

Ausschnitt aus der Stellungnahme von Walter Mallmann zur Variante „Rot“

Stellungnahme aus Sicht der Stadt St. Goar für das Empfehlungspapier zum Projekt „Erneuerung von Bank-, Bett- und Kammerecktunnel“

vom 14. April 2014

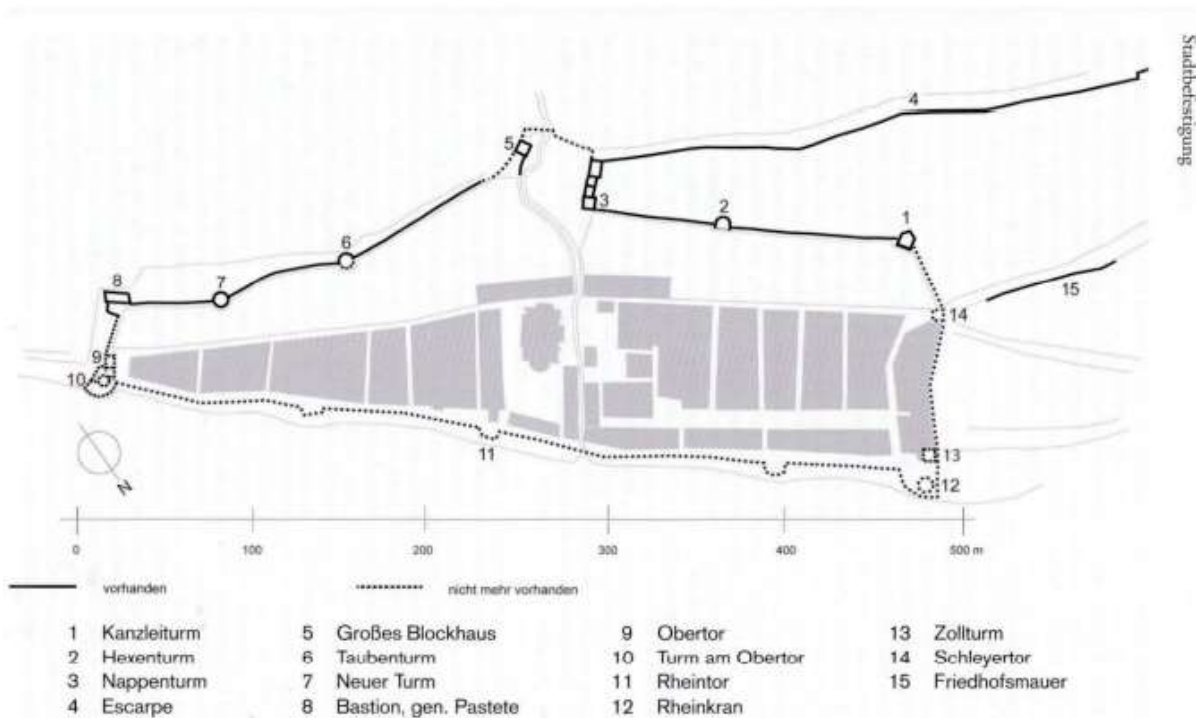
Für die zweite zu bauende Tunnelröhre müssen bergseitig im Bereich des St. Goarer Bahnhofs Richtung Bankeck große Flächen abgetragen werden, auf denen sowohl historisch wertvolle Mauern als auch verschiedene Türme aus früheren Jahrhunderten stehen. Der Abraum soll mit Lkws über innerstädtische Straßen und den Marktplatz zur Bundesstraße 9 gebracht werden.

Die Stadt St. Goar hat aufgrund ihrer einzigartigen Lage im Zentrum des Mittelrheintales in dieser engen Tallage eine besondere Bedeutung. Insbesondere durch die Grafen von Katzenelnbogen, die 1245 mit dem Bau der Burg Rheinfels als Zollburg begannen und diese später als Residenz ausbauten, fand in St. Goar eine blühende Entwicklung statt. Die historische Stadtmauer und die Befestigungsanlagen der Burg Rheinfels mit ihren zum Teil noch erhaltenen Mauern und Türmen, die unter Denkmalschutz stehen, prägen – gerade vom Rhein und der rechten Rheinseite her gesehen – das Stadtbild von St. Goar.

Hinweis: Die Entstehungsgeschichte und die historische Bedeutung dieser Mauern und Türme ist nachzulesen im Buch „Die Kunstdenkmäler des Rhein-Hunsrück-Kreises, Teil 2.3 STADT ST. GOAR, bearbeitet von Eduard Sebald, Deutscher Kunstverlag 2012.

Dazu wird es notwendig sein, dass die zuständigen Stellen der Denkmalpflege und das UNESCO-Welterbebüro detaillierte Begründungen vorlegen.

Dem Abriss der denkmalgeschützten historischen Mauern und der in diesem Bereich vorhandenen Türme (Taubenturm (6), Neuer Turm, auch als Laterne bezeichnet (7) und Bastion, genannt Pastete (8)) wird nicht zugestimmt.



385. Stadtbefestigung. Grundriss mit Bestand und abgegangenen Teilen, BERND KLOTZ/EDUARD SEBALD, 2010

673

Grafik aus dem Denkmalinventar der STADT ST. GOAR, S. 673

Die von der Bahn neu auszubauende Zufahrt von der Innenstadt zu dem abzutragenden bergseitigen Gelände ist bisher die Zuwegung (Fußweg) zum St. Goarer Ulmenhof, zum Reusche Park und Gut Rheinfels sowie zum Stadtteil Biebernheim, genannt „Kurzer Pfad“. Es muss sichergestellt bleiben, dass eine für Fußgänger gefahrlose Zuwegung erhalten bleibt.

Mit Unterstützung des Landes Rheinland-Pfalz konnte die Stadt St. Goar einen europaweit ausgeschriebenen Architektenwettbewerb durchführen, mit dessen Ergebnissen und vielfältigen Bauprojekten St. Goar die Bezeichnung „Modellstadt St. Goar“ im Welterbe Oberes Mittelrheintal erhielt. Neben dem Ausbau der Bundesstraße 9, dem Anlegen eines durchgängigen Radweges, Neuordnung der Parkplatzflächen, Neugestaltung der städtischen Plätze und der Rheinanlagen wird St. Goar moderner gestaltet - unter Einbeziehung der alten denkmalgeschützten Bausubstanz. Zum einen soll die Wohnqualität der Bevölkerung durch Stadtanierungsmaßnahmen - auch durch Private - erhöht, zum anderen die Aufenthaltsqualität für die Gäste aus aller Welt gesteigert werden.

Wirtschaftlich ist St. Goar aufgrund seiner geografischen Lage, die keine Expansion zulässt, vom Tourismus abhängig. Allerdings schränkt der extreme Verkehrslärm das vorhandene Entwicklungspotential stark ein.

Die innerörtlichen engen Gassen, die überwiegend keinen Begegnungsverkehr zulassen, sollen seitens der Bahn für den Abtransport der Erdmassen – zeitweise rund um die Uhr - genutzt werden. Der Marktplatz, das Kernstück der St. Goarer Innenstadt, an dem die unter Denkmalschutz stehende Stiftskirche gelegen ist, wurde 2013 neu gestaltet und ausgebaut. Er weist - bis auf einen kleinen Fahrstreifen um die Stiftskirche herum entlang des Hotels am Markt - nur Aufenthalts- sowie Bewirtschaftungsflächen für die anliegenden gastronomischen Betriebe auf.

Es ist den St. Goarer Bewohnern und Gästen nicht zuzumuten, dass über Monate hinweg - zeitweise rund um die Uhr - im touristischen Zentrum über die engen Gassen und den Marktplatz die Lkws fahren, die Lärm verursachen und die Straßen verschmutzen. Es wird weiter darauf hingewiesen, dass die zur Verkehrsnutzung vorgesehenen Bereiche als „Spielstraße“ ausgewiesen sind.

Dem Abtransport der Erdmassen über das Stadtzentrum kann nicht zugestimmt werden.

In diesem Zusammenhang darf auch darauf hingewiesen werden, dass bei Hochwasser der Bereich des Marktplatzes und der Bundesstraße 9 von Fahrzeugen nicht passiert werden kann.

Im Falle der Variante „rot“ bleibt der St. Goarer Bahnhof erhalten. Er ist zurzeit weder barrierefrei noch ein Aushängeschild für eine Touristenstadt. Es muss derzeit bei der Bahn häufig angemahnt werden, dass der Durchgangsbereich des Bahnhofsgeländes wenigstens einigermaßen sauber gehalten wird.

Für die zweite zu bauende Tunnelröhre müssen bergseitig im Bereich des Stadtteiles „An der Loreley“ große Flächen abgetragen werden, die im Bereich der Wohnbebauung über einen privaten Parkplatz zur Bundesstraße 9 transportiert werden sollen.

Bei der Umgebung der Loreley handelt es sich um einen extrem sensiblen Bereich im Welterbetal, in dem größere Baumaßnahmen sehr genau begutachtet werden. Es ist davon auszugehen, dass dies seitens der Denkmalpflege und des UNESCO-Welterbebüros geschehen wird. Dies gilt insbesondere auch für die harmonisch in die Landschaft einzufügenden Tunnelportale und evtl. notwendige Stützmauern.

Es wird auf die besondere touristische Bedeutung des Stadtteiles „An der Loreley“ hingewiesen, denn gerade in den dortigen gastronomischen Betrieben und auf dem Campingplatz am Rhein ist die enge Schlucht des Rheintales und die sog. Rheinromantik besonders erlebbar. Der schon vorhandene extreme Verkehrslärm würde zusammen mit dem monatelangen zusätzlichen Baulärm eine touristische Nutzung in der Umgebung sehr erschweren.

Hinzu kommt, dass es sich bei dem zu nutzenden Parkplatz, über den der Abraum beseitigt werden soll, um den privaten Parkplatz eines Hotels handelt, der aufgrund der engen Verhältnisse im Rheintal dringend benötigt wird.