

Die deutsche Übersetzung\*\* des englischsprachigen Originals ist kein offizielles UNESCO-Dokument

## 87. Upper Middle Rhine Valley (Germany) (C 1066)

Year of inscription on the World Heritage List  
2002

Criteria  
(ii) (iv) (v)

Previous Committee Decisions  
32 COM 7B.93; 33 COM 7B.104

International Assistance  
N/A

UNESCO extra-budgetary funds  
N/A

Previous monitoring missions  
February 2008: Joint World Heritage Centre / ICOMOS advisory mission

Factors affecting the property identified in previous reports:

- a) Noise pollution and traffic increase;
- b) Potential impacts by Rhine crossing project.

Illustrative material  
<http://whc.unesco.org/en/list/1066>

### Current conservation issues

The State Party submitted on 19 January 2010 an English version of the Environmental Impact Assessment (EIA), and on 8 February 2010 a report that included a draft Statement of Outstanding Universal Value, a Visual Impact Assessment undertaken by the Technical University of Aachen and a traffic evaluation of the bridge, ferry and tunnel options also undertaken by the University of Aachen.

#### a) *Environmental Impact Assessment (EIA)*

For the 33rd session of the World Heritage Committee only the summary version of the EIA had been provided by the State Party. At the request of the Committee the full version has submitted and this has been assessed by ICOMOS.

Four different options are investigated in the EIA: a high bridge option and a low bridge option between St. Goar and St. Goarshausen, a bridge in the vicinity of Fellen/Wellmich (for which a competition has been held) as well as a tunnel option. The current situation, namely the ferry option between St. Goar and St. Goarshausen, is not included in the analysis.

### Aktuelle Aspekte des Schutzes

Der Vertragsstaat hat am 19. Januar 2010 eine englische Version der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eingereicht, und am 8. Februar 2010 einen Bericht, der den Entwurf einer Erklärung über den Außergewöhnlichen Universellen Wert enthält, ein Gutachten über die visuellen Auswirkungen, durchgeführt von der Technischen Universität Aachen, und eine Verkehrsanalyse der Brücken-, Fähren- und Tunnel-Varianten, ebenfalls durchgeführt von der Universität Aachen.

#### a) *Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)*

Für die 33. Sitzung des Welterbekomitee wurde nur die Zusammenfassung der UVP durch den Vertragsstaat zur Verfügung gestellt. Auf Nachfrage des Komitees wurde die vollständige Fassung vorgelegt, die durch ICOMOS geprüft wurde.

Vier verschiedene Varianten wurden in der UVP untersucht: eine hohe Brücke und eine niedrige Brücke zwischen St. Goar und St. Goarshausen, eine Brücke in der Nähe von Fellen/Wellmich (für die ein Wettbewerb stattgefunden hat), sowie eine Tunnel-Variante. Die derzeitige Situation, nämlich die Fähre zwischen St. Goar und St. Goarshausen, wurde nicht in die Untersuchung einbezogen.

\* **State of conservation of World Heritage properties inscribed on the World Heritage List WHC-10/34.COM/7B, pp. 168 – 172**  
[ URL: <http://whc.unesco.org/en/sessions/34COM/documents/> ]

\*\* Übersetzung: Dr. Christian A. Möller (Bonn), Helga Brandt (Cambridge)

1

2

3

4

5

The World Heritage status is covered in a one page discussion, quoting the criteria and the justification. A detailed analysis of all the attributes that contribute to the property's Outstanding Universal Value are not included nor the interplay between historic, natural and structural characteristics and associative features of the cultural landscape. Nonetheless the EIA's starting point is that "area of investigation ... to a large extent can be described as a prime example of a significant historical cultural landscape" that can be evaluated as being most important (pp. 93 -95).

The discussion concerns the "visual influence of the cultural historical context of fortified castles and the Rhine views" (ibid.). In conclusion it states that the potential danger of the two bridge options near St. Goar and St. Goarshausen can be considered "very high" and the tunnel option can be referred to as "moderate" (pp. 176f.). Regarding the bridge location at Fellen/Wellmich, it was considered that selected points of impairment of the landscape interfere with the cultural and historical context, with respect to the landscape of Burg Maus (Fortified Castle Maus), the settlement of Wellmich with its mediaeval church and its relationship with the Rhine are also endangered (p. 177). With respect to a bridge near Fellen/Wellmich the environmental impact study states that this location, in comparison to the others, "offers more favourable conditions in order to realize a bridge structure." (p. 167).

Moreover, it is stated that a bridge at this particular location coming from the south would create "a considerable break with the following natural landscape of the Rhine Valley section" and "the impressive cultural landscape located near Wellmich could be considerably impaired" (p. 167). This special character of landscape is described as also typical for the development of settlements along the exits of the side valleys of the Rhine Valley. "Wellmich stretches from alongside the Rhine Valley slope as well as into the Wellmich Brook Valley. The town developed with houses built close together around the church in the proportions of the valley exists and are integrated in a cultural and historical context into the upper Middle Rhine Valley architecturally by proportion, selection of

Der Welterbe-Status wird unter Angabe der Kriterien und der Begründung auf einer Seite diskutiert. Darin ist weder eine detaillierte Analyse aller Merkmale, die zum Außergewöhnlichen Universellen Wert des Welterbes beitragen, enthalten, noch das Wechselspiel zwischen historischen, natürlichen und strukturellen Merkmalen und den assoziativen Eigenschaften der Kulturlandschaft. Der Ausgangspunkt der UVP ist gleichwohl, dass der "Untersuchungsraum ... zu einem großen Teil als ein Paradebeispiel für eine bedeutende historische Kulturlandschaft beschrieben werden kann", die als besonders wichtig bewertet werden kann (S. 93-95).

Die Diskussion betrifft den "visuellen Einfluss des kulturhistorischen Kontextes der befestigten Burgen und des Rhein-Blicks" (ebd.). Abschließend wird festgestellt, dass die potenzielle Gefahr der beiden Brücken-Varianten bei St. Goar und St. Goarshausen als "sehr hoch" betrachtet werden kann und der Tunnel-Option als "moderat" bezeichnet werden kann (S. 176f.). In Bezug auf den Brücken-Standort bei Fellen/Wellmich wurde berücksichtigt, dass ausgewählte landschaftsbeeinträchtigende Punkte den kulturellen und historischen Kontext stören. Im Hinblick darauf sind die Umgebung der Burg Maus (befestigte Burg Maus), die Siedlung von Wellmich mit seiner mittelalterlichen Kirche und ihre Beziehung mit dem Rhein ebenfalls gefährdet (S. 177). Im Hinblick auf eine Brücke in der Nähe von Fellen/Wellmich besagt die Umweltverträglichkeits-Studie, dass dieser Standort im Vergleich zu den anderen, "günstigere Bedingungen bietet, um ein Brückenbauwerk zu realisieren." (S. 167).

Darüber hinaus heißt es, dass eine Brücke an dieser bestimmten Stelle aus dem Süden kommend "einen erheblichen Bruch mit der folgenden natürlichen Landschaft des Rheintals Abschnitt" schaffen würde. "Die eindrucksvolle Kulturlandschaft in der Nähe von Wellmich könnte erheblich beeinträchtigt werden" (S. 167). Der besondere Charakter der Landschaft wird zudem als typisch für die Entwicklung von Siedlungen entlang der Ausgänge der Seitentäler des Rheintals beschrieben. "Wellmich erstreckt sich sowohl entlang des Rheintal-Hangs als auch in das Wellmich Bachtal hinein. Die Stadt entwickelte sich mit eng zusammen stehenden Häusern um die Kirche und innerhalb der Proportionen des bestehenden Tales. Sie ist in ihrer architektonisch Ausdehnung und der Auswahl von Far-

6

7

8

colour and material. The church built using natural stone forms a charming ensemble with the castle positioned at the top” (p. 166).

The conclusions of the EIA are that “the tunnel option ... represents the alternative of a permanent Rhine crossing that influences the overall appearance of the Upper Middle Rhine Valley least.” (pp. 182f.) The bridge options in comparison are all associated with visual impairments given the very delicate situation of the valley area” (p. 183). “In general it can be assumed that the already mentioned impairments of the landscape ... can appear more or less considerably with any type of structure. On the one hand, this depends on the technical requirements placed on the bridge construction ...; on the other hand, the Upper Middle Rhine Valley especially in the section of investigation between Wellmich and the Lorelei is considered a very delicate valley area especially with respect to the risks presented by new technical structures due to the high level importance associated with a clear and undisturbed view”.

*b) Traffic evaluation of the bridge, ferry and tunnel options*

This evaluation considers one bridge option, Fellen/Wellmich, a tunnel in the central location of St. Goar / St. Goarshausen and three ferries operating simultaneously in different locations. It considers economic and traffic arguments.

It states that existing studies assume that the tunnel would take 7,400 vehicles a day and the bridge 7,000 and of that traffic between 1,500 and 2,000 cars would be ‘new’ traffic. However the study assumes that only 3,500 vehicles a day will use the ferry.

The key drivers for the bridge are seen as economic – in terms of the perceived worsening economic situation in the Rhine Valley. The bridge is seen as a way to improve contacts to the motorway network. The current roads are said to be “inhibited by the fact that an efficient connection to the A3

ben und Materialien in einen kulturellen und historischen Kontext in das Obere Mittelrheintal integriert. Die aus Naturstein gebaute Kirche bildet ein reizvolles Ensemble mit der Burg, die an der Spitze liegt” (S. 166).

Die Ergebnisse der UVP sind, dass “die Tunnel-Option ... die Alternative für einen dauerhaften Rheinübergang darstellt, dessen Einfluss auf das allgemeine Erscheinungsbild des Oberen Mittelrheintals am geringsten ist.” (S. 182f.). Im Vergleich dazu sind alle Brücken-Varianten angesichts der sehr empfindlichen Situation im Talraum mit visuellen Beeinträchtigungen verbundenen” (S. 183). “Im Allgemeinen kann davon ausgegangen werden, dass die bereits erwähnten Beeinträchtigungen der Landschaft ... in jeder Art von Struktur mehr oder weniger bedeutend erscheinen können. Dies hängt auf der einen Seite von den technischen Anforderungen an die Brückenkonstruktion ab ...; auf der anderen Seite wird das Obere Mittelrheintal, insbesondere im Untersuchungsraum zwischen Wellmich und der Lorelei, unter Berücksichtigung der hohen Bedeutung klarer und freier Sichten und der von neuen technischen Strukturen ausgehenden Risiken als ein sehr empfindlicher Talraum erachtet”.

*b) Verkehrsanalyse der Brücke, Fähre und Tunnel-Optionen*

Diese Untersuchung berücksichtigt eine Brücken-Variante, Fellen/Wellmich, einen Tunnel in zentraler Lage von St. Goar / St. Goarshausen und drei Fähren, die gleichzeitig von verschiedenen Orten aus fahren. Es werden Argumente für Wirtschaft und Verkehr berücksichtigt.

Ihr zufolge gehen bestehende Studien davon aus, dass den Tunnel 7.400 und die Brücke 7.000 Fahrzeuge pro Tag nutzen würden. Davon wären zwischen 1.500 und 2.000 Autos ‘neuer’ Verkehr. Gleichwohl geht die Studie davon aus, dass nur 3.500 Fahrzeuge pro Tag die Fähre benutzen werden.

Als Schlüsselfaktoren für die Brücke werden wirtschaftliche Gründe gesehen - im Hinblick auf die wahrgenommene Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation im Rheintal. Die Brücke wird als eine Möglichkeit gesehen, die Anschlüsse an das Autobahnnetz zu verbessern. Die bestehenden

9

10

11

12

13

motorway on the right side of the Rhine is only accessible in a limited fashion due to the relatively great distance.... The responsible authorities in the region hope not only for improved transportation conditions within the "Upper Middle Rhine Valley" from the planned new linking of the sub-areas on the right and left sides of the Rhine in the form of an additional Rhine bridge, but also impulses and symbolic effects that could reduce the currently clearly recognisable negative economic and demographic developments within the area of the World Heritage property".

The conclusions are that it is possible in principle to improve the ferry connections, but there are limitations in respect of reliability and usability and a ferry connection would generate significantly higher running costs than a bridge. A tunnel solution generates roughly the same level of costs as a ferry connection, and significantly higher costs than a bridge. A bridge represents the most economically favourable solution. It best improves availability for all classes of traffic and is the only possible solution that has no restrictions with regard to acceptance and usability. This means that it is best suited to forming the basis for a modern improvement in the structural situation in the Middle Rhine Valley.

#### c) *Visual Impact Assessment*

In the Visual Impact Assessment text the justification for the criteria are quoted as defining the Outstanding Universal Value of the property but not the 'Statement of Significance' and 'Brief Description' as set out in ICOMOS's evaluation. At the time of inscription, the Committee did not adopt a Statement of Outstanding Universal Value only the justification for the criteria. The State Party's text suggests that although ICOMOS had mentioned Rhine Romanticism in its text, it had not included cultural associations in its assessment of Outstanding Universal Value. However if the text of the Brief Description and Statement of Significance are considered, (*which would now be called the synthesis*) then clearly the Outstanding Universal Value does encompass the influence the landscape had on writers, artists and composers.

Straßen sind angeblich "in ihrer Effizienz gehemmt durch die Tatsache, dass aufgrund der relativ großen Entfernung zur Autobahn A3 nur ein begrenzter Zugang möglich ist ... Die zuständigen Behörden in der Region hoffen aufgrund der neuen geplanten Verbindung der Teilbereiche rechts und links des Rheins nicht nur auf neue Transport-Bedingungen innerhalb des "Oberen Mittelrheintals", sondern auch auf Impulse und symbolische Effekte, die die derzeit deutlich erkennbaren negativen wirtschaftlichen und demografischen Entwicklungen im Bereich des Welterbes reduzieren könnten".

Die Schlussfolgerungen sind, dass es im Prinzip möglich ist die Fährverbindungen zu verbessern. Es gibt allerdings in Bezug auf Zuverlässigkeit und Benutzerfreundlichkeit Einschränkungen. Die laufenden Kosten einer Fährverbindung wären deutlich höher als die einer Brücke. Eine Tunnel-Lösung erzeugt ungefähr die gleichen Kosten wie eine Fährverbindung und bedeutend höhere Kosten als eine Brücke. Eine Brücke stellt die wirtschaftlich günstigste Lösung dar. Sie verbessert die Verfügbarkeit für alle Arten von Verkehr am besten und ist die einzig mögliche Lösung, die keine Einschränkungen in Bezug auf Akzeptanz und Benutzerfreundlichkeit hat. Dies bedeutet, dass sie am besten geeignet ist, die Grundlage für eine moderne Verbesserung der strukturellen Situation im Mittleren Rheintal zu schaffen.

14

#### c) *Visuelle Folgenabschätzung*

Im Gutachten zur Visuellen Folgenabschätzung sind die Kriterien zur Definition des Außergewöhnlichen Universellen Wertes des Welterbes zitiert, aber nicht die 'Erklärung zur Bedeutung' und die 'Kurzbeschreibung' aus der ICOMOS-Analyse. Zum Zeitpunkt der Einschreibung [als Welterbe] hat das Komitee keine eigene Erklärung zum Außergewöhnlichen Universellen Wert verabschiedet, [sondern] nur die Begründung für die Kriterien. Der Text des Vertragsstaates legt nahe, dass, obwohl ICOMOS die Rhein-Romantik in ihrem Text erwähnte, diese Analyse über den Außergewöhnlichen Universellen Wert keine kulturellen Assoziationen beinhaltet. Wenn allerdings der Text der Kurzbeschreibung und die Erklärung zur Bedeutung in Betracht gezogen werden, (*was heute als Synthese bezeichnet würde*), dann umfasst der Außergewöhnliche Universelle Wert eindeutig auch den

15

16

	Einfluss der Landschaft auf Schriftsteller, Künstler und Komponisten.	
The impact assessment nevertheless does consider the visual significance of the Rhine Valley landscape and its Romantic associations:	Die Folgenabschätzung berücksichtigt dennoch die optische Bedeutung der Rheintal Landschaft und ihre romantischen Assoziationen:	17
“The visualisations of the planned Rhine bridge show that, due to its location between Hirzenach/Kestert and Fellen/Wellmich, it principally only minorly impairs the existing landscape qualities. The valley section can also continue to be perceived as an integral area from elevated viewpoints. The mostly intact slopes are not visually disrupted.	“Die Visualisierungen der geplanten Rheinbrücke zeigen, dass, aufgrund ihrer Lage zwischen Hirzenach/Kestert und Fellen/Wellmich, sie die vorhandenen landschaftlichen Qualitäten grundsätzlich nur wenig beeinträchtigt. Der Talabschnitt kann von erhöhten Standpunkten aus auch weiterhin als ein integraler Bereich wahrgenommen werden. Die meist intakten Hänge sind visuell nicht gestört.	18
The “viewing triangle” between Rheinfels Castle (left bank of the Rhine) and the castles Katz or Maus (right bank of the Rhine) is also not influenced by the planned bridge structure. The planned bridge can also not be seen from historically important viewing points such as the Lorelei (right bank of the Rhine) and the “Werlauer Pilz” (left bank of the Rhine).	Das “Sichten-Dreieck” zwischen der Burg Rheinfels (linkes Ufer des Rheins) und den Burgen Katz und Maus (rechtes Ufer des Rheins) wird durch das geplante Brückenbauwerk ebenfalls nicht beeinflusst. Die geplante Brücke ist auch nicht von historisch wichtigen Aussichtspunkten wie der Lorelei (rechtes Ufer des Rheins) und dem “Werlauer Pilz” (linkes Ufer des Rheins) zu sehen.	19
“Classic” views from the banks, like from Fellen in the direction of Wellmich with the Maus Castle, today have no prominent significance either as tourist attractions, but are also principally not impaired. When one approaches the bridge upstream on a ship, the views of Rhine ships in the direction of Wellmich and the Maus Castle are intermittently impaired. However, after passing beneath the bridge, there is still a comparatively long view corridor towards Wellmich”.	“Klassische” Ansichten von den Hängen, wie aus Fellen in Richtung Wellmich mit der Burg Maus, haben heute keine herausragende Bedeutung weder als touristische Attraktionen, noch sind sie grundsätzlich beeinträchtigt. Wenn man sich der Brücke stromaufwärts auf einem Schiff nähert, sind die Ansichten des Rheins von Schiffen [aus] in Richtung Wellmich und der Burg Maus zeitweise beeinträchtigt. Doch nach der Durchfahrt unter der Brücke gibt es immer noch eine vergleichsweise lange Sichtachse in Richtung Wellmich”.	20
The conclusion is thus drawn that ‘The planned bridge between Wellmich and Fellen is located outside areas particularly sensitive in terms of cultural history or cultural landscape. In comparison with the other sections of the “Upper Middle Rhine Valley” this area is of subordinate significance with respect to the values and characteristics of the World Heritage property „Upper Middle Rhine Valley“.	Daher wird die Schlussfolgerung gezogen, dass ‘Die geplante Brücke zwischen Wellmich und Fellen außerhalb von Bereichen liegt, die besonders empfindlich in Bezug auf die kulturelle Geschichte oder kulturelle Landschaft sind. Im Vergleich mit den anderen Abschnitten des “Oberen Mittelrheintal” ist dieser Bereich im Hinblick auf die Werte und Merkmale des Welterbes “Oberes Mittelrheintal” von untergeordneter Bedeutung.	21
d) <i>Management Plan</i>	d) <i>Management Plan</i>	22
The State Party reports states that the development of a locally and regionally promoted “master plan” for the property in the medium term is seen	Der Vertragsstaat berichtet, dass die Entwicklung eines lokal und regional geförderten “Masterplan” für das Gut mittelfristig als unverzichtbar gesehen	23

as absolutely essential, because the planned Rhine bridge represents only one building block of many in this context of necessary measures.

The World Heritage Centre and the Advisory Bodies consider that the EIA clearly demonstrates the overall sensitivity of the Rhine Valley landscape and the adverse impact that the proposed bridge could have on the cultural landscape. The traffic assessment demonstrates that a bridge would be the easiest solution in terms of use and thus would probably generate most traffic. The Visual Impact Assessment suggests that the area of the Rhine Valley north of St. Goar and St. Goarhausen is in some way of lesser importance to the overall Outstanding Universal Value of the property than the area immediately to its south but does not set out a convincing argument as to how it might still contribute to Outstanding Universal Value. The landscape of the Rhine Valley is one of contrasts and surprises as the traveler moves down the river. The landscape near Wellmich clearly is not one of the dramatic views but is the approach to the dramatic views and as such a very necessary part of the overall harmonious landscape as is demonstrated by the fact that the whole property is designated as being of outstanding natural beauty.

The text also suggests that as the property was inscribed as a cultural landscape (evolving cultural landscape), then the development of a bridge can be seen to be in accordance with its categorisation. However, although evolving cultural landscapes will develop they must evolve in a way that protects the attributes of Outstanding Universal Value. Thus the impact assessment needs to consider the impact of the proposed bridge on the attributes of Outstanding Universal Value.

The State Party report also stresses that it is essential for any consideration of bridges to be integrated into an overall management plan for the property as it said that the planned Rhine bridge represents only one building block of many in this context of necessary measures. The World Heritage Centre the Advisory Bodies consider that this

wird, da die geplante Rheinbrücke nur ein Baustein von vielen erforderlichen Maßnahmen in diesem Zusammenhang ist.

Das World Heritage Centre und die beratenden Organisationen ziehen in Betracht, dass die UVP eindeutig die allgemeine Empfindlichkeit der Rheintallandschaft und die negativen Auswirkungen aufzeigt, die die vorgeschlagene Brücke auf die Kulturlandschaft haben könnte. Die Verkehrsbeurteilung zeigt, dass eine Brücke die einfachste Lösung wäre im Hinblick auf die Nutzung und damit wahrscheinlich den meisten Verkehr erzeugen würde. Die visuelle Folgenabschätzung deutet an, dass das Gebiet des Rheintals nördlich von St. Goar und St. Goarhausen in mancher Hinsicht von geringerer Bedeutung für den allgemeinen Außergewöhnlichen Universellen Wert des Welterbes ist als das Gebiet südlich davon. Es enthält jedoch kein überzeugendes Argument, wie es dann noch zum Außergewöhnlichen Universellen Wert beitragen könnte. Die Landschaft des Rheintals enthält Kontraste und Überraschungen, wenn der Reisende sich den Fluss hinunter bewegt. Die Landschaft in der Nähe von Wellmich hat eindeutig nicht den atemberaubenden Blick, sondern ist die Annäherung an die dramatischen Ausblicke und als solcher ein sehr notwendiges Teil der insgesamt harmonischen Landschaft. Dies wird durch die Tatsache belegt, dass das gesamte Gut durch außergewöhnlich natürliche Schönheit ausgewiesen ist.

Der Text suggeriert auch, dass, wenn die Einschreibung des Gutes als Kulturlandschaft erfolgte (entwickelnde Kulturlandschaft), dann das Bauvorhaben einer Brücke in Übereinstimmung mit dieser Kategorisierung gesehen werden kann. Indes, obwohl sich entwickelnde Kulturlandschaften weiterentwickeln werden, müssen sie sich in einer Weise entwickeln, die die Merkmale des Außergewöhnlichen universellen Wertes schützt. Daher muss die Folgenabschätzung die Auswirkungen der vorgeschlagenen Brücke auf die Merkmale des Außergewöhnlichen Universellen Wertes berücksichtigen.

Der Bericht des Vertragsstaats betont auch das Erfordernis einer Integration jeder Erwägung über eine Brücke in einen umfassenden Managementplan für das Gut, zumal die geplante Rheinbrücke nur einen Baustein von vielen in diesem Zusammenhang notwendiger Maßnahmen darstellt. Das Welterbezentrum und die beratenden Organisa-

24

25

26

demonstrates the need for a greater understanding of where the development of the property might be heading, what these necessary measures are, and how they all might contribute to the sustainable development of the landscape. On the one hand, there are ambitious plans to restore terraced vineyards that contributed so strongly to the landscape patterns until the last few decades, while on the other hand, the proposed bridge would generate up to 2,000 extra cars a day, and add significantly to pollution and noise. In this context the World Heritage Centre and the Advisory Bodies recall that concern was expressed to the World Heritage Committee at its 33rd session at the overall noise levels emanating from both road and rail traffic.

There is an urgent need to set out a vision for this property that fully articulates how the attributes of the property might be developed in a sustainable way.

**Draft Decision: 34 COM 7B.87**

*The World Heritage Committee,*

1. Having examined Document WHC-10/34.COM/7B,
2. Recalling Decision **33 COM 7B.104**, adopted at its 33rd session (Seville, 2009),
3. Acknowledges the receipt of the full Environmental Impact Assessment, the new Traffic Evaluation of bridge, tunnel and ferries and the Visual Impact Assessment supplied by the State Party;
4. Notes that
  - a) the Environmental Impact Assessment clearly demonstrates the overall sensitivity of the Rhine Valley landscape and the adverse impact that the proposed bridge would have on the cultural landscape,
  - b) the traffic evaluation demonstrates that the bridge represents the most economically favourable solution, and

tionen sind der Auffassung, dass dies die Notwendigkeit eines umfassenderen Verständnisses über die mögliche zukünftige Entwicklung des Gutes aufzeigt, was diese notwendigen Maßnahmen sind, und wie sie alle zur nachhaltigen Entwicklung der Landschaft beitragen könnten. Auf der einen Seite gibt es ehrgeizige Pläne terrassierte Weinberge wieder herzustellen, die bis in die letzten Jahrzehnte stark zur Strukturierung der Landschaft beigetragen haben, während auf der anderen Seite die vorgeschlagene Brücke bis zu 2.000 zusätzliche Autos pro Tag erzeugen und zusätzlich beachtliche Verschmutzungen und Lärm bringen würde. In diesem Zusammenhang erinnern das Welterbezentrums und die beratenden Organisationen daran, dass das Welterbe-Komitee auf seiner 33. Sitzung Besorgnis über den allgemeinen Lärmpegel geäußert hat, der vom Straßen- und vom Schienenverkehr herrührt.

Es besteht die dringende Notwendigkeit, eine Zukunftsvorstellung für dieses Gut zu entwickeln, die vollständig darstellt, wie die Merkmale des Gutes in einer nachhaltigen Art und Weise entwickelt werden könnten.

**Entscheidungsentwurf: 34 COM 7B.87**

*Das Welterbekomitee,*

1. Prüfte das Dokument WHC-10/34.COM/7B,
2. Erinnert an die Entscheidung 33 COM 7B.104, die es bei seiner 33. Sitzung (Sevilla, 2009) verabschiedete,
3. Bestätigt den Erhalt der vollständigen Umweltverträglichkeitsprüfung, der neuen Verkehrsbewertung der Brücke, des Tunnels und der Fähren, sowie der visuellen Folgenabschätzung, die vom Vertragsstaat vorgelegt wurden;
4. Stellt fest, dass
  - a) die Umweltverträglichkeitsprüfung eindeutig die allgemeine Empfindlichkeit der Rheintalandschaft und die negativen Auswirkungen aufzeigt, die die vorgeschlagene Brücke auf die Kulturlandschaft haben würde,
  - b) die Verkehrsbewertung zeigt, dass die Brücke die ökonomisch günstigste Lösung darstellt, und

27

28

29

30

31

32

33

34

35

<p>c) <i>the Visual Impact Study demonstrates that, if the valley north of St. Goar and St. Goarhausen is in some way of lesser importance to the overall Outstanding Universal Value of the property than the area immediately to its south, then the bridge could be considered acceptable in visual terms;</i></p>	<p>c) <i>die Prüfung auf visuelle Beeinträchtigung zeigt, dass, wenn das Tal nördlich von St. Goar und St. Goarhausen in gewisser Weise weniger bedeutend für den Außergewöhnlichen Universellen Wert des Welterbes ist als das Gebiet direkt im Süden, dann die Brücke in visueller Hinsicht akzeptabel sein könnte;</i></p>	<p>36</p>
<p>5.1 <i>Also notes that the State Party considers that it is essential that a “master plan” for the property is developed as ‘the planned Rhinebridge represents only one building block of many in this context of necessary measures’;</i></p>	<p>5.1 <i>Stellt ebenfalls fest, dass der Vertragsstaat der Auffassung ist, dass die Entwicklung eines „Masterplans“ für das Welterbe unentbehrlich ist, zumal die geplante Rheinbrücke nur ein Baustein von vielen erforderlichen Maßnahmen in diesem Zusammenhang darstellt,</i></p>	<p>37</p>
<p>5.2 <i>In view of the intense cooperation undertaken to preserve the OUV and the detailed information provided so far, requests to continue the close dialogue in the course of the now starting national planning process;</i></p>	<p>5.2 <i>Angesichts der intensiven Kooperation, die stattgefunden hat um den AUW [Außergewöhnlichen Universellen Wert] zu bewahren, und den bisher vorgelegten detaillierten Informationen erwartet es eine Fortsetzung des engen Dialogs im Verlauf des nun beginnenden nationalen Planungsprozesses;</i></p>	<p>38</p>
<p>6. <i>Considers that it is essential that any development of the valley not only sustains Outstanding Universal Value but also contributes to the overall sustainable development of the property, and that a Master Plan should be developed setting out a vision for the property and how it will be realized over the next few decades and thus setting out the further measures that might be associated with a new bridge;</i></p>	<p>6. <i>Ist der Meinung, dass es von essentieller Bedeutung ist, dass jede Entwicklung des Tals nicht nur den Außergewöhnlichen Universellen Wert erhält, sondern auch zur allgemeinen nachhaltigen Entwicklung des Welterbes beiträgt, und dass ein Masterplan entwickelt werden muss, der eine Vision für das Welterbe und die Umsetzung in den kommenden Jahrzehnten und somit weitere Maßnahmen aufzeigt, die mit einer neuen Brücke verbunden werden könnten;</i></p>	<p>39</p>
<p>7. <i>Acknowledges receipt of the draft Statement of Outstanding Universal Value that will be reviewed by ICOMOS and presented to the World Heritage Committee at its 35th session;</i></p>	<p>7. <i>Bestätigt den Erhalt des Entwurfs einer Erklärung zum Außergewöhnlichen Universellen Wert, der von ICOMOS geprüft und dem Welterbekomitee bei seiner 35. Sitzung vorgelegt wird;</i></p>	<p>40</p>
<p>8. <i>Further requests the State Party to submit to the World Heritage Centre by 1 February 2011 a report on the progress of the Master Plan, for examination by the World Heritage Committee at its 35th session in 2011.</i></p>	<p>8. <i>Fordert ferner den Vertragsstaat auf, dem Welterbezentrums bis zum 1. Februar 2011 einen Bericht zur Entwicklung des Masterplans zwecks Prüfung durch das Welterbekomitee bei seiner 35. Sitzung in 2011 vorzulegen.</i></p>	<p>41</p>