

# BÜRGERINITIATIVE PRO LANDSHUTER ALLEE TUNNEL

1. Sprecher: Nima Lirawi – BI Pro Landshuter Allee Tunnel c/o Nima Lirawi • Ruffinistr. 12 • 80637 München

10. Juli 2020

Aktuelles 07/2020

## **Zur aktuellen politischen Forderung einer Tunnellösung für die Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen:**

### **Landshuter Allee ist Parademodell wie die Stadt den Schutz der Bürger vor Lärm und Schadstoffen grundsätzlich und wider besseres Wissen von sich weg und vor sich her schiebt**

Am Freitag den 26.06.2020 erschien in der Abendzeitung ein interessanter Artikel unter dem Titel „Güterverkehr oberirdisch. Kein Bahn-Tunnel für Daglfing? Widerstand regt sich“ zu einer möglichen Untertunnelung der Bahnstrecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen. Darin wird beschrieben, dass laut der DB Netz AG eine Untersuchung der Uni Innsbruck ergeben hat, dass unter den Varianten „Tunnel“, „Trog“ und „ebenerdig“ für die fünf Gleiskilometer zwischen Daglfing und Johanneskirchen „die ebenerdige Variante nach allen Gesichtspunkten die beste Variante darstellt“. Laut der DB Netz AG sollen im Jahr 2030 innerhalb von 24 Stunden 509 Züge in beiden Richtungen fahren. Für die rund 6.500 der aktuell betroffenen 8.000 Wohnungen soll es trotz der Zunahme an Zügen mit der ebenerdigen Variante leiser werden, so die DB Netz AG. Beim Trog seien es gerade einmal 500 Wohnungen mehr. Die ebenerdige Variante kostet laut DB Netz AG rund 900 Millionen Euro, der Trog würde rund 2,2 Milliarden Euro und eine Untertunnelung des Streckenabschnitts rund 2,4 Milliarden Euro kosten.

Besonders heikel erscheint die Sache vor dem Hintergrund, dass die Stadt München im Nordosten mit der SEM die Planungen für ein Siedlungsgebiet für 10.000 bis 30.000 Neubürger aufgenommen hat, die von dem Zug-Lärm massiv betroffen wären, besonders vom Güterverkehr. Die Deutsche Bahn sei aber weiter offen für eine Tunnellösung, falls die Stadt die Kosten dafür übernimmt.

Interessant ist in diesem Fall vor allem, dass die SPD/Volt-Stadtratsfraktion den Tunnel ausdrücklich fordert, den Bund und Freistaat Bayern mitfinanzieren sollen. Die SPD-Fraktionsvorsitzende im Münchner Stadtrat Anne Hübner sagt: „Eine oberirdisch geführte Güterzugstrecke viergleisig auszubauen, ist heute nicht mehr darstellbar“ (vgl. AZ-Artikel vom 26.06.2020). Die SPD-Bundestagsabgeordnete Claudia Tausend möchte sich gemeinsam mit ihrem CSU-Kollegen und Bundestagsabgeordneten Wolfgang Stefinger dafür einsetzen, dass der Bundestag die Entscheidung für den Streckenausbau trifft und nicht

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Dieser hat der Feinuntersuchung der ebenerdigen Trasse zugestimmt. Den Tunnel müsse die Stadt München selbst bezahlen.

Was die SEM rund um Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen betrifft, so haben der CSU-Landtagsabgeordnete Robert Brannekämper sowie die CSU-Stadträte Fabian Ewald und Jens Luther Unterschriften für einen Appell an OB Dieter Reiter (SPD) gesammelt (Münchner Merkur vom 03.07.2020). Darin wird ein Nein zur SEM und zu möglichen Enteignungen sowie die Begrenzung des Zuzugs von maximal 15.000 Einwohnern gefordert und als unerlässliche Grundvoraussetzung der Bahntunnel zwischen Daglfing und Johanneskirchen. Robert Brannekämper ist entsetzt, da laut Koalitionsvertrag Grüne und SPD die Fertigstellung der Trasse nicht als Bedingung zur Realisierung der SEM sehen (AZ-Artikel: CSU-Politiker laufen Sturm. Münchner Nordosten: Widerstand gegen grün-rote Pläne vom 05.05.2020). Doch genau die Tieferlegung der Trasse habe BA-Vorsitzende im BA 13 München-Bogenhausen Angelika Pilz-Strasser (Grüne) im März als unverzichtbar für die SEM-Realisierung genannt. Pilz-Strasser, die auch Stadträtin ist, sieht keinen Widerspruch: Planen könne man schon, im Kapitel „Mobilität“ des Koalitionsvertrags werde der Tunnel gefordert. „Es geht mir um die bestmögliche Lösung für den Münchner Nordosten und das ist nicht immer nur Verhinderung!“ (AZ-Artikel: CSU-Politiker laufen Sturm. Münchner Nordosten: Widerstand gegen grün-rote Pläne vom 05.05.2020). Laut Brannekämper, Ewald und Luther entstünde bei der durch grün-rot vereinbarten Einwohnerhöchstzahl von 30.000 Einwohnern eine neue, anonyme und überdimensionierte Trabantenstadt (Münchner Merkur vom 03.07.2020).

Unter diesen Gesichtspunkten erscheint der Bürgerinitiative „Pro Landshuter Allee Tunnel“ vollkommen unverständlich, weshalb die SPD-Fraktion im Stadtrat das Projekt der Untertunnelung der Landshuter Allee nicht mehr unterstützt, sehr wohl aber die sinnvolle Tunnellösung zwischen Daglfing und Johanneskirchen. Und die Grünen-Fraktion im Stadtrat wiederum einen Tunnel unter dem Englischen Garten unterstützt, sich aber vehement gegen eine Untertunnelung der Landshuter Allee sträubt, die viele Anwohner von Fahrzeuglärm und Abgasen entlasten würde. Der Vorteil eines Tunnels zwischen Daglfing und Johanneskirchen ist neben der Entlastung der Anwohner vom Zug-Lärm, dass er von den Kosten her günstiger wäre, da er von Bund und Freistaat mitfinanziert werden würde. Eine solche Mitfinanzierung durch Bund und Freistaat wäre auch beim Landshuter Allee Tunnel denkbar. Die SPD-Bundestagsabgeordnete Claudia Tausend hat sich nie für die Landshuter Allee interessiert. Für die SPD-Fraktionsvorsitzende im Münchner Stadtrat Anne Hübner scheint das hohe Verkehrsaufkommen in Neuhausen im Gegensatz zur Bahnstrecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen sehr wohl zumutbar für die Bewohner. Aus Sicht der BI „Pro Landshuter Allee Tunnel“ erscheint eine solche Positionierung vollkommen widersprüchlich und unverständlich.

Mit herzlichen Grüßen

Ihr BI-Team

**Weitere Infos zur BI und Kontakt unter [www.pro-tunnel.de](http://www.pro-tunnel.de)**