

Infrastruktur reicht für die Zukunft nicht aus

Rhein-Lahn-Kreis. Bereits seit Jahren gibt es die Veranstaltungreihe „Forum Rhein-Lahn“ zu verschiedenen Themengebieten. Zur Thematik „Mobilität und Logistik“ konnte Landtagsabgeordneter Frank Puchter (SPD) den Staatssekretär im Verkehrsministerium, Carsten Kühl, Landrat Günter Kern, IHK-Geschäftstellenleiter Richard Hover sowie den umweltpolitischen Sprecher der SPD-Fraktion im Landtag, David Langner, begrüßen.

Vor rund 40 Teilnehmern erläuterte Carsten Kühl zunächst die Schwerpunkte im Landesstraßenbau. In der aktuellen Legislaturperiode stehen 500 Millionen Euro bereit, von denen ein Großteil in Erhalt und Ausbau fließen und nur etwa 10 Millionen im Jahr für Neubauten verwendet werden können. Dieser Betrag wird alleine für die Ortsumgehung Marienfels-Miehlen fällig, deren Planfeststellung in diesem Jahr abgeschlossen wird. Für den Tourismus des Landes haben Radwege große Bedeutung. Zwei Abschnitte, bei Miehlen und Arzbach, werden noch in diesem Jahr eröffnet.

Richard Hover von der

IHK bestätigte dem nördlichen Rheinland-Pfalz eine gute Infrastruktur, die jedoch für die Zukunft nicht ausreicht. Er forderte, neben dem Ausbau der Bäderstraße (B 260), vor allem im Hinblick auf die erhoffte Mittelrhein-Querung, einen Ausbau der B 274 von St. Goarshausen über Zollhaus hinaus in Richtung A3 nach Bad Camberg.

Für Landrat Kern hat die Umsetzung des 2004 festgelegten Bauprogramms für die Kreisstraßen Priorität. Daraus erfolgt derzeit die Ausschrei-

bung für den Ausbau der K28 (Aull-Gückingen). Im Radwegbau steht der Lückenschluss im Lahntal an oberer Stelle. Als „leidiges Thema“ im ÖPNV gelten die fehlenden Übergangstarife in das Gebiet des hessischen RMV.

David Langner moderierte die Fragerunde in der Bürger- und Bürgermeister unter anderem die Situation an den Bahnhöfen im Lahn- und Rheintal, die Umgehungen im Aartal, fehlenden ÖPNV in kleineren Gemeinden wie Geilnau und Gückingen, die Kritik am Verlauf neuer Rad-

wege im Bereich Nastätten sowie die Gefährdung der Anwohner in Ortslagen (Mittelfischbach) ansprachen.

Einige Informationen konnte der stellvertretende Leiter der Außenstelle Diez des Landesbetriebes Mobilität (LBM), Kolja Breitbach, beantworten. Auf Einwände zur Mittelrhein-Querung erklärte Staatssekretär Kühl, dass man nicht warten könne, „bis alle Zuführungen aus Hunsrück und Taunus optimiert wären“, da sonst das Projekt auf den „Sankt Nimmerleinstag“ verschoben würde. (hpg)

PROGNOSEN UND KONSEQUENZEN

IHK-Vertreter und Landesregierung sehen in der festen Rheinquerung am Mittelrhein schon eine zukünftige „Ost-West-Verbindung“, die nicht nur A3 und A61, sondern von Luxemburg kommend den Flughafen Hahn mit der Mitte Deutschlands verknüpft. In der Planung gilt die Querung jedoch nur als „kommunale Maßnahme“.

Ein Bedarf für den überregionalen Verkehr wurde schon vor Jahren ausge-

schlossen, da auf der Hunsrückseite keine Verbindung zur Hochfläche besteht und nicht ohne massive Eingriffe in Orte und Landschaft zu bauen (und finanzieren) ist. Aktuelle Prognosen gehen bei einer direkten Verbindung in St. Goar von 7000 Fahrzeugen, bei einer Querung zwischen Fellen und Wellmich von 5200 Fahrzeugen täglich aus.

Derzeit stellen fünf ortsnahe Fährverbindungen zwischen Boppard und Bingen Verbindungen

über den Fluss her, die von über 4000 Fahrzeugen täglich genutzt werden. Ob die für das Weltkulturerbe Mittelrhein typischen Fahren nach dem Bau einer festen Querung noch wirtschaftlich betrieben werden können, ist fraglich. Ihr größtes Manko bislang ist die nächtliche Betriebsruhe. Erweiterte Angebote können, wie im Schienenverkehr, nur durch finanzielles Engagement der öffentlichen Hand erreicht werden. Hans-Peter Günther