



Der 367 Meter lange Bankecktunnel bei St. Goar ist ebenso sanierungsbedürftig wie die benachbarten Kammereck- und Bett-Tunnel. Welche Variante des Ausbaus oder Neubaus letztendlich zum Zuge kommt, ist noch nicht entschieden. Foto: Thomas Torkler

Diskussion um Bahntunnel

Bauprojekt Arbeitskreis beendet nach neun Sitzungen sein Wirken - Variante „pink“ mit Vorteilen

■ **Oberwesel/St. Goar.** Der geplante Bahntunnel im Mittelrheintal bleibt in der Diskussion. Bis in den Herbst tagt der regionale Arbeitskreis und wägt diverse Modelle und Überlegungen ab. Nach neun Arbeitskreissitzungen übergibt das Gremium am Ende zwar keine explizite Handlungsempfehlung, skizziert aber die Vor- und Nachteile der verschiedenen Modelle. Die Variante „pink“ ist nicht nur, aber gerade für die Stadt Oberwesel die Nummer eins unter den Tunnelvarianten.

Durch die Gründung der Bürgerinitiative „Oberwesel 22 – Zukunft trotz Bahn“ kommt ab Februar ein gewisser Druck in die politischen Gespräche. Bereits zur Auftakt- und Gründungsveranstaltung der Initiative kommen mehr als 250 Menschen, am Ende des Jahres gehören der BI mehr als doppelt so viele an. Nach kurzer Zeit wird die BI auch zu den Arbeitskreissitzungen eingeladen, in denen die Deutsche Bahn unter Moderation eines Beratungsunternehmens mit den ver-

schiedenen, am Verfahren beteiligten Institutionen spricht. Experten geben hier ihre Stellungnahmen und Einschätzungen ab, neben der Stadt vertritt dabei die Bürgerinitiative vor allem die Bürger von Oberwesel.

Übers Jahr wird immer deutlicher, dass die ursprünglich von der Bahn favorisierte „gelbe“ Variante eines Tunnelleubaus kaum durchsetzbar sein dürfte. Dieser Tunnel würde im Massiv unter der Burg Rheinfels in St. Goar beginnen und mitten im Oberweseler Oelsberg unmittelbar vor der Stadtgrenze Oberwesels enden. Neben dem über Jahre aufwendig wiederhergestellten Renommier-Weinberg der Stadt wäre damit auch Oberwesel von großen Auswirkungen bedroht. Stadtbürgermeister Jürgen Port erkennt nicht nur für die unmittelbar betroffenen Anwohner, sondern auch für Aspekte wie

den Tourismus und die Gesamtentwicklung der Stadt Gefahren. Im Schulterschluss mit der Verbandsgemeinde, dem Kreis und auch dem Land setzt er sich deshalb für eine Umfahrung von Oberwesel ein. Diese Variante „pink“ würde ebenfalls vor den Toren von St. Goar beginnen, aber erst am Ortsausgang von Oberwesel enden. Kritiker dieses Modells befürchten exorbitante Kosten und durch die nötige Verlagerung des Bahnhofs auch eine Qualitätsminderung. Wie hoch die Kosten letztlich sein werden, bleibt ungewiss – bis zum kommenden Frühjahr will die Bahn ihre Analysen vorlegen.

Während der Arbeitskreissitzungen kommt neben den bekannten Lösungsvorschlägen zur nötigen Tunnelsanierung eine neue Variante auf den Tisch. Unter der Farbe orange firmiert ein Modell, das grob zwischen der Lo-

reley und dem Oelsberg im Bereich der Sieben Jungfrauen enden würde. Dies wird von einigen Beobachtern befürwortet, jedoch ebenso wie „gelb“ seitens des Unesco-Beirats Icomos als gefährdend für den Welterbestatus bewertet. Allgemein heißt es im Ergebnisprotokoll des Arbeitskreises letztlich: „Aus Sicht des Arbeitskreises ist als nördlicher Tunnelleingang ‚St. Goar Grindelbachtal‘ zu präferieren. Deutlich wurde auch, dass die Variante ‚pink‘ umfassende Vorteile bietet.“ Diese bringe aber wohl erhebliche Mehrkosten mit sich. „Hierfür stehen der Deutschen Bahn keine ausreichenden finanziellen Mittel zur Verfügung. Daher führen derzeit verschiedene Vertreter aus dem Arbeitskreis auf unterschiedlichen Ebenen Gespräche.“

Im Dezember meldet das Land Rheinland-Pfalz die Variante „pink“ für den Bundesverkehrswegeplan an, der 2015 verabschiedet werden soll. Dann wird konkret, was aus dem Bahntunnel am Mittelrhein wird. vb

