



Antrag (online)

Erneuerung Mühlentunnel und Korridorsanierung

<i>Eingereicht von:</i> Frau Eschment-Reichert, Gudrun <i>Unterstützt durch:</i> Eschment-Reichert, Gudrun WIR für Buchholz	<i>Eingereicht am:</i> 03.09.2026
---	--------------------------------------

<i>Beratungsfolge:</i> FüKo (Entscheidung zur Weiterbearbeitung)	<i>Ö / N:</i> N
---	--------------------

Beschlussvorschlag

Vor dem Hintergrund der veränderten Rahmenbedingungen bittet der Rat die Verwaltung, die Klärung folgender Punkte zeitnah vorzunehmen:

1. Die Verwaltung setzt sich bei den zuständigen Stellen erneut für eine Umplanung des Mühlentunnels in kostengünstigerer **offener** Bauweise ein, um den Zeitpunkt der Korridorsanierung zu nutzen und das Eisenbahnbundesamt für diese Alternative zu gewinnen.
2. In dem Zusammenhang ist eine Inanspruchnahme von Mitteln aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität zu klären.
3. Die Verwaltung klärt mit den zuständigen Stellen die Kostentragung für einen Neubau des Mühlentunnels. Dabei ist insbesondere zu klären, welchen baulichen und verkehrlichen Standard die Deutsche Bahn bei einem Ersatzneubau herzustellen und zu finanzieren hat: Beschränkt sich ihre Verpflichtung auf die Wiederherstellung des einspurigen Tunnels oder besteht Anspruch auf einen, den heutigen Anforderungen entsprechenden, zweispurigen Tunnel mit einer sicheren Führung für den Fuß- und Radverkehr? Entsprechend ist zu klären, ob bzw. in welchem Umfang für einen solchen zeitgemäßen Ausbau eine Kostenbeteiligung der Stadt erforderlich wäre.
4. Für den Fall, dass nicht auf eine kostengünstigere Variante während der Generalsanierung ausgewichen wird und grundsätzlich die Stadt an den Kosten für einen Neubau zu beteiligen wäre, ergibt sich der nachfolgende Klärungsbedarf:

Wie kann verhindert werden, dass sich die Stadt auch an den erhöhten Neubaukosten beteiligen muss, die allein durch die erschwerten Baubedingungen, Sperrzeiten etc. während des Bahnbetriebs begründet sind?

Begründung

Die Bahnstrecke Hamburg-Bremen ist Teil der wichtigen Nord-West-Verkehrsachse von Skandinavien bis zum Ruhrgebiet bzw. den Beneluxstaaten. Die Korridorsanierung der Bahnstrecke ist nunmehr auf die zweite Jahreshälfte 2031 verschoben.

In der Drucksache VO 21-26/0767.001 vom 28.5.2025 geht die Verwaltung noch von einer Generalsanierung im Jahre 2028 bzw. 2029 aus. Einerseits vergrößert sich somit das Zeitfenster für eine Umplanung des neuen Tunnels in kostengünstigerer offener Bauweise. Die ursprüngliche Planung sah eine viel anspruchsvollere Bauweise unter dem „rollenden Rad“ im besonderen Vortriebsverfahren vor.

Andererseits nähert man sich mit der verschobenen Korridorsanierung auch immer weiter dem Jahr 2036, jenem Jahr, für das dem Mühltunnel noch eine Funktionsfähigkeit zugesichert wird.

Zudem ist im Oktober 2025 das Gesetz zur Errichtung des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG) in Kraft getreten.

Die Korridorsanierung bietet erhebliche Chancen, den Mühltunnel kostengünstiger zu sanieren, und diese Chancen sollten nicht ungenutzt bleiben. Zudem stehen durch das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität erhebliche zusätzliche Mittel bereit. Insbesondere wenn eine Kostenbeteiligung von Buchholz unumgänglich ist, muss auf die kostengünstigste Bauweise gedrängt werden.

Auch wenn die Generalsanierung noch einen eingeschränkten Betrieb erfordert und nur kurze Sperrzeiten zulässt, bietet sie dennoch ein erhebliches Potenzial für eine veränderte Bauweise und einen veränderten Bauablauf und so eben auch für einen möglichst effizienten Einsatz der finanziellen Mittel.

Ein späterer Ersatzneubau des Tunnels nach der Korridorsanierung erfordert dagegen wiederum neue Sperrzeiten und Langsamfahrstrecken – neben vielen anderen Nachteilen für die Bauweise. Die Synergieeffekte aus einem zeitgleich durchgeführten Tunnelneubau und einer Korridorsanierung dürfen nicht ungenutzt verfallen werden.

Anlage/n

Keine