

Bahn lässt den Mittelrhein links liegen

Ein Tunnelneubau bei Oberwesel ist erst einmal gar kein Thema – Brief der DB Netz AG sorgt für Entsetzen

Von unserem Chefreporter
Volker Boch

■ **Mittelrhein/Berlin.** Für Entsetzen sorgt ein Brief der DB Netz AG am Mittelrhein. Am Donnerstag ging beim Bundestagsabgeordneten Peter Bleser (CDU) ein Brief des Vorstands der Bahntochter ein, der das Projekt eines neuen Bahntunnels zwischen Oberwesel und St. Goar förmlich aufs Abstellgleis schiebt. „Das Schreiben habe ich zur Kenntnis genommen“, sagt Bleser, „mit großer Verärgerung.“

22 Textzeilen hat das Schreiben des Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG, Frank Sennhenn. Es ist ein freundlich formulierter Brief, der bei Bleser die Wirkung eines Schlags ins Gesicht erzielte. Sennhenn schreibt, dass die Bahn erst einmal abwarten will, wie die Planungen des Bundes bei der Alternativtrasse im Westerwald weitergehen – und das dauert Jahrzehnte. Nächstes Jahr soll eine Instandsetzung am Bank-, Bett- und Kammereck zwischen St. Goar und Oberwesel beginnen, das war es aber dann erst einmal.

Der Bundestagsabgeordnete hat in den vergangenen Jahrzehnten schon einiges erlebt mit der Bahn und nach teils hartem, oft diplomatischem Ringen auch einiges erreicht in Sachen Lärmreduzierung. Bleser hat wie viele andere bereits erlebt, dass ein so machtvoller Konzern wie die Bahn zu Maßnahmen wie Flüsterbremsen, Lärmschutz und Co. mitunter nur mit Druck be-

wegt werden kann. Aber in diesem Fall ist Bleser ernsthaft sauer. „Es ist eine Unverschämtheit“, sagt er im Gespräch mit unserer Zeitung. „Die Bahn selbst hat den Tunnelneubau in der Öffentlichkeit platziert, und jetzt will sie davon anscheinend nichts mehr wissen.“

Weiter erklärt er, dass mit einem solchen Vorgehen die kommunalen politischen Verantwortlichen, die betroffenen Anwohner und auch die lokale Initiative „Oberwesel 22“ brüskiert würden. „Die Bahn verspielt jedes verbliebene Verständnis und die Bereitschaft zur Kooperation mit dem Konzern.“

Der scharfe Ton des Abgeordneten hat einen einfachen Grund: Bleser fühlt sich von der Bahn verschaukelt und fürchtet darum, dass das Projekt mindestens auf die lange Bank, wenn nicht sogar ganz auf ein totes Gleis geschoben wird. In den vergangenen Monaten und Jahren hatte er sich in vielen Gesprächen, Briefen und Terminen in der Region, in der Berliner Politik und auch bei der Bahn dafür stark gemacht, am Mittelrhein zwischen Oberwesel und St. Goar eine spürbare Verbesserung der Lärmsituation und auch eine Optimierung der Strecke zu erreichen. Nach vielen Monaten, in denen ein regionaler Arbeitskreis

unter Ausschluss der Öffentlichkeit und Federführung eines von der Bahn beauftragten Kommunikationsunternehmens getagt hatte, schien es so, als sei der Tunnel auf dem Weg.

Aus der anfänglichen Überlegung der Bahn, ein großes Tunnelportal mitten in den einzigartigen Oelsberg vor den Toren der Stadt Oberwesel zu schlagen und

damit in einem zentralen Bereich des Unesco-Welterbes die Landschaft deutlich zu verändern, war letztlich die Variante „Pink“ entstanden – eine lange Umfahrung beider Städte. Diese rund sieben Kilometer lange Verbindung sollte im Bereich des Gründelbachtals am nördlichen Rand von St. Goar beginnen und im Bereich des südlichen Stadt-

ausgangs von Oberwesel enden. Zuletzt hatte es eine breite Phalanx an Unterstützung für „Pink“ gegeben, sowohl in der Politik als auch seitens der Kommunen. In Bahnkreisen hatte sich trotz anfänglichen Zögerns in dieser Sache im Verlauf des Entwicklungsprozesses ebenfalls Zustimmung zu „Pink“ entwickelt.

Sehr deutlich war die Bewertung des Tunnelprojekts durch den rheinland-pfälzischen Regierungsbeauftragten für das Welterbe, Salvatore Barbaro, Ende des vergan-

„Die Bahn verspielt jedes verbliebene Verständnis und die Bereitschaft zur Kooperation mit dem Konzern.“

Der Bundestagsabgeordnete Peter Bleser findet scharfe Worte, nachdem er ein Schreiben des Vorstands der DB Netz AG erhalten hat.



Die Bahn bleibt Teil des Alltagsbildes in Oberwesel – der Tunnel in Variante „Pink“ bleibt für seine Befürworter in Politik und Gesellschaft erst einmal ein Traum. In den kommenden Jahrzehnten dürfte nach derzeitigem Stand nichts aus dem Plan werden, die Städte St. Goar und Oberwesel zu umfahren.

Foto: Werner Dupuis

genen Jahres. Darin hieß es, dass „Pink“ die einzig akzeptable welt-erbeverträgliche Variante eines Tunnelneubaus sei. Das Schreiben hatten sowohl das Bundesverkehrsministerium als auch die Chefetage der Bahn bekommen.

Zum Zeitpunkt dieses Schreibens galt noch als unumstößlich, dass die Bahn das einst selbst angestoßene Thema eines Tunnelneubaus ernst meint – weil die Tunnel als marode gelten. Im Herbst 2013 hatte der Konzern diesen dringenden Bedarf selbst öffentlich

gemacht. Erst danach begannen die Mühlen zu mahlen, vom Arbeitskreis mit allen maßgeblichen Institutionen bis hin zur Diskussion um „Pink“.

Es gab Bohrungen, Analysen und Studien – allein bei der Finanzierung des Projekts blieb der Konzern zurückhaltend. Jetzt, da der Bahntunnel genauso wie die Alternativtrasse im Westerwald seitens des Bundes über das Vehikel des Bundesverkehrswegeplans 2030 planerisch eingefroren wurde, wäre die Bahn selbst gefordert,

Mittel einzusetzen. Aus der Sicht von Peter Bleser hat der Konzern dazu sowohl Spielraum als auch finanzielle Möglichkeiten.

Durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Bahn stehen dem Konzern Milliarden zur Instandhaltung der Streckeninfrastruktur zur Verfügung. Im Rahmen einer aktuell zu verhandelnden, neuen Vereinbarung mit dem Bund hofft die Bahn darauf, jährlich bis zu 7 Milliarden Euro an LuFV-Mitteln zu erhalten.