

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Sebastian Schall
Stadtrat Jens Luther
Stadtrat Fabian Ewald

ANTRAG

26.06.2020

Tunnellösung für den Streckenabschnitt Daglfing-Johanneskirchen zeitnah vorantreiben – Planungskosten übernehmen

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Landeshauptstadt München schließt die Verhandlungen mit der DB Netz AG über den Abschluss einer Planungsvereinbarung für die Untersuchung einer Tunnellösung im Rahmen des viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Daglfing-Johanneskirchen schnellstmöglich ab und sagt die Übernahme der Planungskosten zu.

Der Oberbürgermeister setzt sich gegenüber Bahn und Bund für eine angemessene Beteiligung an den Mehrkosten für die Tunnelvariante ein.

Begründung:

Eine vollständige Tunnellösung im Zuge des viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Daglfing-Johanneskirchen ist unabdingbare Grundvoraussetzung für jegliche weitere Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten und unbedingt notwendig, um künftig einen ausreichenden Lärmschutz für die Anwohner angesichts der massiv zunehmenden Anzahl an Zugbewegungen zu gewährleisten. Nur mit einem Tunnel ist eine verkehrliche Erschließung des Planungsgebietes überhaupt möglich. Von diesem Ziel darf sich die Landeshauptstadt München in keinem Fall lossagen.

Der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als oberirdische Variante bewertet. Die Landeshauptstadt München zieht gemäß mehrfachen Beschlüssen des Münchner Stadtrats aus den Jahren 2010, 2013, 2016 und 2018 eine Tunnelvariante für diesen Streckenabschnitt vor, die auch die zwei vorhandenen Gleise mit umfasst. Die DB Netz AG hat eine Grobuntersuchung von drei Varianten (ebenerdig, Trog, Tunnel) des viergleisigen Abschnitts durchgeführt, über deren Ergebnisse die Stadtverwaltung im Juni 2020 seitens der Bahn AG unterrichtet wurde. Nach Bewertung und Gewichtung der Kriterien ist die

ebenerdige Streckenführung die Vorzugsvariante. Damit darf sich die Landeshauptstadt München nicht zufrieden geben.

Da sich der Bund derzeit nur bereit erklärt, die wirtschaftlichste Variante zu finanzieren, wird auf eine Übernahme der Mehrkosten durch die Landeshauptstadt München gedrungen. Vergleichbare Kostenübernahmen durch die Kommunen für gewünschte Tunnellösungen gab es vor Jahren auch bei der Tunnellösung in Ismaning und Unterföhring (S-Bahn zum Flughafen München).

Dies gilt auch für die Planungskosten. Um angesichts der zeitlichen Notwendigkeit des viergleisigen Ausbaus sicherzustellen, dass eine Tunnelvariante überhaupt noch weiterverfolgt werden kann, ist es aus städtischer Sicht sinnvoll, eine solche Planung zeitnah erstellen zu lassen und zu finanzieren.

Ging das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nach einer Grobkostenschätzung der Deutschen Bahn im Jahr 2018 von einem Delta von bis zu 1,5 Mrd. € zwischen einer Tunnellösung (2,27 Mrd. €) und einem oberirdischen Ausbau (ca. 757 Mio. €) aus, so scheint sich dieses laut SZ vom 24.06.2020 gemäß aktueller Zahlen des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur auf rund 1 Mrd. Euro zu belaufen (Kosten Tunnel: 1,5-1.8 Mrd. €, Kosten oberirdischer Ausbau: 600-800 Mio. €). Der im BVWP vorgesehene Ausbau der Trasse mit einer ebenerdigen Streckenführung und einer massiven Steigerung der Zuganzahl würde zahlreiche Nachteile (Lärmentstehung, verstärkte Trennungswirkung, etc.) für den Münchner Nordosten ursächlich herbeiführen, die bei einer oberirdischen Streckenführung nicht vollständig vermieden werden können. Daher ist auf eine Kostenbeteiligung des Bundes an den Mehrkosten für eine Tunnelvariante zu drängen.

Initiative:

Sebastian Schall
Stadtrat

Jens Luther
Stadtrat

Fabian Ewald
Stadtrat