

München City

Lärmschutz statt Tunnel

Unterirdische S-8-Trasse würde laut Studie 670 Millionen Euro kosten - stattdessen sollen Gleise hinter Hügeln verschwinden

München - Um die Verbindung von der Innenstadt zum Flughafen zu verbessern, soll die Trasse der S8 im Münchner Osten von derzeit zwei auf vier Gleise ausgebaut werden. Wie aber lassen sich die Belastungen für die Anwohner mindern? Und wie lässt sich verhindern, dass die Trasse das Gebiet durchschneidet? Eine neue Studie, die Stadt und Freistaat haben erarbeiten lassen und die der Süddeutschen Zeitung vorliegt, schlägt nun eine Lösung mit sogenannten Grün- und Landschaftsbrücken vor. Zudem sollen die Lärmschutzwände mit flachen Hangneigungen fließend in die Landschaft integriert werden. Radfahrer und Fußgänger sollen über Brücken über die Gleise geführt werden - das soll ihnen 'neue Perspektiven auf die Umgebung' sowie 'ein anderes Landschaftserlebnis' ermöglichen. Der die Trasse querende Autoverkehr soll grundsätzlich unter den Gleisen hindurchgeführt werden.

Eine Tunnellösung, wie vom Stadtrat im Jahr 2009 gefordert, lehnen die Autoren der Studie allerdings aus Kostengründen ab. Eine komplette Untertunnelung des Abschnitts zwischen Daglfing und Johanneskirchen würde demnach bis zu 670 Millionen Euro kosten; davon müsste die Stadt einen Anteil von etwa 500 Millionen Euro übernehmen, weil der Freistaat den gesetzlichen Vorgaben nach nicht zu einem Tunnel verpflichtet wäre. Nur einen Teil der Strecke unter die Erde zu verlegen, käme kaum billiger: Die Studie listet für verschiedene Teiluntertunnelungs-Varianten Kosten von 530 bis 625 Millionen Euro auf. Zuletzt hatten SPD wie Grüne im Stadtrat bekräftigt, auf einem Tunnel für die Strecke zu bestehen - schließlich will die Stadt in den nächsten Jahrzehnten östlich der Bahntrasse ein neues Viertel mit Wohnungen für bis zu 10000 Menschen entwickeln. Um dieses anzubinden, müssten neue Straßen sowie U- oder Trambahnverbindungen gebaut werden.

Statt eines Tunnels für die S8 schlagen die Autoren der Studie vor, die Lärmschutzbauten in die Landschaft zu integrieren und sie durch 'großzügige Grünverbindungen' zu kaschieren. Die Lärmschutzwälle sollen 'fließend in die Umgebung übergehen'. Zudem sehen die Fachleute - insbesondere an den Bahnhöfen - zusätzliche Gebäuderiegel vor, die so konzipiert sind, dass sie als Lärmschutz dienen; entlang des Mittleren Rings wurden solche Häuser schon gebaut. Die Kosten schätzt die Studie auf 300 Millionen Euro. Der Ausbau ganz ohne Grün- und Landschaftsbrücken würde etwa 200 Millionen Euro kosten. Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 29. Oktober 2011, Seite 49