



**RECHNUNGSHOF  
RHEINLAND-PFALZ**

---

Stellungnahme zur  
Einstufung der Mittelrheinbrücke  
bei St. Goar/St. Goarshausen

Az.: 2-P-3001.01-39-47/2017  
Speyer, 15. Februar 2017

---

Rechnungshof Rheinland-Pfalz  
Gerhart-Hauptmann-Straße 4  
67346 Speyer  
Tel. 06232 617-0  
Fax 06232 617-100  
poststelle@rechnungshof.rlp.de  
[www.rechnungshof-rlp.de](http://www.rechnungshof-rlp.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Veranlassung</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Allgemeine Grundlagen</b> .....	<b>2</b>
2.1	Räumliche Situation und Planungshistorie .....	2
2.2	Gesetzliche Einstufungsmerkmale für klassifizierte Straßen.....	4
2.3	Landes- und regionalplanerische Grundlagen.....	6
<b>3</b>	<b>Verkehrsuntersuchung 2009</b> .....	<b>7</b>
3.1	Methodik der Untersuchung.....	7
3.2	Ergebnisse Verkehrsuntersuchung und Schlussfolgerungen des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau .....	8
3.3	Grundlagen der Prognose .....	10
<b>4</b>	<b>Straßenrechtliche Bewertung der Mittelrheinbrücke</b> .....	<b>13</b>
4.1	Netzzusammenhang .....	13
4.2	Funktion für den überregionalen Durchgangsverkehr .....	16
4.2.1	Funktional orientierte (subjektive) Zielsetzungen .....	16
4.2.2	Objektive Kriterien.....	16
<b>5</b>	<b>Zusammenfassendes Ergebnis</b> .....	<b>17</b>

## Anlagen

- Anlage 1                    Schreiben des Ministers für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 25. Januar 2017,  
Vermerk des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz vom 25. September 2016,
- Anlage 2                    Vermerke des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 6. und 8. Februar 2017,

## 1 **Veranlassung**

Mit Schreiben vom 25. Januar 2017 (Anlage 1) hat der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau dem Rechnungshof mitgeteilt, dass „die Landesregierung in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt hat, die Planungen für eine Mittelrheinquerung als kommunales welterbeverträgliches Vorhaben in dieser Legislaturperiode wieder aufzunehmen“. Nach Einschätzung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) und des Landesbetriebs Mobilität (LBM) ist die geplante Rheinquerung bei St. Goar/St. Goarshausen als Kreisstraßenverbindung einzustufen. Das MWVLW stützt sich bei seiner Auffassung zur Klassifizierung der Brücke im Wesentlichen auf die Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung der Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (GVS) aus dem Jahr 2009<sup>1</sup>. Die insgesamt prognostizierte Verkehrsbelastung der geplanten Brücke beträgt danach 7.000 Kfz/24h. Der Hauptverkehrsstrom von ungefähr 4.000 Kfz/24h soll nach Angaben des MWVLW auf den Verkehr zwischen den Städten St. Goar und St. Goarshausen entfallen.

Da die Einstufung und Widmung der Mittelrheinquerung im Straßennetz eine wichtige Festlegung für die weiteren Planungsschritte sowie für die Finanzierung und Förderung des Vorhabens ist, hat der Minister den Rechnungshof gebeten, die Auffassung der Landesregierung und des LBM zur Klassifizierung der Brücke zu bestätigen.

Der Rechnungshof legt seiner Untersuchung die straßenrechtlichen Einstufungs- und Abgrenzungskriterien, die sich aus dem Landesentwicklungsprogramm IV und dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald ergebenden Vorgaben, die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, die Verkehrsuntersuchung 2009, die Daten der Straßenverkehrszählung 2005 sowie die ihm vom MWVLW zur Verfügung gestellten Vermerke (Anlage 2) und Planungsunterlagen zugrunde.

---

<sup>1</sup> Verkehrsuntersuchung „Rheinquerung im Welterbe Mittelrheintal“, im Folgenden als Verkehrsuntersuchung 2009 bezeichnet.

## 2 Allgemeine Grundlagen

### 2.1 Räumliche Situation und Planungshistorie

Der Rhein bildet zwischen den Oberzentren Mainz und Koblenz eine natürliche Barriere, der Teile des rechtsrheinischen Taunus und Rheingaus (Rhein-Lahn- und Rheingau-Taunus-Kreis) von dem linksrheinischen Gebiet des Landes Rheinland-Pfalz (insbesondere Rhein-Hunsrück-Kreis und Landkreis Mainz-Bingen) abtrennt. Verstärkt wird die Trennwirkung durch die Topografie des tief eingeschnittenen Oberen Mittelrheintals in dem 65 km langen Abschnitt zwischen Bingen, Rüdesheim und Koblenz. Zwischen Mainz und Koblenz gibt es auf einer Länge von rd. 80 km keine Brücke, sondern lediglich sechs Fährverbindungen für den Personen- und Kraftfahrzeugverkehr<sup>2</sup>.

Der Bedarf für die Planung einer festen Rheinquerung wurde auf der Grundlage raumstruktureller und regionalwirtschaftlicher Überlegungen vor dem Hintergrund der bereits seit Mitte der 1960er Jahre rückläufigen Bevölkerungsentwicklung<sup>3</sup> im Mittelrheingebiet formuliert. Folgen der demografischen Veränderungsprozesse sind der Rückgang der Wirtschaftskraft und der Beschäftigtenzahlen sowie die Abwanderung und zunehmende Siedlungsleerstände, die verschärft werden durch die Verkehrslärmbelastung und periodisch auftretende Hochwasserereignisse.

Aufgrund des im Jahr 2002 durch die UNESCO verliehenen Status als Welterbestätte zählt das Obere Mittelrheintal als Raum von "besonders touristischer Bedeutung" zu den "international bedeutenden Fremdenverkehrsgebieten"<sup>4</sup> in Deutschland. Der Masterplan der Landesregierung für die Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal verfolgt die Ziele, die Folgen der demografischen Veränderungsprozesse durch geeignete Strategien zu bewältigen und die Lebens- und Wirtschaftsbedingungen sowie den Tourismus so weiterzuentwickeln, dass sie den Anforderungen des Titels "Welterbe" gerecht werden.

Eine im Jahr 2002 von der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald in Auftrag gegebenen Studie<sup>5</sup>, die verschiedene Querungsvarianten verglich, bewertete den Bereich St. Goar/St. Goarshausen im Hinblick auf Topografie, bauliche Machbarkeit, bestehende Straßeninfrastruktur, Umweltverträglichkeit sowie lokale und regionale Nutzenwirkungen als günstigsten Standort für eine Rheinquerung. Neben einer Verbesserung des Fährangebots wurden folgende Querungsvarianten betrachtet:

- (1) Brücke in Tieflage zwischen St. Goar und St. Goarshausen,
- (2) Brücke in Tieflage zwischen St. Goar-Zu Fellen und Wellmich,
- (3) Brücke in Hochlage als Talbrücke nördlich von St. Goar/St. Goarshausen,
- (4) Tunnel bei St. Goar/St. Goarshausen.

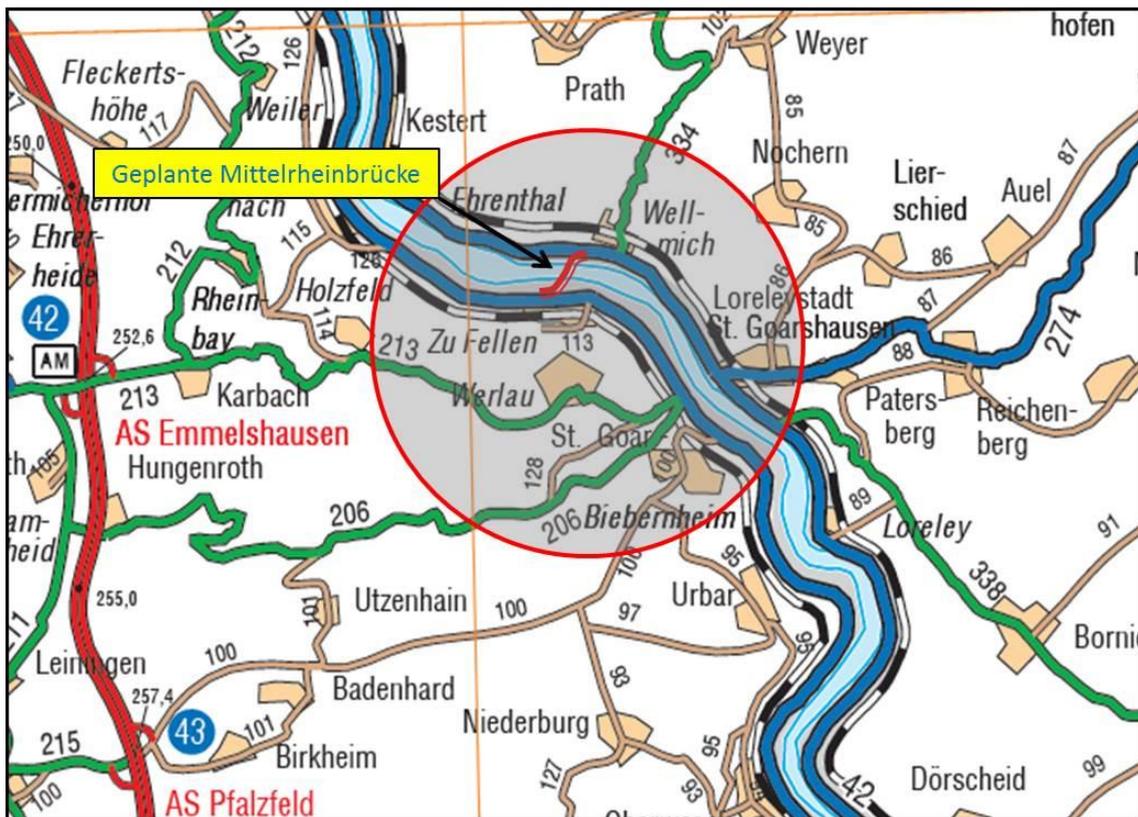
---

<sup>2</sup> Fährbetrieb zwischen Boppard – Filsen, St. Goarshausen - St. Goar, Kaub – Engelsburg, Lorch – Niederheimbach, Bingen – Rüdesheim und Ingelheim – Mittelheim.

<sup>3</sup> So ging z.B. in dem Zeitraum 1965 bis 2015 die Bevölkerungszahl in der Verbandsgemeinde Loreley von rund 20.381 auf 16.810 Einwohner (-17,5 %) und in der Verbandsgemeinde St. Goar – Oberwesel von 10.557 auf 8.922 Einwohner zurück (-15,5 %), vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz Pfalz <https://www.statistik.rlp.de/home/>.

<sup>4</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 vom 14. November 2007 (FE-Nr. 96.0857/2005).

<sup>5</sup> Cochet Consult / Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung (GVS) - Untersuchungen verbesserter Rheinquerungen am Mittelrhein - Kurzfassung, März 2003



**Abbildung 1:** Favorisierter Brückenstandort bei St. Goar-Zu Fellen und Wellmich

In der auf dieser Studie aufbauenden Verkehrsuntersuchung 2009 wurden die o. g. Varianten unter verkehrlichen Gesichtspunkten vertieft analysiert und bewertet und die Anbindung der Rheinquerung an die Rheinuferstraßen B9 und B 42 im Hinblick auf die Mehrbelastung und Verteilung der Verkehre im nachgeordneten Netz als vorteilhaft eingestuft. Die Varianten "Tunnel" und "Talbrücke in Hochlage" wurden u. a. aus verkehrlicher Sicht und aus Kostengründen ausgeschlossen. Daraufhin wurde 2010 ein Realisierungswettbewerb für einen Brückenentwurf in Tallage ausgeschrieben.

Als Grundlage für die Abstimmung mit der UNESCO wurde ein Entwurf mit dem ersten Preis prämiert, der eine Brücke in Form einer geschwungenen, als räumliches Tragwerk konzipierten Stahlkonstruktion mit seitlich nach außen gekippten Fachwerkträgern vorsieht. Sie verknüpft als zentrales Bindeglied die klassifizierten Straßennetze sowohl in West-Ost-Richtung als auch die links und rechts des Rheins in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bundesstraßen 9 und 42 und vermittelt die örtlichen, regionalen und überregionalen Verkehre ins benachbarte Straßennetz.



**Abbildung 2:** Ansicht des prämierten Entwurfs aus der Vogelperspektive

## 2.2 Gesetzliche Einstufungsmerkmale für klassifizierte Straßen

Nach § 1 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG)<sup>6</sup> sind **Bundesstraßen** des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen,

„die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind“.

Nach § 3 S. 1 Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG)<sup>7</sup> werden öffentliche Straßen nach ihrer Verkehrsbedeutung, insbesondere unter Berücksichtigung ihrer raumordnerischen Funktion, u.a. in folgende Straßengruppen eingeteilt:

Nach § 3 S. 1 Nr. 1 LStrG sind **Landesstraßen** (Landstraßen I. Ordnung)

„Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.“

Nach § 3 S. 1 Nr. 2 LStrG sind **Kreisstraßen** (Landstraßen II. Ordnung)

„Straßen, die dem Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr mit benachbarten Landkreisen oder kreisfreien Städten [**Netzfunktion**<sup>8</sup>] oder dem Anschluss der Gemeinden an Bundes- oder Landesstraßen sowie Eisenbahnhaltestellen, Schiffs Liegeplätze und ähnlichen Einrichtungen in der Weise dienen, dass jede Gemeinde wenigstens mit einer nicht in

<sup>6</sup> Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 466 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474).

<sup>7</sup> Landesstraßengesetz (LStrG) in der Fassung vom 1. August 1977 (GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch § 9 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 516), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2015 (GVBl. S. 516).

<sup>8</sup> Anmerkung des Rechnungshofs.

ihrer Baulast stehenden Straße an die genannten Verkehrswege oder –einrichtungen angeschlossen ist [**Anbindungsfunktion**<sup>9</sup>].“

Bundesfernstraßen vermitteln weiträumige, vornehmlich überregionale und die Grenzen eines Bundeslandes überschreitende Verkehrsbeziehungen. Sie haben ebenso wie Landes- und Kreisstraßen eine überörtliche Verkehrsfunktion und sind Bestandteil des klassifizierten Straßennetzes, das dem Durchgangsverkehr dient oder zu dienen bestimmt ist. Das Kriterium „**dienen**“ bezieht sich auf die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse von Landes- und Kreisstraßen, die dazu gleichwertige Alternative<sup>9</sup> „**zu dienen bestimmt**“ dagegen auf die funktionale Zielsetzung von Landesstraßen, die sich aus in die Zukunft gerichteten Verkehrskonzepten ergibt.

Die Einteilung der Landes- und Kreisstraßen wird durch die in § 3 Satz 1 Nr. 1, 2 LStrG näher definierten Einstufungskriterien konkretisiert. Dabei ist zunächst zu unterscheiden zwischen

- der **räumlichen Reichweite** der auf der Straße stattfindenden Verkehrsvorgänge (Funktion der Straße für den überregionalen oder regionalen Durchgangsverkehr) und
- dem **Netzzusammenhang**, d.h. der Netz- oder der Anbindungsfunktion der jeweiligen Straße.

Die Einstufung ist eine gebundene, in vollem Umfang der gerichtlichen Kontrolle zugängliche Entscheidung, die sich ausschließlich an objektiven Kriterien auszurichten hat. Die subjektive Planungsabsicht einer Straßenbaubehörde ist nur insoweit maßgeblich, als sie mit den objektiven Gegebenheiten im Einklang steht. Bei der Beurteilung der Verkehrsbedeutung steht der zuständigen Behörde nach der Rechtsprechung weder ein Ermessen noch ein Beurteilungsspielraum oder eine Einschätzungsprärogative zu.<sup>10</sup> Daraus folgt, dass

- die Straßenbaulast nicht frei disponibel ist und
- die Einstufung kein Instrument zu einer im Förderverfahren, nach finanzwirtschaftlichen Gesichtspunkten oder Kassenlage opportunen Verteilung der Finanzierungslasten für den Bau und die Unterhaltung von Straßen ist<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> BVerwG, Urteil vom 23.10.2002 – 4B 49/02 – juris. Das Zuordnungskriterium „zu dienen bestimmt“ wurde mit dem sechsten Gesetz zur Änderung des Landesstraßengesetzes vom 20. Juli 1998 (GVBl. 203) als zusätzliche – und gleichwertige – Eingruppierungsalternative zum Kriterium des „Dienens“ in das Gesetz aufgenommen.

<sup>10</sup> BVerwG, Urteil vom 8.10.1999, NVwZ-RR 2000, S. 253; OVG RP, Urteil vom 21.11.1996, VklBl. 1997, S. 427. Vgl. auch Bogner, Bitterwolf-de Boer, Probstfeld, Landesstraßengesetz für Rheinland-Pfalz, Kommentar, Ziff. 2.2 zu § 3 LStrG, Aktualisierte Loseblattsammlung, Wiesbaden 2016.

<sup>11</sup> BVerwG, Urteil vom 22.12.1994, NVwZ 1995 S. 700; OVG RP, Urteil vom 8.1.1976, AS 15 S. 177 und ESOVG.

## 2.3 Landes- und regionalplanerische Grundlagen

Die raumordnerische Funktion der Straßen im Untersuchungsraum ergibt sich aus dem Landesentwicklungsprogramm IV<sup>12</sup> (LEP IV) als koordinierendem fach- und ressort-übergreifenden räumlichen Ordnungsrahmen für die Entwicklung des Landes und dem Regionalen Raumordnungsplan (RROP) Mittelrhein-Westerwald<sup>13</sup>, der die Ziele und Grundsätze des LEP IV auf regionaler Ebene konkretisiert und ergänzt. Die Ziele (Z) sind verbindliche Vorgaben und unterliegen – anders als die Grundsätze (G) – nicht der planerischen Abwägung und Ermessensausübung.

Gegenstand des LEP und des RROP sind u. a. die Festlegung der zentralen Orte (Ober-, Mittel-, Grundzentren) und die Sicherung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, die sich an dem funktionalen Netz des öffentlichen Verkehrs orientiert und im funktionalen Straßennetz (Funktionales Verkehrsnetz) der Straßenbauverwaltung Rheinland-Pfalz aufgegriffen wird.<sup>14</sup> Das aus der zentralörtlichen Gliederung abgeleitete Funktionale Verkehrsnetz ist - ungeachtet der tatsächlichen Verkehrsbelastungen – nach den in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)<sup>15</sup> vorgegebenen höher-rangigen Verbindungsfunktionsstufen 0 (kontinental), I (großräumig), II (überregional) und III (regional) gegliedert.<sup>16</sup> Im Verknüpfungsbereich der geplanten Mittelrheinquering befinden sich Straßen der Verbindungsfunktionsstufe II – das sind Verbindungen zwischen benachbarten Mittelzentren oder von Mittelzentren zu den zugehörigen Oberzentren – und der Verbindungsfunktionsstufe III – das sind Verbindungen zwischen Grundzentren und von Grundzentren zu Mittelzentren.<sup>17</sup>

---

<sup>12</sup> Landesverordnung über das Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) vom 14. Oktober 2008 (GVBl. S. 285), zuletzt geändert durch die Zweite Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über das Landesentwicklungsprogramm vom 18. August 2015 (GVBl. S. 251).

<sup>13</sup> Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, derzeitiger Regionaler Raumordnungsplan 2006, wurde mit Veröffentlichung des Genehmigungsbescheids des Ministeriums des Innern und für Sport (Oberste Landesplanungsbehörde) im Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz am 10.07.2006 verbindlich. Aktuell wird der regionale Raumordnungsplan dem Landesentwicklungsprogramm LEP IV und dessen Teilfortschreibungen angepasst; vgl. <http://www.mittelrhein-westerwald.de>, verfügbar am 14.02.2017.

<sup>14</sup> LEP IV, G 140, S. 147.

<sup>15</sup> Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2008, Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung, Bonn, 28. Oktober 2008; Einführungserlass des LBM Rheinland-Pfalz vom 4. Juli 2013 zur Anwendung bei Planungen für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

<sup>16</sup> Verbindungsfunktionsstufen nach RIN, Einführungserlass des LBM Rheinland-Pfalz für die RIN vom 4. Juli 2013, Anlage: Straßenkarte

<sup>17</sup> RIN, Tabelle 4 und die deckungsgleichen Definitionen im LEP IV (Kategorie II bzw. III), Z 148, S. 153.

### 3 Verkehrsuntersuchung 2009

#### 3.1 Methodik der Untersuchung

Die wesentliche Aufgabe der Verkehrsuntersuchung 2009 bestand darin, die Verteilung der Verkehrsströme und Veränderungen der Routenwahl im Planungsraum für die unter Tz. 2.1 aufgeführten vier Querungsvarianten zu prognostizieren.<sup>18</sup> Dazu wurde für jede Variante das Verkehrsaufkommen für das Analysejahr 2004 und das Prognosejahr 2025 ermittelt und grafisch dargestellt. So können anhand der Differenzen bei den Verkehrsbelastungen die Einflüsse der verschiedenen Rheinquerungen in Bezug auf das benachbarte Verkehrsnetz beurteilt werden. Die Rückschlüsse daraus dienen dem Entscheidungsprozess und der Lösungsfindung und sollen z. B. in Nutzen-Kosten-Untersuchungen vertieft werden.

Die Datenbasis der Verkehrsuntersuchung 2009 bildeten Ergebnisse einer Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2002<sup>19</sup>, die im Wesentlichen auf Bestandsdaten des Jahres 2000 beruhten.<sup>20</sup> Zur genaueren Abbildung der Verkehrsverflechtungen im Untersuchungsraum, d.h. dem Gebiet zwischen Koblenz und Bingen in Nord-Süd-Richtung sowie zwischen Nastätten und Emmelshausen in Ost-West-Richtung, wurden seinerzeit u. a. Daten aus der Verkehrsmatrix des Landes Rheinland-Pfalz<sup>21</sup> verwendet. Für den Planungsraum, d.h. das Gebiet zwischen Boppard und Kaub sowie zwischen Nastätten und Emmelshausen, wurden Daten aus der Mittelrheinmatrix<sup>22</sup> zugrunde gelegt. Mit Hilfe eines softwarebasierten Verkehrsmodells wurde der 2000er Datenbestand auf das Analysejahr 2004 fortgeschrieben und anhand der auf der Grundlage turnusmäßiger Straßenverkehrszählungen ermittelten Verkehrsstärken<sup>23</sup> überprüft. Das Bezugsjahr 2004 wurde deshalb gewählt, weil die der Verkehrsuntersuchung 2009 zugrunde liegenden Daten der Verkehrsverflechtungsprognose 2025<sup>24</sup> ebenfalls Bezug auf das Basisjahr 2004 nimmt. Die Verflechtungsprognose beinhaltet die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen in Form von verkehrsträgerübergreifenden Quelle-Ziel-Matrizen für den Personen- und Güterverkehr. Die räumliche Differenzierung erfolgte nach Stadt- und Landkreisen (NUTS3).

---

<sup>18</sup> Verkehrsuntersuchung 2009, Nr. 1, S. 1.

<sup>19</sup> Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (GVS), Untersuchung verbesserter Rheinquerungen am Mittelrhein.

<sup>20</sup> Vgl. Verkehrsuntersuchung 2009, Abb. 5 und Nr. 3, Untersuchungsmethodik, S. 8.

<sup>21</sup> Vertec, Rheinland-Pfalz-Matrix 2000.

<sup>22</sup> Kocks, Mittelrheinmatrix 2000 – Grundlage für diese Matrix waren u. a. Verkehrszählungen und Kordonbefragungen für St. Goar und St. Goarshausen.

<sup>23</sup> Verkehrsuntersuchung 2009, Nr. 5.1, S. 26. Gemeint sind die Verkehrsbelastungen aus den Straßenverkehrszählungen (SVZ), die damals im Turnus von fünf Jahren stattfanden und deren Ergebnisse in Verkehrsmengenkarten dargestellt wurden.

<sup>24</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 vom 14. November 2007 (FE-Nr. 96.0857/2005).

### 3.2 Ergebnisse Verkehrsuntersuchung und Schlussfolgerungen des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Ergebnis des Variantenvergleichs der Verkehrsuntersuchung 2009 war eine Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis 2025 unter Berücksichtigung der durch die Rheinquerung induzierten Neuverkehre<sup>25</sup>. Für die favorisierte Variante zwischen St. Goar-Zu Fellen und Wellmich wurde danach eine zusätzliche Verkehrsbelastung von 1.200 Kfz/24 h ermittelt. Nachfolgend sind die prognostizierten Verkehrsstärken der Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2025 dargestellt, die sich infolge der Rheinquerung am favorisierten Brückenstandort St. Goar-Zu Fellen/Wellmich ergeben. Die Zunahmen beziehen sich auf den Vergleichsfall ohne Brücke.

Brückenstandort		<b>St. Goar-Zu Fellen - Wellmich</b>
Prognose Verkehrsstärken (Brücke)		<b>7.000 Kfz/24 h</b> (Lkw-Anteil: 5,7 %)
Induzierter Neuverkehr		<b>1.200 Kfz/24 h</b>
Verkehrsstärkenänderungen in den Ortslagen		
B 9 (St. Goar)		<b>9.200 Kfz/24 h</b> (Zunahme: 1.250 Kfz/24 h)
B 42 (St. Goarshausen)		<b>8.600 Kfz/24 h</b> (Zunahme: 800 Kfz/24 h)
Wesentliche Verkehrsstärkenänderungen im Netz		
Relationen	B 9 (nördlich St. Goar)	<b>8.000 Kfz/24 h</b> (Zunahme: 2.600 Kfz/24 h)
	B 9 (westlich Zu-Fellen)	<b>6.800 Kfz/24 h</b> (Zunahme: 2.400 Kfz/24 h)
	B 274 (Ortsrand St. Goarshausen)	<b>5.700 Kfz/24 h</b> (Zunahme: 2.000 Kfz/24 h)
	L 334 (Zulauf auf Wellmich)	<b>2.700 Kfz/24 h</b> (Zunahme: 1.000 Kfz/24 h)

**Tabelle:** Veränderungen der Verkehrsstärken infolge der Rheinquerung

Bezüglich der Zunahmen auf den Bundesstraßen wird in der Verkehrsuntersuchung festgestellt:

*“Die Veränderungen in den Verkehrsstärken konzentrieren sich vornehmlich auf die Bundesstraßen. Im nördlichen Zulauf auf die Rheinbrücke erfährt vor allem die Bundesstraße (B) 9 deutliche Zuwächse, südlich der Rheinbrücke sind sowohl die B9 als auch die B 42 in der Ortsdurchfahrt St. Goarshausen sowie die B 274 betroffen. [...] Diese Zunahmen erklären sich aus der Zunahme infolge der verbesserten Erreichbarkeiten und **zum größten Teil aus Routenverlagerungen aus dem südöstlichen Untersuchungsraum<sup>26</sup> in Richtung der linksrheinischen Gebiete um Koblenz.** (...) Bemerkenswert ist auch die relativ starke Verkehrszunahme auf der Landstraße L 334 im Zulauf auf Wellmich.“<sup>27</sup>*

<sup>25</sup> Verkehrsuntersuchung 2009, S. 64.

<sup>26</sup> Hervorhebung durch den Rechnungshof. Bei dem südöstlichen Untersuchungsraum handelt es sich um den unteren Rheingau und angrenzende Teile des westlichen Taunus in Hessen.

<sup>27</sup> Verkehrsuntersuchung 2009, Nr. 5.4.3, S. 58. Die wesentlichen Belastungsänderungen mit Brücke (“Tiefloge außerhalb”) unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung (Bezugsfall “Prognose 2025“ ohne Brücke = Nullfall) sind in Abbildung 34 auf Seite 63 ersichtlich.

Die Verkehrsuntersuchung 2009 enthält darüber hinaus keine quantitativen Feststellungen zu den Reichweiten der ermittelten Kfz-Verkehre bezogen auf den Untersuchungsraum. Dies hätte eine differenzierte Betrachtung des Verkehrsaufkommens nach Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehren erfordert.

Insgesamt geht aus den Daten zur Rheinquerung hervor, dass sich Verkehre insbesondere auf die folgende Verbindung konzentrieren: Einzugsgebiet südlich der B 274 - B 42 (Richtung St. Goarshausen/Wellmich) - Abzweig L 334 – Rheinquerung – B 9 (Nord) in Richtung Boppard. Insbesondere die Tatsache, dass das Einzugsgebiet südlich der B 274 auch Verkehre jenseits der Landesgrenze zu Hessen betrifft, belegt, dass es sich hier nicht nur um örtliche und regionale Verkehre handelt.

Im Gegensatz zu der oben zitierten Feststellung in der Verkehrsuntersuchung geht das MWVLW in einem Vermerk vom 8. Februar 2017 (Az. 43 412:8702) davon aus, dass

- „aus den relativ großen Anteilen der B 9 von/nach Norden und der B 274 nicht zwangsläufig auf nennenswerte Durchgangsverkehre in dieser Relation geschlossen werden“ kann,
- mit der L 335 im Taunus eine nach Streckenlänge und Fahrzeit deutlich kürzere Route zwischen Koblenz und Nastätten besteht.

Im Anschreiben vom 25. Januar 2017 hat das MWVLW die Auffassung vertreten, dass von den insgesamt 7.000 Kfz/24h auf der geplanten Rheinquerung 4.000 Kfz/24h auf den Verkehr zwischen den Städten St. Goar und St. Goarshausen entfallen<sup>28</sup>. Diese Annahme steht im Widerspruch zu den Darlegungen im weiteren Schriftverkehr. So hat das MWVLW in den Vermerken vom 6. und 8. Februar 2017 (Az. 43 412:8702, s. Anlage 2) angenommen, dass

- der Anteil der städtischen Brückenbenutzer für St. Goar lediglich rund 700 Kfz/24h und für St. Goarshausen lediglich rund 1.580 Kfz/24h beträgt,
- „rund 5.100 Kfz/24h (73 %) Quelle und Ziel im Rhein-Hunsrück-Kreis und 4.960 Kfz/24h (71 %) Quelle und Ziel im Rhein-Lahn-Kreis haben“,
- sich die ermittelten Neuverkehre im Wesentlichen innerhalb der Kreise und zwischen beiden Kreisen bewegen.

Hinsichtlich der Zahl von 4.960 Kfz/24h enthält ein Vermerk des LBM Rheinland-Pfalz vom 25. September 2016 (Az. GB B-FG B IV) den Hinweis, dass darin nicht der Verkehr enthalten ist, der Quelle oder Ziel in der Stadt St. Goarshausen hat.

Als weiträumiger Verkehr kommen ausweislich des Vermerks vom 8. Februar 2017 für den Rhein-Hunsrück-Kreis 1.200 Kfz/ 24 h und für den Rhein-Lahn-Kreis lediglich 460 Kfz/ 24 h in Betracht.

---

<sup>28</sup> Dazu ist anzumerken, dass nach der Rechtsprechung der Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden als örtlicher Verkehr i. S. des § 3 Satz 1 Nr. 3a LStrG gilt, auch wenn zwischen den Gemeinden eine Kreis- oder Landesgrenze verläuft; OVG RP, Urteil vom 29. 8. 1996 – 1 A 12998/95. OVG -, ESOVG.

Gegen die Annahme, dass es sich um örtlichen Verkehr in einer Größenordnung von 4.000 Kfz/24h zwischen den Städten St. Goar und St. Goarshausen handelt, sprechen u.a. die vergleichsweise geringen Zahlen von 2.704 Einwohnern in der Stadt St. Goar und von 1.317 Einwohnern in der Stadt St. Goarshausen<sup>29</sup>. Angesichts eines durchschnittlichen Fährverkehrs von ca. 900 Kfz/24h zwischen St. Goar und St. Goarshausen, der anteilig auch Durchgangsverkehr enthält, bleibt nach den Ausführungen des MWVLW die Frage offen, welche konkreten Ziele in beiden Städten nach ihrer „verkehrlichen Anziehungskraft“ in der Lage sein sollten, eine derart hohe Steigerung des örtlichen Verkehrsaufkommens zu induzieren.

### Zwischenergebnis

Das MWVLW zieht aus der Verkehrsuntersuchung 2009 in quantitativer Hinsicht Schlussfolgerungen, die sich daraus nicht ableiten lassen und hinsichtlich der Anteile des örtlichen und regionalen Verkehrs nicht widerspruchsfrei sind.

## 3.3 Grundlagen der Prognose

Aus der Beschreibung der Berechnungsmethodik der Verkehrsuntersuchung 2009 geht hervor, dass die Quelle-Ziel-Matrizen aus verschiedenen Studien im Verkehrsmodell aggregiert und verarbeitet wurden. Die Grunddaten stammen aus dem Jahr 2000 und wurden für das Analysejahr 2004 fortgeschrieben und mit den Daten der Verflechtungsprognose 2025 wiederum aggregiert. In diesem Zusammenhang bemerkten die Gutachter:

*„Um das Verkehrsmodell aus dem Analysezustand ableiten und die Modellparameter eichen zu können, werden üblicherweise umfangreiche Verkehrserhebungen wie beispielsweise Kfz-Befragungen an einem Kordon um den Planungsraum durchgeführt. Auf diesen Vorgang konnte im Rahmen dieser Untersuchung verzichtet werden, da aus Vorarbeiten Verkehrsnachfragematrizen vorlagen.“<sup>30</sup>*

Aus diesen Gründen wurde auf detaillierte örtliche Erhebungen der einzelnen Verkehrsbeziehungen im Planungsraum verzichtet. Das wesentliche Kriterium zur Bestimmung der „verkehrlichen Anziehungskraft“ der Rheinquerung waren die Verkehrsstärken, die über Zählraten aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) überprüft wurden.

Wie inhomogen Ergebnisse aus Verkehrsmodellen bezogen auf die Verkehrsstruktur sind, wird bei der Vorgehensweise zur Erstellung der Analysematrix 2004 der Verflechtungsprognose 2025 deutlich. Dazu wird dort u. a. bemerkt:

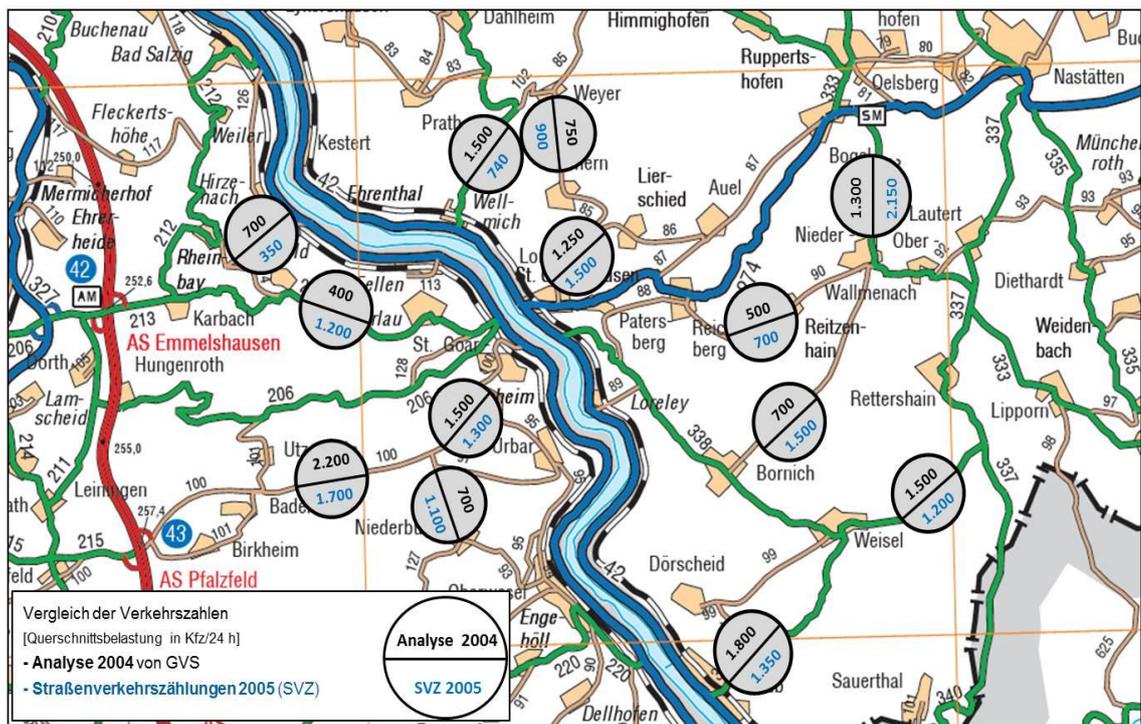
*„Wenngleich auf Modellrechnungen im Zusammenhang mit Quelle-Ziel-Matrizen nicht verzichtet werden kann bzw. diese notwendig und wertvoll sind, können ausschließlich mit einem Verkehrsmodell ermittelte, also "synthetische" Matrizen die tatsächlichen Verkehrsstrukturen nur unzureichend erfassen bzw. halten dem Vergleich mit empirischen oder auf Basis spezifischer Studien erstellten Teilmatrizen in der Regel nicht Stand.“<sup>31</sup>*

<sup>29</sup> Stand: 31. Dezember 2015; Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, <https://www.statistik.rlp.de/home/>.

<sup>30</sup> Verkehrsuntersuchung 2009, S. 26, Nr. 5

<sup>31</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 vom 14. November 2007 (FE-Nr. 96.0857/2005) S. 97, Nr. 4.2

Um die Datenqualität der Verkehrsuntersuchung 2009 bewerten zu können, hat der Rechnungshof die Verkehrsstärken der Analyse 2004<sup>32</sup> mit denen der Straßenverkehrszählung 2005<sup>33</sup> verglichen und die wesentlichen Abweichungen in der folgenden Abbildung dargestellt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die Verkehrsstärken auf den Bundesstraßen B 9, B 42 und B 274 sowie auf der L 338 im Wesentlichen übereinstimmen, während auf anderen Verbindungen (Landes- und Kreisstraßen) z. T. deutliche Diskrepanzen bestehen.



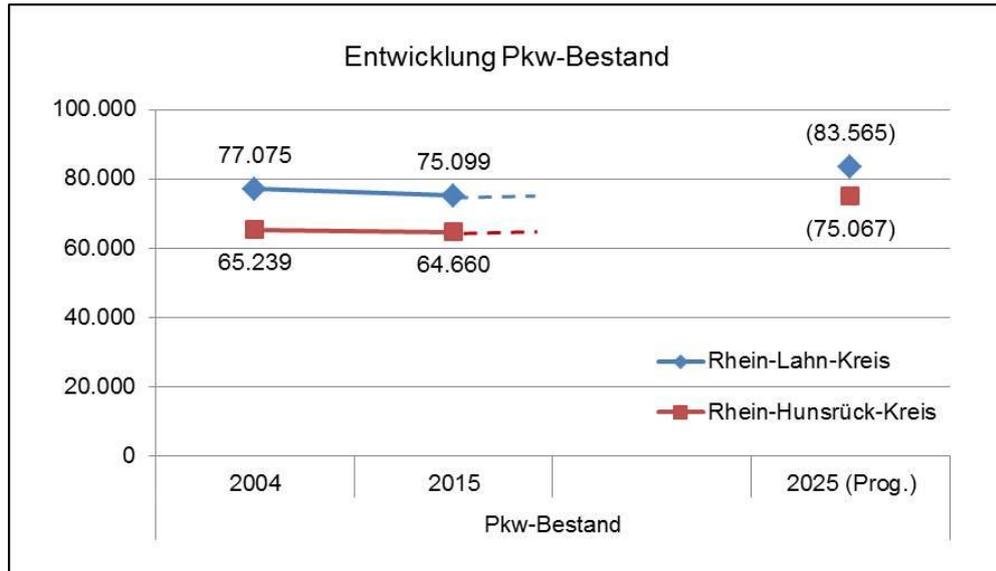
**Abbildung 3:** Diskrepanzen zwischen der Analyse der Verkehrsstärken 2004 und den Daten der Straßenverkehrszählung 2005

Mit Blick auf die Eckdaten der Verkehrsprognose im Untersuchungsraum<sup>34</sup> fällt des Weiteren auf, dass die Gutachter seinerzeit von einer signifikanten Zunahme des Pkw-Bestandes im Rhein-Lahn- und im Rhein-Hunsrück-Kreis ausgegangen sind. So wurde für die Prognosen mit einem Anstieg des Pkw-Bestandes im Rhein-Lahn-Kreis von rund 77.000 Pkw im Basisjahr 2004 auf mehr als 83.500 Pkw im Prognosejahr 2025 und im Rhein-Hunsrück-Kreis von rund 65.200 Pkw (2004) auf rund 75.000 Pkw (2025) gerechnet.

<sup>32</sup> Verkehrsuntersuchung 2009, Abbildung 9, S. 24 (Analyse 2004 in Kfz/24 h – großräumig).

<sup>33</sup> Verkehrsmengenkarten für Bundes- und Landesstraßen sowie Kreisstraßen 2005.

<sup>34</sup> Verkehrsuntersuchung 2009, Tabelle 2, S. 28.



**Abbildung 4:** Veränderung des Pkw-Bestandes in den Landkreisen

Bis 2008 wurden in der amtlichen Statistik neben den angemeldeten Kraftfahrzeugen auch Fahrzeuge aufgeführt, die vorübergehend stillgelegt oder außer Betrieb gesetzt wurden<sup>35</sup>. In den vor diesem Zeitpunkt erstellten Verkehrsprognosen wurden diese Bestände mit berücksichtigt, was regelmäßig zu Ungenauigkeiten führte. Unter Berücksichtigung der „statistischen Bereinigung“ im Jahr 2008 reduzierte sich der Pkw-Bestand in beiden Landkreise gegenüber den Ausgangszahlen im Analysejahr 2004 und lag auch noch im Jahr 2015 darunter.

Vor diesem Hintergrund sind die damals zugrunde gelegten Pkw-Zahlen für die Prognoseberechnungen nicht als realistisch einzustufen. Folgt man den Annahmen des MWVLW, dass als weiträumiger Verkehr 1.200 Kfz/ 24 h für den Rhein-Hunsrück-Kreis und 460 Kfz/ 24 h für den Rhein-Lahn-Kreis in Betracht kommen, so bedeutet dies, dass dieser Verkehr nicht nur vereinzelt auf der Brücke auftritt. Nach alledem ist die Datengrundlage nicht aktuell. Wesentliche Grunddaten der Verkehrsuntersuchung stammen aus dem Jahr 2000.

<sup>35</sup> Kraftfahrtbundesamt:  
[http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/b\\_pkw\\_entwicklung\\_diagramm.html](http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/b_pkw_entwicklung_diagramm.html)

## 4 Straßenrechtliche Bewertung der Mittelrheinbrücke

Bei der straßenrechtlichen Qualifizierung der geplanten Rheinquerung ist zunächst davon auszugehen, dass es sich hierbei nicht um eine „Bundesstraße“ handelt, da der Bund die Planung zum Bau dieses Verkehrsweges nicht in seinen Bedarfsplan aufgenommen hat<sup>36</sup>.

Ob die geplante Mittelrheinbrücke als „Landesstraße“ oder „Kreisstraße“ anzusehen ist, ist anhand der normativen Kriterien des § 3 LStrG, die eingangs bereits dargelegt wurden, zu beurteilen.

Nach § 3 S.1 Nr. 1 LStrG sind „Landesstraßen (Landstraßen I. Ordnung)“ solche öffentlichen Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden (sog. „Netzzusammenhang“ – dazu Ziffer 4.1) und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind<sup>37</sup> (siehe Ziffer 4.2). Der an den Anfang der v.g. Norm gesetzte Begriff der „Verkehrsbedeutung“ wird durch die beiden genannten Einstufungskriterien, die kumulativ vorliegen müssen, konkretisiert; ihm kommt gegenüber diesen Kriterien aber keine selbstständige Bedeutung zu<sup>38</sup>.

Zu den Kriterien im Einzelnen:

### 4.1 Netzzusammenhang

Der Netzzusammenhang ist ein qualitatives Element, das zum einen in bautechnischer Hinsicht die Entstehung eines Systems von Verknüpfungen, und zwar der Landesstraßen untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen, erfordert. Der tragende Gesichtspunkt des Netzzusammenhangs ist der einer verkehrlichen Anbindung der Straße an ein Straßensystem, um gerade dadurch als Teil dieses Systems dessen verkehrliche Leistungsfähigkeit mit zu begründen, zu stützen oder auch nur zu erweitern. Im Sinne dieser Funktionalität muss das Verkehrsnetz nicht nur bautechnisch ein Netz bilden, sondern seine Aufgabenerfüllung gerade darin finden, dass es zur Erfüllung der vorausgesetzten Aufgabe zusammenhängt<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 8.1.2014 – 9 A 4/13-juris; VG Ansbach, Urteil vom 14.7.2014 – AN 10 K 13.01444-juris.

<sup>37</sup> Vgl. § 3 S.1 Nr. 1 LStrG.

<sup>38</sup> Vgl. Bogner, Bitterwolf-de Boer, Probstfeld, Landesstraßengesetz für Rheinland-Pfalz, Kommentar, Ziff. 2 zu § 3 LStrG, Aktualisierte Loseblattsammlung, Wiesbaden 2016.

<sup>39</sup> Vgl. Bogner, Bitterwolf-de Boer, Probstfeld, Landesstraßengesetz für Rheinland-Pfalz, Kommentar, Ziff. 3.1.1 zu § 3 LStrG, Aktualisierte Loseblattsammlung, Wiesbaden 2016.

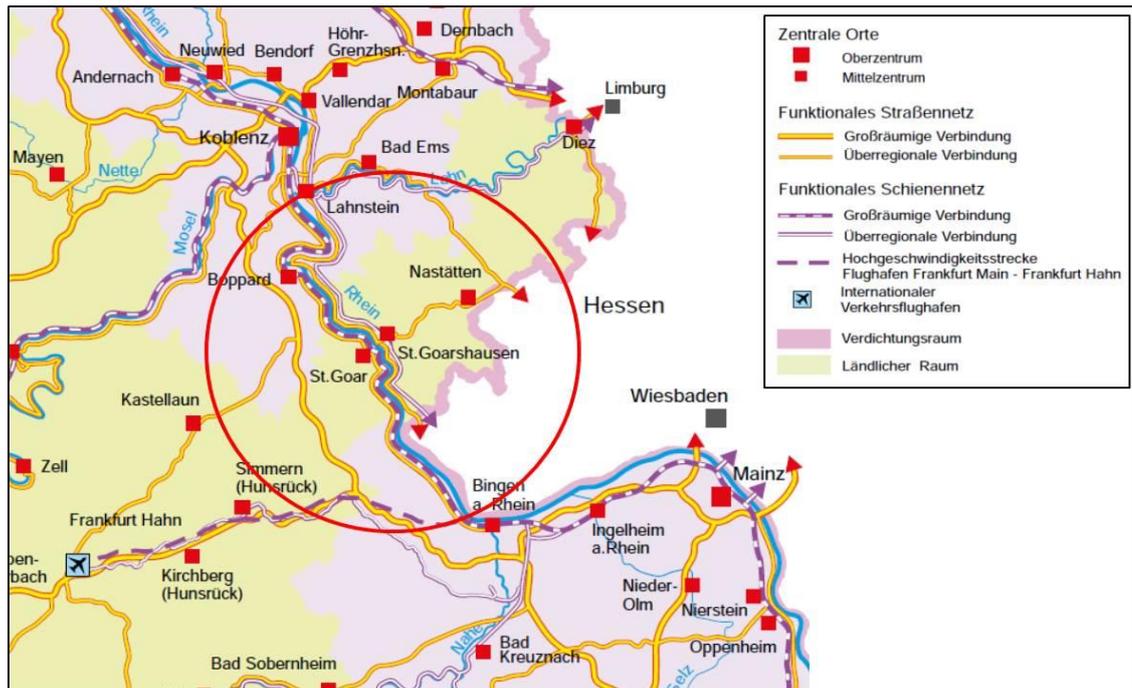


Abbildung 5: LEP IV - Ausschnitt Funktionales Verkehrsnetz (Karte 19a)

In dem in Karte 19a des LEP IV dargestellten Funktionalen Verkehrsnetz sind St. Goar, St. Goarshausen und Nastätten als „verpflichtend kooperierende Mittelzentren“<sup>40</sup> und Koblenz als dazugehöriges Oberzentrum ausgewiesen. Bei den Ausweisungen in der Karte 19a handelt es sich in Verbindung mit den dazu gehörigen textlichen Zielvorgaben um verbindliche Festlegungen. Das rechtsrheinische Mittelzentrum Nastätten ist über die überregionalen Straßen B 274 und B 42 mit dem Oberzentrum Koblenz verbunden. Die überregionale Straßenverbindungen B 9 und B 42 stellen die Verbindung der Mittelzentren St. Goar und St. Goarshausen mit dem Oberzentrum Koblenz her.

In dem aktuellen LEP IV, dem RROP aus dem Jahr 2006 und dem Entwurf des neuen RROP Mittelrhein-Westerwald 2016 hat die geplante Rheinquerung bei St. Goar/St. Goarshausen insbesondere für den Rheinabschnitt zwischen den Oberzentren Mainz und Koblenz eine hohe Bedeutung.<sup>41</sup> So heißt es in der Begründung zu Ziel 1 des RROP 2006<sup>42</sup>:

*“Durch eine feste Rheinquerung könnte die Trennwirkung des Rheins und vor allem der rechtsrheinische Bereich wesentlich besser an die gewerblichen Entwicklungsbereiche entlang der Autobahn A 61 angebunden werden.“*

Der Entwurf des RROP 2016 weist darüber hinaus auf die bessere Erschließung des rechtsrheinischen Bereichs für den Tourismus hin<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> LEP IV, Karte 5, S. 62, und Z 40, S. 87 ff.. Die kooperierenden Mittelzentren erfüllen die zentralörtliche Versorgung im ländlichen Raum in vertraglich geregelter Aufgabenteilung gemeinsam.

<sup>41</sup> LEP IV, G 155, S. 155.

<sup>42</sup> RROP Mittelrhein-Westerwald 2006, S. 34.

<sup>43</sup> Entwurf des von der Regionalvertretung am 16. Juni 2016 beschlossenen RROP Mittelrhein-Westerwald, Z 189, S. 92.

Nach Einführung der RIN im Juli 2013 hat der Landesbetrieb Mobilität die West-Ost-Verbindung von der A 61 über die L 213, die B 9/B 42 bis zur B 260 und darüber hinaus der Verbindungsfunktionsstufe II zugewiesen<sup>44</sup>. Dabei handelt es sich um eine überregionale Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren.

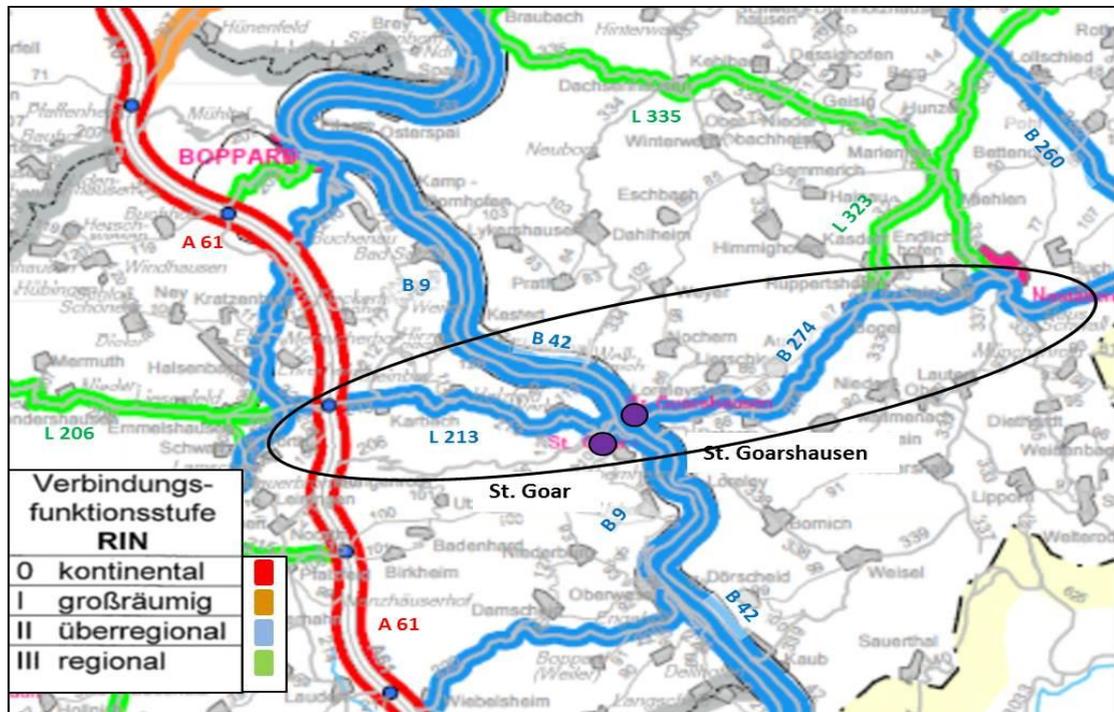


Abbildung 6: Einstufung nach RIN im Funktionalen Verkehrsnetz des LBM

Beim Vergleich der Funktionalen Verkehrsnetze des LEP IV (Abbildung 5) und des LBM (Abbildung 6) fällt auf, dass der LEP IV der L 213 zwischen St. Goar und A 61/ AS Emmelshausen - anders als der LBM - keine überregionale Funktion zuordnet. Dieser Unterschied ist darauf zurückzuführen, dass

- der LEP IV die unter dem Gesichtspunkt der Landesplanung wichtigen funktionalen Verbindungen zentraler Orten darstellt,
- das Funktionale Verkehrsnetz des LBM die Verknüpfung von Straßen im Netzzusammenhang entsprechend den Verbindungsfunktionsstufen nach der RIN ausweist.

### Zwischenergebnis

Die überregionalen Straßen B 9 und B 42 verbinden die Mittelzentren St. Goar und St. Goarshausen mit dem Oberzentrum Koblenz. Der vom LBM der Verbindungsfunktionsstufe II zugewiesene Streckenzug von der A 61 über die L 213, die B 9/B 42 bis zur B 260 stellt eine überregionale Verbindung zwischen den verpflichtend kooperierenden Mittelzentren Nastätten, St. Goarshausen und St. Goar dar und führt überdies über die Landesgrenze nach Hessen. Da die Mittelrheinbrücke bislang isolierte Teilnetze miteinander verknüpfen und die Leistungsfähigkeit des v.g. Verkehrsnetzes erweitern wird, ist von einem Netzzusammenhang i.S.d. § 3 S.1 Nr. 1 LStrG auszugehen.

<sup>44</sup> Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Funktionales Straßennetz nach RIN, Juli 2013.

## 4.2 Funktion für den überregionalen Durchgangsverkehr

Die Mittelrheinbrücke müsste innerhalb des v.g. Netzzusammenhangs auch dem überregionalen Durchgangsverkehr<sup>45</sup> zu dienen bestimmt sein. Während das Zuordnungskriterium „dienen“ seinem Wortsinn nach auf die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse abstellt, erstreckt sich darüber hinaus die Alternative „zu dienen bestimmt“ auf in die Zukunft gerichtete Verkehrskonzepte. Die Zweckbestimmung kann sich aus funktional (konzeptionell) orientierten Zielsetzungen, die etwa in Raumordnungsplänen oder sonstigen Plänen und Unterlagen zur Verkehrslenkung enthalten sind, ergeben. Für die Eingruppierung maßgeblich sind allerdings stets objektive Kriterien. Die subjektive Zielsetzung der planenden Behörde ist nur dann entscheidend, wenn sie in Einklang mit den objektiv vorliegenden Gegebenheiten steht. Eine andere Betrachtung hätte zur Folge, dass die planende Behörde mit der Einstufung unabhängig vom Charakter der Straße selbst über ihre Kompetenz zur Planung sowie über die aus der Eingruppierung folgende Straßenbaulast disponieren könnte. In Abgrenzung zur ebenfalls den „überörtlichen“ Verkehr aufnehmenden Kreisstraße ist für eine Landesstraße darüber hinaus bestimmend, dass der entsprechende Verkehrsweg einem „überregionalen“ Durchgangsverkehr dient oder zu dienen bestimmt ist<sup>46</sup>.

Wendet man diese Kriterien auf den konkreten Fall an, so ergibt sich folgendes Bild:

### 4.2.1 Funktional orientierte (subjektive) Zielsetzungen

Die funktional (konzeptionell) orientierten Zielsetzungen sprechen eher für die Einstufung als Landesstraße: Die Landesregierung hat der Rheinquerung im LEP IV<sup>47</sup> wegen der überregionalen Bedeutung den Stellenwert eines „Leuchtturmprojekts“ der Landesentwicklung beigemessen. Das spricht dafür, dass es sich um eine Straße handelt, die nicht nur der Verbindung des Verkehrs zwischen Landkreisen dient, sondern vielmehr um ein Projekt geht, das der großräumigen Verkehrsvernetzung zu dienen bestimmt ist und das für die Landes- und Regionalentwicklung von jedenfalls kreisübergreifender Bedeutung ist, zumal u.a. dieses Projekt wesentlich „zum Strukturwandel“ und „zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Landes und seiner Regionen“ beitragen soll.<sup>48</sup>

### 4.2.2 Objektive Kriterien

In objektiver Hinsicht ist zunächst festzustellen, dass die Verkehrsuntersuchung 2009 keine quantitativen Feststellungen zu den Reichweiten der ermittelten Kfz-Verkehre bezogen auf den Untersuchungsraum enthält, die zur Beurteilung der Einstufung herangezogen werden können. Dazu wäre – wie bereits ausgeführt – eine differenzierte Betrachtung des Verkehrsaufkommens nach Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehren notwendig gewesen, was nicht geschehen ist.

---

<sup>45</sup> Vgl. insbesondere Bogner, Bitterwolf-de Boer, Probstfeld, Landesstraßengesetz für Rheinland-Pfalz, Kommentar, Ziff. 2.3 zu § 3 LStrG, Aktualisierte Loseblattsammlung, Wiesbaden 2016.

<sup>46</sup> Bogner, Bitterwolf-de Boer, Probstfeld, Landesstraßengesetz für Rheinland-Pfalz, Kommentar, Ziff. 3.1.1 zu § 3 LStrG, Aktualisierte Loseblattsammlung, Wiesbaden 2016.

<sup>47</sup> LEP IV, Begründung zu G 20, S. 70 f..

<sup>48</sup> A.a.O.

Die Rheinquerung bildet eine Kreuzung zwischen der überregionalen „West-Ost-Verkehrsachse“ (A 61 – St. Goar – B 9 - Rheinquerung – B 42 – St. Goarshausen – B 274/Nastätten – B 260 Hessen) und der ebenso überregionalen rheinbegleitenden „Nord-Süd-Doppelachse“ zwischen Koblenz und Mainz (B 9, B 42). Vor diesem Hintergrund ist es fraglich, ob die Brücke die Funktion einer Kreisstraße haben kann. Es spricht viel dafür, dass die Brücke als „Verkehrsknoten“ keine andere Verkehrsfunktion erfüllen kann als die unmittelbar mit ihr verknüpften Straßen.

## **5 Zusammenfassendes Ergebnis**

Die Mittelrheinbrücke ist in einen überregionalen Netzzusammenhang eingebunden. Im Hinblick auf das Kriterium „Reichweite des Verkehrs“ sprechen für eine Einstufung als Landesstraße gewichtige Gründe. Aufgrund der nicht aktuellen und begrenzt aussagefähigen Daten der Verkehrsuntersuchung 2009 ist eine abschließende Beurteilung der Einstufung allerdings nicht möglich. Hierfür wäre eine hinreichend belastbare Bestimmung der Herkunft, Ziele und Reichweiten der Verkehrsbeziehungen erforderlich.

Klaus P. Behnke  
Präsident

Johannes Herrmann  
Direktor beim Rechnungshof

- Kopie -



Rechnungshof  
Rheinland - Pfalz  
Eing. 30. JAN. 2017  
Anl.  
1 2 3 4 5 6 PrA

30/1  
30/1

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Rechnungshof  
Rheinland-Pfalz  
Postfach 17 69  
67327 Speyer

DER MINISTER  
Dr. Volker Wissing  
Stiftsstraße 9  
55116 Mainz  
Telefon 06131 16-2201  
Telefax 06131 16-2170  
poststelle@mwwlw.rlp.de  
www.mwwlw.rlp.de

Mein Geschäftszeichen Ihr Schreiben vom  
43 412:8702  
Referat: 8702  
Bitte immer angeben!  
TGB-Nr.:

Ansprechpartner/-in / E-Mail  
Julia Huiskens  
Julia.Huiskens@mwwlw.rlp.de

Telefon / Fax  
06131 16-5234  
06131 16-175234

25. Januar 2017

**Mittelrheinquerung St- Goar – St. Goarshausen**

Hier: Einstufung der Mittelrheinquerung

- Anlagen:
- Verkehrsuntersuchung 2009
  - Vermerk des LBM RP vom 21.09.2016
  - Auflistung von Moselbrücken in kommunaler Baulast

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Landesregierung hat in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt, die Planungen für eine Mittelrheinquerung als kommunales welterbeverträgliches Vorhaben in dieser Legislaturperiode wieder aufzunehmen. Es ist eine finanzielle Unterstützung des Vorhabens durch das Land beabsichtigt. In diesem Zusammenhang hat der Landesrechnungshof gebeten, vor Einleitung einer Förderung die konkrete Klassifizierung des zu fördernden Vorhabens zu prüfen.

Die Einstufung und Widmung einer Mittelrheinquerung im Straßennetz ist eine wichtige Festlegung für die weiteren Planungsschritte. Wegen des Umfangs des Fördervorhabens gebe ich hiermit die Auffassung des Landesbetriebs Mobilität und der Landesregierung zur Klassifizierung der Mittelrheinquerung zur Kenntnis verbunden mit der Bitte diese zu bestätigen.



Nach Einschätzung des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM RP) ist für die favorisierte Vorzugsvariante „Tieflage außerhalb“ zwischen Wellmich und Fellen die Einstufung der Mittelrheinquerung als Kreisstraße zutreffend.

Die Einstufung der Mittelrheinquerung als Kreisstraße basiert im Wesentlichen auf folgenden Aspekten:

Nach § 3 LStrG erfolgt die Einstufung einer öffentlichen Straße in eine Straßengruppe auf der Grundlage ihrer Verkehrsbedeutung. Zudem ist die raumordnerische Funktion zu berücksichtigen.

Grundlage für die Einstufung der Mittelrheinquerung ist die Verkehrsuntersuchung „Rheinquerung im Welterbes Mittelrheintal“ von Mai 2009. Hierin werden für die Vorzugsvariante „Tieflage außerhalb“ rund 7.000 Kfz/24h mit einem LKW-Anteil von rund 400 Lkw/24h (5,7 %) für das Prognosejahr 2025 für die Rheinbrücke zwischen Wellmich und Fellen prognostiziert.

Bei Nachverfolgung der Fahrzeuge im Verkehrsmodell ist deutlich zu erkennen, dass es sich bei den Fahrzeugen, die die Brücke nutzen, hauptsächlich um Verkehre im Nahbereich handelt. Nur ein Teil der Verkehre, rund 1.500 Kfz/24h verlagert sich von Nastätten kommend entlang der B 274 auf die B 9 in Richtung Koblenz. Alle weiteren Verkehre haben ansonsten nur Ziel und Quelle im Nahbereich von höchstens rund 20 km um St. Goar bzw. St. Goarshausen. Der Hauptverkehrsstrom mit ungefähr 4.000 Kfz/24h auf der Brücke nutzt diese als frei verfügbare Verbindung zwischen den beiden Städten St. Goar und St. Goarshausen. Im Rahmen der Auswertung ist daher festgestellt worden, dass der überwiegende Teil des Verkehrs Kreisstraßenverkehr ist. Die Brücke hat somit eine maßgebliche Bedeutung im Nahbereich und dient vornehmlich der Verbindung der beiden Rheinseiten zwischen St. Goar und St. Goarshausen. Insofern kommt nur eine Einstufung der Brücke als Kreisstraße gemäß § 3 Nr. 2 LStrG in Betracht.

In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass für die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für die Mittelrheinquerung neue Verkehrszahlen ermittelt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich dabei keine signifikanten Änderungen in den Verkehrszahlen und der Verkehrsverteilung im Vergleich zur der Verkehrsuntersuchung von 2009 ergeben werden. Insofern wird dies aller Voraussicht



nach keine Auswirkung auf die Art der Verkehre und folglich auch nicht auf die vorgenannte Einstufung der Mittelrheinquerung haben.

Neben der Art der Verkehre gibt es noch weitere Gesichtspunkte, die das Vorhaben als ein kommunales Vorhaben einstufen lassen:

- Der Bund hat in seinem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen die Maßnahme bisher nicht berücksichtigt.
- Im Landesentwicklungsprogramm IV von Rheinland-Pfalz (2008) ist im Grundsatz G 155 aufgeführt, dass weitere Rheinquerungen zu prüfen sind. Dabei hat insbesondere eine feste Rheinquerung im Bereich St. Goar – St. Goarshausen für den Mittelrheinabschnitt zwischen Mainz und Koblenz eine hohe Bedeutung. Aussagen bezüglich der Einstufung einer solchen Brücke werden dort keine getroffen.
- Im Landesverkehrsprogramm von 2000 ist das Vorhaben nicht als Bundes- oder Landesmaßnahme aufgenommen worden.
- Sowohl im Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2004 als auch im Entwurf der Fortschreibung gemäß Beschluss der Regionalvertretung vom 16. Juni 2016 ist als Ziel definiert, dass im Bereich bei St. Goar/ St. Goarshausen die Errichtung einer Rheinbrücke notwendig ist. Im Entwurf von 2016 heißt es zudem unter dem Ziel 128, dass der Verbindung eine regionale Bedeutung zukommt.
- In der Vergangenheit waren es stets die Landkreise, die sich für den Bau einer Mittelrheinquerung eingesetzt und sich an anfallenden Kosten für Studien und Untersuchungen beteiligt haben.
- Das Vorhaben einer neuen Brücke bei St. Goar ist vergleichbar mit den Planungen für eine neue Rheinbrücke zwischen Bingen und Rüdesheim, die bislang ebenfalls als kommunale Maßnahme angesehen wird.
- Die nach dem bisherigen Planungsstand angestrebte Vorzugsvariante „Tiefloge außerhalb“ zwischen Wellmich und Fellen beginnt linksrheinisch auf dem Überführungsbauwerk (K 113) zwischen der B 9 und der Alten Heerstraße in Zu Fellen und schwenkt rechtsrheinisch bei Wellmich in die B 42 ein. Dabei beträgt der Abstand zwischen dem geplanten Anschluss der Mittelrheinquerung an die K 113 und der Einmündung der K 113 auf die B 9 lediglich rund 200 m. Insofern hat die Rheinquerung eine andere Einstufung als die angrenzenden Straßen. Vergleichbare Fälle gibt es im Zuge der Mosel. Einige als Kreisstraße gewidmete Moselbrücken bin-



den unmittelbar nach der Brücke an eine Bundes- oder Landesstraße an, ohne dass die Kreisstraße weitergeführt wird.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um eine Bestätigung der zuvor aufgeführten Einschätzung hinsichtlich der Einstufung der Mittelrheinquerung als Kreisstraße.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing

## VERMERK

LBM Rheinland-Pfalz  
GB B – FG B IV

Bearbeiterin: Melanie Esch (B IV/10)

Koblenz, den 21.09.2016

### an GfK über B

unter Bezugnahme auf die E-Mail (GfK an B) vom 06.09.2016

### wg. Klassifizierung Mittelrheinbrücke als Kreisstraße

Geplant ist der Bau einer Rheinquerung im Bereich von St. Goar und St. Goarshausen. Vorbehaltlich des Ergebnisses der Prüfung im ROV wird die Variante zwischen St. Goarshausen/Wellmich und St. Goar/Fellen bevorzugt. Die geplante Mittelrheinbrücke würde bei dieser Variante zwischen der B 42 bei Wellmich und dem Überführungsbauwerk der K 113 bei Fellen verlaufen. Zielsetzung ist die Verminderung der Trennwirkung des Rheins durch Verbesserung der Erreichbarkeit der derzeit durch den Rhein getrennten Gebiete, insbesondere des rechtsrheinischen Bereichs. Der Verkehr zwischen den benachbarten Kreisen Rhein-Hunsrück-Kreis und Rhein-Lahn Kreis soll verbessert werden.

Bei der Planung der Mittelrheinbrücke handelt es sich um eine raumbedeutsame Maßnahme gem. § 3 Abs. 1 Nr. 6 ROG. Im Landesentwicklungsprogramm IV (LEP) ist die Brücke als Grundsatz (G 155) enthalten. Nach dem LEP tragen Rheinquerungen zu einer besseren regionsübergreifenden Mobilität bei. Dabei habe insbesondere eine feste Rheinquerung im Bereich von St. Goar- St. Goarshausen für den Mittelrheinabschnitt zwischen Mainz und Koblenz eine hohe Bedeutung. Konkretisiert wird dies durch die Aufnahme in den regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald als Ziel (Z 1).

Die Einstufung in eine Straßenklasse erfolgt nach ihrer Verkehrsbedeutung. Dabei ist maßgeblich auf den durchgehenden Verkehr und die räumliche Tragweite des Verkehrs (zwischen welchen Räumen bewegt sich der Verkehr, Reichweite und Verkehrsaufkommen) abzustellen. Zudem ist die raumordnerische Funktion (Netzfunktion), raumordnerische Netzplanung zu berücksichtigen.

Da es sich um eine Neubaumaßnahme handelt, kann die Einstufungsprüfung lediglich auf die bisherigen Prognosen aus den durchgeführten Verkehrsuntersuchungen gestützt werden. Zudem kann auch die bisherige Planung Aufschluss über die Verkehrsbedeutung geben. Aufgrund der gewachsenen Strukturen in der Region und der bisherigen Bindung an die Fähren kann noch nicht abschließend beurteilt werden, wie sich die Verkehre bei dem Bau einer Rheinquerung im Laufe der Zeit entwickeln werden. Vorrangig wird zunächst der Nutzen für die bisherigen Nutzer der Fähren zu erwarten sein.

Aus einer Untersuchung der Fa. Cochet Consult aus dem Jahr 2009 geht hervor, dass das für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Brücke bei 7.200 Kfz/24 h liegt.

Dabei handelt es sich überwiegend um überörtliche Verkehre die sich auf das Gebiet der Landkreise beziehen:

## VERMERK

LBM Rheinland-Pfalz  
GB B – FG B IV

Bearbeiterin: Melanie Esch (B IV/10)

Koblenz, den 21.09.2016

Eine Auswertung der FG PB III ergab:

„In der Verkehrsuntersuchung zur Mittelrheinquerung wurde für die Vorzugsvariante „Tiefloge außerhalb“ eine Verkehrsbelastung von rd. 7.000 Kfz/24h prognostiziert. Die Auswertung der Stromverfolgungen ergab (überschlägig), dass davon 5.100 Kfz/24h (73%) Quelle oder Ziel im Rhein-Hunsrück-Kreis, aber nicht innerhalb der Gemeinde St. Goar haben. Für den Rhein-Lahn-Kreis wurde ein Wert von 4.960 Kfz/24h (71%) ermittelt, die Quelle oder Ziel im Rhein-Lahn-Kreis, aber nicht innerhalb der Gemeinde St. Goarshausen haben.

In beiden Fällen werden die Verkehre von und nach Koblenz über B9 oder B42 als vernachlässigbar eingeschätzt. Damit ergibt sich ein Anteil von mindestens 70% kreisweiter Verkehre an der Gesamtbelastung der Mittelrheinbrücke.

Da es sich um Verkehr handelt, der sich von seiner räumlichen Tragweite weitestgehend auf das Gebiet der beiden Landkreise beschränkt und nicht landesweit ausdehnt, ist die Einstufung als Kreisstraße i.S.d. § 3 Nr. 2 LStrG sachgerecht.

Kreisstraßen sind Straßen, die dem Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr mit benachbarten Landkreisen oder kreisfreien Städten oder dem Anschluss der Gemeinde an Bundes- und Landesstraßen sowie an Eisenbahnhaltstellen, Schiffsliegeplätze und ähnliche Einrichtungen in der Weise dienen, dass jede Gemeinde wenigstens mit einer nicht in ihrer Baulast stehenden Straße an die genannten Verkehrswege – oder Einrichtungen angeschlossen ist.

Im Auftrag:

  
(Otterbach)



In dieser Abbildung ist erkennbar, dass bei der Realisierung einer neuen Rheinbrücke zwischen Wellmich und Fellen 2.000 Kfz/24h Neuverkehre auf der B 274 in der Prognose vorliegen. Auf der B 9 ab der neuen Brücke in Richtung Koblenz werden 2.200 Kfz/24h Neuverkehre in der Prognose ermittelt.

Auf der L 334 im Wellmichtal sind 1.000 Kfz/24h Neuverkehre zu verzeichnen. Im Bereich der L 206 im Gründelbachtal sind 600 Kfz/24h Neuverkehre. Unter der Annahme, dass in dem näheren Umfeld maximal 2.000 Kfz /24h als Durchgangsverkehre zwischen Nahstätten und Koblenz als Neuverkehre sich ergeben, verbleiben somit rund 5.000 Kfz/24h von den 7.000 Kfz/24h auf der neuen Mittelrheinbrücke im Nahbereich bzw. in den Ortsteilen von St. Goar und St. Goarshausen. Dies ist auch anhand der Abbildung grafisch nachvollziehbar, da der Großteil der Neuverkehre schon rein optisch im Nahbereich der beiden Orte St. Goar und St. Goarshausen verbleibt.

Auf der Grundlage der ersten vorliegenden Teilergebnisse des GVS-Verkehrsgutachtens wurde als erste vorsichtige Abschätzung von einer Zahl von 4.000 Kfz/24h im Nahbereich zwischen St. Goar und St. Goarshausen ausgegangen. Diese Zahl hat sich nach Vorliegen des gesamten Gutachtens als zu niedrig erwiesen.

Im Nachgang zu der damaligen groben Abschätzung wurde im Übrigen hinsichtlich der kreisangehörigen Verkehre eine Auswertung der Stromverfolgung ermittelt. Daraus ergibt sich, dass rund 5.100 Kfz/24h (73 %) Quelle und Ziel im Rhein-Hunsrück-Kreis und 4.960 Kfz/24h (71 %) Quelle und Ziel im Rhein-Lahn-Kreis haben.

Hierzu wurden die in dem Gutachten von GVS enthaltenen Darstellungen der Stromverfolgung für die Mittelrheinbrücke, Variante Tieflage außerhalb, herangezogen. Die Stromverfolgung, verschiedentlich auch Routenauswertung, Belastungsspinne oder Link-Analyse genannt, ist ein Instrument in der Verkehrsplanung, um die Verkehrszusammensetzung eines ausgewählten Streckenabschnittes hinsichtlich der räumlichen Verteilung auszuwerten. Dabei wird für eine Bezugsstrecke ermittelt, über welche Routen und über welche Entfernungen der Verkehr im Vorlauf zugeführt bzw. im Nachlauf weggeführt wird.

Aus der großräumigen Darstellung im Anhang 37 zum Bericht geht hervor, dass sich von 7.000 Kfz/24h auf der Brücke in Summe rund 5.100 Kfz/24h über die L206 (400 Kfz), K115 (160 Kfz), K100 (500 Kfz) und K93 (40 Kfz) sowie über die B9 (2.400 Kfz im Norden, 1.600 Kfz im Süden) im Rhein-Hunsrück-Kreis verteilen. Im Rhein-Lahn-Kreis sind es von 7.000 Kfz/24h rund 4.960 Kfz/24h, die über die L334 und K102 (1.060 Kfz), die L338 (200 Kfz), die B274 und angeschlossene Kreisstraßen (2.200 Kfz) sowie über

die B42 (800 Kfz im Norden, 700 Kfz im Süden) verteilt werden. Zu beachten ist die Verwendung gerundeter Zahlenwerte in den Darstellungen.

Ergänzend dazu kann anhand der kleinräumigen Darstellung der Stromverfolgung aus Anhang 38 der Anteil der städtischen Brückennutzer ermittelt werden. So lässt sich allein für St. Goar ein Aufkommen von rund 700 Kfz/24h und für St. Goarshausen ein Aufkommen von 1.580 Kfz/24h ermitteln, welches die neue Brücke in der Variante Tief- lage außerhalb nutzt. Somit verbleiben für den Rhein-Lahn-Kreis weniger als 500 Kfz/24h, die für weiträumigen Verkehr in Betracht kommen. Für den Rhein-Hunsrück- Kreis sind es rund 1.200 Kfz/24h.

Aus den relativ großen Anteilen der B9 von/nach Norden und der B274 kann nicht zwangsläufig auf nennenswerte Durchgangsverkehre in dieser Relation geschlossen werden, da z.B. für die Beziehung zwischen Koblenz und Nastätten mit der L335 im Taunus eine deutlich sowohl weg- als auch zeitkürzere Route besteht. Es ist also davon auszugehen, dass auch die ermittelten Neuverkehre sich im Wesentlichen innerhalb der Kreise bzw. zwischen beiden Kreisen bewegen.

Somit ist die erstmalige Abschätzung, wonach es sich bei den Verkehren auf der zukünftigen Mittelrheinquerung im Wesentlichen um Verkehre zwischen den beteiligten Landkreisen handelt, mehr als bestätigt. Die Brücke ist daher im Hinblick auf die prognostizierten Verkehrsbeziehungen tatsächlich als Kreisstraße einzustufen.

Gez. Klaus Noll

## Vermerk

### **Mittelrheinquerung St. Goar - St. Goarshausen** Verkehrszahlen ergänzende Erläuterungen

Im Nachgang zu dem Vermerk zu den Verkehrszahlen bei der Mittelrheinquerung vom 6. Februar 2017 von Herrn Noll werden im Folgenden ergänzende Erläuterungen zu den genannten Verkehrszahlen gegeben:

Auf der Basis des erarbeiteten Verkehrsmodells des Gutachters hat dieser anhand der Verkehrsbeziehungen der einzelnen Verkehrszellen Stromverfolgungen für die Mittelrheinquerung erarbeitet. Diese wurden zur Ermittlung der in dem Vermerk genannten Verkehrszahlen herangezogen.

Aus den vorliegenden Stromverfolgungen im GVS-Gutachten, Anhang 37 und 38, lassen sich die folgenden Belastungsanteile der verschiedenen zu- und abführenden Straßen an der Brückenbelastung mit den dort angegebenen gerundeten Zahlen, der Verkehrszelleneinteilung und dem gewählten Netzausschnitt wie folgt ablesen:

Die Zahl 700 Kfz/24h (für St. Goar) ergibt sich aus der Differenz der von der Brücke aus über die B 9 nach St. Goar einfahrenden Fahrzeuge (zzgl. Gegenrichtung) und den über die angebundenen klassifizierten Straßen wieder ausfahrenden Fahrzeuge.

$3.600 \text{ (B 9 nord)} - 1.600 \text{ (B 9 süd)} - 300 \text{ (K 100 außerhalb)} - 200 \text{ (L 213 oberhalb Werlau)} - 800 \text{ (L 206 außerhalb)} = 700 \text{ Kfz/24h.}$

Die Zahl 1.580 Kfz/24h für St. Goarshausen ergibt sich analog aus der Differenz der von der Brücke aus über die B 42 nach St. Goarshausen einfahrenden Fahrzeuge (zzgl. Gegenrichtung) und den über die angebundenen Straßen wieder ausfahrenden Fahrzeuge.

$4.800 \text{ (B 42 nord)} - 2.400 \text{ (B 274 oberhalb K86 Abzw. Lierschied)} - 700 \text{ (B 42 süd)} - 200 \text{ (L 338 außerhalb)} = 1.500 \text{ Kfz/24h.}$  Hinzu kommen noch 80 Kfz/24h zum Ortsteil Patersberg, der über die K 88 von der L 338 aus angebunden ist. Macht zusammen 1.580 Kfz/24h.

Aus der Differenz der Gesamtbelastung von 7.000 Kfz/24h auf der Brücke – 4.960 Kfz/24h (kreisweiter Verkehr) – 1.580 Kfz/24h (brückenrelevantes Aufkommen der Stadt St. Goarshausen) ergibt sich für den Rhein-Lahn-Kreis ein Restbetrag von 460 Kfz/24h, der für eine Betrachtung als weiträumiger Verkehr in Betracht kommt.

Für den Rhein-Hunsrück-Kreis ergibt sich auf gleiche Weise (7.000 – 5.100 – 700 Kfz/24h) ein Restbetrag von 1.200 Kfz/24h, den man dem weiträumigen Verkehr zuordnen könnte.

Daraus ergibt sich insgesamt, dass rund 5.100 Kfz/24h (73 %) Quelle und Ziel im Rhein-Hunsrück-Kreis und 4.960 Kfz/24h (71 %) Quelle und Ziel im Rhein-Lahn-Kreis haben.

Im Übrigen ist vorgesehen, im Zuge der Erarbeitung der Unterlagen für die Einleitung des Raumordnungsverfahrens die vorliegende Verkehrsuntersuchung zu aktualisieren. Dabei wird allerdings davon ausgegangen, dass das vorliegende Ergebnis bestätigt wird.

gez. Klaus Noll