

## A n t w o r t

des Ministeriums für Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Georgina Kazungu-Haß und Jörg Denninghoff (SPD)  
– Drucksache 17/5187 –

### Varianten für Bahntunnel am Mittelrhein

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/5187 – vom 25. Januar 2018 hat folgenden Wortlaut:

Im Jahr 2013 teilte die Deutsche Bahn mit, dass aus technischen und rechtlichen Gründen die Erneuerung von Bank-, Bett- und Kammereckentunnel zwischen St. Goar und Oberwesel erforderlich ist. Im Rahmen einer breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung in den Jahren 2013 und 2014 wurden sechs verschiedene Tunnelvarianten vorgestellt und diskutiert. Der mit Vertretern von Kommunen, Fachbehörden, Vereinen und Bürgern besetzte Arbeitskreis zur Erneuerung der Tunnel sprach sich überwiegend für die Realisierung der Variante „pink“ aus.

Der Beauftragte der Landesregierung für das Welterbe hat sich laut aktueller Presseberichterstattung nun für die „pink“-Variante ausgesprochen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Warum spricht sich die Landesregierung für die Variante „pink“ aus?
2. Wie beurteilt die Landesregierung die Welterbeverträglichkeit der Tunnelvarianten?
3. Wie wirken sich die unterschiedlichen Tunnelvarianten auf die Lärmbelastung der Bürgerinnen und Bürger im Mittelrheintal aus?
4. Wie weit ist nach Informationen der Landesregierung die Entscheidungsfindung bei der Deutschen Bahn über die Tunnelvarianten fortgeschritten?

Das Ministerium für Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 19. Februar 2018 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 bis 3:

Aus Sicht der Landesregierung handelt es sich bei der Tunnelvariante „Pink“ um die einzige Variante, die welterbeverträglich umgesetzt werden kann. Drei der sechs vorgeschlagenen Varianten könnten nicht ohne die Vernichtung wertvoller Denkmalsubstanz umgesetzt werden. Hier müssten Teile der mittelalterlichen Stadtbefestigung von St. Goar beseitigt werden, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung und ihres besonderen Ranges in der mittelalterlichen und der barocken Wehrarchitektur ein wichtiger Bestandteil der Welterbestätte ist.

Bei diesen drei sowie zwei weiteren Tunnelbauvarianten wäre aufgrund der Dimensionierung der südlichen Tunnelportale und der Rettungsplätze mit erheblichen visuell nachteiligen Auswirkungen auf diesen hochsensiblen, für den außergewöhnlichen universellen Wert der Welterbestätte bedeutenden Abschnitt des Flusstals zu rechnen. Insbesondere wären von wichtigen Blickpunkten aus Störungen der Sichtbeziehungen auf das erhaltene mittelalterliche Stadtbild von Oberwesel zu erwarten, das zu den großartigsten Stadtbildern nicht nur am Mittelrhein gehört.

Das UNESCO-Welterbekomitee hat bereits mehrfach festgestellt, dass die Belastung durch Bahnlärm im Mittelrheintal gemildert werden muss und die Bundesrepublik Deutschland dringend aufgefordert, die Senkung des Bahnlärms durch technische Verbesserungen an Schienen und Tunneln zur Priorität zu machen. Somit hat auch die Reduzierung des Bahnlärms einen erheblichen Einfluss auf den außergewöhnlichen universellen Wert der Welterbestätte Oberes Mittelrheintal.

Nach Angabe der Deutschen Bahn AG führen alle untersuchten Varianten dort, wo künftig längere Tunnelabschnitte vorgesehen werden, zu Pegelminderungen in den nahen Einwirkungsbereichen der Bestandsstrecke. Diese Entlastungswirkung nimmt zu, je länger die künftigen Tunnelabschnitte ausgebildet werden.

- Pegelerhöhungen gegenüber dem Bestand sind nicht zu erwarten. Lärmvorsorgemaßnahmen werden daher durch die Baumaßnahme nicht ausgelöst.
- Sofern die bestehende linke Rheinstrecke weiterhin eingleisig genutzt wird, kann die Pegelminderung in Höhe der neuen Tunnelabschnitte insgesamt bis zu 3 dB(A) betragen.
- Werden beide Gleise künftig in längere Tunnel verlegt, so beträgt die Entlastung im Nahbereich um die künftig stillgelegte Bestandsstrecke abschnittsweise mehr als 10 dB(A).
- Bei der Variante „Gelb/Orange“, bei der die Tunnelführung bereits nördlich der Siedlungsflächen von St. Goar beginnt, kann eine signifikante Entlastung auch für die derzeit hoch belasteten Siedlungsflächen in St. Goar erreicht werden.
- Bei der Variante „Pink“, bei der die Tunnelführung nördlich der Siedlungsflächen von St. Goar beginnt und Oberwesel „umfahren“ wird, kann eine signifikante Entlastung für die derzeit hoch belasteten Siedlungsflächen in St. Goar und Oberwesel erreicht werden.

Bei Variante „Pink“ würde die Rheinstrecke somit auf einer Strecke von über neun Kilometern – also mehr als 13 Prozent des gesamten Welterbegebietes – vom linksrheinischen Bahnlärm entlastet. Außerdem würden große Teile der Premiumwanderwege Rheinsteig und Rheinburgenweg vom Bahnlärm entlastet. Insoweit ist auch unter dem Gesichtspunkt Bahnlärm die Tunnelplanungsvariante „Pink“ als welterbeverträglichste Lösung zu betrachten.

Zu Frage 4:

Das Land Rheinland-Pfalz hat die Variante „Pink“ unter dem Titel „ABS Koblenz – Mainz (Tunnelertüchtigung)“ zum Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 angemeldet, um abzuklären, ob eine Finanzierung hierüber möglich ist.

Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes wurde die Maßnahme der Kategorie „Potenzieller Bedarf“ zugeordnet und sollte einer Detailbewertung im Rahmen der BVWP-Untersuchungen durch den Bund unterzogen werden. Die detaillierte Nutzen-Kosten-Bewertung war für Ende 2017 angekündigt, steht aktuell allerdings noch aus. In Abhängigkeit vom Ausgang dieser Untersuchung werden dann die weiteren Entscheidungen fallen müssen.

Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, dass der Planungsprozess bei komplexen Infrastrukturprojekten ab dem Zeitpunkt einer geklärten Finanzierung im Hinblick auf Raumordnung, Planrechtsverfahren und die verschiedenen Stufen der technischen Planung einen langen Zeitraum erfordert. Darüber hinaus kommt eine Bauzeit von mehreren Jahren hinzu. Um während des zu erwartenden langen Zeitraums eine uneingeschränkte Nutzung der bestehenden Tunnel für den Bahnbetrieb sicherzustellen, hat man die notwendige Instandsetzungsarbeiten für einen mittelfristigen sicheren Weiterbetrieb der Bestandstunnel identifiziert und deren Umsetzung für 2019 eingeplant.

In Vertretung:  
Prof. Dr. Salvatore Barbaro  
Staatssekretär