

Telefon: 233 - 28369  
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
Verkehrsplanung

**Truderinger und Daglfinger Kurve sowie  
Erschließung von Pferdesportflächen im  
Münchner Nordosten**

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

Antrag Nr. 14-20 / A 05462 von der Fraktion Die Grünen / RL, DIE LINKE vom 04.06.2019

**b) Anwohnerschutz beim Bahnausbau ernst nehmen: Truderinger Kurve alternativ planen**

Antrag Nr. 14-20 / A 05784 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Helmut Schmidt, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Cumali Naz vom 08.08.2019

**c) Truderinger/Daglfinger Kurven und viergleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Zamdorf bis Johanneskirchen: Daten beschaffen, aus einem Guss planen, Anwohnerschutz gewährleisten!**

Antrag Nr. 14-20 / A 06280 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 26.11.2019

**d) Daglfinger und Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange - alternative Trassenführung, Lärm-, Erschütterungs- und Emissionsschutz sowie Beteiligung und Information der Bürgerschaft im 15. Stadtbezirk**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05911

des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem vom 14.03.2019

**e) ABS 38 Planung und Bahnverkehrsbelastung in Trudering**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02866 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 10.10.2019

**Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15609**

Anlagen:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
2. Antrag Nr. 14-20 / A 05462
3. Antrag Nr. 14-20 / A 05784
4. Antrag Nr. 14-20 / A 06280
5. BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 05911
6. Bürgerversammlungsempfehlung-Nr. 14-20 / E 02866
7. Stellungnahme des Bezirksausschuss 15
8. Stellungnahme des Bezirksausschuss 14
9. Stellungnahmen des Bezirksausschuss 13
10. Übersichtsplan

## **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2020 (VB)**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referentin**

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) plant derzeit den Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing. Von dieser Planung ist auch die Landeshauptstadt München berührt. Dies betrifft insbesondere Belange des Immissionsschutzes (Luft und Lärm), Querungen des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs, Spartenkreuzungen (u. a. Abwasserkanäle) sowie Eingriffe in Biotope und in den Wasserhaushalt. In dieser Beschlussvorlage werden der aktuelle Planungsstand der DB AG und die nach derzeitigem Wissensstand voraussichtlichen Auswirkungen auf die Landeshauptstadt München dargestellt. Darüber hinaus werden Anforderungen definiert und Vorschläge gemacht, wie negative Auswirkungen minimiert und Chancen genutzt werden können.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gem. § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zur Planung inhaltlich wie folgt Stellung:

#### **1. Anlass: Planungen der DB AG im Münchner Osten**

In der vorliegenden Beschlussvorlage geht es um die grundlegende Information des Stadtrats darüber, dass eine aus mehreren Teilprojekten bestehende große Schieneninfrastrukturmaßnahme seitens der DB AG vorbereitet wird. Damit soll die Einbringung der Interessen der Landeshauptstadt München sowohl bereits im Vorfeld des offiziellen Planfeststellungsverfahrens als auch im Planfeststellungsverfahren selbst ermöglicht werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass viele Planungsdetails erst mit Vorliegen der Planfeststellungsunterlagen abschließend beurteilt werden können und insgesamt die übergeordneten Fragen zur Zukunft des Schienengüterverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs im Großraum München mit zu betrachten sind. Der Großraum München ist ein wichtiger Knoten für den nationalen und internationalen Bahnverkehr. In einem hochverdichteten Raum wie der Landeshauptstadt München profitieren nicht nur besonders viele Menschen und Unternehmen von einer guten Anbindung, sondern es sind auch besonders viele Menschen von den negativen Folgewirkungen steigender Zugzahlen betroffen. Dem gilt es planerisch Rechnung zu tragen und direkte Anwohnerinnen und Anwohner bestmöglich zu schützen. In Bezug auf den viergleisigen Ausbau der Strecke Johanneskirchen – Daglfing hat sich daher die Landeshauptstadt München zum wiederholten Mal für einen Ausbau im Tunnel ausgesprochen, zuletzt am 27.11.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16616).

Große Schieneninfrastrukturprojekte werden in Deutschland im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 festgelegt und von der DB AG im Auftrag des Bundes umgesetzt. In diesem Sinne sind die Einflussmöglichkeiten der betroffenen Kommunen auf die Realisierung begrenzt. Verkehrsentwicklungsplanerische Zielsetzung muss es dennoch sein, den Bahnknoten München grundsätzlich vom überregionalen Güterverkehr zu entlasten. Von Seiten der Landeshauptstadt München ist daher weiterhin auf einen vollständigen und leistungsfähigen Ausbau der Umfahrstrecke Regensburg – Mühldorf – Rosenheim und die

Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans hinzuwirken. Entsprechend hat sich die Landeshauptstadt München zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 vom 01.06.2016 geäußert und wird dies auch im Rahmen der nächsten Fortschreibung des BVWP tun. Dies ist auch im Hinblick auf die angestrebte Einführung eines Schienenpersonennahverkehrs auf dem DB-Nordring von Bedeutung, zu der dem Stadtrat eine gesonderte Beschlussvorlage im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Münchner Norden vorgelegt wird.

Aktuell hat sich Herr Oberbürgermeister Reiter mit Schreiben vom 10.01.2020 an Bundesminister Scheuer, an den DB-Konzernbevollmächtigten für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, sowie an Staatsminister Dr. Reichhart gewandt und die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Planung unter Berücksichtigung der Belange der Landeshauptstadt München sowie einer umfassenden Bürgerbeteiligung insbesondere beim viergleisigen Ausbau Daglfing – Johaneskirchen und den Projekten Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange eingefordert.

Für die aktuell im Gebiet der Landeshauptstadt München geplanten Vorhaben gilt es losgelöst von den grundsätzlichen strategischen Fragestellungen die direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner bestmöglich vor den negativen Folgewirkungen dieser großen Infrastrukturmaßnahmen zu schützen und entstehende Chancen zu nutzen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bringt sich daher im Rahmen seiner Möglichkeiten bereits vorab im Sinne der besten Lösung für die Münchner Bürgerinnen und Bürger in die Planungen der DB AG ein und sucht auch im Vorfeld des offiziellen Planfeststellungsverfahrens das Gespräch mit den Projektverantwortlichen der DB AG.

### **1.1. Streckenausbau München – Mühldorf – Freilassing**

Die DB AG plant derzeit basierend auf dem Bundesverkehrswegeplan 2030 den Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38). Die Ertüchtigung dieser Strecke ist von hoher Bedeutung für den Raum München und die Region, insbesondere südöstlich der Landeshauptstadt München sowie die Verbindungen in Richtung Österreich. Die Strecke ist Bestandteil der sog. Transeuropäischen Netze (TEN) und ist Teil des Rhein-Donau-Korridors von Paris nach Budapest. Mit dem Streckenausbau werden vor allem eine Stärkung des Schienengüterverkehrs und Kapazitätserweiterungen durch die Entflechtung von Güter- und Personenverkehr verfolgt.

Bereits heute wird die Strecke intensiv genutzt und für die kommenden Jahre und Jahrzehnte gehen Prognosen von weiter steigenden Zugzahlen aus. Im Sinne einer Verlagerung von Verkehren auf die Schiene ist ein leistungsfähiger Ausbau insgesamt positiv zu bewerten, wengleich Ausbaumaßnahmen und die damit einhergehenden Veränderungen für Anwohnerinnen und Anwohner sowie umwelt- und naturschutzrechtliche Fragen kritisch begleitet werden müssen. Immer wieder bieten Projekte dieser Größenordnung aber auch die Chance, positive Veränderungen anzustoßen, beispielsweise wenn Bauwerke neu errichtet oder (teil-)ersetzt und in diesem Zuge Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr regelkonform ausgebaut und damit verbessert werden.

In engem Zusammenhang mit der Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing stehen drei Projekte, die die DB AG im Großraum München umsetzt: die Truderinger Kurve, die Daglfinger Kurve und die Truderinger Spange.

Ziel dieser Projekte ist die Schaffung zusätzlicher Verbindungen insbesondere für den Schienengüterverkehr. Dadurch wird eine Entlastung der bestehenden Laufwege (über den Rangierbahnhof München Ost und den DB-Südring) und damit eine Verbesserung des Bahnverkehrs im Münchner Osten erreicht. Zudem werden damit erhebliche Umwegfahrten von Güterzügen eingespart, die heute besonders das Umfeld des DB-Südrings lärmtechnisch belasten. Da die Infrastruktur und die Fahrbeziehungen im bestehenden Bahnhof München-Riem durch die Projekte unmittelbar beeinflusst werden, ist auch dieser Bereich im Projektumfang enthalten. In Riem ist der Neubau eines S-Bahn-Wende- und Abstellgleises vorgesehen.

Grundsätzlich umfassen die Projekte Daglfinger und Truderinger Kurve den Neubau jeweils einer elektrifizierten Verbindungskurve für den Güterverkehr, die Anpassung/den Neubau von Gleisanlagen, Sicherungstechnik und Oberleitung sowie den Neubau eines S-Bahn-Wende- und -Abstellgleises im Bahnhof Riem.



Abbildung 1: Übersichtsplan der DB über alle drei Projekte gemäß ursprünglicher Planung (Quelle: DB Netze, online verfügbar unter [www.abs38.de](http://www.abs38.de))

## 1.2. Truderinger Kurve

Über die Truderinger Kurve können Güterzüge aus Richtung Rosenheim/Brenner künftig direkt Richtung Mühldorf fahren, ohne Umweg und Richtungswechsel im Rangierbahnhof München Ost. Die Truderinger Kurve schafft damit insbesondere für die Brennerverkehre eine direkte Verbindung zwischen Trudering und dem Umschlagbahnhof Riem und entlastet den Rangierbahnhof München Ost.

Züge, die aus Richtung Rosenheim zum Umschlagbahnhof Riem verkehren, müssen heute ab Trudering große Umwege oder bis zum Rangierbahnhof München Ost fahren, dort die Fahrtrichtung wechseln und in Richtung Riem fahren. Dies bedeutet eine erhebliche Belastung für den Rangierbahnhof München Ost, da zwei Gleise freizuhalten sind (das zweite zur Umfahrung des Triebfahrzeugs), was bereits heute zu Engpässen führt. Im Bahnhof Riem müssen diese Züge heute die Strecke München Ost – Mühldorf kreuzen, um in den Umschlagbahnhof zu gelangen. Das bedeutet einen erheblichen zeitlichen und rangiertechnischen Aufwand, der durch die Realisierung der Truderinger Kurve entfällt. Die Beförderungszeiten verkürzen sich dabei um mindestens 30 Minuten.

### **1.3. Daglfinger Kurve**

Die Daglfinger Kurve schafft eine direkte Verbindung für die Güterverkehre der Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing und vom Umschlagbahnhof Riem an den DB-Nordring. Sie umfasst die höhenfreie Querung der drei Streckengleise (ABS 38) westlich des Bahnhofs Riem in Form eines tunnelartigen Bauwerks und der Autobahn A94. Ebenfalls werden die Gleise Richtung Daglfing (heute S8) mittels eines Unterführungsbauwerks höhenfrei gekreuzt.

Die Daglfinger Kurve entlastet den Rangierbahnhof München Ost sowie den im Mischverkehr (Personen- und Güterverkehr) betriebenen DB-Südring. Sie ermöglicht für Güterzüge die direkte Verbindung über den DB-Nordring.

### **1.4. Truderinger Spange**

Bei der Truderinger Spange handelt es sich um eine Erweiterung des eingleisigen Streckenabschnitts von Daglfing nach Trudering um ein zusätzliches Gleis. Ziel ist die Erhöhung der Kapazität für Güterverkehre aus Richtung Rosenheim zum DB-Nordring.

### **1.5. Alternativplanungen**

Die Projekte befinden sich derzeit in der Vor- und Entwurfsplanung, das heißt die Planungen sind noch nicht abgeschlossen und es können sich noch Änderungen ergeben. An dieser Stelle ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass seitens einiger Anwohnerinnen und Anwohner Vorschläge zu einer alternativen Führung der Truderinger Spange unterbreitet wurden. Demnach würde diese nicht mehr entlang der Bestandstrasse verlaufen, sondern sich an die Truderinger Kurve annähern (siehe Abbildung 3 und 4). Wie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mitgeteilt wurde, prüft die DB AG diese Vorschläge. Nachdem ursprünglich eine Prüfung bis Sommer 2019 vorgesehen war, hat sich die DB AG entschlossen, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, um einen detaillierten Variantenvergleich zu ermöglichen. Die Ergebnisse sollen im Frühjahr des Jahres 2020 vorliegen.



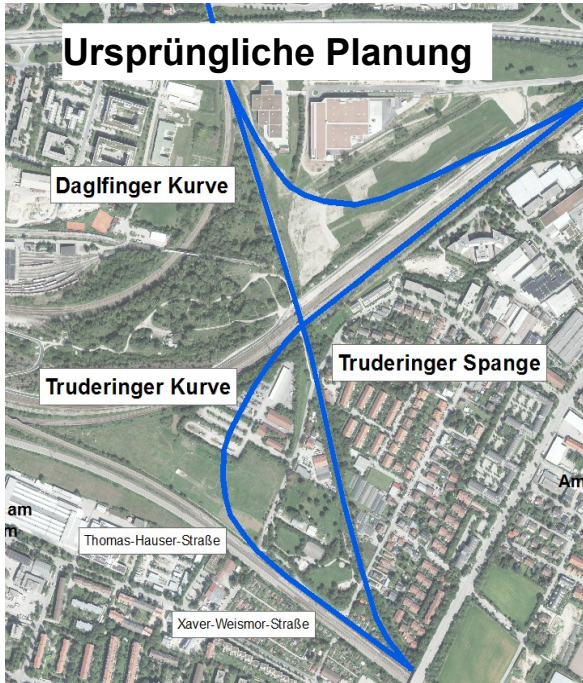


Abbildung 2: Ursprüngliche Planung der DB AG (Prinzip-skizze, eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)



Abbildung 3: Variante 1 (Prinzipskizze, eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)



Abbildung 4: Variante 2 (Prinzipskizze, eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt diese tieferegehende Variantenuntersuchung und steht den Vorschlägen der Anwohnerinnen und Anwohnern grundsätzlich offen gegenüber. Eine abschließende Beurteilung der Varianten ist aufgrund der bislang vorliegenden Informationen nicht möglich. Es zeichnet sich ab, dass die neuen Varianten mit größeren Eingriffen in nicht-bahneigene und zum Teil naturschutzfachlich wertvolle Flächen einhergehen. Dafür werden die Anwohnerinnen und Anwohner durch eine Verlegung der Truderinger Spange zum Teil deutlich entlastet. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird den Stadtrat gesondert über die Ergebnisse informieren, wenn diese vorliegen.

Gemäß ursprünglicher Planung war von Seiten der DB AG die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Truderinger Kurve Mitte 2020 und für die Daglfinger Kurve Ende 2020 vorgesehen. Gemäß Pressemitteilung vom 25.07.2019 der DB AG ist durch die aktuelle Variantenuntersuchung von einer Verzögerung von etwa einem Jahr auszugehen. Wie viele getrennte Planfeststellungsverfahren notwendig sind, hängt ebenfalls von der endgültigen Trassierung ab.

Vor diesem Hintergrund ist auch der im Rahmen dieser Beschlussvorlage dargestellte Sachstand zu bewerten. Gemäß aktuellem Planungsstand der DB AG sind die Straßenüberführung Riemer Straße, die Personenunterführung Graf-Lehndorff-Straße, die Teilerneuerung der Personen- und Radwegunterführung zur Gemeinde Aschheim, die Straßenüberführung Rappelhofstraße und die beiden Straßenüberführungen der BAB A94 in Daglfing und Riem nicht von der aktuellen Variantenuntersuchung betroffen. Für die Bereiche Thomas-Hauser-Straße und Xaver-Weismor-Straße können aktuell noch keine detaillierten Planungen vorgestellt werden. Mit der vorliegenden Beschlussvorlage sollen vielmehr Grundzüge der Planung und Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München für die weiteren Planungen aufgezeigt werden. Im Folgenden werden die betroffenen Projektabschnitte bzw. -bestandteile näher erläutert und Vorschläge zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

## **2. Planungen**

Im Zuge der genannten Projekte ist die Landeshauptstadt München bestrebt, die Planungen der DB AG zu begleiten und wo möglich Verbesserungen insbesondere hinsichtlich des Straßen-, Rad- und Fußwegenetzes sowie der Freiraumvernetzung für die umliegenden Stadtgebiete vorab einzubringen. Gemäß dem Grundsatzbeschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr – Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01203, Beschluss der Vollversammlung vom 20.07.2016) gilt es grundsätzlich, die Qualität der Gehwege und Querungsmöglichkeiten sowie die Aufenthaltsqualität und Durchquerbarkeit von vorhandenen und geplanten Gebieten für den Fußverkehr weiter zu verbessern. Dabei ist zwingend zu beachten, dass Anlagen für den Fußverkehr grundsätzlich barrierefrei zu gestalten sind. Bei den Planungen werden die Regelbreiten nach den technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und die Vorgaben des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572) berücksichtigt.

Weiter geht es darum, bei den Projekten und den im Folgenden genannten Umsetzungsmaßnahmen (siehe Kap. 2.1 bis 2.9) negative Folgen, etwa für den Arten- und Biotopschutz oder die Naherholung zu vermeiden oder zumindest zu minimieren und auszugleichen sowie die Anforderungen hinsichtlich des Immissionsschutzes (insbesondere Lärmschutz) und der

Luftreinhaltung entsprechend zu berücksichtigen. Gleichzeitig benötigt die DB AG von Seiten der Landeshauptstadt München verbindliche Angaben zu den in der Planung zu berücksichtigenden Querschnitts- und Höhendimensionierungen der neuen oder anzupassenden Bauwerke.

Mit dem Ausbau der Strecke werden umfangreiche Erdbauarbeiten, die Verlegung und Anpassung sowie der Neubau oder eine Änderung von Entwässerungsanlagen erforderlich. Straßen, Wege und Gewässer müssen angepasst, vorhandene Sparten, Leitungen und Grundwassermessstellen gesichert, angepasst oder verlegt werden. Dies geht einher mit Eingriffen in Biotop (inkl. bestehender Ausgleichsflächen) und Veränderungen der Nutzbarkeit von Freiräumen. Weiter ist der Neubau oder die Änderung einzelner Über- und Unterführungen erforderlich. Bahndämme und Geländeeinschnitte müssen geschaffen oder angepasst werden.

#### ***Personalbedarf beim Baureferat***

Die weiter unten ausgeführten Maßnahmen führen im Baureferat zu einer deutlichen quantitativen Aufgabenausweitung, die zusätzlich zu dem bereits laufenden Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB AG anfällt. Der daraus resultierende Personalbedarf muss noch ermittelt, mit dem Personal- und Organisationsreferat abgestimmt und zum Eckdatenbeschluss 2021 angemeldet werden.

### **2.1. Thomas-Hauser-Straße**

#### ***Bestand***

Die Thomas-Hauser-Straße hat im Straßennetz die Funktion einer Erschließungsstraße. Im Abschnitt nördlich der Bahnüberführung gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Regelkonforme Fußwege sind nur teilweise vorhanden, in den meisten Abschnitten gibt es einen einseitigen Gehweg mit einer Breite von 1,40m, welcher als deutlich zu schmal eingestuft wird. Die bestehende Bahnüberführung (siehe Abbildung 5) entspricht mit einer Fahrbahnbreite von 3,30m und einseitigem Fußweg mit 1,40m ebenfalls nicht den aktuellen Anforderungen und ist nicht nur zu schmal, sondern auch schlecht einsehbar, so dass eine sichere und komfortable Nutzung durch Fuß- und Radverkehr nur sehr eingeschränkt möglich ist. Weiter nördlich befindet sich ein beschränkter Bahnübergang. Gemäß der Bekanntgabe zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02324, Bekanntgabe in der Sitzung des Bauausschusses vom 12.05.2015) lagen zum damaligen Sachstand keine Erkenntnisse über den weiteren Verlauf einer Beseitigung vor.

#### ***Planung und Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München***

Die Thomas-Hauser-Straße ist stark von den aktuell im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung zu vergleichenden Führungsvarianten der Truderinger Kurve sowie der Truderinger Spange abhängig. Vor der Entscheidung für die Trassierung können keine Aussagen zu den betroffenen Abschnitten der Straße sowie zu anzupassenden oder neu zu errichtenden Bauwerken getroffen werden.

Grundsätzlich sind bei Umbaumaßnahmen jedoch in der gesamten Thomas-Hauser-Straße beidseitig regelkonforme Fußwege vorzusehen, der Radverkehr kann bei Tempo 30 auf der Fahrbahn geführt werden. Dies gilt sowohl für eine Bestandserweiterung als auch für gegebenenfalls neu zu errichtende Bauwerke.





Abbildung 5: Bestandsbauwerk Thomas-Hauser-Straße (links) und Bahnübergang Xaver-Weismor-Straße (rechts) (eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)

Die Erschließung der städtischen Grundstücke (FlurNr. 481, 481/45 und 481/46) im Bahndreieck, die westlich an die Thomas-Hauser-Straße angrenzen, muss auch zukünftig gesichert sein. In diesem Bereich ist eine Nutzung durch den Sportverein ESV München-Ost vorgesehen (siehe Anlage 10). Der Standort im Bahndreieck ist insofern bedeutsam, da die augenblickliche Sportnutzung des ESV an der Truderinger Straße für eine dort aktuelle städtebauliche Entwicklung aufgegeben werden muss und an die Thomas-Hauser-Straße verlagert wird. Bei den Grundstücken FlurNr. 481/45 und FlurNr. 481/46 handelt es sich um städtische Ausgleichsflächen. Die Eingriffe in diese Flächen müssen sich auf ein Minimum beschränken. Die Kfz-Verwahrstelle verbleibt gemäß aktuellem Planungsstand der DB AG an ihrem bestehenden Standort, zuständig ist der Freistaat Bayern.

Der Variantenvergleich für die Trassierung der Truderinger Kurve und der Truderinger Spange bleibt für die weiteren Schritte abzuwarten.

## 2.2. Xaver-Weismor-Straße

### *Bestand*

Die Xaver-Weismor-Straße hat im Straßennetz die Funktion einer Erschließungsstraße. Der südliche Teil der Straße verläuft anbaufrei entlang eines intensiv genutzten Jugendspielplatzes, straßenbegleitende Fußwege sind nicht vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass der Fußverkehr in Ost-West-Richtung vor allem in der Grünanlage abgewickelt wird. Östlich der Grünanlage befindet sich ein beschränkter Bahnübergang (siehe Abbildung 5). Gemäß der Bekanntgabe zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02324, Bekanntgabe in der Sitzung des Bauausschusses vom 12.05.2015) lagen zum damaligen Sachstand keine Erkenntnisse über den weiteren Verlauf einer Beseitigung vor.

### *Planung und Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München*

Die Xaver-Weismor-Straße ist genauso wie die Thomas-Hauser-Straße stark von den aktuell im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung zu vergleichenden Führungsvarianten der Truderinger Kurve sowie der Truderinger Spange abhängig. Vor der Entscheidung für die Trassierung können keine Aussagen zu den betroffenen Abschnitten der Straße sowie zu anzu-passenden oder neu zu errichtenden Bauwerken getroffen werden.

Ziel ist es in jedem Fall, notwendige Erschließungen möglichst flächensparsam zu lösen, um die Eingriffe in die vorhandenen Jugendspiel- und Grünflächen gering zu halten. Vor diesem Hintergrund ist auch eine Auffassung des Bahnübergangs Xaver-Weismor-Straße für den Kfz-Verkehr aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung grundsätzlich denkbar. Die Anwesen in der Xaver-Weismor-Straße nordöstlich der Bahn können über die Thomas-Hauser-Straße erschlossen werden, Durchgangsverkehr wird komplett unterbunden. Eventuelle Einschränkungen der Jugendspielmöglichkeiten sind im Zuge der Planungen auszugleichen. Die Pflegezufahrt für die Grünanlage muss in jedem Fall sicher gestellt sein.

Sollten sich im weiteren Planungsverlauf Möglichkeiten ergeben, eine Radverbindung von der Xaver-Weismor-Straße nach Südosten Richtung Schatzbogen zu schaffen, so wird das unterstützt. Dies hängt neben der genannten Machbarkeitsuntersuchung auch vom Anschluss an den Bahnhof Trudering ab. Im Zuge der Weiterentwicklung des Freiraumverbunds plant die Landeshauptstadt München entlang der S-Bahnlinie S6 den Ausbau einer Parkmeile zwischen dem Gleispark Baumkirchen und dem Riemer Park, so dass dies auch vor diesem Hintergrund wünschenswert wäre.

Der Variantenvergleich für die Trassierung der Truderinger Kurve und der Truderinger Spange bleibt für die weiteren Schritte abzuwarten.

## **2.3. Bahnübergang Graf-Lehndorff-Straße**

### *Bestand*

Die Graf-Lehndorff-Straße dient vorwiegend der Erschließung der Pferdesportflächen sowie der Grundstücke nördlich der Bahntrasse München-Ost – Riem. Sie quert die Bahntrasse mit einem beschränkten Bahnübergang (siehe Abbildung 6). Eine Auffassung dieses Bahnübergangs für den Kfz-Verkehr war bereits im Rahmen der Bebauungspläne Nr. 1417a *Riemer Straße, Gut Riem, Bahnlinie München-Mühldorf, An der Point, An der Seitenbreite* und Nr. 1924 *Frobenstraße (östlich), Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze (nördlich), Burgfriedensgrenze (westlich)* vorgesehen. Gemäß der Bekanntgabe zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02324, Bekanntgabe in der Sitzung des Bauausschusses vom 12.05.2015) lagen zum damaligen Sachstand keine konkreten Planungen zu einer Beseitigung vor. Die Verbindung ist im Grundsatzbeschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr – Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01203, Beschluss der Vollversammlung vom 20.07.2016) in der Prioritätsklasse 2 („sind bei eventuellen neuen Planungen, Bauvorhaben oder Entwicklungsmaßnahmen zwingend zu berücksichtigen und dann ggf. vorzuziehen“) enthalten.

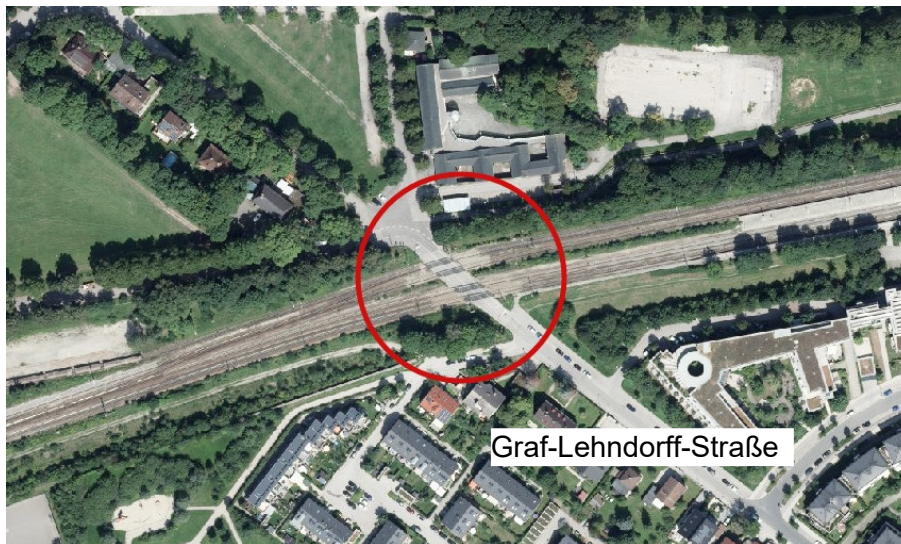


Abbildung 6: Bahnübergang Graf-Lehndorff-Straße (eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)

#### *Planung und Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München*

Im Zuge der Planungen wird der bestehende Bahnübergang Graf-Lehndorff-Straße durch eine Fuß- und Radwegunterführung ersetzt. Von dieser Unterführung wird der S-Bahnhalt Riem barrierefrei erschlossen. Die Personenunterführung beginnt auf der Südseite der Bahnanlagen auf der östlichen Seite der bestehenden Graf-Lehndorff-Straße, der genaue Verlauf der Unterführung bzw. die Rampen sind im Rahmen der weiteren Planungen der DB AG noch abzustimmen. Geplant ist eine attraktiv gestaltete Personenunterführung mit einer lichten Höhe von voraussichtlich 3,50m. Die genauen Maße sind mit der Branddirektion abzustimmen, da die Unterführung für Rettungsfahrzeuge passierbar sein soll. Da es sich gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr der Landeshauptstadt München (VEP-R) um eine Fahrradhauptroute handelt, empfiehlt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Trennung von Fuß- und Radverkehr mit einer nutzbaren Breite von jeweils mindestens 3,0m zzgl. der notwendigen Sicherheitsabstände.

Das nördliche Ende der Graf-Lehndorff-Straße südlich der Bahntrasse wird entsprechend dem gültigen Bebauungsplan Nr. 1417a *Riemer Straße, Gut Riem, Bahnlinie München-Mühlendorf, An der Point, An der Seitenbreite* zum verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet. Die Gebiete nördlich der Bahnanlagen müssen, wie es bereits im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1924 *Frobenstraße (östlich), Bahnlinie München-Ostbahnhof-Landesgrenze (nördlich), Burgfriedensgrenze (westlich)* vorgesehen war, für den Kfz-Verkehr künftig über die Landshamer Straße erschlossen werden.

Bei der beschriebenen Planung geht es um eine Wiederherstellung der mit der Landeshauptstadt München abgestimmten, auch weiterhin notwendigen Funktion.



## 2.4. Straßenüberführung Riemer Straße

### *Bestand*

Bei der Riemer Straße handelt es sich gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München um eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion und Busverkehr. Sie gewährleistet die Weiterführung der vom Schatzbogen kommenden Verkehre in Richtung Bogenhausen. Gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr der Landeshauptstadt München (VEP-R) handelt es sich um eine Radnebenroute. Aktuell ist aufgrund des ungünstigen Winkels, in dem Landshamer Straße und Riemer Straße aufeinander treffen, keine direkte Abbiegebeziehung für den Kfz-Verkehr von der östlichen Riemer Straße in die Landshamer Straße und andersherum möglich. Bei der Landshamer Straße handelt es sich um eine großzügig ausgebaute Erschließungsstraße, über die vor allem die Pferdesportflächen im Norden Riems erschlossen werden. Es sind ein einseitiger Gehweg und keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Sie kann Grundlage einer Erschließung einer möglichen Entwicklung im Münchner Nordosten sein.

Nachfolgend werden Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München beschrieben und die Untersuchung von Möglichkeiten einer verkehrlichen Anbindung des Untersuchungsgebietes für eine Entwicklung im Münchner Nordosten nach Süden erläutert.

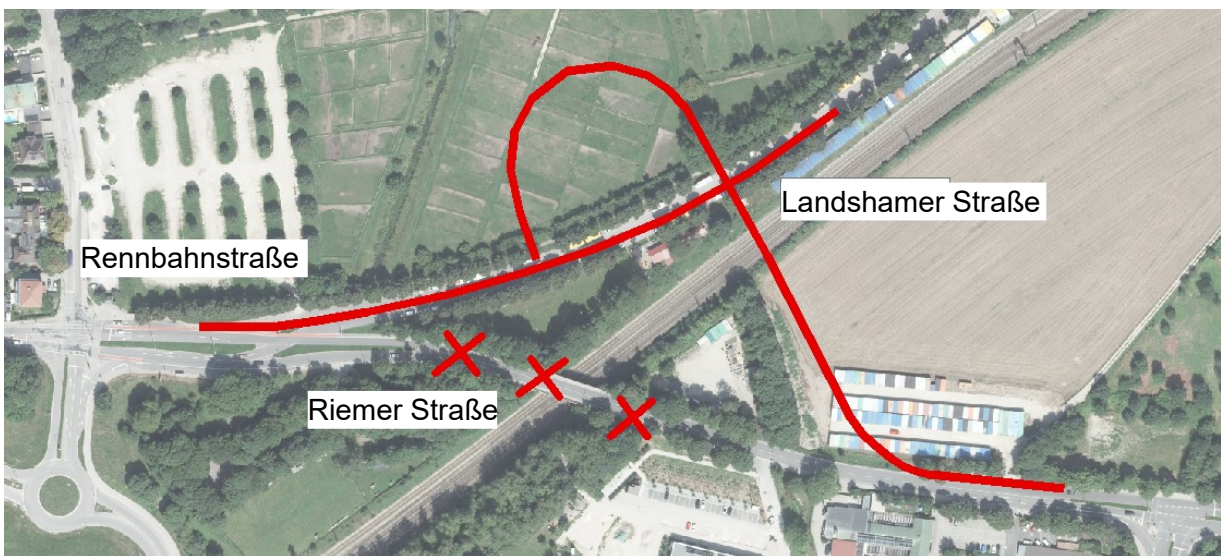


Abbildung 7: Verlegung der Straßenüberführung Riemer Straße (Prinzipiskizze, eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)

### *Anlass*

Nach Auflassung des Bahnübergangs in der Graf-Lehndorff-Straße für den Kfz-Verkehr müssen die Gebiete nördlich des heutigen Bahnübergangs und insbesondere die Pferdesportflächen über die Landshamer Straße neu erschlossen werden.

Darüber hinaus haben die bisherigen vorbereitenden Untersuchungen für weitere Entwicklungen im Münchner Nordosten gezeigt, dass die bestehende Erschließung von Süden her bei weiteren Entwicklungen nicht leistungsfähig ist. Das liegt insbesondere an der fehlenden Verbindung von der Riemer Straße zur Landshamer Straße. Aufgrund dessen wurde das Referat

für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss der Vollversammlung vom 13.02.2019 (so genannter Eckdatenbeschluss zum Wettbewerb „Münchner Nordosten“, Vorlagen Nr. 14-20 / V 11780) beauftragt, „die Möglichkeiten der verkehrlichen Anbindung des Gebiets nach Süden zu untersuchen und die Ergebnisse dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung bekanntzugeben.“ Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat dementsprechend eine verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung beauftragt, die im ersten Halbjahr 2019 fertig gestellt wurde.

Durch die Ausbaumaßnahmen der DB AG muss nun die Straßenüberführung Riemer Straße erneuert und versetzt werden, da hier sowohl südlich als auch nördlich zusätzliche Gleise notwendig werden und die notwendigen Entwicklungslängen für Rampen am aktuellen Standort nicht gegeben sind. Dies bietet für die Landeshauptstadt München die Chance, eine sowohl für den Bestand als auch für mögliche weitere Entwicklungen im Nordosten leistungsfähige Lösung zu realisieren.

#### *Planung und Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München*

In der oben genannten Machbarkeitsuntersuchung wurden die verkehrliche Ausgangssituation, der Prognosenullfall sowie mehrere Planfallvarianten analysiert. Im Vergleich verschiedener Varianten der Erschließung des Gebiets von Süden wird als Lösung eine Verschiebung des Brückenbauwerks nach Nordosten vorgeschlagen. Damit wird eine fast senkrechte Führung der Riemer Straße über die Bahnanlagen möglich, die dann senkrecht auf die Landshamer Straße trifft und das Abbiegen in alle Richtungen ermöglicht (Prinzipskizze siehe Abbildung 7).

Bei der Machbarkeitsuntersuchung wurde von der ursprünglich angenommenen Maximalzahl von ca. 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie ca. 10.000 Arbeitsplätzen ausgegangen. Für die Dimensionierung des Bauwerks sind die unterschiedlichen im Wettbewerb zu untersuchenden Nutzungsdichten von 10.000, 20.000 oder 30.000 Einwohnerinnen und Einwohner nicht relevant, es wird in jedem Fall ein zweispuriger Querschnitt (eine Fahrspur je Richtung) vorgeschlagen. Der daran anschließende neue Knotenpunkt Riemer Straße – Landshamer Straße kann im weiteren Planungsverlauf entsprechend angepasst werden.

Für das neue Bauwerk wären nach aktuellem Stand eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,50m plus beidseitig mindestens 5,0m für regelkonforme Fuß- und Radwegenanlagen inklusive Sicherheitsraum erforderlich. Im weiteren Verlauf erhöht sich die Fahrbahnbreite in den Kreuzungsbereichen entsprechend der notwendigen Abbiegespuren. Eine Knotenpunktsgestaltung, die als übergeordnete Fahrbeziehung den Verlauf der Riemer Straße vorgibt und die Landshamer Straße untergeordnet anbindet, ist in einer ersten Ausbaustufe (solange Details zu einer weiteren Entwicklung im Münchner Nordosten offen sind) anzustreben. Die genaue Lage des Bauwerks ist im weiteren Planungsprozess, auch in Abhängigkeit der Entwicklungslängen der Rampen, festzulegen. Gemäß den Ausführungen unter 2.6 ist unter der Straßenüberführung zwischen Bahn und Landshamer Straße eine Fuß- und Radverkehrsverbindung zu berücksichtigen.

#### *Mögliche Alternativen*

Alternativ wurden unter anderem eine Verlängerung des Schatzbogens, eine bahnparallele Führung der Landshamer Straße unter der Riemer Straße hindurch sowie mehrere Kombinationsvarianten untersucht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mehrere große, signalisierte



Knotenpunkte aufeinander abgestimmt werden und bestimmte Mindestabstände zueinander haben müssen. Eine zu dichte Knotenpunktabfolge der Knoten Riemer Straße – Schatzbogen, Riemer Straße – Landshamer Straße und Riemer Straße – Rennbahnstraße scheidet daher aus. Erschwerend kommt hinzu, dass die zu verknüpfenden Verkehrsbeziehungen relativ nahe beieinander liegen, dabei aber sechs Gleise mit lichten Höhen von teilweise 7,0m oder mehr überwunden werden müssen, was mit entsprechend langen Entwicklungslängen bei den Bauwerksrampen einher geht.

Die Kombinationsvarianten stellen letztendlich eine Doppelschließung dar, die mit großen bautechnischen Mehraufwänden einhergehen, jedoch keinen entscheidenden verkehrlichen Nutzen mit sich bringen. Varianten ohne direkte Verknüpfung von Riemer Straße und Landshamer Straßen führen zu Mehrbelastungen in der Rennbahnstraße, wohingegen alle anderen Varianten zu deutlichen Verkehrsreduktionen in der Rennbahnstraße führen.

Eine Verlängerung des Schatzbogens hingegen ist nur mit einem aufwendigen und massiven Brücken- oder Tunnelbauwerk realisierbar. Diese Lösung geht mit einer großen Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen einher und führt zu den größten Belastungen auf dem südlichen Schatzbogen. Dazu kommt, dass die Schwerpunkte einer möglichen städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten noch nicht feststehen, so dass sich die Frage der Orientierung der Rampen des Bauwerks Richtung Norden stellt.

#### *Fazit sowie Fuß- und Radverkehr*

Alle oben beschriebenen Varianten aus der Machbarkeitsuntersuchung sind grundsätzlich technisch machbar und verkehrlich leistungsfähig darstellbar. Weiterhin ist in allen Varianten der bestehende Knotenpunkt Riemer Straße – Rennbahnstraße sowie der Kreisverkehr an der Anschlussstelle München-Daglfing ausreichend leistungsfähig. Zudem ist festzustellen, dass die Varianten keine signifikanten Unterschiede in ihren Auswirkungen auf die südlich angrenzenden Stadtteile aufweisen.

Dennoch wird die oben beschriebene Vorzugsvariante als bestandsnahe Lösung als am verträglichsten eingestuft. Sie ermöglicht eine gute Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz und dementsprechend eine hohe verkehrliche Wirksamkeit. Gleichzeitig werden die Verkehre auf einer Achse gebündelt und können aufgrund der Lage der Verknüpfung mit der Riemer Straße optimal in alle Richtungen verteilt werden. Die Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsuntersuchung ist mit den Planungen der DG AB vereinbar.

Mit dieser Maßnahme wären sowohl kurzfristig die Pferdesportflächen nach Schließung des Bahnübergang Graf-Lehndorff-Straße erschlossen als auch langfristig die Grundlage für eine leistungsfähige Erschließung der Gebiete im Münchner Nordosten geschaffen. Die Anpassung der Straßenüberführung Riemer Straße stellt eine sehr wirtschaftliche Erschließungslösung dar, da nur ein Bauwerk notwendig ist. Auch der Flächenverbrauch ist deutlich geringer als bei anderen untersuchten Varianten.

Allerdings stellt die vorgeschlagene Lösung im Vergleich zum Bestand eine deutliche Verschlechterung für den Fuß- und Radverkehr in bzw. aus Richtung Westen dar, da dieser in hohem Maße umwege- und steigungssensibel ist. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung schlägt daher eine eigene teilweise fahrbahnunabhängige Fuß- und Radverkehrsführung im Bereich des heutigen Bestandsbauwerks vor.

Das Bestandsbauwerk muss aufgrund der vorhandenen lichten Höhen und Weiten in jedem Fall abgebrochen werden. Um dem Fuß- und Radverkehr die umwegige Führung über das neue Bauwerk für den Kfz-Verkehr zu ersparen, könnte es jedoch durch eine Fuß- und Radverkehrsbrücke ersetzt werden (siehe Prinzipskizze Abbildung 8). Das neue Bauwerk für den Fuß- und Radverkehr sollte eine getrennte Führung beider Verkehrsarten ermöglichen. Damit ist dort eine nutzbare Breite von jeweils mindestens 3,0m zzgl. notwendiger Sicherheitsabstände für den Fuß- und den Radverkehr vorzusehen. In der Konsequenz könnte beim neuen Bauwerk für den Kfz-Verkehr auf Fuß- und Radwege verzichtet werden, so dass dieses entsprechend schlanker dimensioniert werden kann. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung empfiehlt eine Fahrbahnbreite von ca. 6,50m.

Voraussetzung ist eine Hinführung des Fuß- und Radverkehrs auf das neue Bauwerk im Zweirichtungsverkehr zwischen dem Knotenpunkt Schatzbogen und Rennbahnstraße ausschließlich auf der Südseite der Riemer Straße. Die Maßnahme bedingt dementsprechend umfangreiche Anpassungen auch im angrenzenden Straßennetz sowie den benachbarten Knotenpunkten Rennbahnstraße und Schatzbogen. Die Verbindung ist im Grundsatzbeschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr – Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01203, Beschluss der Vollversammlung vom 20.07.2016) in der Prioritätsklasse 3 („sind bei eventuellen neuen Planungen, Bauvorhaben oder Entwicklungsmaßnahmen dennoch zu berücksichtigen und ggf. vorzuziehen“) enthalten. Gemäß den Ausführungen unter 2.6 ist der Anschluss zu einer bahnparallelen Fuß- und Radverkehrsverbindung zu berücksichtigen.

Für die Landshamer Straße ist in den betroffenen und zu überplanenden Bereichen ein zweistreifiger Querschnitt, das heißt mit einer Fahrbahnbreite von 6,50m, den notwendigen Verflechtungsspuren sowie möglichst beidseitigen Fuß- und Radverkehrsanlagen vorzusehen. Die zu überbrückende Höhe ergibt sich aus den Anforderungen der DB AG.

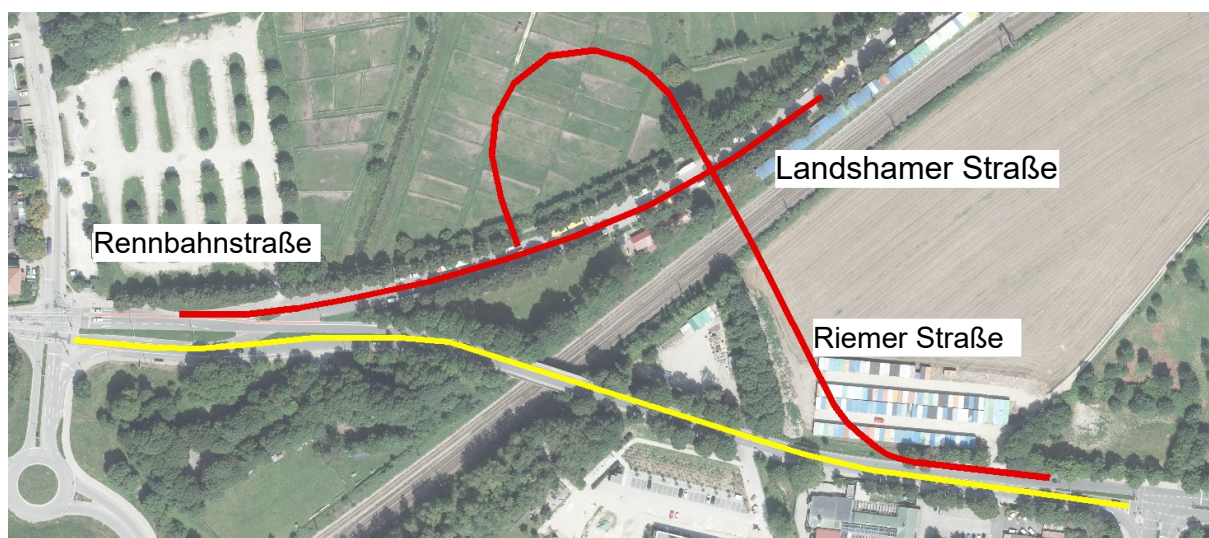


Abbildung 8: Verlegung der Straßenüberführung Riemer Straße in rot, mögliche Fuß- und Radverkehrsführung in gelb (Prinzipskizze, eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)

## 2.5. Straßenüberführung Rappelhofstraße

### *Bestand*

Bei der Rappelhofstraße handelt es sich gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München um eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion und Busverkehr. Insbesondere hinsichtlich der Fuß- und Radverkehrsanlagen entspricht die bestehende Straßenüberführung nicht den aktuellen Anforderungen. Die Verbindung ist im Grundsatzbeschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr – Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01203, Beschluss der Vollversammlung vom 20.07.2016) in der Prioritätsklasse 3 („sind bei eventuellen neuen Planungen, Bauvorhaben oder Entwicklungsmaßnahmen dennoch zu berücksichtigen und ggf. vorzuziehen“) enthalten.

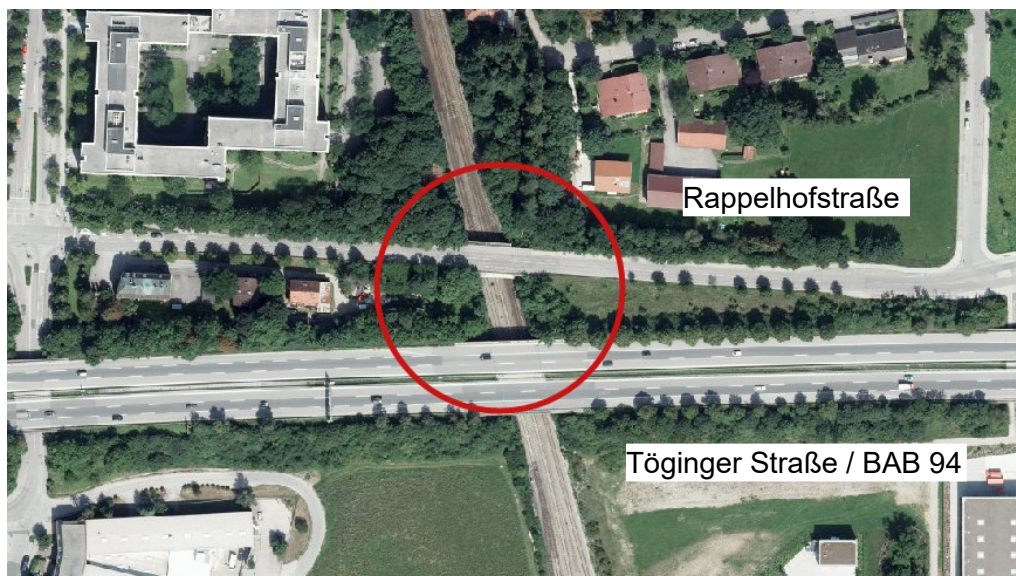


Abbildung 9: Rappelhofstraße, südlich davon die Töginger Straße / BAB 94 (eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)

### *Planung und Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München*

Die bestehende Straßenüberführung Rappelhofstraße muss gemäß aktuellem Planungsstand der DB AG ersetzt werden. Ein zusätzliches Gleis westlich der bestehenden Trasse verläuft voraussichtlich in Ebene -1 unterhalb der Rappelhofstraße. Für dieses sehen die aktuellen Planungen der DB AG ein neues Kreuzungsbauwerk westlich der bestehenden Straßenüberführung vor. Die Planungen der DB AG dürfen einer möglichen Verlängerung der Straßenbahn von Steinhausen Richtung Daglfing nicht im Wege stehen. Eine Verbindung, die beispielsweise in den vorbereitenden Untersuchungen für weitere Entwicklungen im Münchner Nordosten diskutiert wurde. Das heißt, die neuen Bauwerke müssen für eine mögliche Verlängerung der Straßenbahn ausgelegt sein, um umfangreiche Umbaumaßnahmen im Falle einer Verlängerung der Straßenbahn zu vermeiden. Grundsätzlich ist eine Führung der Straßenbahn auf einem eigenen Gleiskörper wünschenswert, dies ist jedoch nur sinnvoll, wenn entsprechende Anschlüsse auch im angrenzenden Straßennetz hergestellt werden können, ansonsten muss die Straßenbahn im Mischverkehr geführt werden. Die Führung der Straßenbahn, die Lage der Straßenachse sowie der regel- und radentscheidskonforme Aus-

bau der neuen Querungsbauwerke bedürfen einer Machbarkeitsprüfung eines Ausbaus im Westen bis zur Süßkindstraße und Osten bis zur Burgauer Straße. Es ist von einer Fahrbahnbreite von ca. 6,50m plus möglichst beidseitigen Fuß- und Radverkehrsanlagen auszugehen.

Im Zuge der Planungen ist zu prüfen, inwiefern die Anschlüsse für den Fuß- und Radverkehr sowie einer Straßenbahn jeweils bis zum nächsten Knotenpunkt, das heißt im Westen bis zur Süßkindstraße und Osten bis zur Burgauer Straße hergestellt werden können. Dabei ist eine mögliche städtebauliche Entwicklung zwischen Süßkindstraße, Rappelhofstraße und Stefan-George-Ring zu berücksichtigen.

## **2.6. Fuß- und Radverbindung Daglfing – Berg am Laim/Trudering sowie Berg am Laim – Riem/Dornach**

### *Bestand*

Eine Querung des Projektgebietes zwischen Riemer Straße und Truderinger Straße in Nord-Süd-Richtung ist derzeit aufgrund der Trennwirkung der Bahnanlagen nicht möglich. Radfahrende müssen das Gebiet großräumig umfahren, es ergeben sich Umwege von jeweils über 3,5 Kilometern. Die Freiflächen werden aktuell zur Naherholung von der Bevölkerung genutzt, eine gesicherte Zuwegung oder Querungsmöglichkeiten der Bestandstrassen gibt es jedoch nicht. Aktuell ist eine Wegeverbindung im Projektgebiet auch in Ost-West-Richtung nur eingeschränkt möglich, die Trennwirkung von Bahn und Autobahn prägt das Gebiet. Die Bestandsstraßen weisen teilweise keine oder keine regelkonforme Radverkehrsinfrastruktur auf, in vielen Fällen ist eine nachträgliche Ergänzung aufgrund der zur Verfügungen stehenden Flächen nicht möglich.





Abbildung 10: Mögliche künftige Radverkehrsführungen (Prinzipiskizze, eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)

### *Planung und Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München*

Die im Verkehrsentwicklungsplan – Radverkehr (VEP-R) der Landeshauptstadt München vorgesehene Hauptradroute in Nord-Süd-Richtung soll mit den Planungen der DB AG weiter verfolgt werden (siehe auch „Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“ Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 09964). Die Verbindung ist auch im Grundsatzbeschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr – Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01203, Beschluss der Vollversammlung vom 20.07.2016) in der Prioritätsklasse 2 („sind bei eventuellen neuen Planungen, Bauvorhaben oder Entwicklungsmaßnahmen zwingend zu berücksichtigen und dann ggf. vorzuziehen“) enthalten. Perspektivisch soll so eine Verbindung zwischen Riemer Straße und Truderinger Straße geschaffen werden, um so Verkehre zwischen Bogenhausen und Berg am Laim, Trudering und Neuperlach aufzunehmen. Gemäß Anforderungen an Fahrradhaupttrouten empfiehlt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Trennung von Fuß- und Radverkehr, empfohlen wird eine nutzbare Breite von jeweils möglichst 3,0m für den Fuß- und den Radverkehr. Weiter müssen entsprechende Querungsmöglichkeiten der Bahntrassen bei den Planungen berücksichtigt werden. Betroffen sind die Daglfinger Kurve, die Bahnstrecke München-Mühldorf, die Truderinger Kurve sowie gegebenenfalls die Truderinger Spange. Zumindest teilweise ist eine Querungsmöglichkeit der Bauwerke ohnehin notwendig, um eine Zugänglichkeit der Grünflächen mit Pflegefahrzeugen zu gewährleisten, die hierfür notwendige lichte Breite beträgt 3,50m, die notwendige lichte Höhe beträgt 4,0m.



Im Zuge der geplanten Projekte soll die Durchlässigkeit des Gebietes für den Fuß- und Radverkehr insgesamt verbessert werden. Daher soll im Rahmen der weiteren Planungen auch eine bahnparallele Fuß- und Radwegführung in Ost – West-Richtung ermöglicht werden. Diese nimmt insbesondere die Verkehre zwischen Berg am Laim und Riem, dem Gewerbegebiet Dornach und dem Umland auf. Um den Anforderungen an eine Fahrradhaupttroute gerecht zu werden, wird auch hier die Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie eine nutzbare Breite von jeweils möglichst 3,0m empfohlen. Eine Berücksichtigung der vorgeschlagenen Verbindung müsste insbesondere bei der Überplanung der Bauwerke Grasbrunner Straße und Riemer Straße erfolgen. Im Westen schließt die genannte Verbindung an die beschriebene Nord-Süd-Verbindung an.

Der genaue Verlauf beider Wegeverbindungen hängt von den aktuell im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung zu vergleichenden Führungsvarianten der Truderinger Kurve sowie der Truderinger Spange ab. Vor der Entscheidung für die Trassierung kann keine Aussage zur genauen Führung der Fuß- und Radwegverbindung sowie den betroffenen Bauwerken getroffen werden.

Die genannten Wegeverbindungen sollen im Zuge der Planungen der DB AG von dieser berücksichtigt und die notwendigen Querungsbauwerke mitgeplant werden. Die Anforderungen der Landeshauptstadt München sind im weiteren Planungsverlauf in Abhängigkeit der Trassierung von Truderinger Kurve und Truderinger Spange festzulegen. Bei den geplanten Verbindungen muss darüber hinaus darauf Rücksicht genommen werden, dass diese zum Teil durch bestehende Ausgleichsflächen verlaufen. Es ist eine Machbarkeitsuntersuchung notwendig, die Lage, technische Machbarkeit, Flächenverfügbarkeit und -verbrauch, Eingriff in Naturräume und Qualität der Verbindung untersucht. Im Zuge der Baumaßnahmen sind die erforderlichen Anschlüsse für den Fuß- und Radverkehr jeweils mit herzustellen.

## **2.7. Verlegung der Grasbrunner Straße**

### *Bestand*

Die Grasbrunner Straße dient vorwiegend der Erschließung des Gewerbegebietes südlich der BAB 94 sowie als Verlängerung der südlichen Autobahnanschlussstelle München Daglfing. Sie ist Bestandteil des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1539 *Töginger Straße / BAB A 94 (südlich), Bahnlinie München-Mühl Dorf (nördlich), S-Bahnlinie München-Ismaning (östlich) – Hüllgraben*. Auf der Südseite der Grasbrunner Straße gibt es einen einseitigen Gehweg mit 3,0m Breite, der für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben ist.

### *Planung und Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München*

Die Daglfinger Kurve wird im Verlauf Richtung Riem von Nordwesten an die Bestandstrasse herangeführt und verläuft dann bahnparallel. Für die östliche Autobahnquerung der Daglfinger Kurve muss daher die bestehende Grasbrunner Straße nach Nordwesten verlegt werden und die Autobahnüberführung über Gleisanlagen und Grasbrunner Straße entsprechend verbreitert werden (siehe Abbildung 11). Hierdurch verändert sich auch der Anschlusswinkel der Grasbrunner Straße an den Kreisverkehr an der nördlichen Autobahnanschlussstelle München-Daglfing. Im Zuge der Verlegung der Grasbrunner Straße nach Westen sind Fuß- und Radverkehrsanlagen gemäß der unter 2.6 beschriebenen Verbindung mit zu berücksichtigen. Die Grasbrunner Straße muss entsprechend dem heutigen Ausbaustandard von Seiten der DB AG wiederhergestellt werden.



Abbildung 11: Grasbrunner Straße (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)

## 2.8. Erneuerung Personenunterführung München – Aschheim

### *Bestand*

Die bestehende Personenunterführung verbindet das Münchner Stadtgebiet mit der Gemeinde Aschheim. Sie verläuft zwischen Bahnhofstraße und Erdinger Straße und ist durch die Rampenneigung von beidseitig 8% gemäß aktuellen Vorgaben nicht barrierefrei. Die Verbindung ist im Grundsatzbeschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr – Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01203, Beschluss der Vollversammlung vom 20.07.2016) nicht enthalten, da Rampen mit einer Steigung von bis zu 8% den Anforderungen an die Barrierefreiheit zum Erstellungszeitpunkt des Bauwerks gerecht wurden und damit Bestandsschutz genießen (Sitzungsvorlagen Nr. 08 - 14 / V 01925, Beschluss des Bauausschusses vom 06.07.2010). Bei der Verbindung handelt es sich gemäß Verkehrsentwicklungsplan – Radverkehr (VEP-R) um eine Fahrradhaupttroute, sie entspricht mit einer lichten Weite von 4,0m jedoch nicht den aktuellen Standards für Fahrradhaupttrouten.



Abbildung 12: Personenunterführung zwischen Bahnhofstraße (Aschheim) und Erdinger Straße (Landeshauptstadt München) (eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung)

### *Planung und Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München*

Im Rahmen der Baumaßnahmen ist eine Teilerneuerung von Seiten der DB AG geplant. Hierbei sind nach aktuell vorliegenden Planungen der DB voraussichtlich sowohl Flächen/Bauwerke auf Gebiet der Gemeinde Aschheim als auch auf Gebiet der Landeshauptstadt München betroffen. Da in diesem Bereich umfangreiche Maßnahmen geplant sind, bietet sich die Prüfung, ob ein barrierefreier Ausbau gemäß aktueller Anforderungen der kompletten Personenunterführung, das heißt auch der Südseite auf Münchner Flur, möglich ist, an. Inwiefern ein barrierefreier Umbau möglich ist, hängt insbesondere von der Entwicklungslänge der Rampen und der dafür notwendigen Grundstücksverfügbarkeiten ab.

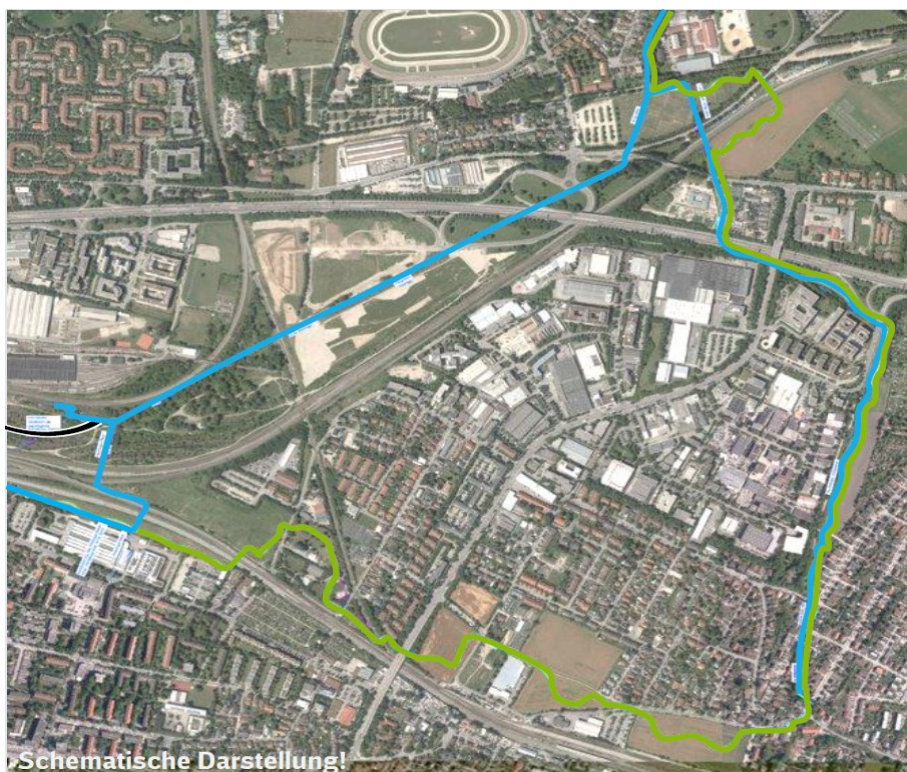
Ein barrierefreier Ausbau ist nur dann zu befürworten, wenn dies auf beiden Seiten der Personenunterführung möglich ist. Die Rampe auf der Nordseite der Bahngleise befindet sich auf dem Gemeindegebiet Aschheim. Ein barrierefreier Ausbau der Personenunterführung muss deshalb mit der Gemeinde Aschheim abgestimmt werden. Darüber hinaus empfiehlt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Prüfung, ob ein Ausbau entsprechend städtischer Anforderungen an Fahrradhaupttrouten, d. h. eine Trennung von Fuß- und Radverkehr mit jeweils mindestens 3,0m nutzbarer Breite zzgl. eventuell notwendiger Sicherheitsabstände, möglich ist.

## **2.9. Verlegung Hüllgraben**

### *Bestand*

Das stark anthropogen (von Menschen beeinflusste) geprägte Gewässersystem des Hüllgrabens, Truderinger Hüllgrabens und des Hachinger Bachs ist südlich des S-Bahn-Betriebswerks Steinhausen weitgehend verrohrt. Von Seiten der Landeshauptstadt München bestehen Planungen den verrohrten Hachinger Bach zwischen Kampenwandstraße und Hüllgraben freizulegen und naturnah zu gestalten (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 00902, Beschluss der Vollversammlung vom 01.10.2014).





Schematische Darstellung!

Abbildung 13: Übersichtsplan Hüllgraben / Truderinger Hüllgraben und Hachinger Bach, blau = Bestand, grün = Planung Stand Mai 2019, Prinzipskizze, genauer Verlauf noch zu klären (Quelle: DB Netze, online verfügbar unter [www.abs38.de](http://www.abs38.de))

#### *Planung und Forderungen von Seiten der Landeshauptstadt München*

Die Daglfinger Kurve macht weitergehende Veränderungen des Gewässersystems notwendig. Nach dem derzeitigen Stand ist es vorgesehen, den Hüllgraben / Hachinger Bach etwa ab der Thomas-Hauser-Straße nördlich der S-Bahnstrecke S6 bis zum Truderinger Hüllgraben in Kirchtrudering zu führen. Wenn es technisch und in Verbindung mit den aktuellen städtebaulichen Planungen möglich ist, den Hüllgraben / Hachinger Bach südlich der Heltauer Straße zwischen Thomas-Hauser-Straße und Kirchtrudering in einem offenen Gerinne zu führen, wird dies von Seiten der Landeshauptstadt München grundsätzlich begrüßt und sollte weiterverfolgt werden. Die Verlegung und Freilegung des Gewässers bietet die Chancen, die Parkmeile zwischen dem Gleispark Baumkirchen und dem Riemer Park zu stärken. Dabei ist allerdings sicherzustellen, dass der bestehende offene Abschnitt des Hüllgrabens nördlich der Daglfinger Kurve mit ausreichend Wasser versorgt bleibt. Für den Hüllgraben und den Truderinger Hüllgraben werden grundsätzlich insbesondere folgende Ziele verfolgt: Die ökologische Aufwertung der offenen Gewässerabschnitte, Öffnung und naturnahe Gestaltung verrohrter Abschnitte sowie Vermeidung einer Dükerung durch Umverlegung anderer Sparten. Diese Maßnahmen sollen unter Einhaltung der EU-Wasserrahmenrichtlinie umgesetzt werden.

### 3. Fazit und Übersicht

Die DB AG plant mit der Truderinger Kurve, der Daglfinger Kurve und der Truderinger Spange im Münchner Osten drei große Projekte, die insbesondere für den überregionalen Güterverkehr von hoher Bedeutung sind. Dadurch wird eine Entlastung der bestehenden Laufwege (über den Rangierbahnhof München Ost und den DB-Südring) erreicht, wodurch erhebliche Umwegfahrten von Güterzügen vermieden werden, die heute besonders das Umfeld des DB-Südrings lärm- und erschütterungstechnisch belasten. Stattdessen wird der Schienengüterverkehr jedoch im Bereich Daglfing – Johanneskirchen sowie auf dem DB-Nordring zunehmen.

Verkehrsentwicklungsplanerische Zielsetzung ist es, den Bahnknoten München grundsätzlich vom überregionalen Güterverkehr zu entlasten. Von Seiten der Landeshauptstadt München ist daher weiterhin auf einen vollständigen und leistungsfähigen Ausbau der Umfahrungsstrecke Regensburg - Mühldorf - Rosenheim und die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans hinzuwirken. Losgelöst von den übergeordneten strategischen Fragen zum Bahnausbau in der Region München gilt es jedoch, bei den sich derzeit in Planung befindlichen Projekten der DB AG Lösungen zu finden, die den gesamtstädtischen Interessen und berechtigten Anliegen der direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner entgegenkommen.

Dies kann sowohl in Gesprächen mit der DB AG im Vorfeld des offiziellen Planfeststellungsverfahrens wie auch im Rahmen der Anhörung zur Planfeststellung erfolgen. Die Planungen der DB AG bieten auf absehbare Zeit die einmalige Möglichkeit, die Wegebeziehungen im betroffenen Gebiet insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern und bestehende Infrastruktur zu ertüchtigen. Mit der regelkonformen Planung neuer und bestehender Bauwerke kann die Sicherheit und der Komfort vor allem für den Fuß- und Radverkehr im betroffenen Gebiet deutlich verbessert werden. Auch in diesem Sinne bringt sich die Landeshauptstadt München in die Planungen der DB AG ein.

Eine Übersicht der geplanten Maßnahmen sowie die damit verbundenen Empfehlungen von Seiten der Landeshauptstadt München sind in nachfolgender Tabelle dargestellt:



	<b>Maßnahmen und Empfehlungen</b>
Thomas-Hauser-Straße	- Abhängig von der Machbarkeitsuntersuchung zu vergleichenden Führungsvarianten der Truderinger Kurve sowie der Truderinger Spange
Xaver-Weismor-Straße	- Abhängig von der Machbarkeitsuntersuchung zu vergleichenden Führungsvarianten der Truderinger Kurve sowie der Truderinger Spange
BÜ Graf-Lehndorff-Straße	- Auflassung des Bahnübergangs und Ersatz durch Personenunterführung (VEP-R Radhauptroute), Passierbarkeit durch Rettungsfahrzeuge
SÜ Riemer Straße	- Verlegung der bestehenden Straßenüberführung und Schaffung der Abbiegemöglichkeit Riemer Straße – Landshamer Straße - Fahrbahnunabhängige Führung von Fuß- und Radverkehr mit eigenem Querungsbauwerk im Bereich der bestehenden Straßenüberführung (VEP-R Radnebenroute)
SÜ Rappelhofstraße	- Berücksichtigung einer möglichen Verlängerung der Straßenbahn Steinhausen Richtung Daglfing - Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehrsanlagen - Prüfung eines radentscheidkonformen Ausbaus der notwendigen Querungsbauwerke und anschließenden Rampen
Fuß- und Radverbindung Daglfing – Berg am Laim/Trudering sowie Berg am Laim – Riem/Dornach	- Schaffung einer innergemeindlichen Radhauptverbindung und Fahrradhauptroute gemäß VEP-R zwischen Riemer Straße und Truderinger Straße mit den entsprechenden Querungsbauwerken - Schaffung einer innergemeindlichen Radhauptverbindung zwischen dem Bahnhof Riem/Graf-Lehndorff-Straße und der oben genannten Nord-Süd-Verbindung mit entsprechenden Querungsbauwerken
Grasbrunner Straße	- Verlegung der Grasbrunner Straße und Wiederherstellung gemäß dem aktuellen Ausbaustandard - Berücksichtigung einer Fuß- und Radverkehrsverbindung
Erneuerung PU München – Aschheim	- Prüfung eines barrierefreien Ausbaus der bestehenden Personenunterführung sowie eines Ausbaus gemäß Fahrradhauptroute nach VEP-R
Verlegung Hüllgraben	- Nutzung der Verlegung und weitgehende Freilegung bzw. naturnaher Ausbau des Hüllgrabens / Hachinger Bachs / Truderinger Hüllgrabens

## 4. Anträge

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

Antrag Nr. 14-20 / A 05462 von der Fraktion Die Grünen / RL, DIE LINKE vom 04.06.2019

Die Stadtratsfraktion Die Grünen/RL und die Gruppierung DIE LINKE fordern in ihrem Antrag, dass die Stadtverwaltung in Kooperation mit der DB AG und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Hearing zum Themenkomplex „Bahnausbau im Münchner Osten und Norden, Brennerzulauf / Truderinger-Daglfinger Kurve und Spange / 4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen / Bahn-Nordring“ organisiert (siehe Anlage 2).

Gemäß Antrag hätte das Hearing im Herbst 2019, nach Abschluss der Grobvariantenuntersuchung des viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen, stattfinden sollen.

Die im Antrag angesprochene Grobvariantenuntersuchung der Trassenvarianten zum viergleisigen Ausbau Daglfing – Johanneskirchen liegt nach derzeitigem Kenntnisstand voraussichtlich im Frühjahr 2020 vor. Anschließend werden die Ergebnisse ausgewertet und dem Stadtrat vorgestellt.

Da sich die genannten Projekte der DB AG in unterschiedlichen Projektphasen befinden, gestaltet es sich schwierig, den richtigen Zeitpunkt für das geforderte Hearing zu finden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die DB AG daher gebeten, an der heutigen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung teilzunehmen, da es sich um den frühestmöglichen Termin handelt, an dem zumindest einige der oben genannten Projekte behandelt werden. Die im Antrag genannten Fragen wurden der DB AG im Vorfeld übermittelt mit der Bitte, dazu Stellung zu beziehen. Die Mitglieder des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung haben so die Gelegenheit, offene Fragen direkt an die DB AG zu richten und die Ausführungen der DB gegebenenfalls bei der Beschlussfassung zu berücksichtigen. Darüber hinaus können selbstverständlich auch grundsätzliche strategische Fragen angesprochen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05462 der Stadtratsfraktion der Die Grünen/RL und der Gruppierung DIE LINKE vom 04.06.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### 4.2 Anwohnerschutz beim Bahnausbau ernst nehmen: Truderinger Kurve alternativ planen

Antrag Nr.14-20 / A 05784 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Helmut Schmidt, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Cumali Naz vom 08.08.2019

Die Stadtratsfraktion der SPD fordert die Stadtverwaltung auf, den Stadtrat über den aktuellen Stand der Planungen zu den Bahnprojekten „Truderinger Kurve & Truderinger Spange“ sowie „Daglfinger Kurve“ zu informieren. Weiter wird die Stadtverwaltung aufgefordert, beim Maßnahmenträger DB AG sicherzustellen, dass die Alternativplanungen der örtlichen Bürgerinitiative in den bisherigen Planungsprozess integriert und gleichwertig geprüft werden. Dem Stadtrat sind die Ergebnisse vorzustellen (siehe Anlage 3).

Der Stadtrat wird mit der vorliegenden Beschlussvorlage über den aktuellen Stand der genannten Bahnprojekte informiert. Die Stadtverwaltung ist in regelmäßigem Austausch mit der DB AG und hat hier um eine umfassende Prüfung einer den Zielsetzungen der Anwohnerinnen und Anwohnern entsprechenden Alternativplanung gebeten. Dies hat die DB AG zugesichert. Ursprünglich war eine Prüfung bis zum Sommer 2019 vorgesehen. Um einen detaillierten Variantenvergleich zu ermöglichen, hat sich die DB AG entschlossen eine Machbarkeitsstudie durchzuführen. Mit Vorlage der Ergebnisse ist nunmehr im Frühjahr 2020 zu rechnen. Sobald die Ergebnisse vorliegen, wird der Stadtrat über diese informiert.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05784 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Helmut Schmidt, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Cumali Naz vom 08.08.2019 wird entsprochen.

#### **4.3 Truderinger/Daglfinger Kurven und viergleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Zamdorf bis Johanneskirchen: Daten beschaffen, aus einem Guss planen, Anwohnerschutz gewährleisten!**

Antrag Nr. 14-20 / A 06280 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 26.11.2019

Herr Bürgermeister Pretzl fordert die Landeshauptstadt München auf, alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen, um die Münchner Interessen beim viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Zamdorf und Johanneskirchen und bei der Planung der Daglfinger und Truderinger Kurven 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 verdeutlicht. 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.

In Bezug auf die Planungen der Daglfinger und Truderinger Kurve sowie der Truderinger Spange geht es im Rahmen der vorliegenden Beschlussvorlage 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 durch die städtische Verwaltung ermöglicht werden. Selbstverständlich wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Münchner Interessen gegenüber der DB AG einbringen.

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 den aufgeworfenen Fragen teilt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Einzelnen folgendes mit:

a) „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 hat die DB AG bereits gebeten, die maßgeblichen Güterverkehrsprognosen für die genannten Streckenabschnitte einschließlich der sich durch den Brennerbasistunnel zusätzlich ergebenden Verkehre zur Verfügung zu stellen. Bislang liegt noch keine Antwort vor.

b) „Die Landeshauptstadt München gewährleistet gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine frühzeitige, transparente und umfassende Bürgerinformation und etabliert eine zentrale, städtische Koordinierungsstelle für die verschiedenen Bauprojekte im Rahmen des ‚Bahnknoten München‘, die sowohl als Interessenvertretung der Stadt gegenüber Bahn und Bund, als auch als Informationsstelle für die Bürgerinnen und Bürger dient.“

Im genannten Antrag wird gefordert, dass die Landeshauptstadt München alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel einsetzt, um die Münchner Interessen beim Schienenausbau des Bundes gegenüber dem Bund selbst und der DB AG klar zu stellen. In diesem Zusammenhang wird auch eine Koordinierungsstelle eingefordert. Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wird empfohlen, eine solche Koordinierungsstelle für den Ausbau der Bundesschienenwege und deren stadträumliche Bedeutung in München einzurichten.

Die Koordinierungsstelle soll dabei Informationen über die Ausbauplanungen und die Auslastung des Schienennetzes in Stadt und Region, in Bestand und Prognose einholen und als fachlicher Kooperationspartner der Landeshauptstadt München für die Bahn und den Bund fungieren. Hierbei stellt sie auch eine wichtige Schnittstelle zum geplanten Mobilitätsreferat im Referat für Stadtplanung und Bauordnung dar.

Die Koordinierungsstelle soll in alle Projekte, die die Infrastruktur im Schienenfernverkehr betreffen, eingebunden werden und vertritt aktiv eine gesamtstädtische, an den stadtentwicklungsplanerischen Zielsetzungen der Landeshauptstadt München orientierte Position gegenüber der Bahn und dem Bund. Bei der Formulierung einer gesamtstädtischen Position ist dabei die Kooperation mit der Münchner Wirtschaft und dem Umland unabdingbar. Die Koordinierungsstelle fungiert auch als Informations- und Anlaufstelle für die Bürgerinnen und Bürgern.

Es wird vorgeschlagen, im Rahmen des nächsten Eckdatenbeschlusses zum Haushalt und Personal im Jahr 2020 eine „Koordinierungsstelle stadtentwicklungsplanerische Integration von überörtlichen Infrastrukturprojekten“ im Referat für Stadtplanung und Bauordnung einzurichten, die auch der stadtentwicklungsplanerischen Bedeutung der Projekte Rechnung trägt.

c) „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 DB AG und von daher weder zuständig noch – allein schon aufgrund mangelnder Datenverfügbarkeit – in der Lage, die gewünschte Untersuchung durchzuführen. Perspektivisch soll sich die oben angesprochene Koordinierungsstelle hier einbringen und die Münchner Interessen gegenüber dem Freistaat Bayern verstärkt vertreten.

d) „Die neuen Gleistrassen im Bereich der Truderinger und der Daglfinger Kurven sind niveaugleich fortzuführen, sodass die Troglage in der Höhe gehalten und in ein künftiges Tunnelbauwerk im Bereich des Streckenabschnitts Zamdorf – Johanneskirchen überführt werden kann. Die Landeshauptstadt München wirkt als Planungspartner der DB Netz AG darauf hin, dass beide Projektabschnitte (Truderinger/Daglfinger Kurve und der viergleisig auszubauende Streckenabschnitt) nicht singulär betrachtet werden, sondern endlich eine gesamtplanerische Lösung erarbeitet und realisiert wird.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die DB AG zum wiederholten Male schriftlich aufgefordert sicherzustellen, dass durch die Daglfinger Kurve keine Vorfestlegung auf eine Grobvariante für den viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing – Johanneskirchen stattfindet. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat zur Klärung der Frage, ob eine gleichzeitige Realisierung der Projekte möglich sei, bei der DB Netz AG nachgefragt und folgende Antwort vom 12.04.2019 erhalten (siehe auch Antwortschreiben zum BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05798)

„Die in Ihrer Anfrage geforderte gemeinsame Realisierung der Projekte „Daglfinger und Truderinger Kurve“ (DTK) und „Viergleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen“ ist auf Grund von mehreren Faktoren nicht umsetzbar:

- Beide Maßnahmen sind im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthalten und unabhängig voneinander zur Abwicklung des prognostizierten Güterverkehrs dringend notwendig.
- Die Daglfinger Kurve muss mit ihrer höhenfreien Kreuzung südlich von Daglfing möglichst zeitnah zur Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke realisiert werden, um Güter- und Personennahverkehr zu entflechten und somit die Bewältigung der Mehrungen der Flughafen-S-Bahn aufgrund der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu gewährleisten.
- Die Projekte befinden sich in unterschiedlichen Planungsphasen. Die DTK ist bereits mitten in der Entwurfsplanung, während sich das Projekt für den viergleisigen Ausbau erst in einem Variantenauswahlverfahren der sogenannten Grobvariantenuntersuchung zur Festlegung der Höhenlage der Trasse und somit in der ersten Phase der Vorplanung befindet.



- Der Neubau der Truderinger Kurve steht im Übrigen in keinem direkten Zusammenhang zum viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen.“

Die Aufteilung von Planungen in Einzelprojekte oder Teilabschnitte obliegt grundsätzlich dem ausführenden Bauträger, in diesem Fall der DB AG. Die Landeshauptstadt München wird die Forderung nach einer abgestimmten Planung jedoch auch weiterhin gegenüber der DB AG vertreten.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06280 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 26.11.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

#### **4.4 Daglfinger und Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange - alternative Trassenführung, Lärm-, Erschütterungs- und Emissionsschutz sowie Beteiligung und Information der Bürgerschaft im 15. Stadtbezirk**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05911

des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem vom 14.03.2019

Der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem hat am 14.03.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 05911 beschlossen. Darin wird Herr Oberbürgermeister Reiter gebeten, im Referat für Stadtplanung und Bauordnung für das Bahnprojekt „Daglfinger und Truderinger Kurve“ der DB Netze AG eine Ansprechpartnerin bzw. einen Ansprechpartner zu ernennen, bei dem alle innerstädtischen „Fäden zusammenlaufen“ (siehe Anlage 5).

Hierzu wird auf die Ausführungen unter 4.3 b) verwiesen, wonach das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Aufbau einer Koordinierungsstelle befürwortet. Solange erfolgt die verantwortliche Begleitung entsprechender Bahnprojekte weiterhin durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Unterstützung durch die jeweils betroffenen Fachdienststellen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 05911 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem am 14.03.2019 wird entsprochen.

#### **4.5 ABS 38 Planung und Bahnverkehrsbelastung in Trudering**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02866 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 10.10.2019

Die Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem hat 10.10.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02866 (Anlage 6) beschlossen. Im Rahmen der Empfehlung wurden vier Forderungen betreffend die Begleitung von Bahnprojekten von Seiten der Landeshauptstadt München beschlossen, welche im Folgenden dargelegt werden:

a) „Die LHST München wird aufgefordert eine zentrale, koordinierende und politisch u. fachlich verantwortliche Bearbeitung aller München betreffenden Bahnprojekte aus einer Hand zu organisieren und sicher zu stellen.“

Hierzu wird auf die Ausführungen unter 4.3 b) verwiesen, wonach das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Aufbau einer Koordinierungsstelle befürwortet. Solange erfolgt die

verantwortliche Begleitung entsprechender Bahnprojekte weiterhin durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Unterstützung durch die jeweils betroffenen Fachdienststellen.

b) „Für die Aufgaben der LHST München ist eine Ansprech- u. Informationsstelle für die betroffenen Bürger und deren Initiativen einzurichten.“

Hierzu wird auf die Ausführungen unter 4.3 b) verwiesen, wonach das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Aufbau einer Koordinierungsstelle befürwortet. Die genannte Stelle kann jedoch nur Interessen bündeln und die gesamtstädtische Haltung bezüglich laufender Projekte der DB AG wiedergeben. Für Auskünfte, die die Planungen der DB AG betreffen, bleibt weiter die DB AG als Projektverantwortliche Ansprechpartnerin.

c) „Die LHST München muss mit allen Ihr zur Verfügung stehenden politischen und rechtlichen Mitteln sicherstellen, dass die von den Bahnprojekten in München Betroffenen im Sinne der Suche nach der besten Lösung, den gleichen Standard in der Planung und der Bauausführung wie z.B. im Inntal erhalten.“

Selbstverständlich bringt sich die Landeshauptstadt München im Rahmen ihrer Möglichkeiten als Trägerin öffentlicher Belange und Eisenbahnkreuzungspartnerin im Sinne der bestmöglichen Lösung für Betroffene in die Planungen der DB AG ein. Projektverantwortlich ist jedoch allein die DB AG, die im Auftrag des Bundes plant. Herr Oberbürgermeister Reiter hat jedoch in seinen Schreiben an den Freistaat und den Bund eine Szenarienbetrachtung ähnlich wie im Inntal, die über die rechtlich zu berücksichtigende Prognose 2030 hinaus geht, angeregt.

d) „Die LHST München bringt sich in die laufenden und anstehenden Planungen der DB Netz mit dem Ziel ein, dass ein Gesamtkonzept und eine Gesamtplanung von Moosach/Allach bis Grafing entwickelt wird. Diese Gesamtplanung ist die Voraussetzung für das Ausbauprogrammes des Bahnverkehrs in München, wie es auch im Münchner Verkehrskonzept niedergelegt ist oder werden soll.“

Wie ausgeführt, sind die Einflussmöglichkeiten der Landeshauptstadt München bei Projekten, die in der Verantwortlichkeit der DB AG liegen stark begrenzt. Dazu gehört auch, wie die Projekte zusammengestellt oder organisiert werden. Ein gewisser Überblick ist durch die Projektseite zum „Bahnausbau Region München“ ([www.bahnausbau-muenchen.de](http://www.bahnausbau-muenchen.de)) der Deutschen Bahn gegeben. Grundsätzlich teilt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Auffassung, dass die Projekte der DB AG aufeinander abgestimmt und mögliche Wechselwirkungen berücksichtigt werden müssen. Hierbei müssen insbesondere auch Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Personenverkehr Berücksichtigung finden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02866 der Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem am 10.10.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Kommunalreferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt. Die inhaltlichen Änderungen des Baureferates sowie Änderungen der das Baureferat betreffenden Antragspunkte der Referentin im Rahmen der Mitzeichnung wurden übernommen.

## **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13 - Bogenhausen, 14 – Berg am Laim und 15 – Trudering-Riem wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben Stellungnahmen abgegeben (Anlagen 7, 8 und 9), auf welche im Folgenden eingegangen wird.

## **Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem**

Der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirks Trudering-Riem teilt in seiner Stellungnahme vom 19.11.2019 mit, dass die Vorlage als nicht ausreichend erachtet wird und der Größe des Vorhabens nicht gerecht wird. Die Vorlage wurde daher an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Überarbeitung zurückgegeben. Als Gründe werden die nachfolgenden Punkte angeführt.

Vorab weist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung darauf hin, dass die Beschlussvorlage aufgrund der Rückmeldungen der Bezirksausschüsse ein einigen Teilen angepasst wurde. So wurde beispielsweise der Wunsch nach einer Koordinierungsstelle aufgenommen.

a) „In der Vorlage findet sich keinerlei Beantwortung der Anträge der Stadtratsfraktionen, der BA-Fraktionen aller betroffenen BAs, der BAs, der Bürgerversammlungen.“

Im Rahmen der Beschlussvorlage werden die genannten, zum Erstellungszeitpunkt im Referat für Stadtplanung und Bauordnung eingegangenen Anträge behandelt. Die Behandlung weiterer Anträge oder Empfehlungen, die erst nach Erstellung der Vorlage, während oder nach der BA-Anhörung eingegangen sind, wird gesondert erfolgen.

b) „Der BA 15 fordert weiterhin einen sachkundigen Projektverantwortlichen als Ansprechpartner bei der Stadtverwaltung für die betroffenen Bürgerinnen und Bezirksausschüsse, derzeit am sinnvollsten angesiedelt beim Planungsreferat. Der BA regt an, dass sich die LHM um Sitz und Stimme im Projektbeirat ABS 38 bemüht.“

Hierzu wird auf die Ausführungen unter 4.3 b) verwiesen, wonach das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Aufbau einer Koordinierungsstelle befürwortet. Solange erfolgt die verantwortliche Begleitung entsprechender Bahnprojekte weiterhin durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Unterstützung durch die jeweils betroffenen Fachdienststellen.

Der Projektbeirat der Ausbaustrecke ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing erörtert derzeit keine verkehrsplanerischen Themenfelder auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München. Hier geht es hauptsächlich um den Ausbau der Strecke Markt Schwaben – Mühldorf - Freilassing. Im Bereich der Daglfinger Kurve und Truderinger Kurve steht die Landeshauptstadt München im direkten Dialog mit der DB AG.

c) „Die Verwaltung der Stadt München hat die neuen Verkehrsmengenszenarien für das Inntal in ihren Auswirkungen auf den Planungsraum darzustellen und zu bewerten.“

Die Szenarien im Nordzulauf zum Brennerbasistunnel sind nicht vergleichbar mit Verkehrsprognosen im Bereich der Daglfinger und Truderinger Kurve, Truderiner Spange sowie dem

viergleisigen Ausbau Daglfing - Johanneskirchen, welche rein rechtlich für das Planfeststellungsverfahren relevant sind. Die unter anderem für den Lärm- und Erschütterungsschutz maßgebenden Verkehrsprognosen sind eigenständig zu erstellen. Sie müssen erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von der DB AG vorgelegt werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die DB AG jedoch gebeten, die maßgeblichen Güterverkehrsprognosen für die genannten Streckenabschnitte einschließlich der sich durch den Brennerbasistunnel zusätzlich ergebenden Verkehre vorab zur Verfügung zu stellen. Weiterhin wurde die DB AG aufgefordert, die Szenarien aus dem Inntal einzuordnen und ihre Bedeutung für die Zugzahlen in München darzustellen.

d) „Die Bürger des Stadtbezirks und insbesondere des Gleisdreiecks Trudering ertragen zur Zeit in der Spitze 800 Zugbewegungen pro Tag. Durch die steigenden Verkehrszahlen werden die Emissionen ebenfalls zunehmen. Aus diesem Grund ist eine Bewertung dieser steigenden Emissionen und die Auswirkungen auf die Bewohner durch das Planungsreferat vorzunehmen. Emissionsschutz ist nach den Vorgaben für Neubauten auch für bestehende Gleise anzuwenden, d.h. Lärm- und Erschütterungsschutz ist nach Neubaustandart auszuführen.“

Für das Thema Immissionsschutz ist gemäß Aufgabengliederungsplan der Landeshauptstadt München das Referat für Gesundheit und Umwelt zuständig. Zur genannten Fragestellung wurde daher das Referat für Gesundheit und Umwelt um eine Stellungnahme gebeten, welche sich wie folgt darstellt:

„Die Planungen der DB AG zu den Projekten Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange befinden sich derzeit im Stadium der Vor- und Entwurfsplanung. Es stehen gegenwärtig noch verschiedene Trassenvarianten in der Diskussion. Die DB AG hat bisher keine schall- und erschütterungstechnischen Gutachten vorgelegt.

Fest steht jedoch, dass die Planungen der DB AG (Neubau der Daglfinger und der Truderinger Kurve, Erweiterung der Truderinger Spange um ein durchgehendes zusätzliches Gleis) jeweils einen Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge nach den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auslösen.

Als sogenannte Lärmvorsorge ist beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert wird. Lärmvorsorge erfolgt als sogenannte aktive Maßnahme durch Schallschutzmaßnahmen am und neben dem Gleis (z.B. Schallschutzwände). Reichen die aktiven Maßnahmen nicht aus oder kommen sie aus anderen Gründen nicht in Betracht, werden sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden durchgeführt (z.B. Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter). Bei der Lärmvorsorge sind die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB (A)		
<b>(ausgewählte) Gebietskategorien</b>	<b>Tag (6 bis 22 Uhr)</b>	<b>Nacht (22 bis 6 Uhr)</b>
reine/allgemeine Wohngebiete	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54



Für die durch den künftigen Schienenverkehr verursachten Erschütterungen sind die Vorgaben der DIN 4150-2 zu beachten. Hierin werden Anhaltswerte für Erschütterungseinwirkungen von Schienenwegen auf Menschen in Gebäuden genannt, bei deren Einhaltung erwartet werden kann, dass in der Regel erhebliche Belästigungen vermieden werden. Können die Vorgaben der DIN 4150-2 nicht eingehalten werden, sind entsprechende Erschütterungsminierungsmaßnahmen umzusetzen.

Für die Beurteilung der Zulässigkeit von Immissionen des sekundären Luftschalls werden für den Schienenverkehr im Allgemeinen die Vorgaben der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) herangezogen.

Sobald die DB AG entsprechende Gutachten zum Schall- und Erschütterungsschutz vorlegt, werden diese vom Referat für Gesundheit und Umwelt geprüft. Im weiteren Verfahren wird sich das Referat für Gesundheit und Umwelt im Rahmen der Beteiligung für den bestmöglichen Schall- und Erschütterungsschutz für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner einsetzen.“

e) „Bei der Planung der Bahn soll nicht nur die bestehende Bebauung berücksichtigt werden, sondern auch die Planungsgebiete Heltauer Straße, Arrondierung Kirchtrudering und Rapenweg.“

Inwiefern die genannten Planungen von Seiten der DB AG berücksichtigt werden müssen, hängt davon ab, ob bei Eintritt der Veränderungssperre, welche mit der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen beginnt, eine verfestigte Planung der Landeshauptstadt München vorliegt. Maßgeblich ist also der Zeitpunkt der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen (von Seiten der DB AG) und das Vorliegen einer verfestigten Planung (von Seiten der Landeshauptstadt). Sowohl die Zeitschiene der DB AG wie auch die Zeitschienen der genannten Projekte sind aktuell noch nicht endgültig abzusehen. Für die genannten Vorhaben sind die jeweiligen Grundsatz- und Eckdatenbeschlüsse im Jahr 2020 oder später geplant, die Billigungs- oder Satzungsbeschlüsse folgen in den darauffolgenden Jahren. Die zuständigen Stellen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung sind jedoch mit der DB AG im Gespräch, um die Planungen auch vorab möglichst gut aufeinander abzustimmen. Ein entsprechender Lärmschutz gemäß den gesetzlichen Bestimmungen wird in jedem Fall geleistet.

f) „Ausdrücklich verweisen wir nochmals auf die geplante Streckenführung zum Brennerbasistunnel entlang des Bestandes und der in Planung befindlichen Baugebiete. Zum Schutze der Bürgerinnen und Bürger fordern wir für den Münchner Osten, die Einhausung der Bahnstrecke, die durch das Gebiet des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem führt und zu einem starken Anstieg der Emissionen führten wird. Die LH München wird aufgefordert tätig zu werden und alle Möglichkeiten auszuschöpfen, damit diese Forderung bei DB-Netz zum Schutze der Bevölkerung durchgesetzt wird. Die Finanzierung einer Einhausung sollte aus Mehreinnahmen des Bundeshaushaltes, bei dem derzeitigen Einnahmeüberschuss aus Steuergeldern möglich sein.“

An dieser Stelle wird auf die Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt zum Thema Immissionsschutz unter d) verwiesen. Ob bauliche Maßnahmen notwendig sind, kann demnach aktuell noch nicht beurteilt werden.

g) „Das Verschwenken der Riemer Straße wird kategorisch abgelehnt.“

Das Verschwenken der Riemer Straße wird notwendig, da durch die Planungen der DB AG nun mehr Gleise überspannt werden müssen und die Riemer Straße demnach länger auf einem höheren Niveau geführt werden muss. Die Abstände zwischen dem Knotenpunkt Schatzbogen und dem Knotenpunkt Rennbahnstraße sind zu kurz für die Entwicklungslängen der Rampen in Bestandslage.

h) „Oberbürgermeister Dieter Reiter und das Planungsreferat werden aufgefordert, gegenüber der Bahn AG, dem Bundesverkehrsministerium und dem Freistaat Bayern die verkehrsentwicklungsplanerischen Ziele der Stadt München zu kommunizieren und eine Entlastung vom überregionalen Güter-Durchgangsverkehr einzufordern. Von Seiten der Landeshauptstadt München ist daher weiterhin auf einen vollständigen und leistungsfähigen Ausbau der Umfahrungsstrecke Regensburg - Mühldorf - Rosenheim und die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans hinzuwirken.“

Die Zielsetzung der Landeshauptstadt München „den Bahnknoten München grundsätzlich vom überregionalen Güterverkehr zu entlasten“ gilt, wie oben ausgeführt, 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 hat ein großer Anteil des Schienengüterverkehrs seine Quelle oder sein Ziel in München beziehungsweise ist durch die Situierung des Rangierbahnhofs München Nord und den Umschlagbahnhof München Riem nicht verlagerbar. 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. Darüber hinaus hat sich Herr Oberbürgermeister Reiter mit Schreiben vom 10.01.2020 an Bundesminister Scheuer, an den DB-Konzernbevollmächtigten für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, sowie an Staatsminister Dr. Reichhart geschrieben und die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Planung unter Berücksichtigung der Belange der Landeshauptstadt München betont.

i) „Die Stadt München wird aufgefordert, zeitnah eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, inwiefern der - erhebliche - Durchgangsgüterverkehr auf der Strecke von Rosenheim nach München auf eine Trasse entlang der A99 zwischen Haar und München- Karlsfeld geführt werden kann, wo er in die vorhandene Güter-Umgebungsbahn entlang der Eschenrieder Spange einmünden kann. Bei der baulichen Ausführung ist eine Anlehnung an die 15 km lange Umfahrung Innsbruck vorstellbar, die seit 1994 in Betrieb ist und seinerzeit 211 Mio. Euro kostete. Demnach könnte der Güterverkehr auf aufgeständerten Trogbriücken auf der Trasse der A99 geführt werden. Bei der Machbarkeitsstudie ist zu berücksichtigen, dass der vorhandene Nordring so vom Durchgangsgüterverkehr entlastet wird und dort Kapazität für

eine S-Bahnnutzung ohne zusätzliche Streckengleise zur Verfügung stünde. Letztlich könnte auch der vierspurige Ausbau zwischen Daglfing und Oberföhring entfallen.“

Für die Bahninfrastruktur ist der Bund alleinverantwortlich zuständig. Die DB AG wurde deshalb vom Bund beauftragt, die Planungen für die im Vortrag angesprochenen Vorhaben einzuleiten und nach deren Abschluss die Planfeststellungsanträge einzureichen. Die Landeshauptstadt München ist nicht Aufgabenträger für den Schienengüterverkehr auf dem Streckennetz der DB AG und von daher weder zuständig noch – allein schon aufgrund mangelnder Datenverfügbarkeit – in der Lage, die gewünschte Machbarkeitsstudie durchzuführen bzw. in Auftrag zu geben. Hinsichtlich der auch im Zusammenhang mit dem DB-Nordring angesprochenen Fragestellungen zur künftigen Kapazität und den Ausbaunotwendigkeiten im Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn- und Regionalzugverkehr) ist auf die derzeit im Auftrag des zuständigen Freistaates Bayern laufende umfangreiche Machbarkeitsstudie zum Bahnausbau Region München hinzuweisen. Dabei sind auch die Zusammenhänge mit dem Schienengüterverkehr zu betrachten.

### **Bezirksausschuss 14 Berg am Laim**

Der Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirks Berg am Laim teilt mit Stellungnahme vom 28.11.2019 folgenden Beschluss mit:

„Der BA 14 begrüßt grundsätzlich, dass sich die LH München jetzt aktiv mit der Thematik befasst und eigene Standpunkte und Interessen formuliert. Allerdings bleibt die Beschlussvorlage bisher hinter den Erwartungen der örtlichen Bezirksausschüsse und der Bürgerschaft zurück. Der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim schließt sich deshalb dem Beschluss des BA 15 Trudering-Riem an (mit Ausnahme der nur örtlich relevanten Punkte e und g).

Zusätzlich fordert der BA 14 die Berücksichtigung des folgenden Punktes:

„Die Landeshauptstadt München möge gegenüber der Deutschen Bahn klarstellen, dass die deutliche Mehrung des Güterverkehrs nicht zu einer Einschränkung der Kapazitäten für den aktuell zu bewältigenden Personenverkehr und mögliche Angebotssteigerungen führen soll. Insbesondere bittet der Bezirksausschuss Berg am Laim um eine klare Aussage dazu, dass der die Stationen im Stadtbezirk betreffende S-Bahnverkehr hierdurch keine Einschränkung auch in seiner möglichen weiteren Entwicklung erfährt.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilt die Auffassung, dass eine Mehrung des Güterverkehrs nicht zu einer Einschränkung der Kapazitäten für den Personenverkehr führen darf. Die S-Bahnstationen in Berg am Laim betrifft diese Thematik jedoch nicht, da hier Personen- und Güterverkehr getrennt geführt werden.

## **Bezirksausschuss 13 Bogenhausen**

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirks Bogenhausen teilt mit vorläufiger Stellungnahme vom 11.12.2019 folgenden Beschluss mit (siehe Anlage 9c):

„Eine Planung, bevor eine Variantenentscheidung gefallen ist, wird abgelehnt. Das Hearing muss vor dem Stadtratsbeschluss erfolgen. Deutsche Bahn und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden in die nächste Sitzung eingeladen. Der BA behält sich eine weitergehende Stellungnahme vor.“

In der vorliegenden Beschlussvorlage geht es um die grundlegende Information des Stadtrats darüber, dass eine große Schieneninfrastrukturmaßnahme seitens der DB AG vorbereitet wird. Damit soll die städtische Verwaltung beauftragt werden, die Interessen der Landeshauptstadt München bereits im Vorfeld des offiziellen Planfeststellungsverfahrens einzubringen. In der Vorlage wurde zwischen Bereichen, die von der Variantenentscheidung betroffen sind und Bereichen die von der Variantenentscheidung nicht betroffen sind unterschieden. Sobald die Ergebnisse der Variantenuntersuchung vorliegen, wird der Stadtrat und die betroffenen Bezirksausschüsse zu den dann relevanten Bereichen erneut befasst.

Das Hearing wird, wie oben dargestellt, in Form einer Einladung der DB AG in die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, in der die vorliegende Beschlussvorlage behandelt wird, durchgeführt, so dass offene Fragen direkt an die Verantwortlichen der DB AG gerichtet werden können.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung steht den Bezirksausschüssen grundsätzlich immer für Fragen zur Verfügung. Daher haben Vertreterinnen und Vertreter des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sowie der DB AG am 09.01.2020 an der Sitzung des Unterausschusses Planung des Bezirksausschuss 13 Bogenhausen teilgenommen.

In seiner Stellungnahme vom 15.01.2020 teilt der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirks Bogenhausen darüber hinaus mit (siehe Anlage 9d):

„1. Der Bezirksausschuss erneuert seine Forderung nach einer einheitlichen Planung bezüglich Truderinger und Daglfinger Kurve sowie dem viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts.

2. Des Weiteren fordert der Bezirksausschuss eine Erhaltung des Hüllgrabens. Dies beinhaltet, dass keinerlei Beeinträchtigung des Hüllgrabens erfolgt.

3. Der Bezirksausschuss fordert außerdem die Vorlage der der Planung zugrundeliegenden Verkehrszahlen, einschließlich aller Prognosen unter Einbeziehung der Verkehrsbewegungen des zukünftigen Brenner-Basistunnels und dem Ausbau der Strecke München – Mühltal.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung befürwortet eine einheitliche und abgestimmte Planung von Daglfinger Kurve und dem viergleisigen Ausbau der Strecke Johanneskirchen – Daglfing. Durch die Planungen der Daglfinger Kurve darf keine Vorfestlegung auf eine der Varianten für den viergleisigen Ausbau stattfinden. Dies hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gegenüber der DB AG mehrfach betont (siehe dazu auch 4.3 d).



Die Daglfinger Kurve soll den Hüllgraben südlich der Grasbrunner Straße queren. Dieser müsste wegen der Tieflage der Bahntrasse gedükert werden, was unter Verweis auf das in der EU-Wasserrahmenrichtlinie verankerte Verschlechterungsverbot vermieden werden soll. Stattdessen ist vorgesehen, den Hüllgraben südlich der Kfz-Verwahrstelle abzuleiten und in einem weitgehend offenen Gerinne südlich der Heltauer Straße zu führen, bevor es in Kirchtruding in den Truderinger Hüllgraben geleitet wird. Dies bedeutet tatsächlich eine Veränderung des Wasserregimes im nördlich der Ableitung gelegenen Teil des Hüllgrabens. Andererseits kann ein offenes Gerinne die ökologische Qualität des Gewässers insgesamt verbessern und darüber hinaus die Chance für eine Verbesserung der Naherholungsmöglichkeiten im Bereich des neuen Verlaufs bieten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die Planungen der DB AG auch hinsichtlich des Gewässerumbaus kritisch und konstruktiv begleiten, insbesondere auch was die Wasserführung unterhalb der Ausleitungsstelle und den naturschutzfachlichen Ausgleich – auch der bestehenden Ausgleichsflächen – betrifft, die durch die Maßnahme beeinträchtigt werden können.

Zur Thematik der Zugzahlen wird auf die Ausführungen unter 4.3 b) sowie die Antwort zur Stellungnahme des Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem verwiesen, wonach die Landeshauptstadt München diese Zahlen bereits von Seiten der DB AG angefordert und um eine Einordnung der Bedeutung der Szenarien, die für das Inntal in Zusammenhang mit dem Brennerbasistunnel erstellt wurden, für die Streckenabschnitte in München gebeten hat.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13 - Bogenhausen, 14 – Berg am Laim und 15 – Trudering-Riem haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ausführungen zum aktuellen Stand der Planungen der Deutschen Bahn AG zu den Projekten Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange werden zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt im Benehmen mit dem Baureferat, im Zuge der genannten Projekte die Planungen der DB AG zu begleiten und, wo möglich, Verbesserungen insbesondere hinsichtlich Schutzes der Anwohnerinnen und Anwohner, des Straßen-, Rad- und Fußwegenetzes unter Berücksichtigung der Maßgaben des Radentscheids, der Freiraumvernetzung sowie der umweltrelevanten Aspekte im Benehmen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt für die umliegenden Stadtgebiete zu erzielen.
2. Der Stadtrat begrüßt die Prüfung der Alternativplanung der Anwohnerinnen und Anwohner durch die DB AG. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, nach Vorliegen der Ergebnisse der Variantenuntersuchung den Stadtrat gesondert zu informieren.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt im Benehmen mit dem Baureferat, die Planungen einer Fuß- und Radverbindung zwischen Daglfing und Berg am Laim/Trudering weiterzuverfolgen und in die weiteren Planungen der DB AG einzubringen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt im Benehmen mit dem Baureferat, die Planungen einer Fuß- und Radverbindung zwischen Berg am Laim und Riem/Dornach weiterzuverfolgen und in die weiteren Planungen der DB AG einzubringen.
5. Der Stadtrat stimmt grundsätzlich den vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgesehenen Ausbaumaßnahmen im Einzelnen wie folgt zu:
  - a) Bahnübergang Graf-Lehndorff-Straße: Ersatz des bestehenden Bahnübergangs durch eine für Rettungsfahrzeuge und Radverkehr passierbare Personenunterführung
  - b) Straßenüberführung Riemer Straße: Verlegung der bestehenden Straßenüberführung und Schaffung der Abbiegemöglichkeit Riemer Straße – Landshamer Straße, Führung von Fuß- und Radverkehr über ein gesondertes Querungsbauwerk
  - c) Straßenüberführung Rappelhofstraße: Berücksichtigung einer möglichen Verlängerung der Straßenbahn Richtung Daglfing sowie Fuß- und Radverkehrsanlagen
  - d) Grasbrunner Straße: Verlegung der Grasbrunner Straße und Wiederherstellung gemäß dem aktuellen Ausbauzustand mit Berücksichtigung einer Fuß- und Radwegverbindung
  - e) Erneuerung Personenunterführung München – Aschheim: Prüfung eines barrierefreien Ausbaus der bestehenden Personenunterführung sowie eines Ausbaus gemäß Anforderungen an eine Fahrradhaupttroute nach Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, für die unter Punkt 5 genannten Maßnahmen die ausgeführten Forderungen der Landeshauptstadt München weiterzuentwickeln und im Benehmen mit dem Baureferat in die Planungen der DB AG einzubringen.

7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die DB AG erneut bitten, die maßgeblichen Güterverkehrsprognosen für die relevanten Strecken im Stadtgebiet München einschließlich der sich durch den Brennerbasistunnel zusätzlich ergebenden Verkehre zur Verfügung zu stellen.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Vorbereitungen für den Aufbau einer „Koordinierungsstelle stadtentwicklungsplanerische Integration von überörtlichen Infrastrukturprojekten“ aufzunehmen und dem Stadtrat im nächsten Eckdatenbeschluss zu Haushalt und Personal einen Ausführungsvorschlag zu unterbreiten.
9. Das Baureferat wird gebeten, sich die ab dem Jahr 2020 erforderlichen Planungsmittel in Höhe von gesamt ca. 250.000 € aus der „Pauschale, Vorlaufende Planungskosten für Straßen und Brückenbau“ (Finanzposition 6300.950.9920.0) auf dem Büroweg von der Stadtkämmerei bereitstellen zu lassen.
10. Das Baureferat wird gebeten, den zusätzlichen Personal- und Mittelbedarf zu konkretisieren, mit dem Personal- und Organisationsreferat abzustimmen und 2020 zum Eckdatenbeschluss 2021 anzumelden.
11. Das Baureferat wird gebeten, die Planungen zur Umlegung des Hachinger Bachs / Hüllgrabens / Truderinger Hüllgrabens weiterhin aktiv zu begleiten und dabei insbesondere auch die Stärkung der Parkmeile zwischen dem Gleispark Baumkirchen und dem Riemer Park zu forcieren.
12. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die Planungen der anzupassenden öffentlichen Verkehrsflächen zum Vorhaben entsprechend seiner Zuständigkeiten inhaltlich zu begleiten.
13. Das Kommunalreferat wird gebeten, die Planungen und damit einhergehende Grundstücksangelegenheiten entsprechend seiner Zuständigkeiten inhaltlich zu begleiten.
14. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05462 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL, DIE LINKE vom 04.06.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05784 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Helmut Schmidt, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Cumali Naz vom 08.08.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06280 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 26.11.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
17. Der Antrag Nr. 14-20 / B 05911 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem vom 14.03.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
18. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02866 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem am 10.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
19. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

### IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

### V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt
2. An die Bezirksausschüsse 13, 14, 15
3. An das Baureferat
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/11, I/31, I/34; I/01 BVK
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II, II/31P, II/32P, II/6
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
11. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/34.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3