

München hat ein Zauberwort: **Tunnel** sollen die Verkehrsprobleme lösen



Das Zauberwort für die Müncher Verkehrsprobleme ist: Tunnel. Egal ob Schiene oder Straße.

Fotos: Mike Schmaiz, Petra Schramek

Nach 30 Jahren Kampf will die Stadt einen Bahn-Tunnel im Osten. 2. Stammstrecke bis zur Wahl wohl auf Eis

MÜNCHEN Das Münchner Hauptwort heißt: Tunnel, Ringtunnel, Eisenbahntunnel, U-Bahntunnel. Gestern beschloss der Stadtrat die nächste 700-Millionen-Euro-Röhre – für die Bahnstrecke bei Johanneskirchen. Ob die aber jemals kommt, ist ebenso ungewiss wie die 2,2-Milliarden-Euro-Röhre für die zweite Stammstrecke.

Gestern traf sich Bayerns Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) mit dem Vorsitzenden des Haushaltsausschusses im Landtag. Dabei ging es darum, einen möglichen Anteil des Landes von 350 Millionen Euro zur Vorfinanzierung haushaltstechnisch festzuzurren. Im Hintergrund versucht Zeil mit viel Energie, das Thema Stammstrecke in Berlin auf Trab zu halten und Gespräche zu führen. Doch der Bund sieht sich derzeit nicht in der Lage, seinen ursprünglichen Anteil von 900 Millionen Euro zu bezahlen. Und Wahlkämpfer Christian Ude und die rot-grüne Stadtregierung weigern sich, wie das Land eine Vorfinanzierung von 350 Millionen Euro zu leisten.

Immer mehr Beobachter gehen davon aus, dass sich vor den Landtags- und Bundestagswahlen 2013 nichts mehr tut. Ude sorgt im Stadtrat schon für Lacher, wenn er von Gesprächen mit der „neuen Bundesregierung“ spricht. Dabei sind seine Genossen noch nicht gewöhnt.

Dafür ging es einen Schritt weiter beim vierspurigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Zamdorf und Johanneskirchen. Bahn und Land reichen Schienen an der Oberfläche aus. Doch seit 30 Jahren kämpfen die Bürger vor Ort für eine Alternative zur heute fast unüberwindlichen Schienenschneise. 240 Güterzüge fahren dort pro Tag und 160 in der Nacht.

Der Stadtrat stimmte für eine Tunnellösung (gegen FDP, Linke, ÖDP). Doch es dauert noch mindestens sechs Jahre, ehe die drei Kilometer lange Röhre gebaut werden kann. Fertig wird sie nicht vor 2024. Bis dahin steigt der städtische Finanzanteil von heute geschätzt 550 Millionen auf rund 700 Millionen Euro, rechnet Kämmerer Ernst Wolowicz aus.

Muss für diesen Tunnel die zweite Stammstrecke gebaut werden? Nicht unbedingt, wie ein Vertreter des Wirtschaftsministeriums meinte. Ohne die zweite S-Bahn-röhre entfalte ein vierspuriger Ostabschnitt nicht die volle Wirkung. Damit wird auch eine neue Siedlung im Münchner Osten möglich. Auch deswegen lehnten Ude, die SPD und CSU im Gegensatz zu den Grünen eine „landschaftsplanerische Alternative“ ab, die die vierspurige Schneise nur durch Grüngürtel und Lärmschutzriegel kaschiert hätte. „Wir stehen vor einer historischen Weichenstellung“, meinte der OB. Angesichts des Siedlungsdrucks dürfe sich die Stadt das Entwicklungspotenzial im Osten nicht auf Generationen verbauen.

Willi Bock



Vor dem Tunnel: Die S8 in Unterführung – noch oberirdisch.

Wenn der Verkehr unterirdisch wird

Drei neue Tunnel sind in der Diskussion: Tegernseer Landstraße, Landshuter Allee und Englischer Garten

Überall wo es in München Verkehrsprobleme gibt, geistert das Wort „Tunnel“ durch den Raum. Dabei sind drei Projekte ganz konkret in der Diskussion: Das Planungsreferat ist gerade dabei, eine Prioritätenliste aufzustellen. Dabei geht es auch darum, welche Lärmschutzmaßnahmen möglich sind. „Lasst uns zum Frieden in der Stadt die Projekte nicht gegeneinander ausspielen“, appelliert SPD-Planungssprecherin Claudia Tausend.

Da ist die hochkomplizierte Problemzone in der Tegernseer Landstraße vom Sechzger-Stadion bis

zum McGraw-Graben. Vor allem an der Kreuzung mit der Chiemgaustraße.

Seit Jahrzehnten fordern die Anwohner der Landshuter Allee eine Verlängerung des Tunnels. Die einen wollen den heutigen, 360 Meter langen Tunnel nach Norden verlängern, andere südlich Richtung Donnersbergerbrücke. Beides ist ferne Zukunftsmusik.

Eine Neuheit ist der Plan eines Tunnels unter dem Isarring durch den Englischen Garten. Die Schwabinger Architekten Hermann Grub und Petra Lejeune haben ihn ersonnen und finden immer mehr Mitstreiter. Inzwischen hat das Beratungsunternehmen Roland Berger ein Konzept erarbeitet, um Spendengelder zu sammeln.



Die S-Bahn quält sich durch die Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof. Doch ob und wann die zweite Röhre kommt, weiß heute niemand.

Von der Straße auf die Schiene

Drei Bahnprojekte: zweite Stammstrecke, Tunnel bei Zamdorf und Verlängerung der U 5 nach Pasing

Drei große Schienenprojekte beschäftigen München. Da sind die Erweiterungspläne der MVG für neue Entlastungsstrecken der U-Bahn noch nicht dabei.

Seit 15 Jahren wird der ganzen Region eine zweite Stammstrecke versprochen. Alle Planer sagen: Diese zweite Röhre sei dringend notwendig, weil der ÖPNV angesichts des enormen Zuzugs in die Region München dringend ausgebaut werden müsse. Jetzt, wo die Pläne für das inzwischen auf 2,2 Milliarden Euro geschätzte Projekt fast fertig sind, stellt der Bund fest, dass ihm das

Geld fehlt. Es geht dabei um 900 Millionen Euro.

Die CSU favorisiert seit Jahren auch eine Verlängerung der U-Bahnlinie 5 nach Pasing. Das sei eine Alternative zur zweiten Stammstrecke. Damit gebe es eine Ausweichroute, wenn die Stammstrecke mal wieder dicht ist.

Schiene drei ist der vierspurige Ausbau der Bahntrasse im Osten. Damit wäre eine Express-S-Bahn zum Flughafen möglich. Das entlastet den Südring vom lärmenden Güterverkehr. Die Grünen favorisierten statt des Tunnels eine begrünte oberirdische Lösung. Das sei eine „zukunftsweisende Alternative die zeigt, wie man mit begrenzten Mitteln Städtebau und Lärmschutz leisten kann“, so Sabine Nallinger.

Wie neue Röhren die Stadt verändern

Die drei Ringtunnel am Petuelring, in der Richard-Strauss-Straße und am Luise-Kiesselbach-Platz

Das war jahrelang der Kampfruf, bis 1996 ein Bürgerentscheid die rot-grüne Stadtregierung zwang, diese zu bauen. Inzwischen sind sie fast alle fertig und haben die Umgebung um den Tunnel nachhaltig verändert. Fast eine Milliarde Euro kosten sie zusammen. 379 Millionen zahlt davon das Land.

Die Nummer eins war der rund 204 Millionen Euro (400 Millionen Mark) teure und 1,5 Kilometer lange Petuelringtunnel – mitsamt dem großen Petuelpark. Baubeginn 1997, Eröffnung 2002.

Dann folgte der 2,5 Kilometer lange Abschnitt in der Richard-Strauss-Straße (davon sind zwei Kilometer untertunnelt). Kosten: 321 Millionen Euro. Fertig seit 2009. Oben wurde die Richard-Strauss-Straße deutlich verschmälert und begrünt. Die Wohnqualität rundherum wurde drastisch verbessert.

Rund 400 Millionen Euro kostet der dritte Tunnel Süd-West am Luise-Kiesselbach-Platz: 2,8 Kilometer lang. Er ist mit mehreren Ebenen das komplizierteste der drei Bauwerke. 2009 begonnen, soll er bis 2015 fertig werden.

Außerdem am Ring: Candidtunnel (250 m), Brudermühlentunnel (750 m), Innsbrucker-Ring-Tunnel, Leuchtenbergtunnel (167 m), Trappentunnel (530 m).



Die Tunnelbaustelle am Luise-Kiesselbachplatz ist hochkompliziert. Bis 2015 soll der Tunnel dennoch fertig sein.



Statt der Schneise durch den Englischen Garten wollen die Schwabinger Architekten Hermann Grub und Petra Lejeune den Isarring untertunneln.