

Von unseren Redaktionsmitgliedern
Stefan Proetel und Timo Schmidhuber

MANNHEIM. Mannheims Oberbürgermeister Peter Kurz (SPD) sieht gute Chancen für eine Tunnellösung: Er sei optimistisch, dass Bahn und Bund eine unterirdische Bahntrasse von Blumenau im Norden bis zum Rangierbahnhof im Süden der Stadt bauen könnten, sagte er im Interview mit dieser Zeitung. Seinen Optimismus begründete Kurz mit dem Eigeninteresse der Deutschen Bahn. Sie könne über einen Tunnel mehr Züge abwickeln als mit einer oberirdischen Umfahrung Mannheims. Prognosen der Bahn gehen im Jahr 2025 von mehr als 250 Güterzügen aus, die meist nachts durch das Stadtgebiet rollen.

„Man kann klar sagen, dass ein Tunnel in Sachen Entlastungswirkung deutlich höhere Effekte hat“, sagte Kurz. Das gelte sowohl für den Schutz der Anwohner vor Lärm als auch für die Bahn, die dadurch „funktionale und betriebliche Vorteile“ habe. Die Stadt sei in einer guten Position, weil sie gegenüber der Bahn und dem Bundesverkehrsministerium nicht nur mit Schutzinteressen der Bevölkerung argumentieren müsse, sondern auch die Position der Bahn mitbedienen könne. „Deswegen bin ich optimistisch, dass wir zu guten Ergebnissen kommen können“, sagte Kurz.

Buga-Zeitplan stockt

Eine Tunnellösung zwischen Blumenau und dem Rangierbahnhof nannte der Oberbürgermeister „technisch machbar und nicht weltfremd“. Bürgerinitiativen und die Stadt fordern aus Lärmgründen einen Tunnel oder eine Umfahrung für Güterzüge. Sie argumentieren auch, dass beispielsweise in Offenburg ein vom Bund finanzierter Güterzugtunnel gebaut wird.

Im Juni hatten Bahn und Bundesverkehrsministerium eine erneute Untersuchung angekündigt, wie der Bahnknoten Mannheim mit Blick auf den künftigen Verkehr ausgebaut werden könne. Die Bahn erklärte am Montag, dabei würden auch „mögliche Umfahrungsvarianten (oberirdisch oder Tunnel) geprüft“. Vom Verkehrsministerium kam keine Stellungnahme.

Der Oberbürgermeister sagte in dem Interview zudem, dass sich die Übergabe der Konversionsfläche



Mannheim fordert einen Bahntunnel. Das Bild zeigt eine Tunneleinfahrt auf der ICE-Trasse Hannover-Göttingen.

BILD: DPA

Spinelli vom Bund an die Stadt um einige Monate verzögere. Sie war für Herbst dieses Jahres geplant und soll jetzt nicht vor 2020 stattfinden. Auf Spinelli wird von April bis Oktober 2023 die Bundesgartenschau (Buga) ausgerichtet. Die Stadt habe nun für

das, was auf dem Buga-Gelände gebaut werden müsse, keinen Zeitpuffer mehr, sagte Kurz. Zudem habe man durch die notwendige Asbest-Entsorgung auf Spinelli ein Jahr verloren, „insbesondere bei der Pflanzung von Bäumen“.

Offen ließ Kurz, ob er 2023 für eine dritte Amtszeit als Oberbürgermeister antreten wird. Dies werde er „sicher noch nicht vor 2020 oder 2021“ bekanntgeben.

► **Interview und Berichte Mannheim**

KOMMENTAR



Timo Schmidhuber
befürwortet einen
Güterzugtunnel

Lösung mit Zukunft

Schon heute ist es eng auf den Bahntrassen in und um Mannheim, und das wird sich künftig noch verschärfen. Die Bahn will mehr Fernverbindungen zwischen den großen Städten anbieten – Stichwort Deutschlandtakt –, die Metropolregion den S-Bahnverkehr ausbauen, und auf der Güterzugachse von Rotterdam nach Genua, auf der Mannheim liegt, sagen die Prognosen ebenfalls starke Zuwächse voraus. Alle diese Züge müssen durch unsere Region, deren Trassen dann ein Nadelöhr bilden. Eine Tunnellösung für Güterzüge unterhalb des Stadtgebiets Mannheim wäre der richtige Schritt, um diesen Engpass aufzulösen – und gleichzeitig die Anwohner vor Lärm zu schützen.

Es waren zunächst die Bürgerinitiativen, die einen Tunnel oder eine oberirdische Umfahrung für Güterzüge gefordert hatten. Sie beriefen sich dabei auf das südbadische Offenburg, wo ab 2025 ein acht Kilometer langer Güterzugtunnel entstehen soll. Kosten: knapp 1,2 Milliarden Euro, finanziert vom Bund. Auch für Mannheim prüfen Bund und Bahn seit Juni Alternativen wie Tunnel oder Umfahrung, wobei letztere Option wenig realistisch scheint: Wo im dicht besiedelten Gebiet um Mannheim sollte eine Umfahrungsstrecke verlaufen?

Die Gefahr besteht freilich, dass durch einen Tunnel auch der eine oder andere Personenzug an Mannheim vorbeifährt. Aber anders als in den 1990er Jahren bei der Diskussion um einen „ICE-Bypass“ befürchtet, wird Mannheim deshalb verkehrsmäßig nicht abgehängt – weil der Bahnhof ja Teil des Deutschlandtakt-Konzepts ist.

Ein Tunnel in Mannheim wäre ein gewaltiges Projekt. Vom Stadtteil Blumenau bis zum Rangierbahnhof sind es Luftlinie zehn Kilometer, in denen die Schienen unter der Erde oder in einem Trog liegen müssten. Dazu kommt, dass auch für Städte südlich von Mannheim wie Schwetzingen lärmschonende Lösungen zu finden sind. Das kostet Milliarden. Aber es ist gut angelegtes Geld, schließlich sind Bahntrassen Investitionen für Generationen. Und sie schützen das Klima.