

## München City

### Ein Katastrophen-Plan

#### Bogenhausener befürchten Dauer-Provisorium statt Bahntunnel

Bogenhausen . Nichts ist dauerhafter als ein Provisorium . der Bezirksausschuss Bogenhausen befürchtet, dass sich diese Binsenweisheit im Fall des geplanten neuen Wohnviertels östlich der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen bewahrheiten könnte. Genauer gesagt: im Fall der Verkehrserschließung für dieses neue Viertel. Da plant die Stadt München nämlich eigentlich den großen Wurf . einen Tunnel für die Bahngleise, so dass die nahezu unüberwindliche Schneise verschwinden würde, die der Bahndamm von Süd nach Nord durch den Stadtbezirk zieht. Diese Erschließung von Westen hängt aber von vielen Voraussetzungen ab und könnte lange auf sich warten lassen. Deswegen hat das Planungsreferat jetzt als temporäre Lösung eine Straße von Süden her ins Gespräch gebracht. Aus einem solchen Provisorium könnte allerdings eine billige und schnell realisierbare Alternative zum Tunnel werden, befürchten die Bezirksausschuss-Mitglieder . was sie auf jeden Fall verhindern wollen. In seiner jüngsten Sitzung lehnte der Bezirksausschuss provisorische Maßnahmen oder Interimsbauwerke zur Querung der Bahnstrecke kategorisch ab.

Die jetzt noch zweispurige Bahnstrecke für Güterzüge und die Flughafen-S-Bahn S8 soll zwischen Daglfing und Johanneskirchen viergleisig ausgebaut werden, damit Güter- und Personenverkehr entflochten werden und eine Express-S-Bahn zum Flughafen ermöglicht wird. **Voraussetzung dafür ist der Bau der zweiten Stammstrecke, der inzwischen wieder in weite Ferne gerückt ist.**

Für die Gestaltung der vierspurigen Bahntrasse, für die der Freistaat, die Bahn und die Stadt München gemeinsam zahlen, gibt es drei Optionen, und der Freistaat würde gern die billigste realisieren: eine oberirdische Trasse mit zwei bis vier Meter hohen Lärmschutzwänden für etwa 210 Millionen Euro. Grüne und FDP im Stadtrat setzen auf eine aufgehübschte Variante: Begrünte Wälle und Büro-Riegel mit Lärmschutzfunktion fassen die Schienentrasse wie ein Trog ein und modellieren eine Art Hügellandschaft drumherum. Die Kosten von 300 Millionen Euro müsste zur Hälfte die Stadt bezahlen.

Beides geht den Bogenhausenern aber nicht weit genug. Zupass kommt ihnen, dass der Stadtrat im Herbst 2011 beschlossen hat, östlich der Bahn ein neues Wohnviertel auszuweisen. In etwa 15, 20 Jahren sollen auf den Brachflächen im Nordosten 10000 Wohnungen und 2000 Arbeitsplätze entstehen. Für dieses Quartier müssen östlich der Bahn neue Straßen gebaut werden, die bestehenden sind eng und schlecht. Und auch die Verbindung Richtung Innenstadt muss dringend verbessert werden, wenn dort künftig 12000 Menschen leben oder arbeiten.

Eine bessere Anbindung des geplanten Wohngebiets ist der Grund dafür, dass sich SPD und CSU im Stadtrat für Option Nummer drei beim viergleisigen Bahnausbau entschieden: Im Februar 2012 votierten sie für eine vier Kilometer lange Zug-Röhre mit drei unterirdischen Bahnhöfen. Von den 670 Millionen Euro Kosten dieser Variante entfallen etwa 500 Millionen Euro auf die Stadt, Freistaat und Bund bezahlen nur den viergleisigen Ausbau.

Es ist kein Wunder, dass die Tunnel-Pläne den Bezirksausschuss Bogenhausen euphorisierten. Kommunalpolitiker sprachen von einer einmaligen Chance zur Stadtentwicklung, aber auch Stadtreparatur. Inzwischen sind die Bogenhausener aber alarmiert, denn seit die Stadtverwaltung mit der Feinplanung begonnen hat, ist plötzlich eine neue Straßenverbindung im Gespräch. Das Planungsreferat befürchtet offenbar, dass der ohnehin ambitionierte Zeitplan für das neue Wohngebiet ins Wanken geraten könnte, weil die Gespräche von Freistaat, Stadt und Bahn über den viergleisigen Ausbau der Bahntrasse nicht vom Fleck kommen.

Im November beschloss der Stadtrat deswegen, das 540 Hektar große Gebiet zu erweitern, das untersucht wird, um einen Platz für das neue Stadtviertel zu finden. Dem Areal zwischen der S-Bahn-Trasse im Westen und dem Lebermoosweg im Osten, zwischen der Stadtgrenze im Norden und der Bahnlinie nach Mühldorf wurde noch ein 15-Hektar-Zipfel bis zur Riemer Straße im Süden zugeschlagen. Geprüft wird, ob man dort eine ganz andere Zufahrt in das Wohngebiet bauen könnte, zum Beispiel, indem die Straße Schatzbogen von Trudering aus nach Norden verlängert wird. Das wäre nur eine temporäre Lösung, beschwichtigt das Planungsreferat. Ein solches Provisorium könnte einen Bahntunnel aber überflüssig machen. Für die Bogenhausener würden damit all die schönen Pläne von Stadtentwicklung und -reparatur Makulatur. Ihnen bliebe nur die hässliche Bahnschneise . allerdings wäre die dann doppelt so breit und mit zwei bis vier Meter hohen Lärmschutzwänden aufgerüstet. Ulrike Steinbacher

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 28. Dezember 2013, Seite 49