

Antrag

an den Stadtparteitag der Münchner Grünen

Initiator*innen: Samuel Moser (KV München)

Titel: **Für eine Tunnellösung beim viergleisigen
Ausbau der Bahntrasse Zamdorf-
Johanneskirchen**

Antragstext

1 Seit 2016 steht fest, dass der viergleisige Ausbau der ca. 2,7 km langen
2 Bahntrasse zwischen Zamdorf und Johanneskirchen kommt. Diese Strecke leitet den
3 Güterverkehr aus dem Münchner Osten auf den Nordring Richtung Hamburg und
4 Bordeaux. Aufgrund einer fatalen Entscheidung des ehemaligen
5 Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt wurde im damaligen
6 Bundesverkehrswegeplan (eigentlich Bundesschienenwegeausbaugesetz) festgelegt,
7 dass der Brenner Nordzulauf ausschließlich über München abgewickelt wird. Eine
8 alternative Strecke von Rosenheim über Mühldorf und Landshut nach Regensburg
9 wurde aus zweifelhaften Gründen wieder rausgestrichen. Vor diesem Hintergrund
10 muss die Strecke zusätzlich sowohl den Güterverkehr vom Brenner-Basistunnel als
11 auch von der Ost-West-Magistrale Paris-Bratislava bewältigen. Dies ist auf den
12 bestehenden S-Bahn-Gleisen nicht mehr möglich, weshalb der viergleisige Ausbau
13 unzweifelhaft notwendig ist. Klar ist aber: Nicht die Stadt war Initiatorin des
14 Ausbaus, sondern der Bund aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen mit Italien
15 und Österreich und der Festlegung im Verkehrswegeplan.

16 Im Jahr 2019 stellte die Bahn das Ergebnis der Variantenplanung vor, bei der ein
17 Ausbau der Trasse 1. ebenerdig, 2. in Troglage und 3. als Tunnelvariante geprüft
18 wurde. Die Kosten für die Tunnelvariante wurden auf 2,4 Mrd. Euro beziffert, was
19 im Vergleich zum ebenerdigen Ausbau Mehrkosten von 1,5 Mrd. Euro bedeutet. Auf

20 Grundlage einer unabhängig durchgeführten Kosten-Nutzen-Rechnung präferierte die
21 Bahn den ebenerdigen Ausbau und verfolgt diese seitdem als sog. Vorzugsvariante.
22 Die Troglage verbindet alle Nachteile der anderen beiden Varianten und schied
23 daher von vornherein aus. Sowohl der Stadtrat als auch der Bezirksausschuss
24 Bogenhausen sprachen sich trotz der höheren Kosten eindeutig für die
25 Tunnelvariante aus.

26 Die Tieferlegung der Bahntrasse ist schon seit über 30 Jahren ein Thema, auch
27 vorangetrieben durch eine lokale Bürgerinitiative. Die Variantenuntersuchung hat
28 jedoch nochmal eindeutig die Vorteile einer Tunnellösung aufgezeigt. Bei einer
29 Tieferlegung würde der gesamte Stadtbezirk von Lärm und Erschütterung des
30 Güterverkehrs entlastet. Bei einem ebenerdigen Ausbau hingegen müssten für 29
31 Mio. Euro Lärmschutzmaßnahmen gebaut werden. Diese wären bis zu 8 Meter hoch und
32 damit höher als die Berliner Mauer. Selbst mit diesen Lärmschutzmaßnahmen ist
33 immer noch mit einer durchweg höheren Belastung der Anwohner*innen zu rechnen,
34 insbesondere für die Hochhäuser in Johanneskirchen. Aber der wichtigste Punkt
35 ist, dass der Tunnel die räumliche Trennung des Stadtbezirks aufheben würde.
36 Beim ebenerdigen Ausbau wäre eine Querung der Bahntrasse nur mit Brücken oder
37 Unterführungen möglich, was die Abschottung der Ortskerne Daglfing und
38 Johanneskirchen auf Dauer verstetigen würde. Zudem plant die Stadt München auf
39 dem Gebiet direkt östlich der Bahn das größte Neubaugebiet Europas. Sowohl die
40 Bürger*innen als auch der Bezirksausschuss sind sich in einer Hinsicht einig:
41 Die vorgesehene Bebauung ist ohne die Tieferlegung der Bahntrasse nicht in
42 vollem Umfang möglich, da eine leistungsfähige Erschließung des Gebiets durch
43 die Barrierewirkung der Bahntrasse verhindert wird. Bei der Tunnelvariante wäre
44 die Oberfläche für Fuß- und Radverkehr zugänglich und es würde eine neue
45 Erholungsfläche zwischen Bestandsbebauung und Neubaugebiet entstehen. Auch die
46 geplante Radschnellverbindung nach Markt Schwaben profitiert von einer
47 Tieferlegung.

48 Der Stadtrat hat sich 2020 aus diesen Gründen ganz klar für die Tunnelvariante
49 ausgesprochen und die parallele Feinplanung der Tunnelvariante auf Kosten der
50 Stadt beschlossen. Die Feinplanung wird voraussichtlich im kommenden Jahr
51 abgeschlossen. Die letztendliche Entscheidung, welche der Varianten realisiert
52 wird, liegt beim Bundestag. Da die Bahn jedoch nur die Kosten für die
53 Vorzugsvariante (ebenerdiger Ausbau) übernimmt, müssen die Mehrkosten von ca.
54 1,5 Mrd. Euro aus öffentlichen Mitteln finanziert werden. Die Stadt München ist
55 finanziell nicht in der Lage, diese Mehrkosten allein zu stemmen. Da der Brenner
56 Nordzulauf der Grund für den Ausbau ist, sehen wir hier die Stadt auch nicht in
57 der Verantwortung. Weil auch die S-Bahn massiv von einer Tieferlegung
58 profitiert, hat auch der Freistaat seinen Anteil zu leisten, denn dieser ist für
59 den Nahverkehr zuständig. Wir streben daher eine faire Aufteilung der Mehrkosten
60 zwischen Stadt, Freistaat und Bund an.

61 Ein weiteres Problem bei der Bewertung der Varianten liegt darin, dass sich die
62 Bahn an die im Verkehrswegeplan festgeschriebenen Zugzahlen von 2010 halten
63 muss, auch wenn inzwischen neuere Studien vorliegen, die ein massiv höheres
64 Güterverkehrsaufkommen für den Brenner Nordzulauf prognostizieren. Während also
65 die Bewertung der Varianten auf Grundlage einer Prognose von 226 Güterzügen pro
66 Tag erfolgte – was bereits das Dreifache des heutigen Aufkommens bedeutet – geht
67 zum Beispiel die Trimodie-Studie von **mindestens** 400 Zügen pro Tag aus zzgl. des
68 S-Bahnverkehrs. Das würde bedeuten, dass alle dreieinhalb Minuten ein Güterzug
69 vorbeifährt. Durch den Ausbau soll außerdem die Fahrtgeschwindigkeit von bislang
70 60-80 km/h auf bis zu 120 km/h erhöht werden, was die Immissionen noch
71 verstärkt. Das Bundesverkehrsministerium erhebt zurzeit neue Zahlen, um eine
72 aktualisierte Prognose abgeben zu können. Diese Erhebung soll im kommenden Jahr
73 abgeschlossen sein. Wir fordern daher eine Neubewertung der Varianten nach
74 Abschluss der Feinplanung auf Grundlage der neuen Prognosen, bevor eine
75 endgültige Entscheidung gefällt wird.

76 Für uns Grüne ist klar: Wir befürworten den viergleisigen Ausbau der
77 Bahnstrecke. Sie ist ein wichtiger Baustein, um den Güterverkehr von der Straße
78 auf die Schiene zu bringen und hat auch für den Nahverkehr positive
79 Nebeneffekte. Aber der Ausbau ist nur als Tunnelvariante für die Anwohner*innen
80 verträglich und mit den Entwicklungsplänen der Stadt vereinbar. Einen
81 ebenerdigen Ausbau lehnen wir kategorisch ab. Die oberste Priorität liegt jetzt
82 darin, eine Lösung für die Übernahme der Mehrkosten der Tunnelvariante zu
83 finden. Wir setzen uns dafür ein, dass noch vor der Bundestagsentscheidung eine
84 verbindliche Vereinbarung zwischen Bund, Freistaat und der Stadt München für
85 eine faire Aufteilung der Mehrkosten ausgehandelt wird.

86 Der Kreisverband Bündnis 90/Die Grünen München fordert daher sämtliche Münchner
87 Mandatsträger*innen dazu auf, sich intensiv und dauerhaft mit allen beteiligten
88 politischen Ebenen zu vernetzen und für eine Aufteilung der Mehrkosten der
89 Tunnelvariante zu werben. Insbesondere sollen sich die Münchner
90 Bundestagsabgeordneten mit den Mitgliedern des Verkehrsausschusses der
91 Regierungsfractionen im Bundestag besprechen und um Unterstützung bei der
92 Entscheidung für den Tunnel bitten. Der Stadtrat und der Oberbürgermeister
93 werden aufgefordert, die Verhandlungen mit Freistaat und Bund kontinuierlich
94 fortzusetzen und nach Abschluss der Feinplanung nur einem Ausbau im Tunnel
95 zuzustimmen. Bei der Bewertung der Varianten müssen dabei die neuen Zugzahlen
96 herangezogen und prioritär berücksichtigt werden.

97 **Antragsteller*innen:**

98 Samuel Moser (BA), Petra Cockrell (BA), Angelika Pilz-Strasser (Stadträtin),
99 Georg Ashton (OV-Sprecher), Regina Kizmann (OV-Sprecherin), Fabian Sauer

(Landtagskandidat für den Stimmkreis Bogenhausen)

Unterstützer*innen

Ursula Krusche (KV München), Clemens Schröter (KV München), Marianne Moser (KV München), Nina Glatzer (KV München), Stefanie Netter (KV München), Birgit Schweitzer (KV München), Mia Peters (KV München), Gabriele Lukschik (KV München), Simon Schweizer (KV München), Daniel Heißenstein (KV München), Stefanie Kurtz (KV München), Roland Barfus (KV München), Christian Hartranft (KV München), Andreas Voßeler (KV München), Christoph Heidenhain (KV München), Miriam Grottenthaler (KV München), Julian Georgi (KV München), Herbert Danner (KV München), Sanne Kurz (KV München), Susanne Weiß (KV München), Nicolas Bock (KV München), Alexandra Nürnberger (KV München), Irina Freihart (KV München), Benoît Blaser (KV München)