

# Unterschleißheim sucht beste Tunnel-Lösung

Trotz Kosten von mindestens 300 Millionen Euro nehmen die Planer zwei Varianten unter die Lupe

Von Alexandra Vettori

**Unterschleißheim** ■ Kosten von mindestens 300 Millionen Euro haben die Unterschleißheimer Stadträte am Montag im Bauausschuss nicht davon abhalten können: Sie lassen weiterhin den Bau eines S-Bahn-Tunnels innerorts untersuchen. Jetzt kommt Phase zwei des Gutachtens, in dem die Planer zwei Varianten genauer unter die Lupe nehmen. Die Entscheidung dafür fiel einstimmig.

In den vergangenen Monaten hat das Planungsbüro IB-Schlegel untersucht, welche Möglichkeiten es für einen S-Bahn-Tunnel in Unterschleißheim gibt. Zwei Alternativen mit je drei Varianten sind dabei herausgekommen. Zwei davon, die billigste, aber in Sachen Lärmschutz und Städtebau schlechteste Lösung, und der beste, aber teuerste Vorschlag, werden jetzt genauer analysiert. Zu den Kosten gibt es bisher nur Schätzungen, die günstigste Variante käme auf rund 326 Millionen Euro, die optimale, aber teuerste auf 617 Millionen. Mit dem Beschluss, weiter zu planen, bleibt der Unterschleißheimer Stadtrat seiner Linie treu, begleitend zum Gutachten zur Flughafenanbin-

dung, das die Staatsregierung derzeit erstellen lässt, die beste Lösung für Unterschleißheim selbstständig zu entwickeln.

Schon jetzt haben sich die Gutachter mit der Bahn abgesprochen, um deren Forderungen in ih-

re Planungen einzuarbeiten. Dazu gehört, dass der Fahrbetrieb auch während der Bauzeit eines Tunnels aufrecht erhalten bleiben müsste. Bestehen bleiben müssten zwei S-Bahn-Gleise innen und je ein Fernbahngleis außen. Das, so

erklärte der Vertreter des Planungsbüros Schlegel, habe betriebliche Vorteile und sei auch bei den geplanten Umbauten in Neufahrn so vorgesehen.

Für einen Bahntunnel in Unterschleißheim bestehen zwei Alternativen. Die eine sieht einen viergleisigen Tunnel vor, die andere einen zweigleisigen Tunnel für Fern- und Güterzüge und eine oberirdische Streckenführung der S-Bahn. Nur am jetzigen Bahnübergang Bezirksstraße würde auch die S-Bahn unterirdisch fahren. Bei jeder dieser beiden Alternativen existieren noch drei Varianten, die sich in der Tunnellänge unterscheiden.

Die drei nördlichen Tunnelvarianten liefern entweder bis zur Bezirksstraße, zum Bahnhof Lohhof oder bis zur B 13. Im Süden würden die Tunnels entweder bis zur Le Crès-Brücke, zum südlichen Bebauungsrand oder bis zur Stadtgrenze gehen. Weil die Rampen einen Kilometer lang sind, würde die südliche Tunnelrampe dann aber fast bis zum S-Bahnhof Oberschleißheim reichen. Sollte der viergleisige Tunnel tatsächlich Wirklichkeit werden, wird Unterschleißheim ein Wahrzeichen verlieren: Denn dann ist die Le Crès-Brücke unnötig und wird abgebrochen.



Das alltägliche Verkehrschaos am Bahnübergang an der Bezirksstraße: An der Schranke bilden sich teils lange Staus. Foto: ulla

## Déjà-vu-Erlebnis im Bauausschuss

Schon vor zehn Jahren hat sich das Gremium mit Lärmkarten und Rampen befasst

**Unterschleißheim** ■ Manch einer der altgedienten Unterschleißheimer Stadträte mag am Montagabend im Bauausschuss ein Déjà-vu-Erlebnis gehabt haben. Da waren sie wieder, die kleinen Bildchen von Bahntunneln im Querschnitt, Lärmkarten und Tabellen mit Rampenlängen. Er ist wieder da, der Bahntunnel, der in Unterschleißheim seit so vielen Jahren ein heiß umkämpftes Thema ist.

So heißt, dass gleich zwei Bürgerentscheide dazu stattgefunden haben – einmal 1997 und einmal 1998, beide mit gleichem Ergebnis: Die Unterschleißheimer waren mit der Bürgerinitiative für einen Tunnel und stimmten gegen die CSU, die damals noch den Stadtrat dominierte und

sich für eine Autounterführung an der lästigen Schranke am Bahnübergang Bezirksstraße ausgesprochen hatte.

Der Grund, warum trotzdem nichts geschah, war stets derselbe: hohe Kosten für einen Bahntunnel und Unklarheit darüber, wie und wann die Bahn die Strecke München-Freising ausbauen wird. Von diesen Plänen aber hängt ab, wie viel die Bahn zu einem wie auch immer gestalteten Lärmschutz beitragen muss. So vergingen die Jahre, zwischenzeitlich bot der Transrapid als Flughafenzubringer neuen Diskussionsstoff.

Auch er ist inzwischen passé, jetzt soll ein großes Gesamt-Gutachten Aufschluss darüber geben, wie der Flughafen 17 Jahre

nach Inbetriebnahme an das Schienennetz angebunden wird. Dann wissen die Anliegerkommunen, was auf sie zukommt.

Auch wenn sich die Autos an der Bezirksstraße stauen wie eh und je, hat sich elf Jahre nach dem jüngsten Bürgerentscheid in Unterschleißheim aber doch etwas geändert. Denn nun fallen die Entscheidungen im Stadtrat einstimmig. Das liegt zwar vermutlich daran, dass jetzt für beide Varianten geplant wird: Bahntunnel und Autounterführung. Je nach Ausgang des Gutachtens der Staatsregierung wird dann diejenige Planung aus der Schublade geholt, die passt. Hoffentlich hat bis dahin das Landratsamt die Kreditsperre für die Stadt gelöst. av

## Enormer Zuwachs beim Güterverkehr

**Unterschleißheim** ■ Die Zahl der Güterzüge auf der Bahnstrecke zwischen München und Freising nimmt bis zum Jahr 2015 voraussichtlich stark zu. Das geht aus Prognosen der Bahn hervor, die das Planungsbüro IB-Schlegel den Unterschleißheimer Stadträten präsentierte: Zwischen 6 bis 22 Uhr steigt die Zahl der Güterzüge von derzeit 16 auf künftig 102, die der Fernzüge sinkt von jetzt 70 auf 66, die Zahl der S-Bahnen von 97 auf künftig 96.

Nachts nimmt die Zahl der Güterzüge von 45 auf künftig 54 zu, die der Fernzüge von zehn auf zwölf. S-Bahnen fahren dann 50 statt derzeit 45. Ob der Güterverkehr wirklich in dieser Größenordnung steigen wird, hängt von der Elektrifizierung der Strecke Regensburg-Hof ab, was zu mehr Güterverkehr gen Osten führen würde. Im Bundesverkehrswegeplan ist sie bereits enthalten. av