

Bahnübergang Daglfing

Wolfgang Täger, 19.02.2020

Die Daglfinger Straße ist eine wichtige Ost-West-Achse. Sie verbindet Daglfing, welches am östlichen Rand von München liegt, mit den anderen Stadtteilen. Die Bahnlinie mit dem Bahnübergang (BÜ) Daglfing bildet die Stadtteilgrenze zu Zamdorf und Denning. Bisher fahren hier tagsüber etwa 8 Züge pro Stunde, wodurch die Schranken etwa ein Drittel der Zeit geschlossen sind.

Durch die zweite Stammstrecke, Daglfinger Kurve, Trudering Spange und den Brenner-Basistunnel wird 2027-2030 der Verkehr stark auf etwa 500 Züge pro Tag anwachsen, so dass die Schranken dann fast immer geschlossen sein werden. Um dies zu verhindern gibt es 2 Ansätze:

1. Die Bahntrasse tieferlegen (Trog oder Tunnel). Diese Lösung benötigt rund 20 Jahre. Somit muss man mit etwa 10 Jahre Umgehungsverkehr über Engelschalkinger Straße bzw. Riemer Straße rechnen. Je später dies angegangen wird, umso länger wird es eine Mehrbelastung anderer Verkehrswege und ein Umweg für die Anwohner geben.

2. Die Straße unter die Gleise verlegen: Diese Lösung wird teilweise noch von der Bahn genannt, aber „Konkrete Aussagen ... sind ... noch nicht möglich“, da die Stadt München "die Lage der Kreuzungen mit der Bahntrasse" plane (Email 31.1.2020). Durch die Grundstückszufahrten westlich der Bahntrasse ist eine gerade Untertunnelung ausgeschlossen. Die Stadt München hat 2016 ein Strukturkonzept von PTV Transport Consult GmbH erstellen lassen, worin weitere Möglichkeiten diskutiert wurden. Ein Straßentunnel als Schleife Richtung Norden wurde dort verworfen, und eine Schleife nach Süden (siehe Bild) als so problematisch dargestellt, dass man eher eine Schließung des BÜ empfahl. Mittlerweile hat die Bahn im Süden für die Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK) ein zusätzliches Gleis geplant (siehe weiteres Bild), wodurch die Südschleife gar nicht mehr möglich scheint. Somit scheint es keine Straßentunnellösung zu geben, zumindest nicht an der Daglfinger Straße.

Das Grunddilemma ist schon seit mindestens 30 Jahren bekannt (siehe z.B. [hier](#)). Schon vor dem Mauerfall 1989 gab es eine Empfehlung für den Bahntunnel, schon damals wollte die Stadt eine Straßenunterführung verhindern, damit man nicht die Tunneloption gefährde, schon damals wollte man östlich der Bahnstrecke Wohnraum schaffen, schon damals ging es um das Geld.

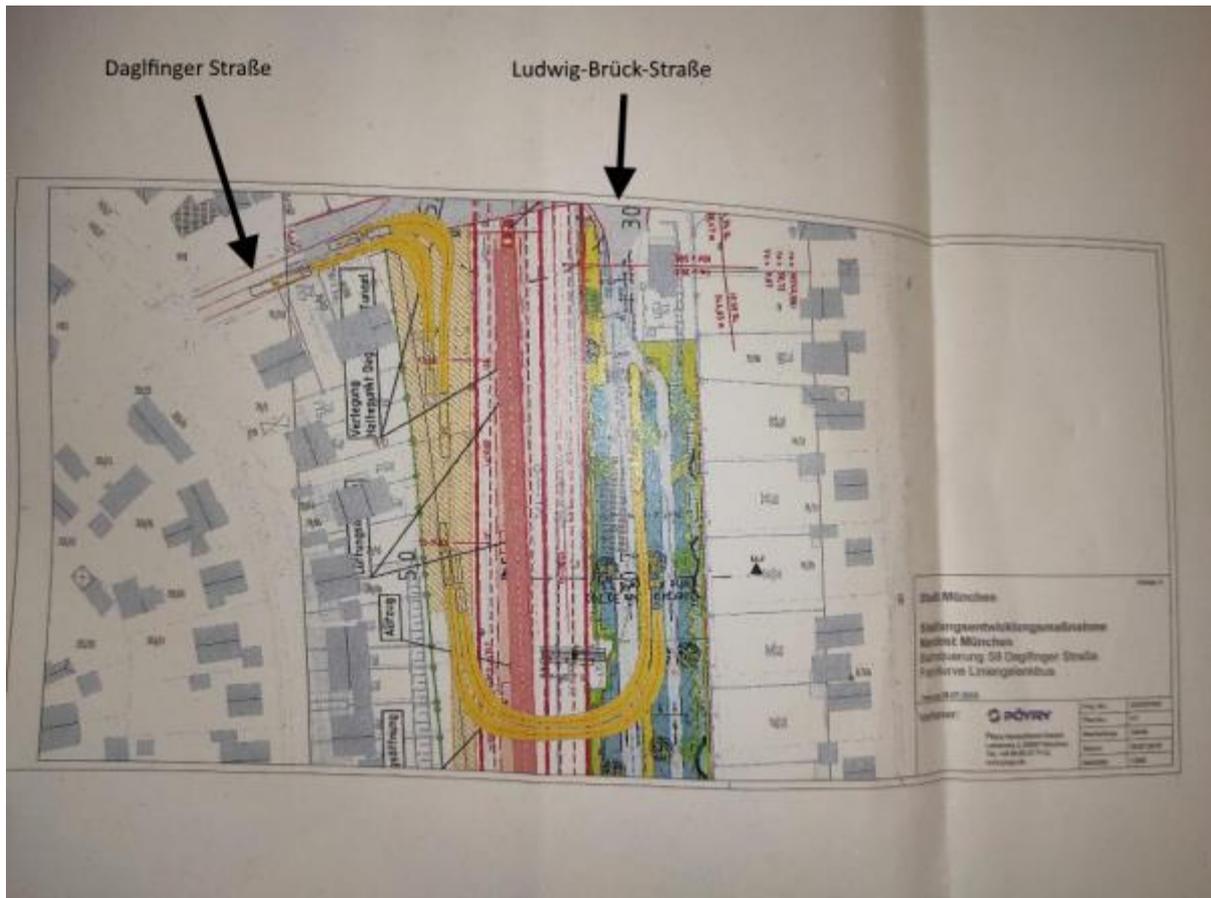
Nun aber kann man nicht einfach weiter wegschauen, die Politik muss endlich liefern. Solange die Bahn auf die Stadt verweist, sie solle eine Lösung liefern, welche die Stadt gar nicht möchte, wird nichts vorangehen. Auch der Bund und der Freistaat müssen mitwirken. Wer SEM, 15-Minuten-Takt der S8, Flughafenexpress, Ausweitung des Güterverkehrs, Nordring-Anbindung und dergleichen will, der muss auch den Bahntunnel oder Trog

voranbringen. Bis auf die SEM sind dies alles Aufgaben von Bund und Freistaat, die auch Auftraggeber für die Bahn sind.

Zeit zum Zaudern ist jedenfalls nicht mehr vorhanden. Da ein Straßentunnel unmöglich scheint und eine dauerhafte Sperrung dieser wichtigen Achse inakzeptabel ist, sollte man nun endlich die oberirdische Trassenlage der Gleise als unmöglich erkennen und die Planungen auf Trog oder Tunnel fokussieren.

Bund und Freistaat müssen aufhören, die Belange der Münchner Bürger zu ignorieren, ansonsten wird es zum Konflikt um die Nutzung der Kreuzung kommen, ob die Bahn und der Freistaat dort so viele Züge werden fahren lassen dürfen, wie sie beabsichtigen. Die Stadt ist ja bereit, die Mehrkosten für einen Tunnel zu tragen. Man mag einwenden, dass man die Mehrkosten erst kennt, wenn die kostengünstigste Lösung gefunden und geplant ist. Es wäre aber widersinnig, unter dem Deckmantel eines Sparsamkeitsgebots insgesamt höhere Kosten für die Steuerzahler zu verursachen.

Als Bürger kann man nicht zufrieden sein mit der aktuellen Vorgehensweise. Im Bereich des Bahnübergangs Daglfing wird dies ganz offensichtlich. Obwohl weder Bahn noch Stadt eine Antwort haben, wie ein Straßentunnel aussehen könnte, wird so weitergemacht, als ob es eine Lösung gäbe. Parallel wird ebenerdig, Trog und Tunnel grob geplant, natürlich mit entsprechenden Kosten. Wahrscheinlich werden zwei Varianten in der Feinplanung weiterbearbeitet. Die DTK wird nicht zusammen mit dem benachbarten viergleisigen Ausbau geplant und nicht zusammen realisiert, mit entsprechender Lärm- und Querungsbelastung für Anwohner. Offensichtlich werden hier Steuergelder verschwendet und in Kauf genommen, dass die sinnvollste Lösung nicht gleich angegangen wird.



Aus PTV Bericht 2016 (Strukturkonzept für Münchner Nordosten) mit Vorschlag eines Straßentunnels als Schleife Richtung Süden unter Ausnutzung der P+R-Flächen auf beiden Seiten.



Detail aus DTK-Planung der DB Netze ([Link](#)) mit zusätzlichem Gleis und Lärmschutzwand westlich der Bahntrasse.