

Dienstag, 21. Februar 2023, Stadtausgabe / Frankfurt

Straßenbahn muss weg für Fernbahntunnel

Strecke zum Betriebshof Gutleut wäre Großbaustelle im Weg

VON DENNIS PFEIFFER-GOLDMANN



Tram auf dem Weg ins Depot. In etwa zehn Jahren wird hier eine Baugrube klaffen. Und dann? Faust

Die Straßenbahnstrecke in der Mannheimer Straße muss für den Bau des neuen ICE-Tiefbahnhofs am Hauptbahnhof weichen. Wo sie derzeit verläuft, soll die Mega-Baustelle für den Fernbahntunnel entstehen. Die Tram-Strecke ist aber extrem wichtig: Sie führt zum wichtigsten Straßendepot in der Stadt.

„An dem Tag, an dem die Baugrube ausgehoben wird, haben wir keine Anbindung ans Depot Gutleut mehr“, so Wolfgang Siefert, persönlicher Referent und von Juli an Nachfolger von Mobilitätsdezernent Stefan Majer (beide Grüne). Eine der größten Baustellen Deutschlands wird voraussichtlich 2032 für zehn Jahre im Südbereich des Hauptbahnhofs entstehen.

Im Untergrund entsteht dann ein Tiefbahnhof mit vier Gleisen und zwei Bahnsteigen. Die Baustelle dürfte viel größer werden als jene beim Bau der unterirdischen S-Bahn-Strecke im Nordbereich des Hauptbahnhofs in den 1970er Jahren. Auf den Meter genau ist noch nicht klar, wo der ICE-Tiefbahnhof liegen wird, aktuell arbeitet DB Netz an der Planung. Klar ist aber: Die Station muss auf der Hauptbahnhof-Südseite entstehen, wo der ICE-Tunnel verlaufen wird. Fachleute erwarten, dass ähnlich verfahren werden könnte wie beim Bau des S-Bahn-Tiefbahnhofs: Für den wurde der Nordflügel des Bahnhofs abgebrochen und später wieder aufgebaut. Weil der Südflügel sanierungsbedürftig ist, lägen Abriss und Neuaufbau also auch hier durchaus nahe.

Das „Baufeld (geschätzt)“ für den Tiefbahnhof zeigt die Stadt in einer Grafik, die Siefert vor wenigen Tagen im Mobilitätsausschuss präsentierte. Es liegt demnach auf den Flächen des Südflügels, des ihm westlich folgenden Bahnsteigs der Gleise 1 und 1a sowie der angrenzenden Mannheimer Straße. Auch die Tram-Strecke entfiere, und das Depot Gutleut „wird jahrelang nicht erreichbar sein“, so Siefert.

Dabei ist der Betriebshof der wichtigste für die Straßenbahn. Von dort rücken täglich alle Züge der Linien 15, 16, 17, 18, 19, 20 und 21 sowie fast alle der Linie 11 und die meisten der 12 aus. Als Lösung nennt die Machbarkeitsstudie der Bahn für den Tunnel eine neue Straßenbahnstrecke in der nächsten Parallelstraße, der Gutleutstraße. Für Siefert ist klar: „Bezahlen muss das der Vorhabenträger“, sprich: der Bund. Das Mega-Projekt „bringt uns die Gutleutstraßenbahn“, freut sich Siefert. Die Pläne „haben wir schon in der Schublade“.

Allerdings: Über die Finanzierung müssen Stadt, Bahn und Bund sich noch einigen. Der Bund darf wohl nur die kürzestmögliche Umfahrung bezahlen. Die Machbarkeitsstudie erwähnt eine kurze Umfahrung via Stuttgarter Straße. Die Stadt hingegen wird auf eine längere Umfahrungsroute etwa via Heilbronner Straße drängen. So würde der Bund schon einen mehrere Hundert Meter langen Abschnitt der Strecke entlang der Gutleutstraße realisieren, den die Stadt dann nicht selbst bezahlen muss. Verhandelt werden soll nun in einem der gemeinsamen Lenkungsgruppen, die Bahn und Stadt geschaffen haben, um die diversen Projekte rund um den Hauptbahnhof zu koordinieren.