Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Ref LA 13

Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Bearbeitung: Klaus-Jürgen Hemmerling
Telefon: +49 (228) 9826-435
Telefax: +49 (228) 9826-9435
E-Mail: hemmerlingk@eba.bund.de
Ref43@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 19.05.2016

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
4.313-43fü/035-4001#003

VMS-Nummer:

Betreff: BBK Oberwesel Baulogistik Tunnelsanierung im Oberen Mittelrheintal zwischen Sankt Goar und Oberwesel ;
Erneuerung von Bank-, Bett- und Kammertunnel

Bezug: Mail vom 17.05.2016 Herrn Jacobs

Anlagen: 0

Stellungnahme zu den Varianten „Erneuerung von Bank-, Bett- und Kammerecktunnel

Dem EBA liegt zu diesem Thema lediglich eine Präsentation (Variantenbetrachtung) mit Stand 02.05.2016 vor. In dieser Präsentation werden mehrere Varianten zur Erneuerung der drei Bestandstunnel Bank-, Bett- und Kammerecktunnel auf der linken Rheinstrecke mit Farben Rot, Blau, Grün (1, 2), Gelb, Orange und Pink aufgezeigt.
Die drei zweigleisigen Tunnel sind aufgrund ihres Zustandes zu erneuern und der bestehende Gleisabstand von 3,60 m entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen.

Kurzbeschreibung der Varianten:

Variante „Rot"

Bei dieser Variante sollen die alten Tunnel saniert und eingleisig weiterbetrieben werden. Zur Herstellung des zweiten Gleises soll der Banktunnel um einen eingleisigen Tunnelneubau ergänzt werden, der trassennah zu diesem mit etwas größerer Länge verläuft. Ein zweiter eingleisiger Tunnelneubau verläuft trassennah zu Betttunnel und Kammerecktunnel und erreicht dadurch eine deutlich größere Länge als die alten Tunnel. Bei dieser Lösung verlässt das südführende Gleis

hinter St. Goar die Bestandstrasse in den neuen Banktunnel und erreicht die Bestandstrasse wieder nach Verlassen dieses Tunnels. Nördlich des Betttunnels verlässt das südführende Gleis die Bestandstrasse erneut und führt durch den neuen ‚Loreleytunnel', welcher in Südrichtung die Tunnel Betttunnel und Kammerecktunnel ersetzt. Etwas südlich des Kammerecktunnels endet der neue ‚Loreleytunnel', und das südführende Gleis erreicht wieder die Bestandstrasse. Verbesserungen im Hinblick auf Fahrzeiten oder Kapazität sind nicht zu erwarten. Im Ergebnis werden die alten Tunnel südführend durch neue Bauwerke ersetzt, um anschließend die jeweiligen alten Tunnel zu sanieren und eingleisig für das nordführende Gleis zu nutzen.

Variante „Blau 1"

Diese Variante ist bis auf den neuen ‚Loreleytunnel' identisch mit der Variante „Rot". Der neue ‚Loreleytunnel' schmiegt sich in dieser Variante nicht so eng an die alte Trassierung an, so dass er durch die weiter südlich liegende Wiederanbindung an die Bestandstrecke etwas länger wird. Es ist zu erwarten, dass sich auch der Radius etwas großzügiger gestalten lässt. Eine minimale Anhebung der Geschwindigkeit in Richtung Süden wäre hier denkbar, kapazitive Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Im Übrigen gilt das zur Variante „Rot" Gesagte.

Variante „Blau 2"

In dieser Variante wird die Bestandsstrecke zweigleisig südlich von St. Goar ein einen neuen zweigleisigen Neubautunnel (zwei eingleisige Röhren) geführt. Die Linienführung entspricht der Variante Blau 1. Eine minimale Anhebung der Geschwindigkeit für beide Gleise erscheint möglich, kapazitive Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Variante „Grün 1"

In dieser Variante wird das südführende Gleis südlich von St. Goar in einen eingleisigen Neubautunnel geführt. Dieser entfernt sich von der Bestandstrecke, unterfährt die Ortschaft Urbach am östlichen Rand und erreicht nördlich von Oberwesel wieder die Bestandstrecke. Dort wird das südführende Gleis wieder an die Bestandsstrecke angebunden. Die Tunnel der Bestandsstrecke werden ebenfalls saniert und werden dann für das nordführende Gleis, welches auf der Bestandsstrecke verbleibt, genutzt. In Bezug auf das südführende Gleis wäre ein geringer Fahrzeitgewinn möglich. Dieser Vorteil trifft aber nicht auf das nordführende Gleis zu, welches im Bestand verbleibt. Die jetzt bestehende Überleitverbindung im Bereich St. Goar kann nicht aufrechterhalten werden, so dass im Falle einer Störung oder Baumaßnahme längere eingleisige Abschnitte entstehen.

Variante „Grün 2"

Bei dieser Variante wird die Bestandsstrecke südlich von St. Goar in einen zweigleisigen Neubautunnel (vmtl. zwei eingleisige Röhren) geführt. Der Tunnel unterfährt die Ortschaft Urbach am westlichen Rand und erreicht die Bestandsstrecke am Nordrand von Oberwesel in einem gestreck-

ten Bogen. Die Bestandsstrecke zwischen Oberwesel und St. Goar wird aufgelassen. Durch die Neutrassierung ergibt sich eine Verkürzung der Strecke, und verbunden mit der eleganteren Linienführung sind leichte Fahrzeitgewinne zu erwarten. Kapazitive Auswirkungen sind nicht abschätzbar.

Variante „Gelb"

Hier wird die Bestandsstrecke nördlich von St. Goar in einen zweigleisigen Neubautunnel (vmtl. zwei eingleisige Röhren) geführt. Der Tunnel unterfährt geradlinig die Ortschaft Biebernheim und die Ortschaft Urbach am westlichen Rand und erreicht die Bestandsstrecke am Nordrand von Oberwesel in einem gestreckten Bogen. Die Bestandsstrecke zwischen Oberwesel und St. Goar wird aufgelassen. In St. Goar wäre ein neuer Haltepunkt zu errichten. Durch die Neutrassierung ergibt sich eine Verkürzung der Strecke, verbunden mit der eleganteren Linienführung sind leichte Fahrzeitgewinne zu erwarten. Die jetzt bestehende Überleitverbindung im Bereich St. Goar kann nicht aufrechterhalten werden. Kapazitive Auswirkungen sind nicht einschätzbar.

Variante „Orange"

In der Variante Orange wird die Bestandsstrecke wie in Variante Gelb in einen zweigleisigen Neubautunnel (vmtl. zwei eingleisige Röhren) geführt. Der Tunnel unterfährt geradlinig die Ortschaft Biebernheim, die Ortschaft Urbach wird westlichen umfahren wie Variante Grün und erreicht die Bestandsstrecke am Nordrand von Oberwesel. Bis auf die westliche Umfahrung (deshalb etwas Länger) von Urbar entspricht diese Variante der Variante Gelb.

Variante „Pink"

Die Bestandsstrecke wird nördlich von St. Goar in einen zweigleisigen Neubautunnel (vmtl. zwei eingleisige Röhren) geführt. Dieser Tunnel unterfährt geradlinig die Ortschaft Biebernheim und die Ortschaft Urbach am westlichen Rand, wird westlich an Oberwesel vorbeigeführt und erreicht die Bestandsstrecke südlich von Oberwesel. Die Bestandsstrecke zwischen Oberwesel und St. Goar wird aufgelassen. In St. Goar und Oberwesel wären neue Haltepunkte zu errichten, die abseits der Ortschaften liegen. Durch die Neutrassierung ergibt sich eine Verkürzung der Strecke; verbunden mit der eleganteren Linienführung sind leichte Fahrzeitgewinne zu erwarten. Die jetzt bestehende Überleitverbindung im Bereich St. Goar kann nicht aufrechterhalten werden. Kapazitive Auswirkungen sind nicht einschätzbar.

Alle aufgezeigten Varianten haben die Erneuerung der Bestandstunnel Bank-, Bett- und Kammerecktunnel mit unterschiedlichem Aufwand zum Ziel. In einigen Varianten werden die bestehenden Tunnel dabei erhalten, in anderen Varianten aufgrund der kompletten Neutrassierung dagegen nicht. Besondere Merkmale sind in der nachfolgenden Tabelle nochmals zusammengefasst.

Varianten mit Erhalt der Bestandsstrecke Zusätzliche eingleisige Tunnel	Varianten mit Wegfall der Bestandsstrecke
Variante Rot (eingleisiger Neubautunnel mit trassennaher Lage zur Bestandsstrecke; Erneuerung der Bestandstunnel eingleisig); keine Veränderungen der Lärmsituation für St. Goar und Oberwesel.	**Variante Pink** (zweigleisiger Neubautunnel (zwei Tunnelröhren) mit Umfahrung Oberwesel und St. Goar); deutliche Lärmentlastung in St. Goar und Oberwesel
Variante Blau 1 (eingleisige Neubautunnelröhre mit größerer Entfernung zur Bestandsstrecke im Bereich Bett- und Kammertunnel, Erneuerung der Bestandstunnel eingleisig); keine Veränderungen der Lärmsituation für St. Goar und Oberwesel	**Variante Blau 2** (zwei eingleisige Neubautunnelröhren mit größerer Entfernung zur Bestandsstrecke im Bereich Bett- und Kammertunnel). Keine Veränderung der Lärmsituation für St. Goar und Oberwesel.
Variante Grün 1 (eingleisige Neubautunnelröhre zwischen St. Goar und Oberwesel mit größerer Entfernung zur Bestandsstrecke, östlich Urbar Erneuerung der Bestandstunnel eingleisig); keine Veränderungen der Lärmsituation für St. Goar und Oberwesel	**Variante Grün 2** (zweigleisiger Neubautunnel zwischen St. Goar(a) und Oberwesel(a); westlich Urbar); keine Veränderungen der Lärmsituation für St. Goar und Oberwesel
	Variante Gelb (zweigleisiger Neubautunnel zwischen St. Goar(e) und Oberwesel(a); geradlinige Trassierung); deutliche Lärmentlastung in St. Goar, keine Veränderung in Oberwesel
	Variante orange (zweigleisiger Neubautunnel zwischen St. Goar(e) und Oberwesel(a);westliche Umfahrung von Urbar), deutliche Lärmentlastung in St. Goar,, keine Veränderung in Oberwesel

Kosten

Von der DB Netz AG wurden die Kosten der untersuchten Varianten wie folgt aufgezeigt:

Variante	Baukosten in Mio. €	Bau- und Planungskosten in

		Mio. €
Rot	117	133
Grün 1	214	244
Grün 2	276	314
Gelb	303	345
Orange	312	355
Pink	452	514

Eine Plausibilisierung der Kosten aufgrund einer Präsentation ist nicht möglich, da nicht bekannt ist, welche Leistungen diesen Kostenabschätzungen zugrunde liegen.

Eine spürbare überregionale Netzwirkung wird bei keiner der Varianten aufgezeigt und ist auch nicht zu erkennen.

zu Ihren Fragen im Einzelnen:

Vorbemerkung:

Nachfolgend werden nur noch die Varianten rot und pink einer näheren Beurteilung unterzogen, weil die Varianten gelb, blau, grün und orange mit sämtlichen Ausprägungen alle mehr oder weniger teurer sind als Variante rot und dennoch die Lärmsituation nicht oder nur teilweise verbessern. Für Oberwesel bietet keine dieser Varianten eine Verbesserung der Lärmsituation. Es scheint daher nicht gerechtfertigt, eine teurere als die Grundvariante „rot" weiter zu betrachten, wenn sich dabei an der Lärmsituation nichts oder nicht viel ändert.

1. Einordnung der einzelnen Varianten zum Ersatzinvestitionsbereich / zum Ausbau:

1.1 Variante Rot

Unter Berücksichtigung, dass eine sehr lange Sperrung des Streckenabschnitts St. Goar – Oberwesel nicht durchsetzbar erscheint, stellt die Variante „Rot" einen 1 zu 1-Ersatz dar. Es werden keine wesentlichen Verbesserungen (ausgenommen Gleisabstand im Tunnelbereich) zum heutigen Bestand realisiert.

1.2 Variante Pink

Die Variante Pink geht weit über einen reinen Ersatz an Ort und Stelle hinaus. Der Vorteil liegt hauptsächlich in der Reduzierung des Umgebungslärms für die Orte St. Goar und Oberwesel sowie im Rheintalbereich zwischen St. Goar und Oberwesel. Für den Schienenverkehr ergeben sich geringfügige Fahrzeitgewinne durch die Linienführung und einer geringen Verkürzung der Strecke. Eine Aufnahme als Bedarfsplanmaßnahme (Neubauabschnitt) wird vom EBA eher nicht gesehen.

2. Empfehlung, welche Variante nach der LuFV II aus Sicht des Bundes finanziert werden sollte / müsste:

Nach dem Grundsatz von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, der auch in der LuFV II verankert ist, kann u. E. nur die Variante Rot als reine Bestandsnetzmaßnahme zur Ausführung empfohlen werden.

gez. Hennes (elektronisch)