

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstr. 28 b, 80331 München

PLAN-HAI-34

Blumenstr. 28 b
80331 MünchenFrau
Vorsitzende des BA 13 Bogenhausen
Angelika Pilz-Strasser
über BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
02.12.2019**Truderinger/Daglfinger Kurven und viergleisiger Ausbau des Streckenabschnitts
Zamdorf bis Johanneskirchen: Daten beschaffen, aus einem Guss planen,
Anwohnerschutz gewährleisten!**Antrag zu 2.2.2 und 2.2.13 der Tagesordnung der Sitzung vom 12.11.2019 des
Bezirksausschuss 13 - BogenhausenSehr geehrte Frau Pilz-Strasser,
sehr geehrte Damen und Herren,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet mit der Bitte um eine Rückmeldung bis zur nächsten Sitzung, in die der Beschlusssentwurf Truderinger und Daglfinger Kurve sowie Erschließung von Pferdesportflächen im Münchner Nordosten (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15609) vertagt wurde.

Mit Ihrem Antrag fordern Sie die Landeshauptstadt München auf, alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen, um die Münchner Interessen beim viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Zamdorf und Johanneskirchen gegenüber dem Bund und der DB Netz AG klar zu stellen.

Die Landeshauptstadt München hat bezüglich des viergleisigen Ausbaus der Strecke Daglfing – Johanneskirchen in den vergangenen Jahren immer wieder klar Position bezogen und klar gemacht, dass ein Ausbau der Strecke nur im Tunnel in Frage kommt. Dies wurde auch gegenüber Bund, Freistaat und Deutscher Bahn AG wiederholt klar gemacht. In diesem Zusammenhang wurde am 27.11.2019 im Münchner Stadtrat ein weiterer Beschluss gefasst (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16616), in dem das weitere Verfahren dargestellt wird. Die Landeshauptstadt München bleibt beauftragt sich für eine Tunnellösung einzusetzen und wird dies mit aller Vehemenz tun.

U-Bahn Linien U1/U2/U7
Haltestelle Fraunhoferstraße
U-Bahn Linien U1/U2/U3/U6/U7
Haltestelle Sendlinger TorStraßenbahn Linien 16/17/18
Haltestelle MüllerstraßeMetrobus: Linie 52/62
Haltestelle Blumenstraße

www.muenchen.de

O:\HAL_3\Hal_34\Projekte_Verkehr\OPNV allgemein\Truderinger und Daglfinger Kurve\Beschluss\Anlagen, Anträge und Stellungnahmen\

Die zitierte Zielsetzung der Landeshauptstadt München „den Bahnknoten München grundsätzlich vom überregionalen Güterverkehr zu entlasten“ gilt nach wie vor. Bereits im Stadtratsbeschluss zum Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 vom 01.06.2016 wurde daher folgende Aussage getroffen: „Auch für die ebenfalls im potentiellen Bedarf enthaltene Maßnahme ABS Regensburg - Mühldorf – Rosenheim (Projekt-Nr. 2-039-V019) ist aus unserer Sicht eine höherwertige Einstufung notwendig, da durch diesen Ausbau eine gewisse Entlastung des Bahnknotens München vom Güterzugverkehr im Brennerzulauf zu erwarten ist“. Allerdings ist auch klar, dass ein großer Anteil des Schienengüterverkehrs seine Quelle oder sein Ziel in München hat bzw. durch die Situierung des Rangierbahnhofs München Nord und den Umschlagbahnhof München Riem nicht verlagerbar ist. Zudem hat die Bewertung des potentiellen Bedarfs durch den Bund (Nov. 2018) nur zu einer Aufnahme des Streckenabschnitts Regensburg - Mühldorf in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 geführt. Die Landeshauptstadt München wird sich aber im Rahmen der nächsten Fortschreibung des BVWP um eine Wiederaufnahme der vollständigen Trasse bemühen, um eine Änderung der derzeitigen bundesgesetzlichen Vorgaben zu erreichen.

Zu Ihren Fragen teilen wir Ihnen im Einzelnen folgendes mit:

- „Die Landeshauptstadt München möge die DB Netz AG auffordern, ihr die der Planung zugrundeliegenden Güterverkehrsprognosen für die Planungshorizonte 2030 und 2050 für die genannten Streckenabschnitte sowie die sich durch den Brennerbasistunnel zusätzlich ergebenden prognostizierten Verkehre vollständig zur Verfügung zu stellen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die DB Netz AG bitten, die maßgeblichen Güterverkehrsprognosen für die genannten Streckenabschnitte einschließlich der sich durch den Brennerbasistunnel zusätzlich ergebenden Verkehre zur Verfügung zu stellen.

- „Die Landeshauptstadt München untersucht die Auswirkungen des massiv steigenden Güterverkehrs auf den Personennahverkehr und -regionalverkehr. Insbesondere möge sie untersuchen, ob in allen betroffenen Streckenabschnitten durch die Ausweitung des Güterverkehrs noch hinreichend Kapazitäten für einen modernen und pünktlichen Personenverkehr mit schnelleren Takten gerade zum Münchner Flughafen gewährleistet werden können.“

Derzeit werden im Rahmen einer umfangreichen Machbarkeitsstudie zum Bahnausbau Region München entsprechende Fragestellungen zur künftigen Kapazität und den Ausbaunotwendigkeiten im Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn- und Regionalzugverkehr) durch den zuständigen Freistaat Bayern untersucht. Dabei sind auch die Zusammenhänge mit dem Schienengüterverkehr zu betrachten. Die Landeshauptstadt München ist nicht Aufgabenträger für den Schienenpersonennah- und -güterverkehr auf dem Streckennetz der Deutschen Bahn AG und von daher weder zuständig noch – allein schon aufgrund mangelnder Datenverfügbarkeit – in der Lage, die gewünschte Untersuchung durchzuführen.

Darüber hinaus möchten wir Ihnen, auch in Bezug auf die Presseberichterstattung, noch einige Hintergründe zum vorgelegten Beschlussentwurf darlegen:

Im vorliegenden Beschlussentwurf geht es um die grundlegende Information des Stadtrats darüber, dass eine große Schieneninfrastrukturmaßnahme seitens der DB AG vorbereitet wird. Damit soll die im Antrag angemahnte Einbringung der Interessen der Landeshauptstadt München bereits im Vorfeld des offiziellen Planfeststellungsverfahrens ermöglicht werden. Dies wird anhand der inhaltlichen Ausführungen zu den in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG diskutierten Detailfragen deutlich.

Dabei ist es selbstverständlich unser Ziel, dass die Anwohnerinnen und Anwohner vor den negativen Folgewirkung dieser großen Infrastrukturmaßnahmen bestmöglichst geschützt werden.

Aktuell untersucht die DB in einer Vorstufe vor dem Planfeststellungsverfahren die unterschiedlichen Varianten. Eine Einbeziehung der Landeshauptstadt München ist in diesem Verfahrensschritt noch nicht zwingend vorgeschrieben.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bringt sich aber im Rahmen seiner Möglichkeiten selbstverständlich bereits vorab im Sinne der besten Lösung für die Münchner Bürgerinnen und Bürger in die Planungen der Deutschen Bahn AG ein und sucht auch im Vorfeld des offiziellen Planfeststellungsverfahrens das Gespräch mit den Projektverantwortlichen der Deutschen Bahn AG. Diesbezüglich wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Herrn Oberbürgermeister Reiter vorschlagen, sich an die DB AG und Bund zu wenden, um sich für die Münchner Interessen einzusetzen.

Der Beschlussentwurf zur Truderinger und Daglfinger Kurve sowie zur Truderinger Spange beschäftigt sich im Übrigen vorab (d. h. vor dem eigentlichen Planfeststellungsbeschluss) mit den darin enthaltenen Themen, um diese mit der Bahn zu klären. Zum Teil sind hier längere Abstimmungsprozesse auch zwischen den städtischen Referaten notwendig. Nur so kann die Landeshauptstadt München hier ihre Einflussmöglichkeiten wahren. Fuß- und Radwegeverbindungen mögen im jetzigen Planungsstadium von geringer Bedeutung erscheinen, jedoch müssen gerade auch diese Themen jetzt abgestimmt werden, damit sie im Vorfeld Eingang in die Planfeststellung finden können. Hierfür braucht die städtische Verwaltung den Auftrag des Stadtrates für die weiteren Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG. In diesem Sinne ist die aktuelle Beschlussvorlage zu verstehen. Wir nehmen selbstverständlich gerne auch aus Ihrem Gremium Anregungen auf.

Mit freundlichen Grüßen

