



S-8- und Güterzug-Trasse in den Tunnel

„Ein Jubeltag für den Münchner Nordosten“ – so war unsere Pressemeldung zum Stadtratsbeschluss zum Bahntunnel zwischen Zamdorf und Johanneskirchen am 29. Februar 2012 überschrieben. Eine breite Stadtratsmehrheit hat entschieden: Wenn der Freistaat den viergleisigen Ausbau der Bahntrasse zwischen Zamdorf und Johanneskirchen durchführt, wird die Landeshauptstadt die Mehrkosten für eine Verlegung der Strecke in einen Tunnel übernehmen.

Wer hier wohnt, dem ist sofort klar, warum das ein Grund zur Freude ist: Seit Jahrzehnten klagen die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Strecke über die Lärmbelastung und der ganz Stadtbezirk über die Sperrriegelwirkung, die von der Bahnstrecke ausgeht. Darüber hinaus können die Flächen östlich der Trasse seit Jahren nicht vernünftig entwickelt werden. Die unsäglichen Schrankenschließzeiten von über 30 Minuten pro Stunde an den Bahnübergängen in unserem Stadtbezirk könnten endlich der Vergangenheit angehören. Und auch die Verlängerung der U-Bahn- und Straßenbahnlinien nach Osten zur Erschließung der neuen Siedlungsflächen könnten in den nächsten Jahren geplant werden.

Bereits im November 2009 war anhand von Studienergebnissen klar: Die Flughafenanbindung kann nur über den Ostkorridor erfolgen. Diese Variante siegte beim Nutzen-Kosten-Verhältnis mit dem Wert 1,7 und erreichte mit Investitionskosten von 175 Millionen Euro den niedrigsten Wert aller untersuchten Varianten. Deshalb hat sich die Bayerische Staatsregierung auf diese Streckenführung im viergleisigen Ausbau festgelegt.

Die SPD begrüßte damals die Entscheidung, denn diese Trassenführung entspricht dem bereits vor Jahren von der rot-grün geführten Landeshauptstadt München favorisierten M-Express-Konzept. Allerdings beharrte sie auf ihrer Forderung, die Gesamtstrecke zwischen Zamdorf und Johanneskirchen in einen Tunnel zu verlegen.

Eine vom Freistaat Bayern in Auftrag gegebene und von der Landeshauptstadt München unterstützte Tunnelstudie macht die Unterschiede deutlich: Die einfache Troglösung kann die trennende Wirkung der Trasse kaum beheben. Wohnungsbau wäre entlang der Strecke nicht möglich. Eine große, durchgehende Tunnellösung würde dagegen weitreichende städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten schaffen und gleichzeitig die Lärmprobleme beheben.

Oberbürgermeister Christian Ude: „Bislang zerteilt die Trasse in jeder Hinsicht den 13. Stadtbezirk. Eine Untertunnelung zwischen Zamdorf und Johanneskirchen, wie bereits im M-Express-Konzept vorgesehen, ist unbedingt vonnöten. Damit würde Platz für über 10.000 Wohnungen und ca. 4.000 Arbeitsplätze entstehen und weitere städtebauliche

Entwicklungen im Münchner Nordosten wären möglich. Alles andere wäre ein Anachronismus – das muss auch dem zuständigen Freistaat und der Bahn klar sein! Klar ist aber auch, dass München hier erhebliche Investitionskosten tragen wird.“

Die Stadt München muss für diese Lösung aus heutiger Sicht etwa 500 Millionen Euro beisteuern, weil die rein verkehrlichen Gründe nur für eine Lösung an der Oberfläche sprächen. Trotz der hohen Kosten hat sich die SPD-Stadtratsfraktion als erste auf die große Tunnellösung festgelegt.

Manch kritischer Geist mag hier den Einwand erheben, warum bei der Stadt München für die zweite S-Bahn-Stammstrecke nicht das von der Bayerischen Staatsregierung geforderte Darlehen von 350 Millionen Euro da sei, hier aber gleich eine halbe Milliarde ausgegeben werden soll. Für dieses „Darlehen“, das den fehlenden Anteil des Bundes ersetzen soll, gibt es aber weder eine rechtliche Grundlage, noch eine Sicherheit, noch eine Verzinsung. Und eine Rückzahlung ist äußerst zweifelhaft. Ist der Bund gar so pleite, dass er die Kommunen um Darlehen bitten muss?

Zudem liegt nach Recht und Gesetz die Zuständigkeit für (S-)Bahnstrecken beim Freistaat und beim Bund. Das wurde in der Vergangenheit auch nie angezweifelt. München kommt seinen Verpflichtungen bei seinen Zuständigkeiten - U-Bahn, Bus und Tram - in herausragender Weise nach. Übrigens haben sämtliche im S-Bahn-Gebiet liegende Landkreise - egal welche Partei dort regiert - eine Mitfinanzierung aus den gleichen Gründen bereits abgelehnt.

Bei dem Tunnel zwischen Zamdorf und Johanneskirchen handelt es sich dagegen um einen städtischen Sonderwunsch, denn verkehrlich wäre er nicht nötig. Allerdings wäre er die wichtigste und zukunftsreichste Weichenstellung für die Entwicklung unseres Stadtbezirks Bogenhausen für die nächsten 100 Jahre.

Es freut mich außerordentlich, dass unser jahrzehntelanges Werben für eine große Tunnellösung nahezu alle Parteien im Münchner Stadtrat überzeugt hat. Wie rechnen es dem Münchner Stadtrat hoch an, dass er Weitsicht bewiesen hat und die großen Stadtentwicklungsmöglichkeiten erkannt hat. Für die Anwohnerinnen und Anwohner lässt sich der viele Jahre geforderte Lärmschutz verwirklichen und es entstehen Wohnungen und Arbeitsplätze. Wenn der Freistaat nun den Ausbau plant und baut, wird dies durch diesen Ausdruck des politischen Willens eben in der Tunnellösung geschehen.

Der Wermutstropfen ist natürlich die lange Zeit bis zur Fertigstellung, aber Rom wurde auch nicht an einem Tag erbaut. Nach heutigem Stand ist mit einer Fertigstellung des Bauwerks frühestens Ende 2023 zu rechnen, was an den aufwendigen Planungsverfahren, der umfangreichen Bürgerbeteiligung und der Bauzeit unter rollendem Rad liegt. Entscheidend ist aber heute, dass eine breite politische Mehrheit auf Betreiben der SPD diese Weichenstellung für die Zukunft unseres Stadtteils und die Münchner Stadtentwicklung getroffen hat. Daher ist der 29. Februar 2012 ein Jubeltag für den Münchner Osten.

Peter Scheifele
SPD-Fraktionssprecher
Bezirksausschuss 13 – Bogenhausen

*„Politische Probleme sind wie Camembert:
Wenn man sie lange liegen läßt, laufen sie einem davon.“*
Edgar Faure (1908-1988), frz. Politiker

