

Brücke, Tunnel oder Fähren? Zum Thema „Weltkulturerbe und Rheinquerung“

2002 wurde das Obere Mittelrheintal in seinem 65 km langen Abschnitt zwischen Binger Pforte und Koblenz wegen seines „Außergewöhnlichen Universellen Wertes“ von der UNESCO auf die Liste der Welterbestätten gesetzt.

Die weitgehende Authentizität dieser Natur- und Kulturlandschaft gilt es zu bewahren und behutsam im Einklang mit dem „Außergewöhnlichen Universellen Wert“ zum Wohle der dort lebenden und arbeitenden, aber auch der sich dort erholenden Menschen weiterzuentwickeln. Hierbei ist es erforderlich, der demografischen Entwicklung, z. B. der Abwanderung der Bevölkerung aus dem Tal, zu begegnen – letztgenannte Entwicklung beschleunigt durch wirtschaftsstrukturelle Mängel, durch erhebliche Lärmbelastigung aufgrund des zunehmenden Schienen-Güterverkehrs (der durch den Ausbau der Nord-Süd-Transversale Rotterdam-Genua eine nochmalige bedeutende Steigerung erfahren wird) und durch eine nicht gerade attraktive verkehrliche Infrastruktur, zu der die teilweise problematischen Ortsdurch- und -vorbeifahrten, aber auch das Thema Rheinquerung gehören.

Am 28. Juli 2010 hat die UNESCO eine Voranfrage der Landesregierung Rheinland-Pfalz, die tunlichst einen Eklat wie bei der Dresdner Waldschlösschenbrücke und die Aberkennung des Welterbetitels vermeiden wollte und ihr favorisiertes Brückenprojekt – als Ergebnis eines international ausgeschriebenen Wettbewerbs¹ – präsentierte, nicht grundsätzlich abgelehnt, sondern vor einer Entscheidung insbesondere einen Master-Plan für das gesamte Welterbegebiet gefordert. Die Kriterien für diesen den Rahmen und Maßstab für das weitere Vorgehen bildenden Master-Plan – für den das Land verantwortlich zeichnet – sind einschließlich seiner allgemeinen Inhalte und deren möglicher und aufeinander abzustimmender Wechselwirkungen und deren geforderter nachhaltiger visionärer Auswirkung auf das Welterbe und die in diesem Kontext zu bewertende Rolle einer neuen Brücke noch festzulegen. Die Unterlagen für das

Raumordnungsverfahren zur Erlangung des Baurechts sollten bereits vorbereitet werden. Des Weiteren hat die Landesregierung – hellhörig geworden durch das Projekt Stuttgart 21 – eine umfangreiche, wissenschaftlich begleitete Bürgerbeteiligung in Aussicht gestellt und wollte durch Einstufung der von ihr für notwendig erachteten Brückenquerung wegen deren Verkehrsbedeutung lediglich als Kreisstraße die Hauptverantwortung für das Brückenprojekt selbst auf die Ebene der beiden betroffenen Kreise (Rhein-Hunsrück- und Rhein-Lahn-Kreis) verlagern. Deren Gremien hatten bereits „grünes Licht“ gegeben und die große Bedeutung der Brücke hervorgehoben, die allerdings von anderer Seite bestritten wird. Verfassungsrechtliche Bedenken im Hinblick auf das Verfahren, bei dem hoheitliche Aufgaben quasi delegierbar scheinen und vielleicht in Teilen Abstimmungscharakter im Sinne eines Volksentscheids erhalten könnten, wurden bisher nach Wissen des Verfassers von den politisch Verantwortlichen möglicherweise nicht diskutiert, zumindest aber ist darüber nichts öffentlich bekannt geworden.

Die vorhandenen Gutachten und Unterlagen sollten zusammengefasst, aktualisiert und ergänzt werden, wobei auch hier keine grundsätzlichen Zweifel an dem bisher favorisierten Brückenprojekt und seinem Standort zwischen Wellmich und Fellen nördlich von St. Goar/St. Goarshausen gelassen wurden, zumal eine gutachterliche Untersuchung ergeben habe, dass das Rheintal an dieser Stelle von geringerer Bedeutung für den „Universellen Wert“ des Rheintales sei, da z. B. bereits visuell beeinträchtigt und in der Zeit der Romantik weniger stark von Künstlern als andere Talabschnitte beachtet (eine auf Quantität statt Qualität setzende Argumentation, welche die hier wiedergegebene Abbildung – die Situation aus anderer Richtung betrachtend – deutlich zu widerlegen scheint). Rückbaumaßnahmen von Störungen wurden bei dieser nicht unbedingt schlüssigen Folgerung erst gar nicht ins Kalkül gezogen. Im Übrigen kann nicht behauptet werden, dass das Brückenprojekt etwa die visuelle Erlebbarkeit des Ortes Wellmich mit der oberhalb gelegenen Burg Maus in keiner Weise beeinträchtigt. Die Brückenhöhe von

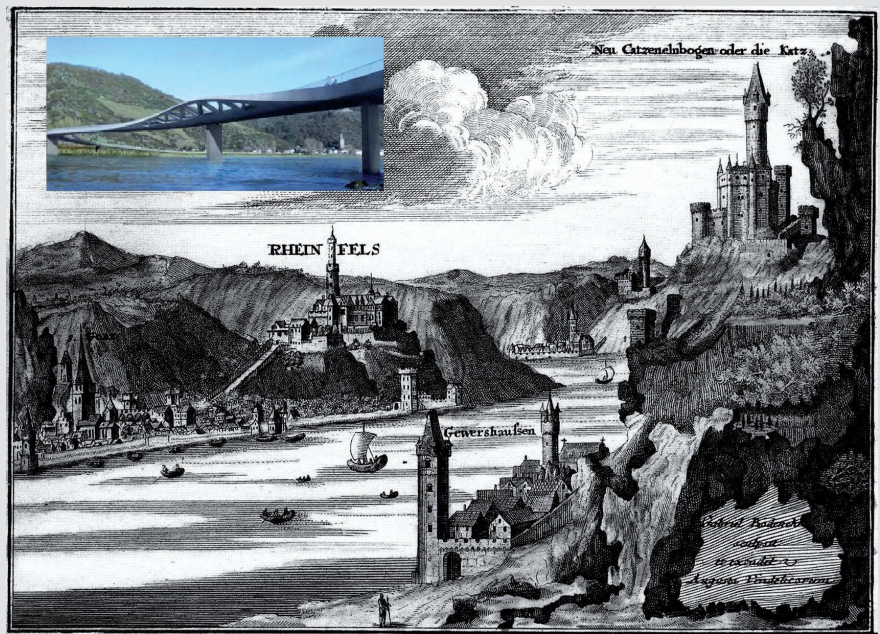
9 m über Maximalhochwasserspiegel mit entsprechenden Zufahrtsrampen lässt dies deutlich werden. Eine Kulturlandschaft ist mehr als nur eine Abfolge von Erlebnishöhepunkten.

Eine zunächst auch im Gespräch befindliche Tunnellösung wurde offenbar wegen ihrer erheblichen Mehrkosten gegenüber den anderen Möglichkeiten fallen gelassen, müsste aber ebenso wieder im nun erweiterten Kontext und unter den neuen Prämissen in die Untersuchung einbezogen werden.

Von einer insgesamt grundlegenden Neubewertung des Themas Rheinquerung kann unter all diesen hier nur angesprochenen Gegebenheiten keine Rede sein. Daher ist es verständlich, dass sich in Anbetracht der einseitigen Interpretation des Welterbekomitee-Beschlusses von Brasilia durch die Landesregierung die Gegner eines ihrer Meinung nach ohne ausreichende, komplexe und transparente Prüfung quasi „durchgewunkenen“ Brückenprojekts massiv zu Wort melden, zumal sie Zweifel an einer ernsthaften Prüfung der Alternativen, an der realistischen Darstellung des Projekts, seinen Kosten und seinem Nutzen wie an seinen gestalterischen Auswirkungen gerade im Hinblick auf die verkehrliche Anbindung und die sich damit verknüpfenden Eingriffe in das Landschaftsbild haben. Man könne nicht nachvollziehen, warum die geplante Brücke das Alleinheilmittel für die Rheinquerung sein und warum gerade sie den dortigen Bevölkerungsrückgang stoppen und die Infrastruktur dieses Gebietes (in dem die rechte Rheinseite auch wegen größerer Distanz zur dortigen Autobahn den größeren Nachholbedarf hat) entscheidend verbessern solle. Ausgerechnet bei letztgenanntem Argument, bei dem von Befürwortern sogar eine bereits vor Längerem ins Gespräch gebrachte Ost-West-Fernverbindung geschaffen werden soll, um die B 49 bzw. die A 3 ab Limburg an die linksrheinische Autobahn (A 61) und damit an den Flughafen Hahn im Hunsrück anzuschließen, müsse statt einer Tal- wohl eher eine Hochbrücke in Erwägung gezogen werden. Auch befürchtet man, dass durch den Bau einer Brücke von nur begrenzter örtlicher oder teilregionaler Bedeutung Begehrlichkeiten in den dann benachteiligten Nachbarkreisen entstehen könnten.

Inzwischen hat sich unter Federführung des Rheinischen Vereins ein Aktionsbündnis aus inzwischen zehn Mitgliedsorganisationen² gegründet, dem auch die Deutsche Burgenvereinigung beigetreten ist und das eine genauere und vorbehaltlose Prüfung der Brückenalternativen, vor allem der Fährverbindungen und ihrer Optimierungsmöglichkeiten, sowie eine Bürgerbeteiligung im gesamten Welterbegebiet statt eines Bürgerentscheids lediglich in den beiden angesprochenen Kreisen und „eine ergebnisoffene Diskussion über die notwendige Verbesserung der Verkehrssituation im Mittelrheintal“, desgleichen eine erheblich zu verbessernde Informationspolitik der Landesregierung wie der involvierten Planungsbehörden fordert, um die Bürger in die Lage zu versetzen, eine Entscheidung zu treffen, deren Konsequenzen sie möglichst ganzheitlich und frühzeitig überblicken können.

Die Verbesserung der Fährverbindungen durch 24h-Betrieb der wenigstens wichtigsten, die Bildung eines regionalen Fährverbundes mit Tarifkooperation, dessen Einbindung in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der Ausbau der Fährstellen und ihrer Zufahrten und die Entwicklung eines Verkehrsleitsystems zur Vermeidung von Such- und Fehlfahrten sollen nach einem Gutachten, das am Geographischen Institut der Universität Koblenz erstellt worden ist, zu einer erheblichen Verbesserung dieses Verkehrsmodells beitragen und es auch augenfällig preisgünstiger, umweltverträglicher und konkurrenzfähiger im Vergleich zum geplanten Brückenprojekt machen. Für den Fußgänger und Radfahrer wie für den sanften Tourismus attraktiver als eine außerhalb der Ortslage geplante Brücke ist es allemal. Überdies stellen die Fährverbindungen ein Alleinstellungsmerkmal des Rheintals dar, sind hier Verbesserungen sofort und schrittweise umsetzbar, wirken diese Fährverbindungen im Unterschied zu einer hier eher punktuell funktionierenden Brücke in die Fläche und sorgen für eine Verkehrsentszerrung. Eine Brücke dagegen würde teilweise sogar längere Fahrstrecken und -zeiten erforderlich machen, ist nicht besonders Fußgänger- und Radfahrer-freundlich und dürfte bei überregionaler Bedeutung zu einer weiteren Lärmbelä-



Blick von der Loreley auf die Region St. Goar / St. Goarshausen mit Burg Rheinfels und den Burgen Katz und Maus (um 1720) – sowie der hinter der noch nicht einsehbaren Flussbiegung (2009) geplanten Brücke? (Fotomontage: M. Petzet, ICOMOS).

tigung durch zusätzliche Verkehrsströme führen, abgesehen davon, dass sie den Fährverkehr zumindest in der Nachbarschaft beeinträchtigte.

Ein bei diesem Modell noch zu lösendes Problem stellt dessen bisher von der Politik bestrittene dauerhafte Förderungsmöglichkeit aufgrund von EU-Richtlinien dar. Doch dieses Problem ist aufgrund der angestrebten ÖPNV-Einbindung und der Tatsache lösbar, dass auch die Bauunterhaltung der Brücke wie deren Errichtung vom Steuerzahler finanziert werden muss: erstere im Falle einer Kreisstraße von den beiden angesprochenen Kreisen im Sinne einer Steuerumlage, was in Anbetracht der gegenwärtigen Schuldenlast nur schwer vermittelbar sein dürfte, und insbesondere dann nicht, wenn sich sogar eine Einsparmöglichkeit bietet!

Das Ergebnis der kürzlich stattgefundenen Landtagswahlen lässt hoffen, dass die bisherige Verkehrspolitik des Landes Rheinland-Pfalz, die nach Meinung ihrer Kritiker allzu sehr auf Großprojekte gesetzt hatte, einer grundsätzlichen Prüfung unterzogen wird, bei der sich notwendigerweise der Prioritätenkatalog im Sinne einer ganzheitlichen Lösung zu verändern hat, die z. B. nicht zuletzt eine langfristig vernünftige Kosten-/Nutzenrech-

nung, die Ressourcenschonung, den Natur- und Kulturschutz und nicht zuletzt ihre Sozialverträglichkeit impliziert.

Sachliche und qualifizierte Kritik an bestehenden Planungen kann zu deren Verbesserung und zum dauerhaften Gewinn für beide Seiten führen. Jemand, der diese Kritik an eigenen Fehlern zu übergehen oder herunterzuspielen sucht, erweist sich selbst und denen, für die er Verantwortung trägt, den schlechtestmöglichen Dienst und verliert an Glaubwürdigkeit.

Hartmut Hofrichter

Anmerkungen

- ¹ Den das Büro Heneghan Peng Architekten in Dublin 2009 mit einer im Grundriss S-förmigen Konstruktion gewann.
- ² Dem Aktionsbündnis gehören zum gegenwärtigen Zeitpunkt an: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.; Civilscape; Deutsche Burgenvereinigung (DBV); Deutsche Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte (DGUF); Deutsche Stiftung Denkmalschutz (DSD); Europa Nostra Deutschland; ICOMOS Deutschland; Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (RVDL); Rheinkolleg; Bürgerinitiative (BI) Rheinpassagen.