

Der Bundesminister für Verkehr

StB 7 - Ispl - 3001 Bd 61

Bonn, den 12. Januar 1961

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Entlastung des Rheingrabenverkehrs**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Fritz (Ludwigshafen), Leicht, Schlick, Dr. Weber (Koblenz), Josten, Dr. Becker (Mönchen-Gladbach) und Genossen**  
— Drucksache 2365 —

Die Kleine Anfrage betr. Entlastung des Rheingrabenverkehrs wird wie folgt beantwortet:

**Zu Frage 1**

Bei den schon vor rd. 10 Jahren durchgeführten Untersuchungen über die Zweckmäßigkeit eines Ausbaues der Bundesstraße 9 zwischen Koblenz und Bingen zur Verbesserung der Straßenverhältnisse im Rheintal waren Überlegungen wegen einer Entlastungsstraße über den vorderen Hunsrück angestellt worden. Insbesondere wurde dieser Gedanke von dem damaligen Landtagsabgeordneten Jacob Diel vertreten. In einer Besprechung im Dezember 1951 zwischen Vertretern des Bundesverkehrsministeriums und aller maßgeblich beteiligten Landesbehörden wurde beschlossen, die Planbearbeitung für die Entlastungsstraße aufzunehmen. Bedingt durch die starke Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs ergab sich in den folgenden Jahren der Plan für eine linksrheinische Autoschnellstraße zwischen Bonn-Bingen-Worms. Dies fand auch seinen Niederschlag in dem 1957 aufgestellten „Ausbauplan für die Bundesfernstraßen“. Ein erster Teilbetrag wurde für den Bau des Abschnittes zwischen Stromberg und Dietersheim im 1. Vierjahresplan mit 28 Mio DM veranschlagt.

Im Jahre 1959 wurde eine großräumige Verkehrsuntersuchung für die gesamte linksrheinische Autoschnellstraße durchgeführt. Die hierbei vorgeschlagene generelle Linienführung zwischen der holländischen und der französischen Grenze ist inzwischen in verschiedenen Teilabschnitten näher untersucht worden.

Im Abschnitt zwischen der holländischen Grenze und Bonn liegen für die Teilstrecke zwischen Krefeld und Köln baureife Entwurfspläne vor. Dasselbe trifft für den Bundesautobahn-Nordwestring Köln zu. Dieser Autobahnabschnitt zwischen Köln-Longerich und dem Autobahnkreuz Frechen, ferner die

Bundesautobahn Köln-Bonn, die voraussichtlich auf 6 Spuren erweitert werden wird, und die Teilortsumgehung Bonn werden vorerst Bestandteile der linksrheinischen Autoschnellstraße bleiben.

Für den großen Abschnitt Bonn-Koblenz-Bingen-Worms-Speyer liegt eine Entwurfsstudie im Maßstab 1 : 25000 vor. Die Pläne sind bereits mit den im Land Rheinland-Pfalz an der Planung beteiligten Behörden abgestimmt. Es sind lediglich noch kleinere regionale Änderungen möglich. Für den Teilabschnitt von Stromberg bis Dietersheim liegen baureife Pläne vor.

### **Zu Frage 2**

Zwischen der holländischen Grenze und Krefeld ist über die Linienführung noch nicht endgültig entschieden. Von Krefeld aus verläuft die Linie in südöstlicher Richtung nach Köln, umgeht die Stadt auf dem Bundesautobahn-Nordwestring, benutzt vorerst die Autobahn Köln-Bonn und die Teilumgehung Bonn und führt dann in südwestlicher Richtung in den Raum Bad Neuenahr. Der Laacher See wird westlich umgangen. Bei Winnigen, westlich von Koblenz, wird die Mosel überquert. Die Autoschnellstraße folgt dann der Linienführung der ehemals geplanten und vom Bundestagsabgeordneten Diel vorgeschlagenen Ersatzstraße zur Bundesstraße 9 über den vorderen Hunsrück zwischen Koblenz und Bingen. Dieser Abschnitt stellt das Kernstück der gesamten linksrheinischen Autoschnellstraße dar. Von Bingen aus führt die geplante neue Straße an Alzey vorbei nach Worms, verläuft von dort in südlicher Richtung etwa parallel mit der vorhandenen Bundesstraße 9 an Ludwigshafen vorbei in den Raum Speyer/Germersheim. Die südliche Fortführung in Richtung der französischen Grenze ist noch nicht näher untersucht.

### **Zu Frage 3**

Der Abschnitt Krefeld-Bonn wird bis zum Ende des 2. Vierjahresplanes (1966) verwirklicht sein. Wesentliche Abschnitte, wie die Umgehungsstraße Neuß, die Teilstrecke Neuß-Köln und die Teilortsumgehung Bonn werden bereits früher dem Verkehr übergeben werden können. Die Bundesautobahn Köln-Bonn soll im 2. Vierjahresplan, voraussichtlich auf 6 Spuren, erweitert werden.

Zwischen Bonn und Speyer ist beim Verkehrsknotenpunkt Dietersheim bei Bingen bereits mit dem Bau begonnen. Der Baubeginn der großen Nahebrücke steht unmittelbar bevor. Die Teilstrecke zwischen Rheinböllen und Dietersheim wird im 2. Vierjahresplan fertiggestellt. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, daß weitere Teilabschnitte begonnen werden. Ein Termin für die Verkehrsübergabe der gesamten linksrheinischen Autoschnellstraße, die bei einer Länge von etwa 300 km und einem 4spurigen Querschnitt einen Kostenaufwand von etwa 1,7 Milliarden DM erfordern wird, kann z. Z. noch nicht angegeben werden.

**Zu Frage 4**

Über die Fortsetzung der linksrheinischen Autoschnellstraße über Krefeld hinaus ist z. Z. noch keine Entscheidung getroffen. Es bedarf noch näherer Untersuchungen und einer Abstimmung mit den holländischen Straßenbaubehörden, ob die geplante Straße in westlicher Richtung nach Venlo oder in nördlicher Richtung über Kleve geführt werden wird.

**Zu Frage 5**

In den bisherigen Planungen ist im Raum Speyer/Germersheim eine neue Rheinbrücke vorgesehen, die im Zuge einer günstigen Verbindung der linksrheinischen Autoschnellstraße mit dem rechtsrheinischen Bundesfernstraßennetz liegt.

**Zu Frage 6**

Die Linienführung der Teilstrecke zwischen dem Raum Speyer/Germersheim und der französischen Grenze liegt noch nicht fest. Voraussichtlich wird jedoch der Grenzübergang bei Neulauterburg liegen. Im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) sind bereits Gespräche wegen der Fortsetzung der Autoschnellstraße auf französischem Gebiet geführt worden. Darüber hinaus ist, angeregt durch einen Schriftwechsel des Bundestagsabgeordneten Diel, Verbindung mit der französischen Straßenbaubehörde in Straßburg aufgenommen worden. Die Besprechungen sind noch nicht abgeschlossen.

**Seebohm**