

Bürgerinitiative OBERWESEL 22

Zukunft **trotz** Bahn !



Bürgergespräch, 17.11.2014
"Tunnelprojekt DB AG"
Jugendheim Oberwesel

Oberwesel 22

Zukunft **trotz** Bahn!

AGENDA 17.11.2014 Jugendheim Oberwesel

1. Begrüßung & Moderation

Angelika Albrecht & Frank Wenninger / BI-Vorstandsmitglieder

2. Stand des DB-Tunnelprojektes nach der letzten Arbeitskreissitzung

Harald Steppat / 1. Vorsitzender der BI

3. Position der VG St.Goar-Oberwesel und weiteres Vorgehen

Thomas Bungert / Verbandsgemeindebürgermeister VG St.Goar-Oberwesel

4. Position der Stadt Oberwesel und weiteres Vorgehen

Jürgen Port / Stadtbürgermeister Oberwesel

5. Position der "Oelsberg"- Winzerschaft

Jörg Lanius / Vertreter d. Winzerschaft , 3. Vorsitzender der BI

6. Podiumsdiskussion & Fragen

Podium: T.Bungert, J.Port, M.Stiehl, J.Lanius, E.Zeuner, H.Steppat

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

Stand des DB-Tunnelprojektes nach der letzten Arbeitskreissitzung
Harald Steppat / 1. Vorsitzender der BI

- **Rückblick**
- **Überwältigendes Votum für „pink“ !**
- **Geplanter Streckenverlauf für Variante „pink“**
- **Zukunftschancen durch Variante „pink“**
- **Weiteres Vorgehen & Aufgaben der Bürgerinitiative**

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Rückblick

- ❑ Info-Veranstaltung DB AG am 06.02.2014, Rheinfelshalle St.Goar
- ❑ Gründung der BI am 16.02.2014
- ❑ Informationsveranstaltung am 18.02.2014, Kulturhaus Oberwesel
 - angekündigte “Nächste Schritte”:
 - Teilnahme der BI am Vorplanungs-Arbeitskreis der IFOK / DB AG am 13.03.2014 in Oberwesel ✓
 - Aktive Bürgereinbindung in die Vorplanungen zum Tunnelbau bei Oberwesel der DEUTSCHE BAHN AG ✓
 - Aufnahme einer Planungsvariante „Stadtumgehung Oberwesel“ in die Vorplanungen der DEUTSCHEN BAHN AG ! ✓
 - Eingabe an die Landesregierung von RHEINLAND-PFALZ mit der Bitte um Stellungnahme zu den Vorplanungen der Bahn ✓
 - Eingabe an die deutsche UNESCO –Welterbe -Kommission mit der Bitte um Stellungnahme zu den Vorplanungen der Bahn ✓
 - Forderung belastbarer FAKTEN (!) zu den einzelnen Planungsvarianten von der DB AG und Erstellung von Gutachten ✓ bevor “Fakten” geschaffen werden !
 - Organisation des BÜRGERPROTESTS ! ✓

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Rückblick



2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

- **Überwältigendes Votum für „pink“ !**
Vereine, Verbände und Organisationen lassen keinen Zweifel !

DJK Rheinwacht 1924 Oberwesel e.V.
DJK Rheinwacht 1924 Oberwesel e.V., 55430 Oberwesel
Mitglied des DJK Sportverbandes und des Sportbundes Rheinland
1. Vorsitzende
Christa D'Avia
Wermerstr. 7b
55430 Oberwesel
Tel. 06744-7892
1.vorsitzende@djk-oberwesel.de

KOLPINGSFAMILIE OBERWESEL
Kolpingfamilie Oberwesel · Mainzer Straße 62 · 55430 Oberwesel
DB Projektbau Niederlassung Mitte
Referat Tunnelbau
z. H. Herrn Gunnemann
Hahnstraße 52
60528 Frankfurt am Main
Marius Stiehl (Vorsitzender)
Mainzer Straße 62
55430 Oberwesel
Tel. 06744 711266
Mail: vorstztz@kf-ow.de

Bauverein Historische Stadt Oberwesel e.V.
Mainzerstraße 15 · 55430 Oberwesel
Bauverein Historische Stadt Oberwesel e.V.
DB Projektbau Niederlassung Mitte
Referat Tunnelbau
z. Hd. Herrn Gunnemann
Hahnstraße 52
60528 Frankfurt/M.
VORSITZENDER
Walter Weiler
stellv.
VORSITZENDER
Thomas Brann

**DJK: „ ... kommt für uns als einzige Variante ... nur die Variante „pink –Um-
Fahrung Oberwesel“ in Frage“**
**KOLPINGSFAMILIE: „... spricht sich daher für die Tunnelvariante „pink“
als einzig akzeptable Variante aus.“**
**BAUVEREIN: „...hat sich einstimmig der Forderung des Stadtrates
(Var. „pink“) angeschlossen“.**

Die DJK Rheinwacht 1924 Oberwesel e.V. ist mit 1.565 Mitgliedern der größte Sportverein im Rhein-Hunsrück-Kreis und bietet Sport und mehr ... auf der Basis christlicher Wertorientierung. Rund 45 Übungsleiterinnen und Übungsleiter leisten ein wöchentliches Sportprogramm von über 50 Sportangeboten aus 25 Sportarten. Einige Auszeichnungen der Vergangenheit:
2006 Zukunftspreis des Sportbundes Rheinland
2007 Qualitätsiegel „SPORT PRO GESUNDHEIT“ des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) und der Bundesärztekammer.
2008 Stern des Sports/Ehrung durch Bundeskanzlerin Merkel und DOSB-Präsident Bach in Berlin
2009 Die DJK Oberwesel erhält das 22. DOSB-Qualitätsiegel und ist damit Spitze in Rheinland-Pfalz
2010 Kooperation DJK Oberwesel und Kinderpartei Oberwesel zur bewegungsorientierten Gesundheitsförderung
2011 Die DJK Oberwesel begrüßt die 1.500 Mitglieder, Mannen, Frauen u. Misch-SausenStag Deutsche Meister im Bogenschießen
2012 Die DJK Oberwesel erhält den Staffellaub „DJK setzt Zeichen - Akzente für mehr Menschlichkeit im Sport und durch Sport“
2013 Das Qualitätsverpflicht für Herzuggruppen wird der DJK Oberwesel vom Landesverband für Prävention und Rehabilitation von Herz-Kreislauferkrankungen verliehen.
2014 90 Jahre DJK Rheinwacht 1924 Oberwesel e.V.

Marius Stiehl
Vorsitzender
Bankverbindungen:
Kontokorrentkonto Rhein-Hunsrück (BLZ 560 517 00) Kto.-Nr. 2210 300
IBAN DE88 5605 1700 0002 2103 00 BIC MALADE3333
Wolfsrud Rhein-Nahe-Hunsrück eG (BLZ 560 900 00) Kto.-Nr. 812 076
IBAN DE38 5609 0000 0000 8100 76 BIC GENODE3333E

Mit freundlichen Grüßen
Walter Weiler
Vorsitzender
Vorsitzender Dipl.-Ing. (FH) Walter Weiler, Mainzerstrasse 15, 55430 Oberwesel

Kto. Nr. 220 24 22
BLZ 560 517 00
IBAN DE 73 5605 1700 0002 2024 22
BIC MALADE3333

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

- **Überwältigendes Votum für „pink“ !**
Vereine, Verbände und Organisationen lassen keinen Zweifel !

Oberweseler Gewerbeverein e.V.
Vorstand: Christian Jäckel
Liebfrauenstraße 50 · 55430 Oberwesel · Tel. 06744/209 · Fax 06744/1304
Internet: www.ogv-mittelrhein.de · E-Mail: kontakt@ogv-mittelrhein.de



Oberweseler Gewerbeverein e.V.
Vorstand: Christian Jäckel
Liebfrauenstraße 50 · 55430 Oberwesel · Tel. 06744/209 · Fax 06744/1304
Internet: www.ogv-mittelrhein.de · E-Mail: kontakt@ogv-mittelrhein.de





SV VESALIA 08
OBERWESSEL

- Fußball
- Handball
- Turnen
- Karate

Sportverein Vesalia 08 e.V. · Postfach 107 · 55430 Oberwesel
DB Projektbau Niederlassung Mitte
Referat Tunnelbau
z.Hd. Herrn Gunnemann
Hahnstr. 52
60528 Frankfurt/M.

Oberwesel, 08.10.2014
E-Mail: kontakt@vesalia08.de
Internet: www.vesalia08.de

Tunnelprojekt Oberwesel

Oberweseler Gewerbeverein e.V. · Liebfrauenstraße 50 · 55430 Oberwesel
DB Projektbau GmbH Niederlassung Mitte
Referat Tunnelbau
zu Hd. Herrn Gunnemann
Hahnstraße 52
60528 Frankfurt am Main

8. Oktober 2014

Aus Sicht des Oberweseler Gewerbes befürchten wir bei allen anderen Tunnel-Varianten vor allem:

- durch die erhöhte Lärm- und Erschütterungsbelastung sinkt die Lebensqualität auf ein unerträgliches Maß, wodurch immer weniger Menschen in Oberwesel leben werden
- der Tourismus leidet besonders stark unter immer mehr und immer schnelleren Güterzügen
- die zuletzt erfolgreiche Strategie zur Ansiedlung neuer Betriebe würde unmöglich und der erhebliche - finanzielle und ideelle - Einsatz zunichte gemacht

Der starke Kaufkraftverlust der damit einher geht, wird zu Geschäftschließungen und dem Verlust von vielen Arbeitsplätzen führen. Der wirtschaftliche Exodus von Einzelhandel, Gastgewerbe und

GEWERBEVEREIN: „ ... nur die Tunnelvariante 6 „pink“ bietet Oberwesel und seinen Bewohnern künftig Entwicklungschancen“
VESALIA: „ ... kommt daher als einzige Variante ... nur die Variante „pink-Umfahrung von Oberwesel“ in Frage“

Umfahrung von Oberwesel ist ein Muss

Sehr geehrte ...
sehr geehrte ...
die letzte T ...
Oberwesel ...

Wir vertreten ...
optimale St ...
Erfolge zur V ...

Doch nun s ...
Planungen o ...
Oberwesel ...

Wir sind der Überzeugung, dass ausschließlich die Tunnelvariante 6 „pink“ (Umfahrung von Oberwesel), die Zerstörung des Wirtschaftsstandort Oberwesel verhindern kann. Bei allen anderen Varianten erwarten wir eine Vielzahl von irreparablen Schäden, welche die Zukunft unserer Stadt unmöglich machen werden.

./. Seite 2

Mit freundlichen Grüßen

Lucas Zeuner
(1. Vorsitzender)

Frank Port
(Geschäftsführer)

Bankverbindungen:

| | | |
|---|---|-----------------------------------|
| Volksbank Rhein-Nahe-Hunsrück eG | Konto-Nr. 808 456 IBAN DE02 5609 0000 0000 8084 56 | BLZ 560 900 00 BIC GENODE33HRE |
| Kreisparkasse Rhein-Hunsrück | Konto-Nr. 2 206 589 IBAN DE84 5605 1790 0002 2065 89 | BLZ 560 517 90 BIC MALADE33ISM |

Christian Jäckel
Marion Persch
Roland Schmelzeisen
Franziskus Weinert

Stadtmanagement Oberwesel

Lena Höver
Jürgen Port

Bankverbindungen:

| | | |
|---|---|-----------------------------------|
| Volksbank Rhein-Nahe-Hunsrück eG | Konto-Nr. 808 456 IBAN DE02 5609 0000 0000 8084 56 | BLZ 560 900 00 BIC GENODE33HRE |
| Kreisparkasse Rhein-Hunsrück | Konto-Nr. 2 206 589 IBAN DE84 5605 1790 0002 2065 89 | BLZ 560 517 90 BIC MALADE33ISM |

Spartstätten:
Rheinländer Stadion, An der B9, 55430 Oberwesel
Sportplatz Schulzentrum, Kirchstraße, 55430 Oberwesel

Geschäftsführer/Vorstand:
1. Vorsitzender: Lucas Zeuner
2. Vorsitzender: Wolfgang Ahrens
Geschäftsführer: Frank Port
Kassierer: Maximilian Jäckel

Bankverbindungen:
Kreisparkasse Oberwesel eG
IBAN DE17 7569 5170 0000 020167 1 | BIC: MALADE33ISM
Volksbank Rhein-Nahe-Hunsrück eG
IBAN DE95 6900 0000 0002 0812 10 | BIC: GENODE33HRE

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

- **Überwältigendes Votum für „pink“ !**
Vereine, Verbände und Organisationen lassen keinen Zweifel !

Teilnehmergemeinschaft Oberweseler Oelsberg

1. Vorsitzender: Peter Stahl
2. Vorsitzender: Jörg Lanius
Am Talblick 6

55430 Oberwesel-Dellhofen

An die
DB Projektbau NI. Mitte
Referat Tunnelbau
z.H.: Herr Gunnemann
Hahnstrasse 52

60528 Frankfurt/M

Oberwesel, 24.08.2014

Betr. Bahnlinie Bingen Koblenz
Tunnelerneuerung Bank-, Bett- und Kammereckentunnel

Sehr geehrte

nach

betreffend

Variante

Durch

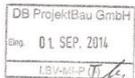
heraus

verantwortlich

Aus der

Grund

Verfügung



Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk, Simmerer Straße 12 56154 Boppard

– EINSCHREIBEN –
IFOK GmbH
Frau Marion Müller vom Berge
Tal 21

80331 München

Position Pro Rheintal zum Kammereckentunnel

Sehr geehrte Frau Müller vom Berge,



Frank Gross
1. Vorsitzender Pro Rheintal e.V.
Simmerer Straße 12
56154 Boppard
Telefon: 06742 801069-0
Telefax: 06742 801069-1
info@pro-rheintal.de
www.pro-rheintal.de

10. Oktober 2014



Entsprechend kann Pro Rheintal mit Blick auf alle Menschen und Kommunen im Tal baulichen Maßnahmen, die der Streckenertüchtigung dienen und noch mehr Verkehr oder schnelleren Verkehr ins Tal bringen, nur dann zustimmen, wenn Strecken und Fahrzeuge so weit saniert sind, dass die gesundheitsrelevanten Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Derzeit sind lediglich 5 – 8 dB(A) an Lärminderung in Aussicht gestellt, und das erst ab 2020, d. h. fast 50 Jahre nach Verabschiedung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BimSchG) und mehr als 20 Jahre nach Beginn der Lärmsanierung der Rheintalstrecke – das ist inakzeptabel.

Um den Kammereckentunnel der zeitlichen Planung entsprechend ausbauen zu können, sind also für die gesamte Mittelrheinbahnstrecke weitere Sanierungsmaßnahmen vorzusehen, die über die Machbarkeitsuntersuchung des Beirats „Leiseres Mittelrheintal“ hinausgehen und insgesamt eine Lärminderung von mindestens 30 dB(A) ergeben müssen. Das ist finanziell zumutbar und die Umsetzung technisch wie zeitlich möglich.

Was die Tunnelvarianten betrifft, so kommt für Pro Rheintal nur die „Variante Pink“

TG Oelsberg: (zu Var. „gelb“ & „orange“) „...keiner dieser beiden Varianten zustimmen und diese mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln verhindern“.
PRO RHEINTAL: „Was die Tunnelvarianten betrifft, so kommt für PRO RHEINTAL nur die „Variante Pink“ in Frage ...“

Mit freundlichen Grüßen

Peter Stahl

Jörg Lanius

aufheben und damit einen Vorsorgetatus manifestieren.

Das bedeutet, dass nachts der Verkehr nicht lauter sein darf als L_{max} 49 dB(A) und tagsüber L_{max} 59 dB(A). Derzeit messen wir nachts L_{max} 78 – 85 dB(A) und wenn man von den gesundheitlich relevanten Maximalpegeln ausgeht, dann werden gar 95 – 110 dB(A) gemessen. Das sind also 30 – 50 dB(A), die es hier zu laut ist.

Bürgernetzwerk Pro Rheintal e. V.

Frank Gross
Spracher



2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

- **Überwältigendes Votum für „pink“ !**
Vereine, Verbände und Organisationen lassen keinen Zweifel !

An

DB ProjektBau GmbH
Frau Jansen und Herr Gunnemann
Regionalbereich Mitte
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt/Main

Sowie

DB NetzAG
Vertrieb und Fahrplan (I, NM-MI)
Gisbert Brauner
Leiter
Pfarrer-Perabo-Platz 4
60326 Frankfurt/Main

- Per Mail -

Mainz, 10. 10. 14

St. Goar, Oberwesel, Erneuerung Kammereck-, Bank- und Betttunnel –
Ergänzung (Varianten gelb, orange, pink) zur Kurzeinschätzung vom 9. 4. 2014

Sehr geehrter Herr Gunnemann, sehr geehrte Frau Jansen, sehr geehrter Herr Brauner,

die Direktion Landesdenkmalpflege hat mit Mail vom 9. 4. 2014 eine
Einschätzung der seinerzeit in Rede stehenden Tunnelvarianten rot, gelb
vorgenommen. Wir ergänzen diese hiermit um eine weitere Einschätzung
neuen Varianten orange und pink. Eine abschließende offizielle Stellungnahme
erfolgt erst im vorgeschriebenen Behördenbeteiligungsverfahren der
Raumordnungs- oder Planfeststellungsverfahren.

Für St. Goar bestehen auch bei den neuen Varianten orange und pink
vorgebrachten grundsätzlichen denkmalpflegerischen Bedenken:

Nordportal des Tunnels: Vorgesehen ist eine Untertunnelung der gesamten Stadt mit
einem Auslass unterhalb der Burg Rheinfels und die Schaffung eines neuen
Haltepunkts. Das dafür notwendige Unterbohren des Burgbergs halten wir für
äußerst problematisch, da die damit verbundenen Erschütterungen sich sicherlich
direkt und nachhaltig auf die Burg Rheinfels auswirken würden. Der Fels, bestehend
aus schieferiger klüftiger Grauwacke, steht direkt an der Burg an, teilweise sind die
Mauern und Gebäude direkt darauf gegründet. Zudem sind viele Burgbereiche
ohnehin in akut schlechtem Zustand. Insofern befürchten wir eine nachhaltige
Beeinträchtigung oder Zerstörung der Bausubstanz der sehr bedeutenden und das

Mittelrheintal prägenden Burg Rheinfels. Hinzu kommt durch den Bau
entsprechender Stützwände, neuem Tunnelportal und neuem Haltepunkt eine
Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes von Burg und Burgberg. Burg und
Burgberg gehören historisch zusammen und werden bis heute in einem Bild
wahrgenommen.

Für Oberwesel führen wir im Folgenden aus:

Südportale der Tunnel:

In den Varianten orange und gelb wäre mit der Schaffung eines neuen Tunnelportals
mit flankierenden Stützwänden der am nördlichen Stadtausgang gelegene Oelsberg
betroffen. In Variante orange liegt das Tunnelportal weiter nördlich und damit weiter
entfernt von der Stadt als in Variante gelb. Oberwesel hat eines der großartigsten
Stadtbilder im Mittelrheintal, auf dessen ungestörte Erhaltung ganz besonderes
Augenmerk gerichtet werden muß. Von südlichem Blick aus wäre das neue
Tunnelportal im Zusammenhang mit dem Stadtbild wahrnehmbar, wobei Variante
gelb sich störender auswirken würde als Variante orange. Von einer
Beeinträchtigung wäre allerdings auch bei Variante orange auszugehen, deren
Ausmaß jedoch einer gesonderten Prüfung unterzogen werden müßte.

Die Variante pink sieht einen sehr langen, in weitem Bogen westlich der Stadt
St. Goar verlaufenden Tunnel mit einem südlichen Endportal im Mittelrheintal.

Völlig außerhalb der bisherigen Betrachtungen steht die Frage nach einer
Perspektive für den alten Streckenabschnitt mitsamt der Erhaltung der
denkmalgeschützten Tunnelportale. Hier wäre eine Gesamtbetrachtung notwendig,
weshalb wir bitten, dieses Thema in die weiteren Planungen einzubeziehen. Ebenso
müßte eine angemessene und weiterverträgliche Gestaltung der neuen
Tunnelportale und der flankierenden Stützwände in die zukünftigen Planungen und
Kostenschätzungen aufgenommen werden.

Hinsichtlich der Grundsatzfrage nach einer insgesamt neuen Bahntrasse außerhalb
des Mittelrheintales verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 9. 4. 2014.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.
i.A.

Dr. Doris Fischer

GDKE, Dir. Landesdenkmalpflege
Schillerstraße 44
55118 Mainz

Landes-Denkmalpflege Rheinland-Pfalz:

„... wäre hier der Variante pink der Vorzug zu geben.“

bekannt und muß hier nicht näher erörtert werden. Durch die Varianten gelb, orange
und pink wäre die Stadt St. Goar weitgehend vom Bahnlärm entlastet. Die
denkmalpflegerische Problematik besteht hier allerdings bei allen Varianten. In
Oberwesel gäbe es dagegen eine solche Lärmentlastung nur bei Variante pink,
während sich die Situation bei den beiden anderen Varianten in Folge des zu
erwartenden steigenden Bahnlärms noch verschärfen würde. Für die direkt am
Bahndamm gelegene mittelalterliche Stadtmauer mit ihren Türmen sowie für die
übrigen angrenzenden Baudenkmäler könnte damit dann eine Gefährdung ihrer
Bausubstanz verbunden sein. Insofern wäre hier der Variante pink der Vorzug zu
geben.

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Überwältigendes Votum für „pink“ !

Vereine, Verbände und Organisationen lassen keinen Zweifel !

NATURSCHUTZ- BIOLOGIE
LANDSCHAFTS- ÖKOLOGIE

Ulrich G. Sander
- Diplom- Biologe -

Bonn, 02.10.2014

**Zusammenfassung:
Naturschutz- und artenschutzrechtliche Konflikte bei
Eingriffen im Bereich des Oberweseler Oelsbergs
(Erneuerung von Bank-, Bett- und Kammereckentunnel:
Varianten gelb und orange)**

Grobs Bilanzierung des Eingriffs:

- Gravierende baubedingte Störungen und Verlust beträchtlicher Flächen des Oelsbergs als wertvolles Weinanbaugebiet und zugleich Lebensraum bedrohter und streng geschützter, wärmeliebender Tierarten.
- Damit umhergehend massive Störung des Vogelschutzgebiets Mittelrheintal und der ursprünglich vorgesehenen Erhaltungsziele.
- Massive artenschutzrechtlich Tierarten, die in diesem E betroffen und können nicht Gruppen Vögel und Fleder geschützte Anhangs-Arten
 - Rotflügelige Odlands
 - Zauneidechse
 - Mauereidechse
 - Schlingmutter
- Zerstörung und Störung g FFH-Anhangsarten)

Bewertung der Datenlage

- Bislang keine Berücksichtigung damit bekamter Vorkommen
- Teilweise nicht nachvollziehbare Interpretation und Prognose geringer Konflikte mit der untersuchten Gruppe der Vögel sowie fehlende Auswertung vorhandener (publizierter) Daten.
- Keine differenzierte Darstellung der Flächen-Konflikte hinsichtlich wertvoller Lebensräume, bereits vorhandener Ausgleichs- bzw. Artenschutzmaßnahmen („CEP-Maßnahmen“) notwendig, die rechtzeitig vor Beginn des Eingriffs durchzuführen und deren Erfolg vorab nachzuweisen ist. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese oft nur schwer durchzuführen sind und der – nachzuweisende – Erfolg nicht planbar ist.

Einschätzung der Verfahrensweise zur Variantenbeurteilung

- In den vorliegenden Unterlagen werden gravierende Konflikte durch die Tunnelportale der Varianten orange und gelb trotz vorhandener Daten nicht thematisiert.
- Die Untersuchungen zur Fauna beinhalten eine nur unvollständige Auswahl von Zielgruppen.
- Da die Untersuchungen, Auswertungen und Schlussfolgerungen weder umfassend, noch zielführend, noch sehr tiefgreifend sind, ist die Charakterisierung der Varianten, die in den Oelsberg eingreifen, aus Natur- und Artenschutzsicht nicht transparent genug. Für den Prozess der Variantenbeurteilung und -findung sind die Angaben zum Schutzgut Natur und Arten nicht belastbar.

Einschätzung des Planungs- und Genehmigungsprozesses bei Beeinträchtigung streng geschützter Arten und Lebensräume

- **Eingriffe im Bereich Oelsberg würden zahlreiche Verbotstatbestände des**

Diplom-Biologe U.Sander / Bonn:

... Eingriffe in den Oelsberg „ gem. § 45 BNatSchG bereits unzulässig, wenn es zumutbare Alternativen gibt – hier Variante „pink“ - oder sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art verschlechtert.“

verschlechtert.

Neben weiteren hier nicht einschlägigen Gründen, wären lediglich zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art Anlass für eine Befreiung von den Verbotstatbeständen.
Unter Umständen sind – je nach Art – spezifische Artenschutzmaßnahmen (z. B. Umsiedlungen) oder vorgesehene Ausgleichs- bzw. Artenschutzmaßnahmen („CEP-Maßnahmen“) notwendig, die rechtzeitig vor Beginn des Eingriffs durchzuführen und deren Erfolg vorab nachzuweisen ist. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese oft nur schwer durchzuführen sind und der – nachzuweisende – Erfolg nicht planbar ist.

Dipl.-Biol. Ulrich G. Sander – Dellendorfer Allee 16 – 53227 Bonn – Tel.: 0228-35 24 85 – ujsander@netzologien.de

Dipl.-Biol. Ulrich G. Sander – Dellendorfer Allee 16 – 53227 Bonn – Tel.: 0228-35 24 85 – ujsander@netzologien.de

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

- **Überwältigendes Votum für „pink“ !**
Vereine, Verbände und Organisationen lassen keinen Zweifel !



INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES

Member of the Executive Committee

ass. prof. Christoph Machat, PhD, Dr. h.c. mult.

Dr. C. Machat, Viersener Str. 4 D-50733 Köln

An den
Arbeitskreis zur Erneuerung von Bank-, Bett- und Kammertunnel

Stellungnahme von ICOMOS zu den seitens der DB vorgestellten Varianten

Wie bereits gelegentlich vergangener Sitzungen des Arbeitskreises festgehalten, führen die Varianten „rot“, „blau“, „grün“, „gelb“ und „orange“ zu teils erheblichen Eingriffen in die Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal und gefährden daher den Welterbestatus der UNESCO. Sie können daher aus ICOMOS-Sicht nicht akzeptiert werden.

Die Variante „pink“ hingegen gefährdet den Welterbestatus nicht. Die seitens der staatlichen Denkmalpflege geäußerten Bedenken bezüglich der Tunnelbohrungen unter Burg Rheinfels sind freilich ernst zu nehmen. Im Rahmen der Feinplanung sollten daher bei einer Vor-Ort-Begehung die technischen Möglichkeiten (Methodenwahl, Bohrungen) ausgelotet und festgelegt werden.

Köln, 02.10.2014

Offizier/Deutscher Nationalkomitee von ICOMOS, Postfach 100117, D-80079 München; Tel. +49(0)2223784;
e-mail: icomos@icomos.de

Private: Viersener Str. 4, D-50733 Köln; Tel. +492217393009; Fax +49221737279; e-mail: cmachat@kati.koelne.de

ICOMOS (für UNESCO):

„ ... führen die Varianten „rot“, „blau“, „grün“, „gelb“ und „orange“ zu teils erheblichen Eingriffen in die Kulturlandschaft Oberes Mittelrheintal und gefährden daher den Welterbestatus der UNESCO. Sie können daher aus ICOMOS-Sicht nicht akzeptiert werden.

Die Variante „pink“ hingegen gefährdet den Welterbestatus nicht. ...“

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



- Weiträumige Umfahrung der Stadt Oberwesel
- Südportal mündet bei der Südausfahrt Oberwesel
- Nordportal / St.Goar identisch mit den Varianten „gelb“ und „orange“

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



Lage Neuer Bahnhof:

„Es werden 2 Außenbahnsteige mit einem Unterführungsbauwerk erforderlich. Die Bahnsteige haben jeweils eine regelkonforme Nutzlänge von 210 m und eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante (SO).“ (DB AG)

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

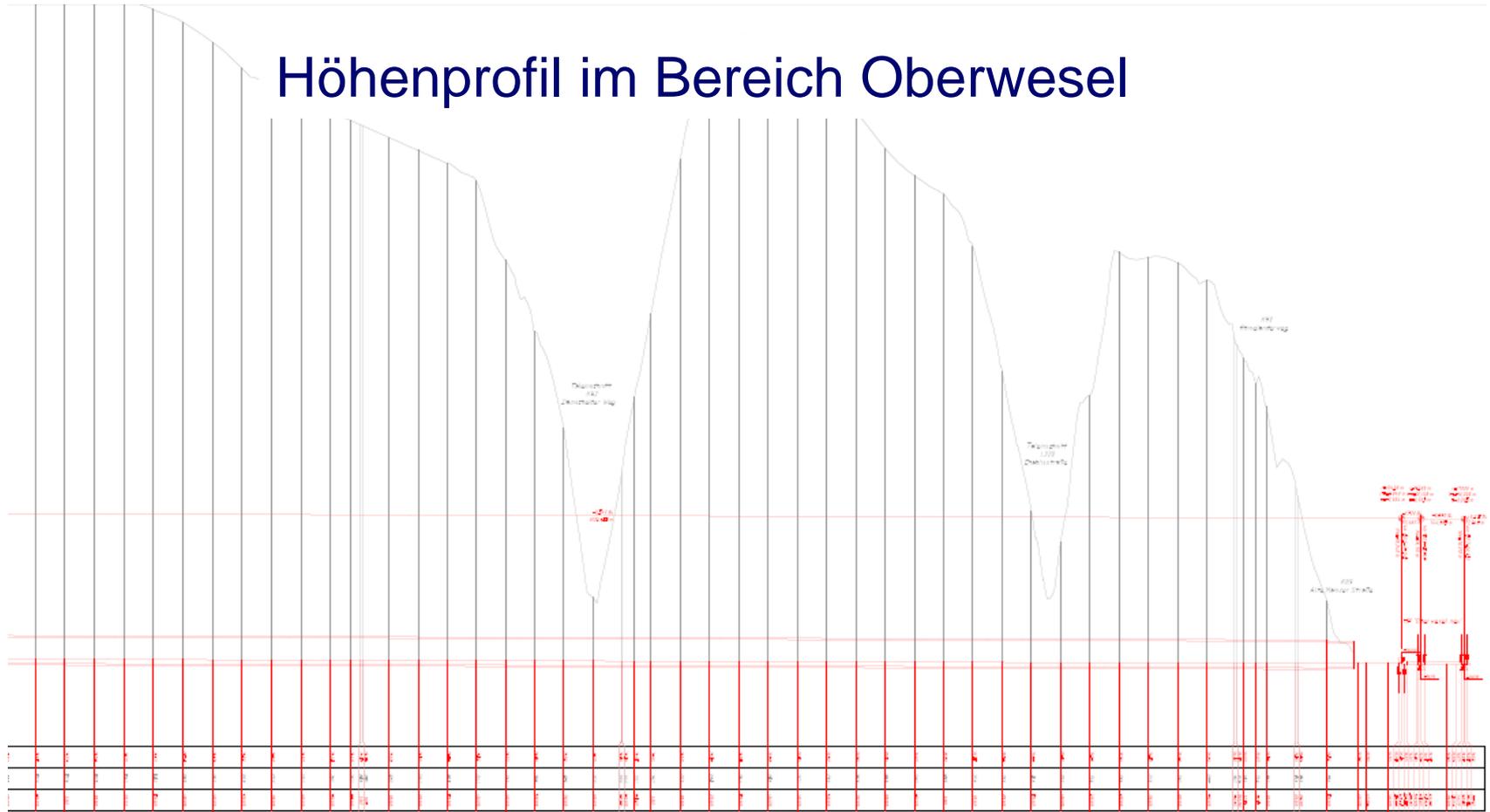
■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



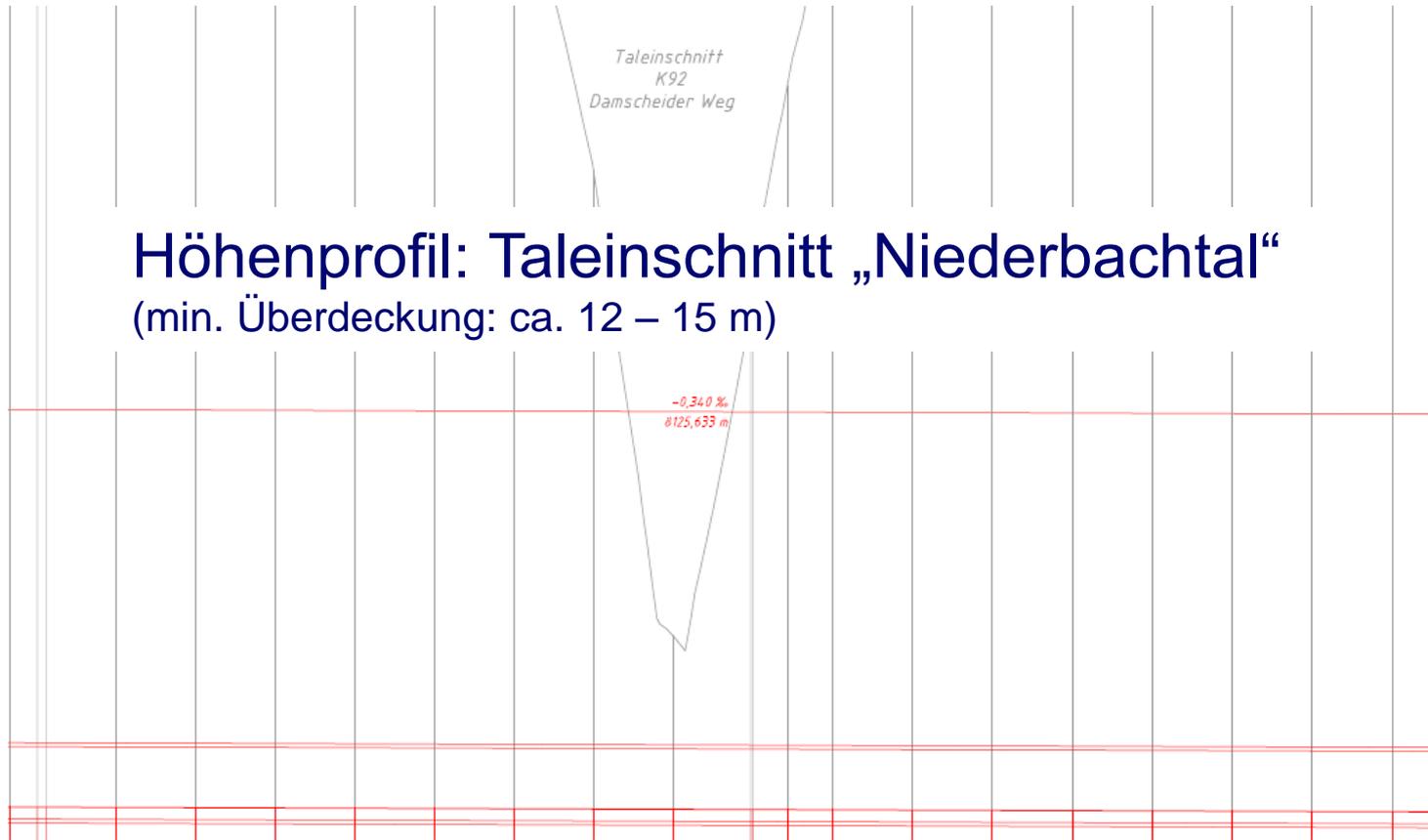
15

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“

Höhenprofil im Bereich Oberwesel



■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



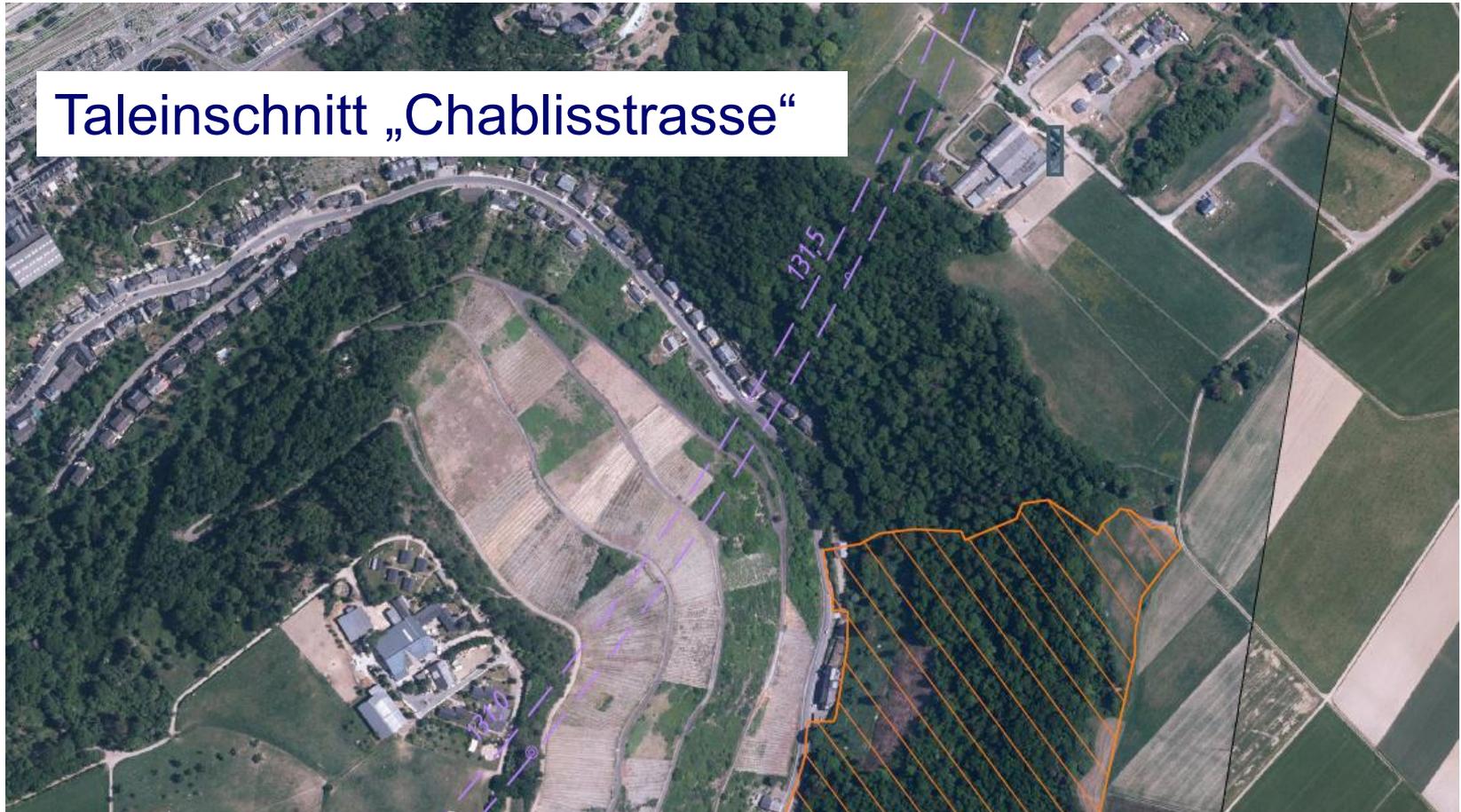
18

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



20

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

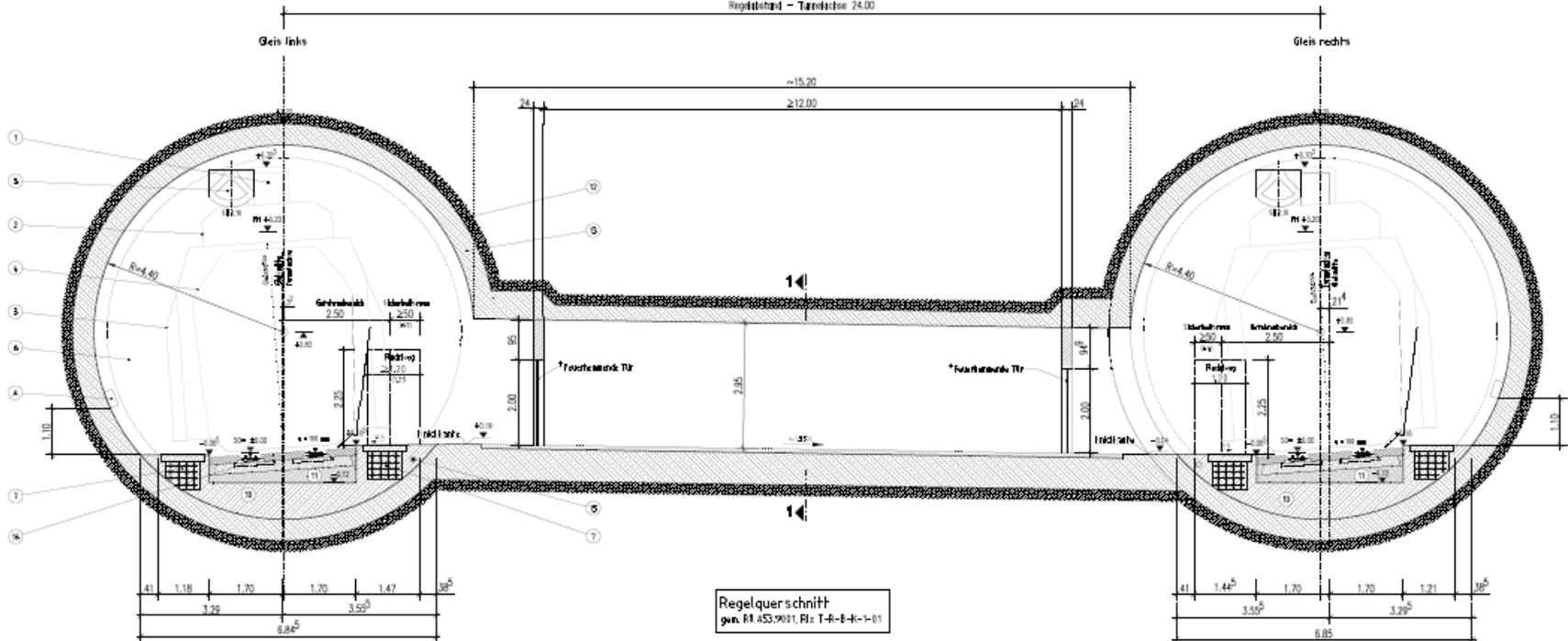
■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“

Variante "pink"

Regelquerschnitte bergmännische Bauweise, $u = 100 \text{ mm}$ M 1:100

Bereich Querschlag

Regelstand – Tunnelhöhe 24,00



Tunnelröhren mit „Querschlag“ (Rettungsgang, Abstand: 500 m)

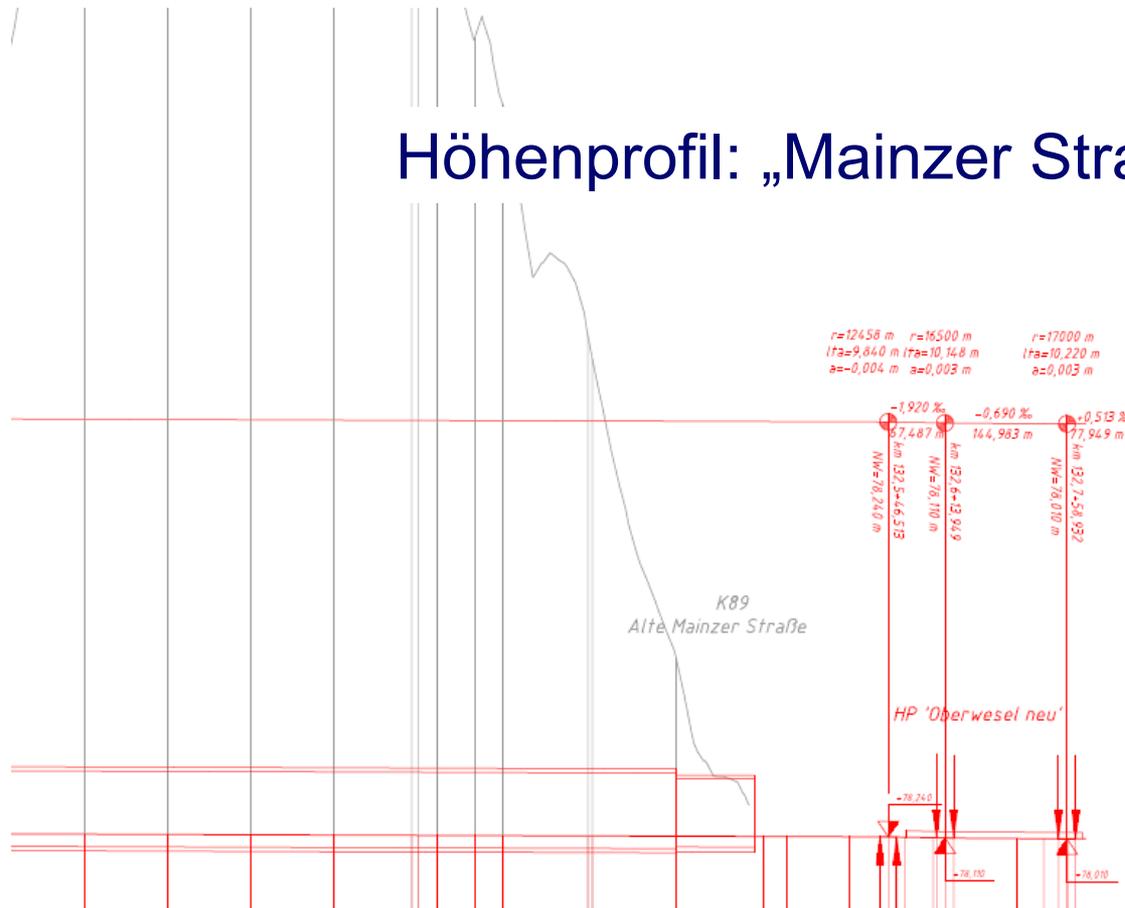
2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



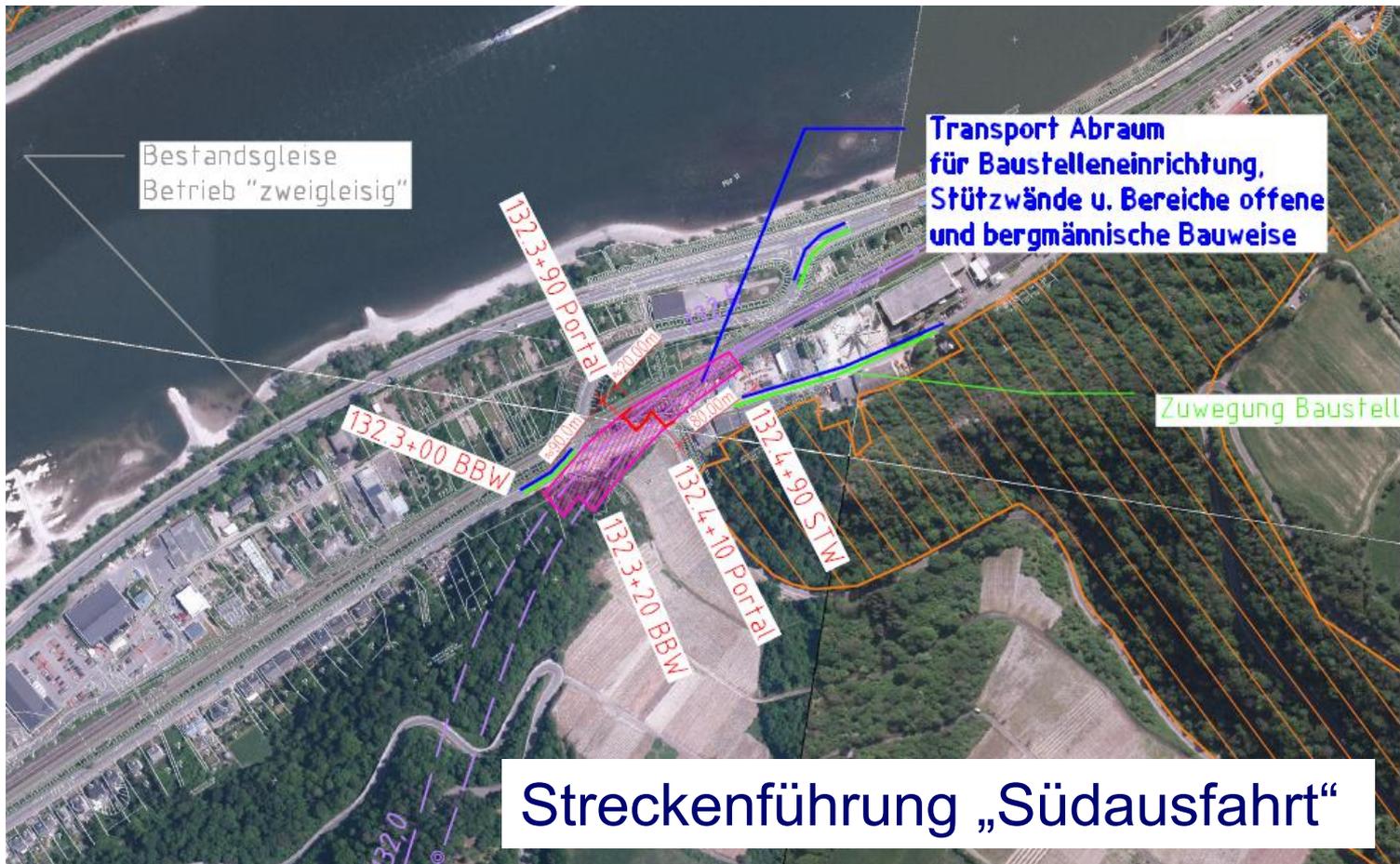
22

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



- **Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“**



Bereich „Südportal“

Bereich des südlichen Tunnelportals

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

- **Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“**



Bereich „Südportal“
(ohne Tunnelportal)

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

- **Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“**



Bereich „Südportal“
(mit Tunnelportal)

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



Nahsicht 1

Bereich „Südportal“
(ohne Tunnelportal)

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



Nahsicht 1

Bereich „Südportal“
(mit Tunnelportal)

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ Geplanter Streckenverlauf Tunnelvariante „pink“



Nahsicht 2

Bereich „Südportal“
(mit Tunnelportal)

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ **Zukunftschancen durch Variante „pink“**

nach: Prof. Dipl.-Ing. Emil Hädler, Leiter des Architekturinstituts AI der Hochschule Mainz

- FREISTELLUNG DES STADTBILDES VON OBERWESEL
- VERKEHRSANBINDUNG ZUR BUNDESSTRASSE B9
- INWERTSETZEN VON 20 WOHNHÄUSERN AN DER KIRCHHAUSENER STRASSE
- INWERTSETZEN VON 70 WOHNHÄUSERN AN DER LIEBFRAUENSTRASSE
- INWERTSETZEN VON 90 WOHNHÄUSERN DER KOBLENZER STRASSE, 30 AN DER RHEINSTRASSE
- INWERTSETZEN VON BAUDENKMALEN ENTLANG DER BAHNTRASSE
- ENTWICKLUNG DES GEWERBEGEBIETS SÜDLICH DER ALTSTADT
- GESTALTUNG DES RHEINUFERGELÄNDES VOR DER HISTORISCHEN STADT
- TOURISTISCHE ERSCHLIESSUNG DER BAHNTRASSE VON OBERWESEL BIS ST. GOAR

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

■ **Weiteres Vorgehen**

- Bis März 2015 DB AG - interne Prüfung des „Ergebnispapiers“
 - Entscheidung ca. Anfang April 2015
 - Danach: Eröffnung des Raumordnungsverfahrens
 - Im Anschluss: Planfeststellungsverfahren
 - Baubeginn für 2018 geplant !
- **Wichtig:** Das Tunnelprojekt ist bereits jetzt im Bundesverkehrs-Wegeplan „angemeldet“ (Stichwort :„Wachstumspaket West“), die Höhe der Kosten wird dort ausdrücklich offengehalten, d.h. eine Entscheidung für „pink“ wird damit jederzeit möglich.
- Mit einer zügigen Verfahrenseröffnung nach Vorliegen eines Entscheids der DB AG ist zu rechnen !**

■ **Aufgaben der Bürgerinitiative**

- Aktive Begleitung des gesamte Entscheidungs- und Genehmigungsprozesses
- Präventive Erarbeitung von Strategien für den Fall, dass eine „falsche“ Entscheidung getroffen werden sollte, d.h. eine der Tunnelvarianten „gelb“ oder „orange“ durchgesetzt werden soll (ggf. auch Prüfung von Einspruchs- und Klagemöglichkeiten)
- Aktives Monitoring des zunächst anstehenden Raumordnungsverfahrens
- Sicherstellung von Bürgereinbindung und Informationsfluss
- Ggf. weitere Organisation des Bürgerprotests !

2. Stand des Tunnelprojekts nach der letzten Arbeitskreissitzung

→ Werden auch Sie Mitglied in der
Bürgerinitiative !



denn:

Nur gemeinsam ist OBERWESEL stark !

Bürgerinitiative OBERWESEL 22

Zukunft **trotz** Bahn !



Welterbe
OELSBERG



BAULOGISTIK
Tunnelplanung DB AG



**HIER
NICHT!**

www.oberwesel22.de

Präsentation der BI “OBERWESEL 22 - Zukunft trotz Bahn !”
zur Tunnelplanung d. DEUTSCHEN BAHN AG bei Oberwesel

1. **“Aktuelle Planungsvarianten DEUTSCHE BAHN AG”**
2. **Fakten zum Bauvorhaben der DEUTSCHEN BAHN AG**
3. **Bauleistungen der Planungsvarianten “gelb”“orange” und “pink”**
4. **Empfehlung der Bürgerinitiative**

2. Fakten zum Bauvorhaben der DB AG haben



- Geplanter Baubeginn:
ab dem Jahr 2018 – bis dahin: Planungs-, Genehmigungs- und Einspruchszeitraum !
- Geplante Bauzeit:
6 – 9 Jahre Jahre, abh. v.d. Variante
(24 h pro Tag, 7 Tage pro Woche während des Tunnelvortriebs !)
- Abzutransportierender Abraum & Tunnelausbruch:
ca. 2 - 3 Millionen Tonnen Gestein und Erdreich (abh. v. d. finalen Tunnelvariante)
- Anzutransportierender Beton- und Eisenverbau:
ca. 200.000 – 300.000 Tonnen (abh. v. d. finalen Tunnelvariante)

3. Bauleistik: Planungsvarianten

- Sicherheitsvorschrift: Rettungsplätze an den Tunnelportalen



Größe der Rettungsplätze:

- min. 1500 m² pro Ausgang !

→ bei allen betrachteten Planungsvarianten gleich !

- **Abtransport Abraum /
Zulieferung Baumaterial:**

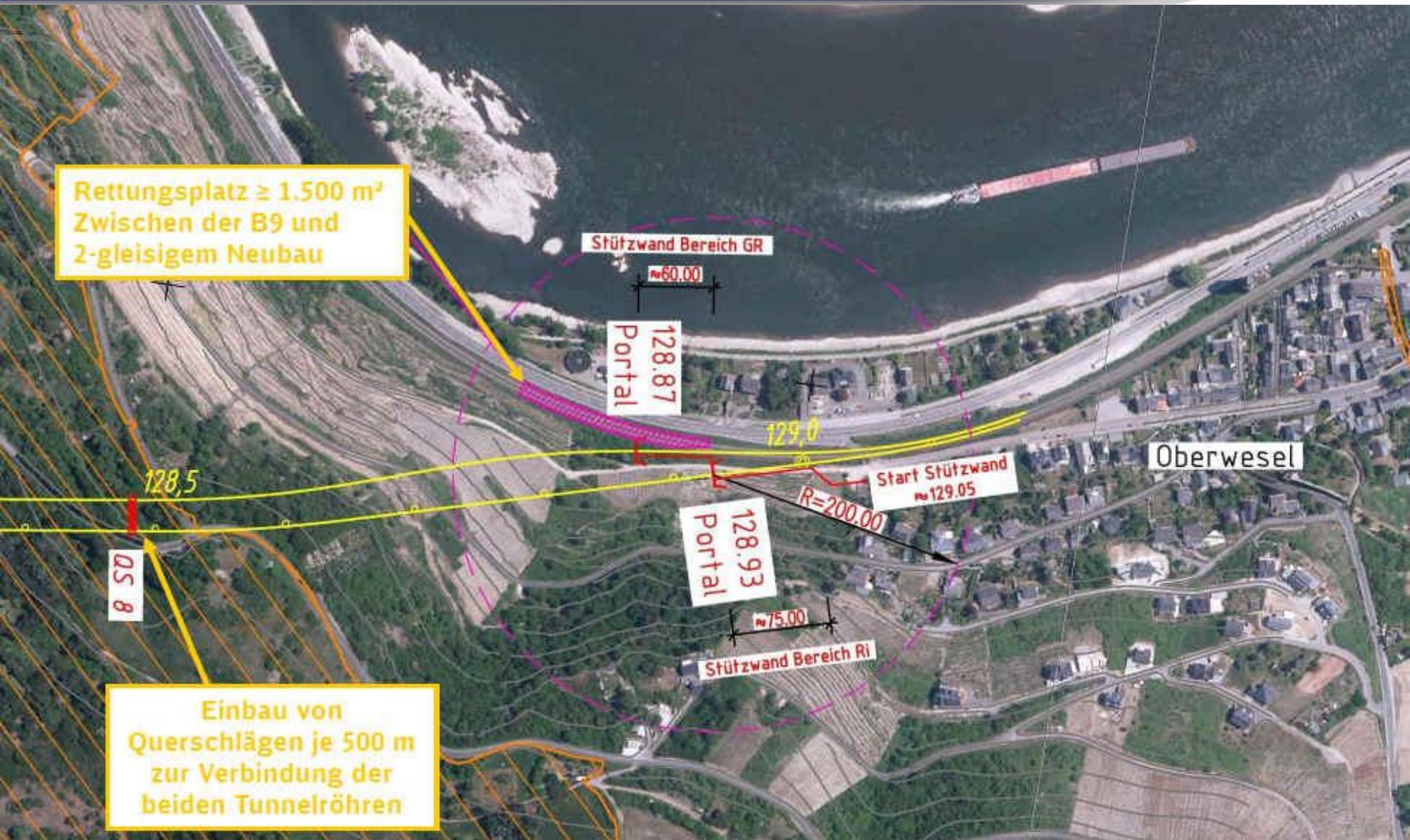
- **LKW-Transport über Straße**
- **LKW- & anschl. Schiffsverladung (2 x Be- & Entladen)**
- **Direktverladung auf Binnenschiff mittels Transportband**

→ Je nach Planungsvariante unterschiedlich !



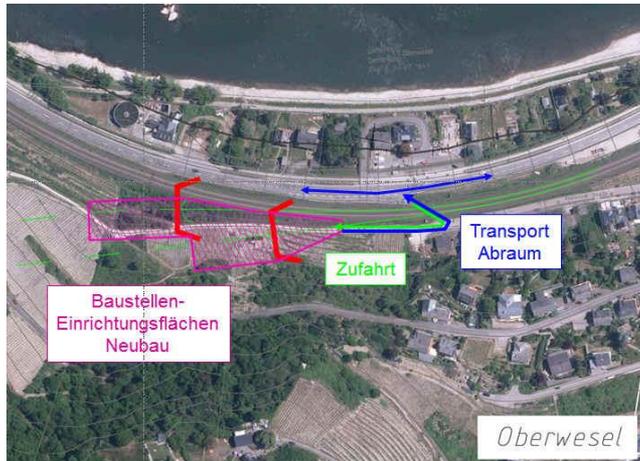
Umweltfreundlicher
Transport des Abraums
über Förderband
auf Binnenschiff

3. Bauleistungs Planungsvariante "gelb"



3. Baulegistik Planungsvariante "gelb"

■ "Fakten & Folgen":



■ Folgen für die Bürger:

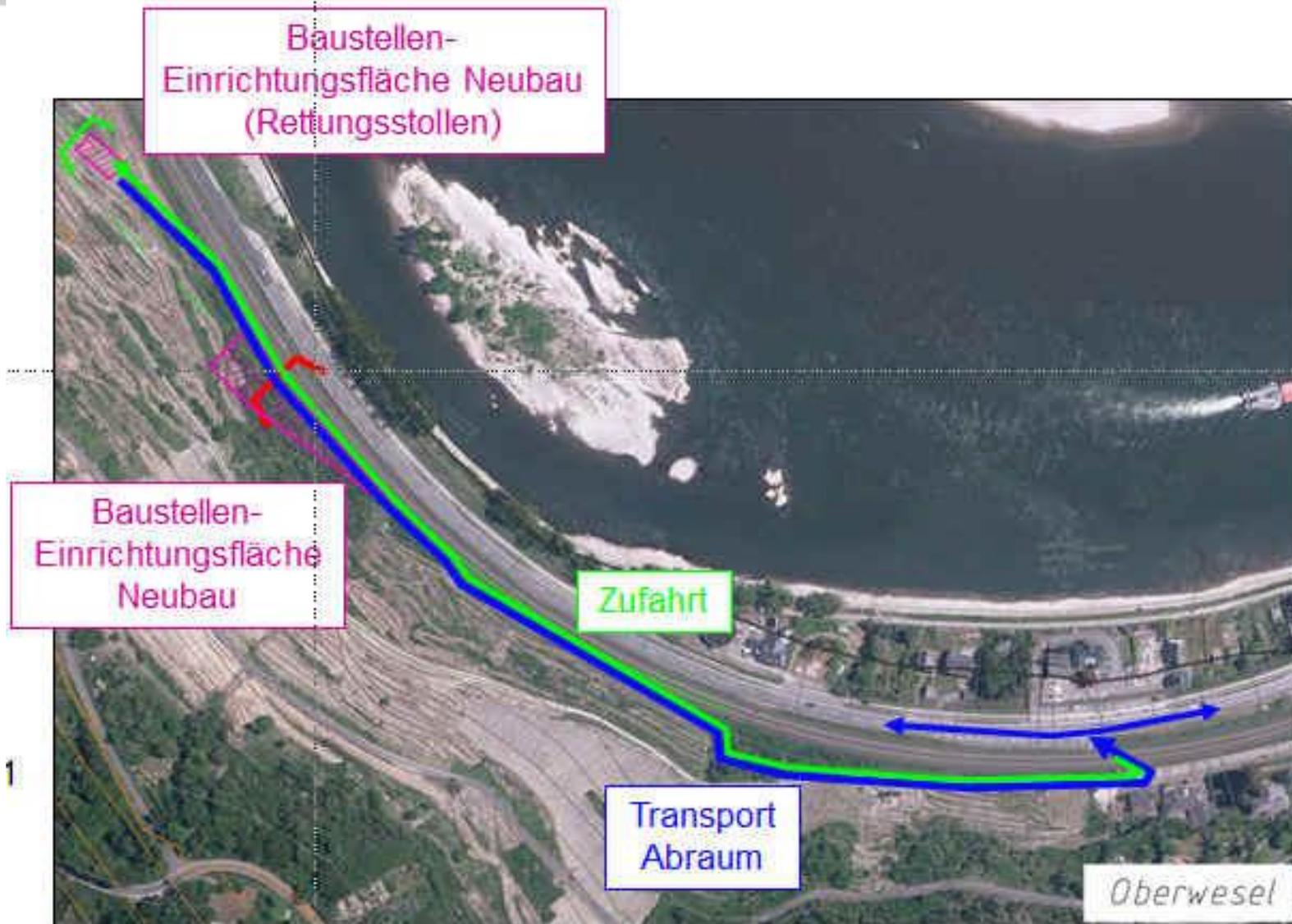
- **ca. 12 LKW 's pro Stunde, d.h. alle 5 Minuten ein LKW !**
- **24 h / Tag, 7 Tage / Woche, min. 6 Monate, Tag & Nacht !**
- **Staub & Lärm beim Be- & Entladen und bei der Durchfahrt !**
- **Verkehrsbehinderungen & Staus !**

Folge für das Tal und Oberwesel:
Oelsberg zerstört, Nordausfahrt Oberwesel nicht mehr vorhanden, Welterbestatus gefährdet !

(→ das untenstehende DB-Simulationsbild zeigt weder den erforderlichen Rettungsplatz noch eine Überführung bzw. einen Bahnübergang und stellt damit den wahren Sachverhalt nur verfälscht und extrem "geschönt" dar !)

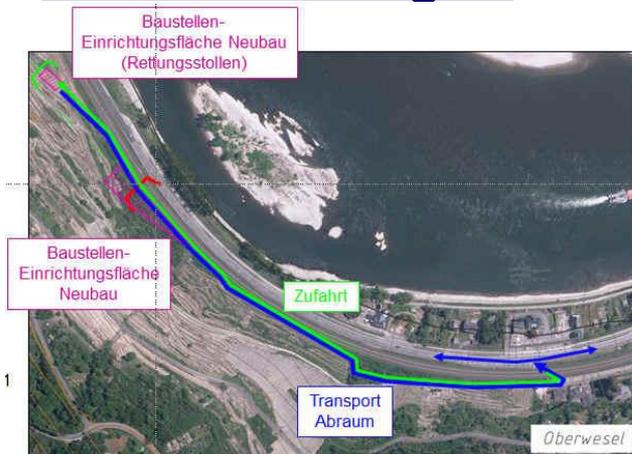


3. Bauleistung Planungsvariante "orange"



3. Baulegistik Planungsvariante "orange"

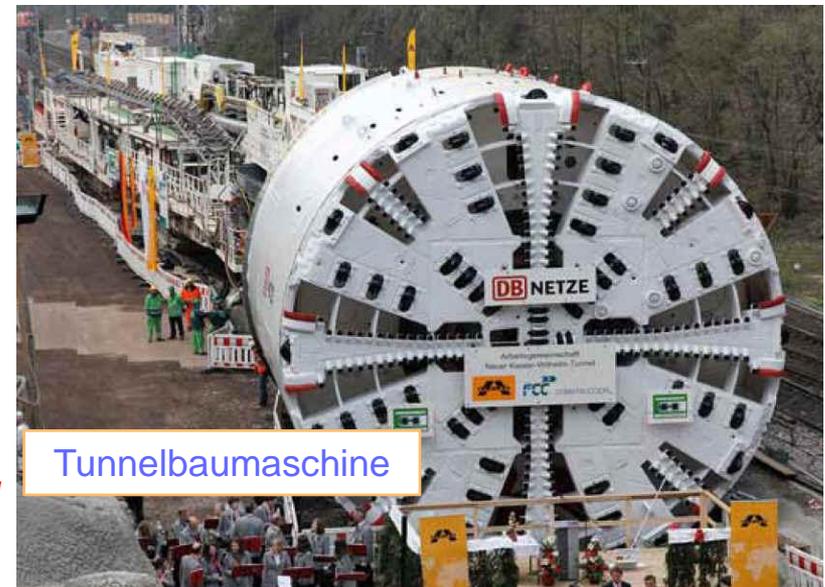
■ "Fakten & Folgen":



■ Folgen für die Bürger:

- ca. 12 LKW 's pro Stunde, d.h. alle 5 Minuten ein LKW !
- 24 h / Tag, 7 Tage / Woche, min. 6 Monate lang, Tag & Nacht !
- Staub & Lärm beim Be- & Entladen und bei der Durchfahrt !
- Verkehrsbehinderungen & Staus !

Folge für das Tal und Oberwesel:
Oelsberg zerstört, extrem breites Tunnelportal (mehrere 100 m !), Rettungsplätze, Zufahrten und Baulegistik kaum bzw. nicht unterzubringen, keine Flächen für Zwischenlagerung vorhanden, Welterbe-Status gefährdet !



3. Baulegistik Planungsvariante "pink/Umgehung Oberwesel"

■ "Fakten & Folgen":



Folge für das Tal und Oberwesel:
Der Oelsberg bleibt erhalten, Oberwesel wird vom linksrheinischen Bahnlärm befreit, Bürger, Gewerbetreibende, Kulturgüter und Welterbetourismus haben wieder eine Zukunft !

■ Folge f. die (Bau-)Logistik:

- *Direktverladung auf Binnenschiffe über Förderband und Ponton !*
- *keine Verkehrsbeeinträchtigung !*
- *Zwischenlagerflächen vorhanden !*
- *Reduzierte Staub- und Lärmbelastung !*
- *Akzeptanz Baumaßnahme steigt !*



4. Empfehlung der Bürgerinitiative:



empfiehl:

Streckenführungsvariante

| "rot" | "blau" | "grün1" | "grün2" | "gelb" | "pink" | "orange" |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
| Ablehnung | Ablehnung | Ablehnung | Ablehnung | Ablehnung | Empfehlung | Ablehnung |

5. Problematik "Zunahme Schienengüterverkehr"

■ "Fakten & Folgen"

Ein annähernd "gerader" Streckenverlauf am Ortseingang Oberwesel / Var. "gelb" dient der Erhöhung der (Güter-) Zugfrequenz - akt. Schätzung: +30% - und ermöglicht u.a. eine deutliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit im Ortsbereich

□ Folge - für die Einwohner:

| | | |
|------------------------|---|-------------------|
| Mehr Züge | = | mehr Lärm |
| Höhere Geschwindigkeit | = | höhere Lautstärke |

□ Folge - für die historische Bausubstanz:

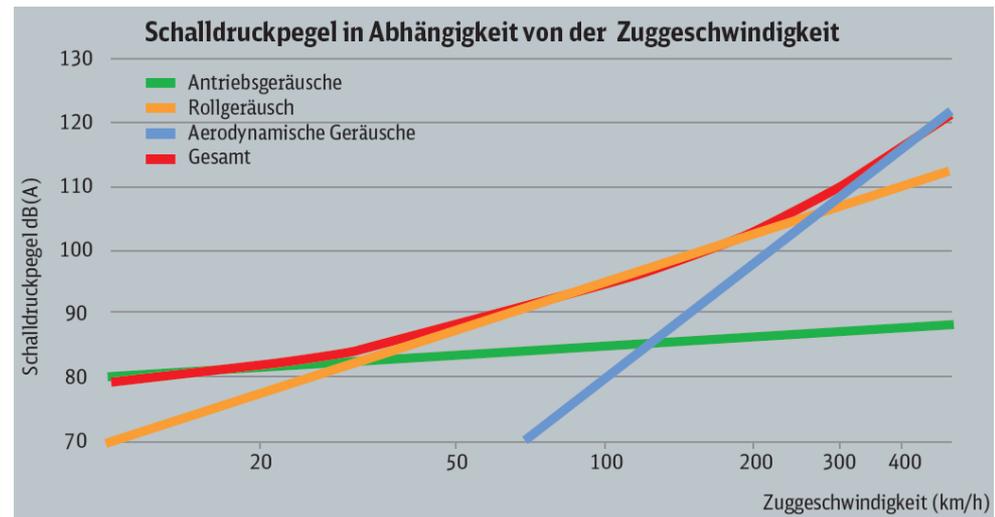
| | | |
|------------------------|---|----------------------|
| Mehr Züge | = | mehr Erschütterungen |
| Höhere Geschwindigkeit | = | größere Kräfte |
| | = | mehr Schädigungen |

5. Problematik "Zunahme Schienengüterverkehr"

■ "Fakten & Folgen":



- Eine Erhöhung des Schalldruckpegels um **10 dB(A)** erzeugt subjektiv die Empfindung einer **Verdopplung** des Lärms !

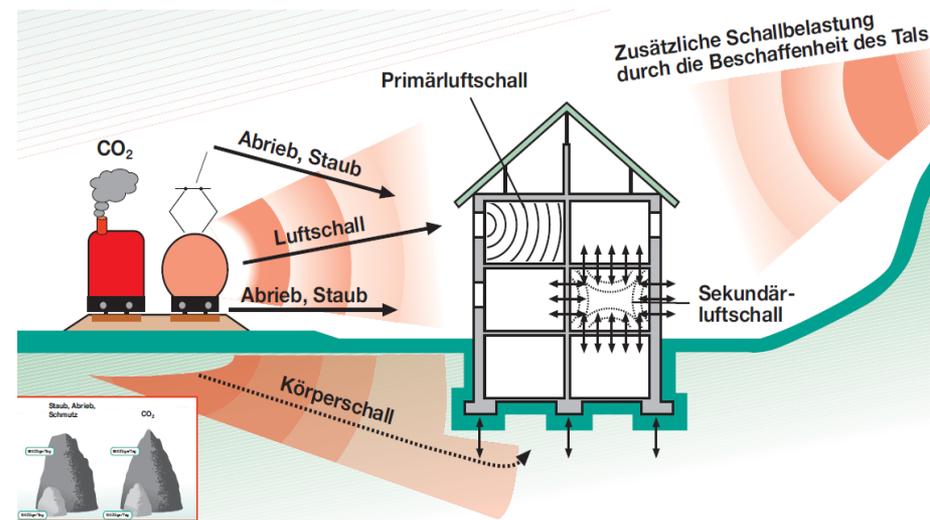


5. Problematik "Zunahme Schienengüterverkehr"

■ "Fakten & Folgen":

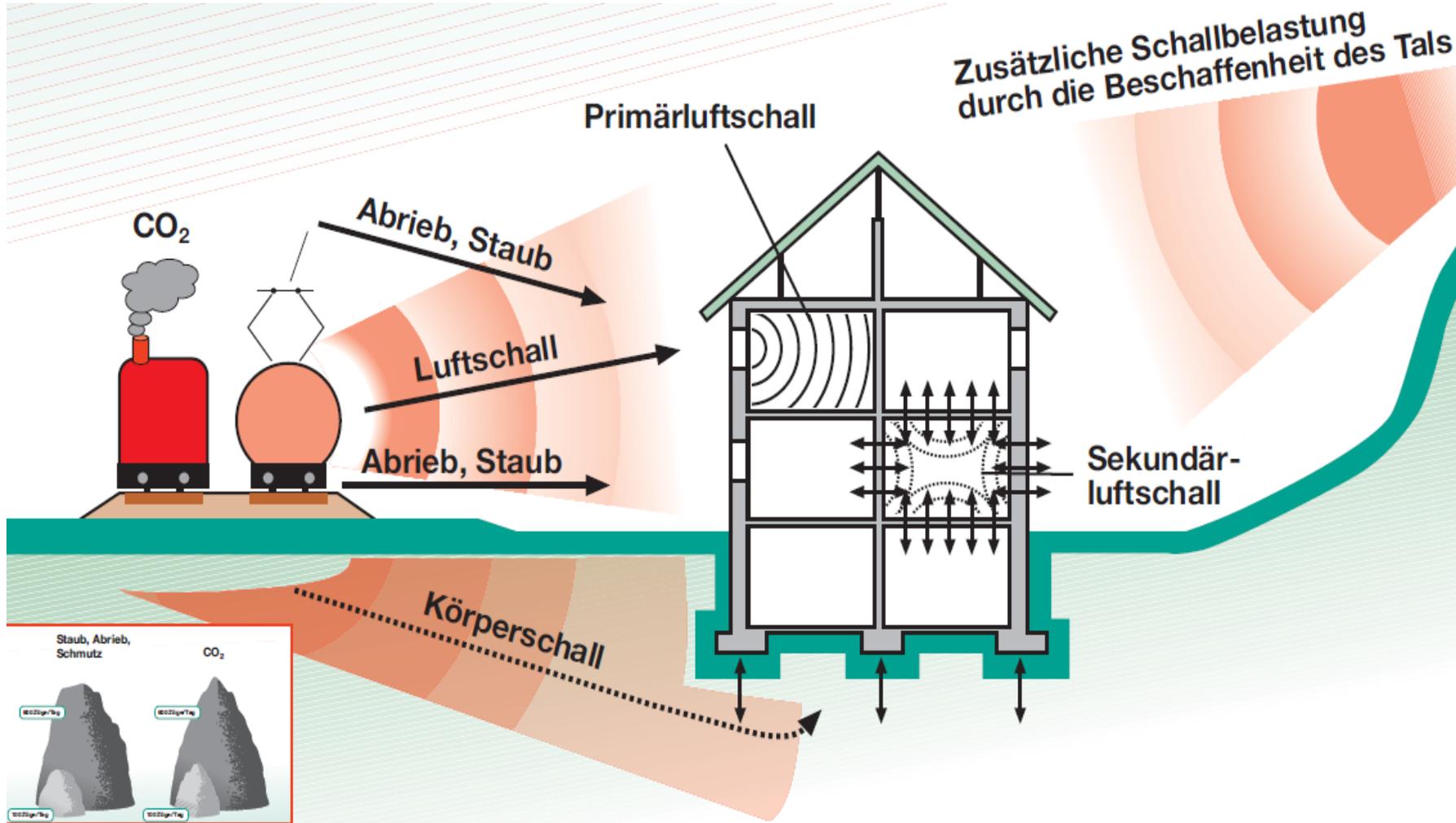


- Eine Erhöhung des Schalldruckpegels um **10 dB(A)** erzeugt technisch bewertet eine ca. **8-fache (!) Schallenergie**. Weitere Folge: eine deutliche Zunahme von **Erschütterungen** der historischen Bausubstanz !



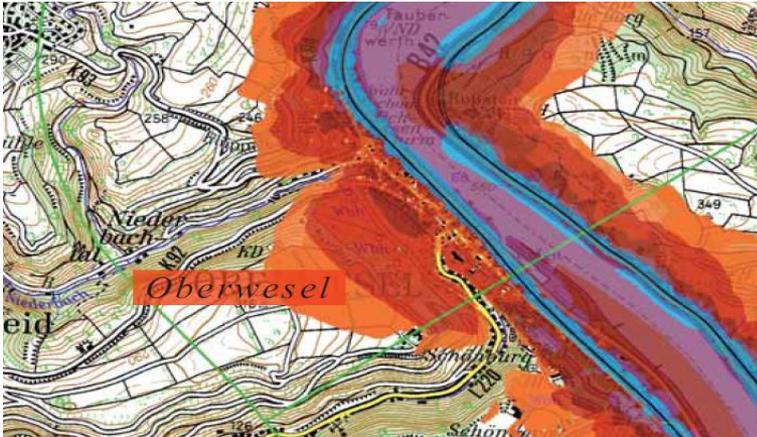
5. Problematik "Zunahme Schienengüterverkehr"

■ "Fakten & Folgen":



5. Problematik "Zunahme Schienengüterverkehr"

■ "Fakten & Folgen":



Folge für Tal und Stadtgebiet: ***Der Lärm breitet sich aus !***

(und dies vor allem nachts, wenn die Strecke "frei" wird für den Güterverkehr, da nachts der Personenverkehr abnimmt)

■ Folgen für Wirtschaft und Tourismus:

- ***weniger Tourismus***
- ***sinkende Kaufkraft***
- ***Abwanderung***
- ***Preisverfall Immobilien***
- ***Gewerbe-Sterben***
- ***Weltkulturerbe-Status ?***



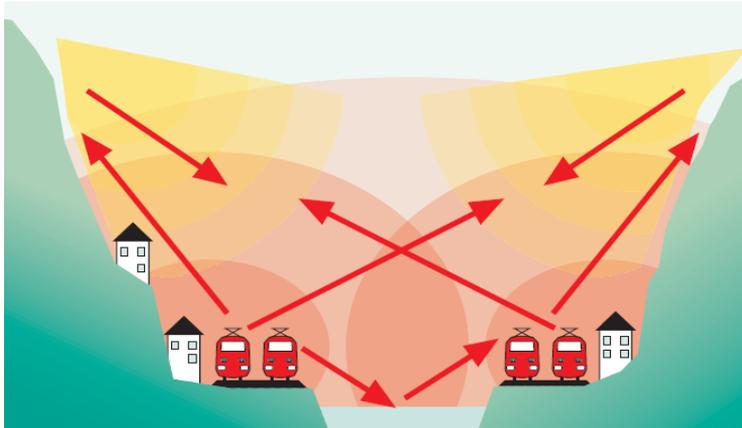
5. Problematik "Zunahme Schienengüterverkehr"

- "Fakten & Folgen":



5. Problematik "Zunahme Schienengüterverkehr"

■ "Fakten & Folgen":

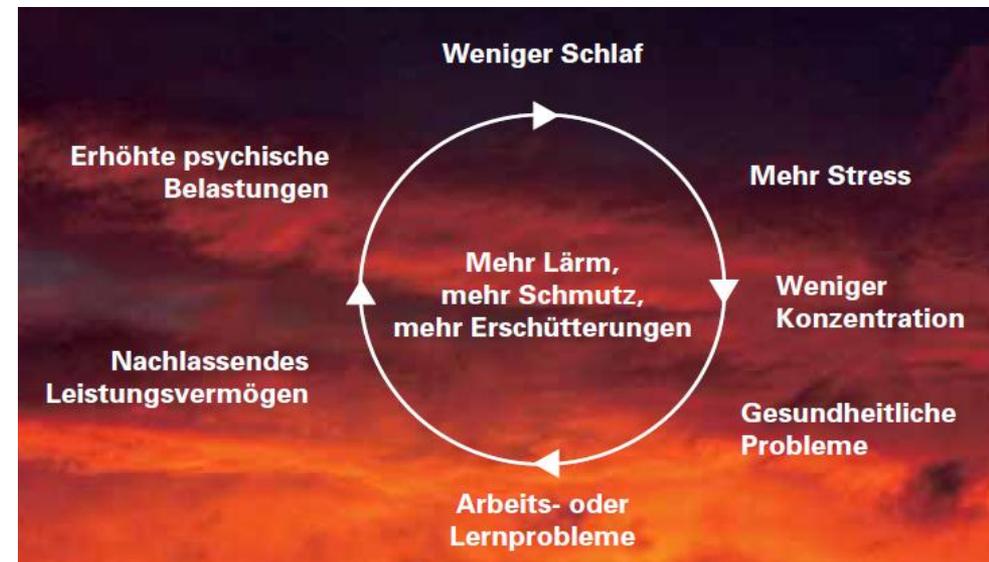


Folge für Tal und Stadtgebiet:

Der Lärm überschreitet eine "kritische" Grenze !

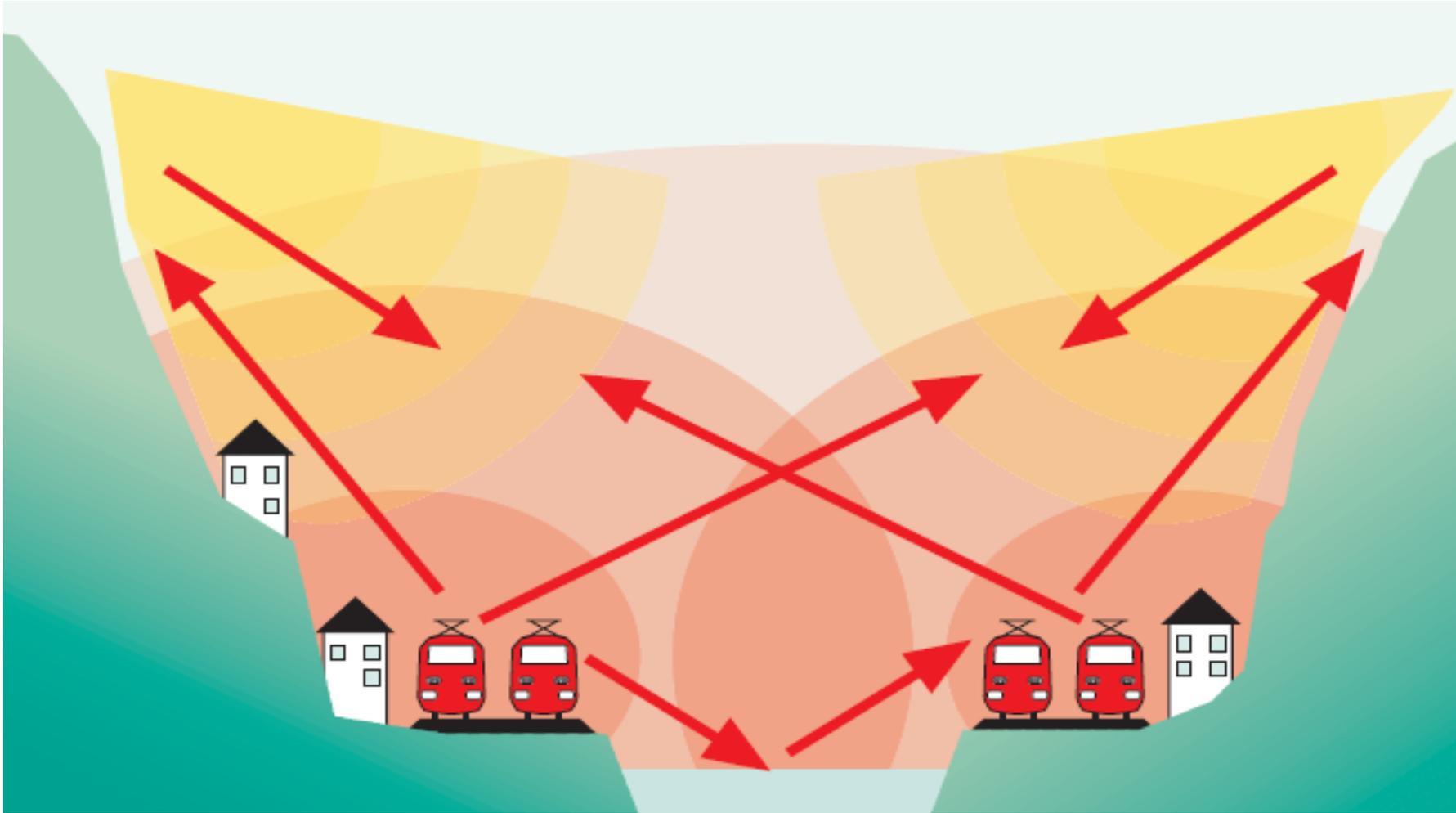
■ **Folgen für die Bürger:**

- ***Stress***
- ***Schlafprobleme***
- ***Gesundheitsprobleme***



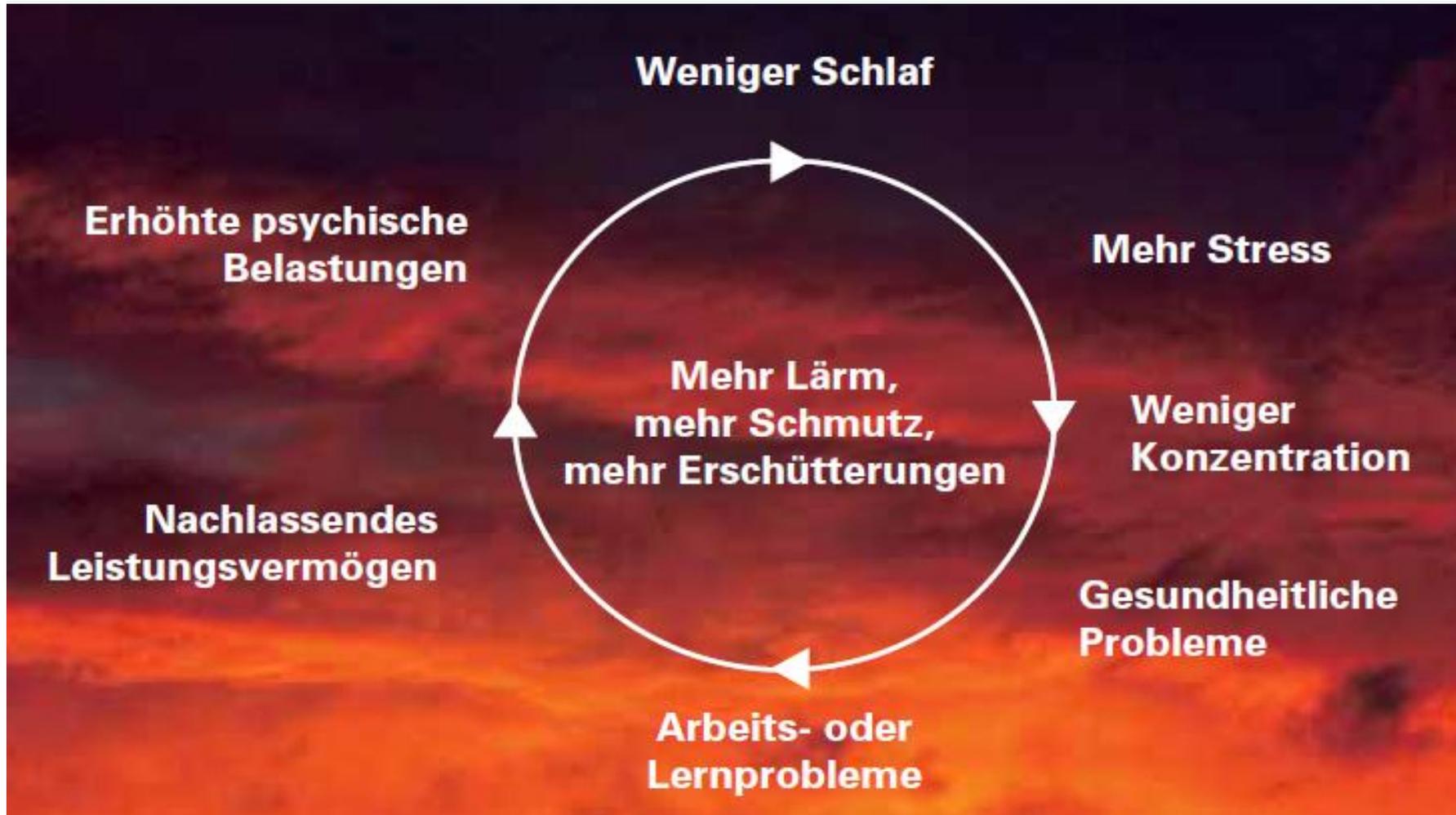
5. Problematik "Zunahme Schienengüterverkehr"

- "Fakten & Folgen":



5. Problematik "Zunahme Schienengüterverkehr"

- "Fakten & Folgen":



5. Problematik "Zunahme Schienengüterverkehr"

Der Ausbau der linksrheinischen Bahnstrecke ohne eine Ortsumgehung von St.Goar und Oberwesel würde die gegenwärtig bereits kritische Situation drastisch weiter verschlechtern und für beide Städte, ihre historische Bausubstanz, ihren Welterbe-Tourismus, ihr Wirtschaftsleben den Weinbau, und damit für Bürger und Gewerbetreibende zu einer

existenziellen Bedrohung
werden !

Daher kann nur die STADTUMGEHUNG BEIDER STÄDTE eine akzeptable Option darstellen !