

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 04.06.2019

**Antrag zur dringlichen Behandlung im
Planungsausschuss vom 3. Juli 2019**

Antrag auf ein Hearing zum Gesamtkomplex Bahnausbau im Münchner Osten und Norden, Brennerzulauf / Truderinger-Daglfinger Kurve und Spange / 4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanniskirchen / Bahn-Nordring

Antrag

Die Stadtverwaltung führt in Kooperation mit der Bahn AG und dem Bundesverkehrsministerium ein Hearing zum Themenkomplex Güterverkehrsstrecke durch vom Brennerbasistunnel über den östlichen Landkreis München, den Bahnausbau München Ost (Daglfinger und Truderinger Kurve und Spange), Bahntunnel Daglfing-Englschalking-Johanniskirchen, Bahn-Nordring (Möglichkeit eines S-Bahn-Nordring).

Begründung:

Es gibt einen breiten gesellschaftlichen und politischen Konsens zum Ausbau der Bahn-Infrastruktur, gerade auch beim Güterverkehr. Dazu müssen auch Trassen im Münchner Osten und Norden ertüchtigt und ausgebaut werden. Dies sollte so anwohnerfreundlich und naturverträglich wie möglich umgesetzt werden.

Im Zuge der aktuellen Planungen zur Daglfinger/Truderinger Kurve und Spange wird deutlich, welche Maßnahmen, Belastungen, Einschränkungen und Investitionen im Münchner Osten und Norden bevorstehen, die eine stark befahrene Güterverkehrsstrasse am östlichen und nördlichen Stadtrand von München mit sich bringt mit bis zu **aktuell prognostizierten 226 Güterzügen täglich (Länge eines Vollzuges beträgt 740 m)**.

Es stellen sich insbesondere folgende Fragen:

1.) Welche alternativen Bahnstrecken auf dem Weg vom Brenner zum Hamburger Hafen bzw. nach Bremerhafen aktuell untersucht werden, untersucht wurden und ausgebaut werden könnten (z. B. Rosenheim – Mühldorf - Landshut), oder ob die alleinige Trassenführung für den Güterverkehr durch Münchner Stadtgebiet alternativlos ist – auch für Züge, die weder Ziel noch

Quelle in München haben?

2.) Nicht dargestellt sind bislang die technische Machbarkeit einer anwohnerfreundlichen Alternativlösung für die Truderinger-Daglfinger-Kurve und Spange.

3. Nicht dargestellt sind bislang die Auswirkungen auf den Bahnabschnitt zwischen Daglfing und Johanneskirchen während der Ausbauarbeiten bis zur Fertigstellung des geplanten 4-gleisigen Bahntunnels im Jahr 2037, wenn aber bereits 2030 die Truderinger-Daglfinger-Kurve und Spange fertiggestellt sind und deutlich mehr Züge auf dem Abschnitt zwischen Daglfing und Johanneskirchen fahren werden. Welche Belastung kommt auf die Anwohner zu? Sind dann die Schranken der Bahnübergänge dauerhaft geschlossen, zeitgleich zum Beginn der Baumaßnahmen für die SEM Nordost? In welchem Takt soll die Flughafen-S-Bahn während der Bauarbeiten von 2030 bis 2037 auf dem teilweise 2-gleisigen Abschnitt fahren, wenn hier ab 2030 der Güterverkehr deutlich zunimmt?

4.) Soll der S/U-Bahnhof Trudering zu einem Regionalbahnhof mit 2 weiteren Gleisen ausgebaut werden?

5.) Wann und in welchem Zeitfenster wird die Bahnstrecke Ostbahnhof – Riem – Markt Schwaben – Mühldorf 4-gleisig ausgebaut?

6.) Nicht dargestellt sind bislang die Auswirkungen auf einen angestrebten S-Bahn-Nordring. Kann es neben dem deutlich zunehmenden Güterverkehr dann auch noch den dringend erforderlichen neuen S-Bahn-Nordring geben?

7.) Welche Umwegfahrten von Güterzügen vom Umschlagbahnhof München Riem in Richtung Rosenheim über den Münchner Süd- und Nordring können durch die Truderinger Kurve künftig vermieden werden?

8.) Wie sind die Grundstücksverhältnisse im Gleisdreieck Moosfeld (Bahn, Freistaat, LH München, privat)? Welche hochwertigen naturnahen Flächen sind durch den Bahnausbau betroffen? Können diese innerhalb des Gleisdreiecks ausgeglichen werden? Welche Auswirkungen haben die Bahnplanungen auf die beabsichtigte Renaturierung des Hüllgraben?

Viele bislang unbeantwortete Fragen, die dringend einer Antwort bedürfen, insbesondere im Münchner Stadtrat. Es wird Zeit, dass sich der Münchner Stadtrat dieses strukturell wichtigen Themas im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung annimmt und sich von Fachleuten unterschiedlicher Ausrichtungen und Institutionen (Bahn, Freistaat Bayern, private Ingenieurbüros, Initiative pro Bahn, Güter-Kompetenz-Zentrum Prien (GKZ), etc.) fachkundig und ganzheitlich zu diesem gesamten Themenkomplex informieren lässt.

Die Veranstaltung sollte im Herbst 2019 stattfinden, nach Abschluss der Grobplanungen für die 3 Varianten (Tunnel - Troglage - oberirdisch) für den Abschnitt Daglfing-Johanneskirchen.

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Herbert Danner Angelika Pilz-Strasser, Paul Bickelbacher Anna Hanusch

Katrin Habenschaden

Mitglieder des Stadtrates

DIE LINKE im Stadtrat München

Brigitte Wolf Cetin Oraner

Mitglieder des Stadtrates