

Tunnel: Planung der Bahn lässt „rot“ sehen

Entrüstung Konzern sorgt in der Region mit Bauvorhaben „rot“ für mächtig Ärger - Bürgermeister wehren sich gegen Vorgehen

Von unserem Chefreporter
Volker Boch

■ **St. Goar/Oberwesel.** Die Bahn sorgt am Mittelrhein für extreme Unruhe. Abseits des Güterzugaufkommens sind es vor allem offensichtliche finanzpolitische Ränkespiele des Konzerns, die murren lassen. Die Pläne der Bahn, eine möglichst günstige Tunnelvariante bei St. Goar und Oberwesel bauen zu wollen, wird gerade in St. Goar als absolute Bedrohung empfunden. Dass die Bahn mit der angedachten Tunnelvariante „rot“ das Welterbe aufs Spiel setzt, lässt viele förmlich rot sehen.

„Ich fühle mich ziemlich verschaukelt.“

Nicht nur Thomas Bungert, Bürgermeister der Verbandsgemeinde St. Goar-Oberwesel fragt sich, wozu der von der Bahn eingesetzte Arbeitskreis eigentlich gedacht gewesen ist.

„Wir müssen jetzt aktiv werden“, sagt der Bürgermeister der Verbandsgemeinde St. Goar-Oberwesel, Thomas Bungert. Wie viele andere ist Bungert extrem verärgert. „Ich fühle mich ziemlich verschaukelt“, sagt er unmissverständlich. Zwar denkt die Bahn daran, einen neuen Tunnel zwischen den beiden



Besonders eng an der Bebauung und an der von der Unesco als besonders schützenswert eingestuften mittelalterlichen Stadtbefestigung liegt der Banktunnel in St. Goar. Wenn die Bahn hier die Weichen auf die Variante „rot“ stellt, könnte dies heftige Folgen für die Stadt und das Welterbe haben. Fotos: Boch

Städten zu bauen, weil die 150 Jahre alten Bestandstunnel am Bank-, Bett- und Kammereck auf Sicht ersetzt werden müssen. Dies steht genauso fest wie die Tatsache, dass die Bahn die drei Tunnel in einem Zwischenschritt aus Sicherheitsgründen sanieren muss. Aber bei der Frage, welche Neubauvariante kommen soll, hat sich die Bahn deutlich von der Meinung der Region distanziert.

Die Bahn hat im Herbst 2013 den nötigen Neubau eines Bahntunnels erstmals öffentlich gemacht. „Das hier ist Bauen im Museum“, erklärte damals der zuständige Projektleiter Jürgen Gunnemann. Aufgrund der sensiblen Situation im Welterbetal war von Beginn an klar, dass die Bahn hier sehr behutsam vorgehen müsste.

Ein Arbeitskreis mit regionalen Entscheidungsträgern, Verbänden und Behörden wurde eingerichtet, monatelang wurden technische Details und Ausschlusskriterien diskutiert. Schnell zeigte sich dabei, dass die zunächst von der Bahn favorisierte Neubaustrecke „gelb“, die im Oelsberg vor den Toren

Oberwesels enden sollte, zu heftigen Protesten führte. Auch die drei weiteren angedachten Varianten „blau“, „grün“ und „rot“ scheiterten unter anderem an Umwelt- und Welterbeschutzbelangen. Die Umfahrung von St. Goar und Oberwesel wurde als Version „pink“ von Bürgerseite eingebracht und seitens des Landes – sowie auch durch die Bahn selbst – unterstützt. Zudem gab es eine kürzere Alternativroute „orange“, die aufkam. Letztlich lautete das Credo aber, dass die Umfahrung beider Städte anzustreben sei.

Zuletzt warteten alle Beteiligten auf eine Machbarkeitsanalyse und eine Kostenstudie der Bahn zu „pink“. Doch stattdessen wurde bekannt, dass die Bahn mit einer „Billigvariante“ ins Rennen gehen will und „rot“ favorisiert – eine Variante von der überhaupt keine Rede mehr gewesen war. Diese Variante würde die alten Tunnel weiter nutzen und parallel zwei neue Tunnel von 850 Meter beziehungsweise gut 1200 Meter Länge vorsehen. Allerdings würden diese erhebliche Auswirkungen haben.

„Unsere mittelalterliche Stadtbefestigung wäre gefährdet, außerdem würde der Schwerlastverkehr der Baustelle über den Marktplatz laufen“, beschreibt St. Goars Stadtbürgermeister Horst Vogt nur zwei wesentliche Punkte. Auch der Abriss von Häusern könnte eventu-

ell notwendig sein. „Die Umsetzung ist überhaupt nicht denkbar“, sagt Vogt, „es ist schon lange klar, dass ‚rot‘ nicht geht.“ Bereits im Sommer 2014 hat dies unter anderem der Denkmalpflegebeirat Icomos, der die Unesco berät, klargestellt und nun erneut bekräftigt (wir berich-

teten). In den vergangenen Monaten hatte sich alles um die Frage gedreht, ob „pink“ oder „orange“ kommen kann, und was beide Varianten konkret kosten. Das jetzige Ergebnis empfinden viele Beteiligte als Schlag ins Gesicht.

„Die Nachricht ist ein Hammer“, sagt Oberwesels Stadtbürgermeister Jürgen Port, „viele Menschen haben sehr engagiert im Arbeitskreis mitgearbeitet, um eine gute Lösung für alle zu erreichen. Dann haben wir zwei Jahre nichts Offizielles mehr gehört – und jetzt das.“ Port hat wie genauso Vogt und Bungert durchaus Verständnis dafür, dass die Bahn günstig bauen möchte. Doch die politisch Verantwortlichen, die im Arbeitskreis mitgewirkt haben, wähen sich in einem falschen Film.

„Wir werden gegen ‚rot‘ dagegenhalten“, erklärt Thomas Bungert deutlich. „Es kann nicht sein, dass aus Kostengründen das Welterbe aufs Spiel gesetzt wird.“ Die Variante „rot“ gilt seit langem gerade mit Blick auf das Welterbe als unrealistisch, und dabei soll es aus Sicht der Region auch bleiben.



Frisch saniert worden ist in den vergangenen Jahren der Marktplatz im Herzen von St. Goar. Geht es nach der Bahn, könnte dies zur Makulatur werden.

Volker Boch
zum Streit um einen
neuen Tunnel



Die Bahn sollte ihre Spielchen beenden

Wenn die Deutsche Bahn spielen möchte, wäre es den Verantwortlichen am Mittelrhein ganz recht, wenn der Konzern sein langjähriges Engagement als Sponsor und Förderer beispielsweise des Bundesliga-Fußballs verstärkt. Das Spiel mit Menschen soll die Bahn aber doch besser bleiben lassen. So zumindest empfinden es viele Beteiligte, die sich in den vergangenen Jahren in der Region mit der Bahn beschäftigt oder gar angelegt haben. Ob Lärmschutz, Tunnelbau oder Alternativtrasse – so freundlich die Bahn wirkt, so ernüchtert wirken viele, die mit ihr zu tun hatten.

Es ist ein blanker Hohn, dass die Bahn nach fast drei Jahren Tunnelplanungen die Billig-Neubauvariante „rot“ aus einer Schublade zieht, die seit vielen Monaten als geschlossen gilt. Kein Wunder, wenn sich Bürgermeister, Anwohner und Betroffene maßlos über dieses Vorgehen ärgern.

Nach all den Stunden im Arbeitskreis, der durchaus Ergebnisse gebracht hat, wieder die Variante „rot“ hervorzuzaubern, wirkt auf viele wie ein Affront der Arroganz.

Als pure Zockerei eines Milliardenkonzerns, der nichts anderes im Sinn hat, als am Ende einen starken Finanzpartner an die Seite zu bekommen, der neben dem (möglichst überschaubaren) Anteil der Bahn den Rest des Tunnelneubaus schultert. Die Bahn agiert gemäß dem Motto: Wenn Bürger vor Lärm geschützt werden sollen, dann soll das bitte jemand anderes machen – uns fehlt dafür das Geld.

So gut Lärmgesetze sind, so maßgeblich Flüsterbremsen und anderer Maßnahmen, die den Lärm reduzieren, so bitter ist ein solches Verhalten. Wenn die Bahn wirklich etwas für die Leute vor Ort tun will, muss sie ihre Spielchen beenden.