

Ein Tunnel unter der Kurstadt?



Ingmar Gorissen hat für den Bahnausbau Hanau-Fulda/Würzburg eine 166-Seiten-Expertise geschrieben. Sein Gegenvorschlag zur „Horrortrasse“ V: Die Gleise unter Kinzig und Autobahn 66 verlegen.

Von Philipp Franz

Bad Soden-Salmünster. Bad Soden-Salmünsters Bürgermeister Lothar Büttner hat ein geflügeltes Wort geprägt: die Horrortrasse. Dieser Begriff fällt jedes Mal, wenn er auf die Variante V der Ausbaustrecke Hanau-Fulda/Würzburg zu sprechen kommt. In der Tat: Die Bahntrasse würde Bad Soden und Salmünster zerschneiden. „Das wäre das Ende des Kurgebiets“, sagt auch Ingmar Gorissen. Der Siegburger hat eine Alternative entwickelt. Statt auf Stelzen durch den Kurpark, soll die Kurstadt untertunnelt werden.

Gorissen ist ein gefragter Mann. Seit 1989 beschäftigt er sich mit Planungen für ICE-Strecken. Der studierte Landschaftsökologe ist Fachmann für das Spannungsfeld zwischen Verkehr, Siedlungen und Natur. Schon bei den ersten zwei Anläufen für den Ausbau der Strecke Hanau-Würzburg/Fulda in den 90er Jahren sowie zwischen 1999 und 2005 war er einer der wichtigsten Planer, beauftragt von der Deutschen Bahn. „Ich bin kein reiner Naturschützer und kein reiner Eisenbahningenieur, aber ich führe den Spannungsbogen zwischen Natur und Technik zusammen, damit daraus kompetente Lösungen entstehen“, sagt der Siegburger.

In den aktuellen Planungen hat er für ein von der Bahn beauftragtes Fachbüro eine 166 Seiten starke Expertise geschrieben. Dafür hat er die Naturqualität im gesamten Suchraum kartiert. „Dabei habe ich mir überlegt, was die günstigste Alternative für Vogelsberg, Spessart und Kinzigtal wäre“, sagt Gorissen. Während die Variante V, die übrigens 2000 schon fast auf den Meter genau in den Planungen eine Rolle gespielt hatte, für ihn auch wegen der „verheerenden Folgen für die Kurstadt“ keine Lösung ist, favorisiert der Experte eine Untertunnelung. Und die würde so aussehen: Hinter Neudorf geht es mit einer Rampe hinunter in die Erde, etwa

500 Meter vor der Kinzig. Der Tunnel führt unter dem Fluss hindurch und folgt anschließend dem Verlauf der Autobahn 66 unterirdisch durch Bad Soden-Salmünster. Der Tunnel endet kurz vor der Talbrücke bei Ahl, wo die Gleise auf Stelzen im toten Winkel – davon habe sich Gorissen bei Besuchen in Bad Soden-Salmünster selbst überzeugt – zwischen Bestandsstrecke und Autobahn weiter verlaufen. Das Stelzenbauwerk sei in etwa halb so hoch wie die Talbrücke bei Ahl, die Sicht-

Flusssohle liegen. Die Natur über dem Tunnelbau erhole sich wieder, wie am Beispiel des Siegaue-Tunnels zu sehen sei.

Doch die DB Netz AG ist von Gorissens Vorschlag nicht überzeugt: zu aufwendig, zu teuer, Überschwemmungsgefahr. „Dass es machbar ist, hat die Bahn mittlerweile verstanden, auch wenn sie das am Anfang noch anders gesehen hatte“, sagt Gorissen. Er habe sich heftig anfeinden lassen müssen: „Das hat mich aufgeregt. Die Bahn hat solche Bauwerke bereits realisiert und ist extrem stolz darauf. Aber wenn ich ich deren eigene Projekte zitiere, muss ich mir unqualifizierte Bemerkungen anhören.“ Insgesamt habe die Bahn in den vergangenen 15 Jahren drei ähnliche Tunnel errichtet. Zwar sei seine Variante bautechnisch aufwendig, „aber so ist das mit Ingenieurbauwerken, die versuchen, andere Bereiche größtmöglich zu schützen.“ Die Bahn mache es sich einfach und „trassiere“ in der Landschaft herum, anstatt innovativ und kreativ die beste Lösung für Mensch und Natur zu suchen, kritisiert Gorissen.



Ingmar Gorissen.
FOTOS: DPA/SIEBERT

220

Stundenkilometer schnell könnten die Züge im Tunnel fahren, sagt Gorissen.

belästigung durch die Bündelung so gering wie möglich gehalten. Der Tunnel hätte insgesamt eine Länge von 2 Kilometern, die Züge könnten dort bis zu 220 Stundenkilometer schnell fahren.

„Bei den Planungen habe ich sehr genau darauf geachtet, dass der Tunnel nicht unter Siedlungen liegt“, sagt Gorissen. Denn die Umweltplaner der Bahn seien sehr genau. „Liegt die Strecke unter Häusern, gibt es sozusagen Punktabzug.“ Und dass es kein Problem sei, die Kinzig zu unterqueren, weiß der Landschaftsökologe aus Erfahrung. Denn dasselbe habe die Bahn schon beim Siegaue-Tunnel der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main gemacht. „Denkt man an Bahnschienen und Gewässer, denkt man auch immer direkt an Brücken. Dabei gibt es in Europa Tausende Tunnel unter Flüssen. Meistens sind das zwar Straßen- und U-Bahn-Tunnel, Hochgeschwindigkeitsstrecken sind seltener. Aber am Beispiel des Siegaue-Tunnels sieht man, dass es geht.“ Die Sieg sei in etwa vergleichbar mit der Kinzig, der Tunnel würde bis zu zwölf Meter unter der

ten Streckenverlauf miteinbezieht, sei sogar vergleichsweise günstiger.

Sollte die Variante V kommen, sieht Gorissen sehr negative Folgen für die Kurstadt Bad Soden-Salmünster. Die Zukunft der Kur wäre auf einmal infrage gestellt. „Die Kurgäste würden wegen dieses Stelzenbaus durch das Kurgebiet mit Sicherheit abwandern.“ Und ist die Zukunft der Kurstadt erst mal dahin, „geht auch die Wirtschaftsqualität der Stadt kaputt. Mann muss bedenken, wie viele Arbeitsplätze daran hängen.“ Dabei kritisiert Gorissen die Umweltplaner der Bahn. Die würden zwar Biotope und den Menschenschutz berücksichtigen, der Verlust einer Kurstadt sei aber kein Faktor, der dabei eingerechnet sei: „Die Methoden sind katastrophal“.

Doch die Variante V sieht der Planer sowieso nicht als größten Konkurrenten für seinen Vorschlag. Das sei viel mehr die Trasse IV, südlich von Bad Soden-Salmünster. Das ist der Streckenverlauf, der auf Stelzen über den Kinzigstausee führen würde. Aus bautechnischer Sicht sei das aber problematisch. „Der Kinzigstausee ist ein Rückhaltebecken, das kann man nicht für eine längere Bauzeit trocken legen“, sagt Gorissen. Deshalb müssten zwei große Pfeiler an den Ufern für die Standfestigkeit sorgen. Außerdem sieht Gorissen durch diese Variante eine „Einzangung“ der Kurstadt durch die Bahnstrecke auf der einen Seite und die Autobahn auf der anderen Seite. „Bad Soden-Salmünster würde sozusagen zwischen zwei massiven Bauwerken liegen.“

Für Gorissen ist es ein offenes Rennen zwischen seiner Variante und der eben genannten Südumfahrung der Stadt. „Die Frage ist: Will die Bahn innovativ und mutig sein oder doch lieber konservativ.“ Seine Trasse habe kein technisches Problem, sondern ein subjektives. „Aber die Zeit läuft für mich. Umso später der Hammer fällt, umso eher fällt den Verantwortlichen vielleicht auf, dass meine Trasse die beste Alternative ist.“

Gorissen sieht keine Überschwemmungsgefahr

Das Argument Überschwemmungsgefahr versteht der Planer ebenfalls nicht. So sei beim Siegaue-Tunnel darauf geachtet worden, den Trog, in dem der Zug in den Tunnel fährt, einen Meter über die Überschwemmungsgrenze hinaus zu sichern. „Das alles habe ich auch für die Kinzig durchgespielt“, meint Gorissen. Erhebliche Mehrkosten sieht Gorissen auch nicht auf die Bahn zukommen. Im Gegenteil: Seine Planung, die ja den komplet-