die im Dezember 2010 anlässlich eines Ortstermins in St. Goarshausen hervorgehoben haben, „wir brauchen eine Anbindung zur A 61 und zum Flughafen Hahn, damit die Bürger der rechten Seite des Rheintals und aus dem Taunus eine schnellere West-Ost-Verbindung erhalten“.

„Die Auswirkungen durch den zu erwartenden zusätzlichen LKW-Verkehr durch die Schwesterstädte St. Goar - St. Goarshausen und in den Seitentälern gehen über jedes Vorstellungsmaß hinaus“, so Elke Greiff-Gossen, Hausbesitzerin in St. Goarshausen. „Hier geht es nicht um eine schnelle wirkungsvolle Verbesserung der Rheinquerungen, sondern um eine ganz andere Priorität, sonst hätte man längst das Fährangebot der Mittelrheinfähren verbessert. Wir brauchen eine sofortige Verbesserung, denn 10 Jahre „Brückenwarten“ sind bereits ohne Querungsoptimierung verloren und 10 weitere werden verloren gehen, wenn die Brückenplanungen ohne „Sofortmaßnahmen“ weiter vorangetrieben werden“, so Greiff-Gossen weiter.

Das aktuelle Schiffsunglück in St. Goarshausen unterstreicht zudem die besondere Gefährlichkeit dieses Flussabschnittes für die Schifffahrt. Die notwendigen Brückenpfeiler einer Mittelrheinbrücke werden das Unfallrisiko weiter erhöhen, sind sich die Fährenbefürworter einig.

Die BI Rheinpassagen wird deshalb nicht nachlassen, eine sofortige Verbesserung des Fährangebotes einzufordern und es wird endlich eine Antwort der Politik auf diese einfache Frage erwartet. Wenn es den Politikern wirklich darum geht, für die Anwohner im Tal eine Verbesserung zu schaffen, dann ist eine sofortige Umsetzung des im Managementplan von 2002 angestrebten „Ziels 24h Fährverkehr“ unerlässlich. Alle Argumente finden Sie im Internet unter [www.rheinpassagen.de](http://www.rheinpassagen.de).