

COPYRIGHT

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Es darf ohne Genehmigung nicht verwertet werden. Insbesondere darf es nicht ganz oder teilweise oder in Auszügen abgeschrieben oder in sonstiger Weise vervielfältigt werden. Für Rundfunkzwecke darf das Manuskript nur mit Genehmigung von Deutschlandradio Kultur benutzt werden.

Deutschlandradio Kultur

Länderreport

Masterplan am Mittelrhein

Das Weltkulturerbe & der Streit um Brückenbau und Bahnlärm

Autor Fittkau, Ludger

Redaktion Stucke, Julius

Sendung 26.06.2012 – 13 Uhr 07

Vor zehn Jahren nahm die UNESCO das Obere Mittelrheintal in die Liste des Weltkulturerbes auf. Schon damals wurde darauf hingewiesen, der Verkehrslärm sei ein Problem, besonders der Bahnlärm. Ein weiterer Streitpunkt war lange die Mittelrheinbrücke. Die UNESCO erkannte in den Plänen dazu im Jahr 2010 zwar keine Gefahr für den Welterbestatus. 2011 legte die Rot-Grüne Koalition die Pläne dennoch auf Eis. Viele Streitpunkte ranken rund ums Mittelrheintal - ein Masterplan soll klären, wie das Erbe gepflegt werden kann, ohne die Menschen der Region von der Zukunft abzuschneiden...

MANUSKRIFT BEITRAG

*Ich weiß nicht, was soll es bedeuten,
dass ich so traurig, so traurig bin,
Ein Märchen aus alten Zeiten,
das kommt mir nicht aus dem Sinn,
das kommt mir nicht aus dem Sinn.*

Teil 1: Das lebende Tal

Die Loreley. Heinrich Heines berühmtes Gedicht über die Schiffermordende Schöne auf dem Felsen über dem Strom, ist so etwas wie die romantische Hymne des UNESCO-Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal. Ihr dramatischer Kern. Und so wurden Heines Verse konsequenterweise im neuen Beschilderungssystem der Sehenswürdigkeiten des Welterbes genau in der Mitte des Tales auf einer Säule aufgebracht.

Auf dem Welterbe-Logo fließt der gewundene Rhein zwischen Bingen und Koblenz durch fünf grüne Rechtecke, die ineinander übergehen: Mit ihren graden Kanten stehen sie im Kontrast zum kurvigen Verlauf des Stromes, der durch sie hindurchfließt. Das Logo wirkt wie ein Puzzle, in dem die Einzelteile noch zusammengefügt werden müssen:

(Kern) Als wir vor zehn Jahren gestartet sind, war unser erster Gedanke, wir müssen ein Wir-Gefühl in dieses Tal bringen. Das fing mit dem Logo an und ging natürlich über Hinweisschilder und sonstige Informationspunkte weiter. Also Identität schaffen, das war das erste Signal auch mit diesem neuen, einheitlichen Grün.

Günter Kern. SPD-Landrat des rheinland-pfälzischen Rhein-Lahnkreises und Vorsitzender des Zweckverbandes „UNESCO-Welterbe Oberes Mittelrheintal“. Im Verband arbeiten die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, die Stadt Koblenz sowie 5 Landkreise der Region an der Weiterentwicklung der Welterbestätte.

Das „Tal der Loreley“, lockt schon seit dem 19. Jahrhundert Touristen aus der ganzen Welt. Zu sehen gibt es hier reichlich: Der Strom hat eine schroffe Schlucht in das rheinische Schiefergebirge gegraben, mehrere hundert Meter hoch ragen die Wände in den Himmel, hinter jeder Flussbiegung wartet eine neue Burg auf einem der vielen Felsen, die aus den Hängen ragen. Fast auf der

gesamten Strecke zwischen Bingen und Koblenz wird seit der Römerzeit Wein angebaut. Auf Terrassen, die den steilen Hängen in mühseliger Handarbeit abgerungen wurden. Auf den schmalen Streifen zwischen den Weinterrassen und dem Rheinufer zwängen sich die mittelalterlichen Städte und Dörfer.

*Zu des Rheins gestreckten Hügeln,
Hochgesegneten Gebreiten,
Auen, die den Fluß bespiegeln,
Weingeschmückten Landesweiten
Möget mit Gedankenflügeln,
Ihr den treuen Freund begleiten.*

Goethes 1814 anlässlich eines Volkfestes in Bingen geschriebene Verse bringen auf den Punkt, was das Mittelrheintal seit der Romantik auch ist: Ein Ort, der Gedanken mit Flügeln ausstattet, ein Inspirationsraum für Dichter und Maler oder schlichtweg romantikbegeisterte Touristen, möglichst bei einer Wanderung ins Gespräch vertieft. Wein gehörte immer dazu, wie Goethe berichtet:

*Der Genuss des Weins war durch solche Gespräche
nicht unterbrochen. Wir sendeten unsere leeren Gefäße
zu den Schenken. Niemand schämt sich der Weinelust,
sie rühmen sich einigermaßen des Trinkens.*

Sobald er seinen Rausch ausgeschlafen hätte, würde Goethe heute auf dem Rheinsteig wandern: der Fußweg auf den Bergen am östlichen Ufer des Mittelrheintals ist vielleicht die Erfolgsgeschichte der ersten zehn Jahre UNESCO-Weltkulturerbe:

(Heinz Greber) *Der Rheinsteig, der hat ja unheimlich Fremdenverkehr gebracht und das ist auch wirklich ein Panoramaweg. Das ist einmalig.*

Sagt Heinz Greber aus Kaub und Welterbezweckverbandschef Günter Kern kann nur zustimmen:

Ich lebe seit meiner Geburt in diesem Tal und Wandern war schon immer ein Stück Angebot, aber noch nie so angenommen, seit es den Rheinsteig oder auf der linken Seite den Rheinburgen -Wanderweg gibt. Wir haben die Strecken verändert, wir haben sie qualitativ anspruchsvoller gemacht. Das ist ein Angebot, und da freue ich mich, das mittlerweile auch junge Menschen annehmen und gehen sie mal am Wochenende durch dieses Tal, der Rheinsteig ist bevölkert und belebt, wir sind genau da auf dem richtigen Weg.

*Die schönste Jungfrau sitzt
Dort oben wunderbar,
ihr goldenes Geschmeide blitzet,
Sie kämmt ihr goldenes Haar.*

*Sie kämmt es mit goldenem Kamme,
Und singt ein Lied dabey,
Das hat eine wundersame,
Gewaltige Melodey.*

Teil 2: Das sterbende Tal

Der Winzer Peter Bahles säubert auf dem Hof seines Weingutes in Kaub Flaschen. Bahles ist einer der Weinbauern, die mitten im UNESCO-Weltkulturerbe harte Arbeit in den Steillagen verrichten. Er lebt gerne in Kaub – das geht längst nicht mehr allen so. Der Ort leidet unter starkem Bevölkerungsschwund, viele Wohnungen stehen leer:

Wir sind hier ein aussterbendes Örtchen mit um die 800 Einwohner in Zukunft nur noch. Die Prognosen sind da ganz schwach und der Alterdurchschnitt sehr hoch, da ist natürlich klar, wie sich das entwickelt.

Während im Sommer die Touristen strömen und die Gastronomie boomt, gibt es hier im Winter kaum Arbeit – gerade Jüngere ziehen deshalb weg. Chancen, Touristen auch im Winter in das Tal zu locken sieht Winzer Peter Bahles nicht:

Man muss sehen, dass hier im Rheintal der Winter sehr lang ist. Fünf Monate ist hier eigentlich gar nichts. Sie müssen sich einfach vorstellen, hier unten im Tal im Winter – so gegen zehn, halb elf wird es hell und spätestens um vier ist es dann auch wieder dunkel. Das sind jetzt keine Urlaubsregionen. Das ist nun einmal so.

Im Winter bestimmten in der Region um Kaub jahrzehntelang nicht die Touristen, sondern eher Soldaten das Bild, die hier kaserniert waren. Doch die Bundeswehr, die hier einst Arbeitsplätze brachte, hat sich längst an den Rand des Welterbegebietes zurückgezogen – nach Koblenz. Auch die Schiefer-Bergwerke der Region sind geschlossen. Auch die bis zu 120 Schifflosten in Kaub, die bis zur Begradigung des Rheins Mitte des 20. Jahrhunderts die Rheinschiffe an der

gefährlichen Loreley vorbeidirigierten, werden heute nicht mehr gebraucht. Heinz Greber, dessen Vater Bergmann war, hat diese Zeit als Kind noch erlebt:

Sie müssen rechnen, wie wir so Kinder waren, in den 50er und 60er Jahren. Die Kauber Lotsen, in der Glanzzeit 120 Lotsen, das waren alles freischaffende Künstler, hat man so gesagt. Wir hatten hier Bergbau noch und mein Vater, wenn der in den 50er Jahren so 10 Mark in einer Schicht verdient hat, da waren Lotsen dabei, die hatten schon 50 Mark im Sack.

*Den Schiffer, im kleinen Schiffe,
Ergreift es mit wildem Weh;
Er schaut nicht die Felsenriffe,
Er schaut nur hinauf in die Höh´.*

*Ich glaube die Wellen verschlingen,
Am Ende Schiffer und Kahn;
Und das hat mit ihrem Singen
Die Loreley getan.*

Teil 3: Brücke und Bahn

Die Fähren, die in Kaub und anderswo im Tal den Strom queren, bieten bis heute einigen Schiffern im Tal Arbeit. Doch auch diese rund 8 Arbeitsplätze pro Fähre an insgesamt sieben Stellen am Mittelrhein sind in Gefahr: Denn um die heutigen wirtschaftlichen Probleme im UNESCO-Welterbegebiet zu bekämpfen und Autopendlern Richtung Rhein-Main und Koblenz bessere Bedingungen zu schaffen, wollen viele im Tal seit langem eine Brücke, die es bisher auf 100 Rheinkilometern zwischen Koblenz und Mainz nicht gibt. An seinem Marktstand am Brunnen von Kaub verkauft Günter Bertram Gemüse – und wirbt für die Brücke:

Ich bin für die Brücke persönlich. Es geht um die ganze Anbindung des Rheintals – diese Seite ist tot, wenn die Brücke nicht kommt. Das sieht man an der Abwanderung der Leute, es stehen einige Häuser hier leer, nicht nur in Kaub, am ganzen Rhein. Und das viel mit der Verkehrsanbindung zu tun. Man fährt von hier zur Arbeit 50 Kilometer und das ist jedem zu weit.

Die Brücke soll vor allem das strukturschwache östliche Rheinufer, an dem auch Kaub liegt, an die westlich des Rheins liegenden Autobahn A 61 durch den Hunsrück und die nun vierspurige Hunsrückhöhenstraße anbinden. Über die Schnellstraßen können die Arbeitsplätze im Rhein-Main-Gebiet, am Flughafen Hahn oder im Raum Koblenz in weniger als einer Stunde erreicht werden – mit

einer festen Rheinquerung 24 Stunden lang. Bisher gibt es nur die Fähren, die nachts still liegen.

Ob Fähre oder Brücke für den Wechselverkehr – diese Frage spaltet die Bevölkerung im Welterbegebiet. Der Winzer Peter Bahles aus Kaub ist skeptisch, ob eine feste Rheinquerung die Probleme löst. Obwohl sein Betrieb auf der wirtschaftlich schwachen östlichen Rheinseite liegt- unmittelbar an der Bahnlinie, deren Lärm ebenfalls eines der großen Probleme im Tal ist:

Was nützt uns denn eine einzige Brücke, wenn dadurch drei Fährbetriebe kaputtgehen? Und dann kommt Hochwasser und die Zufahrt bei Wellmich, die ja nun einmal da ist, geht wieder als erstes unter. Dann haben wir nicht nur keine Fähren, dann kommen wir nicht auf die Brücke. Und für Fußgänger ist das nun schon überhaupt keine Lösung. Die geplante Brücke ist nicht Fußgänger geeignet, die geplante und selbst wenn sie es wäre, wäre es ein Umweg von fast fünf, sechs, sieben Kilometern.

Doch mancher Nachbar auch auf der anderen Rheinseite sieht das anders. Wie Hans August Werner, der für die Brücke plädiert:

Das ist eigentlich ein Muss. So schade das ist für die Fähren, aber an der Mosel gibt es auch so viele Brücken. Und die Fähren fahren trotzdem noch. Aber für die Infrastruktur der Arbeitsplätze, hübbe wie drübbe, wäre ne Brücke ideal. Schichtarbeit geht nicht. Wenn man hier im Taunus arbeitet, geht ab sieben im Winter nix mehr und die Spätschicht, keine Chance, die fahren dann über Koblenz oder Wiesbaden. Mein Sohn der hat lange in Laudert gearbeitet auf der Taunusseite gearbeitet und der ist nach der Spätschicht noch 90 Kilometer gefahren. Der ist jetzt nach Wiesbaden gezogen.

(Uwe Bernd) Aber es müssten eigentlich zwei, drei Brücken sein. Das gibt es nirgendwo in Europa, ich habe mal nachgeschaut, wo es auf 100 Kilometer keine Brücken gibt.

Sagt Uwe Bernd, Erster Beigeordneter der Stadt Kaub. Anders als bei der Dresdener Waldschlösschenbrücke hat die UNESCO diese Argumente nach anfänglichem Zögern akzeptiert und die Pläne für den Brückenschlag im Tal der Loreley grundsätzlich gebilligt. Doch bei der Regierungsbildung vor einem Jahr mit Kurt Becks SPD haben die Grünen durchgesetzt, dass die Brückenpläne für diese Legislaturperiode auf Eis liegen – bis 2016 also.

(Köbler) Dieses Setzen auf Großprojekte, auf immer neue Straßen und auch auf Prestigeprojekte, das ist eine Investitionspolitik aus der Vergangenheit.

Daniel Köbler, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Mainzer Landtag:

Wir brauchen nachhaltige Wirtschafts- und Investitionspolitik. Beispielsweise die 60 Millionen, die jetzt für die Mittelrheintalbrücke mindestens aufgebracht werden müssten, die brauchen wir an unseren Schulen, die brauchen wir für den Ausbau von Kindertagesstätten und deshalb ist das keine nachhaltige Politik und da wollen wir als Grüne auch im rheinland-pfälzischen Landtag was verändern.

Welterbe-Zweckverbandeschef Günter Kern vom Koalitionspartner SPD will sich damit nicht abfinden:

Wir müssen denjenigen, die dagegen sind, deutlich machen, dass wir dies für eine wirtschaftliche Entwicklung dringend benötigen. Insbesondere auf der rechten Rheinseite, wo wir keine wirtschaftliche Entwicklung haben, keine Arbeitsplätze haben, wenn die Menschen nicht im Tal bleiben. Auch das muss man sich mal durch den Kopf gehen lassen, gerichtet an diejenigen, die gegen eine Brücke sind.

Fähre oder Brücke – bei dieser Frage bleibt man im Tal gespalten. Anders ist das bei einem weiteren zentralen Problem...Dem Bahnlärm.

Als 1869 Richard Wagners Oper „Rheingold“ in München uraufgeführt wurde, baute man bereits kräftig an den Eisenbahnlinien im Mittelrheintal.

Rheinromantik und Industrialisierung gehen im Welterbe seit 150 Jahren eine Symbiose ein. Doch heute sehen viele Menschen im Bahnverkehr auch die größte Gefährdung für die Entwicklung des Tales.

(Gross) Orte wie Stolzenfels oder Hirzenach und so weiter, das sind Orte, die können mit diesem Bahnlärm nicht mehr existieren.

Frank Gross engagiert sich in der Mittelrheinstadt Boppard in der Bürgerinitiative „Pro Rheintal“ gegen den Bahnlärm, der seiner Meinung nach auf Dauer den UNESCO-Welterbetitel gefährden könnte:

Das bedeutet auch, dass die Bauwerke zerfallen, weil man nicht mehr investieren kann darin. Wir haben vor allem keine Nutzung. Wir haben hier in Boppard das Kloster Marienberg, ein riesiges Gebäude, stadtbild- prägend, ganz entscheidend, völlig zerfallen. Und es gibt keine Nutzung dafür und deshalb auch kein Geld dafür. Und deshalb wird hier ein Baudenkmal nach dem anderen zugrunde gehen und deshalb wird auch die UNESCO auf Dauer den Welterbetitel nicht aufrechterhalten können, wenn es nicht gelingt, die einzige Chance und das ist

nun mal der Tourismus so zu nutzen, dass das Tal wieder einen Erholungswert und einen Lebenswert bekommt.

Günter Kern, der Chef des Zweckverbandes UNESCO-Welterbe Oberes Mittelrheintal, beschönigt bei diesem Thema nichts. Wenn der neue St. Gotthard-Bahntunnel in der Schweiz in wenigen Jahren in Betrieb geht, wird nämlich noch mehr Güterverkehr in das Tal der Loreley drängen:

Wir haben mit der Diskussion vor Jahren begonnen und haben dann auch gespürt, dass steter Tropfen den Stein höhlt. Es hat sich einiges zumindest in politischer Hinsicht getan. Es gibt Vorschläge auch hinsichtlich der Veränderung der Fahrgestelle, der Bremsanlagen. Hier fordern wir: Die Technik ist da, sie muss eingesetzt werden. Und wir wissen auch, das langfristige Ziel einer Güterverkehrsstrecke außerhalb dieses Tales wird noch viele Jahre dauern, aber man muss auch in dieser Hinsicht ein Ziel und eine Vision haben und darauf werden wir weiter setzen.

*Ich weiß nicht, was soll es bedeuten,
dass ich so traurig, so traurig bin,
Ein Märchen aus alten Zeiten,
das kommt mir nicht aus dem Sinn,
das kommt mir nicht aus dem Sinn.*

Teil 4: Der Masterplan

Die erfolgreiche Bundesgartenschau 2011 auf der Festung Ehrenbreitstein in Koblenz mit mehreren Millionen Besuchern hat dem gesamten Mittelrheintal Impulse gegeben. Denn sie machte klar, dass es rund um Burgen und Schlösser im Tal teilweise überwucherte und verfallene Gartenanlagen aus der Hochzeit der Rheinromantik im 19. Jahrhundert gibt, die wiederentdeckt werden können. Gärten, die auch Goethe schon begeisterten:

*Nun wandeln wir in der Luft hin und wider, indessen wir
Gartenanlagen, in den alten Schutt gepflanzt, neben
uns bewundern. Durch Brücken sind Türme,
Mauerhöhen und Flächen zusammengehängt, heitere
Gruppen von Blumen und Strauchwerk dazwischen, sie
waren diesmal regenbedürftig, wie die ganze Gegend.*

Regen wird sich nicht einplanen lassen in den „Masterplan“, der zurzeit auf

Wunsch der UNESCO zur Zukunft des Welterbes Mittelrheintal erstellt wird. Ein solcher Plan war die Bedingung der UN-Kulturorganisation für das „grüne Licht“ in Sachen Brückenbau. In ihm sollen die kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklungsideen für die nächsten Jahrzehnte beschrieben werden. Es geht darum, Stagnation im Welterbe zu vermeiden. Angeregt von der BUGA Koblenz werden die Gärten dabei eine wichtige Rolle spielen, so Günter Kern, der Chef des Welterbe- Zweckverbandes:

Die BUGA brachte uns auf die Idee, eine Gartenroute im Mittelrheintal zu entwickeln und wir haben es geschafft, private und öffentliche Gärten in eine Gartenroute dann auch einzuarbeiten, das war ein sehr interessantes Angebot während der BUGA, es ist angenommen worden. Und wir setzen diese Gartenroute fort, also auch die Gärten im Mittelrheintal zu entdecken und es kommt immer jedes Jahr einer hinzu.

Mehr Licht ins Tal bringen, gerade in den langen, dunklen Wintermonaten, in denen die Sonne es kaum schafft, auf den Boden des Canyons vorzudringen – das ist eine weitere Idee, die zurzeit in den Bürgerforen zum Masterplan diskutiert wird. Es geht um künstliches Licht, vor allem um die Beleuchtung der Schlösser und Burgen im Tal:

(Kern) Zunächst einmal haben wir uns Gedanken gemacht, wie stellen wir die Burgen, aber auch die Kirchen im Mittelrheintal dar. Wir haben einen Lichtmasterplan erstellt mit einem Fachberater und der soll Leitbild sein, wie ich die Burgen beleuchte, wie ich sie inszeniere, auch im Hinblick auf die Rheinromantik.

*Die Luft ist kühl und es dunkelt,
Und ruhig fließt der Rhein,
Der Gipfel des Berges funkelt
im Abendsonnenschein.*

Die Rheinromantik bleibt der Dreh- und Angelpunkt für alles, was im „Masterplan“ festgeschrieben wird. Dazu gehört auch der Mythos von der Loreley selbst: Die Erzählung von der schönen Frau, die auf dem schroffen Felsen sitzt und den Schiffen gefährlich wird, die bei pfeilschneller Strömung durch das enge Tal müssen. Alles, was auch in Zukunft im UNESCO-Weltkulturerbe geschieht, wird Heines Gedicht als Matrize für das nehmen, was in diese bizarre Landschaft

passen könnte und was nicht.

(Kern) Loreley ist ein Mythos und diesen Mythos müssen wir mit Sicherheit auch noch weiterentwickeln.

Aber mit Augenmaß - das gilt auch für aktuelle Baupläne zu einem großen Hotelkomplex und für eine umstrittene Sommerrodelbahn auf dem Loreley-Plateau selbst. Projekte, die sich möglicherweise mit dem Ruhe-Bedürfnis der Wanderer auf dem Rheinsteig oder andererseits lärmender Rockfans in der Freilichtbühne beißen könnten. Es droht zuviel Rummel, an dem der Mythos Schaden nimmt. Günter Kern will zusammenbringen, was schwer zusammenzubringen ist:

Wir haben als Zweckverband ein Entwicklungskonzept vorgeschlagen, Lösungen aufgezeigt, wie das durchaus auch geht. Weil es ja widerläufige Interessen sind, die da oben auf dem Loreleyplateau dann aufeinandertreffen. Ich denke, wenn sich alle, die für Einzelprojekte verantwortlich sind, zusammensetzen und über ein Konzept nachdenken, über Fußläufigkeit, über Infrastruktur, wie bediene ich die Touristen, die dort hinkommen, sich zusammensetzen, werden wir eine gute Lösung finden. Allerdings, ich sage das so deutlich: Mit Bedacht. In einer Landschaft. Und mit Bedacht für einen verantwortungsvollen Mythos Loreley.

*Sie kämmt es mit goldenem Kamme,
Und singt ein Lied dabey,
Das hat eine wundersame,
Gewaltige Melodey.*

-E N D E-