

Pressemitteilung von WIR für Buchholz, 8.9.26

Mühlentunnel: Sanierung der Bahntrasse verschoben – Chance nutzen

WIR für Buchholz fordert neue Prüfung eines Tunnelneubaus während der Bahntrassensanierung 2031

Buchholz. Der Mühlentunnel ist seit Jahren ein Nadelöhr im Buchholzer Verkehrsnetz. Eng, einspurig und insbesondere für den Fuß- und Radverkehr problematisch, wird er seiner Bedeutung als innerstädtische Bahnquerung kaum noch gerecht. WIR für Buchholz (WfB) will deshalb die auf die zweite Jahreshälfte 2031 verschobene Sanierung der Bahnstrecke Hamburg–Bremen als Chance für eine zeitgemäße Erneuerung nutzen.

Die Fraktion WfB beantragt zu prüfen, ob der Mühlentunnel zeitgleich mit der Streckensanierung in einer kostengünstigeren offenen Bauweise erneuert werden kann. Die ursprüngliche Planung stellte hohe Anforderungen an die Bauweise wegen des von der Bahn gewünschten laufenden Bahnbetriebs und sah deshalb ein technisch sehr aufwendiges Tunnelbauverfahren vor. Außerdem will die Wählergemeinschaft WfB Fördermöglichkeiten und die Kostenverteilung zwischen Stadt und Deutscher Bahn abklären lassen.

„Wir haben durch die Verschiebung zwei bis drei Jahre gewonnen. Diese Zeit müssen wir jetzt nutzen“, sagt Ratsfrau Gudrun Eschment-Reichert von WfB, die bei der Kommunalwahl für den Stadtrat und den Ortsrat Dibbersen kandidiert. „Wenn die Bahnstrecke 2031 ohnehin über Monate saniert wird, muss ernsthaft geprüft werden, ob wir den Mühlentunnel zeitgleich einfacher und damit kostengünstiger erneuern können.“

Für WIR für Buchholz geht es dabei um mehr als den Ersatz eines alten Bauwerks. „Ein zeitgemäßer Tunnel bietet für Buchholz gleich mehrere Chancen“, betont Bürgermeisterkandidatin Grit Weiland. „Wir können ein problematisches Nadelöhr gerade auch für den Schulverkehr beseitigen und sichere Wege für Kinder und Jugendliche schaffen. Zudem würde eine zweite leistungsfähige innerstädtische Bahnquerung wichtige Wege für Feuerwehr und Rettungsdienste öffnen und einen Teil des Verkehrs von Wohnungen der Rütgersfläche aufnehmen. Schließlich ergäben sich auch für die Buslinienführung neue Optionen.“

Der Antrag fordert zudem eine Klärung, welchen Standard die Deutsche Bahn bei einem Ersatzneubau herstellen und finanzieren muss: lediglich einen Ersatz des einspurigen Tunnels oder eine zeitgemäße zweispurige Lösung mit sicherer Führung für Fuß- und Radverkehr. Auch Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität sollen geprüft werden.

„Bei einem Projekt dieser Größenordnung müssen wir sehr genau auf die Kosten schauen“, ergänzt Co-Fraktionsvorsitzender Christoph Selke, der für den Stadtrat und den Ortsrat Steinbeck kandidiert. „Wenn Buchholz sich beteiligen soll, müssen wir Synergien mit der Trassensanierung nutzen, statt später unnötige Mehrkosten zu bezahlen.“

Zusätzlichen Handlungsdruck schafft der Zustand des bestehenden Tunnels: Seine Funktionsfähigkeit wird nach bisherigem Stand nur noch bis 2036 zugesichert. Ein Neubau erst nach der Streckensanierung würde zudem neue Sperrzeiten und erschwerte Baubedingungen mit sich bringen.

„2031 klingt noch weit weg – für ein Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung ist es das nicht“, so Eschment-Reichert. „Jetzt müssen die Möglichkeiten, Zuständigkeiten und die Finanzierung geklärt werden.“