

Stadt will Tunnel zum Rangierbahnhof

Neubaustrecke: Trotz eines möglichen Konflikts mit dem Fahrlachtunnel fordert die Verwaltung eine unterirdische Bahnstrecke durch das Mannheimer Stadtgebiet

Von Martin Geiger

Mannheim. Bei der geplanten Bahn-Neubaustrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe ist aus Sicht der Mannheimer Stadtverwaltung nur ein Tunnel unter dem Stadtgebiet in Richtung Rangierbahnhof eine sinnvolle Lösung. Diese Variante würde jedoch bedeuten, dass der Fahrlachtunnel entfallen oder verlegt werden müsste, hatte die Bahn zuletzt erklärt. Die Stadt geht einem Sprecher zufolge dagegen davon aus, dass es noch eine andere Option gibt.

Dies geht aus einer Vorlage hervor, die am Dienstag im Hauptausschuss des Gemeinderates beschlossen werden soll. Darin fordert die Stadt Mannheim die Bahn und den Bundestag auf, bei der ebenfalls geplanten Neubaustrecke zwischen Mannheim und Frankfurt eine ganze Reihe von Dingen zu beachten.

Verabschieden die Stadträtinnen und Stadträte den Forderungskatalog, womit angesichts der bisherigen Äußerungen zu den Projekten zu rechnen ist, muss die Bahn die technische Machbarkeit prüfen und die Kosten ermitteln. Voraussichtlich im nächsten Jahr entscheidet dann der Bundestag darüber, welche der Wünsche umgesetzt werden.

Kernpunkt der Forderungen ist, die beiden von der Bahn als separate Projekte behandelten Neubauvorhaben Frankfurt – Mannheim und Mannheim – Karlsruhe eng verzahnt zu planen. Und zwar so, dass bei der Ausarbeitung der Pläne für die Strecke Richtung Frankfurt gleich der mögliche neue Tunnel unter dem Stadtgebiet – der Teil der neuen Strecke Richtung Karlsruhe sein könnte – mitgedacht wird. „Im Rahmen des Projekts Frankfurt – Mannheim dürfen keine Tatsachen geschaffen werden, die die Optionen für mögliche zusätzliche Gleise durch Mannheim in einem Güterverkehrstunnel einschränken“, heißt es in der Vorlage für den Gemeinderat. Es müsse „zwingend sichergestellt werden, dass Qualität und Zukunftsfähigkeit des Knoten Mannheim, ebenso wie die Mannheimer Bevölkerung nicht unter dieser fragwürdigen Projektaufteilung leiden“.

Besserer Lärmschutz und neuer S-Bahnhof Blumenau/Schönau

Weiterhin fordert die Stadtverwaltung einen besseren und „stadtverträglichen“ Lärmschutz, unter anderem durch durchsichtige oder begrünte Lärmschutzwände. Ebenso will sie, dass im Bereich Blumenau/Schönau ein zusätzlicher S-Bahnhof geplant wird. Außerdem sollen die Eingriffe in den Käfertaler Wald und ökologisch sensible Gebiete so gering wie möglich gehalten werden.

Die Forderungen, die die Stadt nun beim neuen Verfahren der parlamentarischen Befassung einbringen kann, betreffen die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim. Dennoch bezieht die Stadtverwaltung auch Stellung zu der zweiten Neubaustrecke Richtung Karlsruhe. Bei deren Planung wird mitentschieden, wie und wo die zu erwartenden mehrere hundert Güterzüge pro Tag Mannheim durchfahren werden.

„Nur eine Tunnelvariante, die direkt an den Tunnel der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim anknüpft und auch die bestehende Riedbahn von Norden kommend anbindet und den Mannheimer Rangierbahnhof anknüpft“ könne „die Kapazitäts- und Lärmprobleme im Knoten Mannheim zukunftsorientiert lösen“, heißt es dort. „Dabei muss weiterhin die vollständige Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhof an den Fernverkehr sichergestellt sein, ebenso wie eine Nutzung freiwerdender Kapazitäten auf oberirdischen Strecken für den Ausbau des Regional- und S-Bahnverkehrs. Ein Verlauf des Tunnels unterhalb des Hauptbahnhofs könnte zudem perspektivisch einen Haltepunkt im Tunnel zur Erweiterung der oberirdisch begrenzten Kapazitäten möglich machen.“

Bericht Mannheim
