

---

## Raumordnerischer Entscheid

### Mittelrheinquerung zwischen St. Goar und St. Goarshausen

Verbandsgemeinde Hunsrück-Mittelrhein, Rhein-Hunsrück-Kreis und  
Verbandsgemeinde Loreley, Rhein-Lahn-Kreis

---

Antragsteller:                   Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft  
  und Weinbau  
  Referat 8702  
  Postfach 32 69  
  55022 Mainz

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz  
Friedrich-Ebert-Ring 14-20  
56068 Koblenz

Kreisverwaltung des Rhein-Hunsrück-Kreises  
Ludwigstraße 3-5  
55469 Simmern (Hunsrück)

Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises  
Insel Silberau 1  
56130 Bad Ems

Vertreten durch:               Landesbetrieb Mobilität Diez  
  Goethestraße 9  
  65582 Diez

Für das Verfahren  
zuständige Stelle:            Ministerium des Innern und für Sport  
  Oberste Landesplanungsbehörde  
  Schillerplatz 3-5  
  55116 Mainz

Verfahrensführende  
Stelle: Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord  
Obere Landesplanungsbehörde  
Stresemannstraße 3-5  
56068 Koblenz

Rechtsgrundlage: Raumordnungsverfahren (ROV)  
gemäß § 15 Raumordnungsgesetz (ROG)  
i. V. m. § 17 Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz (LPIG)

Aktenzeichen 42 700 / 41

Ausstellungsdatum: Koblenz, 28.06.2023

<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>A</b>	<b>Raumordnerische Entscheidung</b>	<b>5</b>
<b>B</b>	<b>Sachverhalt</b>	<b>11</b>
1.	<b>Gegenstand des Verfahrens</b>	11
2.	<b>Verlauf des Verfahrens</b>	<b>13</b>
2.1	Verfahrenserfordernis	13
2.2	Verfahrensablauf	13
2.3	Verfahrensbeteiligte	14
2.4	Unterrichtung der Öffentlichkeit	16
3.	<b>Zusammenfassung der Verfahrensergebnisse</b>	<b>17</b>
4.	<b>Öffentlichkeit</b>	<b>69</b>
<b>C</b>	<b>Begründung</b>	<b>70</b>
1.	<b>Grundsätze der Raumordnung und Erfordernisse der Landes- und Regionalplanung</b>	<b>71</b>
1.1	Grundsätze der Raumordnung des Bundes	71
1.2	Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz	73
1.3	Erfordernisse der Landes- und Regionalplanung	76
1.3.1	Raum- und Siedlungsstruktur, regionale und kommunale Belange	77
1.3.2	Verkehr	78
1.3.3	Naturschutz und Landschaftspflege (einschließlich Klima)	80
1.3.4	Wasserwirtschaft und Bodenschutz	83
1.3.5	Denkmalpflege, Kulturlandschaften und Welterbe	84
1.3.6	Freizeit, Erholung und Tourismus	87
2.	<b>Raumordnungsberichte der Landesregierung und der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald</b>	<b>88</b>



<b>3.</b>	<b>Bewertung der Umweltverträglichkeit</b>	<b>88</b>
3.1	Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im ROV	89
3.2	Schutzgebiete	89
3.3	Auswirkungen auf die Schutzgüter	90
<b>4.</b>	<b>Raumordnerische Würdigung und Abwägung</b>	<b>94</b>
4.1	Raum- und Siedlungsstruktur, regionale und kommunale Belange	94
4.2	Verkehr	95
4.3	Naturschutz und Landschaftspflege (einschließlich Klima)	98
4.4	Wasserwirtschaft und Bodenschutz	101
4.5	Denkmalpflege, Kulturlandschaften und Welterbe	103
4.6	Freizeit, Erholung und Tourismus	104
4.7	Standortwahl und Alternativen	104
<b>D</b>	<b>Raumordnerische Gesamtabwägung</b>	<b>115</b>
<b>E</b>	<b>Standortplan zum ROE (Maßstab 1 : 25 000)</b>	
	<b>Pläne aus den Stellungnahmen (nur für den Antragsteller)</b>	

Anlage 1: zur SN Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH



## A Raumordnerische Entscheidung

Unter Beachtung der Ziele der Raumordnung sowie nach Abwägung der sich aus § 2 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) in Verbindung mit § 1 Abs. 4 Landesplanungsgesetz (LPIG) sowie dem Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV) und dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald (RROP) ergebenden Grundsätze ergeht - nach Prüfung und Auswertung der Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten und Äußerungen der Öffentlichkeit – im Benehmen mit der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald nach § 15 Abs. 1 ROG in Verbindung mit § 17 Abs. 2 LPIG folgender **raumordnerischer Entscheid (ROE)**:

**Die zur raumordnerischen Abstimmung mit Antrag vom 02.02.2021 vorgelegte Antragsvariante „Tieflage außerhalb“ ist unter Berücksichtigung der untenstehenden Maßgaben und Hinweise als mit den Erfordernissen der Raumordnung verträglich anzusehen. Die Antragsvariante „Tieflage außerhalb“ wird zudem i.V.m. Z 128 und Z 189 des RROP als Raumordnungslinie festgelegt, da sie in Bezug auf die Welterbeverträglichkeit die aus Sicht der für den Welterbeschutz Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene die einzig mögliche weiter zu verfolgende Querungsoption ist.**

**Folgende Maßgaben und Hinweise sind im weiteren Verfahrensgang zu berücksichtigen.**

### **Maßgaben:**

- 1) Zur Sicherstellung der Vereinbarkeit der Umsetzung der Raumordnungslinie im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren mit Z 92 des LEP IV (Welterbeschutz) und Z 49 des RROP (Denkmalschutz) sowie für eine abschließende Beurteilung der Welterbeverträglichkeit ist im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens die Durchführung eines internationalen Wettbewerbsverfahrens unter Beteiligung von I COMOS International sowie des Welterbezentrums und die Durchführung eines „Heritage Impact Assessments“ mit der Untersuchung der Auswirkungen auf alle Attribute des Outstanding Universal Value durchzuführen. Konzepte, wie der für das Mittelrheintal charakteristische Fährverkehr aufrechterhalten werden kann, sind zu erarbeiten. In die dem ROV folgenden Prozesse und Entscheidungen ist die UNESCO weiterhin eng einzubinden.



- 2) Zur Vereinbarkeit der Umsetzung der Raumordnungslinie im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren mit Z 59 des RROP (Freihaltung der großen Flusstäler und insbesondere der Hangbereiche) und mit dem Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ ist eine möglichst geringe Höhenentwicklung und landschaftsangepasste Gestaltung und Farbgebung des Vorhabens vorzusehen. Das Vorhaben muss sich mit Rücksicht auf die relevanten Blickbeziehungen sensibel in den landschaftlichen und städtischen Kontext einfügen, möglichst filigran ausgeführt werden und auf die für die Region typischen Materialien und Farbgebung zurückgreifen. Im Hinblick auf eine kulturlandschaftsangepasste Gestaltung des Vorhabens ergeben sich aus der Stellungnahme der Initiative Baukultur weitere Hinweise.
- 3) Zur Vereinbarkeit der Umsetzung der Raumordnungslinie im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren mit Z 53 des RROP (Regionaler Grünzug) sowie der Schutzziele (Sicherung derzeitiger Erhaltungszustand und Wiederherstellung günstiger Erhaltungszustand) der betroffenen Natura2000-Gebiete ist insbesondere die konkrete Linienführung mit der SGD Nord als oberer Naturschutzbehörde abzustimmen. Eine mit den anderen Fachbelangen abgestimmte Standortkonkretisierung stromaufwärts ist zu prüfen (Vermeidung/ Minimierung Eingriff FFH-Gebiet „Mittelrhein“, Ehrenthaler Werth, Auwald).
- 4) Zur Vereinbarkeit der Umsetzung der Raumordnungslinie im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren mit Z 109 des LEP IV (Hochwasserschutz) und mit Z 67 des RROP (Vorranggebiet Hochwasserschutz) sowie mit dem Überschwemmungsgebiet des Rheins ist für das Vorhaben ein hydraulischer Nachweis darüber zu erbringen, dass das Abflussverhalten des Rheins (vor allem bei Hochwasserereignissen) durch die Widerlager und die Brückenpfeiler nicht negativ beeinträchtigt wird und eine Gefährdung der angrenzenden bestehenden Bebauung (vgl. § 78 Wasserhaushaltsgesetz) ausgeschlossen wird. Durch das Vorhaben darf kein Hochwasserrückhalteraum verloren gehen bzw. der Verlust an Rückhalteraum muss ausgeglichen werden. Der tatsächliche Retentionsraumverlust des Vorhabens ist über eine Wasserspiegellagenberechnung zu ermitteln. Die weitere Planung ist mit der SGD Nord als obere Wasserbehörde abzustimmen.
- 5) Zur Vereinbarkeit der Umsetzung der Raumordnungslinie im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren mit Z 103 des LEP IV (Schutz der natürlichen Grundwasserverhältnisse) ist eine bau-, anlagen- und betriebsbedingte Beeinträchti-



gung des Grundwassers durch das Vorhaben auszuschließen. Im weiteren Verfahren sind dahingehend die Wasserbehörden der Kreisverwaltungen Rhein-Lahn-Kreis und Rhein-Hunsrück-Kreis sowie der SGD Nord einzubinden und deren Stellungnahmen Rechnung zu tragen.

- 6) Zur Vereinbarkeit der Umsetzung der Raumordnungslinie im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren mit Z 111 des LEP IV (Niederschlagswasser) hat die Beseitigung des Niederschlagswassers unter Berücksichtigung der §§ 5 und 55 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und des § 13 Abs. 2 Landeswassergesetz (LWG) zu erfolgen. Für potenziell verunreinigtes Niederschlagswasser ist die sachgerechte Wiedereinleitung in den natürlichen Wasserkreislauf nach dem DWA-Regelwerk M 153 bzw. A 102 zu ermitteln. Ggf. werden für anfallendes Niederschlagswasser Rückhalteeinrichtungen zum Ausgleich der Wasserführung sowie eine Vorbehandlung vor Einleitung in den Rhein erforderlich.
- 7) Zur Vereinbarkeit der Umsetzung der Raumordnungslinie im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren mit den Bestimmungen des Bundesraumordnungsplans Hochwasserschutz ist den darin enthaltenen Anforderungen (v.a. I.1.1 Z – Hochwasserrisiko, I.2.1 Z – Starkregen, II.1.3 – Wasserversickerungs- und –haltevermögen) bei der Konkretisierung des Vorhabens und der Erarbeitung der Antragsunterlagen für das folgende Planfeststellungsverfahren unter Einbindung der zuständigen Wasser- und Bodenschutzbehörden Rechnung zu tragen.
- 8) Den Anforderungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, dargelegt in der Stellungnahme des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) des Rheines vom 17.11.2022 ist bei der Umsetzung der Raumordnungslinie im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren Rechnung zu tragen. Im weiteren Verfahrensgang ist ein internationales Zustimmungsverfahren über die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) durchzuführen. Es wird daher empfohlen, das WSA Rhein umfassend und eng über den jeweiligen Verfahrensstand zu informieren, damit die ZKR rechtzeitig von dort mit einbezogen werden kann. Das WSA Rhein ist in die weitere Konkretisierung des Vorhabens auch unter dem Aspekt der erforderlichen Abstimmung mit dem dortigen Projekt „Abladeoptimierung Mittelrhein“ eng und frühzeitig einzubinden.

### **Hinweise:**

- 1) Die Raumordnungslinie ist im raumordnerischen Maßstab festgelegt.



- 2) Im Hinblick auf die für das Planfeststellungsverfahren erforderliche Konkretisierung der naturschutzfachlichen Unterlagen wird insbesondere bezüglich der Gutachten zum Artenschutz auf die Hinweise zu Ergänzungen und Vertiefungen (z.B. Haselhuhn, Wildkatze, Schmetterlinge, Fische, Neunaugen, Bachmuscheln) sowie auf Anregungen zum Kompensationskonzept (Integration von Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse und Nistmöglichkeiten für Vögel bei der Bauwerksplanung) aus den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden und -verbänden verwiesen.
- 3) Die im Erläuterungsbericht und in den umweltfachlichen Untersuchungen (Anlage 19) genannten Bezeichnungen der betroffenen Bodenschutzflächen sind nicht korrekt aus der Stellungnahme des Referates 32 der SGD Nord vom 12.04.2021 übernommen worden.
- 4) Zeitliche Nutzungseinschränkungen sind bei der Antragsvariante durch Hochwasserereignisse bereits geringer Jährlichkeit zu erwarten.
- 5) Im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens sind die Zu- und Abfahrten auf beiden Rheinseiten, die Verkehrsführung zu den Höhengemeinden sowie der Anschluss an das Verkehrsnetz für die konkrete Ausführungsplanung aktualisiert und vertieft zu untersuchen ggf. erforderliche Maßnahmen (z.B. Verkehrslenkungsmaßnahmen, aktive/ passive Lärmschutzmaßnahmen) in die weitere Projektentwicklung einzubeziehen. Auf Ebene des ROV haben sich keine Erfordernisse für Ausbaumaßnahmen im Bestandsnetz ergeben.
- 6) Es soll darauf hingewirkt werden, dass mit Realisierung des Vorhabens abgestimmte ÖPNV-Linienkonzepte der Landkreise Rhein-Hunsrück und Rhein-Lahn und fest vertaktete ÖPNV-Anbindungen über den Rhein hinweg umgesetzt werden.
- 7) In die weitere Vorhabenkonkretisierung ist eine optimale Fuß- und Radwegeführung zu integrieren.
- 8) Bezüglich der bei Umsetzung der Raumordnungslinie erforderlichen Kreuzungsmaßnahmen (Brückenbauwerk oder Tunnelbauwerk) mit der Bahnlinie muss vor Baubeginn zwischen dem Antragsteller und der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach EKrG, ggf. eine Planungsvereinbarung und eine Baudurchführungsvereinbarung abgeschlossen werden. Die Antragsunterlagen für die Kreuzungsmaßnahmen bedürfen der frühzeitigen Abstimmung mit der



Deutschen Bahn AG, der DB Immobilien. Die gemäß Landesbauordnung festgesetzten Abstandflächen zu dem Bahngelände müssen eingehalten werden. Die Standsicherheit, Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen und die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes sind jederzeit zu gewährleisten. Die Sichtverhältnisse auf die Signale und Bahnanlagen müssen jederzeit gewährleistet werden. Der Zugang zu den Bahnanlagen muss jederzeit für Prüfungen oder Instandhaltungsarbeiten, Rettungs- und Notfallmanagement gewährleistet sein. Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich der Gleise, einschließlich des Luftraumes, nicht berührt wird. Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen könnten. Auf oder im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel und Leitungen gerechnet werden. Evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen müssen umgelegt oder gesichert werden. Die anfallenden Kosten hat der Bauherr zu tragen. Bei Einbeziehung von Grundstücken der DB AG ist vor Rechtskraft des Planfeststellungsverfahrens eine Kaufanfrage für das gewidmete Bahngelände zu stellen.

- 9) Die Raumordnungslinie liegt im Bereich alter Bergwerksfelder. Im weiteren Verfahrensgang sind diesbezüglich das LGB sowie die Eigentümer zu beteiligen. Zudem liegen dem LGB Hinweise zu ehemaligem Bergbau auf Erze in den Gemeinden St. Goar/ St. Goarshausen vor. Bei der Aufbereitung der Roherze sind stark metallhaltige Aufbereitungsrückstände angefallen, die in der Regel ortsnah ungesichert abgelagert worden sind. Konkrete Angaben über Kontaminationsbereiche, Schadstoffspektren etc. liegen dem LGB nicht vor. In diesen Ablagerungen könnten die nutzungsbezogenen Prüfwerte der Bundesbodenschutz-Verordnung erfahrungsgemäß deutlich überschritten werden.
- 10) Für das weitere Verfahren sind Baugrunduntersuchungen erforderlich. Die zu erwartenden Baugrundverhältnisse dürften typisch für das Rheinische Schiefergebirge sein. Die devonischen Gesteine könnten stark veraltet, gestört, bereichsweise deutlich aufgelockert, von offenen Klüften und Störungen durchzogen sein. Der Festgesteinsuntergrund wird von quartären Deckschichten in wechselnden Mächtigkeiten überlagert. In Tallage sind die Ablagerungen des Rheins zu erwarten. Auf den Hangflanken können teilweise Hanglehme/ Hangschutt oder älteren Terrassen anstehen. Bei Eingriffen in den Baugrund sind die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu berücksichtigen.



11) Im Bereich der Raumordnungslinie besteht der Verdacht auf archäologische Fundstellen. Dementsprechend könnten bei Bodeneingriffen bisher unbekannte archäologische Denkmäler zu Tage treten, die vor ihrer Zerstörung durch die Baumaßnahmen fachgerecht untersucht werden müssen. Aus dem Bereich der geplanten Auffahrrampe B 42 liegen aus dem Rheinbett (geborgen bei Niedrigwasser) archäologisch relevante Lesefunde vor. Entsprechend müssen die Erdarbeiten in diesem Bereich durch einen Mitarbeiter der Landesarchäologie Koblenz begleitet werden. Gleiches gilt für die geplante Auffahrrampe B9. Hier ist mit Resten frühgeschichtlicher Straßentrassen zu rechnen. Zudem handelt es sich im Bereich des Rheinischen Schiefergebirges um potenziell fossilführende Gesteine.

12) Bei der weiteren Konkretisierung des Vorhabens und der Erarbeitung der Antragsunterlagen für das folgende Planfeststellungsverfahren sind die Anforderungen, die sich aus den in der Raumverträglichkeitsstudie aufgeführten Grundsätzen der Raumordnung aus LEP IV und RROP ergeben, sowie die weiteren Hinweise in den Stellungnahmen im Rahmen des ROV im Hinblick auf v.a. methodische Anforderungen, Aktualisierungen und Konkretisierungen zu prüfen. Auf § 13 Klimaschutzgesetz wird hingewiesen.

Die Raumordnungslinie ist dem beigefügten Standortplan (Abschnitt E) zu entnehmen.

Dieser raumordnerische Entscheid stellt sich als sonstiges Erfordernis der Raumordnung im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG dar. Er hat gegenüber dem Träger der Planung oder Maßnahme und gegenüber Einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung und ersetzt nicht die Genehmigungen, Planfeststellungen und sonstigen behördlichen Entscheidungen nach anderen Rechtsvorschriften (siehe § 17 Abs. 11 LPiG).

Dieser ist damit kein Verwaltungsakt im Sinne von § 35 Verwaltungsverfahrensgesetz.

Der raumordnerische Entscheid ist von der zuständigen Landesplanungsbehörde zu überprüfen, wenn nicht innerhalb von fünf Jahren nach seinem Ergehen das nachfolgende Zulassungsverfahren eingeleitet worden ist (§ 17 Abs. 10 Satz 3 LPiG).

**Das Raumordnungsverfahren (ROV) für die Errichtung einer Mittelrheinquerung ist damit abgeschlossen.**

Die am Verfahren beteiligten Stellen erhalten einen Abdruck dieses Entscheids.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird ortsüblich bekannt gemacht.

## B Sachverhalt

Die Zuständigkeit für das Raumordnungsverfahren liegt beim Ministerium des Innern und für Sport (Mdl) – oberste Landesplanungsbehörde. Diese hat mit Schreiben vom 03.02.2021 die Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Nord – obere Landesplanungsbehörde mit der Durchführung dieses Raumordnungsverfahrens beauftragt.

Die SGD Nord hat daraufhin auf Antrag des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (gemeinsam mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz, vertreten durch den LBM Diez), der dem Mdl am 02.02.2021 vorgelegt worden ist, mit Schreiben vom 17.02.2021, Az. 42 700 / 41 das Raumordnungsverfahren (ROV) nach § 15 ROG i. V. m. § 17 LPIG Rheinland-Pfalz für die geplante Errichtung einer Mittelrheinquerung zwischen St. Goar und St. Goarshausen, Verbandsgemeinde (VG) Hunsrück-Mittelrhein, Rhein-Hunsrück-Kreis und VG Loreley, Rhein-Lahn-Kreis eingeleitet. Die Antragstellung durch den LBM erfolgte auch in Abstimmung und im Auftrag des Rhein-Lahn-Kreises sowie des Rhein-Hunsrück-Kreises.

Nach dem Erläuterungsbericht der Unterlagen für das ROV gibt es zwischen den Oberzentren Mainz und Koblenz auf einer Stromlänge von rund 80 km derzeit keine festen Rheinquerungen. Gegenstand des ROV ist daher eine Mittelrheinquerung bei St. Goar/ St. Goarshausen, um eine flussübergreifende Regionalentwicklung anzustoßen.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine raumbedeutsame Maßnahme von überörtlicher Bedeutung, für die es eines ROV bedarf (siehe B 2.1). Im ROV werden die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft.

### 1. Gegenstand des Verfahrens

Für die geplante Mittelrheinquerung zwischen St. Goar und St. Goarshausen, VG Hunsrück-Mittelrhein, Rhein-Hunsrück-Kreis und VG Loreley, Rhein-Lahn-Kreis wurde im ROV folgende Antragsvariante zur Prüfung vorgelegt:

- **Variante „Tieflage außerhalb“ (Antragsvariante)**  
Brücke zwischen den Ortsteilen Wellmich und Fellen.

Als Alternativen waren drei weitere feste Querungsvarianten zu prüfen:

- **Variante „Tieflage zentral“**  
Brücke in Tieflage innerhalb der Städte St. Goar / St. Goarshausen.

- **Variante „Hochlage zentral“**

Brücke in Hochlage innerhalb der Städte St. Goar / St. Goarshausen.

- **Variante „Tunnel“**

Ein Tunnel mit dem Westportal in der Stadt St. Goar und dem Ostportal in der Stadt St. Goarshausen.

Außerdem wurden die verkehrlichen und strukturellen Wirkungen zweier optimierter Fährvarianten untersucht und den festen Querungsvarianten gegenübergestellt. Diese Fährvarianten sind damit ebenfalls Gegenstand des Raumordnungsverfahrens:

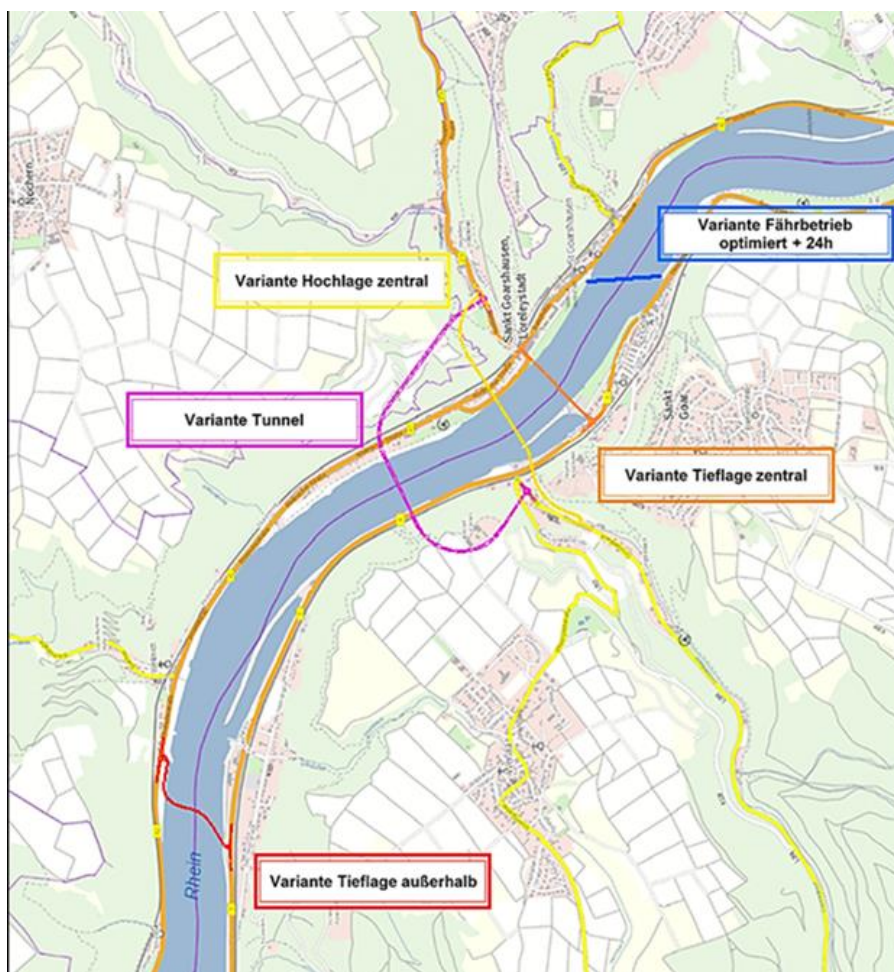
- **Variante „Fährbetrieb optimiert“**

Fähre mit bestehenden Betriebszeiten, größeren Fährcapazitäten und kostenfreier Fährnutzung.

- **Variante „Fährbetrieb optimiert + 24 h“**

Fähre mit 24-Stunden Fährbetrieb, größeren Fährcapazitäten und kostenfreier Fährnutzung.

Darüber hinaus hat sich das ROV auch mit der sogenannten Nullvariante, also dem Verzicht auf die Planung einer Mittelrheinquerung bei gleichzeitiger Beibehaltung der heutigen Fährverbindung auseinanderzusetzen.



Karte: Übersicht über die Varianten der Mittelrheinquerung  
(eigene Darstellung, Quelle: Antragsunterlagen des LBM)

## 2. Verlauf des Verfahrens

### 2.1 Verfahrenserfordernis

Bei der geplanten Mittelrheinquerung handelt es sich um ein Vorhaben, für das auf Grundlage des § 17 Abs. 1 Satz 2 LPlIG die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erforderlich ist und beantragt wurde.

Es ist insbesondere aufgrund seiner Flächeninanspruchnahme und seiner optischen Wirkung im sensiblen länderübergreifenden UNESCO-Welterbegebiet Oberes Mittelrheintal raumbedeutsam und von überörtlicher Bedeutung. Das geplante Vorhaben löst einen hohen Koordinierungs- und Abstimmungsbedarf aus, welcher die überörtliche Bedeutung weiter begründet.

### 2.2 Verfahrensablauf

Die obere Landesplanungsbehörde führt das ROV im Auftrag der obersten Landesplanungsbehörde beim Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz durch.

Der Verfahrensablauf ist im Folgenden skizziert:

02.02.2021	Antrag auf Einleitung des ROV bei dem Ministerium des Innern und für Sport (Mdl) als oberste Landesplanungsbehörde
03.02.2021	Beauftragung der SGD Nord als obere Landesplanungsbehörde mit der Durchführung des ROV durch das Mdl
15.02.2021	Bestätigung der Einleitung des ROV durch das Mdl
17.02.2021	Einleitung des ROV – 1. Beteiligung Träger öffentlicher Belange, Gebietskörperschaften und anerkannte Naturschutzvereinigungen
28.03.2022	Einleitung Öffentlichkeitsbeteiligung
26.04.2022	Einleitung 2. Beteiligung Träger öffentlicher Belange, Gebietskörperschaften und anerkannte Naturschutzvereinigungen mit überarbeiteten und ergänzten Antragsunterlagen auf Basis der Stellungnahmen aus der 1. Beteiligung

09.-12.05.2022	Reactive Monitoring Mission von UNESCO und ICOMOS International
Januar 2023	Vorlage des Mission Reports von UNESCO und ICOMOS International
11.05.2023	Stellungnahme der Regierungsbeauftragten für das Welterbe in Rheinland-Pfalz unter Berücksichtigung der Empfehlungen aus dem Mission Report zur Reactive Monitoring Mission von UNESCO und ICOMOS International

### 2.3 Verfahrensbeteiligte

Gemäß § 15 Abs. 3 ROG i. V. m. § 17 Abs. 5 LPIG wurden im ROV folgende Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

- Kreisverwaltung des Rhein-Hunsrück-Kreises
- Verbandsgemeinde Hunsrück-Mittelrhein (Stadt St. Goar, Ortsgemeinde Urbar)
- Stadtverwaltung Boppard
- Verbandsgemeinde Kastellaun
- Verbandsgemeinde Kirchberg (Hunsrück)
- Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen
- Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises
- Verbandsgemeinde Loreley (Stadt St. Goarshausen und die Ortsgemeinden Kestert, Prath, Nochern, Lierschied, Patersberg, Bornich)
- Verbandsgemeindeverwaltung Aar-Einrich
- Verbandsgemeindeverwaltung Bad Ems-Nassau
- Verbandsgemeindeverwaltung Diez
- Verbandsgemeindeverwaltung Nastätten
- Stadtverwaltung Lahnstein
- Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal
- Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion, Koblenz
- Dienstleistungszentrum ländlicher Raum Westerwald-Osteifel
- Dienstleistungszentrum ländlicher Raum Rheinhessen-Nahe-Hunsrück
- Landesamt für Geologie und Bergbau
- Zentralstelle der Forstverwaltung (Forstämter Nastätten und Boppard)



- Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Direktion Landesdenkmalpflege), Mainz
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz), Koblenz
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Direktion Landesarchäologie), Mainz
- Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Direktion Burgen, Schlösser, Altertümer), Koblenz
- Sekretariat für das Welterbe in Rheinland-Pfalz
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Flugverkehr
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Die Autobahn GmbH des Bundes
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Industrie- und Handelskammer zu Koblenz
- Handwerkskammer Koblenz
- Deutscher Wetterdienst
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- PLEdoc GmbH
- Amprion GmbH
- Westnetz GmbH, Dortmund
- Westnetz GmbH, Idar-Oberstein
- Süwag Vertrieb AG & Co. KG
- Energieversorgung Mittelrhein GmbH
- DB Energie GmbH
- Deutsche Bahn AG
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
- Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Tourismus- und Heilbäderverband e.V.
- Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- POLLICHIA Verein für Naturforschung und Landespflege e.V.
- Landesaktionsgemeinschaft Natur und Umwelt Rheinland-Pfalz e.V. (LAG)
- Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz e.V. (GNOR)
- Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.



- Landesfischereiverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V., Bund zur Förderung der Landespflege, Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Die Naturfreunde - Verband für Umweltschutz, sanften Tourismus, Sport & Kultur- Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
- Landesverband Rheinland-Pfalz der deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.
- Naturschutzinitiative e.V. (NI)

Innerhalb der SGD Nord wurden folgende Stellen beteiligt:

- Referat 23 – Regionalstelle Gewerbeaufsicht Koblenz
- Referat 31 – Zentralreferat Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Fachbereich Fischerei
- Referat 32 – Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Koblenz
- Referat 33 – Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Montabaur
- Referat 42 – Naturschutz (mit Fachbeirat Naturschutz)
- Referat 43 – Bauwesen.

Nachrichtlich wurden folgende Stellen informiert:

- Ministerium des Innern und für Sport, oberste Landesplanungsbehörde
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
- Landesbetrieb Mobilität Diez
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

## 2.4 Unterrichtung der Öffentlichkeit

Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit (§ 15 Abs. 3 ROG i. V. m. § 17 Abs. 7 LPIG) wurden die dem ROV zu Grunde liegenden Unterlagen in den Verbandsgemeindeverwaltungen Loreley und Hunsrück-Mittelrhein öffentlich ausgelegt.

Es bestand bis zwei Wochen nach dem Ende der Veröffentlichung/Auslegung Gelegenheit, Stellungnahmen abzugeben, wobei bei der Abgabe elektronische Informationstechnologien genutzt werden sollten. Die Äußerungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von der oberen Landesplanungsbehörde in die Abwägung eingestellt.



### Verbandsgemeinde Loreley

Die Verbandsgemeinde Loreley hat die Öffentlichkeit im Mitteilungsblatt Loreley Echo Ausgabe 14/2022 auf Seite 11 mit Datum 08.04.2022 über das ROV informiert. In der Zeit vom 19.04.2022 bis 19.05.2022 waren die Antragsunterlagen in der Verbandsgemeindeverwaltung Loreley ausgelegt. Bis zum 02.06.2022 konnten bei der Verbandsgemeinde Loreley zum ROV Anregungen eingebracht werden.

### Verbandsgemeinde Hunsrück-Mittelrhein

Die Verbandsgemeinde Hunsrück-Mittelrhein hat die Öffentlichkeit im Amtsblatt Nr. 14/2022 auf Seite 6 mit Datum 07.04.2022 über das ROV informiert. In der Zeit vom 19.04.2022 bis 19.05.2022 waren die Antragsunterlagen in der Verbandsgemeindeverwaltung Hunsrück-Mittelrhein ausgelegt. Bis zum 02.06.2022 konnten bei der Verbandsgemeinde Hunsrück-Mittelrhein zum ROV Anregungen eingebracht werden.

## **3. Zusammenfassung der Verfahrensergebnisse**

Die schriftlichen Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten dienen dem Zweck, das Vorhaben hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung zu überprüfen und mit anderen Fach- und Einzelplanungen abzustimmen.

Die **Kreisverwaltung des Rhein-Hunsrück-Kreises** hält die Mittelrheinquerung grundsätzlich für notwendig und präferiert mit Blick auf regionale Grünzüge und Welterbeverträglichkeit die Variante „Tieflage zentral“. Begründet wird diese Notwendigkeit damit, dass die Trennwirkung des Rheins erheblich gemindert werde und der rechtsrheinische Bereich besser an die gewerblichen Entwicklungsbereiche entlang der A 61 angebunden werden könne. Eine feste Rheinquerung trage zudem zu einer besseren regionsübergreifenden Mobilität bei. Der Verbindung komme eine regionale Bedeutung zu. Als wesentliches Verbindungselement sollten auch die Rheinfähren langfristig gesichert und leistungsfähig gestaltet werden.

Gemäß RROP tangierten drei Querungsvarianten einen regionalen Grünzug. Nach G 52 diene ein regionaler Grünzug dem Schutz des Freiraums vor Überbauung und der Sicherung von Freiraumfunktionen, sodass neue Siedlungsgebiete, flächenhafte Besiedlung und große Einzelbauvorhaben nicht zulässig seien. Abweichungen seien nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig in demselben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion den regionalen Grünzügen zugeordnet würden.



Des Weiteren befänden sich die geplanten Querungsvarianten im Bereich des Weltkulturerbes Oberes Mitterheintal. Aus Z 49 des RROP folge, dass dominierende landschaftsprägende Gesamtanlagen mit erheblicher Fernwirkung (Tabelle 2) vor optischen Beeinträchtigungen zu bewahren seien. Dies seien im vorliegenden Fall insbesondere der Loreleyfelsen sowie die Burgen Rheinfels, Maus, Katz, Sterrenberg und Liebenstein. Dominierende landschaftsprägende Gesamtanlagen mit regionaler Bedeutung und erheblicher Fernwirkung trügen in besonderer Weise zur regionalen Identität bei. Deshalb solle in einem großen Umkreis um diese Anlagen eine optische Beeinträchtigung durch Siedlungsentwicklung, energiewirtschaftlicher oder verkehrstechnischer Bauten vermieden werden.

Im Zentrale-Orte-System seien die Städte St. Goar und St. Goarshausen als kooperierende Mittelzentren ausgewiesen. Mittelzentren übernehmen eigenständig oder im mittelzentralen Verbund Versorgungsfunktionen des gehobenen Bedarfs für den jeweiligen Mittelbereich. Eine Verbindung beider Städte sei in erster Linie von der Variante „Tieflage zentral“ erfüllt, da hier auch Fuß- und Radverkehr zwischen St. Goar und St. Goarshausen ermöglicht werden könne. Erst durch diese Verbindung könne das kooperierende Mittelzentrum St. Goar – St. Goarshausen – Nastätten seine überörtliche Funktion erfüllen, die ihm das LEP IV zuweise. Dies unterstreiche die regionale Bedeutung (Z 128 des RROP) für die regionsübergreifende Mobilität (G 155 des LEP IV), die diese Brücke auch durch die Verbindung zweier überregionaler Straßen erzeugen werde. Auch das gutachterlich begründete hohe gestalterische Potenzial dieser Variante mit Blick auf die Welterbeverträglichkeit lasse diese Variante als die geeignetste erscheinen.

Das Sachgebiet Finanzen/Kreisstraßenbau bevorzugt die Variante „Tieflage außerhalb“. Vorstellbar sei auch die Variante „Tieflage zentral“, da sie auf der Grundlage der Analyse im Erläuterungsbericht den höchsten gesamtwirtschaftlichen Nutzen aufweise. Ziel des Brückenbaus sei es, die Trennwirkung des Rheins zu reduzieren. Dies könne nur gelingen, wenn der auf ca. 8.800 Kfz/24h geschätzte Verkehr über eine adäquate Straßenverbindung in Richtung Hunsrück sowohl zur A 61 als auch zu den Gewerbezentren weitergeleitet werde. Die zurzeit in unmittelbarer Brückennähe verlaufenden Straßen seien last- und höhenbeschränkt, sehr kurvenreich, steil und teilweise zu schmal. Lediglich die Landesstraßen L 220 bei Oberwesel und die L 210 bei Boppard böten einen entsprechenden Anschluss, wobei sich diese jedoch in einer Entfernung von bis zu 12 km befinden. Der Anschluss der Rheinquerung an ein belastbares überregionales Verkehrsnetz – dies ohne Umwege – solle unbedingter Bestandteil einer weiteren Projektentwicklung sein.

Die untere Wasserbehörde äußert grundsätzlich keine Bedenken gegen das Vorhaben, erklärt jedoch, dass es durch die Brücke zu einem erhöhten Flächenbedarf kommen und dadurch nicht ausgeschlossen werden könne, dass für anfallendes Niederschlagswasser Rückhalteeinrichtungen zum Ausgleich der Wasserführung sowie eine Vorbehandlung vor Einleitung in den Rhein erforderlich werden könne.

Aus Sicht der unteren Verkehrsbehörde ist die „Tieflage außerhalb“ die praktikabelste Verbindung. Für den zu erwartenden Pendlerverkehr zwischen der rechtsrheinischen Seite und der A 61 bzw. den Gewerbegebieten an der A 61 und dem Hunsrück seien jedoch keine sonderlich geeigneten Verbindungsstraßen in unmittelbarer Brückennähe vorhanden, sodass je nach Entwicklung der Verkehrslage ein entsprechender Ausbau erforderlich werde

Die untere Denkmalschutzbehörde äußert keine Bedenken und verweist im Ergebnis auf die Stellungnahme der Generaldirektion kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie -Erdgeschichte- vom 03.03.2021. Eine endgültige Stellungnahme könne aber erst im Planungsverfahren auf Objektebene beziehungsweise auf Grundlage präziserer Planung, aus der die genaue Trassenführung sowie Art und Umfang von Erdarbeiten hervorgehen, abgegeben werden.

#### Sachgebiet ÖPNV/Schülerbeförderung

Das Sachgebiet ÖPNV präferiert die Varianten „Tieflage zentral“ und „Hochlage zentral“. Der ÖPNV sei derzeit zwischen den beiden Landkreisen durch die Fähre Loreley, die in den Verkehrsverbund Rhein-Mosel integriert sei, sichergestellt. Demnach bestehe die Möglichkeit mit den Buslinien 685 (in Richtung Oberwesel) und 680 (in Richtung Bad Salzig) oder dem Zug weiterzufahren, ohne ein separates Fahrticket zu lösen. Allerdings gebe es keine vertakteten ÖPNV-Angebote zwischen den beiden Landkreisen; lediglich die Schülerverkehre seien auf den Fährbetrieb abgestimmt. Eine feste Rheinquerung eröffne die Möglichkeit, neue Fahrgastpotenziale zu erschließen, wobei geprüft werden müsse, ob die Linienkonzepte der Landkreise Rhein-Hunsrück und Rhein-Lahn aufeinander abgestimmt werden können. Eine fest vertaktete ÖPNV-Anbindung sei besonders für Berufspendler interessant. Eine Harmonisierung der Linienumläufe unter diesem Aspekt sei aus Sicht des Rhein-Hunsrück-Kreises erst mit Auslauf des derzeitig eigenwirtschaftlich betriebenen Linienbündels „Oberes Mittelrheintal“ im August 2028 möglich. Die Planungen für die neuen Linienumläufe müssten schon in 2026 europaweit vorab bekannt gemacht werden. Hierbei werde auch die im Jahre 2029 stattfindende BUGA im Mittelrheintal in der Fahrplangestaltung Berücksichtigung finden. Die feste Rheinquerung führe nicht nur zu einem Zeitvorteil für den ÖPNV zwischen den beiden Landkreisen, sondern



garantiere auch bei Hochwasser die Verbindung. Die bestehenden Schülerverbindungen würden immer wieder durch die Fährausfälle aufgrund des Hochwassers unterbrochen.

Die untere Naturschutzbehörde erklärt die Variante „optimierter Fährbetrieb“ als mit den geringsten Beeinträchtigungen verbunden. Da dieser jedoch die Anforderungen an die regionalwirtschaftlichen, raumstrukturellen und verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens nicht ausreichend erfülle, sei die Variante „Tieflage zentral“ aus naturschutzfachlicher Sicht in der Gesamtbilanz die Variante mit den insgesamt geringsten Beeinträchtigungen, insbesondere der (Teil-)Schutzgüter „Tierarten und Lebensräume“ und „Oberflächengewässer“, durch die innerstädtische Lage und den zweitgeringsten Neuversiegelungsgrad.

Weiterhin sei hervorzuheben, dass diese sich durch ihre Lage die besten Möglichkeiten zur Förderung und Verbesserung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs mit dem Fahrrad und zu Fuß biete. Dieser Aspekt sei insbesondere im Hinblick auf zukunftsfähige Verkehrskonzepte abseits der PKW-Nutzung zu berücksichtigen.

Weiterhin wird ausgeführt, dass bestehende, v. a. alte Brückenbauwerke häufig Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse und Nistmöglichkeiten für Vögel bieten würden. Bei Neubauten sei eine Integration solcher Strukturen durch im Fachhandel verfügbare Fertigelemente möglich. Bei der weiteren Planung sei aus naturschutzfachlicher Sicht die Integration solcher Elemente als Ausgleich für den zunehmenden Verlust von Quartier- und Niststandorten an Gebäuden wünschenswert, könne in das Kompensationskonzept integriert werden und insbesondere auch im Rahmen des BUGA-Konzeptes für eine moderne und ökologisch verträgliche Stadtlandschaft werben.

Der Rat der **Stadt St. Goar** favorisiert die Variante „Tieflage außerhalb“. In jedem Fall müssten die Zu- und Ableitungen des Verkehrs entsprechend darlegt und mit einbezogen werden. Sei der Bau einer festen Querung nicht möglich, solle die Variante einer kostenlosen 24-Stunden-Fähre umgesetzt werden. Bis eine mögliche Brücke fertig gebaut sei, solle ebenfalls geprüft werden, ob eine kostenlose Fährquerung rund um die Uhr bereits zeitnah umgesetzt werden könne.

Die **Verbandsgemeinde Hunsrück-Mittelrhein** schließt sich dem Beschluss der Stadt St. Goar im Wesentlichen an und spricht sich ebenfalls für die Variante „Tieflage außerhalb“ aus. Die Zu- und Ableitungen zur A 61 müssten betrachtet und optimiert werden.



Der Ortsgemeinderat der **Ortsgemeinde Urbar** empfiehlt die Variante „Tieflage zentral“ (Brücke innerhalb der Städte St. Goar und St. Goarshausen). Diese Variante stelle gerade in Zeiten des Klimawandels die bestmögliche Rheinquerung auch für Fußgänger und Radfahrer dar. Sie ermögliche auch ein echtes Zusammenwachsen der Städte St. Goar und St. Goarshausen und die Stärkung des regionalen Tourismus. Die Lösung sei im dargestellten Vergleich die kostengünstige Variante und sei für die BUGA 2029 eine optimale Lösung.

Der Verbandsgemeinderat der **Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen** befürwortet die Aufnahme des Verfahrens zur Optimierung einer Mittelrheinquerung zwischen Mainz und Koblenz im Bereich der Städte St. Goar und St. Goarshausen und äußert keine Bedenken gegen die dargestellten Querungsvarianten, da weder planerische Belange der Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen berührt seien, noch eigene Entwicklungen eingeschränkt würden.

Die **Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises** begrüßt das Verfahren. Da die Kreisverwaltung Rhein-Lahn hier teilweise als Auftraggeber fungiere, werde seitens der unteren Verwaltungsebene von einer gesonderten Stellungnahme zur Planung abgesehen. Die Zuständigkeiten seien vielmehr bei den oberen Fachebenen gegeben. Der Kreistag Rhein-Lahn habe bereits seit mehreren Legislaturperioden immer wieder die Einleitung des Raumordnungsverfahrens eingefordert. Insofern sei man sehr froh, dass das angestrebte Verfahren nunmehr begonnen wurde. Zuletzt habe der Kreistag in seiner Sitzung vom 10.01.2017 den nachdrücklichen Wunsch zur Realisierung einer festen Mittelrheinquerung bekräftigt und dazu auch den LBM RLP beauftragt, die notwendigen Unterlagen zu erstellen und auch das Raumordnungsverfahren zu beantragen.

Im Rahmen der 2. Beteiligung wurde von der Kreisverwaltung Rhein-Lahn folgende ergänzende Stellungnahme abgegeben:

Die untere Denkmalschutzbehörde äußert sich nunmehr zu den verschiedenen Querungsvarianten. Im Hinblick auf die Variante „Tieflage zentral“ würden die historische Sichtbeziehungen zu den Burgen Katz, Maus und der Ortslage St. Goarshausen erheblich gestört, vgl. hierzu auch Z 49 und Z 50 des RROP. Gleiches gelte für die Variante „Hochlage zentral“. Die Variante „Tunnel“ stelle eine eher geringe Beeinträchtigung der Ortslage St. Goarshausen dar, die übrigen Burgen seien kaum betroffen. Die Beibehaltung des Fährbetriebes stelle keine Beeinträchtigung der Kulturdenkmäler dar. Auch hinsichtlich der Variante „Tieflage außerhalb“ seien die Beeinträchtigungen für die Kulturdenkmäler sehr gering.



Seitens der **Verbandsgemeinde Loreley** bestanden zunächst keine Bedenken zum eingeleiteten Raumordnungsverfahren. Sie erklärt im Rahmen der 2. Beteiligung, dass eine weiterbeverträgliche Mittelrheinquerung mit der Variante „Tieflage außerhalb“ gegeben sei und diese Variante einen wichtigen Baustein für die Zukunft und Entwicklung der Region begründe. Die Mittelrheinbrücke sei für die positive Zukunftsentwicklung der Verbandsgemeinde Loreley, ihrer Städte und Gemeinden und Unternehmen unerlässlich. Bis heute habe man in der Historie der zurückliegenden 5 Jahrzehnte diesen Verfahrensschritt mit Blick auf den tatsächlichen Bau einer Mittelrheinbrücke noch nie erreicht. Der Stadtrat St. Goarshausen hat sich mit großer Mehrheit für die Brücke am Standort St. Goarshausen-Wellmich positioniert und bis zum Bau der Brücke eine kostenlose 24-Stunden-Fährverbindung gefordert.

Im Schulterschluss hat sich der Rat der Stadt St. Goarshausen für die Variante „Tieflage außerhalb“ ausgesprochen

Seitens der **Verbandsgemeinde Aar-Einrich** wurden keine Anregungen vorgebracht.

Die **Verbandsgemeinde Diez** befürwortet das Projekt vor dem Hintergrund der Weichenstellung für ein Verkehrsinfrastrukturprojekt, das zu einer deutlichen Verbesserung des heimischen Verkehrsnetzes führe.

Aus Sicht der **Verbandsgemeinde Nastätten** sei eine Mittelrheinquerung zwingend erforderlich. Eine solche setze neue Impulse, nicht nur in ökonomischer Hinsicht, sondern auch unter dem Aspekt der „Chancengleichheit“ bezüglich der Verbesserung der sozialen Infrastruktur, wie die flexiblere Erreichbarkeit der Angebote von Kindertagesstätten, Schulen, Krankenhäusern, Ärzten, Sport- und Freizeitanlagen, kulturelle Einrichtungen usw. Die Mittelrheinquerung sei somit ein wichtiger Meilenstein für eine zukunftsfähige Entwicklung der Verbandsgemeinde Nastätten, für das kooperierende Mittelzentrum St. Goarshausen - St. Goar - Nastätten und für den gesamten Rhein-Lahn-Kreis.

Im Hinblick auf die vier Querungsvarianten wird darauf verwiesen, dass nur eine feste Querung den Ansprüchen einer dauerhaften und ohne weitere Hürden bestehende Verbindung der beiden Rheinseiten den Ansprüchen an eine moderne Verkehrsinfrastruktur gerecht werde und nur so gleichwertige Lebensverhältnisse geschaffen werden könnten. Es wird angeregt, im weiteren Verfahren die Zu- und Abfahrten auf beiden Rheinseiten und die Verkehrsführung zu den Höhengemeinden ebenfalls zu betrachten.

Der **Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal** befürwortet eine dauerhafte Querungsmöglichkeit des Rheins, um eine weitere Vernetzung der beiden Rheinseiten



zu stärken und den heutigen Anforderungen an eine leistungsfähige Infrastruktur und Mobilität gerecht werden zu können. Aus den zur Verfügung gestellten Fachgutachten ergebe sich, dass den beiden Varianten der Brückenstandorte in Tieflage der Vorzug zu geben sei, was städtebaulich und strukturell nachvollziehbar dargelegt worden sei. Aus Sicht des Zweckverbandes ist es ausschlaggebend, dass die künftige Mittelrheinbrücke mit dem Welterbestatus vereinbar sei und die Eingriffe in die Kulturlandschaft, den Naturraum und die städtischen Strukturen verträglich gestaltet seien. Die Variante „Tieflage zentral“ weise einen gesellschaftlichen und monetären Vorzug auf, wäre jedoch grundlegend mit der UNESCO abzustimmen, da diese Variante der UNESCO bisher noch nicht vorgelegt worden sei. Diese Variante sei jedoch auch für Fußgänger, Bewohner und Besucher der beiden Städte St. Goar und St. Goarshausen nutzbar und könne deren Verbindung und Verflechtung stärken. Die Variante „Tieflage außerhalb“ sei bereits im Jahr 2010 mit dem Ergebnis des Planungswettbewerbs der UNESCO zu Entscheidung vorgelegt und sei nach den bisherigen UNESCO-Entscheidungen realistisch umsetzbar, so dass diese Variante bevorzugt zu prüfen sei. Die künftige Gestaltung und Konstruktion müsse sich verträglich in das Landschaftsbild und die städtebauliche Umgebung einfügen.

Die **Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion, Außenstelle Koblenz** erklärt, dass die Variante „Tieflage außerhalb“ aus städtebaulicher Sicht die geringsten Eingriffe verursache. Gleiches gelte für die Varianten „Tunnel“ und „Fähre“. Die Stadt St. Goarshausen habe im Rahmen eines Kooperationsverbundes mit den Städten Kamp-Bornhofen und Braubach große Teile ihres Ortskerns als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt. Das Sanierungsgebiet umfasse im nördlichen Bereich die Einmündung der Variante „Tieflage zentral“. Die Gebietsentwicklung, insbesondere der Ausbau des an die Einmündung grenzenden Rheinvorgeländes als Erholungsfläche, werde seit dem Jahr 2014 über die Städtebauförderung massiv mit Fördermitteln des Landes und des Bundes unterstützt. St. Goarshausen sei Grundzentrum und diene als Wohn-, Schul- und Verwaltungsstandort und in verstärktem Maße, mit Blick auf die BUGA 2029 auch als Tourismusgemeinde.

Aus Sicht der Städtebauförderung sei die Beeinträchtigung der Gebäude an den Brückenköpfen, dies gelte auch für die Ortslage St. Goar und die optische Trennwirkung an der Rheinpromenade, die von der „Tieflage zentral“ ausgelöst würden, als kritisch zu bewerten. Gleichwohl seien die mit der zentralen Lage der Variante zwischen St. Goar und St. Goarshausen verbundenen Vorteile in die Wertung mit einzubeziehen. Die Variante sei für alle Verkehrsteilnehmer leicht zu erreichen, sie ermögliche dem Individual- und dem öffentlichen Verkehr eine kurze Verbindung ohne Störung der zentralen Teile der beiden Städte. Die Einmündung dieser Variante in der Ortslage St. Goar werde als weniger kritisch angesehen, da sie am Ortsrand im

Bereich des Hafens erfolge. Die Variante „Hochlage zentral“ tangiere im Bereich beider Ortslagen die Sanierungsgebiete nicht, verursacht jedoch die größten Eingriffe in den Landschaftsraum und die Siedungsstruktur. Im Bereich der Burg Rheinfels verläuft sie am nördlichen Rand des Gebietes.

Das **Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Westerwald-Osteifel** teilt mit, dass zum jetzigen Zeitpunkt in den von den Varianten betroffenen Bereichen keine Bodenordnungsverfahren anhängig oder geplant seien.

Das **Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinhessen-Nahe-Hunsrück** erklärt, dass aus landeskultureller und bodenordnerischer Sicht keine Bedenken gegenüber der Variante im Bereich „Tieflage außerhalb“ bestünden. Dies gelte ebenfalls für die Variante „Tieflage zentral“, da hierbei auch die Flächenverluste in den Anbindungsbereichen und die entsprechenden Ausgleichsverpflichtungen geringer seien. Eigenplanungen seien in diesen Bereichen nicht vorhanden.

Das **Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz (LGB)** erteilt folgende Anregungen, Hinweise und Bewertungen:

Bergbau/Altbergbau:

Die Prüfung der vorhandenen Unterlagen habe ergeben, dass in den angefragten Geltungsbereichen des Raumordnungsverfahrens für die Errichtung einer Mittelrheinquerung zwischen St. Goar und St. Goarshausen aktuell kein Bergbau unter Bergaufsicht erfolge. Die ausgewiesenen Rheinquerungen seien wie folgt von Altbergbau betroffen:

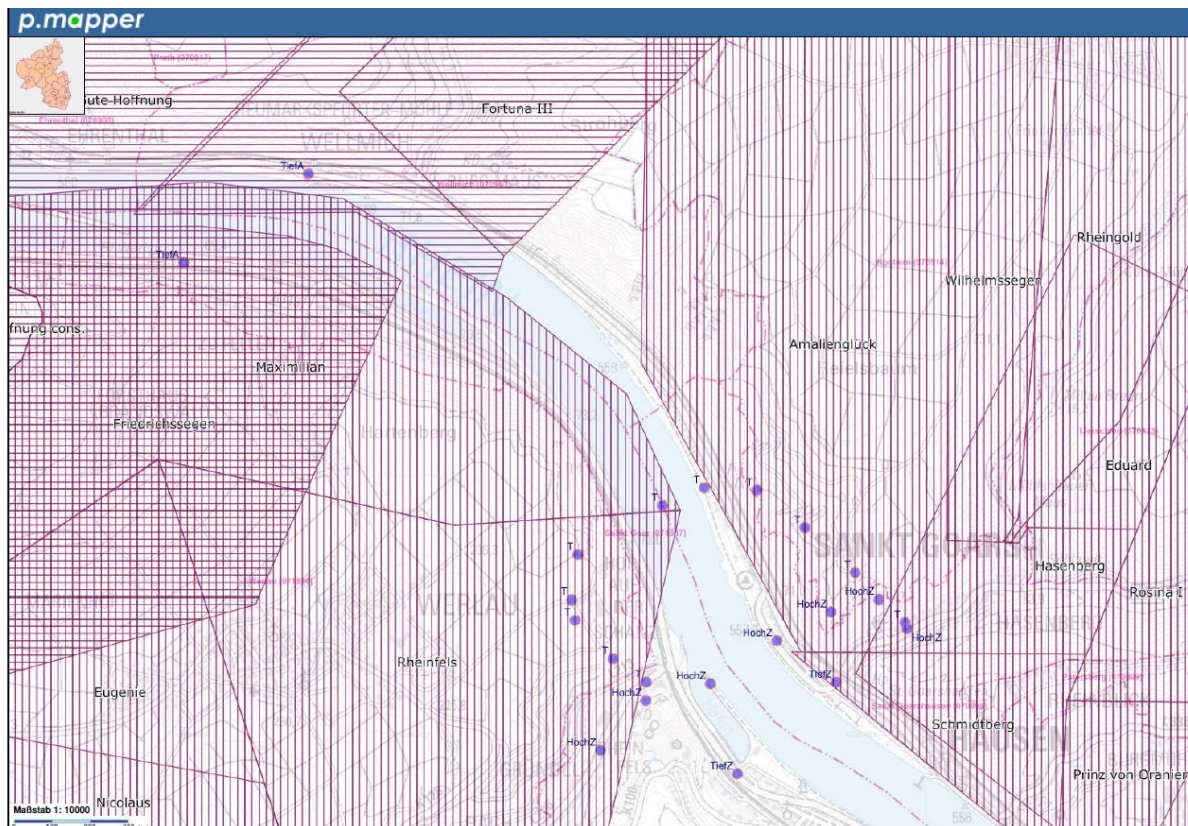
Variante „Tieflage außerhalb“: Das angefragte Gebiet liege im Bereich der Bergwerksfelder „Fortuna IV“ (Blei, Kupfer, Zink) und „Friedrichsseggen“ (Kuper). Das Bergrecht für die Bergbauberechtigung „Fortuna IV“ sei noch aufrechterhalten. Allerdings sei der Eigentümer kürzlich verstorben und die Rechtsnachfolge noch nicht geklärt. Das Bergrecht für das Bergwerksfeld „Friedrichsseggen“ werde von Karl-Jochen Kessler, Neue Amberger Straße 25 in 92655 Grafenwöhr aufrechterhalten.

Ferner werde das Plangebiet von dem auf Blei und Kupfer verliehenen, bereits erloschenen Bergwerksfeld „Maximilian“ überdeckt. Aktuelle Kenntnisse über die letzte Eigentümerin lägen nicht vor. Aus den vorhandenen Unterlagen zur Bergbauberechtigung „Fortuna IV“ gehe hervor, dass im Planungsbereich kein Altbergbau dokumentiert sei. Über tatsächlich erfolgten Abbau in den beiden anderen Bergwerksfeldern gebe es keine Dokumentationen oder Hinweise.

Variante „Tunnel“ sowie „Hochlage zentral“: Die Prüfung der hier vorhandenen Unterlagen habe ergeben, dass die Geltungsbereiche im Bereich der bereits erloschenen Bergwerksfelder „Rheinfels“ (Blei), „Maximilian“ (Blei, Kupfer),

„Amalienglück“ (Dachschiefer) und „Hasenberg“ (Blei, Zink) lägen. Aktuelle Kenntnisse über die letzten Eigentümerinnen gebe es nicht. Die Grubenbaue des Bergwerkes „Hasenberg“ befänden sich nicht in den Planungsbereichen. Über tatsächlich erfolgten Abbau in den anderen Bergwerksfeldern gebe es keine Dokumentationen oder Hinweise.

Variante „Tieflage zentral“: Das geplante Vorhaben werde von dem auf Dachschiefer verliehenen, bereits erloschenen Bergwerksfeld „Schmidtberg“ überdeckt. Aktuelle Kenntnisse über die letzte Eigentümerin seien nicht vorhanden. Über tatsächlich erfolgten Abbau in diesem Bergwerksfeld gebe es keine Dokumentationen oder Hinweise.



Karte: Übersicht Bergwerksfelder (Quelle: LGB)

### Allgemeine Hinweise und Empfehlungen:

Es ist zu beachten, dass die dem LGB vorliegenden Unterlagen keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, da grundsätzlich die Möglichkeit besteht, dass nicht dokumentierter historischer Bergbau stattgefunden haben kann, Unterlagen im Laufe der Zeit nicht überliefert wurden bzw. durch Brände oder Kriege verloren gingen.

Sollten bei dem geplanten Bauvorhaben auf Indizien für Bergbau gestoßen werden, wird spätestens dann die Einbeziehung eines Baugrundberaters bzw. Geotechnikers zu einer objektbezogenen Baugrunduntersuchung empfohlen.

Zudem lägen dem LGB Hinweise zu ehemaligem Bergbau auf Erze in den Gemeinden St. Goar/ St. Goarshausen vor. Die Roherze seien meist in unmittelbarer Nähe der

Förderstollen bzw. -schächte zu Konzentraten aufbereitet worden. Dabei seien stark metallhaltige Aufbereitungsrückstände angefallen, die in der Regel ortsnah ungesichert abgelagert worden seien. Konkrete Angaben über Kontaminationsbereiche, Schadstoffspektren u. Ä. lägen dem LGB nicht vor.

In diesen Ablagerungen könnten die nutzungsbezogenen Prüfwerte der Bundesbodenschutz-Verordnung erfahrungsgemäß deutlich überschritten werden.

#### Boden:

Bei den in Diskussion stehenden Varianten würden neue Flächen in unterschiedlichem Maße beansprucht bzw. neu versiegelt. Aus Sicht des vorsorgenden Bodenschutzes sei die Variante mit möglichst geringem Flächenverbrauch zu präferieren, da die Versiegelung zu einem Totalverlust der Bodenfunktionen führe. Entsprechende Eingriffe in das Schutzgut Boden müssten durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

#### Hydrogeologie:

Aus hydrogeologischer Sicht erfolge zu den im Planungsvorhaben genannten Informationen keine ergänzende Aussage.

#### Ingenieurgeologie:

Aus geotechnischer Sicht erschienen alle vier Varianten prinzipiell realisierbar. Nach den vorliegenden Erkenntnissen und aktuellen Kartierungen seien alle vier Trassenvarianten nicht in Bereichen mit alten Rutschmassen. Grundsätzlich sei jedoch an Steilhängen das Thema Steinschlaggefährdung zu berücksichtigen.

Die beiden Varianten der Brücke in Tieflage seien voraussichtlich aus geotechnischer Sicht am einfachsten zu realisieren und mit den geringsten Eingriffen in den Untergrund verbunden. Die Brücke in Hochlage erfordere einen größeren Erkundungsaufwand und im Vergleich zu den Varianten in Tieflage größere bauliche Aufwendungen. Die Tunnelvariante sei sicher mit den größten Aufwendungen sowohl für die Baugrunderkundung als auch die Baumaßnahme selbst verbunden. Die zu erwartenden Baugrundverhältnisse dürften typisch für das Rheinische Schiefergebirge sein. Die devonischen Gesteine könnten stark veraltet, gestört, bereichsweise deutlich aufgelockert, von offenen Klüften und Störungen durchzogen sein. Daher müsse insbesondere bei der Tunnelvariante mit wechselnden Gesteinsverhältnissen gerechnet werden. Der Festgesteinsuntergrund werde von quartären Deckschichten in wechselnden Mächtigkeiten überlagert. In Tallage seien die Ablagerungen des Rheins zu erwarten. Auf den Hangflanken könnten teilweise Hanglehme/Hangschutt oder älteren Terrassen anstehen.

Bei Eingriffen in den Baugrund seien grundsätzlich die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu berücksichtigen. Für die geplante Brücke seien in jedem Fall Baugrunduntersuchungen erforderlich.

### Rohstoffgeologie:

Gegen das geplante Vorhaben bestünden aus rohstoffgeologischer Sicht keine Einwände.

Die **Zentralstelle der Forstverwaltung** nimmt unter Abstimmung mit den örtlich zuständigen **Forstämtern Boppard** (linksrheinisch) und **Nastätten** (rechtsrheinisch) wie folgt Stellung:

Anmerkung zu den einzelnen Varianten: Bei den Varianten „Tieflage zentral“, „Tieflage außerhalb“, „Fährbetrieb optimiert“ und „Fährbetrieb optimiert + 24h“ sei kein Wald betroffen. Für die Variante „Tunnel“ bilanziere die Umweltverträglichkeitsstudie an Waldbiotopen eine Inanspruchnahme von 250 m<sup>2</sup> Ahornmischwald (rechtsrheinisch im Bereich des vorgesehenen Kreisverkehrs an der B 274). Die Waldfunktionenkartierung weise für diese Waldfläche Trassenschutzwald, Lärmschutzwald, Klimaschutzwald, Erholungswald sowie Erosionsschutzwald aus.

Für die Variante „Hochlage zentral“ bilanziere die Umweltverträglichkeitsstudie an Waldbiotopen eine Inanspruchnahme von 680 m<sup>2</sup> Eichen-Hainbuchenwald (linksrheinisch im Bereich der Verbindung der L 206 zum Brückenbauwerk) sowie 80 m<sup>2</sup> Felsenahornwald (rechtsrheinisch im Bereich der Radwegrampe zwischen westlichem Tunnelportal und B 274). Es werde darauf hingewiesen, dass linksrheinisch über die als Eichen-Hainbuchenwald kartierten Flächen hinaus im von der Variante betroffenen Bereich weitere Flächen nordwestlich der Burg Rheinfels von der Forsteinrichtung als Waldflächen erfasst seien (Stadtwald St. Goar, III-18-a2), welche in der Umweltverträglichkeitsstudie als Felsengebüsch kartiert seien. Die Waldfunktionenkartierung weise für große Teile dieser Waldflächen Trassenschutzwald, Lärmschutzwald, Immissionsschutzwald, Klimaschutzwald, einen Erholungsschwerpunkt, Erholungswald sowie Erosionsschutzwald aus. Die Erosionsschutzfunktion des Waldes werde von der Forsteinrichtung besonders hervorgehoben.



Karte: Auszug Forsteinrichtungsplan (Quelle: ZdF)



Forstfachliche Einordnung und Bewertung: Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Raumordnung sowie der besonderen Schutz- und Erholungsfunktionen aus der Waldfunktionenkartierung seien aus forstfachlicher Sicht diejenigen Varianten einer Mittelrheinquerung, in denen Wald nicht betroffen ist, vorzugswürdig. Insbesondere die Variante „Hochlage zentral“ erscheine hingegen aufgrund umfangreicherer Waldinanspruchnahmen nicht vorzugswürdig.

Die **Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Koblenz**, favorisiert die Variante „Tieflage außerhalb“, da insoweit keine landwirtschaftlichen Belange betroffen seien. Bei der Prüfung der Unterlagen finde bei der Variante „Tieflage zentral“ ebenfalls kein wesentlicher Eingriff statt. Aus landwirtschaftlicher Sicht würden keine Bedenken geäußert und weitere Belange tangiert.

Die Variante „Hochlage zentral“ führe aus landwirtschaftlicher Sicht auf der Seite des Rhein-Hunsrück-Kreises bei St. Goar zu keinen Bedenken. Auf der Seite des Rhein-Lahn-Kreises führe dies im Wesentlichen in der Nastätter Str. 9 in St. Goarshausen beim Winzerbetrieb Leonard zu einer Betriebsauflösung. Der Vollerwerbsbetrieb Leonard bewirtschaftete über 10 Hektar Weinberg mit Selbstvermarktung. Die Söhne von Herrn Leonard wollten den Winzerbetrieb in die nächste Generation führen und weiter ausbauen. Sollte diese Mittelrheinquerung-Variante realisiert werden, müsse es zu einem Erörterungstermin kommen, um diese Existenz gefährdende Maßnahme mit den Betroffenen zu besprechen. Eine Standortverlagerung sei durch die gegebene topographische Lage des Mittelrheins ohne erhöhten Kosten- und Zeitaufwand kaum zu realisieren. Aus landwirtschaftlicher Sicht bestünden starke Bedenken und landwirtschaftliche Belange tangiert und aus diesen Gründen werde diese Variante abgelehnt.

Die Variante „Tunnel“ führe im Ergebnis auf der Seite von St. Goarshausen zum selben Eingriff wie beim Winzerbetrieb Leonard (wie Variante „Hochlage zentral“). Aus Sicht der Landwirtschaftskammer führe diese Variante zum größten Eingriff und werde aus den genannten Gründen abgelehnt.

Bei den Varianten „Fährbetrieb optimiert“ und „Fährbetrieb optimiert + 24h“ gebe es keine Eingriffe, die nicht dem heutigen Bestand entsprächen. Aus landwirtschaftlicher Sicht würden keine Bedenken geäußert und weitere Belange tangiert.

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege, Mainz**, favorisiert die Variante „Tieflage außerhalb“ bei Fellen. Durch die UNESCO sei bereits in der Vergangenheit ein Brückenstandort außerhalb der Ortslagen für eine weitere Überprüfung präferiert worden. Diesem Votum werde sich aus denkmalfachlicher Sicht angeschlossen, da hier aller Voraussicht nach die Beeinträchtigungen für Kulturdenkmäler vergleichsweise gering seien, sofern die Tunnel- und die Fährvarianten nicht



ausgeführt würden. Das Welterbe Oberes Mittelrheintal und dessen Kulturlandschaft unterlägen seit ihrer Anerkennung als UNESCO-Welterbestätte im Jahr 2002 einem besonderen Schutz und herausgehobener Verantwortung.

Mit dem Umgebungsschutz sei auch der Anspruch eines Kulturdenkmals auf eine angemessene positive Gestaltung und Erhaltung auch seiner Umgebung geregelt (§ 4 Abs.1 und § 13 Abs. 1). Diese Umgebungsbereiche variierten nach Lage (Raumwirksamkeit) und Art des Kulturdenkmals. Die zu schützende Umgebung definiere sich dabei stets vom Kulturdenkmal aus, nicht vom Vorhaben.

Aus denkmalfachlicher Sicht und gemäß Z 49 und Z 50 des RROP stelle die Variante „Tieflage zentral“ durch die Platzierung direkt unterhalb der Burg eine erhebliche Beeinträchtigung der Burg Rheinfels und der Ortslage St. Goar dar. Hinzukomme die Störung historischer Sichtbeziehungen zu den Burgen Katz, Maus und der Ortslage St. Goarshausen.

Dies gelte auch für die Variante „Hochlage zentral“. Die Veränderungen der Hangsituation unterhalb der Burg Rheinfels wögen hier besonders schwer. Hinzu komme die Störung historischer Sichtbeziehungen zu den Burgen Katz und Maus und der Ortslage St. Goarshausen.

Aus denkmalfachlicher Sicht und gemäß Z 49 des RROP stelle die Variante „Tunnel“ eine eher geringe Beeinträchtigung der Burg Rheinfels dar, die Ortslagen St. Goar und St. Goarshausen sowie die übrigen Burgen seien kaum betroffen. Gleiches gelte für die Variante „Fähre“.

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Koblenz** nimmt wie folgt Stellung:

Im Hinblick auf Erdarbeiten im Bereich der Variante „Tieflage zentral“ bestünde der Verdacht auf archäologische Fundstellen. An der Anschlussstelle St. Goar (B 9) sei mit Resten frühgeschichtlicher Straßentrassen zu rechnen. Entsprechend müssten die Erdarbeiten in diesem Bereich terminlich mit der Direktion Landesarchäologie Koblenz abgestimmt werden.

Im Bereich der Variante „Hochlage zentral“ bestünden Bedenken gegenüber den Erdarbeiten, da archäologische Fundstellen benachbart seien. Die Auffahrrampe auf der linken Rheinseite tangiere den Burgberg der Burg Rheinfels. Im Bereich unterhalb dieser Burganlage sei mit erodierten Funden sowohl neuzeitlicher, mittelalterlicher aber auch früh- und vorgeschichtlicher Zeitstellung zu rechnen. Entsprechend seien die Oberbodenabträge durch einen Mitarbeiter der Direktion Landesarchäologie Koblenz zu begleiten.

Zudem bestünde im Rahmen der Variante „Tunnel“ ebenfalls der Verdacht auf archäologische Fundstellen. Im Bereich beider Tunnelleingänge seien frühgeschichtliche



und mittelalterliche Funde und Befunde nicht auszuschließen. Daher müssten die Erdarbeiten durch einen Mitarbeiter der Landesarchäologie Koblenz begleitet werden.

Auch bei der Variante „Tieflage außerhalb“ bestehe der Verdacht auf archäologische Fundstellen. Aus dem Bereich der geplanten Auffahrrampe B 42 lägen der GDKE aus dem Rheinbett (geborgen bei Niedrigwasser) archäologisch relevante Lesefunde vor. Entsprechend müssten die Erdarbeiten in diesem Bereich durch einen Mitarbeiter der Landesarchäologie Koblenz begleitet werden. Gleiches gelte für die geplante Auffahrrampe B9. Hier sei mit Resten frühgeschichtlicher Straßentrassen zu rechnen.

In der Nähe des angegebenen Planungsbereiches seien der Direktion Landesarchäologie archäologische Fundstellen bekannt. Daher sei zu vermuten, dass auch innerhalb des Planungsbereiches archäologische Befunde vorhanden seien. Bislang lägen der Direktion Landesarchäologie in diesem Bereich keine konkreten Hinweise auf archäologische Fundstellen vor. Allerdings werde der Planungsbereich aus topographischen Gesichtspunkten als archäologische Verdachtsfläche eingestuft. Dementsprechend könnten bei Bodeneingriffen bisher unbekannte archäologische Denkmäler zu Tage treten, die vor ihrer Zerstörung durch die Baumaßnahmen fachgerecht untersucht werden müssten.

Die **Generaldirektion, Direktion Landesarchäologie, Erdgeschichte, Mainz**, äußert prinzipiell keine Bedenken. Eine endgültige Stellungnahme könne aber erst im Planungsverfahren auf Objektebene beziehungsweise auf Grundlage präzisierter Planung, aus der die genaue Trassenführung sowie Art und Umfang von Erdarbeiten hervorgehen, abgegeben werden.

Im Rahmen der 2. Beteiligung wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

In dem angegebenen Planungsbereich seien der Direktion Landesarchäologie/Abteilung Erdgeschichte keine erdgeschichtlich relevanten Fundstellen bekannt. Es handle sich aber um potenziell fossilführende Gesteine.

Das **Sekretariat für das Welterbe in Rheinland-Pfalz** hatte zunächst auf die für im September 2021 geplante Reactive Monitoring Mission von ICOMOS und UNESCO im Welterbe Oberes Mittelrheintal sowie eine erforderliche Befassung des UNESCO-Welterbekomitees verwiesen, die abzuwarten seien. Nach der Reactive Monitoring Mission vom 09. bis 12.05.2022 und der Veröffentlichung des Berichtes im Januar 2023 nahm die Regierungsbeauftragte für das Welterbe in Rheinland-Pfalz in dem ROV wie folgt Stellung:

Auf der Grundlage der zahlreichen Gutachten und Untersuchungen zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens (ROV) hätten die Antragsteller die Variante „Tieflage



außerhalb“ zur Realisierung einer Mittelrheinquerung bei St. Goar/ St. Goarshausen vorgeschlagen.

Aufgrund der sensiblen Lage des Vorhabens innerhalb des Welterbegebiets der UNESCO-Welterbestätte Oberes Mittelrheintal und in der Umgebung zahlreicher Denkmäler seien im Rahmen des ROV u.a. die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf den außergewöhnlichen universellen Wert der Welterbestätte zu untersuchen, die denkmalrechtlichen Vorgaben des rheinland-pfälzischen Denkmalschutzgesetzes zu berücksichtigen und eine mögliche Zielverletzung der raumordnerischen Ziele zum Schutz der Welterbestätte Oberes Mittelrheintal, hier insbesondere Z 92 des LEP IV sowie Z 49 des RROP zu überprüfen.

Der Erläuterungsbericht zum ROV zeige, dass nach Überprüfung und Beurteilung der raumstrukturellen und verkehrlichen Wirkungen, der Entwurfs- und sicherheitstechnischen Fragestellungen, der Umweltverträglichkeit, der Wirtschaftlichkeit und der Auswirkungen auf die Kulturlandschaft die Variante „Brücke in Tieflage außerhalb bei Fellen-Wellmich“ die Vorzugslösung für die im ROV untersuchten Querungsoptionen sei. In Bezug auf die Welterbeverträglichkeit der verschiedenen Querungsvarianten sei die Variante „Brücke in Tieflage außerhalb bei Fellen-Wellmich“ die aus Sicht der für den Welterbeschutz Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene die einzig mögliche weiter zu verfolgende Querungsoption.

Grundlage für diese Einschätzung sei der Beschluss des Welterbekomitees 2010 in Brasilia (34 COM 7B.87). In dem Beschluss sei u.a. aufgeführt: „Die Prüfung auf visuelle Beeinträchtigung zeigt, dass das Tal nördlich von St. Goar und St. Goarshausen in gewisser Weise weniger bedeutend für den außergewöhnlichen universellen Wert der Welterbestätte als Ganzes ist, als das Gebiet direkt im Süden und daher die Brücke visuell akzeptabel wäre“.

Diese Entscheidung des Welterbekomitees werde bestätigt durch das Ergebnis des 2020 vorgelegten „Gutachtens zur Bewertung visueller Wirkungen der geplanten Rheinquerungen zwischen St. Goar und St. Goarshausen“ von WGF Beraten, das auf der während der Mission methodisch vorgestellten und positiv bewerteten Kulturlandschaftsverträglichkeitsstudie (KLVS) basiert und die visuellen Wirkungen der verschiedenen Rheinquerungsvarianten untersucht habe. Das Gutachten komme zu dem Ergebnis, dass bei einer schwerpunktmäßigen Betrachtung der Welterbeverträglichkeit, des Landschaftsbildes, des Denkmalschutzes und des Naturschutzes die Variante Tieflage außerhalb bei Fellen-Wellmich die verhältnismäßig geringsten Störungen des kulturhistorischen und landschaftlichen Milieus darstelle.

Diese Einschätzung werde auch durch die Stellungnahme der Direktion Landesdenkmalpflege der Generaldirektion Kulturelles Erbe (GDKE) vom 27.01.2022 gestützt. Die Stellungnahme beurteile die fünf im Rahmen des ROV zu überprüfenden Querungsvarianten aus denkmalfachlicher Sicht. Im Ergebnis komme die Stellungnahme zu dem



Schluss, dass bei der Variante Fellen-Wellmich „aller Voraussicht nach die Beeinträchtigungen für Kulturdenkmäler vergleichsweise gering sein werden, sofern die Tunnel- und die Fährvarianten nicht ausgeführt werden“.

Vor dem Hintergrund der obenstehend aufgeführten gutachterlichen und fachlichen Beurteilungen werde von den für den Welterbeschutz Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene für die Variante „Tieflage außerhalb bei Fellen-Wellmich“ zum jetzigen Planungsstand kein Zielverstoß gegen Z 92 Satz 2 des LEP IV „Der Kern- und der Rahmenbereich der UNESCO-Welterbestätten Oberes Mittelrheintal und Obergermanisch-Raetischer-Limes (Karten 20 a und 20 b) sind von großen baulichen Vorhaben, die nicht mit dem Status des UNESCO-Welterbes vereinbar sind, freizuhalten“ gesehen.

Auch für Z 49 des RROP „Dominierende landschaftsprägende Gesamtanlagen mit erheblicher Fernwirkung (Tabelle 2) sind vor optischen Beeinträchtigungen zu bewahren“ liegt aus Sicht der Obersten Denkmalschutzbehörde für die Variante „Tieflage außerhalb“ kein Zielverstoß vor.

Eine abschließende Beurteilung der Welterbeverträglichkeit könne zum jetzigen Planungsstand nicht gegeben werden, da die konkrete Ausgestaltung des Querungsbauwerks erst im Planfeststellungsverfahren erfolgen werde und im vorliegenden ROV zunächst die aus raumordnerischen Gesichtspunkten geeignetste Variante bzw. der geeignetste Standort festgelegt werden solle.

Im Rahmen der vom 9. bis 12. Mai 2022 durchgeführten Reactive Monitoring Mission durch das Welterbezentrum der UNESCO und ICOMOS International seien das aktuelle Raumordnungsverfahren, die relevanten Gutachten, die verschiedenen Brückenvarianten sowie die im Raumordnungsverfahren notwendige Prüfung von alternativen Brückenstandorten vorgestellt und der Sachstand in den vorbereitenden Dokumenten übermittelt worden. Es sei deutlich gemacht worden, dass eine Brücke nicht gegen ein negatives Votum der UNESCO umgesetzt werde und dass das derzeitige Raumordnungsverfahren der Festlegung einer welterbeverträglichen Standortvariante diene. Mit dieser Vorgehensweise sei die Aufforderung des Welterbekomitees umgesetzt worden, die UNESCO und ihre Beratungsgremien vor einer Entscheidung in die Beurteilung der verschiedenen Optionen einzubinden.

Für die geplante Mittelrheinquerung empfehle der im Januar 2023 veröffentlichte Bericht zur Mission, der eine Grundlage für die Entscheidung des Welterbekomitees bilden werde, aufgrund der herausgehobenen Lage im Tal und der besonderen Bedeutung dieser Infrastrukturmaßnahme die Durchführung eines internationalen Wettbewerbsverfahrens unter Beteiligung von ICOMOS International sowie des Welterbezentrums und die Durchführung eines „Heritage Impact Assessments“ mit der Untersuchung der Auswirkungen auf alle Attribute des Outstanding Universal Value, um die Welterbeverträglichkeit der konkreten Querungsvariante zu überprüfen. Der Bericht

empfehle nachdrücklich die weiterhin enge Einbindung der UNESCO in die folgenden Prozesse und Entscheidungen und halte Konzepte, wie der für das Mittelrheintal charakteristische Fährverkehr aufrecht erhalten werden kann, für notwendig.

Um den Welterbestatus des Oberen Mittelrheintals nicht zu gefährden, wird gebeten, die Empfehlungen aus der Reactive Monitoring Mission im ROV zu berücksichtigen und als Maßgabe für die weiteren Planungsschritte – insbesondere für das nach dem ROV anstehende Planfeststellungsverfahren – in den Raumordnerischen Entscheid aufzunehmen.

Das **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** teilt mit, dass durch die näher beschriebene Planung keine Belange der Bundeswehr berührt werden.

Die **Autobahn West (Die Autobahn GmbH des Bundes), Montabaur**, äußert keine Bedenken.

Die **Industrie und Handelskammer (IHK) Koblenz** präferiert eine feste Rheinquerung in Brückenform. Das Ziel einer barrierefreien regionalen Verbindung, die nachhaltige wirtschaftliche und regionale Entwicklung in den Landkreisen ermögliche, ohne den touristischen Wert unverhältnismäßig zu schädigen, werde aus Sicht der IHK durch die Varianten „Tieflage außerhalb“ und „Tieflage zentral“ erfüllt.

Optimierung des Fährbetriebs: Eine Optimierung des Fährbetriebs könne die allgemeinen Nachteile, die ein Fährbetrieb gegenüber einer festen Rheinquerung aufweise, nicht auf angemessene Art kompensieren. Diese Variante sei aus Sicht der IHK, trotz Kapazitätssteigerung, nicht ausreichend geeignet um die gewünschte Mobilitätssteigerung angemessen zu bewältigen. Die Ausfälle bei witterungsbedingtem Hoch- und Niedrigwasser seien für den wirtschaftlichen Verkehr nicht auszugleichen. Weiterhin prognostiziere die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nur einen zu erwartenden Zuwachs von 140 neuen Einwohnern und 36 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Im Vergleich böten die festen Querungsvarianten einen Zuwachs von 930 Einwohnern und 240 Arbeitsplätzen in der Region, sowie einen Mobilitätszuwachs auf ca. 7500 Fahrzeugen pro Tag. Der Fährbetrieb unterliege der zeitlichen Disposition, den Einschränkungen bei Hoch- und Niedrigwasser und den Kapazitätsgrenzen. Folglich könne die Optimierung der bestehenden Fährverbindung, auch, wenn sie keine Eingriffe in das städtebauliche Gefüge und das Landschaftsbild verursache, nicht die erwünschten Ziele einer verstärkten Mobilität und eine ausreichende funktionale Verknüpfung der beiden Rheinseiten bewirken.

Tunnel: Die deutlich erhöhte wirtschaftliche Belastung gegenüber den Brückenvarianten, durch Bau und Instandhaltung und Grundwassergefährdung, rechtfertige nicht den

Nutzen gegenüber der geringeren Störfunktion des Landschaftsbildes. Dies solle auch vor dem Hintergrund der bereits zum Konfliktobjekt gewordenen Kreishaushalte, die eine weitere Planung und den Bau unangemessen verzögern könnten, gesehen werden. Die große Masse an Ausbruchsmaterial, sowie die erhebliche Belastung durch die baulichen Maßnahmen auf die Funktionen „Erholung“ und „Wohnen“ vor dem Hintergrund der Vorbelastung schließe die Variante „Tunnel“ aus Sicht der IHK Koblenz aus. Eine Querung des Rheins durch Fußgänger und Radfahrer sei in dieser Variante nicht möglich und widerspreche damit dem Ziel der funktionalen Verknüpfung der kooperierenden Mittelzentren.

Hochlage zentral: Trotz der etwas besseren Anbindung des Wirtschaftsraumes durch die Hochlage und die Vorteile, die diese Anbindung für Unternehmen biete, so sei der Eingriff in das Landschaftsbild mit Nachteilen für die Unternehmen, deren Fokus auf Tourismus und Erholung liegt, verbunden. Darüber hinaus tangiere die Planung ein pauschal geschütztes Gebiet und es herrsche Unsicherheit bzgl. dem Erhalt des Welt-erbestatus, durch diese Bauweise. Weiterhin seien die Kosten für Bau und Instandhaltung höher als in den Tieflagen. Da die Alternativen in Tieflage bessere raumwirksame Kriterien (höhere Mobilitätswerte, bessere funktionale Anbindung, bessere Integration in das Landschaftsbild) mit sich brächten, werde sich seitens der IHK Koblenz für eine Variante in Tieflage ausgesprochen.

Tieflage zentral: Die „Tieflage zentral“ beinhalte im Vergleich mit den vorangegangenen Varianten ein hohes Zielerreichungspotenzial. Der große Vorteil dieser Variante sei die direkte, innerstädtische Verbindung der kooperierenden Mittelzentren und somit ein hohes raumstrukturelles Entwicklungspotenzial. Diese Variante bündele die Modalitäten am besten und ermögliche eine Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr ohne Umwege. Nachteilig sei die deutlich höhere Belastung durch verkehrliche Immissionen in den umgebenden innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten. Dies führe voraussichtlich zur konstanten Beeinträchtigung der Schutzfunktion Wohnen, während des Betriebs. Es sei eine Beeinträchtigung des städtebaulichen Gefüges durch Zerschneidung und visuelle Überprägung erwartet. Da jedoch die raumstrukturellen Effekte und das Potenzial zur erfolgreichen Regionalentwicklung stärker ausgeprägt seien als bei den vorangestellten Varianten, werde die Variante „Tieflage zentral“ positiv gesehen.

Tieflage außerhalb: Die raumwirksamen Kriterien und raumstrukturellen Auswirkungen dieser Planungsvariante seien gemeinsam mit der „Tieflage zentral“ am positivsten bewertet. Der Standort außerhalb der Zentrallage bringe eine Entzerrung des Verkehrs mit sich und verlagere die erhöhte Immissionsbelastung auf die Ortsteile Fellen und Wellmich. Die belastenden Auswirkungen dort seien als geringer einzustufen als im innerstädtischen Bereich. Dennoch bedeute die Lage außerhalb laut Erläuterungsbe-



richt einen „nicht unerheblichen Umweg“ für eine Reihe relevanter Verkehrsbeziehungen. Diese Auffassung werde hinsichtlich des lokalen Fuß- und Radverkehrs geteilt, einen Umweg von 2,5 km (zur Innenstadt, auf gleicher Rheinseite) für den Kraftfahrzeugverkehr, werde als nicht erheblich angesehen. Darüber hinaus sei diese Brückenvariante, als verträglicher hinsichtlich der Störung des Landschaftsbildes und städtebaulichen Gefüges bewertet. Die Planung sei bereits mit dem UNESCO-Bewertungskomitee abgestimmt und als verträglich in einem gering bedeutsamen Bereich des Welterbegebiets eingestuft. Dies bringe Planungssicherheit für Unternehmen, die den Welterbestatus als touristisches Alleinstellungsmerkmal der Region nutzen.

Der **Deutsche Wetterdienst** äußert keine Einwände gegen die Planung, da keine Standorte des Deutschen Wetterdienstes beeinträchtigt würden bzw. betroffen seien.

Die **Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein** kritisiert in Abstimmung mit der Generaldirektion Wasserstraße und Zentrale zunächst, dass Kriterien, die aus ström- und schifffahrtspolizeilicher Sicht von wesentlicher Bedeutung seien, nicht bzw. nur teilweise berücksichtigt worden seien.

#### Fahrrinne:

Die Fahrrinne müsse frei von Hindernissen sein, welche die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen. Sie sei an dieser Stelle im Grundmaß 120 m breit, zuzüglich Kurvenverbreiterung.

#### Durchfahrtsbreite:

Das Fahrwasser des Rheins sei grundsätzlich pfeilerfrei zu überspannen. Abweichungen hiervon seien stichhaltig zu begründen. Das Fahrwasser sei der Teil der Wasserstraße, der den örtlichen Umständen nach vom durchgehenden Schiffsverkehr benutzt werde und im Regelfall breiter als die Fahrrinne sei.

#### Mindestdurchfahrtshöhe:

Bei maximaler Durchbiegung der Brücke und in allen Bauzuständen sei im Bereich der Durchfahrtsbreite eine Mindestdurchfahrtshöhe von 9,10 m über dem jeweils geltenden Höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW) vorzusehen. Die Mindestdurchfahrtshöhe neuer Brücken solle jedoch nicht geringer sein, als die Durchfahrtshöhe von Brücken, die in der Nähe bereits vorhanden oder geplant seien, damit kein zusätzlicher Engpass entstehe.

#### Einbauten:

Sofern abweichend vom o. g. Grundsatz der Pfeilerfreiheit dennoch Einbauten in das Fahrwasser, die durch Schiffsanfahrungen potenziell betroffen sein können (Gefährdungsraum), notwendig und nach den oben genannten Kriterien möglich seien, seien



diese auf Schiffsstoß zu bemessen (gemäß Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung WS 13/5257.3/1 vom 02.06.2010: „Richtlinien für die Ermittlung des Gefährdungsrums an Bundeswasserstraßen“). Die Gründung etwaiger Strompfeiler dürfe im Endzustand für die Bereiche über der Sohle nicht über die seitlichen Ausmaße der Pfeiler ragen.

#### Radar:

Brücken seien so anzuordnen und zu gestalten, dass die Radarfahrt der Schifffahrt nachweislich nicht beeinträchtigt werde.

#### Sperrzeiten:

In der Bauphase seien Sperrungen zu minimieren. Die Summe aller Sperrzeiten solle 24 Stunden nicht übersteigen.

Bei allen Brücken-Varianten gelte die Forderung, dass das Fahrwasser grundsätzlich Pfeilerfrei zu überspannen ist. Die Forderung werde bei allen Varianten nicht erfüllt.

#### Variante „Tieflage zentral“:

Die im Lageplan ersichtliche Pfeileranordnung sowie der dargestellte Verlauf der Fahrrinne ließen vermuten, dass mit einem fehlerhaften Fahrrinnenverlauf geplant worden sei. Offenbar sei die Fahrrinnengrenze an km 556,6 und km 557,0 als Gerade verbunden worden. Die Stützpunkte dazwischen, die den Kurvenverlauf abbilden, seien nicht berücksichtigt worden, sodass die erforderliche Durchfahrtsbreite nicht eingehalten worden sei. Sofern die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) der Errichtung von Pfeilern im Fahrwasser grundsätzlich zustimmen könne und dem Vorschlag der WSV zum Pfeilerabstand folge, sei zwischen den Fahrrinnenrändern und den jeweiligen Außenseiten der Pfeiler (Bezugspunkt ist der Pfeilerfuß) ein Mindestabstand von 10 m einzuhalten. Somit müsse die lichte Stützweite zwischen den Pfeilern im Bereich der Fahrrinne mindestens 140 m betragen. Mögliche Kurvenradien der Fahrrinne seien bei der Ermittlung zu berücksichtigen. Die Mindesthöhe von 9,10 m über HSW sei für die Durchfahrtsbreite einzuhalten. Die Durchfahrtsbreite sei in diesem Fall die lichte Stützweite zwischen den Pfeilern im Bereich der Fahrrinne.

#### Variante „Hochlage zentral“:

Dieser Variante könne aus folgenden Gründen keinesfalls zugestimmt werden:

Der Außenbezirk (ABZ) St. Goar sei 2010 neu erbaut worden. Die Anlage des Betriebsgeländes, insbesondere der Betriebsgebäude und der Steiger, seien gerade unter Berücksichtigung der besonderen beengten Lage zwischen der B 9 und dem Rhein so vorgenommen worden, dass der ABZ seine Aufgaben für die WSV wahrnehmen könne. Es sei zu befürchten, dass die von der Hochbrücke ausgehenden Emissionen die Beschäftigten der WSV gefährden. Es werde der Aussage widersprochen, dass in Bezug auf Lärmemissionen vom Straßenverkehr der Brücke lediglich die überbrückten Anlagen und Gebäude des ABZ betroffen seien und dass die Gefährdung als gering



zu bewerten sei. Auf dem Betriebsgelände sei aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine freie Fläche für einen Brückenstützpfiler vorhanden. Auch der anscheinend angedachte Abriss des südlichen Gebäudes, dem ebenfalls in keiner Weise zugestimmt werden könne, würde nicht weiterhelfen. Würde der Stützpfiler auf dem Betriebsgelände des ABZ gebaut werden, sei der ABZ erheblich bei der Durchführung seiner Arbeiten eingeschränkt, da u.a. durch den Stützpfiler der Weg zu den Liegestellen der Fahrzeuge des ABZ abgeschnitten sei. Ein effektives und uneingeschränktes Arbeiten auf dem Betriebsgelände sei nicht mehr möglich.

Auch wenn der LBM im Rahmen der zwischenzeitlich erfolgten Abstimmung nunmehr zusichere, auf einen Pfeiler auf dem Betriebsgelände des Außenbezirkes St. Goar zu verzichten, bestünde dennoch das Hauptproblem der Überquerung der Umschlags- und Liegeplätze weiter fort: Die Brücke würde die Zufahrt zum Hafen St. Goar und einen Teil der Liegefläche des Hafens des ABZ überspannen, was die Nutzung dieser Liegeflächen durch WSV-Fahrzeuge erheblich einschränken würde, da nach § 7.02 der Rhein-SchPV das Stillliegen unter Brücken untersagt sei. Eine weiterhin uneingeschränkte Nutzbarkeit des ABZ sei jedoch deshalb von besonderer Bedeutung, weil der ABZ am Anfang der nautisch anspruchsvollen Gebirgsstrecke des Rheins liegt und eine jederzeitige und schnelle Einsatzbereitschaft - insbesondere bei Havarien - unabdingbar sei und in keiner Weise eingeschränkt werden dürfe. Die Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sei von dieser Variante letztlich in einer nicht hinnehmbaren Weise betroffen.

#### Variante „Tunnel“:

Nach dem im Erläuterungsbericht dargestellten derzeitigen Stand der Planung sei - bei geschlossener Bauweise - mit keinen Beeinträchtigungen für die Wasserstraße und die Schifffahrt zu rechnen.

#### Variante „Tieflage außerhalb“:

Sofern die ZKR der Errichtung von Pfeilern im Fahrwasser grundsätzlich zustimmen könne und dem Vorschlag der WSV zum Pfeilerabstand folge, sei zwischen den Fahrinnenrändern und den jeweiligen Außenseiten der Pfeiler (Bezugspunkt ist der Pfeilerfuß) ein Mindestabstand von 10 m einzuhalten. Somit müsse die lichte Stützweite zwischen den Pfeilern im Bereich der Fahrrinne mindestens 140 m betragen. Mögliche Kurvenradien der Fahrrinne seien bei der Ermittlung zu berücksichtigen.

Die Mindesthöhe von 9,10 m über HSW sei für die Durchfahrtsbreite einzuhalten. Die Durchfahrtsbreite sei in diesem Fall die lichte Stützweite zwischen den Pfeilern im Bereich der Fahrrinne. Nach der aktuellen Planung sei erkennbar, dass die Brückenkonstruktion voraussichtlich nicht der Forderung einer radargerechten Gestaltung entsprechen werde. Um dies zu vermeiden, seien Zusatzmaßnahmen erforderlich, um die sichere Radarfahrt der Schifffahrt nicht zu beeinträchtigen. Andernfalls bestünde eine

erhebliche Gefahr für die Schifffahrt und dieser Variante könne nicht zugestimmt werden. Nach der Abstimmung mit dem LBM sichere dieser zu, erforderliche Zusatzmaßnahmen für die sichere Radarfahrt der Schifffahrt umzusetzen.

Variante „Fährbetrieb optimiert“:

Die Variante „Fährbetrieb optimiert“ gehe von dem gleichzeitigen Einsatz von zwei Fähren aus. Daraus lasse sich nach derzeitigem Stand der Planung lediglich eine Verdopplung des fährbedingten Querverkehrs ableiten, was in schifffahrtspolizeilicher Hinsicht aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Fahrrinne 120 m breit, gerader Streckenbereich) kein Problem darstelle. Sofern diese Variante weiterverfolgt werde, sei zu beachten, dass die durchgehende Schifffahrt nicht durch den gesteigerten Fährbetrieb beeinträchtigt werden dürfe.

Variante „Fährbetrieb optimiert + 24h“:

Die Variante „Fährbetrieb optimiert + 24h“ sehe zusätzlich zu den Maßnahmen der Variante „Fährbetrieb optimiert“ die Ausweitung des Fährbetriebs auf 24h/Tag vor. Auch wenn sich dadurch eine zusätzliche Erhöhung des Querverkehrs ergebe, bestehen in schifffahrtspolizeilicher Hinsicht keine grundsätzlichen Bedenken. Im Übrigen werde auf die Ausführungen zum „Fährbetrieb optimiert“ verwiesen.

Die **PLEdoc GmbH** teilt im Rahmen der 2. Beteiligung mit, dass die von der PLEdoc GmbH verwaltete Versorgungsanlage im Einzelnen konkret benannter Eigentümer von der geplanten Maßnahme nicht betroffen seien. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von der PLEdoc GmbH verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen sei. Um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren wird gebeten. Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit der PLEDoc GmbH.

Die **Amprion GmbH** hat im Rahmen der 1. und 2. Beteiligung mitgeteilt, dass in deren Planungsbereich keine Höchstspannungsleitungen verliefen. Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich lägen aus heutiger Sicht nicht vor.

Die **Syna GmbH**, Frankfurt, äußert unter der Voraussetzung, dass bestehende und projektierte Versorgungsanlagen bei der weiteren Bearbeitung des Vorganges Berücksichtigung fänden, keine Bedenken.

Das **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**, Bonn, teilt mit, dass durch die in den Unterlagen genannte und näher be-

schriebene Planung keine Belange der Bundeswehr berührt werden. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger der öffentlichen Belange keine Einwände.

Die **Deutsche Bahn AG, die DB Immobilien**, als von der **DB Netz AG und der DB Energie GmbH** bevollmächtigte Unternehmen teilt mit, dass in dem Raumordnungsverfahren Kreuzungsmaßnahmen (Brückenbauwerk oder Tunnelbauwerk) mit der Bahnlinie geplant seien und vor Baubeginn zwischen dem Antragsteller und der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach EKrG, ggf. eine Planungsvereinbarung und eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen sei und benennt die konkreten Ansprechpartner der DB Netz AG.

Baumaßnahmen entlang der Bahnstrecke bedürften in jedem Falle der Abstimmung mit der DB Netz AG.

Die Antragsunterlagen der die Deutsche Bahn AG, die DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigen Unternehmen berührenden Baumaßnahmen bedürfen der frühzeitigen Abstimmung und möchten - mit detaillierten Plänen - rechtzeitig vor Baubeginn der Deutschen Bahn AG, der DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigen Unternehmen zur Stellungnahme und ggf. vertraglichen Regelung vorgelegt werden.

Die gemäß Landesbauordnung festgesetzten Abstandflächen zu dem Bahngelände müssten hierbei eingehalten werden. Die Standsicherheit, Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen und die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes seien jederzeit zu gewährleisten. Die Sichtverhältnisse auf die Signale und Bahnanlagen müssten jederzeit gewährleistet werden. Der Zugang zu den Bahnanlagen müsse jederzeit für Prüfungen oder Instandhaltungsarbeiten, Rettungs- und Notfallmanagement gewährleistet sein. Während der Arbeiten müsse in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich der Gleise, einschließlich des Luftraumes, nicht berührt würden. Das Baufeld sei in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen könnten. Auf oder im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften müsse jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel und Leitungen gerechnet werden. Dies sei bei der Ausführung von Erdarbeiten zu beachten. Evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen müssten umgelegt oder gesichert werden. Die anfallenden Kosten gingen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstünden Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen könnten.



In Bereich des Raumordnungsverfahrens sind eventuell Grundstücke der DB AG mit einbezogen. Es wird gebeten, vor Rechtskraft des Verfahrens für das gewidmete Bahngelände rechtzeitig eine Kaufanfrage zu stellen.

Im Rahmen der 2. Beteiligung wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

In den Raumordnungsverfahren sind Kreuzungsmaßnahmen (Brückenbauwerk oder Tunnelbauwerk) mit der Bahnlinie geplant. Vor Baubeginn ist zwischen dem Antragsteller und der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach EKrG, ggf. eine Planungsvereinbarung und eine Baudurchführungsvereinbarung, abzuschließen.

Baumaßnahmen entlang der Bahnstrecke bedürfen in jedem Falle der Abstimmung mit der DB Netz AG.

Die Antragsunterlagen der Deutschen Bahn AG berührenden Baumaßnahmen müssen frühzeitig mit der Deutschen Bahn AG abgestimmt und mit detaillierten Plänen rechtzeitig vor Baubeginn zur Stellungnahme und ggf. vertraglichen Regelungen vorgelegt werden.

Die **Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH** teilt mit, dass sich im Planbereich Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH befinden.

Variante „Tieflage zentral“:

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH (siehe Anlage). Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien und nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürften. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, werden mindestens drei Monate vor Baubeginn benötigt, um ihren Auftrag an [TFR.Stuttgart.SW@Vodafone.com](mailto:TFR.Stuttgart.SW@Vodafone.com), um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Es wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH ggf. (z. B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten sind.

Der **Naturschutzbund Deutschland (NABU)**, **Kreisgruppe Rhein-Lahn**, der **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)** und die **Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie (GNOR)** halten eine feste Mittelrheinquerung aus Gründen des Klima- bzw. Naturschutzes und der anstehenden Verkehrswende für nicht erforderlich. Aus Sicht des NABU Kreisgruppe Rhein-Lahn seien die

Fährvarianten als die mit Abstand günstigsten Varianten einzustufen und damit in jedem Fall zu bevorzugen.

In verkehrstechnischer Hinsicht sei nicht ausreichend dargelegt, wie sich Mehrverkehr und Verkehrsströme, die aus der Verbindung der Autobahnen A 61 und A 3 resultierten, auf die Umgebung auswirkten. Auch eine adäquate ÖPNV- bzw. Fuß- und Radwegverbindung sei nur unzureichend geklärt. Erhebliche Bedenken bestünden ebenfalls im Hinblick auf die Belastung des Welterbes Oberes Mittelrheintal durch eine feste Querungsvariante sowie auf die Kosten und die Hochwassersicherheit eines Bauwerks. Auch seien bisher keine Untersuchungen bzw. geologischen Einschätzungen der Bergbeschaffenheit durchgeführt worden. Darüber hinaus sei das städtebauliche Fachgutachten nur unzureichend.

Vor allem aber aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher sowie artenschutzrechtlicher Sicht bestünden erhebliche Bedenken gegen alle festen Querungsbauwerke. Innerhalb des Plangebietes kämen eine Reihe bedeutsamer Biotopstrukturen sowie gesetzlich geschützter Biotop- und Lebensraumtypen sowie besonders und streng geschützter Arten vor. Die folgenden Schutzgebiete lägen innerhalb des Untersuchungsbereiches und seien teilweise erheblich von den jeweiligen Planungen betroffen:

Naturschutzgebiet „Rheinhänge von Burg Gutenfels zur Loreley“:

Der Schutzzweck sei die Erhaltung des Gebiets mit seiner besonderen Eigenart und landschaftlichen Schönheit sowie aus landeskundlichen Gründen. Das Gebiet rage südlich in den Untersuchungsraum hinein, sei aber durch die geplanten Bauwerke nicht betroffen, da alle Varianten einen Abstand von mindestens 1,7 Kilometern dazu einhalten.

Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“:

Alle untersuchten Varianten lägen innerhalb des LSG. Dessen Schutzzweck sei unter anderem die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart, der Schönheit und des Erholungswertes des Rheintales und seiner Seitentäler, mit den das Landschaftsbild prägenden, noch weitgehend naturnahen Hängen und Höhenzügen. Insgesamt sei der Landschaftsraum mit seinen bizarren Felsformationen, charakteristischen Burgen, naturnahen Wäldern und der durch Weinbau geprägten Kulturlandschaft von besonderer Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung. Insbesondere bei Realisierung der Variante „Hochlage zentral“ sei eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes zu erwarten: Das Landschaftsbild würde maßgeblich durch das Bauwerk verändert. Die landschaftsbezogene Erholung würde beeinträchtigt durch die visuelle Wahrnehmung des riesigen Bauwerkes von den Wanderwegen aus, in der Sichtachse zur Burg Rheinfels, zum Rabenack und im Gründelbachtal; bei letzterem zusätzlich durch Verlärmung.



#### FFH-Gebiet Nr. 5510-301 „Mittelrhein“:

Dieses sei randlich von der Brücke in Tieflage außerhalb betroffen. Die Verträglichkeitsuntersuchungen kommen zwar zu dem Ergebnis, dass keine der Varianten ein Risiko für eine erhebliche Beeinträchtigung für das europäische Schutzgebiet darstelle; allerdings sei das Land Rheinland-Pfalz mit der Ausweisung des Flussabschnittes als FFH-Gebiet nicht nur die Verpflichtung eingegangen, den Erhaltungszustand zu sichern, sondern auch, die relevanten Artvorkommen zu fördern und wiederherzustellen. Die Renaturierung des Rheinufer bei Wellmich sei durch den Bau der Brücke nicht mehr möglich. Hinzu käme die Prognoseunsicherheit in Bezug auf die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen der Lebensräume von Fischen, Neunaugen und Bachmuschel aufgrund möglicher Sedimenteinträge. Gänzlich unberücksichtigt sei hier auch das Projekt „Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein“, das im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit hoher Priorität vorangetrieben werde. Die aktuellen Planungen sähen eine Erhöhung der Fahrrinntiefe bei Niedrigwasser von 1,90 m auf 2,10 m sowie eine Angleichung der Abladetiefen vor. Es seien verschiedene Bauwerke („wasserstützenden Maßnahmen“) sowie die Entnahme von Sohlmaterial vorgesehen. Ziel der Maßnahmen sei es unter anderem, die Diversität der Strömungen zu ändern und diese zum Wohl der Schifffahrt laminarer zu gestalten. Damit gehe auch die Diversität an Substraten zurück, Korngrößen würden vereinheitlicht. Auch die Artenvielfalt hänge mit der Strömungsvielfalt zusammen. Welche Auswirkungen dies auf die Strömungsverhältnisse und damit auch auf die Flora und Fauna (sowohl in den Unterwasserzonen als auch in den Uferbereichen) ausübe, sei völlig unklar.

#### FFH-Gebiet Nr. 5711-301 „Rheinhänge zwischen Lahnstein und Kaub“:

Das FFH-Gebiet verlaufe auf großem Gebiet, sehr zerklüftet auf beiden Seiten des Mittelrheintals. Es vereine ganz unterschiedliche Biotope (vielfältige Trockenrasengesellschaften der Steilhänge, Wälder und Gebüsche, kleinteilige Weinberge auf den sonnigen Rheinterrassen). Die süd- und südwestexponierten Hanglagen östlich St. Goarshausen und im angrenzenden Forstbachtal stellten mit ihren kleinteiligen Terrassen und naturnahen Wäldern ein wichtiges Element des europäischen Schutzgebietes dar, nicht zuletzt als Biotopverbundachse für thermophile Tier- und Pflanzenarten. Für die Varianten „Hochlage zentral“ und „Tunnel“ am Tunnelportal im Hasenbachtal seien erhebliche Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraumtyps 9180 (Schlucht- und Hangmischwälder) nicht ausgeschlossen. Bei der Hochlage seien zusätzlich gesetzlich geschützte Biotope und Biotope des Lebensraumtyps 8230 (Silikatfelskuppen mit ihrer Pioniervegetation) beansprucht. Die Inanspruchnahme bedeutsamer Biotopstrukturen sowie von gesetzlich geschützten Biotop- und Lebensraumtypen des Anhangs der FFH-Richtlinie seien durch entsprechende Schutzmaßnahmen zwingend zu vermeiden. Dies gelte



auch insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Verluste in Abhängigkeit der jeweiligen Regenerationszeiträume und speziellen Standortansprüche nur bedingt ausgeglichen werden könnten.

Vogelschutzgebiet Nr. 5711-401 „Mittelrheintal“: Die Auswirkungen auf das VSG seien für alle Varianten als eher gering eingestuft. Allerdings bestehe im Wellmicher Bachtal eine Prognoseunsicherheit in Bezug auf das mögliche Vorkommen des Haselhuhns.

Zudem seien verschiedene geschützte Arten betroffen:

Vögel: Insbesondere die reich strukturierten und vorwiegend südexponierten Steilhänge bei Wellmich sowie im Gründel- und Hasenbachtal seien für viele Arten ein wichtiger Brutlebensraum. Von 56 nachgewiesenen Arten würden 19 als wertgebende Arten eingestuft, hiervon würden 13 als potenzielle Brutvögel erfasst. In den Uferbereichen von Fellen/Wellmich komme es bei der Variante „Tiefelage außerhalb“ zu Verlusten von Habitaten gefährdeter Vogelarten. In dem bewaldeten Hang unterhalb der Burg Rheinfels sei zudem der streng geschützte Waldkauz als Brutvogel nachgewiesen. Somit käme es bei der Variante „Hochlage zentral“ zum Verlust von Waldkauzhabitat.

Das Haselhuhn habe nicht nachgewiesen werden können, jedoch könne ein Vorkommen im Wellmicher Bachtal nicht ausgeschlossen werden. Eine durch die festen Querungen zu erwartende deutliche Verkehrszunahme im Wellmicher Bachtal führe zu einem erhöhten Kollisionsrisiko. Dieses solle durch verkehrslenkende Maßnahmen und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs von 50 km/h vermindert werden. Allerdings sei die L 334 bereits jetzt so beschaffen, dass sie eine viel höhere Geschwindigkeit aufgrund ihrer Beschaffenheit gar nicht zulasse. Es gebe zahlreiche Uferabbrüche, Felsnasen und Engstellen. Bei steigendem KFZ-Verkehr sei ohne Frage auch mit mehr Wildunfällen zu rechnen. Es sei nachzuweisen, dass das Haselhuhn durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werde – bis dahin sei davon auszugehen. Die avifaunistischen Begehungen seien in der Zeit von März bis Juni 2020 durchgeführt worden. Wintergäste hätten damit nicht erfasst werden können.

Wildkatze: Im Wellmicher Bachtal befänden sich Wildkatzen- und Wildtierwanderkorridore von europaweiter Bedeutung. Das Gebiet um das westliche Gründelbachtal mit seinen Seitentälern sei ein Kernlebensraum der Europäischen Wildkatze, es lägen Reproduktionsnachweise vor. Da Wildkatzen weitgehend menschliche Siedlungen mieden, seien die siedlungsnahen Querungsbauwerke mit relativ geringen Risiken für diese Tierart verbunden. Die prognostizierte Verkehrszunahme in den Seitentälern – insbesondere auf der L 334, für die bei einer Realisierung der Vorzugsvariante mit einer Verdreifachung des Verkehrsaufkommens zu rechnen sei – führe allerdings zu einem erhöhten Kollisionsrisiko. Auch mit einer Entwertung des Bachtals als Lebensraum für die Wildkatze sei zu rechnen. Es werde

schon jetzt auf Wildkatzen als Todesopfer des Straßenverkehrs an der A 61, in Holzfeld und im Bereich der L 213 hingewiesen. Dies solle durch verkehrslenkende Maßnahmen und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs von 50 km/h vermindert werden. Dennoch gelte auch hier: Bei steigendem KFZ-Verkehr sei mit mehr getöteten Wildkatzen zu rechnen.

Fledermäuse: In Bezug auf die Artengruppe der Fledermäuse bestehe aufgrund der zu erwartenden Waldverluste ein höheres Gefährdungspotenzial bei Realisierung der Variante „Hochlage zentral“, wobei das Quartier des Großen Mausohrs in der Kirche von St. Goar zu beachten sei. Bei der Variante „Tieflage außerhalb“ werde von einer Gefährdung für Zwerg- und Rauhaufledermaus aufgrund von kleinflächigem Verlust von Habitatstrukturen ausgegangen. Beide Arten nutzten die Rheinufer für Nahrungsflüge. Laut vorliegender Untersuchung bilde der Standort Wellmich „mit Ausnahme des Auwaldes“ keinen attraktiven Lebensraum für Fledermäuse. Dieser kleine Auwald mit Wiese könne durch einen Brückenbau zerstört werden. Der Auwald sei zu erhalten und zu schützen. Was den Tunnel angeht, so werde das Umfeld beider geplanter Tunnelportale von verschiedenen Fledermausarten für Nahrungsflüge genutzt.

Haselmaus: Bei Realisierung der Variante „Hochlage zentral“ sei von einer Beeinträchtigung der streng geschützten Haselmaus (FFH-IV) auszugehen. Diese hätte im Eichen-Hainbuchenwald unterhalb der Burg Rheinfels sowie in den Felsengebüschen auf der gegenüberliegenden Talseite des Gründelbachtals nachgewiesen werden können. Im Hasenbachtal seien keine Hinweise auf Haselmausvorkommen gefunden worden, aufgrund der strukturellen Eignung des Gebietes als Lebensraum sei ein Vorkommen jedoch nicht auszuschließen.

Reptilien: Im Untersuchungsgebiet hätte die Mauereidechse und die Westliche Smaragdeidechse nachgewiesen werden können. Mit Vorkommen von Blindschleiche und Waldeidechse sei zu rechnen. Bei Realisierung der Variante „Hochlage zentral“ könnten Habitatverluste und anlagebedingte Tötungen, darunter auch der Smaragdeidechse, im Bereich der Tunnelportale nicht ausgeschlossen werden. Bei einer Realisierung des Tunnels könnten Beeinträchtigungen von Reptilien im Bereich der Tunnelportale insbesondere in der Bauphase nicht ausgeschlossen werden.

Tagfalter: Beeinträchtigungen der Schmetterlingsfauna könnten im Bereich der Tunnelportale bei der Variante „Hochlage zentral“ nicht ausgeschlossen werden. Die Variante „Tieflage außerhalb“ verlaufe linksrheinisch durch das Nachweisgebiet der Spanischen Flagge (FFH-Anh. II); rechtsrheinisch durch Habitate von Spanischer Flagge, Segelfalter und Kleinem Würfel-Dickkopffalter. Eine Beeinträchtigung der Schmetterlingsfauna könne hier nicht ausgeschlossen werden. In der FFH-VP „Rheinhänge zwischen Lahnstein und Kaub“ heiße es bezüglich der Spanischen Flagge: „Bei allen Varianten sei zudem eine erhöhte Kollisionsgefahr mit Fahrzeugen



auf dem an die Varianten angeschlossenen Straßennetz durch die vorhabensbedingte Zunahme der Verkehrsbelastung denkbar. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmengen von maximal 9.400 Kfz/24h, sind jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.“ Dies sei anzuzweifeln, da von einer deutlich höheren Verkehrsbelastung ausgegangen werde, der durch den Wegfall der Fähren sowie durch die Verbindung der Autobahnen entstehe. Somit müsse also auch von einem erhöhten Tötungsrisiko bei steigendem Kfz-Verkehr ausgegangen werden. Fische, Neunaugen sowie Muscheln: Es bestehe eine Prognoseunsicherheit in Bezug darauf, wie erheblich die Lebensräume von Fischen, Neunaugen und Bachmuschel aufgrund möglicher Sedimenteinträge beeinträchtigt werden. Es sei nachzuweisen, dass die europarechtlich geschützten Arten durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt würden. Hierbei seien auch die zusätzlichen Auswirkungen des Projektes „Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein“ zu berücksichtigen.

#### UNESCO:

Das Obere Mittelrheintal sei seit 2002 in die Welterbeliste der UNESCO eingetragen. Bereits damals habe die UNESCO den vom Land Rheinland-Pfalz (RLP) beantragten Bau einer festen Rheinquerung klar abgelehnt. Es seien verschiedene Gutachten erstellt worden und es habe ein Wettbewerb stattgefunden. Bei diesem Wettbewerb habe es sich jedoch nicht, wie in den Gutachten beschrieben, um einen Realisierungswettbewerb, sondern um einen Architekturwettbewerb gehandelt, der zahlreiche technische und wirtschaftliche Details nicht berücksichtigt habe.

Bei der Sitzung der UNESCO im Jahr 2011 habe das Welterbekomitee zwar entschieden, dass eine Brücke über den Rhein gebaut werden könne. Dazu seien aber als Kriterien angegeben worden, dass diese zugunsten von regionalem Verkehr (kein überregionaler Verkehr) und der Verbesserung der regionalen Verkehrsanbindung entstehe, keine visuelle Beeinträchtigung des OUV = Outstanding Universal Value (Loreleyfelsen) erfolge und der geeignetste Standort Fellen/Wellmich sei.

Die Beratungsgesellschaft der UNESCO (ICOMOS) habe sich in ihrer Pressemitteilung von 2011 dahingehend geäußert, dass das Projekt einer festen Rheinquerung ein Attentat auf das Welterbe sei, da es auch der überregionalen Anbindung an die großen Verkehrsachsen A 3 und A 61 und der Anbindung des Flughafen Hahn an die rechte Rheinseite diene, wodurch das Mittelrheintal zusätzlich belastet werde.

Im Erläuterungsbericht Seite 112 heiße es ferner, dass die visuelle Verträglichkeit und die Unversehrtheit des Welterbes mit der geplanten Rheinbrücke zwischen Fellen und Wellmich festgestellt und von ICOMOS/UNESCO bestätigt worden seien. Dabei sei jedoch außer Acht gelassen worden, dass gemäß Brückenbeschreibung in der UVS (Seite 109) die Gesamthöhe einer solchen Brücke 27 Meter betrage, die Brücke also deutlich höher sei als eine niedrige Brücke im Tal.

Zudem habe die UNESCO gefordert, dass die Brücke das Sichtdreieck zwischen Katz, Maus und Rheinfels nicht stören dürfe, was aktuell jedoch nicht auszuschließen sei. Die UNESCO empfehle regelmäßig, die hohen Belastungen des Welterbes Oberes Mittelrheintal durch den Bahnlärm zu reduzieren. Nunmehr sei in einem Gutachten festgestellt worden, dass der Lärm des Straßenverkehrs die zulässigen Lärmwerte bereits jetzt überschreite. Es sei nicht nachvollziehbar, dass das Gutachten dennoch den Bau einer festen Rheinquerung und damit eine weitere Zunahme des Straßenverkehrslärms empfehle.

#### Flächenverbrauch und Boden:

Für Bauprojekte würden der Natur und Landwirtschaft immer wieder wertvolle Flächen entzogen, die danach - selbst bei bester Entsiegelung - nie wieder den ökologischen Wert zurückbekommen können, den sie zuvor hatten. Die mit dem Flächenverbrauch einhergehende Versiegelung habe negative Auswirkungen auf die Artenvielfalt, den Klimaschutz und die Trinkwasserentstehung. Durch die Versiegelung seien die ökologischen Funktionen als Lebensraum, Kohlenstoffsенke und Wasserfilter verloren. Damit sei bei allen festen Querungsvarianten sowohl bei den Bauwerken selbst als auch bei den Straßenanbindungen zu rechnen.

Die Flächeninanspruchnahme sei bei der Variante „Hochlage zentral“ durch die Trassenführung entlang des Berghangs unterhalb der Burg Rheinfels am höchsten (14.650 m<sup>2</sup>). Hierbei seien auch Biototypen von sehr hoher und hoher Bedeutung betroffen. Bei der Variante „Tunnel“ seien Biototypen mit hoher Bedeutung betroffen.

#### Lärm:

Die jetzt vorgelegten Gutachten hätten festgestellt, dass der Verkehrslärm in allen geprüften Varianten der festen Rheinquerungen deutlich zunehme. Auf Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Verlärmung und Erhöhung von Lärmemissionen im Bereich von Straßenzügen, die die Anbindung der einzelnen Varianten an das übergeordnete Straßennetz vermitteln, sei zu verweisen. „Bei der Variante „Tiefelage außerhalb“ sei deutlich die Verkehrszunahme auf der B 9 und B 42 zu erkennen“. Deutliche Lärmzunahmen von > 3 dB(A) würden beschrieben, die insbesondere die Stadtteile St. Goar und St. Goarshausen und die Stadtteile Fellen und Wellmich betreffen. „Hier seien höhere Lärmbelastungen der Anwohner zu verzeichnen.“ Die Wohnhäuser in den allgemeinen Wohngebieten und Mischgebieten speziell in St. Goarshausen und St. Goar seien bereits heute durch Verkehrslärm Tag und Nacht vorbelastet. Der Immissionsgrenzwert würden am Tag und in der Nacht an einigen Häusern in Wohn- und Mischgebieten in St. Goarshausen, Wellmich, St. Goar, Biebernheim und Werlau überschritten. Die Rheinfels-Grundschule in St. Goar werde durch ihre unmittelbare Nähe zur B 9 und der steigenden Verkehrs- und Lärmbelastung bereits am Tag von Lärmpegeln bis zu 59 dB(A) Tag belastet. Die hohen Lärmpegel an der Bebauung an der Bahnhofstraße in St. Goarshausen und

Heerstraße in St. Goar resultierten aus der geringen Entfernung von teilweise ca. 5,00 m zur Achse der hoch belasteten Straßen B 9 und B 42 im Ausbaubereich mit DTV2030 = 4.812 Kfz/Tag und DTV2030 = 4.387 Kfz/Tag. Die Zunahme des Verkehrslärms werde wiederum die Rheinfels-Grundschule in St. Goar mit bis zu 64 dB(A) am Tag betreffen. Dadurch komme es in St. Goarshausen auf der Bahnhofsstraße und in St. Goar auf der Heerstraße zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Zeitbereich Tag und Nacht. Weil die Verkehrsführung nicht klar sei, könne nicht erkannt werden, wo zusätzliche Lärmbelastungen entstünden. Nicht ausgewiesen seien die Lärmbelastungen für die Orte, über die neuer Straßenverkehr zu oder abgeführt werde, werden solle oder werden könne (Hirzenach, Kestert, Kamp-Bornhofen, Boppard Holzfeld usw.). Zusammenfassend könne hinsichtlich Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Verlärmung festgehalten werden, dass die Varianten „Fährbetrieb optimiert“ und „Fährbetrieb optimiert + 24h“ die mit Abstand günstigsten Alternativen darstellen würden, da nur sehr wenige Wohnhäuser in Wohn- und Mischgebieten des Untersuchungsraumes im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030 mit mehr als 3 dB(A) belastet würden. Die Variante „Tiefelage außerhalb“ schneide mit 204 bzw. 225 Wohnhäusern, die tagsüber bzw. nachts mit mehr als 3 dB(A) belastet werden, zwar deutlich schlechter ab, stelle unter den Varianten einer festen Rheinquerung jedoch die günstigste Alternative dar. Allein diese Feststellung müsse bewirken, dass ausschließlich die Optimierung des Fährverkehrs für die Rheinquerung in Betracht zu ziehen sei.

#### Gesamtbewertung

Durch das Vorhaben komme es zu einem massiven Eingriff in Natur und Landschaft. Durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen würden Wildkatzen- und Wildtierwanderkorridore entwertet, Lebensräume würden zerschnitten, die Zahl an Wildunfällen werde steigen. Das Landschaftsbild sei massiv beeinträchtigt bzw. werde dauerhaft zerstört und verändert. Im Vorhabengebiet sowie in der näheren Umgebung sei eine Vielzahl von naturschutzrechtlichen Schutzgebieten ausgewiesen und eine Vielzahl verschiedener Biotoptypen anzutreffen, die durch ihren Abwechslungsreichtum und Verzahnung einen Lebensraum verschiedenster Tier- und Pflanzenarten darstellten. Alle festen Querungsvarianten trügen zu einer Minderung der ökologischen Wertigkeit dieser Gebiete bei.

#### Im Rahmen der 2. Beteiligung wurden seitens der drei Naturschutzverbände (NABU, BUND, GNOR) folgende gemeinsame Stellungnahme abgegeben:

Die Verbände sind zunächst der Auffassung, dass einzelne Werte nicht korrekt dargestellt seien. Ergänzend werde darauf hingewiesen, dass es an einem Gesamtverkehrskonzept und an einem Nachweis der Hochwasserfreiheit inkl. der

Erreichbarkeit der Brücke bei Hochwasser fehle. Das vorhandene ÖPNV-Angebot (vergleiche VRM) werde nicht ausreichend berücksichtigt.

#### Flächenverbrauch und Boden:

Der LBM konstatiere, dass die Flächen unterhalb der Brücken nicht verloren oder versiegelt seien – sie gingen als „überprägte Flächen“ in die Bilanzierung ein. Diese Überprägung bedeute, dass für eine Vielzahl von Tieren eine Barrierewirkung entstehe und die Fläche als Lebensraum verloren sei. Auch das brückenscheue Verhalten einiger terrestrischer, aquatischer und semiaquatischer Arten – bekanntestes Beispiel sei der Fischotter, das Verhalten werde auch u.a. bei Fischen und Libellen beobachtet – zeige die Bedeutsamkeit der Überprägung.

Dabei könne das Brückenbauwerk ganz unterschiedliche Störwirkungen auch im Ufer- und Gewässerbereich entfalten: Etwa durch Beschattung, Schadstoffeinträge (organische und anorganische Schadstoffe, Staub, Reifenabrieb etc.), Einleitung von Wasser und nachfolgende Veränderung des Bodens bzw. Untergrundes, Ablagerungen oder Substratveränderungen. Somit sei neben dem direkten Lebensraumverlust auch mit einer Barrierewirkung und/oder Verringerung bzw. Verhinderung einer Besiedlung durch bestimmte Arten zu rechnen.

Die **Landes-Aktions-Gemeinschaft Natur und Umwelt Rheinland-Pfalz e.V. (LAG)** präferiert die Variante „Tieflage außerhalb“, da hier kaum ein Eingriff in die Landschaft, vorgenommen werde und diese auch von der Bevölkerung am meisten favorisiert werde. Zudem störe sie das Landschaftsbild am wenigsten.

Die Variante „Tieflage innerhalb“ sei nur schwer machbar, störe das Landschaftsbild von der Loreley aus gesehen und solle nicht verwirklicht werden. Auch die Variante „Hochlage zentral“ sei nicht zu empfehlen, da hiermit ein hoher Eingriff in die Landschaft verbunden sei und das Landschaftsbild gestört werde.

Auch die Variante „Tunnel“ mit Westportal in St. Goar und Ostportal in St. Goarshausen stelle einen erheblichen Eingriff in die Landschaft für die Ein- und Ausfahrten, da diese durch Hochwassergefahr hochgelegt werden müssten. Diese werde auch wegen enormer Kosten nicht verwirklicht.

Die Variante „Fährbetrieb optimiert“ mit bestehenden Betriebszeiten beinhalte keine Rheinquerung bei Nacht und sei daher nicht in Betracht zu ziehen.

Bei der Variante „Fährbetrieb optimiert, 24-Std“ und kostenfreier Nutzung handele es sich um die landschaftsverträgliche Variante.

#### Im Rahmen der 2. Beteiligung wurde von der LAG und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. folgende Stellungnahme abgegeben:

Am umweltverträglichsten sei anstatt eines Brückenbaus ein 24 h-Fährbetrieb. Politisch gewollt sei eine feste Rheinüberquerung = Brücke. Hierfür halte man die Variante



„Tieflage außerhalb“ für die bessere Lösung, da die vom Loreleyfelsen aus auf keinen Fall sichtbar sei und das historische Landschaftsbild aus diesem Blickwinkel nicht gestört sei.

Der **Landesverband Rheinland-Pfalz des Deutschen Wanderverbandes** äußert keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Allerdings übersteige es deren ehrenamtliche Möglichkeiten, dieses intensiv zu beurteilen. Die Belange des Landesverbandes Rheinland-Pfalz des Deutschen Wanderverbandes seien eher nicht berührt.

Die **Naturschutzinitiative e.V. (NI)** empfiehlt die Variante „optimierter Fährbetrieb“. Sie gibt zu bedenken, dass die Planung in einem der touristisch aber auch naturschutzfachlich wertvollsten und sensibelsten Räume in Deutschland stattfindet. Gerade das Engtal zwischen Burg Maus / Wellmich Burg Rheinfels / St. Goar und Loreley / St. Goarshausen gehöre zu den Top 5-Landschaften in Deutschland, die in aller Welt bekannt seien. In diese Kulisse eine Brücke hereinzusetzen sei der Naturschutzinitiative e.V. unverständlich. Andere Abschnitte in dem 80 km brückenfreiem Abschnitt seien vielleicht hier und da weniger konfliktträchtig, die negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild seien nach Kenntnis der Naturschutzinitiative e.V. aber in keinem Abschnitt des UNESCO-Welterbegebietes tragbar.

Die Variante „optimierter Fährbetrieb“ weise keine oder im Vergleich zu den anderen Alternativen nur minimale Risiken und Eingriffe für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild auf und sei auch die kostengünstigste Lösung, selbst wenn der Fährverkehr subventioniert werde. Gerade an dem an Brücken armen Mittelrhein hätten sich recht leistungsfähige Fährverbindungen mit schneller Taktrate etabliert, die bislang einen reibungslosen Verkehrsablauf garantierten. Die in St. Goar sei tatsächlich nötig (sofort) zu optimieren durch Pendelverkehr 2 Fähren und v. a. Ausweitung der abendlichen Zeit (21:00 Uhr reiche nicht mal für Touristen auf der anderen Rheinseite zu essen). Auch unter touristischen Aspekten solle auf der Beibehaltung der Fährverbindung bestanden werden. Während der Überfahrt ergäben sich durchaus eindrucksvolle Perspektiven auf das Engtal des Mittelrheins. Eine Brückenlösung bedinge aber den Verlust der Fähre.

Die NI habe auch stärkste Bedenken hinsichtlich jeglicher Brückenlösungen, die weiteren Verkehr in den ohnehin oft verkehrsmäßig überlasteten Talraum lenken würden. Alle Brückenlösungen brächten erhebliche Mehrbelastung auf das Straßennetz von bis zu einem dreifachen der heutigen Belastung. Die größte Zunahme des Verkehrsflusses schein nach den Berechnungen von der Nordvariante

auszugehen. Lediglich bei den Fährlösungen werde von einem moderaten Wachstum von dem 0,3-fachen ausgegangen.

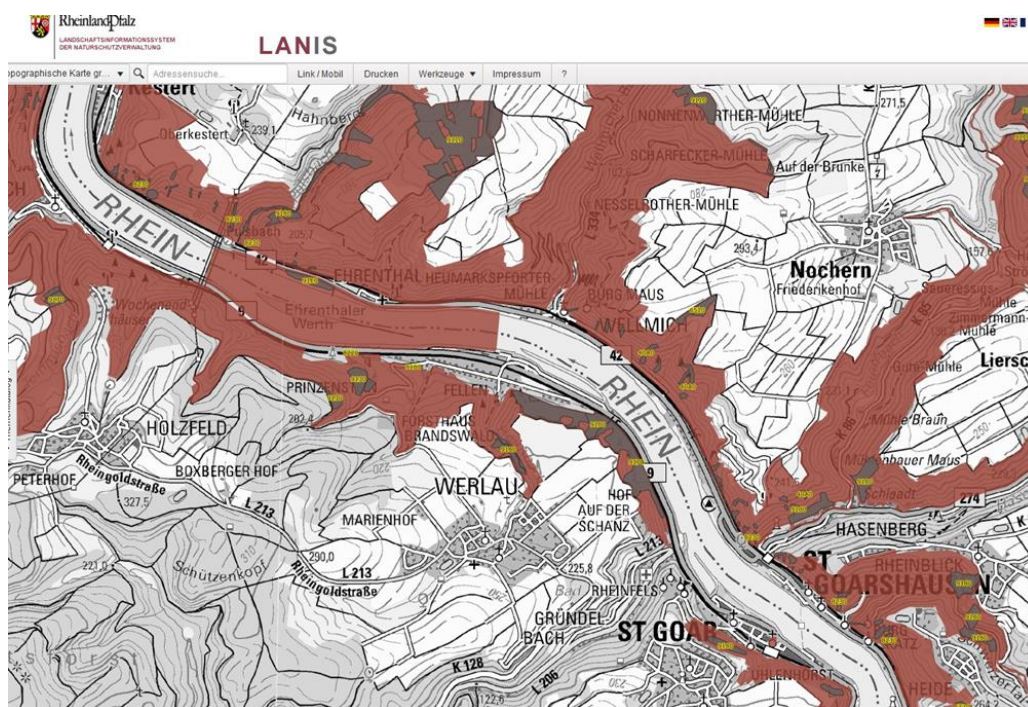
Die geplante Brückenlösung ziehe auch den Ausbau der Verkehrswege in den angebundenen Seitentälern nach sich. Dies alles seien Maßnahmen, die weiteren Verkehr, auch den lediglich talquerenden Durchgangsverkehr in das Rheintal ziehen würden. Die Lebensqualität und der hier besonders relevante Erholungswert sanken.

#### Landschaftsbild und Landschaftsschutzgebiet:

Das besonders prägnante Landschaftsbild sei geschützt über das LSG „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ (07-LSG-71-1). Gemäß Landesverordnung über das LSG sei der Schutzzweck u. a. die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart, der Schönheit und des Erholungswertes des Rheintales und seiner Seitentäler mit den das Landschaftsbild prägenden, noch weitgehend naturnahen Hängen und Höhenzügen. Die von der NI kritisierte negative optische Wirkung des Vorhabens wird mit zwei Fotoaufnahmen (Blick von oberhalb Wellmich, Rheinsteig gegenüber Burg Maus rheinaufwärts auf St. Goarshausen (links), St. Goar (rechts) und den Bergzug mit Loreley, Blick vom Rheinsteig an der Burg Maus rheinabwärts) illustriert.

#### FFH-Verträglichkeitsprüfung:

Bei der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Cochet Consult (2020/21) falle in der Kartendarstellung (Karte 2 FFH-VP zu FFH-5510-301) auf, dass in der FFH- und Auwaldkarte die Insel Ehrenthaler Werth und der darauf stockende Auwald, der für das Funktionsgefüge des FFH-Gebietes wesentlich sei, unzureichend untersucht und berücksichtigt worden seien.



Karte: Komplex der FFH-Gebiete FFH-5711-301 „Rheinhänge“ und FFH-5510-301 „Mittelrhein“

(Quelle: LANIS)



### Fazit:

Auch die favorisierte Lösung der Variante „Tieflage außerhalb“ sei nicht verträglich mit den Zielen der Raumordnung. Die zwei zentral liegenden Brückenlösungen seien aber in keinem Fall eine alternative Lösung, da sie vom Landschaftsbild und städtebaulich höchst problematisch seien. Die Variante „Hochlage zentral“ weise darüber hinaus auch bezüglich den Schutzgütern nach FFH-Richtlinie, dem Artenschutz und dem Pauschalschutz nach § 30 BNatSchG so starke Konflikte auf, dass eine Verwirklichung ausgeschlossen sei. Die Tunnellösung sei an dieser Seite ebenfalls nicht zu empfehlen, da hiermit weitere städtebauliche Probleme, aber auch Probleme im Verkehrsfluss gegeben seien.

### Im Rahmen der 2. Beteiligung wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Bewertung aus dem vorherigen Beteiligungsschritt werde aufrechterhalten, nachdem die NI keine Vereinbarung mit einem bundesweit höchst bedeutsamen und empfindlichen Landschaftsbild im UNESCO-Welterbegebiet sehe - da sich über Brückenlösungen negative Überprägungen ergeben würden. Zudem sehe die NI die Vereinbarkeit mit den Schutzzielen der FFH-Gebiete kritisch. Der drohende Verlust verschiedener Fähren werde, besonders der ziemlich sichere von St. Goar - St. Goarshausen auch als Verlust an einem touristischen Angebot und somit als eine Verschlechterung des Schutzgutes UNESCO-Welterbe gesehen. Die hier vorgelegte Tunnel- wie Brückenplanung erscheine nicht zukunftsgerecht.

Die **Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald** hält die Errichtung einer Rheinbrücke im Bereich bei St. Goar / St. Goarshausen für notwendig. Dies ergebe sich schon aus Z 128 des RROP und G 155 des LEP IV.

In der Begründung/Erläuterung zu Z 128 sei dargelegt worden, dass durch eine feste Rheinquerung die Trennwirkung des Rheins erheblich gemindert werden könne und vor allem der rechtsrheinische Bereich wesentlich besser an die gewerblichen Entwicklungsbereiche entlang der Autobahn A 61 angebunden werden könnten. Durch eine Machbarkeitsstudie „Verbesserung der Rheinquerungen am Mittelrhein“ seien die positiven Wirkungen einer Rheinbrücke bei St. Goar / St. Goarshausen belegt worden. Die Rheinfähren seien als wesentliches Verbindungselement langfristig zu sichern und leistungsfähig zu gestalten. Die Verkehrsverbindung sei wegen der weiteren wirtschaftsstrukturellen Entwicklung erforderlich. Die Einrichtung sei weiter zu verfolgen in Abstimmung mit der UNESCO: die Belange des Welterbes seien zu berücksichtigen. Aus Sicht der Verbände komme der Verbindung auch eine regionale Bedeutung zu. Drei der vier in den Antragsunterlagen dargestellten Varianten tangierten einen im RROP dargestellten großflächigen regionalen Grünzug, somit sei G 52 zu berücksichtigen sowie Z 53 zu beachten.



Regionale Grünzüge sollten als große zusammenhängende Freiräume erhalten bleiben. Deshalb seien Planungen und Vorhaben, die zu einer Zersiedlung, einer Beeinträchtigung der Gliederung von Siedlungsgebieten, des Wasserhaushalts, der Freiraumerholung oder zur Veränderung der klimatischen Verhältnisse führen könnten, in den regionalen Grünzügen nicht zulässig. Hierzu zählten auch Verkehrsanlagen sowie andere Infrastrukturmaßnahmen. Abweichungen seien nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig in demselben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion den regionalen Grünzügen zugeordnet würden.

Bei dem vorliegend tangierten Grünzug im Mittelrheintal handele es sich um einen großflächigen Grünzug. Der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald als Plangeber sei bei der Festlegung/Darstellung dieses Grünzuges im RROP durchaus bewusst gewesen, dass eine Planung bzw. der Bau einer Mittelrheinquerung irgendwann innerhalb des Grünzuges umgesetzt würde, dies sei auch durch die Aufnahme des oben zitierten Z 128 in dem RROP bestätigt worden. Der Regionale Grünzug solle dem Vorhaben daher grundsätzlich nicht entgegenstehen.

Nach Z 49 des RROP seien dominierende landschaftsprägende Gesamtanlagen mit erheblicher Fernwirkung (Tabelle 2) vor optischen Beeinträchtigungen zu bewahren. Dies seien im vorliegenden Fall insbesondere der Loreleyfelsen sowie die Burgen Rheinfels, Maus, Katz, Sterrenberg und Liebenstein. Dominierende landschaftsprägende Gesamtanlagen mit regionaler Bedeutung und erheblicher Fernwirkung trügen in besonderer Weise zur regionalen Identität bei. Deshalb solle in einem großen Umkreis um diese Anlagen eine optische Beeinträchtigung durch Siedlungsentwicklung, energiewirtschaftlicher oder verkehrstechnischer Bauten vermieden werden. Bestehende Beeinträchtigungen sollten nach Möglichkeit gemildert oder ganz beseitigt werden. Hierzu schlage das vorliegende Gutachten zur Bewertung der visuellen Beeinträchtigung eine optimierte Planung der „Tieflage innerorts“ vor.

Nach alledem bleibe festzuhalten: Zwischen Koblenz und Mainz ist eine weitere Rheinquerung notwendig, dies hat die Planungsgemeinschaft gutachterlich belegen lassen und immer wieder betont.

Nachdem die Landesregierung den Bau der Brücke in den Jahren 2011 bis 2016 haben ruhen lassen und nun die lange vorbereiteten Bestrebungen zum Bau der Brücke wiederaufgenommen habe, bleibe zu hoffen, dass auch die kommende Landesregierung diesen Weg fortsetzen werde. Daher begrüße die Planungsgemeinschaft nun den geplanten Bau einer Brücke, insbesondere auch zur Verbindung der beiden kooperierenden Mittelzentren St. Goar und St. Goarshausen. Diese Verbindung werde besonders stark von der Variante „Tieflage zentral“ erfüllt, da hier auch Fuß- und Radverkehr zwischen St. Goar und St. Goarshausen ermöglicht werde. Für eine sichere und zukunftsorientierte Fuß- und Radwegequerung sei unterstrom- wie auch oberstromseitig je ein

getrennter Fuß- und Radweg zu planen. Die aus Sicht der Verbände bessere Lösung sei allerdings die Planung nur eines oberstromseitigen, getrennten Rad- und Fußweges in beide Richtungen von insgesamt etwa 6 Metern.

Erst durch diese Verbindung könne das kooperierende Mittelzentrum St. Goar – St. Goarshausen – Nastätten seine überörtliche Funktion erfüllen, die ihm das LEP IV zuweise. Dies unterstreiche die regionale Bedeutung (Z 128 des RROP) für die regionsübergreifende Mobilität (G 155 des LEP IV), die diese Brücke auch durch die Verbindung zweier überregionaler Straßen (vgl. Seite 10 Erläuterungsbericht) erzeugen werde. Auch das gutachterlich begründete hohe gestalterische Potenzial dieser Variante mit Blick auf die Welterbeverträglichkeit (vgl. Seite 137 Erläuterungsbericht) lasse diese Variante als die geeignetste erscheinen.

#### Im Rahmen der 2. Beteiligung wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Nach der nun vorgelegten Raumverträglichkeitsstudie (RVS), die bewerte, ob das Vorhaben mit den Zielen und Grundsätzen des LEP IV sowie des RROP übereinstimme, bleibe weiterhin das folgende Ergebnis:

*„Nach der schwerpunktmäßigen Berücksichtigung der Belange Raumstruktur, Umwelt und Welterbeverträglichkeit zeichnet sich die Variante „Tieflage außerhalb“ als Vorzugslösung ab.“*

Dieses Ergebnis sei durch eine Sensitivitätsanalyse auf Belastbarkeit geprüft worden, mit dem Ergebnis:

*„Die Analyse zeigt, dass die Variante „Tieflage außerhalb“ relativ unanfällig gegen Veränderungen der Gewichtung der einzelnen Wertungskriterien ist. Erst eine unverhältnismäßig hohe Gewichtung einzelner Kriterien von 40 % und mehr kann dazu führen, dass die Variante in der Gesamtbewertung etwas schlechter abschneidet als die Variante „Tieflage zentral“ (Kriterien Verkehrliche Beurteilung, Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, Wirtschaftlichkeit) oder als die Fährbetriebs-Variante (Kriterien Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung und Umweltverträglichkeit).“*

Bei Betrachtung der Einzelgutachten und der Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die Grundsätze und Ziele der einschlägigen Raumordnungspläne LEP IV und RROP könne dieses Ergebnis von der Planungsgemeinschaft nicht geteilt werden. Hier seien insbesondere im direkten Vergleich der Varianten „Tieflage zentral“ zur Tieflage außerhalb deutliche Diskrepanzen zu den ebenfalls vorliegenden Fachgutachten und Stellungnahmen anderer Verfahrensbeteiligter zu erkennen. Im Folgenden seien einige beispielhaft und zusammenfassend aufgeführt.

#### Raumstrukturelle Verknüpfungsfunktion und Auswirkungen auf das Verkehrssystem

Die wesentliche Funktion einer Brücke sei die verkehrstechnische Verbindung zweier voneinander getrennter Punkte. Im vorliegenden Fall sollten die beiden kooperierenden Mittelzentren St. Goar und St. Goarshausen miteinander verbunden werden. Für



diese Verbindung würden der Variante „Tieflage zentral“ im Vergleich zur „Tieflage außerhalb“ die deutlich besseren Möglichkeiten zugesprochen. Im direkten Vergleich führe die Variante „Tieflage außerhalb“ zu einem zusätzlichen Weg von etwa 6 Kilometern. Dies sei insbesondere für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer nicht zumutbar. Auch für die Verbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sei die zentrale Variante am attraktivsten, wie auch der Rhein-Hunsrück-Kreis in seiner Stellungnahme ausführe. Folgerichtig führt die RVS zur Bewertung von G 137 daher aus:

*„Ein Umweg von ca. 6 km ist für Fahrradfahrer, Fußgänger und Menschen mit Behinderung ein nicht unerhebliches Hindernis und läuft einer Förderung des nicht-motorisierten Individualverkehrs entgegen.“*

Eine entsprechende Wertung zugunsten der Variante „Tieflage zentral“ erfolge in der RVS dann jedoch lediglich bei der Betrachtung der Grundsätze zur Förderung des Fuß- und Radwegenetzes sowie zur Verkehrsnetzgestaltung. Zwar möge ein Umweg von wenigen Kilometern für den motorisierten Individualverkehr zumutbar erscheinen, für alle anderen Verkehrsteilnehmer sei er es nicht.

#### Wertung der Auswirkungen auf zentralörtliche Verknüpfung

Hieraus ergäben sich direkte Auswirkungen auf die zentralörtliche Verknüpfung der kooperierenden Mittelzentren. Wie die VG Nastätten in Abstimmung mit dem im Dreierverbund mit St. Goar und St. Goarshausen kooperierenden Mittelzentrum Nastätten in seiner Stellungnahme vom 14.04.2021 darlege, stelle eine feste Mittelrheinquerung einen Meilenstein für die zukunftsfähige Entwicklung dieses Mittelbereiches dar.

Z 35 weise den zentralen Orten Verknüpfungsfunktionen im funktionalen und überregionalen Verkehrsnetz zu. Dies werde durch eine innerstädtische Brücke zwischen zwei kooperierenden Mittelzentren erheblich besser und für alle Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Eine die Nachbarorte der Mittelzentren verbindende Brücke könne diese Verknüpfung nicht leisten. Hier sei beispielhaft auf die Verknüpfung der Bahnhöfe in den beiden Städten hingewiesen, die alleine durch die nahräumliche Verknüpfung eine Verdopplung der erreichbaren Zugverbindungen und eine erheblich höhere Ausfallsicherheit der Anbindung ermöglichen könne. Hier sei auf die zunehmenden Niedrigwasserphasen und die im Mittelrheintal nicht ungewöhnlichen Felsstürze hingewiesen. Damit stelle eine für alle Verkehrsteilnehmer nutzbare feste Querungsmöglichkeit im innerstädtischen Bereich eine Steigerung der räumlichen Resilienz des Mittelrheintals, insbesondere des Mittelbereichs dar. Dieses Beispiel lasse sich auf beliebige mittelzentrale Einrichtungen übertragen, die eine erheblich bessere Verknüpfung erfahren würden.

Diese Erkenntnis werde in mehreren Stellungnahmen dem Grunde nach vorgetragen. In der RVS werde sie jedoch nicht genutzt, um Abstufungen z. B. in Bezug auf die



Grundsätze G 150 und G 151 des LEP IV zur Gestaltung und Verknüpfung des Verkehrsnetzes bzw. die Grundsätze G 20, G 110 und G 117 des RROP zur Einbindung der zentralen Orte in das Verkehrssystem bzw. zur Verknüpfung des ÖPNV vorzunehmen. Auch hierbei sei die Möglichkeit, eine intermodale Verknüpfung zentraler Einrichtungen in den beiden kooperierenden Mittelzentren mit mindestens 6 km weniger Umweg zu werten und in die Betrachtung mit einzustellen.

#### Wertung der Auswirkungen auf Ziele und Grundsätze zum Ökosystem- und Wasserhaushalt

Die RVS stelle dar, dass eine außerhalb der Ortschaften gelegene Brücke besser mit dem Ziel der Innenentwicklung vor Außenentwicklung (Z 31 des LEP IV) zu vereinbaren sei, als eine innerörtliche Brücke, die eine mit lediglich 700 m<sup>2</sup> geringfügig höhere Versiegelung mit sich bringen würde und besser der Freihaltung von Flussufern im Außenbereich dienen solle (G 85 des LEP IV). Insbesondere die Bewertung der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) lasse an dieser Wertung deutliche Zweifel aufkommen:

*„Die Variante „Tieflage außerhalb“ weist innerhalb des Überschwemmungsgebietes des Rheins einen deutlich höheren Retentionsraumverlust auf (3.770 m<sup>3</sup> bei einem HQ 100 gegenüber 1.385 m<sup>3</sup> bei einem HQ 100 bei der Variante „Tieflage zentral“) (Teilschutzgut „Oberflächengewässer).“ (Seite 277).*

Auf dieser Basis komme die RVS auch zu dem Ergebnis, dass die „Tieflage zentral“ höhere Auswirkungen auf die Grundsätze und Ziele zur natürlichen Gewässerentwicklung und Hochwasserschutz habe.

Die Bewertung, dass eine Inanspruchnahme von 700 m<sup>2</sup> mehr innerörtlicher Fläche zu einer relevant höheren Inanspruchnahme von Freiraum führen solle (G 86 des LEP IV), lasse die ökologische Qualität der in Anspruch genommenen Fläche völlig außer Acht. Hier sei darauf hingewiesen, dass die Variante „Tieflage außerhalb“ in einem FFH Gebiet liege, während die Variante „Tieflage zentral“ weitestgehend auf bereits versiegelte Flächen zurückgreife. Hierzu verweise die UVS auf Habitatverluste gefährdeter Vogel- und Tagfalterarten sowie insbesondere der Wildkatze. Die Variante „Tieflage außerhalb“ greife in eine vergleichsweise natürliche Landschaft mit FFH-Schutzstatus ein. Die Variante „Tieflage zentral“ ergänze eine bestehende, wenn auch mit Bezug auf den Denkmalschutz sehr sensible, Stadtlandschaft durch ein weiteres technisches Bauwerk.

Trotzdem komme die RVS zu dem Ergebnis, dass beide Varianten gleiche Auswirkungen auf die Elemente des Regionalen Grünzuges (Z 53 des RROP) hätten. Dies sei mit Blick auf Funktion und Begründung zum Regionalen Grünzug nicht nachvollziehbar. Aus den vorgelegten Gutachten und Stellungnahmen sei klar ablesbar, dass die Variante „Tieflage zentral“ geringere Auswirkungen auf die Funktionen des Grünzuges



haben werde. Dies sei auch aus der von der oberen Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme dargelegten bevorzugten Reihung ausgedrückt, in der die „Tieflage zentral“ aus naturschutzfachlicher Sicht den Vorzug vor der Variante „Tieflage außerhalb“ erhalte. Ähnliches gelte bei einer Schlechterstellung der Variante „Tieflage zentral“ durch die Inanspruchnahme von 20 m<sup>2</sup> Brachfläche des Weinbaus in Bezug auf Z 84 des RROP, nach welchem der Weinbau zu erhalten sei. Eine Fläche von 20 m<sup>2</sup> Brachland rechtfertige hier keine Schlechterstellung einer Brückenvariante.

#### Auswirkungen auf Denkmalschutz und Welterbeverträglichkeit

Wesentliche Auswirkungen beider Varianten der Tieflagen seien in Bezug auf den Denkmalschutz und hiermit eng verbunden auf die Welterbeverträglichkeit zu erwarten. Das Resümee des „Gutachten zur Bewertung visueller Wirkungen der geplanten Rheinquerungen zwischen St. Goar und St. Goarshausen“ komme zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

*„Im Gesamtvergleich der vier Varianten einer festen Rheinquerung im Mittelrheingebiet wird eine Präferenz für die Tieflage einer innerörtlichen Verbindung zwischen St. Goar und St. Goarshausen im Sinne einer „Stadtbrücke“ ausgesprochen, unter der Voraussetzung, dass einige der als negativ und störend beschriebenen Merkmale durch eine optimierte Planung verbessert werden. Gelingt dies, kann mit einer neuen Brücke eine vielversprechende höherwertige Einheit von Orts-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung erreicht werden.“*

Auf dieser Basis erscheine auch die Wertung der RVS, dass die Variante „Tieflage zentral“ nicht mit der städtebaulichen Struktur und dem kulturhistorischen Gesamteindruck nach Z 50 zu vereinbaren sei, zweifelhaft. Hieraus klinge vielmehr die Möglichkeit, dass Welterbe zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Weiterhin führe der Erläuterungsbericht aus, dass eine belastbare Aussage zur Welterbeverträglichkeit aktuell nur für die „Tieflage außerhalb“ zu treffen sei.

Vor diesem Hintergrund sei es nicht nachvollziehbar, wie in der Bewertung der Welterbeverträglichkeit die von den Gutachtern präferierte Variante auf einer Skala von bis zu 5 Punkten, diese nur 2 Punkte erhalten könne, während eine von den Gutachtern als schlechter bewertete Variante, jedoch vom Welterbekomitee als grundsätzlich vereinbar eingestufte Variante die Maximalpunktzahl zugesprochen bekomme. Dieser Aspekt erhalte eine besondere Bedeutung, da der Welterbeverträglichkeit in der Bewertung die mit Abstand höchste Gewichtung beigemessen werde, diese objektiv zum derzeitigen Zeitpunkt allerdings nicht bewertbar sei. Diese starke Überbewertung auf der fünfstufigen Skala könne auch die Sensitivitätsanalyse nicht mehr aufdecken.

Die Hauptfunktion einer Brücke sei die Verbindungsfunktion und die damit einhergehenden positiven Effekte auf die Raumstruktur. Der wesentliche Kritikpunkt in UVS und Erläuterungsbericht stelle auf die von den entsprechenden Gutachtern in Frage gestellten stärkeren Auswirkungen auf das Landschaftsbild bzw. den Denkmalschutz ab.



Die „Tieflage zentral“ führe zu einer deutlichen Verbesserung der Raumstruktur. Daher werde die Präferenz zur „Tieflage zentral“ unterstrichen, wie bereits in der Stellungnahme vom 14.04.2021 dargelegt und die Verbände schlossen sich dem Vorschlag des Zweckverbandes Oberes Mittelrheintal in seiner Stellungnahme vom 16.04.2021 an, die Variante „Tieflage zentral“ aufgrund ihrer überwiegenden Vorzüge für die raumstrukturelle Entwicklung mit der UNESCO abzustimmen. Dies diene auch zur Weiterentwicklung des Mittelrheintals zwischen Bingen, Rüdesheim und Koblenz als Transport- und Handelsarterie, die Wohlstand in die Region gebracht habe, wie dies auch im „outstanding universal value“ des Mittelrheintals formuliert worden sei.

Das **Referat 23 – Regionalstelle Gewerbeaufsicht bei der SGD Nord** trägt weder Anregungen noch Bedenken vor.

Die **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz – Referat 32 der SGD Nord** nimmt wie folgt Stellung:

#### 1. Oberflächenwasserbewirtschaftung

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht seien im Hinblick auf den weiteren Planungsprozess folgende Vorgaben zu beachten:

Die Beseitigung des Niederschlagswassers habe unter Berücksichtigung der §§ 5 und 55 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und des § 13 Abs. 2 Landeswassergesetz (LWG) zu erfolgen.

Für potenziell verunreinigtes Niederschlagswasser sei die sachgerechte Wiedereinleitung in den natürlichen Wasserkreislauf nach dem DWA-Regelwerk M 153 bzw. A 102 zu ermitteln.

#### Allgemeine Wasserwirtschaft / Starkregenvorsorge

In dem o. g. Raumordnungsverfahren würden vier feste Querungsvarianten des Rheins bei St. Goar/ St. Goarshausen sowie die Ausweitung des vorhandenen Fährbetriebs miteinander verglichen, um eine flussübergreifende Regionalentwicklung anzustoßen.

Grundsätzlich sei für eine bevorzugte Brückenvariante ein hydraulischer Nachweis darüber zu erbringen, dass das Abflussverhalten des Rheins (vor allem bei Hochwasserereignissen) durch die Widerlager und die Brückenpfeiler nicht negativ beeinträchtigt werde und eine Gefährdung der angrenzenden bestehenden Bebauung ausgeschlossen werde. Der tatsächliche Retentionsraumverlust des Bauvorhabens sei über eine Wasserspiegellagenberechnung zu ermitteln, wenn für die bevorzugte Variante ein detaillierter Bauwerksentwurf vorliege. Ein möglicher Eingriff in die Ufervegetation sei durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen auszugleichen.



Bei der Planungsvariante „Hochlage zentral“ solle der Gründelbach, Gewässer III. Ordnung, um ca. 120 m verrohrt werden. Dieser massive Eingriff ins Gewässer widerspreche den Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie, wonach der naturnahe Zustand der Gewässer anzustreben sei.

Hinsichtlich der Starkregenvorsorge sei durch die geplante Mittelrheinbrücke von keinem Einfluss auf die Gefährdung durch Sturzfluten nach Starkregen auszugehen.

#### Grundwasserschutz

Durch die vorgesehene Maßnahme seien keine Wasserschutzgebiete oder Wasserfassungen betroffen.

#### Abfallwirtschaft, Bodenschutz

Von den vier genannten Varianten seien nur bei der Variante „Tieflage zentral“ Flächen aus dem Bodenschutzkataster betroffen. Hierbei handele es sich um die Ablagerungsstelle „St. Goar, Leinpfad“ mit der Registriernummer 140 09 133-0216 (System ID-Nr. 1004909) sowie den Altstandort „Ehemaliger Bauhof der Fa. Dykerhoff und Widmann AG, St. Goar“ mit der Registriernummer 140 09 133-5501 (System ID-Nr. 2607965).

Bei Nutzungsänderungen in diesen Bereichen sei im Vorfeld der Nachweis zu erbringen, dass von der Altablagerung und dem Altstandort keine Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen ausgingen und auch nicht zu erwarten seien, die geeignet seien, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG) und somit auch für die Zukunft kein Sanierungsbedarf bestehe.

Ferner müssten die generelle Bebaubarkeit, die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung gewahrt bleiben sowie die Belange des Umweltschutzes berücksichtigt werden (§ 1 BauGB).

Das Untersuchungskonzept sei mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz abzustimmen.

Bei den vorliegenden elektronischen Antragsunterlagen könne keine Darstellung der beiden zuvor genannten Flächen ausfindig gemacht werden. Deshalb seien zwei Kartenauszüge (in einer pdf zusammengefasst) aus dem Bodenschutzkataster beigelegt.

#### 2. Abschließende Beurteilung

Die oben genannten Aussagen seien in den weiteren Planungsschritten zu beachten.

Ergänzend wurde im Rahmen der 2. Beteiligung darauf hingewiesen, dass die im Erläuterungsbericht und in den Umweltfachlichen Untersuchungen (Anlage 19) genannten Bezeichnungen der betroffenen Bodenschutzflächen nicht korrekt aus der Stellungnahme vom 12.04.2021 übernommen worden seien. Bei den Nummern 1004909



und 2607965 handele es sich nur um 2 programmiertechnische interne Bezeichnungen (System ID) im Bodenschutzkataster Rheinland-Pfalz. Die korrekten Bezeichnungen lauten Ablagerungsstelle „St. Goar, Leinpfad“ mit der Registriernummer 140 09 133-0216 (System ID-Nr. 1004909)“ sowie Altstandort „Ehemaliger Bauhof der Fa. Dykerhoff und Widmann AG, St. Goar“ mit der Registriernummer 140 09 133-5501 (System ID-Nr. 2607965)

Die **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Montabaur – Referat 33 der SGD Nord** nimmt wie folgt Stellung:

Die Varianten „Fährbetrieb optimiert“ und „Fährbetrieb optimiert + 24 h“ seien wasser- und abfallwirtschaftlich nicht relevant. Die entsprechenden Fähranlegestellen seien vorhanden. Infrastrukturelle Veränderungen seien nicht vorgesehen bzw. erforderlich. Für die Variante Brücke „Tieflage zentral“ seien zwei Brückenpfeiler im Fluss sowie jeweils ein Brückenpfeiler auf jeder Vorlandseite erforderlich. Die Brücke ende am Ostufer mit Anbindung an die vorhandene Bahnunterführung der B 274. Bei dieser Variante seien folgende Hinweise zu beachten:

Durch die Brückenpfeiler dürfe kein Hochwasserrückhalteraum verloren gehen bzw. müsse der Verlust an Rückhalteraum ausgeglichen werden und der Hochwasserabfluss dürfe nicht nachteilig verändert werden. Insbesondere wegen der Nähe eines Pfeilers zur Bebauung auf dem Ostufer sei darauf hinzuweisen, dass gemäß § 78 Wasserhaushaltsgesetz die Auswirkungen auf die Nachbarschaft zu berücksichtigen seien.

Die Unterführung am Ende der Brücke werde bei bestimmten Hochwasserereignissen überflutet. Die Nutzung der Brücke könne daher zeitweise eingeschränkt sein. Wasserschutzgebiete und kartierte Altablagerungsflächen seien bei dieser Variante nicht betroffen.

Für die Variante Brücke „Hochlage zentral“ seien ebenfalls zwei Brückenpfeiler im Fluss sowie jeweils ein Brückenpfeiler auf jeder Vorlandseite erforderlich. Die Brücke ende am Ostufer mit Anbindung an ein Tunnelbauwerk. Das Tunnelportal Ost und der anschließende Kreisverkehr befänden sich unmittelbar im Bereich des Hasenbachs, Gewässer III. Ordnung. Hierfür seien die Überbauung des Gewässers und damit ein gewässerökologisch nachteiliger Eingriff erforderlich. Überflutungen des Portalbereiches bei Starkregenereignissen könnten durch die Lage am Hasenbach nicht ausgeschlossen werden. Bei dieser Variante sei der Hinweis zu beachten, dass durch die Brückenpfeiler kein Hochwasserrückhalteraum verloren gehen dürfe bzw. der Verlust an Rückhalteraum ausgeglichen werden müsse und der Hochwasserabfluss dürfe nicht nachteilig verändert werden. Insbesondere kritisch sei hier die Lage eines Pfeilers im bebauten Bereich auf dem Ostufer. Wasserschutzgebiete und kartierte Altablagerungsflächen seien bei dieser Variante nicht betroffen.

Bei der Variante „Tunnel“ seien keine baulichen Veränderungen im 40 m-Bereich und im Überschwemmungsgebiet des Rheins, Gewässer I. Ordnung, erforderlich. Diese Variante habe daher keine Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung. Das Tunnelportal Ost und der anschließende Kreisverkehr befänden sich jedoch unmittelbar im Bereich des Hasenbachs, Gewässer III. Ordnung. Hierfür seien die Überbauung des Gewässers und damit ein gewässerökologisch nachteiliger Eingriff erforderlich. Überflutungen des Portalbereiches bei Starkregenereignissen könnten durch die Lage am Hasenbach nicht ausgeschlossen werden. Wasserschutzgebiete und kartierte Altablagerungsflächen seien nicht betroffen.

Bei der Variante „Tieflage außerhalb“ seien drei Stützpfeiler im Fluss sowie weitere Pfeiler für die Rampe zur Anbindung an die Bundesstraße B 42 vorgesehen. Bei dieser Variante sei zu berücksichtigen, dass bereits bei Hochwasserereignissen geringer Jährlichkeit eine Weiterfahrt in Richtung Rüdesheim aufgrund der dann im Bereich der Stadt St. Goarshausen überfluteten Bundesstraße nicht möglich sein werde.

Bei dieser Variante sei zu beachten, dass durch die Brückenpfeiler und die Rampe zur Anbindung an die Bundesstraße kein Hochwasserrückhalteraum verloren gehen dürfe bzw. der Verlust an Rückhalteraum ausgeglichen werden müsse und der Hochwasserabfluss dürfe nicht nachteilig verändert werden. Insbesondere kritisch sei hier die Lage der Rampe nahe der Bebauung zu sehen.

#### Grundwasser

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers sei grundsätzlich auszuschließen. Die aufwändigsten Vermeidungsmaßnahmen seien hierbei für die Variante „Tunnel“ erforderlich. Sämtliche Brückenvarianten seien hier, mit den Eingriffen in den Untergrund für die Stützpfeiler, gleich zu bewerten. Bei der Variante Brücke „Hochlage zentral“ sei zusätzlich noch das anschließende Tunnelbauwerk zur Anbindung an die B 274 zu berücksichtigen. Die Varianten zum Fährbetrieb seien hinsichtlich des Grundwasserschutzes unproblematisch.

#### Oberflächengewässer

Bei allen Brückenvarianten sei der Rhein betroffen. Bei der Variante Brücke „Hochlage zentral“ zusätzlich der Hasenbach. Bei der Variante „Tunnel“ sei der Hasenbach betroffen. Bei Bau und Betrieb der Rheinquerung sei sicherzustellen, dass die Oberflächengewässer nicht nachteilig verändert werden. Der Aufwand sei bei allen Brückenvarianten – hier insbesondere bei der Errichtung der Brückenpfeiler – ähnlich hoch einzuschätzen. Die Varianten zum Fährbetrieb seien hinsichtlich der Oberflächengewässer unproblematisch.

#### Hochwasserschutz

Für den Hochwasserschutz am ungünstigsten zu bewerten seien die Varianten Brücke „Hochlage zentral“ wegen einem Stützpfeiler unmittelbar im bebauten Bereich und Brücke außerhalb wegen der Rampe im Uferbereich, ebenfalls nahe der Bebauung. Bei

der Variante Brücke „Tieflage zentral“ sei der Pfeiler im Vorland etwas weiter von der Bebauung entfernt. Für alle Varianten sei sicher zu stellen, dass kein Retentionsraum verloren ginge und keine nachteilige Veränderung des Hochwasserabflusses erfolge. Die Varianten Tunnel und Fährbetrieb seien hinsichtlich des Hochwasserschutzes unproblematisch.

Zeitliche Nutzungseinschränkungen seien bei den Varianten Brücke „Tieflage zentral“ und Brücke außerhalb durch Hochwasserereignisse bereits geringer Jährlichkeit zu erwarten. Diesen Einschränkungen unterliege auch der Fährbetrieb.

#### Abwasser Niederschlagswasser

Es sei bei allen Varianten davon auszugehen, dass ein ordnungsgemäßer Umgang mit dem anfallenden Oberflächenwasser (verschmutzt und unverschmutzt) möglich sei und erfolge.

#### **Die obere Naturschutzbehörde (ONB) – Referat 42 der SGD Nord (inkl. Fachbeirat Naturschutz)** nimmt wie folgt Stellung:

Die geplante Mittelrheinquerung betreffe einen Landschaftsausschnitt, der durch den bis zu 300 m breiten Rhein mit seinen steilen, teils felsigen Talhängen mit einem Mosaik aus Trockenwäldern, Gesteinshaldenwäldern und Terrassierungen mit Trockenmauern auch in aufgegebenen Weinbergslagen geprägt sei. Besonders rage der vom Rhein umflossene Felshang der Loreley heraus. Im Talgrund prägten die historischen Städte St. Goar und St. Goarshausen die Kulturlandschaft. Besonders markant seien die Burgen Rheinfels, Katz und Maus. Die Talflanken mit Ausnahme der Siedlungsbereiche seien in der Biotopkartierung des Landes Rheinland-Pfalz erfasst. Wertgebend sei die Bedeutung der Hänge im regionalen Biotopverbund und als großflächige Komplexe unterschiedlicher Gesellschaften schattig-kühler bis xerothermer Lebensräume. Die süd- und südwestexponierten Hanglagen östlich St. Goarshausen und im angrenzenden Forstbachtal stellten mit ihren kleinteiligen Terrassen und naturnahen Wäldern ein wichtiges Element des FFH-Gebiets Nr. 5711-301 „Rheinhänge zwischen Lahnstein und Kaub“ dar und seien als Biotopverbundachse und Leitlinie insbesondere für thermophile Tier- und Pflanzenarten in der Biotopkartierung als national bis teilweise international bedeutsam bewertet. Die Komplexe aus Trockenwäldern, Magerwiesen, Halbtrockenrasen und einzelnen Heidearealen seien gemäß § 30 BNatSchG geschützt. Die Hänge des Rheins sowie die südliche Talflanke des Gründelbachtals seien außerdem als Vogelschutzgebiet Nr. 5711-401 „Mittelrheintal“ Teil des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000. Die Hänge auf der rechten Rheinseite um den Loreleyfelsen rheinaufwärts seien zudem als Naturschutzgebiet „Rheinhänge von Burg Gutenfels bis zur Loreley“ ausgewiesen. Der Rheinabschnitt um das Ehrenthaler Werth sei Teil des FFH-Gebiets Nr. 5510-301 „Mittelrhein“. Der Landschaftsraum sei mit den naturnahen Wäldern, den teilweise bizarren Felsformationen, der durch den

Weinbau geprägten historischen Kulturlandschaft und den markanten Burgen von sehr hoher Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung. Der überplante Abschnitt des Rheintals sei Teil des LSG „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“. Schutzzweck sei u.a. die Erhaltung der noch weitgehend naturnahen Hänge und Höhenzüge. Das Rheintal sei durch überregionale Wanderwege auf beiden Seiten gut erschlossen und von verschiedenen Aussichtspunkten einsehbar und erfahrbar. In Bezug auf die von der ONB zu vertretenden Belange seien beide Fährvarianten, unabhängig von der Gestaltung des Fährbetriebs, grundsätzlich als die günstigsten Varianten einzustufen, da bei diesen Varianten die vorhandenen baulichen Anlagen weiterhin genutzt werden könnten und damit dem Grundsatz der Eingriffsvermeidung in höchstem Maß entsprochen werde. Die Erhaltungsziele des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 und der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ seien nicht berührt. Wesentliche Änderungen der Verkehrsströme im betroffenen Straßennetz mit relevanter Verkehrszunahme seien mit diesen Varianten nicht verbunden. Eine Entwertung von Wildkatzen und Wildtierwanderkorridoren im Mittelrheintal und seinen Seitentälern sei nicht zu erwarten.

#### Variante „Tieflage zentral“:

Diese Variante betreffe einen Landschaftsausschnitt, der eine hohe Vorbelastung durch die vorhandene Bebauung aufweise. Die Variante sei zwar mit einem relativ hohen Flächenverbrauch von ca. 1 ha verbunden, aber nur mit einer Inanspruchnahme von Biotopen mittlerer bis geringer Bedeutung und bereits versiegelten Flächen. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 könnten ausgeschlossen werden. Die Naturdenkmale in der Ortslage St. Goar seien von dem Vorhaben nicht betroffen. Die Variante führe zu einer Neuversiegelung von ca. 0,2 ha Boden. In Bezug auf das Landschaftsbild seien bei möglichst geringer Höhenentwicklung des Brückenbauwerks und landschaftsangepasster Farbgebung keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks des Landschaftsschutzgebiets „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ zu erwarten.

#### Variante „Hochlage zentral“:

Diese Variante sei im Vergleich zu allen anderen Varianten mit der größten Flächeninanspruchnahme, insbesondere wegen der Anbindung des Bauwerks im Gründelbachtal, von ca. 1,5 ha verbunden. Dabei seien im Bereich der Tunnelportale hochwertige Biototypen betroffen, darunter Felsenahornwald, wärmeliebende Gebüsche, Felsstrukturen und Felsengebüsche in einer Größenordnung von 5.500 qm, darunter Ausprägungen des Lebensraumtyps 8230 (Silikatfelsen mit Pioniervegetation) und des prioritären Lebensraumtyps 9180 (Schlucht- und Hangmischwälder) sowie gemäß § 30 BNatSchG geschützter Biotope. In dem bewaldeten Hang unterhalb der Burg Rheinfels sei zudem der streng geschützte Waldkauz als Brutvogel nachgewiesen. In Bezug auf die Artengruppe der Fledermäuse bestehe aufgrund der zu erwartenden

Waldverluste ebenfalls ein höheres Gefährdungspotenzial, wobei das Quartier des Großen Mausohrs in der Kirche von St. Goar zu beachten sei. Beeinträchtigungen von Reptilien, darunter auch der Smaragdeidechse, sowie der Schmetterlingsfauna könnten im Bereich der Tunnelportale nicht ausgeschlossen werden. Die Variante führe zu einer Neuversiegelung von ca. 0,5 ha Boden. Die Einrichtung eines Tunnelbauwerks und der Hanganschnitt im Gründelbachtal seien mit Risiken für das Grundwasser verbunden. Der Gründelbach und der Hasenbach müssten auf Teilstrecken verrohrt werden. Die Variante sei verbunden mit erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch technische Überformung. Das Brückenbauwerk werde von Wanderwegen und Aussichtspunkten aufgrund des unmaßstäblichen Baukörpers im Hang als störendes Element dauerhaft wahrgenommen. Erhebliche Beeinträchtigungen seien insbesondere zu erwarten in der Sichtachse zur Burg Rheinfels und auf der rechten Rheinseite zum Rabenack. Beeinträchtigungen der landschaftsbezogenen Erholung seien darüber hinaus im Gründelbachtal zu erwarten, das verlärm und visuell beeinträchtigt werde. In der Bauphase seien erhebliche Beeinträchtigungen durch den Abtransport der Tunnelausbruchmassen möglich. Insgesamt sei eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks des LSG „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ zu erwarten.

#### Variante „Tunnel“:

Dies sei von allen Varianten mit der geringsten Flächeninanspruchnahme verbunden von ca. 0,5 ha, darunter sehr geringfügigen Verlusten hochwertiger Biotoptypen im Bereich der Tunnelportale im Gründelbach- und Hasenbachtal sowie durch Anbindungen an das vorhandene Straßennetz, darunter möglicherweise auch baubedingte Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraumtyps 9180 (Schlucht- und Hangmischwälder). Das Umfeld beider geplanter Tunnelportale werde von verschiedenen Fledermausarten für Nahrungsflüge genutzt. Beeinträchtigungen von Reptilien könnten im Bereich der Tunnelportale insbesondere in der Bauphase nicht ausgeschlossen werden. Die Einrichtung eines Tunnelbauwerks unter dem Rhein sei mit hohen Risiken für das Grundwasser verbunden. Die bestehende Verrohrungsstrecke des Hasenbachs müsse auf einer kurzen Teilstrecke verlängert werden. Die Variante werde das Landschaftsbild des Rheintals nur durch die Tunnelportale im Gründelbach- und Hasenbachtal beeinträchtigen. Am östlichen Tunnelportal seien Beeinträchtigungen durch Lärm und technische Überformung der Landschaft zu erwarten, die zu Beeinträchtigungen der landschaftsgebundenen Erholung am Rheinsteig führen werden. In der Bauphase seien auch bei dieser Variante erhebliche Beeinträchtigungen durch den Abtransport der Tunnelausbruchmassen möglich.

#### Variante „Tieflage außerhalb“:

Diese Variante nehme mit einem Flächenverbrauch von ca. 0,7 ha eine Mittelstellung ein und sei wegen der Vorbelastung der Uferbereiche im gequerten Rheinabschnitt nur mit Verlusten von Biotoptypen mittlerer bis geringer Bedeutung verbunden. Eine



Beeinträchtigung von Fledermäusen, die beide Rheinufer für Nahrungsflüge nutzten, sowie der Schmetterlingsfauna könne nicht ausgeschlossen werden. Die Variante führe zu einer Neuversiegelung von ca. 0,14 ha Boden. In Bezug auf das Landschaftsbild seien bei möglichst geringer Höhenentwicklung des Brückenbauwerks und landschaftsangepasster Farbgebung keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks des Landschaftsschutzgebiets „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ zu erwarten.

Im Hinblick auf die Belange des Naturschutzes ergebe sich für die Querungsvarianten folgende Reihung mit abnehmender Eignung unter dem Aspekt des Natur- und Umweltverträglichkeit: „Fährvarianten“ – „Tieflage zentral“ – „Tieflage außerhalb“ – „Tunnel“ – „Hochlage zentral“. In Bezug auf alle vier festen Querungsvarianten könnten folgende Feststellungen getroffen werden:

In Bezug auf das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000 kämen die Verträglichkeitsuntersuchungen für alle Varianten zu dem Ergebnis, dass für das FFH-Gebiet Nr. 5510-301 „Mittelrhein“ keine Risiken erheblicher Beeinträchtigungen bestünden. Aus Sicht der ONB sei dieses Prüfergebnis nicht zu beanstanden. Allerdings bestehe mit der Ausweisung eines Landschaftsausschnitts als FFH-Gebiet für das Land Rheinland-Pfalz nicht nur die Verpflichtung zur Sicherung des derzeitigen Erhaltungszustands, sondern auch zur Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands in Bezug auf die relevanten Artenvorkommen. Zu den für das FFH-Gebiet Nr. 5510-301 „Mittelrhein“ relevanten Fischarten und Neunaugen sei anzumerken, dass ihr Erhaltungszustand vom Bundesamt für Naturschutz im nationalen FFH-Bericht 2019 überwiegend als ungünstig eingestuft worden sei.

Im Hinblick auf die Variante „Tieflage außerhalb“, die das FFH-Gebiet Nr. 5510-301 „Mittelrhein“ randlich tangiere, bedeute der Bau eines Brückenbauwerks, dass die Möglichkeit zur Wiederherstellung eines naturnahen Rheinufer bei Wellmich durch die Anordnung des Widerlagers genommen werde. Auch komme die Verträglichkeitsuntersuchung zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass bei dieser Variante eine Prognoseunsicherheit hinsichtlich der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen verbleibe aufgrund möglicher Sedimenteinträge in Habitate der für das Schutzgebiet relevanten Fische und Neunaugen sowie der Gemeinen Flussmuschel. Die ONB gebe daher dieser Variante trotz ihres geringeren Flächenverbrauchs nicht den Vorzug vor der Variante „Tieflage zentral“.

Zu dieser Einschätzung der ONB habe auch die zu erwartende Zunahme der Verkehrsmengen im Straßennetz um St. Goar und St. Goarshausen beigetragen. In Bezug auf das Vorkommen der Wildkatze seien alle Varianten aufgrund ihrer Siedlungsnähe mit relativ geringen Risiken für diese Tierart verbunden. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszunahmen in den Seitentälern sei aber insbesondere in



Bezug auf die L 334, für die eine Verdreifachung des Verkehrsaufkommens bei Realisierung der „Tiefloge außerhalb“ ermittelt worden sei, mit einer Entwertung des Wellmicher Bachtals als Lebensraum der Wildkatze und einem deutlich erhöhten Risiko des Verkehrstodes zu rechnen. Grundsätzlich bedürfe die Problematik des erhöhten Verkehrsaufkommens im Straßennetz und die Entwertung von Wildkatzen- und Wildtierwanderkorridoren im Falle eines positiven Raumordnungsentscheids für alle Varianten im nachfolgenden Verfahren einer eingehenden Untersuchung. Diese Einschätzung beziehe sich auch auf die Verkehrsbelastung der L 206 mit geringeren prognostizierten Verkehrszunahmen und das Gründelbachtal mit seinen Seitentälern, aus denen Reproduktionsnachweise für die Wildkatze vorlägen. Die Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet Nr. 5711-401 „Mittelrheintal“ seien für alle Varianten als eher gering einzustufen. In Bezug auf mögliche Vorkommen des Haselhuhns bestehe eine Prognoseunsicherheit für das Wellmicher Bachtal. Für das Naturschutzgebiet „Rheinhänge von Burg Gutenfels bis zur Loreley“ sei als Schutzzweck die Erhaltung des Gebiets mit seiner besonderen Eigenart und landschaftlichen Schönheit sowie aus landeskundlichen Gründen festgelegt. Das Gebiet sei durch die geplante Brückenverbindung nicht betroffen. Alle Querungsvarianten hielten zu diesem Schutzgebiet einen Abstand von minimal 1,7 km ein, so dass auch indirekte Einwirkungen in das Gebiet hinein, die den Schutzzweck berühren würden, durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, Lärm oder Bewegungsunruhe im Rahmen der Bauabwicklung nicht zu erwarten seien. Bei allen Brückenvarianten müssten Brückenpfeiler errichtet werden, die mit Retentionsraumverlusten und Einengungen des Abflussquerschnitts des Rheins verbunden seien. In Bezug auf das Schutzgut Klima und Luft ließen sich keine relevanten Unterschiede zwischen den Varianten feststellen. In Bezug auf das Landschaftsbild bedürften alle Varianten mit Brückenkonstruktion im Hinblick auf das sensible Landschaftsbild des betroffenen im Falle eines positiven Raumordnungsentscheids der Maßgabe für das nachfolgende Verfahren, dass nur der Planung eines Baukörpers mit möglichst geringer Höhenentwicklung und landschaftsangepasster Farbgebung zugestimmt werden könne.

Der Fachbeirat Naturschutz bei der ONB schließt sich dieser Stellungnahme an.

Ergänzende Stellungnahme von Ref. 42 vom 04.08.2021:

Die NI übe Kritik am Untersuchungsumfang der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für das Gebiet „Mittelrhein“ und fordert Nachbesserungen, weil das Planungsbüro - anders als die NI und auch anders als die ONB - zum Ergebnis komme, dass die Erhaltungsziele dieses Gebiets nicht erheblich berührt würden. Das Planungsbüro habe sich bei dieser Einschätzung auf den aktuellen Zustand des Eingriffsbereichs und die aktuellen



Artenvorkommen gestützt und den gesetzlichen Auftrag, das Gebiet zu entwickeln und den Erhaltungszielen entsprechend aufzuwerten, nicht ausreichend berücksichtigt.

Referat 42 trägt hierzu ergänzend wie folgt vor: In den Antragsunterlagen sei das FFH-Gebiet „Mittelrhein“ berücksichtigt. Es liege eine FFH-Untersuchung vor, deren Ergebnisse in die übrigen Gutachten eingeflossen seien. Umfang und Methodik der Gutachten seien nicht zu beanstanden.

Die Ergebnisse des Gutachtens seien hinsichtlich der betrachteten Arten und Lebensraumtypen belastbar, nur komme das Planungsbüro in den Schlussfolgerungen zu einer anderen Einschätzung als die NI oder die ONB. Soweit im ROV die Bewertung der ONB den weiteren Überlegungen im Abwägungsprozess zugrunde gelegt werde, stelle dieser Umstand kein Problem dar.

Die ONB teile die Auffassung der NI, dass durch die randliche Inanspruchnahme des FFH-Gebiets „Mittelrhein“ durch das geplante Brückenbauwerk erheblichere Beeinträchtigungen des Schutzgebiets zu erwarten seien als in den Gutachten angenommen. Diese Einschätzung spiegele sich in der Beurteilung der Varianten in der Ausgangsstellungnahme der ONB wider und habe u.a. dazu geführt, dass die „Tieflage außerhalb“ im Hinblick auf die von der ONB zu vertretenden Belange in der Reihung hinter den Null-Varianten und der „Tieflage zentral“ eingeordnet worden sei. Insgesamt sei das Gutachten für das FFH-Gebiet „Mittelrhein“ belastbar und lasse eine umfassende Beurteilung des Sachverhalts auf der Ebene des ROV zu. Dies gelte auch für die UVS und alle anderen Gutachten, auch soweit sie auf das Gutachten für das FFH-Gebiet „Mittelrhein“ Bezug nähmen. In Bezug auf die von der ONB zu vertretenden Belange werde eine Überarbeitung oder Ergänzung der Gutachten im ROV nicht für erforderlich gehalten. Für die „Tieflage außerhalb“ müssten für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren geeignete Maßgaben formuliert werden, die dem Umstand, dass das FFH-Gebiet „Mittelrhein“ randlich durch Überspannung durch die Brückenkonstruktion tangiert werde, Rechnung tragen, indem eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele vermieden werde. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass sich daraus ggf. als erforderliche Maßgabe ergebe, dass der Standort dieser Brückenvariante in einem im raumordnerischen Maßstab geringfügigen Umfang stromaufwärts verschoben werden müsse. In Bezug auf die Variante „Hochlage zentral“ seien aus den Gutachten heraus so erhebliche Konflikte mit den Belangen des Naturschutzes, z. B. mit dem Schutzgebietssystem Natura 2000 durch Überplanung prioritärer Lebensraumtypen u. a. (s. Ausgangsstellungnahme der ONB) erkennbar, dass eine Weiterverfolgung dieser Variante aus Sicht der ONB nicht befürwortet werde. Es seien offenkundige und schwerwiegende naturschutzfachliche Konflikte erkennbar, die bei Vorliegen einer besseren Planungsoption (hier z. B. in Form der Variante „Tieflage zent-



ral“) dazu führten, dass für diese Variante eine naturschutzrechtliche Planungsschranke bestehe und daher die Machbarkeit im Hinblick auf die Belange des Naturschutzes auf Ebene des ROV nicht festgestellt werden könne.

Im Rahmen der 2. Beteiligung wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Die ONB habe festgestellt, dass die „Tieflage zentral“ im Hinblick auf die Belange des Naturschutzes insgesamt unter allen Neubauvarianten als die günstigste Variante einzustufen sei, darunter insbesondere auch im Hinblick auf die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Blickbeziehungen im Mittelrheintal.

Der von der Planung betroffene Landschaftsausschnitt sei mit seinem kleinteiligen Mosaik aus naturnahen Wäldern, terrassierten Weinbergslagen und den Burgen Rheinfels, Katz und Maus von besonderer Eigenart und Schönheit. Die vorhandene Bebauung stelle eine hohe Vorbelastung der Landschaft dar. Die Variante „Tieflage zentral“ sei mit einer Flächeninanspruchnahme und Überformung des Landschaftsbildes in diesem vorbelasteten Talabschnitt verbunden und daher mit den geringsten Konflikten mit Natur und Landschaft. Aus den ergänzten Unterlagen hätten sich keine Anhaltspunkte für eine geänderte Bewertung des Sachverhalts ergeben.

Das **Referat 43 – Bauwesen der SGD Nord** teilt mit, dass gemäß „Städtebaulichem Fachgutachten Mittelrheinquerung“ die Verfolgung der Variante „Tieflage zentral“ empfohlen werde. Unter städtebaulichen Gesichtspunkten sei diese Vorzugsvariante von Seiten des Referates 43 nachvollziehbar. Von Seiten der Initiative Baukultur seien mit Blick auf die baukulturellen Belange folgende Aspekte zu berücksichtigen: Aus den im Zusammenhang mit dem Raumordnungsverfahren relevanten Gutachten könne geschlossen werden, dass einer der beiden Brückenstandorte in Tieflage der Vorzug gegeben werden solle. Insoweit bezögen sich folgerichtig die von der Initiative Baukultur getroffenen Aussagen auf diese beiden Ausführungsvarianten. Die Initiative Baukultur habe mit ihrer Gründung gemeinsam mit ihren Partnern übergeordnete Grundsätze im Umgang mit den baukulturellen Werten des Oberen Mittelrheintals definiert. Auch auf ein für das Obere Mittelrheintal so bedeutsame Projekt wie der Bau einer Brücke seien diese Grundsätze übertragbar und könnten durchaus als Leitlinie der Planung verstanden werden. Die Grundsätze der Initiative lauteten:

- Respekt vor dem Werk vergangener Generationen,
- Einfügen statt Dominieren,
- „Schlichtheit“,
- Ergänzen statt Überformen,
- Neues schaffen statt Altes zu imitieren
- Ehrlichkeit (in Form und Material),
- Bewahren und Entwickeln,



- Nebeneinander von Alt und Neu,
- Vorbildlicher Umgang mit der historischen Bausubstanz.

Daraus abgeleitet seien aus Sicht der Initiative folgende Maßgaben für den Bau der Mittelrheinbrücke relevant:

Die Einfügung der Brückenkonstruktion in die Umgebung solle sich mit Rücksicht auf die relevanten Blickbeziehungen sensibel in den landschaftlichen und städtischen Kontext einfügen und möglichst filigran ausgeführt werden (dies gilt auch die Ausführung der Geländer und der Beleuchtung). Insbesondere in der Höhenentwicklung solle die Konstruktion Zurückhaltung üben. Die Dominanz und positive Wahrnehmung der die Kulturlandschaft prägenden, wertbildenden Elemente dürfe durch die Brückenkonstruktion nicht geschmälert werden. Ein besonderes Augenmerk richte sich in diesem Zusammenhang auf die Burgen Rheinfels, Katz und Maus - die in ihrer visuellen Wahrnehmung von der Maßnahme betroffen seien.

Die Brücke sei das lang erhoffte, verbindende Element zwischen den Rheinufern. Dies solle sich auch in der architektonischen Formensprache widerspiegeln, d. h., dass die Querung des Rheins nicht als brachial wirkendes Element wahrgenommen werden solle, sondern sich soweit als möglich wie selbstverständlich in die Kulturlandschaft des Welterbes Oberes Mittelrheintal einfüge.

Wesentlich für die welterbeverträgliche Integration des Brückenbauwerks sei unter anderem auch der Rückgriff auf die für die Region typischen Materialien. Das gleiche gilt für die Farbgebung. Der für das Welterbe entwickelte Material und Farbfächer sei aus dem historischen Kontext entwickelt worden und könne als Leitlinie gelten. Insbesondere die für die Region typische Grauwacke sei ein idealer Baustein, der wertig und zeitlos wesentlich zur landschaftlichen und städtebaulichen Integration des Brückenbauwerkes beitragen könne. So sollten aus Sicht der Initiative alle Rampen und Stützkonstruktionen mit Grauwacke verkleidet werden.

Die architektonische Formensprache solle durch Schlichtheit der bedeutsamen Umgebung Respekt zollen. Dennoch müsse sie – und dies sei kein Widerspruch – Alleinstellungsmerkmale besitzen, die sie zu einem einprägsamen Element des Ortes werden ließen. All dies selbstverständlich in einer qualitätsvollen, zeitgemäßen Formensprache. Ein Rückgriff auf historisierende Elemente sei zu vermeiden. Die inhaltliche Einschätzung der Geschäftsstelle der Initiative Baukultur erfolge vorbehaltlich der finalen Einschätzung der Generaldirektion Kulturelles Erbe als Partner der Initiative Baukultur.

#### 4. Öffentlichkeit

Bei den Verbandsgemeinden Loreley und Hunsrück-Mittelrhein sind in der Öffentlichkeitsbeteiligung keine Stellungnahmen eingegangen. Bei der SGD Nord sind eine Stellungnahme eines privaten Unternehmens, eine Stellungnahme eines Anwohners und nach Fristablauf eine Stellungnahme eines Fachverbandes eingegangen.

Das **Unternehmen aus St. Goar** teilt mit, dass die Variante „Tieflage zentral“ (Variante 1) klar bevorzugt werde. Denn die Variante „Tieflage außerhalb“ (Variante 4) münde in unmittelbarer Nähe des unternehmerischen Anwesens in die B 9, sodass erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Anwesen zu befürchten seien. Je nach Bauweise werde Grundeigentum des Unternehmens in Anspruch genommen. Zudem gäbe es eine mit der Gemeinde abgestimmte Erweiterungsplanung, sodass der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb betroffen sei.

Alle Rheinbrücken in Rheinland-Pfalz seien entweder als Bundesautobahnen oder als Bundesstraßen in der Trägerschaft der Bundesrepublik Deutschland. Daher sei es nicht nachvollziehbar, weshalb wegen des Ziel- und Quellverkehrs eine Landes- bzw. Kreisstraße ausgewiesen werde, da auch in Mainz oder Koblenz die innerstädtischen Rheinbrücken nach Wiesbaden bzw. zu den östlichen Teilen der Stadt Koblenz vor allem für den lokalen Verkehr genutzt würden.

Darüber hinaus bestehe angesichts der Nutzungszahlen im örtlichen Verkehr kein Bedarf für eine Brücke. Vielmehr werde in den Unterlagen darauf hingewiesen, dass die Mittelrheinbrücke weitere Impulse in die Region bringen solle, um diese insgesamt zu stärken. Auch die Planrechtfertigung sei nicht abschließend geklärt, denn es gehe um die „großräumige Entwicklungsmöglichkeit“ im Mittelrheintal, also gerade darum, die Region rechts und links des Rheins nicht nur im Ziel- und Quellverkehr miteinander zu verbinden.

Insgesamt falle auf, dass die Abwägungsmatrix fehlerhaft sei. Bei genauer Betrachtung werde deutlich, dass bei den verschiedenen Parametern insbesondere die Wertigkeiten des Landschaftsbildes bzw. der Kulturlandschaft, die Eingriffe in Natur und Landschaft, die Wasserwirtschaft, die Investitionskosten und der Lärm im Verhältnis von Variante 1 und Variante 4 fehlerhaft angesetzt seien.

Nach Auffassung des **Anwohners** liegen erhebliche methodische Fehler bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vor, da diese für alle Varianten auf eine Fertigstellung im Jahr 2030 abstelle, obwohl die optimierte Fährverbindung schon früher umsetzbar sei. Die Fertigstellung einer festen Querung im Jahr 2030 sei dahingegen unrealistisch. Die Untersuchung müsse daher überarbeitet werden und den zeitlichen Faktor

der jeweiligen Verfügbarkeit mit einbeziehen. Es würden davon ausgehend im Ergebnis vermutlich wesentlich andere Bewertungen und damit Handlungsoptionen für die weiteren Entscheidungen aufgezeigt werden.

Zudem hätten 2015 alle vier Fährbetreiber (Boppard, St. Goarshausen, Kaub und Lorch) die Landesregierung RLP angeschrieben und darauf hingewiesen, dass bei einem Bau einer Brücke in der Nähe der Loreley/St. Goarshausen, alle vier Fähren aus wirtschaftlichen Gründen ihren Betrieb mit Fertigstellung der Brücke einstellen werden. Somit müsse in Kenntnis dieser Ankündigung, sowohl bei der Verkehrsuntersuchung, wie auch in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, diese mögliche Verschlechterung/Wegfall der drei Möglichkeit der Rheinquerung an den Fährstandorten außerhalb von St. Goarshausen berücksichtigt werden. Dadurch gebe es eine erhebliche Veränderung z.B. beim Verkehrsaufkommen, sowie eine erhebliche Veränderung der CO<sub>2</sub>- und Emissionsbelastung etc.. Eine entsprechende Simulation sei erforderlich.

Der **Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.** lehnt den Bau einer Brücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen ab, weil diese die Überquerbarkeit des Oberen Mittelrheins für den Fußverkehr insgesamt massiv verschlechtern werde. Die Brücke begünstige einseitig den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den Straßengüterverkehr, während der Umweltverbund geschwächt werde. Das widerspreche diametral dem gebotenen Handlungsbedarf zum Klimaschutz und zur Ressourcenschonung. Eine Ausweitung der Fährbetriebszeiten sei erheblich sinnvoller und erfordere auch langfristig nur einen kleinen Bruchteil der Brückenbau-, -betriebs- und -instandhaltungskosten.

## C Begründung

Die raumordnerische Bewertung der geplanten Mittelrheinquerung erfolgt unter Betrachtung der im Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz, im LEP IV und im RROP enthaltenen, zu beachtenden Ziele der Raumordnung sowie der zu berücksichtigenden Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung. Zudem sind auch die in § 2 Abs. 2 ROG aufgeführten Grundsätze der Raumordnung zu berücksichtigen.

Des Weiteren werden der Raumordnungsbericht (ROB) 2018 der Landesregierung Rheinland-Pfalz und der regionale Raumordnungsbericht (ROB) 2018 der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald mit herangezogen.



## 1. Grundsätze der Raumordnung und Erfordernisse der Landes- und Regionalplanung

Nachfolgend werden zunächst die vorliegend einschlägigen Vorgaben der Raumordnung des Bundes genannt, die sich in den Grundsätzen des § 2 Abs. 2 ROG manifestieren. Anschließend werden die für das Vorhaben einschlägigen Ziele und Grundsätze der zurzeit geltenden Raumordnungspläne des Bundes (Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz), des Landes Rheinland-Pfalz (LEP IV) und der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (RROP) aufgeführt.

### 1.1 Grundsätze der Raumordnung des Bundes

Nach § 2 Abs. 2 ROG i. V. m. § 1 Abs. 4 LPlIG sind im vorliegenden Falle insbesondere folgende Grundsätze der Raumordnung relevant und zu berücksichtigen:

#### **Ziffer 1 (Allgemeiner Grundsatz)**

Im Gesamttraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen sind ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Dabei ist die nachhaltige Daseinsvorsorge zu sichern, nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Innovation sind zu unterstützen, Entwicklungspotenziale sind zu sichern und Ressourcen nachhaltig zu schützen. Diese Aufgaben sind gleichermaßen in Ballungsräumen wie in ländlichen Räumen, in strukturschwachen wie in strukturstarken Regionen zu erfüllen. Demographischen, wirtschaftlichen, sozialen sowie anderen strukturverändernden Herausforderungen ist Rechnung zu tragen, auch im Hinblick auf den Rückgang und den Zuwachs von Bevölkerung und Arbeitsplätzen. Auf einen Ausgleich räumlicher und struktureller Ungleichgewichte zwischen den Regionen ist hinzuwirken. Die Gestaltungsmöglichkeiten der Raumnutzung sind langfristig offenzuhalten.

#### **Ziffer 2 (Freiraumschutz)**

Die prägende Vielfalt des Gesamttraums und seiner Teilräume ist zu sichern. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Städte und ländliche Räume auch künftig ihre vielfältigen Aufgaben für die Gesellschaft erfüllen können. Mit dem Ziel der Stärkung und Entwicklung des Gesamttraums und seiner Teilräume ist auf Kooperationen innerhalb von Regionen und von Regionen miteinander, die in vielfältigen Formen, auch als Stadt-Land-Partnerschaften, möglich sind, hinzuwirken. Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum ist zu begrenzen.



### **Ziffer 3 (Infrastruktur, Verkehr)**

Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten; dies gilt auch in dünn besiedelten Regionen. Dem Schutz kritischer Infrastrukturen ist Rechnung zu tragen. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Auf eine gute Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken. Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird.

### **Ziffer 4 (Wirtschaft)**

Der Raum ist im Hinblick auf eine langfristig wettbewerbsfähige und räumlich ausgewogene Wirtschaftsstruktur und wirtschaftsnahe Infrastruktur sowie auf ein ausreichendes und vielfältiges Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen zu entwickeln. Regionale Wachstums- und Innovationspotenziale sind in den Teilräumen zu stärken. Insbesondere in Räumen, in denen die Lebensverhältnisse in ihrer Gesamtheit im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt wesentlich zurückgeblieben sind oder ein solches Zurückbleiben zu befürchten ist (strukturschwache Räume), sind die Entwicklungsvoraussetzungen zu verbessern. Ländliche Räume sind unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen wirtschaftlichen und natürlichen Entwicklungspotenziale als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenständiger Bedeutung zu erhalten und zu entwickeln; dazu gehört auch die Umwelt- und Erholungsfunktion ländlicher Räume. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion zu erhalten oder zu schaffen.

### **Ziffer 5 (Kulturlandschaften, Natur und Landschaft)**

Kulturlandschaften sind zu erhalten und zu entwickeln. Historisch geprägte und gewachsene Kulturlandschaften sind in ihren prägenden Merkmalen und mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern sowie dem UNESCO-Kultur- und Naturerbe der Welt zu erhalten. Die unterschiedlichen Landschaftstypen und Nutzungen der Teilräume sind mit den Zielen eines harmonischen Nebeneinanders, der Überwindung von Strukturproblemen und zur Schaffung neuer wirtschaftlicher und kultureller Konzeptionen zu gestalten und weiterzuentwickeln. Es sind die räumlichen Voraussetzungen dafür zu



schaffen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihren Beitrag dazu leisten kann, die natürlichen Lebensgrundlagen in ländlichen Räumen zu schützen sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten.

### **Ziffer 6 (Umwelt, Klimaschutz)**

Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen. Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen. Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu verringern, insbesondere durch quantifizierte Vorgaben zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme sowie durch die vorrangige Ausschöpfung der Potenziale für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung und für andere Maßnahmen zur Innenentwicklung der Städte und Gemeinden sowie zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen. Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen, den Erfordernissen des Biotopverbundes ist Rechnung zu tragen. Für den vorbeugenden Hochwasserschutz an der Küste und im Binnenland ist zu sorgen, im Binnenland vor allem durch Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen. Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft sind sicherzustellen. Den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes ist Rechnung zu tragen, sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen.

## **1.2 Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz**

Mit § 1 der Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz (BRPHV) vom 19. August 2021 werden für den länderübergreifenden Hochwasserschutz im Bundesgebiet u.a. nachfolgende Ziele und Grundsätze der Raumordnung festgelegt:

### **I.1.1 (Z)**

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einschließlich der Siedlungsentwicklung sind die Risiken von Hochwassern nach Maßgabe der bei öffentlichen Stellen verfügbaren Daten zu prüfen; dies betrifft neben der Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Hochwasserereignisses und seinem räumlichen und zeitlichen Ausmaß auch die

Wassertiefe und die Fließgeschwindigkeit. Ferner sind die unterschiedlichen Empfindlichkeiten und Schutzwürdigkeiten der einzelnen Raumnutzungen und Raumfunktionen in die Prüfung von Hochwasserrisiken einzubeziehen.

### **I.1.2 (G)**

Bei raumbedeutsamen Maßnahmen zum Hochwasserschutz sollen neben den fachrechtlich erforderlichen Belangen auch wasserwirtschaftliche Erkenntnisse aus vergangenen extremen Hochwasserereignissen zugrunde gelegt werden. Gleichfalls sollen die volkswirtschaftlichen Auswirkungen dieser Ereignisse zugrunde gelegt werden, soweit diesbezügliche Daten und Bewertungskriterien bekannt oder bei öffentlichen Stellen verfügbar sind.

### **I.2.1 (Z)**

Die Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf Hochwasserereignisse durch oberirdische Gewässer, durch Starkregen oder durch in Küstengebiete eindringendes Meerwasser sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einschließlich der Siedlungsentwicklung nach Maßgabe der bei öffentlichen Stellen verfügbaren Daten vorausschauend zu prüfen.

### **II.1.1 (G)**

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Einzugsgebieten nach § 3 Nummer 13 WHG sollen hochwasserminimierende Aspekte berücksichtigt werden. Auf eine weitere Verringerung der Schadenspotenziale soll auch dort, wo technische Hochwasserschutzanlagen schon vorhanden sind, hingewirkt werden.

### **II.1.3 (Z)**

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Einzugsgebieten nach § 3 Nummer 13 WHG ist das natürliche Wasserversickerungs- und Wasserrückhaltevermögen des Bodens, soweit es hochwassermindernd wirkt und Daten über das Wasserhaltevermögen des Bodens bei öffentlichen Stellen verfügbar sind, zu erhalten. Einer Erhaltung im Sinne von Satz 1 wird gleichgesetzt:

1. Eine Beeinträchtigung des Wasserversickerungs- und Wasserrückhaltevermögens des Bodens wird in angemessener Frist in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang ausgeglichen.
2. Bei notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen sowie Ausbau- und Neubauvorhaben von Bundeswasserstraßen werden mehr als nur geringfügige Auswirkungen auf den Hochwasserschutz vermieden.



### **II.1.4 (G)**

Die in Einzugsgebieten nach § 3 Nummer 13 WHG als Abfluss- und Retentionsraum wirksamen Bereiche in und an Gewässern sollen in ihrer Funktionsfähigkeit für den Hochwasserschutz erhalten werden. Flächen, die zurzeit nicht als Rückhalteflächen genutzt werden, aber für den Wasserrückhalt aus wasserwirtschaftlicher Sicht geeignet und erforderlich sind, sollen von entgegenstehenden Nutzungen freigehalten und als Retentionsraum zurückgewonnen werden; dies gilt insbesondere für Flächen, die an ausgebaute oder eingedeichte Gewässer angrenzen. Eine Flächenfreihaltung ist nur dann erforderlich, wenn die für den Hochwasserschutz zuständige Behörde aufgrund einer hinreichend verfestigten Planung gegenüber einem potenziellen Nutzer im Zeitpunkt von dessen Antragstellung nachweist, dass diese Fläche als Retentionsraum genutzt wird oder genutzt werden soll. Auf Flächen nach Satz 1 und Satz 2 sollen den Hochwasserabfluss oder die Hochwasserrückhaltung beeinträchtigende Nutzungen nur ausnahmsweise geplant oder zugelassen werden, wenn überwiegende Gründe des Klimaschutzes oder eines anderen öffentlichen Interesses dies notwendig machen und ein zeit- und ortsnaher Ausgleich des Retentionsraumverlusts vorgesehen ist. Satz 4 gilt nicht für Maßnahmen des Hochwasserschutzes. § 77 WHG bleibt unberührt.

### **II.2.2 (G)**

In Überschwemmungsgebieten nach § 76 Absatz 1 WHG sollen Siedlungen und raumbedeutsame bauliche Anlagen entsprechend den Regelungen der §§ 78, 78a WHG nicht erweitert oder neu geplant, ausgewiesen oder errichtet werden. Die Minimierung von Hochwasserrisiken soll auch insoweit berücksichtigt werden, als Folgendes geprüft wird:

1. Rücknahme von in Flächennutzungsplänen für die Bebauung dargestellten Flächen sowie von in landesweiten und regionalen Raumordnungsplänen für die Bebauung festgelegten Gebieten, wenn für sie noch kein Bebauungsplan oder keine Satzung nach § 34 Absatz 4 oder § 35 Absatz 6 BauGB aufgestellt wurde. Dies gilt nicht, wenn in der jeweiligen Gemeinde keine ernsthaft in Betracht kommenden Standortalternativen bestehen oder die Rücknahme eine wirtschaftlich unzumutbare Belastung für die Gemeinde darstellen würde. In diesem Fall soll bei baulichen Anlagen eine Bauweise gewählt werden, die der für den jeweiligen Standort im Überflutungsfall prognostizierten Wassertiefe und Fließgeschwindigkeit angepasst ist.
2. Umplanung und Umbau vorhandener Siedlungen bzw. Siedlungsstrukturen in einem mittelfristigen Zeitraum, soweit es die räumliche Situation in den betroffenen Gemeinden und das Denkmalschutzrecht zulassen und soweit dies langfristig unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten kosteneffizienter als ein Flächen- oder Objektschutz ist.



## **II.2.3 (Z)**

In Überschwemmungsgebieten nach § 76 Absatz 1 WHG dürfen folgende Infrastrukturen und Anlagen, sofern sie raumbedeutsam sind, weder geplant noch zugelassen werden, es sei denn, sie können nach § 78 Absatz 5, 6 oder 7 oder § 78a Absatz 2 WHG zugelassen werden:

1. Kritische Infrastrukturen mit länder- oder staatsgrenzenüberschreitender Bedeutung; dies sind insbesondere Infrastrukturen des Kernnetzes der europäischen Verkehrsinfrastruktur außer Häfen und Wasserstraßen sowie die Projects of Common Interest der europäischen Energieinfrastruktur in der jeweils geltenden Fassung der Unionsliste der Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung,
2. weitere Kritische Infrastrukturen, soweit sie von der BSI-Kritisverordnung erfasst sind,
3. Anlagen oder Betriebsbereiche, die unter die Industrieemissionsrichtlinie oder die SEVESO-III-Richtlinie fallen. Satz 1 gilt nicht für die Fachplanung nach § 5 NABEG; die Anwendbarkeit von Satz 1 sowie der §§ 78, 78a WHG auf die Zulassung von Vorhaben nach §§ 18 ff. NABEG bleibt unberührt.

## **II.3 (G)**

In Risikogebieten außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78b WHG sollen folgende Infrastrukturen und Anlagen, sofern sie raumbedeutsam sind, weder geplant noch zugelassen werden, es sei denn, sie erfüllen die Voraussetzungen des § 78b Absatz 1 Satz 2 WHG:

1. Kritische Infrastrukturen mit länder- oder staatsgrenzenüberschreitender Bedeutung; dies sind insbesondere Infrastrukturen des Kernnetzes der europäischen Verkehrsinfrastruktur außer Häfen und Wasserstraßen sowie die Projects of Common Interest der europäischen Energieinfrastruktur in der jeweils geltenden Fassung der Unionsliste der Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung,
2. weitere Kritische Infrastrukturen, soweit sie von der BSI-Kritisverordnung erfasst sind,
3. bauliche Anlagen, die ein komplexes Evakuierungsmanagement erfordern. Satz 1 gilt nicht für die Fachplanung nach § 5 NABEG; die Anwendbarkeit von Satz 1 sowie von § 78b WHG auf die Zulassung von Vorhaben nach §§ 18 ff. NABEG bleibt unberührt.

## **1.3 Erfordernisse der Landes- und Regionalplanung**



### 1.3.1 Raum- und Siedlungsstruktur, regionale und kommunale Belange

Nach der Raumstrukturgliederung (Karte 1) zu Kapitel 1.1 „Raumstruktur“ des LEP IV liegt das Plangebiet in einem ländlichen Bereich mit disperser Siedlungsstruktur. Nach den in dieser Karte enthaltenen Analyseräumen (= Mittelbereiche nach LEP 80) gehören die Verbandsgemeinden Loreley und Hunsrück-Mittelrhein zum Mittelbereich St. Goar/ St. Goarshausen.

Die Eigeninitiative in den ländlichen Räumen soll entsprechend G 24, Kapitel 2.3 „Eigeninitiative des ländlichen Raumes“ des LEP IV gestärkt werden. Regionale und lokale Entwicklungsstrategien sowie eine integrierte Umsetzung der Agrarstrukturverbesserung, der regionalen Wirtschaftsentwicklung, des Infrastrukturausbaus und der Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation sollen zur Bewältigung der vielfältigen Ordnungs-, Entwicklungs- und Sicherungsaufgaben im ländlichen Raum beitragen.

Nach Z 31, Kapitel „Nachhaltige Siedlungsentwicklung“, ist die quantitative Flächenneuanspruchnahme bis zum Jahr 2015 landesweit zu reduzieren sowie die notwendige Flächeninanspruchnahme über ein Flächenmanagement qualitativ zu verbessern und zu optimieren. Die Innenentwicklung hat Vorrang vor der Außenentwicklung.

Die Städte St. Goar und St. Goarshausen sind laut Z 40 des Kapitels 3.1.1 „Zentrenstruktur, Mittelbereiche und mittelzentrale Verbünde“ des LEP IV für den Mittelbereich „St. Goar/ St. Goarshausen“ gemeinsam mit der Stadt Nastätten als kooperierende Mittelzentren (verpflichtend) ausgewiesen.

Nach G 10 des Kapitels 1.2 „Raumstruktur“ des RROP sollen ländliche Räume bei ihrer weiteren Entwicklung ihre spezifischen Besonderheiten und Vorzüge nutzen. Schwerpunkte der weiteren siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung sowie der örtlichen Infrastruktureinrichtungen sollen die zentralen Orte entsprechend der jeweiligen Hierarchie sein. In diesen Räumen soll die Leistungsfähigkeit der natürlichen Ressourcen allgemein gesichert bzw. allgemein verbessert werden.

Soweit die landes- oder regionalplanerischen Belange einzelne Fachdisziplinen, wie z.B. Wasserwirtschaft oder Naturschutz und Landschaftspflege betreffen, werden die entsprechenden Erfordernisse nachfolgend aufgeführt.



### 1.3.2 Verkehr

Nach G 136, Kapitel 5.1.1 „allgemeine Planungsaussagen Verkehr“ des LEP IV sollen im Rahmen der Siedlungsentwicklung insbesondere die Verbindungen zwischen den zentralen Orten und die dafür notwendigen Flächen für die funktional gegliederten Netze der Verkehrsträger gesichert werden.

Nach G 137 des LEP IV sollen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der nicht motorisierte Verkehr und der öffentliche Personenverkehr gestärkt werden. Insbesondere die Verlagerung des Gütertransports auf Schiene und Wasserstraße trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung in stärkerem Maße bei.

G 139 des LEP IV fordert, dass dem Ausbau, der Ergänzung und der Verbesserung vorhandener Verkehrsanlagen Vorrang vor dem Neubau eingeräumt werden soll.

Entsprechend G 140 des LEP IV ist die Gestaltung der Infrastruktur von Schiene und Straße an der räumlichen Differenzierung der Siedlungsstruktur sowie an dem funktionalen Netz des öffentlichen Verkehrs und dem funktionalen Straßennetz (funktionales Verkehrsnetz) zu orientieren.

Nach Kapitel 5.1.2.2 „Funktionales Straßennetz“ des LEP IV wird das funktionale Straßennetz in vier Kategorien unterteilt: Straßen für den großräumigen Verkehr (Kategorie I), Straßen für den überregionalen Verkehr (Kategorie II), Straßen für den regionalen Verkehr (Kategorie III) und Straßen für den flächenerschließenden Verkehr (Kategorie IV). Gemäß Z 149 stellt das LEP IV die Kategorien I und II dar (Karte 19a: Funktionales Verkehrsnetz). Die Kategorien III und bedarfsweise IV werden in den regionalen Raumordnungsplänen ausgewiesen.

Die Bundesstraße B 9 auf der Seite der Stadt St. Goar, als auch die B 42 auf Seiten der Stadt St. Goarshausen sind als Straße für den überregionalen Verkehr (Kategorie II) ausgewiesen. Straßen für den überregionalen Verkehr sichern die Verbindungen von Mittelzentren zu den zugehörigen Oberzentren oder Verbindungen zwischen benachbarten Mittelzentren. Ferner dienen sie der Anbindung großräumig bedeutsamer Erholungsgebiete und Verkehrsverknüpfungspunkte an Straßen der Kategorie I. In der Regel sind diese Straßen frei von Ortsdurchfahrten (vgl. Z 148).

Im Kapitel 5.1.2.3 2 „Wasserquerungen“ des LEP IV sind entsprechend G 151 zur besseren Verknüpfung der Verkehrsnetze im Zuge von Wasserstraßenquerungen qualitative und quantitative Maßnahmen wie der Bau neuer Querungen bzw. die Aufweitung vorhandener Brücken anzustreben. Dies gilt sowohl für die Straßen- als auch für die Bahnbrücken.

Weitere Rheinquerungen, wie bei Linz, St. Goar, Bingen und Nierstein, sind laut G 155 zu prüfen. Sie tragen zu einer besseren regionsübergreifenden Mobilität bei. Alternative Finanzierungsmodelle (PPP-Modelle) können dabei für die schnellere Verwirklichung der Projekte von Nutzen sein. Dabei hat insbesondere eine feste Rheinquerung im Bereich von St. Goar–St. Goarshausen für den Mittelrheinabschnitt zwischen Mainz und Koblenz eine hohe Bedeutung.

Nach G 159 des LEP IV (Kapitel 5.1.5 „Fahrrad- und Fußwegeverkehr“) sind die Bedürfnisse des Fahrrad- und Fußwegeverkehrs im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsplanung insbesondere durch die Sicherung und Entwicklung umweg- und barrierefreier Fuß- und Radwegenetze zu berücksichtigen.

Gemäß Kapitel 3.1.2 „Verkehrsnetzgestaltung“ des RROP ist im G 109 festgehalten, dass die Gestaltung der Verkehrsnetze zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen der Region beitragen soll. Für die Bevölkerung sollen Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie öffentliche und private Dienstleistungseinrichtungen und Erholungsgebiete in zumutbarem Zeitaufwand erreichbar sein.

Laut G 110 des RROP soll die Gestaltung der Verkehrsnetze die Versorgungsfunktionen der zentralen Orte für den jeweiligen Versorgungsbereich und die Austauschfunktion zwischen den Räumen und den zentralen Orten der jeweiligen Zentralitätsstufe begünstigen und fördern. Grundlage für die Gestaltung der Verkehrsnetze bilden die Verbindungsfunktionsstufen gemäß Landesentwicklungsprogramm.

Nach G 122 soll in den ländlichen Räumen durch den Ausbau des Straßennetzes, soweit erforderlich, die Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte, Ausbildungsstätten sowie der öffentlichen und privaten Dienstleistungseinrichtungen in einer akzeptablen Zeit unter zumutbaren Bedingungen hergestellt werden.

Im Z 123 wird ausgeführt, dass der öffentliche Personennahverkehr in den ländlichen Räumen, besonders in den ländlichen Bereichen mit disperser Siedlungsstruktur sowie in verdichteten Bereichen mit disperser Siedlungsstruktur und geringer Zentrenereichbarkeit, aus Gründen der Daseinsvorsorge aufrecht zu erhalten ist

Gemäß Kapitel 3.1.2.1 „Öffentlicher Verkehr“ ist im G 125 festgehalten, dass sich die Gestaltung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes an der funktionalen Gliederung orientieren sollen.

Nach Kapitel 3.1.2.2 „Straßenverkehr“ des RROP, Z 128 ist im Bereich bei St. Goar / St. Goarshausen die Errichtung einer Rheinbrücke notwendig.



Dem Z 128 soll mit der hier vorliegenden Planung Rechnung getragen werden. Zudem würde die Mittelrheinquerung die beiden zentralen Orte (kooperierende Mittelzentren) St. Goar und St. Goarshausen verbinden.

Der weitere Ausbau des Radwegenetzes soll entsprechend Kapitel 3.1.2.4 „Radverkehr“, G 137, bevorzugt für die Radfernwege und die Radwegeverbindungen des großräumigen und regionalen Radwegenetzes (Karte 11) vorgenommen werden. Nahräumige Netzergänzungen auf Landkreis- und Gemeindeebene sollen auf die Radfernwege, die großräumigen und regionalen Radwegeverbindungen zuführen und das Netz verdichten. Bei der Gestaltung der Radverkehrsnetze sollen die Belange des Radwanderns und des alltäglichen bzw. werktäglichen Radverkehrs beachtet werden, weil sich die Ansprüche der Nutzer wesentlich unterscheiden.

Die Gestaltung und der Ausbau des Radwegenetzes soll nach G 138

- zusammenhängende Netze, auch durch Schließung von Lücken schaffen,
- attraktives Umfeld bevorzugen,
- die Verkehrssicherheit erhöhen,
- die soziale Sicherheit und das Sicherheitsempfinden verbessern,
- Radwege möglichst ohne größere Umwege führen,
- größere Höhenunterschiede und längere Steigungstrecken vermeiden,
- Radwege mit dem Schienenpersonenverkehr verknüpfen.

Laut Karte 11 des RROP ist linksrheinisch auf der Seite der Stadt St. Goar parallel zur B 9 ein Radfernweg ausgewiesen. Rechtsrheinisch endet der an der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen beginnende Radfernweg oberhalb von St. Goarshausen auf der Höhe von Kamp-Bornhofen und wird von dort bis zur Landesgrenze Hessen nicht weitergeführt.

Somit könnte die Errichtung einer Mittelrheinquerung den nicht als Radfernweg ausgewiesenen rechtsrheinischen Bereich an den linksrheinischen Radfernweg anbinden.

### **1.3.3 Naturschutz und Landschaftspflege (einschließlich Klima)**

Im Kapitel 4.1 „Freiraumschutz“ des LEP IV gibt es eine Reihe von Erfordernissen, die im vorliegenden Falle einschlägig sind. So sollen nach G 85 des LEP IV Freiräume als unverzichtbare Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, zur nachhaltigen Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen sowie zur Bewahrung der Eigenart, des Erlebnis- und Erholungswertes der Landschaft erhalten und aufgewertet



werden. See- und Flussufer sollen im Außenbereich von Bebauung freigehalten werden. Dies gilt ebenso für landschaftlich wertvolle Hänge und hangnahe Höhenlagen.

G 86 besagt, dass unvermeidliche Inanspruchnahme von Freiraum flächensparend und umweltschonend erfolgen soll. Gemäß Z 87 sind die landesweit bedeutsamen Bereiche für den Freiraumschutz (s. Karte 7: Leitbild Freiraumschutz) durch die Regionalplanung mit Vorrangausweisungen für regionale Grünzüge bzw. Vorrang- und Vorbehaltsausweisungen für Grünzäsuren und Siedlungszäsuren zu konkretisieren und zu sichern.

Laut dem zum Grundsatz herabgestuften Z 91 bilden die Landschaftstypen die Grundlage für die Darstellung von Erholungs- und Erlebnisräumen (s. Karte 9: Erholungs- und Erlebnisräume und Tabelle im Anhang), in denen die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft vorrangig zu sichern und zu entwickeln sind. Z 92 des LEP IV besagt, dass die landesweit bedeutsamen historischen Kulturlandschaften in ihrer Vielfältigkeit unter Bewahrung des Landschafts-Charakters, der historisch gewachsenen Siedlungs- und Ortsbilder, der schützenswerten Bausubstanz sowie des kulturellen Erbes zu erhalten und im Sinne der Nachhaltigkeit weiterzuentwickeln sind.

Mit Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 28.04.2021 - 8 C 10535/19.OVG – stellen die Aussagen im LEP IV zu Erholungs- und Erlebnisräumen (Z 91) und zu historischen Kulturlandschaften (Z 92) keine räumlich und sachlich bestimmten, abschließend abgewogenen Ziele der Raumordnung i.S.v. § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG, sondern lediglich bei der Abwägung zu berücksichtigende Grundsätze dar.

Entsprechend G 97 des LEP IV sollen bei allen Planungen und Maßnahmen die Sicherung, Verbesserung oder Wiederherstellung der Funktionen des Biotopverbundes berücksichtigt werden.

Im RROP liegt die Antragsvariante „Tieflage außerhalb“ in einem Regionalen Grünzug. Nach Kapitel 2.1.1 „Regionale Grünzüge, Grün- und Siedlungszäsuren, Z 53, sind neue Siedlungsgebiete, flächenhafte Besiedlung und große Einzelbauvorhaben innerhalb der regionalen Grünzüge nicht zulässig; ausgenommen davon sind dem Tourismus dienende Einzelvorhaben.

In der Begründung/Erläuterung zu G 52 und Z 53 ist festgeschrieben, dass die regionalen Grünzüge die landesweit bedeutsamen Bereiche für den Freiraumschutz laut Landesentwicklungsprogramm IV konkretisieren und sichern. Sie sind vor allem in den Verdichtungsräumen ausgewiesen sowie in Gebieten mit zahlreichen konkurrierenden



Raumnutzungsansprüchen, zu denen insbesondere die engen Tallagen gehören. Die regionalen Grünzüge, Grün- und Siedlungszäsuren sind multifunktionale Instrumente zur Freiraumsicherung. Sie sind insbesondere auch ein Instrument, um die Siedlungsentwicklung an Gesichtspunkten des Klimas zu orientieren. Sie erfüllen mehrere Freiraumfunktionen gleichzeitig und enthalten landwirtschaftliche, weinbauliche und forstwirtschaftliche Nutzflächen, als auch Flächen mit besonderer Bedeutung für die Klimaverbesserung und Lufthygiene (Kaltluftentstehungsbereiche, Kaltluftleitbahnen), ökologisch wertvolle Bereiche (Naturschutzgebiete, wertvolle Biotope, bedeutsame Biotop-Vernetzungsachsen, Landschaftsschutzgebiete usw.), sowie wertvolle Bereiche für die Wasserversorgung (vorhandene und geplante Wasser- bzw. Heilquellenschutzgebiete), überschwemmungsgefährdete Bereiche, siedlungsgliedernde Freiräume zur Verhinderung bandartiger, ausufernder Siedlungsentwicklungen, landschaftsgestaltende Bereiche (Wald- und Gewässerränder, markante Höhenunterschiede) und für die siedlungsbezogene Naherholung wichtige Bereiche. Regionale Grünzüge sollen als große zusammenhängende Freiräume erhalten bleiben. Deshalb darf innerhalb der regionalen Grünzüge keine flächenhafte Besiedlung stattfinden. Planungen und Vorhaben, die zu einer Zersiedlung, einer Beeinträchtigung der Gliederung von Siedlungsgebieten, des Wasserhaushalts, der Freiraumerholung oder zur Veränderung der klimatischen Verhältnisse führen können, sind in den regionalen Grünzügen nicht zulässig. Hierzu zählen neben neuen, von bestehenden Siedlungsgebieten räumlich getrennten Siedlungsflächen auch Sport- und Freizeiteinrichtungen mit einem hohen Anteil baulicher Anlagen, Verkehrsanlagen sowie andere Infrastrukturmaßnahmen. Große Einzelbauwerke wie Hochhäuser und Gebäude in exponierter Lage sind nicht zulässig, damit die Naherholung und das schutzwürdige Landschaftsbild in regionalen Grünzügen nicht beeinträchtigt werden. Abweichungen sind nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig in demselben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion den regionalen Grünzügen zugeordnet werden. Privilegierte Vorhaben im Außenbereich (z. B. landwirtschaftliche Aussiedlungsvorhaben bzw. sonstige landwirtschaftliche Baumaßnahmen) sind in den regionalen Grünzügen zulässig, wenn die einzelnen Freiraumfunktionen regionaler Grünzüge als öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Dem Tourismus dienende Einzelvorhaben sind in den regionalen Grünzügen zulässig, damit eine Weiterentwicklung in diesem Bereich möglich bleibt. Die Rohstoffgewinnung ist als ein vorübergehender, zeitlich begrenzter Eingriff mit nachfolgender Rekultivierung bzw. Renaturierung in den regionalen Grünzügen zulässig. Durch die landwirtschaftliche, forstwirtschaftliche und weinbauliche Nutzung wird die Kulturlandschaft in den Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald regionalen Grünzügen erhalten und gepflegt. Die Waldgebiete als multifunktionale Bestandteile

der regionalen Grünzüge tragen zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und zur Verbesserung der Umweltqualität in den Bereichen mit starker Siedlungsentwicklung bei.

Angrenzend an die beiden Auffahrten der Variante „Tieflage zentral“ befinden sich Vorbehaltsgebiete für den regionalen Biotopverbund. In diesen soll der nachhaltigen Sicherung der heimischen Tier- und Pflanzenwelt bei der Abwägung mit konkurrierenden Belangen ein besonderes Gewicht beigemessen werden. (G 63).

Entsprechend G 70 des RROP sollen die Auensysteme der Gewässer, soweit diese Bestandteil des Biotopverbundes sind, von jeglicher Bebauung freigehalten werden. Bei Aufgabe einer früheren Nutzung soll dem Gewässer wieder seine ursprüngliche Aue zurückgegeben werden.

#### **1.3.4 Wasserwirtschaft und Bodenschutz**

Das Kapitel 4.3.2.1 „Gewässerschutz und nachhaltige Gewässerentwicklung“ des LEP IV enthält raumordnerische Erfordernisse, die im vorliegenden Falle einschlägig sind. Nach G 100 des LEP IV sollen bei der Flächen- und Gewässernutzung sowie der Gewässerunterhaltung ein umfassender Gewässerschutz und eine nachhaltige Gewässerentwicklung erreicht werden. G 101 besagt, dass die Nutzungsansprüche an das Naturgut Wasser sich an den natürlichen Gegebenheiten orientieren sollen, sodass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts ohne nachteilige Änderungen auf Dauer erhalten bleibt. Wasser soll nachhaltig nur im Rahmen seiner Regenerationsfähigkeit genutzt werden. Nach Z 102 sind natürliche und naturnahe Oberflächengewässer landesweit zu sichern bzw. wiederherzustellen. Schließlich fordert Z 103, dass die natürlichen Grundwasserverhältnisse zu schützen und schädliche Stoffeinträge, die das Grundwasser und den Boden belasten können, zu verhindern sind. Die Schutzfunktion des Bodens für das Grundwasser ist durch Vermeidung von Belastungen und einen entsprechenden Freiflächenschutz zu gewährleisten.

Im LEP IV werden im Kapitel 4.3.2.3 „Hochwasserschutz“ in Z 109 ausgeführt, dass die landesweit bedeutsamen Bereiche für den Hochwasserschutz durch die Ausweisungen von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten in den regionalen Raumordnungsplänen zu konkretisieren und zu sichern sind.

Dies ist hier in Form von einem Vorranggebiet Hochwasserschutz entlang des Rheins geschehen. Nach Z 67 des RROP sind die Vorranggebiete Hochwasserschutz von

jeglicher Bebauung und abflusshemmenden Nutzungen freizuhalten. Da bei der Antragsvariante auch Pfeiler innerhalb des Rheins geplant sind, liegen diese innerhalb des Vorranggebietes Hochwasserschutz.

Nach G 110 des LEP IV soll in Überschwemmungsgebieten eine standortgerechte, die Retentionsleistung der Flächen steigernde Nutzungsstruktur angestrebt werden. Dafür ist das Konzept der naturnahen Gewässerentwicklung weiterzuverfolgen.

Nach Z 111 des LEP IV ist Niederschlagswasser, wo immer aufgrund der natürlichen, technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und aufgrund einer geringen Verschmutzung möglich, vor Ort zu belassen und zu versickern.

Zum Bodenschutz enthält das LEP IV den G 112. Dieser besagt, dass alle Bodenfunktionen insbesondere durch die Träger von Planungs- und Zulassungsverfahren sowie von Flächennutzern langfristig bewahrt werden sollen. Der Schutz des Bodens soll durch Vorsorge, Vermeidung und Minimierung von stofflichen und nichtstofflichen Beeinträchtigungen verbessert werden; Bodenerosion, Bodenverdichtung, Verlagerung und Aufschüttung sowie die Bodenversiegelung soll vermieden bzw. minimiert werden. In der Begründung/ Erläuterung hierzu heißt es, dass schädliche Bodenveränderungen, Altablagerungen und Altstandorte zu erfassen und durch die zuständigen Behörden nach dem Landesbodenschutzgesetz zu bewerten sind. Vorhandene Schädigungen - schädliche Bodenveränderungen und Altlasten -, von denen Gefährdungen ausgehen, sind zu sanieren.

### **1.3.5 Denkmalpflege, Kulturlandschaften und Welterbe**

Entsprechend dem mit Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 28.04.2021 - 8 C 10535/19.OVG – zum Grundsatz herabgestuften Z 92 Satz 1 des LEP IV (Kapitel 4.2.2 „Kulturlandschaften“) sind die landesweit bedeutsamen historischen Kulturlandschaften in ihrer Vielfältigkeit unter Bewahrung des Landschafts-Charakters, der historisch gewachsenen Siedlungs- und Ortsbilder, der schützenswerten Bausubstanz sowie des kulturellen Erbes zu erhalten und im Sinne der Nachhaltigkeit weiterzuentwickeln.

Entsprechend Z 93 des LEP IV konkretisiert die Regionalplanung die historischen Kulturlandschaften in Kooperation mit den berührten Fachplanungen und weist auf der Grundlage von Kulturlandschaftskatastern weitere regional bedeutsame Kulturlandschaften aus.



Z 92 Satz 2 des LEP IV besagt, dass der Kern- und der Rahmenbereich der UNESCO-Welterbestätten Oberes Mittelrheintal und Obergermanisch-Raetischer-Limes von großen baulichen Vorhaben, die nicht mit dem Status des UNESCO-Welterbes vereinbar sind, freizuhalten. Laut der Begründung/Erläuterung wird durch das Ziel sichergestellt, dass die UNESCO-Welterbestätten vor Beeinträchtigungen geschützt werden, die mit dem Status des UNESCO-Welterbes nicht vereinbar sind. Dazu gehören insbesondere größere bauliche Anlagen gewerblicher Art oder touristische bzw. Freizeitnutzungen, die das charakteristische räumliche Erscheinungsbild der Welterbestätten stören können.

Die Antragsvariante „Tieflage außerhalb“ liegt innerhalb des Kernbereiches der UNESCO-Welterbestätte Oberes Mittelrheintal und darf daher nur errichtet werden, wenn sie mit dem Status des Welterbes vereinbar ist.

In G 94 des LEP IV ist festgeschrieben, dass herausragende Beispiele einer historischen Kulturlandschaft das UNESCO-Welterbe »Oberes Mittelrheintal« und der rheinland-pfälzische Teil des »Obergermanisch-Rätischen Limes« bilden. Beide Räume weisen aufgrund ihrer Kulturträchtigkeit besondere Voraussetzungen für eine erfolgreiche touristische Entwicklung, zur Steigerung der Lebensqualität und zur Aktivierung regional vorhandener wirtschaftlicher Potenziale – auch im Sinne der Nachhaltigkeit – auf. Entsprechende, kommunal bzw. regional übergreifende Entwicklungskonzepte sollen ebenso wie notwendige Infrastruktureinrichtungen und auch das ehrenamtliche Engagement zugunsten des gemeinsamen Kulturerbes gefördert werden.

G 96 gibt vor, dass Denkmalschutz und Denkmalpflege sowie der Erhalt von Kulturdenkmälern zur Erhaltung lebenswerter, identitätsstiftender Siedlungsformen und Kulturlandschaften gefördert werden sollen.

Nach Z 49 des RROP (Kapitel 1.4.3 „Denkmalpflege“) sind dominierende landschaftsprägende Gesamtanlagen mit erheblicher Fernwirkung (Tabelle 2) vor optischen Beeinträchtigungen zu bewahren.

In einem 10 km-Umkreis befinden sich folgende Tabelle 2 – Anlagen:

- Burg Maus
- Burg Katz
- Burg Rheinfels
- Schönburg
- Burgruine Sterrenberg



- Burg Liebenstein
- Ehem. Benediktinerpropstei Hirzenach
- Loreleyfelsen
- Römerkastell Boppard

Nach G 57 des RROP (Kapitel 2.1.2 Kulturlandschaften und Erholungsräume) ist festgeschrieben, dass in den bedeutsamen historischen Kulturlandschaften (Tabelle 4) noch vorhandene, typische landschaftsprägende Strukturen wie Grünlandnutzung, Streuobstwiesen, Weinbau und gliedernde Vegetationselemente erhalten werden sollen. Störungen wie Zerschneidung oder Lärm- und Schadstoffemissionen sollen vermieden bzw. so gering wie möglich gehalten werden.

Laut Karte 7 liegt die „Tieflage zentral“ – wie alle anderen in Kapitel 4.7 dargestellten Alternativen – innerhalb des dort ausgewiesenen großen Flusstales. Z 59 besagt, dass große Flusstäler, und insbesondere die Hangbereiche in den Vorbehaltsgebieten Erholung und Tourismus von störenden Nutzungen und großen Einzelbauwerken freizuhalten sind.

Im Kapitel 4. 6 „Oberes Mittelrheintal (UNESCO-Welterbe) G 183 ist festgeschrieben, dass für das Obere Mittelrheintal eine nachhaltige Weiterentwicklung angestrebt wird, die den hier lebenden Menschen und ansässigen Betrieben ausreichende Erwerbs- und Wirtschaftsgrundlagen bietet.

Das Z 184 beinhaltet, dass die Unternehmungen, die zur Anerkennung des Mittelrheintals als Welterbe der Menschheit durch die UNESCO geführt haben, zu erweitern sind. Dabei müssen auch langfristige Konzepte für die Sicherung und Weiterentwicklung dieser Kulturlandschaft aufgestellt werden.

Nach G 185 soll im Sinne einer fortbestehenden Kulturlandschaft der besondere Charakter der einzigartigen Kulturlandschaft bewahrt und behutsam weiterentwickelt werden. Eine Wiederbelebung aufgegebener Landnutzungen soll angestrebt werden.

Im G 187 ist festgeschrieben, dass in der Region die Bevölkerungszahl stabilisiert und das Arbeitsplatzangebot ausgebaut werden soll. In den Talgemeinden sollen noch bestehende Potenziale für Wohnen und für das Dienstleistungsgewerbe mobilisiert werden.



Der G 188 beinhaltet, dass der besonders sensible Freiraum der naturräumlichen Einheit „Oberes Mittelrheintal“ von größeren Siedlungen und Einzelbauwerken freigehalten werden soll. Ein weiteres Zusammenwachsen der Bebauung zwischen den Orten soll vermieden werden, ebenso eine weitere Hangbebauung.

Laut Z 189 ist die Errichtung der Rheinbrücke im Bereich bei St. Goar/St. Goarshausen notwendig.

### **1.3.6 Freizeit, Erholung und Tourismus**

Nach Z 134 in Kapitel 4.4.4 „Freizeit, Erholung und Tourismus“ des LEP IV bilden die Erholungs- und Erlebnisräume (siehe Karte 9: Erholungs- und Erlebnisräume) sowie die landesweit bedeutsamen Bereiche für Erholung und Tourismus (siehe Karte 18: Leitbild Erholung und Tourismus) gemeinsam eine Grundlage für die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten der regional bedeutsamen Gebiete für Erholung und Tourismus.

Im RROP ist im Plangebiet ein Vorbehaltsgebiet für Erholung und Tourismus ausgewiesen. Nach G 58 des Kapitels 2.1.2 „Kulturlandschaften und Erholungsräume“ soll in den Vorbehaltsgebieten Erholung und Tourismus die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft nachhaltig geschützt und die Landschaft in ihrer Funktion als Raum für die naturnahe, landschaftsgebundene, stille Erholung der Bevölkerung erhalten und entwickelt werden. In diesen Räumen soll dem Schutz des Landschaftsbildes bei raumbedeutsamen Entscheidungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

Weiterhin soll nach G 97 in den Vorbehaltsgebieten Erholung und Tourismus (Karte 7) der hohe Erlebniswert der Landschaft erhalten bleiben und nachhaltig weiterentwickelt werden. In den Vorbehaltsgebieten Erholung und Tourismus soll dem Schutz des Landschaftsbildes bei raumbedeutsamen Entscheidungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

G 98 des RROP fordert, dass für den Ausflugsverkehr der hohe Erlebniswert der Flusstäler von Mittelrhein, Ahr, Mosel, Lahn, Sieg, Wied und Nette mit ihren besonders bedeutsamen Landschaftsbildelementen und den Bereichen mit starker Hangneigung erhalten bleiben. Die Weinbaugebiete in den Flusstälern sollen als traditionelle Zielgebiete weiterhin genutzt und weiterentwickelt werden.



Entsprechend G 100 des RROP dienen die Vorbehaltsgebiete Erholung und Tourismus auch zur Sicherung der ruhigen Erholung in Natur und Landschaft. In sensiblen Gebieten sollen alle Maßnahmen und Planungen vermieden werden, welche die Erholungsfunktion dieser Räume erheblich beeinträchtigen.

## **2. Raumordnungsberichte der Landesregierung und der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald**

Im **ROB 2018 der Landesregierung Rheinland-Pfalz** wird in Kapitel 2.6 „Digitaler Verkehr und Infrastruktur“ ausgeführt, dass die Verkehrspolitik in Rheinland-Pfalz zum Ziel hat, den attraktiven Arbeits- und Wirtschaftsstandort zu sichern und weiterhin zukunftsfähig zu gestalten. Es gilt für die Bevölkerung in allen Landesstellen die notwendige Mobilität zu sichern.

Wie bereits im ROB 2013 dargelegt, achtet die Landesregierung auf den Erhalt der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen in den Regionen, die soziale Ausgewogenheit, Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und die Reduzierung der Belastungen für die Bevölkerung durch Immissionen wie Luftschadstoffe und Lärm.

Bei dem weiteren Ausbau und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird inzwischen verstärkt auf Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit geachtet, um ein gesellschaftlich akzeptiertes und verträgliches Mobilitätssystem zu entwickeln. Auch die Reduzierung der Lärmbelastung hat an Bedeutung gewonnen, passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen sind verstärkt erforderlich.

Im **ROB 2018 der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald** sind keine Aussagen zum Verkehr enthalten.

## **3. Bewertung der Umweltverträglichkeit**

Nach § 17 Abs. 4 Satz 2 Ziffer 6 LPIG müssen die Unterlagen, die der Träger der Planung oder Maßnahme Landesplanungsbehörde die für die raumordnerische Beurteilung vorlegt, eine Beschreibung der erheblichen überörtlichen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme auf die Umwelt und der Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft. Diese Anforderung ist gesetzlich definiert, um die Einschätzung der Umwelterheblichkeit einer raumbedeutsamen Maßnahme von überörtlicher Bedeutung auf der vorgelagerten Ebene der Raumordnung sicherzustellen. Zusätzlich sieht § 17 Abs. 8 LPIG vor, dass bei ROV

für Planungen und Maßnahmen der in der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung genannten Art die Landesplanungsbehörde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführt, die den materiellen Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) entspricht. Diese Vorschrift greift im vorliegenden Falle, wie sich aus den nachstehenden Ausführungen ergibt.

### 3.1 Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im ROV

Die UVP im ROV, auch UVP erster Stufe genannt, ist entsprechend dem großräumigen Charakter des ROV mit Prüfung und Beurteilung der überörtlichen Aspekte unabhängig von der Frage des Erreichens von Vorprüfwerten der Anlage 1 zum UVPG oder LUVPG durchzuführen. Nach § 3 Abs. 1 des LUVPG ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung außer nach Bundesrecht für Vorhaben der Anlage 1 unter den dort genannten Voraussetzungen durchzuführen. Zur durchzuführenden UVP erster Stufe in diesem ROV ist grundsätzlich festzustellen, dass die vorgelegten Unterlagen den Anforderungen an eine materielle Umweltverträglichkeitsprüfung im ROV (siehe § 17 Abs. 8 i. V. m. Absatz 4 LPIG) entsprechen.

Mit Blick auf das zuvor Gesagte ergibt sich die nachfolgende raumordnerische Betrachtung unter Berücksichtigung der relevanten fachlichen Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren.

### 3.2 Schutzgebiete

Im Plangebiet ist das Flora-Fauna-Habitat (FFH) DE-5510-301 „Mittelrheintal“ nach Natura 2000 ausgewiesen.

Direkt angrenzend an das Plangebiet befinden sich das FFH-Gebiet DE 5711-301 „Rheinhänge zwischen Lahnstein und Kaub und das Vogelschutzgebiet (VSG) DE 5711-401 „Mittelrheintal“.

Das gesamte Plangebiet gehört zum *Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“* (07-LSG-71-1) (vgl. MUEEF 2020). Gemäß der Landesverordnung über das Landschaftsschutzgebiet vom 26. April 1978 (MLWU 1978) ist der Schutzzweck u. a. die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart, der Schönheit und des Erholungswertes des Rheintales und seiner Seitentäler mit den das Landschaftsbild prägenden, noch weitgehend naturnahen Hängen und Höhenzügen.

### 3.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter

#### Schutzgut Mensch

Hinsichtlich des Schutzgutes Menschen sind im Wesentlichen die Teilschutzgüter Wohnen und Erholen zu erfassen. Dabei steht die Wahrung der Gesundheit und des Wohlbefindens des Menschen, soweit diese von spezifischen Umweltbedingungen beeinflusst werden, im Vordergrund.

Zusammenfassend wird in der UVS gesagt, dass die Antragsvariante hinsichtlich des Landschaftsbildes eine Mittelstellung der Varianten einnimmt. Von den Brücken schneidet sie aufgrund ihrer Lage am nördlichen Rand des St. Goarer Tals und der relativ geringen Betroffenheit von erholungsrelevanter Infrastruktur besser ab als eine innerstädtische Lösung.

Bei der Umsetzung der Antragsvariante ohne Fähren wird jedoch ein gravierender Nachteil gesehen, da die Fähren vor allem auch für den besonders umweegeempfindlichen Fuß- und Radverkehr Querungsmöglichkeiten des Rheins bieten, um z.B. touristisch und/ oder im Hinblick auf die Erholung bedeutsamer Ziele auf der jeweils anderen Rheinseite zu erreichen. Dies stellt sie, neben anderen, als die mit Abstand ungünstigste Variante dar.

#### Schutzgut Tiere und Pflanzen (einschließlich biologische Vielfalt)

Bei der Abhandlung dieses Schutzgutes in der UVS werden die Eingriffe in das Teilschutzgut „Pflanzen und Biotope“ und „Tierarten und Lebensräume“ beschrieben.

Die UVS kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl die Variante „Tieflage außerhalb“, als auch die „Tieflage außerhalb ohne Fähren“ eine Mittelstellung einnimmt, wobei die Varianten „Tieflage außerhalb“ und „Tieflage außerhalb ohne Fähren“ aufgrund von kleinflächigen Verlusten von Habitaten gefährdeter Tagfalter- und Vogelarten sowie der stärksten Verkehrszunahme im Wellmicher Bachtal am schlechtesten einzustufen ist. Nicht überwindbare Hindernisse aus artenschutzrechtlicher Sicht sind derzeit bei keiner der Varianten erkennbar. Für eine abschließende Klärung, ob die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht erfüllt sind, ist eine artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen.

Diese in der UVS dargestellten Schwerpunkte nehmen in der fachlichen Beurteilung der oberen Naturschutzbehörde einen breiten Raum ein. Diese kommt ebenfalls zu der Einschätzung, dass die „Tieflage außerhalb“ mit einem Flächenverbrauch von ca. 0,7 ha eine Mittelstellung einnimmt und wegen der Vorbelastung der Uferbereiche im



gequerten Rheinabschnitt nur mit Verlusten von Biotoptypen mittlerer bis geringer Bedeutung verbunden ist. Eine Beeinträchtigung von Fledermäusen, die beide Rheinufer für Nahrungsflüge nutzen, sowie der Schmetterlingsfauna kann nicht ausgeschlossen werden. Die Variante führt zu einer Neuversiegelung von ca. 0,14 ha Boden. In Bezug auf das Landschaftsbild sind bei möglichst geringer Höhenentwicklung des Brückenbauwerks und landschaftsangepasster Farbgebung keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks des Landschaftsschutzgebiets „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ zu erwarten.

### Schutzgut Boden/ Flächenverbrauch

Das Schutzgut Boden umfasst als Kriterien den Natürlichkeitsgrad, das Biotopentwicklungspotenzial, die natürliche Ertragsfähigkeit und die Archivfunktion für Kultur- und Naturgeschichte. Kulturgeschichte.

Die UVS kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante „Tieflage außerhalb“ und „Tieflage außerhalb ohne Fähren“ eine Mittelstellung einnimmt. Dabei hat sie aufgrund der etwas geringeren Verluste von Bodenfunktionen und keiner Betroffenheit von einer Altablagerung und einem Altstandort einen leichten Vorteil gegenüber der anderen Varianten der mittleren Bewertungsstufe.

### Schutzgut Wasser

Das Schutzgut Wasser besteht aus den Teilschutzgütern Grundwasser und Oberflächengewässer.

Die UVS führt aus, dass sich innerhalb des Planungsraums keine festgesetzten oder abgegrenzten Trinkwasserschutzgebiete, Mineralwassereinzugsgebiete oder Heilquellenschutzgebiete befinden. Das noch im Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde St. Goar-Oberwesel (1997) dargestellte und westlich von Biebernheim gelegene Wasserschutzgebiet (WSG) existiert nicht mehr.

Weiterhin befindet sich der Rhein als Fließgewässer im Untersuchungsraum. Ihm kommt aufgrund der Größe und Funktion eine sehr hohe Bedeutung zu.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Varianten „Tieflage außerhalb“ aufgrund des hohen Retentionsraumverlustes neben einer anderen Variante die ungünstigsten Alternativen darstellen.

Dies wird auch von Seiten der oberen Wasserbehörde (OWB) Referat 33 in deren Stellungnahmen bestätigt:

Bei der Variante „Tieflage außerhalb“ sind drei Stützpfeiler im Fluss sowie weitere Pfeiler für die Rampe zur Anbindung an die Bundesstraße B 42 vorgesehen.

Für den Hochwasserschutz am ungünstigsten zu bewerten sei daher neben einer anderen Variante auch die Brücke außerhalb wegen der Rampe im Uferbereich, nahe der Bebauung. Durch die Brückenpfeiler und die Rampe zur Anbindung an die Bundesstraße dürfe daher kein Hochwasserrückhalteraum verloren gehen bzw. müsse der Verlust an Rückhalteraum ausgeglichen werden und der Hochwasserabfluss dürfe nicht nachteilig verändert werden. Insbesondere kritisch sei hier die Lage der Rampe nahe der Bebauung zu sehen.

Zudem sei bei dieser Variante zu berücksichtigen, dass bereits bei Hochwasserereignissen geringer Jährlichkeit eine Weiterfahrt in Richtung Rudesheim aufgrund der dann im Bereich der Stadt St. Goarshausen überfluteten Bundesstraße nicht möglich sein wird (zeitliche Nutzungseinschränkung).

### Schutzgut Klima und Luft

Bei diesem Schutzgut werden in der UVS die Witterungsverhältnisse und die lufthygienischen Verhältnisse im Untersuchungsraum beschrieben. Für den Untersuchungsraum liegen keine Schutzausweisungen für die Schutzgüter Klima und Luft vor.

Es wurde im Ergebnis festgehalten, dass es durch die Antragsvariante zu keinen relevanten Beeinträchtigungen der Schutzgüter Klima und Luft durch den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Flächen mit klimaökologischer und/oder lufthygienischer Ausgleichsfunktionen kommt.

### Schutzgut Landschaft und Kulturgüter

Das Schutzgut Landschaft wird durch die Teilschutzgüter Landschaftsbild und Landschaftsraum abgebildet. Unter kulturellem Erbe bzw. Kulturgütern im Sinne des UVPG versteht man „Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger und materieller Art, die als solche für die Geschichte des Menschen bedeutsam sind und die sich als Sachen, als Raumdispositionen oder als Orte in der Kulturlandschaft beschreiben und lokalisieren lassen“.

Zusammenfassend wird gesagt, dass die Variante „Tieflage außerhalb“ eine Mittelstellung einnimmt, wobei sie aufgrund der geringeren Beeinträchtigungen vor allem der baulichen Gesamtanlage „Burg und Festung Rheinfels in St. Goar“ deutlich besser ausfällt als andere Varianten der Mittelstellung.

Die Variante „Tieflagen außerhalb ohne Fähren“ ist im Hinblick auf direkte sensorielle Beeinträchtigungen von Baudenkmälern identisch mit der Variante „Tieflage außerhalb“. Diese Varianten führt jedoch auf dem angeschlossenen Straßennetz (B 9 und B 42) zu stärkeren Verkehrszunahmen mit entsprechend stärkeren Betroffenheiten der in St. Goarshausen und St. Goar befindlichen Baudenkmäler. Zudem entfällt bei dieser



Variante die derzeit vorhandenen vier Fährverbindungen zwischen Koblenz und Bingen/Rüdesheim, die als ein Teil des kulturellen Erbes im oberen Mittelrheintal angesehen werden können.

**Zusammengefasst ergibt sich laut UVS folgende Bewertung für die Antragsvariante „Tieflage außerhalb“ bzw. die Untervariante „Tieflage außerhalb ohne Fähren“:**

Schutzgüter	Variante „Tieflage außerhalb“	Variante „Tieflage außerhalb ohne Fähren“
Menschen (Wohnen)	>2	>> 3
Menschen (Erholung)	>> 2	> 6
Tiere und Pflanzen (Pflanzen und Biotope)	> 3	> 3
Tiere und Pflanzen (Tierarten und Lebensräume)	>> 5	>> 5
Fläche	>3	> 3
Boden	> 3	>3
Wasser (Grundwasser)	(>) 2	(>) 2
Wasser (Oberflächengewässer)	5	5
Klima und Luft	1	1
Landschaft (Landschaftsbild)	>> 3	>> 3
Landschaft (Landschaftsraum)	1	1
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	>> 3	>> 4
<b>Rangfolge gesamt</b>	<b>&gt;&gt; 2</b>	<b>&gt;&gt; 4</b>

- 1-2-3-4-5-6-7 Rangstufen  
 1 Varianten mit den geringsten Beeinträchtigungen  
 2-3-4-5-6-7 Varianten mit stärkeren Beeinträchtigungen  
 (>) geringer bzw. nicht entscheidungsrelevanter Vorteil gegenüber der nächststrangigen Variante  
 > leichter Vorteil gegenüber der nächststrangigen Variante  
 >/>> leichter bis deutlicher Vorteil gegenüber der nächststrangigen Variante  
 >> deutlicher Vorteil gegenüber der nächststrangigen Variante  
 >>> sehr deutlicher Vorteil gegenüber der nächststrangigen Variante



Somit stellt sich die Antragsvariante „Tieflage außerhalb“ mit einer Bewertung von >> 2 als zweitbeste Variante nach der Variante „Fährbetrieb optimiert“/„Fährbetrieb optimiert + 24 h“.

Im Rahmen der Stellungnahmen zum ROV ergeben sich teilweise Kritikpunkte an den Aussagen und Bewertungen in der UVS insbesondere bezüglich der vergleichenden Bewertung der in das Verfahren eingebrachten Varianten. Diese Kritikpunkte führen im Ergebnis auf Ebene des Raumordnungsverfahrens nicht dazu, dass hierdurch die unter dem Blickwinkel der raumordnerischen Erfordernisse, insbesondere unter Beachtung von Z 92 des LEP IV und der Stellungnahme der Regierungsbeauftragten für das Welterbe in Rheinland-Pfalz zu treffende Entscheidung über die Raumordnungslinie nicht möglich wäre, denn es haben sich bezüglich der Schutzgüter der UVP auf Ebene des ROV keine fachrechtlichen Gründe ergeben, die die grundsätzliche Machbarkeit der konkretisierenden Umsetzung der Raumordnungslinie in Frage stellen würden. Die vorgetragenen Kritikpunkte sind bei der Konkretisierung des Vorhabens und der Erarbeitung der Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren in Abstimmung mit den für die jeweiligen Schutzgüter zuständigen Behörden und Stellen einzubeziehen.

#### **4. Raumordnerische Würdigung und Abwägung**

Die nachfolgende raumordnerische Würdigung und Abwägung bezieht sich auf die grundsätzlichen Fragen der Raum- und Siedlungsstruktur (einschließlich der relevanten regionalen und kommunalen Belange) sowie die einzelnen fachlichen Belange für die Antragsvariante „Tieflage außerhalb“ (Brücke zwischen St. Goar-Fellen und St. Goarshausen-Wellmich). Bei diesen fachlichen Belangen geht es um die Frage der grundsätzlichen Machbarkeit des Vorhabens sowie die Betroffenheit der einzelnen Fachbelange durch das Vorhaben und die insoweit zu beachtenden bzw. zu berücksichtigenden raumordnerischen und regionalplanerischen Erfordernisse. Hierin fließen die Bewertungsergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ein.

##### **4.1 Raum- und Siedlungsstruktur, regionale und kommunale Belange**

Gemäß § 2 Abs. 2 Ziffer 1 Satz 1 ROG sind im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen ausgeglichene infrastrukturelle und wirtschaftliche Verhältnisse anzustreben. Satz 3 besagt, dass diese Aufgaben gleichermaßen in



Ballungsräumen und ländlichen Räumen sowie in strukturschwachen und strukturstarken Regionen zu erfüllen sind.

Nach Z 31 des LEP IV ist die qualitative Flächenneuanspruchnahme landesweit zu reduzieren. Die Antragsvariante „Tieflage außerhalb“ ist mit ca. 580 m die zweitkürzeste feste Querung und mit 1.360 m<sup>2</sup> die zweitbeste Variante hinsichtlich der Flächenneuanspruchnahme. Von den festen Mittelrheinquerungen stellt sich die Antragsvariante sogar als die Variante mit der niedrigsten Neuversiegelung dar und ist somit die beste feste Variante in diesem Hinblick. Bei der Antragsvariante fällt zudem zusätzlich zur Neuversiegelung im Gegensatz zu zwei anderen Varianten keine Ausbruchmasse an.

Weiterhin hat nach Z 31 des LEP IV die Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung. Da in Bezug auf die Welterbeverträglichkeit der verschiedenen Querungsvarianten die Variante „Brücke in Tieflage außerhalb bei Fellen-Wellmich“ die aus Sicht der für den Welterbeschutz Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene die einzig mögliche weiter zu verfolgende Querungsoption ist, ist eine Zielvereinbarkeit mit Z 31 gegeben, da die anderen Varianten aus Sicht der Welterbeverträglichkeit ausscheiden und somit nicht umsetzbar wären.

Die Antragsvariante verbindet mit den Stadtteilen Fellen und Wellmich die beiden kooperierenden Mittelzentren St. Goar und St. Goarshausen. Der Standort der Antragsvariante greift vergleichsweise gering in bestehende Bebauung ein, insbesondere erfolgt kein Eingriff in das städtebauliche Sanierungsgebiet der Stadt St. Goarshausen.

## 4.2 Verkehr

Nach § 2 Abs. 2 Ziffer 3 ROG ist die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in allen Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Auf eine gute Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken. Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird.



Im Regionalplan Mittelrhein-Westerwald ist im Z 128 zu Kapitel 3.1.2.2 „Straßenverkehr“ klar formuliert, dass im Bereich bei St. Goar/ St. Goarshausen die Errichtung einer Rheinbrücke notwendig ist. Dies wird in Z 187 noch einmal als gesondertes Ziel im Kapitel 4 „Besonders planungsbedürftige Räume“, 4.6 „Oberes Mittelrheintal (UNESCO-Welterbe)“ aufgegriffen. Dies hebt die Bedeutung einer festen Mittelrheinquerung (Brücke) explizit hervor und rechtfertigt das Vorhaben aus raumordnerischer Sicht.

Bezüglich der verkehrlichen Bedeutung der Brücke zeigt die Verkehrsuntersuchung, die ebenfalls Teil der Antragsunterlagen war, dass derzeit überwiegend regional bzw. lokal gebundene Verkehre den Rhein im Bereich St. Goar – St. Goarshausen überqueren. Für den Bau einer festen Rheinquerung wurde eine Potenzialabschätzung durchgeführt. Es wurde davon ausgegangen, dass eine neue Querungsmöglichkeit zu einer Umorientierung von bestehenden Fahrten führt. D.h. Verkehrsteilnehmer suchen sich Ziele auf der jeweils anderen Rheinseite (z.B. Arztbesuche, Versorgungsfahrten, Freizeitmöglichkeiten). Dieses Potenzial wird auf knapp 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag abgeschätzt. Auf Basis dieses ermittelten Querungspotenzials wird für vier feste Querungsvarianten sowie für die Ausweitung des Fährbetriebes das Verkehrsaufkommen ermittelt. Es werden bei den festen Varianten Verkehrsbelastungen zwischen ca. 7.000 und 8.400 Kfz/24h ermittelt. Die höchsten Belastungen weisen dabei die Varianten „Tiefelage zentral“ und „Tiefelage außerhalb“ mit ca. 8.000 Kfz/24h auf. Die Varianten „Hochlage zentral“ und Tunnel verzeichnen hingegen eine Verkehrsbelastung in der Größenordnung von ca. 7.000 Kfz/24h. Bei der Ausweitung des Fährbetriebes wird die Belastung der Fähre von 2.500 Kfz/24h mehr als verdoppelt.

In der Ergänzung der Verkehrsuntersuchung wurde der Planfall „Tiefelage außerhalb“ zusätzlich ohne Fährverbindungen betrachtet. Dies auch in Entsprechung dahingehender Stellungnahmen aus der Beteiligung, wonach beim Bau einer festen Rheinquerung mit dem Wegfall der Fähren zu rechnen sei. Mit einem induzierten Verkehr 2030 ohne Fährverbindungen ist für das Prognosejahr 2030 mit einer Verkehrsbelastung von ca. 9.900 Kfz/24h auf der Querung zu rechnen. Gegenüber dem Vergleichsfall ist dies eine Zunahme um ca. 1.000 Kfz/24 h bzw. 12,5 %.

Die Verkehrsuntersuchung wurde zudem ergänzt um Aussagen zu den Zu- und Abfahrten von und zu den Höhen in Richtung des überregionalen und großräumigen Verkehrsnetzes und dem daraus sich ggf. ergebenden erforderlichen Ausbau des Bestandsverkehrsnetzes. Die Untersuchungen auf Ebene des ROV belegen, dass ein Ausbau des vorhandenen Verkehrsnetzes bei Umsetzung der Antragsvariante nicht



erforderlich wird, das vorhandene Verkehrsnetz ist ausreichend leistungsfähig prognostiziert. Im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens ist diese Thematik für die konkrete Ausführungsplanung aktualisiert und vertieft zu untersuchen.

Nach G 150 des LEP IV sind die Bedürfnisse des Fahrrad- und Fußwegeverkehrs im Rahmen der Verkehrsplanung insbesondere durch die Sicherung und Entwicklung umwelt- und barrierefreier Fuß- und Radwegenetze zu berücksichtigen. Die „Tiefloge außerhalb“ stellt sich zwar wegen des Umwegs (Lage zwischen den Stadtteilen Wellmich und Fellen) nicht als beste Variante dahingehend dar, jedoch als zweitbeste. Zudem bietet die Brücke das Potenzial, den Rheinradweg auf der linksrheinischen Seite mit dem aktuell geplanten Radweg am rechten Rheinufer zu verbinden und somit das Radwegenetz auszubauen und seine Bedeutung zu stärken. In die weitere Vorhabenkonkretisierung ist daher eine optimale Fuß- und Radwegeführung zu integrieren.

Zudem soll darauf hingewirkt werden, dass mit Realisierung des Vorhabens abgestimmte ÖPNV-Linienkonzepte der Landkreise Rhein-Hunsrück und Rhein-Lahn und fest vertaktete ÖPNV-Anbindungen über den Rhein hinweg umgesetzt werden. Zeitliche Nutzungseinschränkungen sind bei der Antragsvariante durch Hochwasserereignisse bereits geringer Jährlichkeit zu erwarten.

Bezüglich des Rheins als Bundeswasserstraße ist den Anforderungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, dargelegt in der Stellungnahme des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) des Rheines vom 17.11.2022 bei der Umsetzung der Raumordnungslinie im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren Rechnung zu tragen. Im weiteren Verfahrensgang ist ein internationales Zustimmungsverfahren über die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) durchzuführen. Es wird daher empfohlen, das WSA Rhein umfassend und eng über den jeweiligen Verfahrensstand zu informieren, damit die ZKR rechtzeitig von dort mit einbezogen werden kann. Das WSA Rhein ist in die weitere Konkretisierung des Vorhabens auch unter dem Aspekt der erforderlichen Abstimmung mit dem dortigen Projekt „Abladeoptimierung Mittelrhein“ eng und frühzeitig einzubinden.

Bezüglich der erforderlichen Kreuzungsmaßnahmen des Vorhabens mit der Bahnlinie muss vor Baubeginn zwischen dem Antragsteller und der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach EKrG, ggf. eine Planungsvereinbarung und eine Baudurchführungsvereinbarung abgeschlossen werden. Die Antragsunterlagen für die Kreuzungsmaßnahmen bedürfen der frühzeitigen Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG, der DB Immobilien. Die gemäß Landesbauordnung festgesetzten Abstandsflächen zu dem Bahngelände müssen eingehalten werden. Die Standsicherheit, Funktionsfähigkeit der



Bahnanlagen und die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes sind jederzeit zu gewährleisten. Die Sichtverhältnisse auf die Signale und Bahnanlagen müssen jederzeit gewährleistet werden. Der Zugang zu den Bahnanlagen muss jederzeit für Prüfungen oder Instandhaltungsarbeiten, Rettungs- und Notfallmanagement gewährleistet sein. Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich der Gleise, einschließlich des Luftraumes, nicht berührt wird. Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen könnten. Auf oder im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel und Leitungen gerechnet werden. Evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen müssen umgelegt oder gesichert werden. Die anfallenden Kosten hat der Bauherr zu tragen. Bei Einbeziehung von Grundstücken der DB AG ist vor Rechtskraft des Planfeststellungsverfahrens eine Kaufanfrage für das gewidmete Bahngelände zu stellen.

### **4.3 Naturschutz und Landschaftspflege (einschließlich Klima)**

Nach § 2 Abs. 2 Ziffer 6 Sätze 1, 2, 4 und 6 ROG ist der Raum in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen. Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen und den Erfordernissen des Biotopverbunds ist Rechnung zu tragen.

Nach Einschätzung der oberen Naturschutzbehörde nimmt die „Tiefloge außerhalb“ mit einem Flächenverbrauch von ca. 0,7 ha eine Mittelstellung ein und ist wegen der Vorbelastung der Uferbereiche im gequerten Rheinabschnitt nur mit Verlusten von Biototypen mittlerer bis geringer Bedeutung verbunden. Eine Beeinträchtigung von Fledermäusen, die beide Rheinufer für Nahrungsflüge nutzen, sowie der Schmetterlingsfauna kann nicht ausgeschlossen werden. Die Variante führt zu einer Neuversiegelung von ca. 0,14 ha Boden. In Bezug auf das Landschaftsbild sind bei möglichst geringer Höhenentwicklung des Brückenbauwerks und landschaftsangepasster Farbgebung keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks des Landschaftsschutzgebiets „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ zu erwarten.

In Bezug auf das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000 kommen die Verträglichkeitsuntersuchungen für alle Varianten zu dem Ergebnis, dass für das FFH-Gebiet Nr. 5510-301 „Mittelrhein“ keine Risiken erheblicher Beeinträchtigungen bestehen.



Aus Sicht der ONB ist dieses Prüfergebnis für die Ebene des Raumordnungsverfahrens zunächst nicht zu beanstanden. Allerdings besteht mit der Ausweisung eines Landschaftsausschnitts als FFH-Gebiet für das Land Rheinland-Pfalz nicht nur die Verpflichtung zur Sicherung des derzeitigen Erhaltungszustands, sondern auch zur Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands in Bezug auf die relevanten Artenvorkommen. Zu den für das FFH-Gebiet Nr. 5510-301 „Mittelrhein“ relevanten Fischarten und Neunaugen ist anzumerken, dass ihr Erhaltungszustand vom Bundesamt für Naturschutz im nationalen FFH-Bericht 2019 überwiegend als ungünstig eingestuft wurde. Im Hinblick auf die Variante „Tieflage außerhalb“, die das FFH-Gebiet Nr. 5510-301 „Mittelrhein“ randlich tangiert bedeutet der Bau eines Brückenbauwerks, dass die Möglichkeit zur Wiederherstellung eines naturnahen Rheinufer bei Wellmich durch die Anordnung des Widerlagers genommen wird. Auch kommt die Verträglichkeitsuntersuchung zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass bei dieser Variante eine Prognoseunsicherheit hinsichtlich der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen verbleibt aufgrund möglicher Sedimenteinträge in Habitate der für das Schutzgebiet relevanten Fische und Neunaugen sowie der Gemeinen Flussmuschel. Die ONB gibt daher dieser Variante trotz ihres geringeren Flächenverbrauchs nicht den Vorzug vor der Variante „Tieflage zentral“. Zu dieser Einschätzung der ONB hat auch die zu erwartende Zunahme der Verkehrsmengen im Straßennetz um St. Goar und St. Goarshausen beigetragen. In Bezug auf das Vorkommen der Wildkatze sind alle Varianten aufgrund ihrer Siedlungsnähe mit relativ geringen Risiken für diese Tierart verbunden. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszunahmen in den Seitentälern ist aber insbesondere in Bezug auf die L 334, für die eine Verdreifachung des Verkehrsaufkommens bei Realisierung der „Tieflage außerhalb“ ermittelt wurde, mit einer Entwertung des Wellmicher Bachtals als Lebensraum der Wildkatze und einem deutlich erhöhten Risiko des Verkehrstodes zu rechnen. Grundsätzlich bedürfen die Problematik des erhöhten Verkehrsaufkommens im Straßennetz und die Entwertung von Wildkatzen- und Wildtierwanderkorridoren im Falle eines positiven Raumordnungsentscheids für alle Varianten im nachfolgenden Verfahren einer eingehenden Untersuchung. Diese Einschätzung bezieht sich auch auf die Verkehrsbelastung der L 206 mit geringeren prognostizierten Verkehrszunahmen und das Gründelbachtal mit seinen Seitentälern, aus denen Reproduktionsnachweise für die Wildkatze vorliegen. Die Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet Nr. 5711-401 „Mittelrheintal“ sind für alle Varianten als eher gering einzustufen. In Bezug auf mögliche Vorkommen des Haselhuhns besteht eine Prognoseunsicherheit für das Wellmicher Bachtal. Für das Naturschutzgebiet „Rheinhänge von Burg Gutenfels bis zur Loreley“ ist als Schutzzweck die Erhaltung des Gebiets mit seiner besonderen Eigenart und landschaftlichen Schönheit sowie aus landeskundlichen Gründen festgelegt. Das Gebiet ist durch die geplante Brü-



ckenverbindung nicht betroffen. Alle Querungsvarianten halten zu diesem Schutzgebiet einen Abstand von minimal 1,7 km ein, so dass auch indirekte Einwirkungen in das Gebiet hinein, die den Schutzzweck berühren würden, durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, Lärm oder Bewegungsunruhe im Rahmen der Bauabwicklung nicht zu erwarten sind. Bei allen Brückenvarianten müssen Brückenpfeiler errichtet werden, die mit Retentionsraumverlusten und Einengungen des Abflussquerschnitts des Rheins verbunden sind. In Bezug auf das Schutzgut Klima und Luft lassen sich keine relevanten Unterschiede zwischen den Varianten feststellen. In Bezug auf das Landschaftsbild bedürfen alle Varianten mit Brückenkonstruktion im Hinblick auf das sensible Landschaftsbild des betroffenen im Falle eines positiven Raumordnungsentscheids der Maßgabe für das nachfolgende Verfahren, dass nur der Planung eines Baukörpers mit möglichst geringer Höhenentwicklung und landschaftsangepasster Farbgebung zugestimmt werden kann. Die Lage im LSG „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ ist auch relevant i.V.m. Z 59 des RROP (Freihaltung der großen Flusstäler und insbesondere der Hangbereiche). Das Vorhaben muss sich mit Rücksicht auf die relevanten Blickbeziehungen (siehe Tabelle 2 i.V.m. Z 49 des RROP) sensibel in den landschaftlichen und städtischen Kontext einfügen, möglichst filigran ausgeführt werden und auf die für die Region typischen Materialien und Farbgebung zurückgreifen. Im Hinblick auf eine kulturlandschaftsangepasste Gestaltung des Vorhabens ergeben sich aus der Stellungnahme der Initiative Baukultur weitere Hinweise, die im weiteren Verfahrensgang zu berücksichtigen sind.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Variante „Tieflage außerhalb“ zwar laut Einschätzung der oberen Naturschutzbehörde aus Sicht des Naturschutzes nicht die vorzugswürdige Variante ist, jedoch auch keine grundsätzliche Unvereinbarkeit gesehen werden kann. Im Hinblick auf das Vermeidungs- und Minimierungsgebot bezüglich des FFH-Gebiets „Mittelrhein“ ist bei der weiteren Vorhabenkonkretisierung eine Linieneinführung weiter stromaufwärts zu prüfen.

Im Verfahren sind diverse Hinweise auf Artenschutzaspekte, insbesondere erforderliche Ergänzungen und Vertiefungen (z.B. Haselhuhn, Wildkatze, Schmetterlinge, Fische, Neunaugen, Bachmuscheln) der Untersuchungen und Unterlagen sowie Anregungen zum Kompensationskonzept (Integration von Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse und Nistmöglichkeiten für Vögel bei der Bauwerksplanung) eingegangen, denen im weiteren Verfahrensgang nachzugehen ist.



#### 4.4 Wasserwirtschaft und Bodenschutz

Der Grundsatz der Raumordnung in § 2 Abs. 2 Ziffer 6 Satz 1 ROG besagt, dass der Raum in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden und des Wasserhaushalts einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen ist. Nach den folgenden Sätzen 2 und 4 sind wirtschaftliche Nutzungen des Raumes unter Berücksichtigung seiner ökologischen Funktionen zu gestalten, wobei Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen und Grundwasservorkommen zu schützen sind. Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen.

Den Bestimmungen des Bundesraumordnungsplans Hochwasserschutz ist insbesondere bezüglich der darin enthaltenen Anforderungen I.1.1 (Z) – Hochwasserrisiko, I.2.1 (Z) – Starkregen, II.1.3 (Z) – Wasserversickerungs- und –haltevermögen im weiteren Verfahrensgang unter Einbindung der zuständigen Wasser- und Bodenschutzbehörden Rechnung zu tragen.

Die weitere Vorhabenkonkretisierung ist auch auf die Lage des Vorhabens im Vorranggebiet Hochwasserschutz (Z 67 des RROP) sowie im Überschwemmungsgebiet des Rheins hin auszurichten und mit der zuständigen oberen Wasserbehörde abzustimmen. Nach deren Aussage, ist grundsätzlich für die Brückenvarianten ein hydraulischer Nachweis darüber zu erbringen, dass das Abflussverhalten des Rheins (vor allem bei Hochwasserereignissen) durch die Widerlager und die Brückenpfeiler nicht negativ beeinträchtigt wird und eine Gefährdung der angrenzenden bestehenden Bebauung ausgeschlossen wird. Insbesondere kritisch ist hier die Lage der rechtsrheinischen Rampe nahe der Bebauung zu sehen. Der tatsächliche Retentionsraumverlust des Bauvorhabens ist über eine Wasserspiegellagenberechnung zu ermitteln, wenn für die bevorzugte Variante ein detaillierter Bauwerksentwurf vorliegt. Der Retentionsraumverlust muss ausgeglichen werden. Ein möglicher Eingriff in die Ufervegetation ist durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen auszugleichen. Es ist zu berücksichtigen, dass bereits bei Hochwasserereignissen geringer Jährlichkeit eine Weiterfahrt in Richtung Rüdesheim aufgrund der dann im Bereich der Stadt St. Goarshausen überfluteten Bundesstraße nicht möglich sein wird.

Hinsichtlich der Starkregenvorsorge ist durch die geplante Mittelrheinbrücke von keinem Einfluss auf die Gefährdung durch Sturzfluten nach Starkregen auszugehen.



Durch die vorgesehene Maßnahme sind keine Wasserschutzgebiete oder Wasserfassungen betroffen. Dennoch ist i.V.m. Z 103 des LEP IV (Schutz der natürlichen Grundwasserverhältnisse) eine bau-, anlagen- und betriebsbedingte Beeinträchtigung des Grundwassers durch das Vorhaben auszuschließen. Die Beseitigung des Niederschlagswassers hat unter Berücksichtigung der §§ 5 und 55 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und des § 13 Abs. 2 Landeswassergesetz (LWG) zu erfolgen. Für potenziell verunreinigtes Niederschlagswasser ist die sachgerechte Wiedereinleitung in den natürlichen Wasserkreislauf nach dem DWA-Regelwerk M 153 bzw. A 102 zu ermitteln. Ggf. werden für anfallendes Niederschlagswasser Rückhalteeinrichtungen zum Ausgleich der Wasserführung sowie eine Vorbehandlung vor Einleitung in den Rhein erforderlich.

Die Antragsvariante liegt außerhalb von maßgeblichen Flächen aus dem Bodenschutzkataster. Die im Erläuterungsbericht und in den umweltfachlichen Untersuchungen (Anlage 19) genannten Bezeichnungen der betroffenen Bodenschutzflächen sind nicht korrekt aus der Stellungnahme des Referates 32 der SGD Nord vom 12.04.2021 übernommen worden.

Die Antragsvariante liegt im Bereich alter Bergwerksfelder. Im weiteren Verfahrensgang sind diesbezüglich das LGB sowie die Eigentümer zu beteiligen. Zudem liegen dem LGB Hinweise zu ehemaligem Bergbau auf Erze in den Gemeinden St. Goar/ St. Goarshausen vor. Bei der Aufbereitung der Roherze sind stark metallhaltige Aufbereitungsrückstände angefallen, die in der Regel ortsnah ungesichert abgelagert worden sind. Konkrete Angaben über Kontaminationsbereiche, Schadstoffspektren etc. liegen dem LGB nicht vor. In diesen Ablagerungen könnten die nutzungsbezogenen Prüfwerte der Bundesbodenschutz-Verordnung erfahrungsgemäß deutlich überschritten werden.

Für das weitere Verfahren sind Baugrunduntersuchungen erforderlich. Die zu erwartenden Baugrundverhältnisse dürften typisch für das Rheinische Schiefergebirge sein. Die devonischen Gesteine könnten stark veraltet, gestört, bereichsweise deutlich aufgelockert, von offenen Klüften und Störungen durchzogen sein. Der Festgesteinsuntergrund wird von quartären Deckschichten in wechselnden Mächtigkeiten überlagert. In Tallage sind die Ablagerungen des Rheins zu erwarten. Auf den Hangflanken können teilweise Hanglehme/ Hangschutt oder älteren Terrassen anstehen. Bei Eingriffen in den Baugrund sind die einschlägigen Regelwerke (u.a. DIN 4020, DIN EN 1997-1 und -2, DIN 1054) zu berücksichtigen.



#### 4.5 Denkmalpflege, Kulturlandschaften und Welterbe

Laut Stellungnahme der Beauftragten für das Welterbe in Rheinland-Pfalz wird bestätigt, dass die Variante „Brücke in Tieflage außerhalb bei Fellen-Wellmich“ die Vorzugslösung für die im Raumordnungsverfahren untersuchten Querungsoptionen ist. In Bezug auf die Welterbeverträglichkeit der verschiedenen Querungsvarianten ist die Variante „Brücke in Tieflage außerhalb bei Fellen-Wellmich“ die aus Sicht der für den Welterbeschutz Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene die einzig mögliche weiter zu verfolgende Querungsoption – sie entspricht nach aktueller Erkenntnis sowohl Z 92 des LEP IV als auch Z 49 des RROP. Eine abschließende Beurteilung der Welterbeverträglichkeit der Antragsvariante kann zum jetzigen Planungsstand nicht gegeben werden, da die konkrete Ausgestaltung des Querungsbauwerks erst im Planfeststellungsverfahren erfolgen wird.

Für die geplante Mittelrheinquerung empfiehlt der im Januar 2023 veröffentlichte Bericht zur Mission, der eine Grundlage für die Entscheidung des Welterbekomitees bilden wird, aufgrund der herausgehobenen Lage im Tal und der besonderen Bedeutung dieser Infrastrukturmaßnahme die Durchführung eines internationalen Wettbewerbsverfahrens unter Beteiligung von ICOMOS International sowie des Welterbezentrums und die Durchführung eines „Heritage Impact Assessments“ mit der Untersuchung der Auswirkungen auf alle Attribute des Outstanding Universal Value, um die Welterbeverträglichkeit der konkreten Querungsvariante zu überprüfen. Der Bericht empfiehlt nachdrücklich die weiterhin enge Einbindung der UNESCO in die folgenden Prozesse und Entscheidungen und hält Konzepte, wie der für das Mittelrheintal charakteristische Fährverkehr aufrechterhalten werden kann, für notwendig. Entsprechend der Bitte der Beauftragten für das Welterbe in Rheinland-Pfalz erfolgt die Entscheidung in diesem ROV unter der Maßgabe einer entsprechenden Umsetzung der genannten Empfehlungen zur Sicherstellung einer im Hinblick auf Z 92 des LEP IV und Z 49 des RROP konformen Vorhabenumsetzung.

Im Bereich der Raumordnungslinie besteht der Verdacht auf archäologische Fundstellen. Dementsprechend könnten bei Bodeneingriffen bisher unbekannte archäologische Denkmäler zu Tage treten, die vor ihrer Zerstörung durch die Baumaßnahmen fachgerecht untersucht werden müssen. Aus dem Bereich der geplanten Auffahrrampe B 42 liegen aus dem Rheinbett (geborgen bei Niedrigwasser) archäologisch relevante Lesefunde vor. Entsprechend müssen die Erdarbeiten in diesem Bereich durch einen Mitarbeiter der Landesarchäologie Koblenz begleitet werden. Gleiches gilt für die geplante Auffahrrampe B9. Hier ist mit Resten frühgeschichtlicher Straßentrassen zu



rechnen. Zudem handelt es sich im Bereich des Rheinischen Schiefergebirges um potenziell fossilführende Gesteine.

Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sind unter Berücksichtigung der fachlichen Hinweise der Denkmalbehörde im Zulassungsverfahren abschließend zu behandeln.

#### **4.6 Freizeit, Erholung und Tourismus**

Nach dem RROP befindet sich der gesamte Vorhabenbereich in einem Vorbehaltsgebiet für Erholung und Tourismus (G 58). Entsprechend G 100 des RROP dienen sie auch zur Sicherung der ruhigen Erholung in Natur und Landschaft. In sensiblen Gebieten sollen alle Maßnahmen und Planungen vermieden werden, welche die Erholungsfunktion dieser Räume erheblich beeinträchtigen.

Im Hinblick auf die landschaftsbezogene Erholung kommt der Ausgestaltung der Brücke eine hohe Bedeutung im Hinblick auf ein harmonisches Einfügen in die Kulturlandschaft Mittelrheintal zu. Die Anforderungen an den weiteren Verfahrensgang und die Vorhabenkonkretisierung, die im Hinblick auf die Lage im UNESCO-Welterbegebiet Oberes Mittelrheintal gestellt sind, dienen auch dem Vorbehaltsgebiet Erholung und Tourismus.

Bezüglich der touristischen Infrastruktur sollte die Vorhabenkonkretisierung und –umsetzung zu möglichst geringen Eingriffen in Bestandsstrukturen und Entwicklungsplanungen führen.

#### **4.7 Standortwahl und Alternativen**

Nach § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG sind Gegenstand des ROV die vom Träger der Planung oder Maßnahme eingeführten Standort- oder Trassenalternativen. Demnach ist entsprechend § 17 Abs. 4 Satz 2 LPIG im Raumordnungsverfahren eine Übersicht über die wichtigsten vom Träger der Planung oder Maßnahme geprüften Standort- oder Trassenalternativen und die wesentlichen Auswahlgründe vorzulegen.

Der Antragssteller hat die Variante „Tieflage außerhalb“ (Brücke zwischen den Ortsteilen Wellmich und Fellen) als seine bevorzugte Variante ins Verfahren eingebracht.

Als Alternativen waren drei weitere feste Querungsvarianten eingereicht:



- **Variante „Tieflage zentral“**  
Brücke in Tieflage innerhalb der Städte St. Goar / St. Goarshausen.
- **Variante „Hochlage zentral“**  
Brücke in Hochlage innerhalb der Städte St. Goar / St. Goarshausen.
- **Variante „Tunnel“**  
Ein Tunnel mit dem Westportal in der Stadt St. Goar und dem Ostportal in der Stadt St. Goarshausen.

Außerdem wurden die verkehrlichen und strukturellen Wirkungen zweier optimierter Fährvarianten untersucht und den festen Querungsvarianten gegenübergestellt. Diese Fährvarianten sind damit ebenfalls Gegenstand des Raumordnungsverfahrens:

- **Variante „Fährbetrieb optimiert“**  
Fähre mit bestehenden Betriebszeiten, größeren Fährkapazitäten und kostenfreier Fährnutzung.
- **Variante „Fährbetrieb optimiert + 24 h“**  
Fähre mit 24-Stunden Fährbetrieb, größeren Fährkapazitäten und kostenfreier Fährnutzung

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Ergänzung der Antragsunterlagen auch die Planfälle ohne Fährverbindungen in die Betrachtung mit eingestellt.

Der Planungsnullfall ist die heutige Fährverbindung zwischen St. Goar und St. Goarshausen.

Da laut Z 128 und wortgleich Z 189 des RROP im Bereich bei St. Goar/St. Goarshausen die Errichtung einer Rheinbrücke notwendig ist, liegt aus raumordnerischer Sicht eine nachvollziehbare Rechtfertigung für die Notwendigkeit einer festen Rheinquerung vor.

#### Kurzbeschreibung der Variante „Tieflage zentral“

In der Variante „Tieflage zentral“ wird eine Rheinquerung zwischen den Ortslagen von St. Goar und St. Goarshausen vorgesehen. Die Brückenzufahrt erfolgt in St. Goar über die B 9 am Ende des Hafenbeckens. In St. Goarshausen schließt die neue Verbindung plangleich an die B 42 im Bereich der bestehenden Unterführung der B 274 an.

Die Variante ist als Balkenbrücke geplant und hat eine Länge von rund 475 m, wobei die Brückenlänge 410 m beträgt. Zwei Stropfpeiler sowie zwei Stützen im Uferbereich tragen die Stahlkonstruktion mit einer aufgelegten Beton-Fahrbahnplatte. In beiden Fahrtrichtungen ist ein kombinierter Geh- und Radweg vorgesehen, sodass die Gesamtbreite der Brücke 13,50 m beträgt. Am höchsten Punkt misst die lichte Höhe der Brücke etwa 16 m im Vergleich zum Gelände der Rheinufer. Die Hochwasserfreiheit ist bei der Variante bis etwa zum 50-jährigen Ereignis gegeben.

### Kurzbeschreibung der Variante „Hochlage zentral“

Die Variante „Hochlage zentral“ schließt in St. Goar ca. 380 m südwestlich der bestehenden Einmündung der L 206 in die B 9 an die L 206 („Gründelbach“) an. Von dort wird eine neue Straßentrasse parallel zur L 206 in Hanglage unterhalb der Burg Rheinfels angelegt. Im Bereich der Hanglage werden auf beiden Seiten der Straße auf einer Länge von etwa 200 bis 250 m Maßnahmen zur Hangsicherung bzw. Stützmauern erforderlich. Außerdem muss das Durchlassbauwerk des Gründelbachs an der Einmündung in die L 206 um ca. 120 m verlängert werden.

Im weiteren Verlauf wird die Trasse als Brücke über die linksrheinische Bahnlinie, die B 9, den Rhein, die B 274, einen 50 m breiten Streifen Wohnbebauung in St. Goarshausen sowie über die B 42 und die rechtsrheinische Bahnlinie geführt. Dort stößt die Trasse gegen den Bergrücken des Rabenack, den sie mittels eines Tunnels durchquert, der wiederum im Hasenbachtal in die B 274 mündet.

Von der insgesamt 1.300 m langen Variante entfallen 525 m auf das Brückenbauwerk und 396 m auf den für diese Variante notwendigen Tunnel. Der Höhenunterschied zwischen dem Rheinufer und dem höchsten Punkt der Brücke beträgt ca. 27 m. Der komplette Verlauf der Variante liegt im hochwasserfreien Bereich.

Für den möglichen Fußgänger- und Radverkehr ist auf der Südseite der Trasse (Oberstrom) ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,75 m dargestellt, so dass die Gesamtbreite der Brücke 12,00 m beträgt. Der Geh- und Radweg soll vor der Tunnelmündung über eine Rampe entlang des Berghangs an das vorhandene Wegenetz angeschlossen werden.

### Kurzbeschreibung der Variante „Tunnel“

Bei dieser Variante werden die beiden Rheinseiten durch ein Tunnelbauwerk verbunden, welches unter dem Rhein in nördlicher Randlage von St. Goar und St. Goarshausen verläuft. Die Trasse schließt linksrheinisch an die L 206 („Gründelbachtal“), ca. 80 m westlich der Einmündung der L 206 in die B 9, an. Nach kurzem oberirdischem Verlauf stößt die Trasse auf den Berghang und wird als Tunnelbauwerk mit einer Gesamtlänge von ca. 1.900 m unter dem Rhein und auf rechtsrheinischer Seite durch den Bergrücken des Rabenack geführt. Die Überdeckung in Strommitte beträgt dabei etwa 11,30 m. Das Tunnelbauwerk verschwenkt auf der rechten Rheinseite in südlicher Richtung und endet im Hasenbachtal.

Der Tunnel ist hochwasserfrei angelegt und erhält auf beiden Rheinseiten einen Fluchtstollen.

Das Überqueren des Rheins kann bei dieser Variante für den Fußgänger- und Radverkehr nur per Fähre erfolgen, da eine Führung im Tunnel aus Gründen der Akzeptanz, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit ausgeschlossen ist.

### Kurzbeschreibung der Variante „Tieflage außerhalb“

Die Variante „Tieflage außerhalb“ verbindet die beiden Rheinufer zwischen den beiden Ortsteilen Fellen (zu St. Goar gehörend) und Wellmich (zu St. Goarshausen gehörend), etwa 2,5 km stromabwärts der Ortslagen von St. Goar und St. Goarshausen.

Für diese Variante wurde im Jahr 2009 ein internationaler Realisierungswettbewerb ausgelobt. Die Jury entschied, den Entwurf der Planungsgemeinschaft Heneghan Peng Architects gemeinsam mit Arup Consulting Engineers sowie Mitchell Associates zur Realisierung zu empfehlen.

Der Entwurf sieht eine Brücke in einer S-Krümmung vor, wodurch eine geringe Höhenentwicklung ermöglicht wird. Bei einer Gesamtlänge der Variante von etwa 580 m verfügt das Brückenbauwerk über eine Länge von etwa 480 m.

Das Tragwerk aus hellgrau eingefärbtem Stahl ist nach dem Fachwerkprinzip ausgebildet und wird von insgesamt vier Pfeilern getragen, die eine 150 m breite Fahrrinne auf dem Rhein freihalten. Über den Strompfeilern beträgt die Höhe des Überbaus etwa 7 m.

Außerdem sieht diese Variante analog der beiden anderen Varianten einen 2,75 m breiten Geh- und Radweg vor, sodass der Brückenquerschnitt insgesamt 12,00 m beträgt. Diese Variante ist bis zum 10-jährigen Ereignis hochwasserfrei.

### Kurzbeschreibung der Variante „Fährbetrieb optimiert“

Statt einer dauerhaften baulichen Querung soll in dieser Variante eine Optimierung des Fährbetriebs zwischen St. Goar und St. Goarshausen vorgenommen werden. Dabei wird zunächst unabhängig von wirtschaftlichen Aspekten die derzeitige Kapazität des bestehenden Angebots verdoppelt, indem von einem Pendelbetrieb von zwei Fähren ausgegangen wird.

Durch eine kostenlose Nutzung der Fähre soll zusätzlich eine höhere Nachfrage bewirkt werden. Im Ergebnis einer Berechnung von Nachfrageelastizitäten kann bei einer Reduktion der Kosten auf null von einer Erhöhung der Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr um 18 % ausgegangen werden.

Als Folge der Kapazitätserweiterung bei gleichzeitig kostenloser Verfügbarkeit wird zudem ein deutlich steigender Zulauf zu den Fähranlegern erwartet. Ob dies auf beiden Seiten des Rheins bauliche Maßnahmen, wie z. B. eine Vergrößerung des Stauraums für die an den Fähranlegern wartenden Fahrzeuge, erforderlich macht, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

### Kurzbeschreibung der Variante „Fährbetrieb optimiert + 24 h“

Die Variante baut auf der optimierten Fähr-Variante auf. Es erfolgt zusätzlich die Angebotsausweitung des Fährbetriebs von den derzeitigen Betriebszeiten (05:30 Uhr bis 21:00 Uhr) auf 24 Stunden/Tag.

Da in dem hinzukommenden Zeitbereich zwischen 21:00 Uhr und 05:30 Uhr auf den umliegenden Bundesstraßen B 9, B 42 und B 274 lediglich ein Anteil von etwa 5 bis 7 % des Tagesverkehrs herrscht, kann bei einem 24 h-Fährbetrieb von einer ähnlichen Nachfrageentwicklung ausgegangen werden.

### **Variantenvergleich hinsichtlich der Raumverträglichkeit**

In der Raumverträglichkeitsanalyse – RVS (Teil der Antragsunterlagen) wurden die verschiedenen Varianten gegenübergestellt und auf ihre Raumverträglichkeit hin bewertet. Das Ziel des Variantenvergleichs ist dabei durch eine möglichst große Übereinstimmung mit den Grundsätzen und Zielen der Landes- und Regionalplanung die aus Sicht der Raumverträglichkeit günstigste Variante zu ermitteln.

#### Z 31 des LEP IV – Flächenverbrauch und Innen- vor Außenentwicklung

Die Variante „Hochlage zentral“ weist hinsichtlich des Flächenverbrauchs (Z 31, Satz 1 LEP IV) im Vergleich zu den anderen Varianten mit Abstand die höchste Flächenneuversiegelung auf (5.760 m<sup>2</sup>) und schneidet daher bei der dahingehenden Bewertung am schlechtesten ab. Die Tunnelvariante geht mit 690 m<sup>2</sup> der vergleichsweise geringsten Flächenversiegelung einher. Die optimierten Fährvarianten weisen keinerlei Neuversiegelungen auf. Mit 2.200 m<sup>2</sup> bleibt die „Hochlage zentral“ im Mittelfeld. Eine Zielbeeinträchtigung liegt hinsichtlich der Flächenversiegelung jedoch bei keiner dieser Varianten vor.

Z 31, Satz 2 LEP IV des Vorrangs der Innen- vor der Außenentwicklung erfüllen alle Alternativen, da sowohl die zentralen Brückenvarianten, als auch der Tunnel und die Fähren innerhalb des innerstädtischen Gefüges errichtet werden würden.

#### Z 92 des LEP IV – Kulturlandschaften, Schutz des Welterbes „Oberes Mittelrheintal“

Z 92 bezieht sich auf den Schutz des Welterbes „Oberes Mittelrheintal“ vor großen baulichen Vorhaben, die nicht mit dem Schutzstatus des UNESCO-Welterbes vereinbar sind. Laut Raumverträglichkeitsstudie entsprechen die optimierten Fährvarianten dem Ziel am besten, da sich in diesem Fall keine Änderung für die kulturhistorische Landschaft im Bestand ergibt. Im weiteren Sinne schließt diese den Fährbetrieb mit ein, da dieser seit Entstehung der Siedlungen die einzige Quermöglichkeit in diesem Abschnitt darstellt.

Bei der Betrachtung aller Brückenvarianten wird laut RVS davon ausgegangen, dass solche Bauweisen gewählt werden, die an die Umgebung angepasst sind und dem Charakter der Kulturlandschaft weitestgehend entsprechen.

In Bezug auf die Welterbeverträglichkeit der verschiedenen Querungsvarianten ist die Antragsvariante „Brücke in Tieflage außerhalb bei Fellen-Wellmich“ jedoch die aus

Sicht der für den Welterbeschutz Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene die einzig mögliche weiter zu verfolgende Querungsoption. Damit schließen alle weiteren Varianten aus welterbeverträglicher Sicht aus.

#### Z 102 des LEP IV - natürliche Oberflächengewässer sind zu sichern

Bei der Variante „Hochlage zentral“ werden mit dem Gründelbach und dem Hasenbach Gewässer III. Ordnung beeinträchtigt, womit die Variante dem Ziel eindeutig widerspricht. Dies wird auch durch die Stellungnahme der WAB Koblenz bestätigt. Dieser massive Eingriff ins Gewässer widerspreche den Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie, wonach der naturnahe Zustand der Gewässer anzustreben ist.

Auch die Variante „Tunnel“ beeinträchtigt ein Oberflächengewässer und widerspricht damit ebenfalls dem Ziel.

Durch die Planung der anderen Varianten sind keine Oberflächengewässer in ihrer Natürlichkeit betroffen, daher ist dort das Ziel nicht gefährdet.

#### Z 103 des LEP IV - natürliche Grundwasserverhältnisse und Schutzfunktion des Bodens sind zu schützen

Die „Fährvariante optimiert“ und die „Fährvariante optimiert + 24 h“ entsprechen Z 103, da keine Gefährdungen des Grundwassers durch Freilegung entstehen. Diese sind wasser- und abfallwirtschaftlich nicht relevant. Die entsprechenden Fähranlegestellen sind vorhanden. Infrastrukturelle Veränderungen sind nicht vorgesehen bzw. erforderlich.

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers ist grundsätzlich auszuschließen. Die aufwändigsten Vermeidungsmaßnahmen sind hierbei für die Variante „Tunnel“ erforderlich. Sämtliche Brückenvarianten sind hier, mit den Eingriffen in den Untergrund für die Stützpfeiler, gleich zu bewerten. Bei der Variante Brücke „Hochlage zentral“ ist zusätzlich noch das anschließende Tunnelbauwerk zur Anbindung an die B 274 zu berücksichtigen.

Die Varianten zum Fährbetrieb sind hinsichtlich des Grundwasserschutzes unproblematisch.

Von den vier genannten Varianten sind nur bei der Variante „Tiefelage zentral“ Flächen aus dem Bodenschutzkataster betroffen. Hierbei handelt es sich um die Ablagerungsstelle „St. Goar, Leinpfad“ mit der Registriernummer 140 09 133-0216 (System ID-Nr. 1004909) sowie den Altstandort „Ehemaliger Bauhof der Fa. Dykerhoff und Widmann AG, St. Goar“ mit der Registriernummer 140 09 133-5501 (System ID-Nr. 2607965).



Bei Nutzungsänderungen in diesen Bereichen ist im Vorfeld der Nachweis zu erbringen, dass von der Altablagerung und dem Altstandort keine Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen ausgehen und auch nicht zu erwarten sind, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG) und somit auch für die Zukunft kein Sanierungsbedarf besteht.

Ferner müssen die generelle Bebaubarkeit, die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung gewahrt bleiben sowie die Belange des Umweltschutzes berücksichtigt werden (§ 1 BauGB).

Das Untersuchungskonzept ist mit der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz Koblenz abzustimmen.

#### Z 49 des RROP – dominierende landschaftsprägende Gesamtanlagen mit erheblicher Fernwirkung

Die optimierten Fährvarianten stehen dem Z 49 in keiner Weise entgegen. Unter den festen Rheinquerungen lässt sich die Variante „Tunnel“ am besten mit Z 49 vereinen. Die Varianten „Tieflage zentral“ und „Hochlage zentral“ widersprechen dem Z 49 aufgrund der starken Beeinträchtigung der Gesamtanlage „Burg und Festung Rheinfels in St. Goar“.

Dies wird auch durch die Stellungnahme der GDKE bestätigt: Die Varianten „Tieflage zentral“ und „Hochlage zentral“ stellen aus denkmalfachlicher Sicht und gemäß des Z 49 durch die Platzierung direkt unterhalb der Burg eine erhebliche Beeinträchtigung der Burg Rheinfels dar. Hinzu kommt die Störung historischer Sichtbeziehungen zu den Burgen Katz und Maus.

Aus denkmalfachlicher Sicht stellt der Tunnel gemäß Z 49 eine eher geringe Beeinträchtigung der Burg Rheinfels dar. Auch die übrigen Burgen sind kaum betroffen.

Die Fährvarianten stellen aus denkmalfachlicher Sicht und gemäß Z 49 keine zusätzliche Beeinträchtigung der Kulturdenkmäler dar.

#### Z 50 des RROP – in regional bedeutsamen siedlungsgeschichtlich oder kulturhistorisch besonders wertvollen Ortskernen ist bei Neubauten die städtebauliche Struktur oder der kunsthistorische Gesamteindruck zu erhalten.

Zusammengefasst lassen sich die Varianten „Hochlage zentral“ und „Tieflage zentral“ nicht mit Z 50 vereinbaren. Die Variante „Hochlage zentral“ ist jedoch die mit den

stärksten Auswirkungen auf die Gesamtwirkung des kulturhistorischen Ortskerns von St. Goar.

Die „optimierten Fährvarianten“ und die Variante „Tunnel“ haben keine Auswirkungen auf den kulturhistorisch besonders wertvollen Ortskern.

Auch die GDKE bestätigt in ihrer Stellungnahme, dass die Varianten „Tiefloge zentral“ und „Hochlage zentral“ aus denkmalfachlicher Sicht und gemäß Z 50 eine erhebliche Beeinträchtigung der Ortslage St. Goar darstellen. Hinzu kommt die Störung historischer Sichtbeziehungen zu der Ortslage St. Goarshausen.

Aus denkmalfachlicher Sicht und gemäß Z 50 stellt der Tunnel eine eher geringe Beeinträchtigung der Ortslagen St. Goar und St. Goarshausen dar.

Die Fährvarianten stellen aus denkmalfachlicher Sicht und gemäß Z 50 keine zusätzliche Beeinträchtigung beider Ortslagen dar.

#### Z 53 des RROP – Regionaler Grünzug

Die optimierten Fährvarianten stehen dem Z 53 in keiner Weise entgegen.

Laut RVS findet durch die Variante „Tunnel“ keine oberirdische Beanspruchung des Grünzuges statt, hier ist lediglich während der Bauphase mit Beeinträchtigungen des Tourismus zu rechnen. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist diese Variante aus Sicht des Landschaftsbildes und insofern auch des Tourismus als günstig einzustufen und steht dem Z 53 insofern nicht entgegen. Die ONB hingegen führt aus, dass diese Variante das Landschaftsbild des Rheintals jedoch durch die Tunnelportale im Gründelbach- und Hasenbachtal beeinträchtigen wird. Am östlichen Tunnelportal sind Beeinträchtigungen durch Lärm und technische Überformung der Landschaft zu erwarten, die zu Beeinträchtigungen der landschaftsgebundenen Erholung am Rheinsteig führen werden

Die Variante „Hochlage zentral“ steht dem Z 53 entgegen. Es handelt sich um ein großes Einzelbauvorhaben innerhalb eines Grünzuges. Aufgrund der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsbelange ist bei dieser Variante mit negativen Auswirkungen auf den Tourismus zu rechnen.

Dies wird auch in der Stellungnahme der ONB bestätigt: Die Variante ist verbunden mit erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch technische Überformung. Das Brückenbauwerk wird von Wanderwegen und Aussichtspunkten aufgrund

des unmaßstäblichen Baukörpers im Hang als störendes Element dauerhaft wahrgenommen werden. Erhebliche Beeinträchtigungen sind insbesondere zu erwarten in der Sichtachse zur Burg Rheinfels und auf der rechten Rheinseite zum Rabenack. Beeinträchtigungen der landschaftsbezogenen Erholung sind darüber hinaus im Gründelbachtal zu erwarten, das verlärmert und visuell beeinträchtigt wird. Insgesamt ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks des Landschaftsschutzgebiets „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ zu erwarten.

Die Variante „Tieflage zentral“ nimmt hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem Z 53 eine Mittelstellung ein, widerspricht jedoch dem Z 53 nicht.

Dies wird auch Seitens der ONB in deren Stellungnahme bestätigt, wonach in Bezug auf das Landschaftsbild bei möglichst geringer Höhenentwicklung des Brückenbauwerks und landschaftsangepasster Farbgebung keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks des Landschaftsschutzgebiets „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ zu erwarten sind. Darüber hinaus betrifft die „Tieflage zentral“ einen Landschaftsausschnitt, der eine hohe Vorbelastung durch die vorhandene Bebauung aufweist.

In Bezug auf die Welterbeverträglichkeit der verschiedenen Querungsvarianten ist die Variante „Brücke in Tieflage außerhalb bei Fellen-Wellmich“ die aus Sicht der für den Welterbeschutz Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene die einzig mögliche weiter zu verfolgende Querungsoption.

Diese Einschätzung wird auch durch die Stellungnahme der Direktion Landesdenkmalpflege der Generaldirektion Kulturelles Erbe (GDKE) vom 27.01.2022 gestützt. Die Stellungnahme beurteilt die fünf im Rahmen des ROV zu überprüfenden Querungsvarianten aus denkmalfachlicher Sicht. Im Ergebnis kommt die Stellungnahme zu dem Schluss, dass bei der Variante Fellen-Wellmich aller Voraussicht nach die Beeinträchtigungen für Kulturdenkmäler vergleichsweise gering sein werden, sofern die Tunnel- und die Fährvarianten nicht ausgeführt werden.

#### Z 59 des RROP – große Flusstäler und Hangbereiche sind freizuhalten

Laut RVS ist ein Brückenbauwerk als ein Einzelbauwerk in exponierter Lage anzusehen. Dementsprechend widersprechen die Varianten „Tieflage zentral“ und „Hochlage zentral“ Z 59. Die anderen Varianten widersprechen Z 59 nicht.

Bis auf den optimierten Fährbetrieb greifen alle Varianten ins Landschaftsbild ein, die Variante „Hochlage zentral“ am stärksten, die Variante „Tunnel“ am wenigsten.

Verknüpft man das Gebot des Freihaltens der Flusstäler und Hangbereiche von großen Einzelbauwerken mit der Landschaftsbildbewertung, ergibt sich eine Bevorzugung

der Variante „Tieflage zentral“, da diese zwar ein großes Einzelbauwerk darstellt, jedoch die Hangbereiche nicht betrifft. Dies wird auch in der Stellungnahme der ONB bestätigt. Bei der Variante „Tieflage zentral“ sind in Bezug auf das Landschaftsbild bei möglichst geringer Höhenentwicklung des Brückenbauwerks und landschaftsangepasster Farbgebung keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks des Landschaftsschutzgebiets „Rheingebiet von Bingen bis Koblenz“ zu erwarten.

Für die Variante „Tunnel“ ergibt sich gegenüber der reinen Landschaftsbildbewertung laut RVS keine Beeinträchtigung. Diese Variante kann laut RVS im Gegensatz zu den anderen das Landschaftsbild sogar aufwerten (unterirdische infrastrukturelle Einrichtungen). Die ONB weist in ihrer Stellungnahme jedoch darauf hin, dass diese Variante das Landschaftsbild des Rheintals durch die Tunnelportale im Gründelbach- und Hasenbachtal beeinträchtigen wird. Am östlichen Tunnelportal sind Beeinträchtigungen durch Lärm und technische Überformung der Landschaft zu erwarten, die zu Beeinträchtigungen der landschaftsgebundenen Erholung am Rheinsteig führen werden.

In Bezug auf die Welterbeverträglichkeit der verschiedenen Querungsvarianten ist die Variante „Brücke in Tieflage außerhalb bei Fellen-Wellmich“ die aus Sicht der für den Welterbeschutz Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene die einzig mögliche weiter zu verfolgende Querungsoption. Damit schließen alle weiteren Varianten aus welterbeverträglicher Sicht aus.

#### Z 67 des RROP – Vorranggebiet Hochwasserschutz

Bei der Variante „Tunnel“ und den optimierten Fährvarianten werden Beeinträchtigungen ausgeschlossen und diese stimmen damit mit dem Z 67 überein.

Die Varianten „Tieflage zentral“ und „Hochlage zentral“ führen laut RVS zu einer Querschnittseinengung bei HQ 100 des Rheins. Die Bauwerke stellen ein Abflusshindernis bei HQ 100 dar und widersprechen damit dem Z 67.

Dies wird auch in der Stellungnahme der WAB Montabaur so bestätigt: Für die Variante Brücke „Tieflage zentral“ sind zwei Brückenpfeiler im Fluss sowie jeweils ein Brückenpfeiler auf jeder Vorlandseite erforderlich. Die Brücke endet am Ostufer mit Anbindung an die vorhandene Bahnunterführung der B 274. Durch die Brückenpfeiler darf kein Hochwasserrückhalteraum verloren gehen bzw. muss der Verlust an Rückhalteraum ausgeglichen werden und der Hochwasserabfluss darf nicht nachteilig verändert werden. Insbesondere wegen der Nähe eines Pfeilers zur Bebauung auf dem Ostufer ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 78 Wasserhaushaltsgesetz die Auswirkungen auf die Nachbarschaft zu berücksichtigen sind. Zudem wird die Unterführung

am Ende der Brücke bei bestimmten Hochwasserereignissen überflutet. Die Nutzung der Brücke kann daher zeitweise eingeschränkt sein.

Für die Variante Brücke „Hochlage zentral“ sind ebenfalls zwei Brückenpfeiler im Fluss sowie jeweils ein Brückenpfeiler auf jeder Vorlandseite erforderlich. Die Brücke endet am Ostufer mit Anbindung an ein Tunnelbauwerk. Das Tunnelportal Ost und der anschließende Kreisverkehr befinden sich unmittelbar im Bereich des Hasenbachs, Gewässer III. Ordnung. Hierfür ist die Überbauung des Gewässers und damit ein gewässerökologisch nachteiliger Eingriff erforderlich. Überflutungen des Portalbereiches bei Starkregenereignissen können durch die Lage am Hasenbach nicht ausgeschlossen werden.

Durch die Brückenpfeiler darf kein Hochwasserrückhalteraum verloren gehen bzw. muss der Verlust an Rückhalteraum ausgeglichen werden und der Hochwasserabfluss darf nicht nachteilig verändert werden. Insbesondere kritisch ist hier die Lage eines Pfeilers im bebauten Bereich auf dem Ostufer.

Seitens der WAB Koblenz wird zudem gefordert, dass grundsätzlich für eine bevorzugte Brückenvariante ein hydraulischer Nachweis darüber zu erbringen ist, dass das Abflussverhalten des Rheins (vor allem bei Hochwasserereignissen) durch die Widerlager und die Brückenpfeiler nicht negativ beeinträchtigt wird und eine Gefährdung der angrenzenden bestehenden Bebauung ausgeschlossen wird. Der tatsächliche Retentionsraumverlust des Bauvorhabens ist über eine Wasserspiegellagenberechnung zu ermitteln, wenn für die bevorzugte Variante ein detaillierter Bauwerksentwurf vorliegt. Ein möglicher Eingriff in die Ufervegetation ist durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen auszugleichen.

Bei der Variante „Tunnel“ sind keine baulichen Veränderungen im 40 m-Bereich und im Überschwemmungsgebiet des Rheins, Gewässer I. Ordnung, erforderlich. Diese Variante hat daher keine Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung. Das Tunnelportal Ost und der anschließende Kreisverkehr befinden sich jedoch unmittelbar im Bereich des Hasenbachs, Gewässer III. Ordnung. Hierfür ist die Überbauung des Gewässers und damit ein gewässerökologisch nachteiliger Eingriff erforderlich. Überflutungen des Portalbereiches bei Starkregenereignissen können durch die Lage am Hasenbach nicht ausgeschlossen werden.

#### Z 89 des RROP - Vorranggebiet Forstwirtschaft

Innerhalb der Vorranggebiete Fortwirtschaft befindet sich ausschließlich die Variante „Hochlage zentral“, weshalb diese im Zusammenhang mit dem Z 89 die ungünstigste Variante darstellt und dem Ziel entgegensteht.



Alle anderen Varianten entsprechen dem Ziel, da es bei der Umsetzung dieser Varianten nicht zu einer Inanspruchnahme von (Wald-)Flächen des Vorranggebietes Forstwirtschaft kommt.

Dies wird auch so in der Stellungnahme der ZdF bestätigt: bei den Varianten „Tieflage zentral“ und den Varianten „Fährbetrieb optimiert“ und „Fährbetrieb optimiert + 24h“ ist kein Wald betroffen. Die Varianten „Tunnel“ und „Tieflage zentral“ führen zu einem Verlust von Waldbiotopen, jedoch liegen diese Wälder außerhalb der Vorranggebiete Forstwirtschaft. Im Ergebnis kommt die ZdF daher zu der Einschätzung, dass unter Berücksichtigung der Vorgaben der Raumordnung sowie der besonderen Schutz- und Erholungsfunktionen aus der Waldfunktionenkartierung aus forstfachlicher Sicht diejenigen Varianten einer Mittelrheinquerung, in denen Wald nicht betroffen ist, vorzugswürdig sind. Insbesondere die Variante „Hochlage zentral“ erscheint hingegen aufgrund umfangreicherer Waldinanspruchnahmen nicht vorzugswürdig.

#### Z 128 und Z 189 des RROP – Errichtung einer Rheinbrücke ist notwendig

Die Bedeutung einer Rheinbrücke im Bereich St. Goar/ St. Goarshausen für die Region kommt in Z 128 und Z 189 des RROP zum Ausdruck. In der Raumverträglichkeitsstudie werden die Ziele abweichend vom expliziten Wortlaut dahingehend interpretiert, dass eine feste Rheinquerung notwendig ist.

Die optimierten Fährvarianten widersprechen sowohl dem Wortlaut von Z 128 und Z 189 des RROP als auch deren gutachterlicher Auslegung. Die Brückenvarianten entsprechen unabhängig von der Auslegungsart beiden Zielen. Die Variante Tunnel widerspricht dem Wortlaut von Z 128 und Z 189 des RROP.

## **D Raumordnerische Gesamtabwägung**

Der LBM beabsichtigt die Errichtung einer Mittelrheinquerung zwischen den beiden Mittelzentren St. Goar und St. Goarshausen. Hierzu hat er die Variante „Tieflage außerhalb“ (Brücke zwischen Wellmich und Fellen) als Antragsvariante und fünf weitere Varianten im Rahmen der raumordnerischen Darlegung von Alternativen ins Verfahren eingebracht.

Nach Prüfung der umfänglichen Planunterlagen, Auswertung der Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren und der raumordnerischen Abwägung, ob eine Übereinstimmung des Vorhabens mit den tangierten Zielen und Grundsätzen der Raumordnung

besteht bzw. unter welchen Maßgaben und Hinweisen eine solche Übereinstimmung hergestellt werden kann, kommt die obere Landesplanungsbehörde zu dem Ergebnis,

**dass die Variante „Tieflage außerhalb“ (Antragsvariante) unter Berücksichtigung der Maßgaben und Hinweise dieses Entscheides als mit den Erfordernissen der Raumordnung verträglich anzusehen ist. Die Antragsvariante „Tieflage außerhalb“ wird zudem i.V.m. Z 128 und Z 189 des RROP als Raumordnungslinie festgelegt, da sie in Bezug auf die Welterbeverträglichkeit die aus Sicht der für den Welterbeschutz Verantwortlichen auf Landes- und Bundesebene die einzig mögliche weiter zu verfolgende Querungsoption ist.**

Die Antragstellerin hat zunächst in den Raumordnungsunterlagen nachvollziehbar den Bedarf für eine Mittelrheinquerung dargelegt. Die Planrechtfertigung des Vorhabens ist auch auf Grundlage von Z 128 und Z 189 RROP gegeben.

Weiterhin ist festzustellen, dass die ins ROV eingebrachten Varianten den in § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG i. V. m. § 17 Abs. 4 Satz 2 LPIG normierten Voraussetzungen an die vom Träger der Planung oder Maßnahme eingeführten Standort- oder Trassenalternativen entspricht. Die Festlegung der Antragsvariante „Tieflage außerhalb“ als Raumordnungslinie erfolgt auch unter Hinweis auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 09.06.2004 – Az. 9 A 11.03 –, wonach sich kein anderer als der gewählte Standort unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als der bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Standort darstellen darf.

**Diese raumverträgliche Beurteilung des Vorhabens nach § 15 ROG i. V. m. § 17 LPIG ergeht unter dem Vorbehalt, dass die in diesem raumordnerischen Entscheid enthaltenen Maßgaben und Hinweise (siehe hierzu Abschnitt A) im nachfolgenden Verfahrensgang Berücksichtigung finden.**



Wolfgang Treis  
-Präsident-



# E.: Standortplan zum Raumordnerischen Entscheid "Mittelrheinquerung" vom 28.06.2023

## Legende

- Antragsvariante "Tieflege außerhalb" = Raumordnungslinie
- Alternativen

