

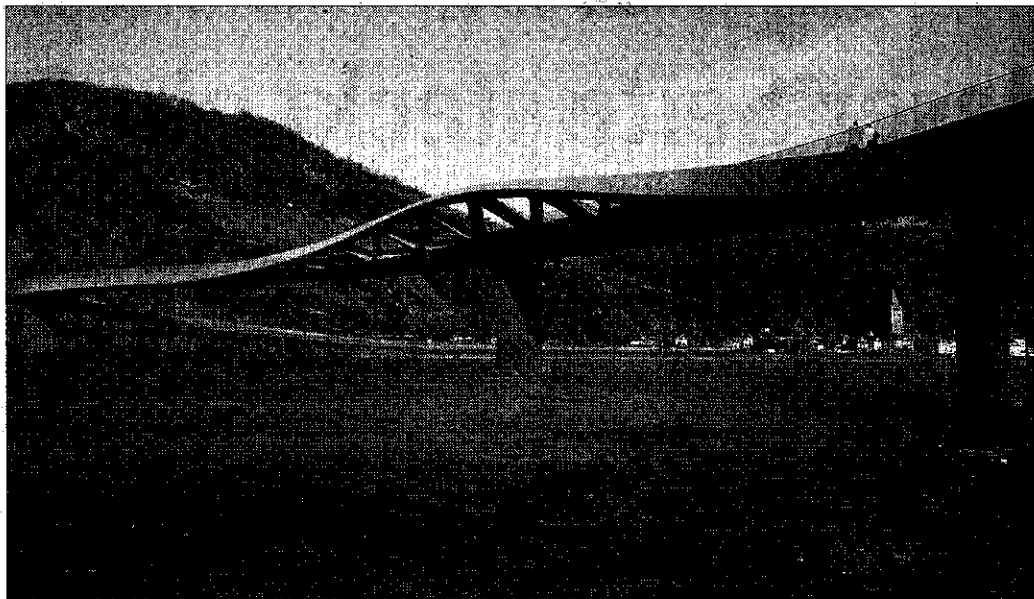
Hering: Fähren teurer als eine Rheinbrücke

Prominenter Waldschlößchenbrücken-Gegner unterstützt die Mainzer Pläne bei der Unesco – Fällt die Entscheidung jetzt im Sommer in Brasilia?

Die Hausaufgaben sind termingerecht erledigt: Die Landesregierung wirbt bei der Unesco mit einem neuen Gutachten für den Bau einer Brücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen.

RHEINLAND-PFALZ. Die Spannung im Unesco-Krimi um die Mittelrheinbrücke steigt wieder: Verkehrsminister Hendrik Hering (SPD) hat die vom Welterbekomitee 2009 in Sevilla angeforderten Zusatzgutachten pünktlich vor dem 1. Februar zur Pariser Unesco-Zentrale geschickt. Er hofft, dass sie so überzeugend sind, dass die Unesco bei der Jahrestagung in Brasilia (25. Juli bis 3. August) dann den erhofften Segen gibt.

Als Unterstützer hat er internationale Fachleute aus Großbritannien und Frankreich, aber auch Professor Kunibert Wachten gewinnen können: Seine Fachmeinung zur Dresdner Waldschlößchenbrücke war bekanntlich so vernichtend, dass dem Elbtal 2009 der Welterbetitel in



Mit diesem Entwurf für eine wellenförmige Brücke am Mittelrhein hat ein irisches Architektenbüro einen vom Land gestarteten internationalen Wettbewerb 2009 gewonnen. ■ Foto: Frey

Sevilla aberkannt wurde. Zuvor hatte ein Wachten-Gutachten für Furore gesorgt, als Hochhaus-Pläne den Blick auf den Kölner Dom zu stören drohten. Aber jener Stadtplaner ist, so Hering, am Mittelrhein zum Schluss gekom-

men, dass eine Brücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen – ohne Blickachse zur Loreley – weiterbeverträglich ist. Das soll der Unesco auch eine Simulation im Film belegen. Wachten hatte das Dresdner Gegen-Gutachten

übrigens für Icomos, den Internationalen Rat für Denkmalpflege, erarbeitet, dessen deutscher Präsident Michael Petzet sich bislang als Brückengegner auch am Rhein sehr vehement positioniert hat.

Hering will anhand von Gutachten der Unesco auch vor- und hochrechnen, dass ein Fährbetrieb auf Dauer „doppelt so teuer“ wäre wie eine Brücke, die zwischen 35 Millionen und 40 Millionen Euro kosten soll. Um eine vergleichbare Brückkapazität im 24-Stunden-Fährbetrieb zu erreichen, müssten danach vier Fähren fahren, zusätzliche Parkplätze und Zufahrten angelegt werden, die zudem auch Eingriffe in die Landschaft bedeuten würden, lautet die Argumentation. Ein teurer Tunnel gilt nur als Notoption, weil er nicht für Fußgänger und Radtouristen offen wäre.

Hering erinnert die Unesco auch daran, dass mit der Anerkennung als Welterbetal offiziell festgehalten ist, dass der Rhein traditionell eine der wichtigsten Verkehrsachsen zwischen Nordsee und Alpen wie Mittelmeerraum ist: Das hat sich immer mit dem Verkehr über die Jahrtausende entwickelt und arrangieren müssen. Außerdem könnten

die Schönheit des Tals und die historische Bausubstanz nur erhalten werden, wenn dafür die nötige Wirtschaftskraft erarbeitet werden kann. Ohne eine Brücke und eine Weiterentwicklung aber „bluten Ortschaften aus“, wie ihm der Leerstand schon heute zeigt.

Mit dem Brückenplan sind seit Jahren starke Emotionen verbunden, die vor der Tagung in Brasilia wieder aufblitzen dürften – nicht nur unter Natur- und Denkmalschützern. Während Gegner vor allem die werbeträchtige Romantik der Burgenlandschaft schätzen, stellt sich für Brücken-Befürworter auch die Gretchenfrage: „Ist der Welterbetitel nur unter einer Käseglocke geschützt, die alles konserviert?“ Bislang hat das Welterbekomitee das Brückenprojekt noch nicht kategorisch abgelehnt, aber zuletzt in Sevilla zusätzliche Hausaufgaben verlangt. „Die sind gemacht“, meint Hering, ohne mit zu großem Optimismus die Unesco provozieren zu wollen. **Ursula Samary**