



Ministerium für Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur
Postfach 32 20 | 55022 Mainz

Herrn Staatssekretär
Rainer Bomba
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
11030 Berlin

DER STAATSSSEKRETÄR

Mittlere Bleiche 61
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-40 26
salvatore.barbaro@mwwk.rlp.de
www.mwwk.rlp.de

20. Dez. 2017

Mein Aktenzeichen
15211/53 407-0/50 (44)
Bitte immer angeben!

Ihr Schreiben vom

Ansprechpartner/-in / E-Mail
Herr Daum
guido.daum@mwwk.rlp.de

Telefon / Fax
06131 16-2880
06131 16-17-2880

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Abschnitt 2, Unterabschnitt 2, Nr. 35 (Ausbaustrecke Koblenz – Mainz) – Tunnelertüchtigung von Bank-, Bett- und Kammerecktunnel zwischen St. Goar und Oberwesel

Berücksichtigung der Welterbeverträglichkeit im Rahmen einer durchzuführen- den Kosten-Nutzen-Analyse

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 23.12.2016 wurde die Tunnelertüchtigung von Bank-, Bett- und Kammerecktunnel zwischen St. Goar und Oberwesel auf der Ausbaustrecke Koblenz – Mainz als Vorhaben des Potenziellen Bedarfs unter lfd. Nr. 35 in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen. Wie ich zwischenzeitlich in Erfahrung gebracht habe, werden die verschiedenen Tunnelvarianten derzeit einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen, deren Ergebnis eine Entscheidungsgrundlage für die Variantenauswahl sein soll.

Bei allen Varianten bleibt die grundsätzliche Bahnproblematik im Mittelrheintal bestehen bzw. verschärft sich durch den zusätzlich zu erwartenden Güterverkehr. Die jetzt anstehende Großinvestition aufgrund der technischen Notwendigkeit der Erneuerung der bestehenden Tunnel sollte deshalb zum Anlass genommen werden, die Grund-



satzfrage nach einer neuen Alternativbahntrasse außerhalb des Mittelrheintales nochmals zu diskutieren und die Möglichkeiten der Umsetzung zu untersuchen. Hierdurch könnte dem Welterbe Mittelrheintal eine sinnvolle Perspektive auf Erhaltung und lebenswerter Fortentwicklung eröffnet werden.

Das derzeit konkret zu prüfende Vorhaben der Ertüchtigung von Bank-, Bett- und Kammereckentunnel liegt im Kernbereich der UNESCO-Welterbestätte Oberes Mittelrheintal. In Artikel 4 ff des UNESCO-Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (UNESCO-Welterbekonvention) hat sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, alles in ihren Kräften stehende für den Schutz sowie die Erhaltung in Bestand und Wertigkeit der auf ihrem Hoheitsgebiet befindlichen Welterbestätten unter vollem Einsatz aller zur Verfügung stehenden Hilfsmittel zu tun. Nach § 3 des rheinland-pfälzischen Denkmalschutzgesetzes haben sämtliche öffentlich-rechtlichen Körperschaften, Anstalten und Stiftungen einschl. des Bundes und des Landes die Belange des Denkmalschutzes sowie die Verpflichtungen zur Bewahrung des Kulturerbes gemäß der UNESCO-Welterbekonvention zu berücksichtigen. Daher ist bei der Auswahl der Tunnelbauvarianten für die o.g. Maßnahme der Schutz sowie die Erhaltung der Welterbestätte Oberes Mittelrheintal in Bestand und Wertigkeit sowie der Erhalt der von der Maßnahme betroffenen Denkmäler sicherzustellen.

Der Flussabschnitt von Oberwesel bis Sankt Goar gilt als einer der wertvollsten und sensibelsten Orte im Welterbegebiet. Bei Oberwesel ändert sich das Erscheinungsbild der Talandschaft des Oberen Mittelrheintals. Der Wechsel von weicheren Ton- und Bänderschiefen zu sehr harten Sandsteinen bedingt eine Folge auffälliger Talverengungen, so beispielsweise am Roßstein gegenüber Oberwesel oder an der Loreley südlich von St. Goarshausen, wo sich der sonst 300 bis 400 m breite Strom auf nur 130 m verengt. Die die Schifffahrt behindernden, früher auch gefährdenden Felsriffe bilden eine der historischen Quellen für die Loreleysage.

Das maßgebliche unterstützende Fachgremium des UNESCO-Welterbekomitees für Entscheidungen über den Erhaltungszustand von Weltkulturerbestätten und die hieraus ggf. zu ziehenden Konsequenzen ist der Internationale Rat für Denkmalpflege (ICOMOS). Die Beschlussempfehlungen von ICOMOS werden seitens des UNESCO-Welterbekomitees in der überwiegenden Mehrheit der Fälle inhaltlich unverändert übernommen. Der Vizepräsident des Deutschen Nationalkomitees von ICOMOS, Herr



Prof. Christoph Machat, der auch Mitglied des Exekutivkomitees von ICOMOS International ist, hat bereits mehrfach – zuletzt in seinem Schreiben vom 17.04.2017 an Herrn Roland Polfalla in seiner Funktion als Vorstand der Deutschen Bahn AG – darauf hingewiesen, dass von den vorgestellten Tunnelbauvarianten ausschließlich die Variante „pink“ als weiterbeverträgliche Lösung angesehen werden kann. Diese Einschätzung, die auch sowohl von der rheinland-pfälzischen Denkmalfachbehörde als auch von mir als Regierungsbeauftragter für das Welterbe in Rheinland-Pfalz geteilt wird, dürfte die Grundlage weiterer Stellungnahmen von ICOMOS bilden, die bei einer etwaigen Befassung des UNESCO-Welterbekomitees mit dem Vorhaben zugrunde gelegt würden.

Dies vorausgeschickt, nehme ich in Abstimmung mit der Direktion Landesdenkmalpflege der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz als zuständige Denkmalfachbehörde zu den einzelnen Tunnelvarianten wie folgt Stellung:

1. Nordportale der Varianten rot, grün und blau

Die Nordportale der Varianten rot, grün 1 und 2 sowie blau können aus denkmalrechtlichen Aspekten sowie unter Welterbegesichtspunkten nicht akzeptiert werden, da diese Varianten nicht ohne die Vernichtung wertvoller Denkmalsubstanz umgesetzt werden könnten. Für die Errichtung der neuen Tunnelportale im Norden wäre auf Höhe des Bahnhofs St. Goar der Abbruch eines Teils der Stadtmauer einschließlich eines Stadtmauerturms erforderlich. Schon allein aufgrund des Denkmalwertes der Stadtmauer wäre eine denkmalrechtliche Genehmigung für den Abbruch von Teilen der Stadtmauer und/oder eines Stadtmauerturms nicht möglich. Neben ihrer Funktion als Wehranlagen sowie ihrer Dominanz für die Stadtbilder hoben die Stadtbefestigungen die besondere Bedeutung der befestigten Städte gegenüber anderen Siedlungen hervor. Die von den Grafen von Katzenelnbogen vermutlich Mitte des 14. Jahrhunderts errichtete Stadtbefestigung von Sankt Goar weist auf die große Bedeutung der Stadt aufgrund ihrer strategischen Lage als Zollstadt im Mittelalter hin. Der in Sankt Goar erhobene Zoll bildete finanziell die Grundlage für den Aufstieg der Grafen zu Katzenelnbogen zu einem der mächtigsten Adelsgeschlechter des Deutschen Reichs im Mittelalter. Zusammen mit dem Ausbau der Burg Rheinfels zur barocken Festung durch die Landgrafen von Hessen-Kassel im 17./18. Jahrhundert wurde auch die Stadtmauer ausgebaut und in das Verteidigungssystem eingebunden, das damit zu den



stärksten in Deutschland gehörte. Deshalb gebührt der Stadtbefestigung von Sankt Goar nicht nur in der mittelalterlichen, sondern auch in der barocken Wehrarchitektur ein besonderer Rang.

Demzufolge ist – unabhängig davon, dass substanzielle oder visuelle Beeinträchtigungen von Denkmälern im Welterbegebiet dem Welterbestatus immer abträglich sind – die Stadtbefestigung von Sankt Goar von besonderer Bedeutung für den außergewöhnlichen universellen Wert und die Integrität des Oberen Mittelrheintals, die Grundlage für die Anerkennung als Welterbestätte sind. Die Anerkennung des außergewöhnlichen universellen Wertes wurde neben der Schönheit der außergewöhnlichen Kulturlandschaft mit ihrer oft dramatischen Topographie u.a. mit der Siedlungs- und Baugeschichte des Tals, der Bedeutung des Tals als Transport und Handelsroute, sowie der Bedeutung des Tals für die damaligen politischen Rahmenbedingungen und die Europäische Geschichte begründet. Hierfür stellt die Stadtbefestigung Sankt Goar – neben ihrer Geltung als reines Baudenkmal – als Befestigung einer herausragenden Zollstadt sowie aufgrund der mehrfachen Belagerungen und Zerstörungen ein herausragendes Zeugnis dar. Sie gehört damit zu den wesentlichen Grundlagen für den universellen Wert der Welterbestätte. Deshalb ist sowohl unter denkmalfachlichen als auch unter Welterbe Gesichtspunkten eine Zerstörung der Substanz oder eine Störung der visuellen Integrität der noch vorhandenen Stadtbefestigung von Sankt Goar unbedingt zu vermeiden.

2. Nordportal der Varianten gelb, orange und pink

Bei Burg Rheinfels handelt es sich um eine sehr bedeutende, das Mittelrheintal prägende Burg, die ein einheitliches, zusammengehörendes Erscheinungsbild mit dem Burgberg bildet. Die Visualisierung des nördlichen Tunnelportals der Varianten gelb, orange und pink macht deutlich, dass durch das nördliche Tunnelportal dieser Varianten eine erhebliche Beeinträchtigung von Burg und Burgberg zu erwarten ist. Dennoch ist dieser Variante aus den o.g. Gründen der Vorzug gegenüber den geplanten Nordportalen der Planungsvarianten rot, grün 1 und 2 zu geben, da hier keine Denkmalsubstanz unmittelbar zerstört wird.



Allerdings ist bei der Gestaltung des Tunnelportals an dieser Stelle höchste Sensibilität erforderlich, um die Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes von Burg Rheinfels einschließlich des Burgberges auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen. Hierbei sollte darüber nachgedacht werden, ob und wie die in der derzeitigen Visualisierung prominent zu Tage tretenden Stütz- und Schutzmauern besser in den natürlichen bzw. gestalteten Hang eingebunden und ggf. von ihm überdeckt werden können. Bei den technischen Bauteilen, für die dies nicht möglich ist, muss durch architektonische, landschaftsarchitektonische und städteplanerische Maßnahmen bereits im Planungsprozess eine hohe gestalterische Qualität – verbunden mit einer hohen Materialqualität bei der Ausführung – mit dem Ziel einer Vermeidung bzw. Minimierung der visuellen Auswirkungen auf Burg und Burgberg gewährleistet werden.

3. Südportale

Die aufwendigen neugotischen Tunnelportale der bestehenden Tunnel greifen bewusst spätmittelalterliche Formen der Burgenarchitektur auf und integrieren sich gut in das Landschaftsbild. Die neuen Tunnelportale werden sich hingegen allein aufgrund ihrer Dimensionierung und der erforderlichen Rettungsplätze nicht ohne erhebliche Störungen in die Landschaftsästhetik dieses hochsensiblen für den außergewöhnlichen universellen Wert wesentlichen Abschnitts des Flusstals integrieren lassen.

Bei den Südportalen der Varianten gelb und grün 2 und der etwas weiter nördlich liegenden Varianten orange und grün 1, wäre mit der Schaffung eines neuen Tunnelportals mit flankierenden Stützwänden der am nördlichen Stadtausgang von Oberwesel gelegene Oelsberg betroffen. Das bereits 1216 als Stadt bezeichnete Oberwesel wird durch die beiden gotischen Pfarr- und Stiftskirchen, die Schönburg und die 16 Türme der noch fast vollständig erhaltenen Stadtmauer geprägt. Trotz Beschädigungen im Dreißigjährigen Krieg und im Pfälzischen Erbfolgekrieg 1689, dem Durchbruch der Rheintalstraße 1828/30, dem Stadtbrand von 1850 und dem Bau der Eisenbahn von 1857, gehört das erhaltene Stadtbild Oberwesels zu den großartigsten Stadtbildern – nicht nur – am Mittelrhein, auf dessen ungestörte Erhaltung ein ganz besonderes Augenmerk gerichtet werden muss. Beispielhaft hat man von der Schönburg aus einen Blick über Oberwesel mit be-



deutenden mittelalterlichen Bauten wie der Liebfrauenkirche, der Pfarrkirche St. Martin, der Stadtmauer einschl. der Stadtmauertürme und weiterer historischer Gebäude, eingebettet in die Flusslandschaft des Mittelrheintals, wo sich das Tal am Stadtausgang von Oberwesel in einer nahezu rechtwinkligen Flussbiegung verengt. Diese Aussicht ist nicht nur in Bezug auf das erhaltenswerte Stadtbild und die Kulturlandschaft, sondern auch in Bezug auf die Rheinromantik von Bedeutung, aufgrund derer der Mittelrhein im 19. Jahrhundert zu einem unverwechselbaren Symbol für das europäische Mittelalter wurde.

Aus südlicher Blickrichtung wäre im Norden ein neues, großdimensioniertes Tunnelportal mit Rettungsplätzen als Ingenieurbauwerk am Beginn der Rheinbiegung als deutlich störend im Zusammenhang mit dem Stadtbild wahrnehmbar, wobei sich die Varianten gelb und grün 2 noch störender auswirken würden als Varianten orange und grün 1. Von einer erheblichen Beeinträchtigung wäre allerdings auch bei den Varianten orange und grün 1 auszugehen. Der Bau eines solchen Tunnelportales würde das Landschaftsbild und die Landschaftsästhetik – nicht nur beim Blick von der Schönburg aus – massiv stören und hätte damit direkten negativen Einfluss auf den universellen Wert und die visuelle Integrität der Welterbestätte.

Vom Südportal der Variante pink mit neuem Haltepunkt im südlich der Ortslage gelegenen Gewerbegebiet wäre die Stadtansicht von Oberwesel hingegen nicht nachteilig beeinträchtigt. Angesichts der starken Vorbelastung aufgrund des bereits vorhandenen Gewerbegebietes, entsteht beim Südportal der Variante pink gegenüber den südlichen Tunnelportalen der anderen Planungsvarianten ein relativ geringer Eingriff in das Landschaftsbild. Mögliche visuelle Beeinträchtigungen der Schönburg einschl. des Burgbergs in der Fernwirkung müssten ggf. im Rahmen der weiteren Planungen näher geprüft und durch gestalterische Maßnahmen auf ein Minimum reduziert werden.

Zusammenfassend kann in Bezug auf die südlichen Tunnelportale unter denkmalpflegerischen und Welterbegesichtspunkten ausschließlich der Standort des Südportals der Variante pink als unbedenklich eingestuft werden.



4. Bahnlärm

Bereits in der Beschreibung des außergewöhnlichen universellen Wertes (Statement of outstanding universal value) des Oberen Mittelrheintals stellt das UNESCO-Welterbekomitee (Beschluss 35 COM 8E, 2011) fest, dass die Schienenstrecken entlang des Rheins zur Verlärmung des Oberen Mittelrheintals beitragen und fordert, dass diese Belastung gemildert werden muss. Mit Beschluss Nr. 39 COM 7B.78 (2015) fordert das UNESCO-Welterbekomitee die Bundesrepublik Deutschland und die betreffenden Behörden nochmals dringend auf, ihre Infrastrukturprogramme zu nutzen, um die Senkung des Bahnlärms zur Priorität zu machen und technische Verbesserungen an Schienen und Tunneln zu fördern. Während bei den Varianten rot, grün 1 und 2 sowie blau nicht mit einer nennenswerten Lärmentlastung zu rechnen ist und bei den Varianten gelb und orange in erster Linie allein Sankt Goar und Sankt Goarshausen vom Bahnlärm entlastet würden, würde die Rheinstraße bei Variante pink auf einer Strecke von über 9 Kilometern – also mehr als 13 Prozent des gesamten Welterbegebietes – vom linksrheinischen Bahnlärm entlastet. Hiervon betroffen wären neben den Gemeinden Sankt Goar, Oberwesel und Sankt Goarshausen im Tal auch die Höhengemeinden Patersberg, Urbar, Bornich, Heide und Dörscheid sowie große Teile der Premiumwanderwege Rheinsteig und Rheinburgenweg. Insoweit ist auch unter dem Gesichtspunkt Bahnlärm die Tunnelplanungsvariante pink als welterbeverträglichste Lösung zu betrachten.

Allerdings wird bei Umsetzung der Variante pink von verschiedenen Gemeinden im Mittelrheintal eine Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge befürchtet, die zu einer weiteren Steigerung des Bahnlärms in diesen Gemeinden führen würde. Deshalb ist die Entwurfsgeschwindigkeit, mindestens aber die Vorgabe für die im Betrieb tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit, so zu bemessen, dass es nicht zu einer Geschwindigkeitserhöhung des Bahnverkehrs in den Ober- und Unterliegergemeinden des Tunnels kommt. Darüber hinaus müssen flankierende, welterbeverträglich ausgestaltete Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Welterbegebiet vorgesehen werden, da bei allen Tunnelvarianten mit einer quantitativen Erhöhung des Schienenverkehrs zu rechnen ist.



5. Sicherung der Denkmalsubstanz

Bei Umsetzung der Varianten gelb, pink und orange ist in Sankt Goar ein Unterbohren des Burgbergs der sehr bedeutenden und das Mittelrheintal prägenden Burg Rheinfels erforderlich. Ohne technische Sicherungsmaßnahmen könnten sich die damit verbundenen Erschütterungen direkt und nachhaltig auf die Burg Rheinfels auswirken. Der Fels, bestehend aus schiefriger klüftiger Grauwacke, steht direkt an der Burg an, teilweise sind ihre Mauern und Gebäude direkt darauf gegründet. Darüber hinaus sind zahlreiche Burgbereiche in einem akut schlechten Zustand, was bei den Bauarbeiten berücksichtigt werden muss. Deshalb ist durch geeignete technische Maßnahmen (z.B. Berücksichtigung bei der konkreten Trassenwahl im Rahmen der Planungen, erschütterungsarme Baudurchführung durch Wahl des Bohr- bzw. Sprengverfahrens, technische Sicherungsmaßnahmen direkt an der Burg usw.) eine nachhaltige Beeinträchtigung oder Zerstörung der Bausubstanz der Burg Rheinfels zu verhindern.

Bei der Variante pink würde sich aufgrund der erforderlichen Unterbohrung des Burgbergs der Schönburg bei Oberwesel dieselbe Problematik für die Sicherung der Substanz dieses herausragenden Baudenkmals stellen. Auch hier wären ggf. ebenfalls entsprechende technische Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Bei den Varianten rot, blau, grün 1 und 2, gelb und orange wäre darüber hinaus zu prüfen, inwieweit durch die zu erwartende Zunahme des Bahnverkehrs eine Gefährdung der Bausubstanz der direkt am Bahndamm gelegenen mittelalterlichen Stadtmauer mit ihren Türmen sowie für die übrigen angrenzenden Baudenkmäler verbunden sein kann.

In allen Fällen muss frühzeitig geprüft werden, ob die ggf. notwendigen technischen Sicherungsmaßnahmen denkmalpflegerisch vertretbar sind. Zur Sicherstellung der Objekte werden bereits jetzt ein Beweissicherungsverfahren und eine baubegleitende Beobachtung angeregt.



6. Stillzulegende Bahntrassen

Die Perspektiven zum künftigen Umgang mit den bisherigen, im Rahmen der Erüchtigungsmaßnahmen stillzulegenden Bahnstrecken muss bei den weiteren Überlegungen berücksichtigt werden. Hierbei ist besonderes Augenmerk auf die Erhaltung der denkmalgeschützten Tunnelportale zu legen.

7. Bundesgartenschau 2031

Es ist vorgesehen, dass sich das gesamte Welterbegebiet Oberes Mittelrheintal für die Ausrichtung der Bundesgartenschau 2031 bewirbt. Ein entsprechender Beschluss soll in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Anfang Januar 2018 gefasst und die Bewerbung Mitte Januar 2018 eingereicht werden. Es ist darauf zu achten, dass die Durchführung der Baumaßnahmen zur Tunnelertüchtigung terminlich nicht mit der Durchführung der Bundesgartenschau kollidiert.

8. Raumordnungsverfahren

Vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens sind die Raumverträglichkeit des Vorhabens in einem Raumordnungsverfahren, welches im Zuständigkeitsbereich des Ministeriums des Innern und für Sport als oberste Landesplanungsbehörde geführt wird, zu prüfen. Aus o.g. Gründen sollte ausschließlich die Trassenvariante "pink" in dieses Verfahren eingebracht werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Prof. Dr. Salvatore Barbaro

Regierungsbeauftragter für das Welterbe in Rheinland-Pfalz