

## Sonderthemen (H)

### HERAUSRAGENDE EINZELMAßNAHMEN



Unter der Rubrik „Sonderthemen“ werden die Ideen und Projekte zusammengefasst, die herausragende, komplexe und sehr kostenintensive Einzelmaßnahmen darstellen oder die sich nicht unmittelbar anderen Handlungsfeldern zuordnen lassen.

Für diese Maßnahmen bestehen teilweise deutlich größere Abhängigkeiten von politischen Entscheidungen und sind durch Einzelakteure oder Kommunen alleine nicht umsetzbar.

Zu den Sonderthemen zählen die Gesamtmaßnahme Rudesheim, der Hochwasserschutz sowie der Themenkomplex um die Brücken und Fährverbindungen.



## Brücken (H 1)

### DIE NATÜRLICHE GRENZE ÜBERWINDEN

Von wenigen Ausnahmefällen abgesehen, wird der Rhein sowohl als verbindendes, oft aber auch als trennendes Element gesehen. Die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verflechtungen zwischen der rechten und der linken Rheinseite sind (aus externer Sicht) überraschend dünn. Dies hat unmittelbare Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit der gesamten Region.

Ursache dafür sind - neben einigen geschichtlichen Faktoren - in der Gegenwart vor allem die durch den Fährbetrieb beschränkten Möglichkeiten für einen ungehinderten Austausch von Waren und Dienstleistungen. Vor allem die eingeschränkten Fährzeiten, die beschränkten Transportkapazitäten der meisten Fähren, die Fährkosten sowie die Wartezeiten (Betriebskosten) werden als Nachteil empfunden.



### ZIELE DES ZWECKVERBANDES



- ⇒ Die Verbesserung der wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Verflechtungen wird angestrebt.
- ⇒ Der Bau von verbindenden Brücken sowohl im Abschnitt Bingen / Rüdesheim, als auch St. Goar / St. Goarshausen kann neue Chancen eröffnen.
- ⇒ Eine Gestaltung der Bauwerke unter Berücksichtigung der Belange des Welterbestatus ist dafür Grundlage.

### NOTWENDIGE MAßNAHMEN

1. Klärung der raumordnerischen Verträglichkeit, der Berücksichtigung der Umweltbelange und der verkehrlichen Erfordernisse.
2. Klärung der finanziellen Bedingungen.
3. Abstimmung zur Verträglichkeit im Sinne der Welterbestatuten herbeiführen.

### DIE HAUPTAKTEURE

- Beteiligte Länder, Kreise und Kommunen
- Welterbesekretariat



## Fähren (H 1)

### FÄHRMANN HOL' ÜBER!

Insgesamt fünf Fährverbindungen ermöglichen den Wechsel vom einen zum anderen Flussufer. Dabei sind nur die Fähren in Bingen/Rüdesheim und St. Goar/St. Goarshausen in der Lage, auch Schwerverkehr zu transportieren. Die Fähre in Boppard ist von der Kapazität sehr begrenzt. Zwischen Lahnstein und Stolzenfels verkehrt nur eine Personenfähre.

Allen gemeinsam sind die begrenzten Betriebszeiten. In der Zeit zwischen Oktober und April enden die Betriebszeiten teilweise bereits um 20:00 Uhr.

Bei den meisten Fähren fehlt eine Einbindung in die Tarif- und Taktstruktur des ÖPNV.



### ZIELE DES ZWECKVERBANDES



⇒ Zur Verbesserung der Verbindungen, insbesondere für die gewerbliche Wirtschaft, aber auch für den Tourismus und für den sozialen und kulturellen Austausch zwischen den Bewohnern sollten die Fährzeiten ausgeweitet werden.

⇒ Zudem ist eine Modernisierung des eingesetzten Materials, insbesondere in Boppard anzustreben.

### NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- Zu Klären ist die Bereitschaft der Fährbetreiber, das Angebot auszuweiten. Ebenso ist zu klären, welche Kostenfolgen damit verbunden sind und wer für diese Kosten eintreten soll.
- Zudem ist eine Einbindung der Fähren in das integrale Fahrplan- und Tarifsysthem des ÖPNV anzustreben.

### DIE HAUPTAKTEURE

- Kreisverwaltungen
- Fährbetreiber



## Hochwasserschutz (H 2)

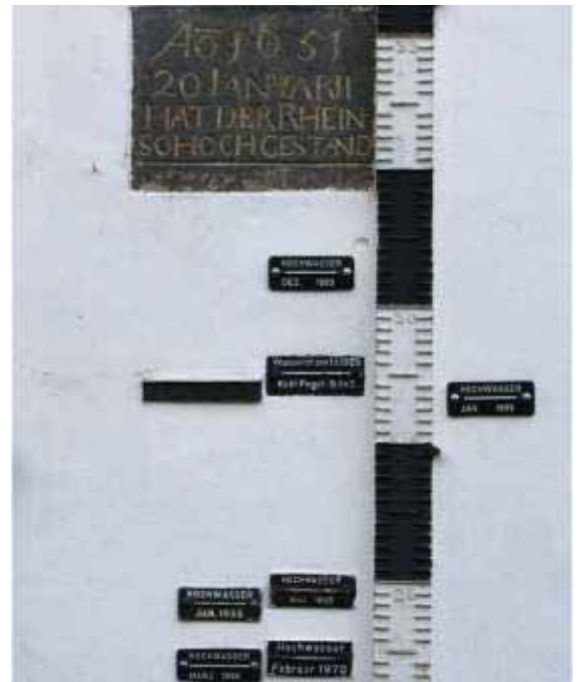
### LEBEN AM WASSER

Wasser in der Stadt ist eine ambivalente Sache. Einerseits: Flüsse treten über die Ufer, Keller laufen voll und den Menschen wird die Natur bewusst. Die Bürger arrangieren sich dann mit den Hochwassern.

Andererseits: Seit Abwasser gereinigt und Flüsse nicht mehr als Schmutzwasserkanäle missbraucht werden, ist Wohnen am Wasser gerade in den letzten Jahren zunehmend attraktiver geworden. Flüsse und Strände werden wieder ins Stadtbild zurückgeholt.

Im Welterbegebiet liegen die Städte sehr unterschiedlich zum Wasser: manche sind durch Bahndamm, Grünstreifen, Bundesstraße und Uferzone vom Rhein getrennt, andere nur durch die Bundesstraße und wieder andere liegen direkt am Rhein.

Entsprechend der unterschiedlichen Situationen befürwortet der Zweckverband Hochwasserschutzmaßnahmen zum Schutz der Menschen, die die Ambivalenz zwischen Wasser als periodische „Bedrohung“ und als „Qualitätsmerkmal für Wohnen“ auflöst.



### ZIELE DES ZWECKVERBANDES



⇒ Verbesserung der Hochwasservorsorge und des Hochwasserschutzes in Tallage.

⇒ Förderung von zu entwickelnden Hochwasserschutzmaßnahmen, die das Leben am Wasser als Qualität fördern.

### NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- Naturnahe, gestaltverträgliche Hochwasserschutzmaßnahmen.
- Renaturierung der Uferkanten.
- Verringerung der Abflusshindernisse (temporäre Gebäude im Bereich der Ufer).
- Verbesserung effektiver Verhaltensvorsorge. Rechtzeitige und zuverlässige Hochwasserwarnung.
- Entwicklung von Bautypologien, die das Thema Hochwasser besonders berücksichtigen.



## Lärmschutz/-minderung (H 3)

### LÄRMBELASTUNG DURCH SCHIENENVERKEHR

Seit jeher stellt das Rheintal eine der bedeutendsten europäischen Handelsverbindungen und Verkehrsachsen dar. Bereits die Römer legten auf dem linken Rheinufer eine durchgehende Straße an. Im kurvenreichen, teilweise schluchtenartigen und vielfach engen Flusstal, erfuhr der Verkehr Mitte des 19. Jh. durch den Bau der Eisenbahnlinien auf beiden Ufern des Rheins eine neue Dimension in Schnelligkeit und Effektivität. Als die rechte Rheinstrecke 1862 vollendet wurde, diente sie der Anbindung des Kurbades Bad Ems, aber auch dem Transport von Erzen an den Rhein. Heute laufen in der Enge des Tales mehrere Verkehrsträger parallel. Es sind dies zwei Schienenstrecken, zwei Bundesstraßen und der Rhein als Wasserstraße.

Hinsichtlich der Lärmentwicklung gilt insbesondere der Schienenverkehr als überaus problematisch. Rund 540 Züge rattern derzeit pro Tag durchs enge Mittelrheintal. Während die Züge des Personennah- und -fernverkehrs schon jetzt relativ leise sind, rumpeln und holpern die Güterzüge um so lauter. Künftig ist von einer weiteren Zunahme der grenzüberschreitenden Güterverkehre auszugehen. Mit der

Realisierung der Alpentransversale (Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel) wird eine weitere Güterverkehrszunahme einhergehen.

Die Reduktion der Lärmbelastung durch Schienenverkehr ist eine Grundvoraussetzung für die touristische Entwicklung und den vitalen Fortbestand der Siedlungsbereiche in Tallage.

Diese länderübergreifende Aufgabe kann nicht alleine von einem kommunalen Zweckverband gelöst werden. Der Zweckverband hat sich jedoch zur Aufgabe gesetzt, der Lärmsanierung im Rheintal eine hohe Priorität beizumessen und mit den Beteiligten des Bundes, der Länder und der Bahn Gespräche aufzunehmen.



### ZIELE DES ZWECKVERBANDES



- ⇒ Abruf von im Bundeshaushalt eingestellten Mitteln zur Lärmsanierung.
- ⇒ Pilotprojekt zur Lärminderung an bestehenden Eisenbahnstrecken.
- ⇒ Bundesländerübergreifende Präzisierung der Forderung auf Lärmsanierung gegenüber dem Bundesverkehrsministerium.

### LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN IN DISKUSSION

- Installation von Niedrig-Schallschutzmauern unmittelbar am Gleiskörper,
- Moderner Gleisunterbau, der Geräusche und Erschütterungen aufnimmt,
- Umrüstung des Bremssystems,
- Einbau von Schallschutz-Schürzen an Waggons,
- Schaffung von finanziellen Anreizen über Gleisnutzgebühren auch für ausländische und private Waggons,
- Verstärkter Einsatz sog. Low-Noise-Trains.



## Rheinufer Rüdesheim (H 4)

### ANBINDUNG DER STADT AN DEN RHEIN



Auf der Grundlage einer zwischen dem Bund, dem Land, dem Kreis und der Kommune vereinbarten Vorzugsvariante liegen entsprechende Finanzierungsvereinbarungen vor, die jedoch wegen fehlender Haushaltsmittel bisher nicht ratifiziert wurden.

Gegenstand der Vorzugsvariante ist die Verlegung der Bahntrasse nach Norden/Osten mit einer Tunnelunterführung der Stadt, der damit verbundenen Beseitigung von drei schienenungleichen Bahnübergängen, der Verlegung der Bundesstrasse auf die bisherige Bahntrasse, sowie die Neugestaltung der freiwerdenden Flächen der alten Trasse der B 42 vor der Stadt. Eine Tieferlegung der Bundesstraße und die Anlage einer Uferpromenade sind nicht vorgesehen.

### ZIELE DES ZWECKVERBANDES

- ⇒ Rüdesheim ist einer der bedeutendsten touristischen Orte der Bundesrepublik und damit auch für das Welterbegebiet. Die Aufwertung der städtebaulichen, landschaftlichen und touristischen Rahmenbedingungen ist als zentrales Interesse des Zweckverbandes zu werten.
- ⇒ Die Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur hat weit in das Tal hineinreichende Auswirkungen, da vor allem die Bahnübergänge ein Hindernis für die Erreichbarkeit darstellen.



### NOTWENDIGE MAßNAHMEN



Für die Umsetzung der bisher finanziell nicht gesicherten Projektteile ist eine politische Unterstützung der Welterberegion zu organisieren.

Gleichzeitig sollte darauf geachtet werden, dass die Umsetzung in Verbindung mit der Neugestaltung der Rheinfront erfolgt und Anlegestellen und Uferzonen in die Neugestaltung einbezogen werden.

### DIE HAUTAKTEURE

- Bundesministerium für Verkehr
- Land Hessen, Amt für Straßen und Verkehrswesen
- Stadt Rüdesheim am Rhein

## Kloster Marienberg (H 5)

### NEUE NUTZUNG FÜR DAS EHEMALIGE KLOSTER

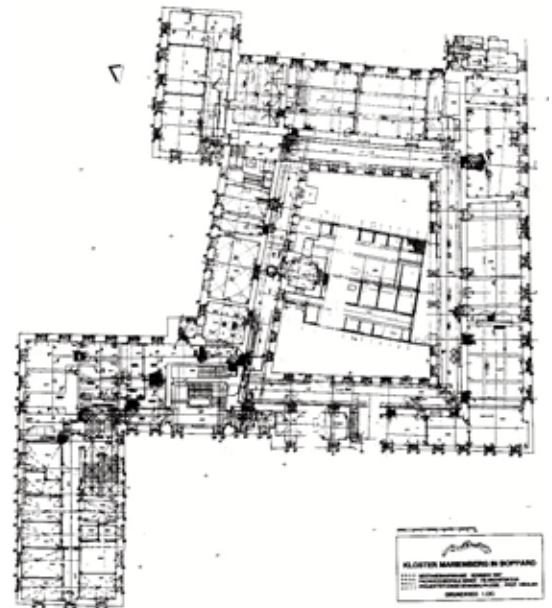
Seit der Aufgabe des Klosters durch den Ursulinenorden im Jahr 1976 hat das Kloster eine wechselvolle Geschichte hinter sich. In den vergangenen 25 Jahren hat sieben mal der Eigentümer gewechselt. Seit 1996 wurde das Kloster von der jetzigen Eigentümerin ersteigert. Die Hoffnung der Kommune und der Bürger auf eine Generalsanierung und damit auf eine Aufwertung des Klosters durch die neue Eigentümerin hat sich jedoch nicht erfüllt.

Es gab bereits zahlreiche Ideen für eine neue Nutzung für das größte Kulturdenkmal des Rhein-Hunsrück-Kreises, die jedoch bisher nicht realisiert werden konnten, wie ein 5-Sterne-Hotel, Musikhochschule, Alteneinrichtung und Anderes.



Aufgrund der Größe des ehemaligen Klosters mit 11.000 qm Nutzfläche und den damit verbundenen hohen Kosten für eine Gesamt-sanierung wird es auch zukünftig nicht leicht sein, realisierbare Nutzungskonzepte zu entwickeln.

Der Zweckverband ist sehr daran interessiert, dass das ehemalige Kloster Marienberg erhalten bleibt und der dazugehörigen 3 ha große Marienberger Park zu entwickeln.



### ZIELE DES ZWECKVERBANDES

- ⇒ Erhaltung durch Revitalisierung,
- ⇒ Sanierung erhaltenswerter Bausubstanz.

### NOTWENDIGE MAßNAHMEN

- Sanierung und Sicherung der Bausubstanz,
- Suche nach privaten Investoren,
- Entwicklung eines nachhaltigen Nutzungskonzeptes.

### DIE HAUPTAKTEURE

- Land
- Kommune
- Privateigentümer