



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2020: TOP ö2

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

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15609

Änderungs-/ Ergänzungsantrag

Ziff. 1 bis 6	Wie im Antrag der Referentin.
Ziff. 7 ergänzt	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. Hierbei ist insbesondere auf eine Einordnung der Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 auf dem Brennerkorridor und deren Bedeutung für die Landeshauptstadt München zu drängen.
Ziff. 8 bis 19	Wie im Antrag der Referentin.

gez.

Heide Rieke
Christian Müller
Renate Kürzdörfer

Hans Dieter Kaplan
Jens Röver

Stadtratsmitglieder

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 12. Februar 2020**

**Top 2: Truderinger und Daglfinger Kurve sowie Erschließung von
Pferdesportflächen im Münchner Nordosten**

Änderungsantrag

- Punkt 1 Wie Punkt 1 des Antrages der Referentin
- Punkt 2 **neu** 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. **Die betroffenen Bezirksausschüsse sind ebenfalls zu informieren.**
- Punkt 3 **neu** 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. **Dabei ist im weiteren Verfahren auch eine Verbindung im Gleisdreieck bis zum S-Bahnhof Berg-am-Laim zu prüfen, wie von den betroffenen Bezirksausschüssen beantragt.**
- Punkt 4 Wie Punkt 4 des Antrages der Referentin
- Punkt 5 **neu** 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: **Vorrangig wird geprüft, ob die Kfz-Verkehre auf der Riemer Straße (ca. 700 m) während der Baustellenphase der Brücke am Tierheim temporär auf die BAB 94 zwischen den Anschlussstellen an der Rennbahnstraße und östlich des Schatzbogen umgeleitet werden können. Erst nachrangig wird die Verlegung der Straßenüberführung an der Riemer Straße weiterverfolgt.** Die Führung von Fuß- und Radverkehr erfolgt 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

Punkte 6 - 7 Wie Punkte 6 – 7 des Antrages der Referentin

Punkt 8 **neu** 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. **Nachtragshaushalt für 2020 anzumelden.**

Punkte 9 - 13 Wie Punkte 9 – 13 des Antrages der Referentin

Punkt 14 **neu** **Das Referat bleibt beauftragt, nach Abschluss der Grobplanungen für die Neubauplanungen der Bahn für den Abschnitt Daglfing – Johanneskirchen (Tunnel – Troglage – oberirdisch) ein Hearing zum Gesamtkomplex Bahnanlagen im Münchner Norden und Nordosten unter Teilnahme des Bundesverkehrsministeriums, des Freistaat Bayern und der Bahn durchzuführen (siehe Anlage 2). Der Antrag Nr. 14-20 / A 05462 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL, DIE LINKE vom 4.6.2019 bleibt damit aufgegriffen.**

Punkte 15 - 19 Wie Punkte 15 – 19 des Antrages der Referentin

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Initiative: Herbert Danner, Katrin Habenschaden, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher
Mitglieder des Stadtrates

	<p>Fragen zur Sitzung des Ausschusses des Stadtrates der LHM für Stadtplanung und Bauordnung 12.02.2020</p>
<p>Status</p>	<p>Für welche Verkehrsmengen sind die Strecken von Johanneskirchen bis München Trudering zurzeit ausgelegt.</p> <p>Antwort DB Netz AG: Aussagen zur derzeitigen Kapazitätsgrenze der Bestandsstrecke im Abschnitt Daglfing-Johanneskirchen bedürfen einer differenzierten Betrachtung. Etwa 200m nördlich des Bahnsteigs Daglfing (ca. auf Höhe der Memeler Straße) bis nach Johanneskirchen liegt die theoretische Kapazitätsgrenze in diesem zweigleisigen Abschnitt bei 360 Zügen über 24 Stunden für beide Richtungen. Allerdings kann diese Kapazität aufgrund einer höhengleichen Kreuzung im Bahnhof Daglfing an diesem Konfliktpunkt nicht erreicht werden!</p> <div data-bbox="502 851 1385 1288" data-label="Diagram"> </div> <p>Zur näheren Erläuterung: Güterzüge nach Trudering können den Konfliktpunkt nur in den freien Zeitfenstern zwischen den in Richtung Flughafen verkehrenden S-Bahnen der Linie S8 befahren. Vorrang in der Betriebsabwicklung haben die S-Bahnen, so dass der S-Bahn-Takt den limitierenden Faktor für den Güterverkehr in der heutigen Situation darstellt.</p>
<p>ABS 38</p>	<p>Was waren die Gründe die Planungen zur TDKS (TDK) aus dem Projekt Knoten München herauszulösen und ABS 38 zuzuordnen.</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die Zuordnung der Truderinger Kurve zur ABS 38 erfolgte durch das BMVI im BVWP; die Daglfinger Kurve ist im BVWP dem Knoten München zugeordnet. Die Planung für beiden Kurven sind nur gemeinsam möglich, da es große Schnittstellen in Bereich Riem gibt, die ansonsten von jedem Projekt einzeln erarbeiten werden müssten.</p>

	<p>Wie sieht die Verbindung zu den anderen Projekten ABS 36 (Nordzulauf Brenner-Basis-Tunnel (BBT) München-Trudering und Knoten München) aus und wie ist die Stadt München in diese Projekte eingebunden.</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die ABS 36 wird als Schnittstellenprojekt berücksichtigt. Alle Projektteams stehen in regelmäßigen Austausch. In den beiden Planungsräumen München-Trudering – Grafing und Grafing – Großkarolinenfeld findet auch eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Die Landeshauptstadt München wird dabei mit zwei Teilnehmern bei dem voraussichtlich im Mai startenden Dialogforum Grafing – München-Trudering vertreten sein.</p> <p>Ist beabsichtigt die Freihaltetrassen für den 4 gleisigen Ausbau Mü- Markt Schwaben zu aktivieren und zusätzlich zu den bisherigen Trassen zu führen</p> <p>Antwort DB Netz AG: In der Planung der DB zur Daglfinger und Truderinger Kurve ist eine Trassenfreihaltung vorgesehen. Die Realisierung eines viergleisigen Ausbaus ist aber abhängig von der Beauftragung durch den Freistaat Bayern oder durch den Bund.</p> <p>Sind zum heutigen Zeitpunkt Gründe bekannt die eine Realisierung der Alternativ-Variante 2 nicht ermöglichen</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die detaillierte Machbarkeitsstudie ist in Erstellung, Ergebnisse liegen im Frühjahr 2020 vor.</p>
--	--

<p>Lärmschutz</p>	<p>Liegen die Emissionsgutachten für die zu planenden Varianten der TDK/ TDKS vor, insbesondere zu Lärm und Erschütterung</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die Emissionsgutachten werden im Rahmen der Entwurfsplanung erstellt. Momentan ist die Entwurfsplanung im Bereich der Alternativvarianten gestoppt und es wird die Machbarkeitsuntersuchung erstellt.</p> <p>Wenn nicht – wann ist mit der Vorlage zu rechnen</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die Entwurfsplanung kann nach dem Vorliegen des Variantenentscheids durch das BMVI als Auftraggeber gestartet werden.</p> <p>Welche Auswirkung auf Lärmemissionen hat die Steigerung der Geschwindigkeit von 30 km/h auf 100 km/h bei gleicher Verkehrsmenge im SGV</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die DB hat vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen konkret umrissenen Planungsauftrag für die Daglfinger und Truderinger Kurve, den zweigleisigen Ausbau zwischen Daglfing und</p>
--------------------------	---

	<p>Trudering sowie den viergleisigen Ausbau Daglfing - Johanneskirchen, worin auch die entsprechenden Entwurfsgeschwindigkeiten festgelegt sind. Grundlage unserer schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen bildet der Planungsauftrag in Verbindung mit der zum Zeitpunkt der Untersuchung aktuellen und gültigen Zugzahlenprognose des BVWP.</p> <p>Es ist sichergestellt, dass der gesetzlich vorgeschriebene Schall- und Erschütterungsschutz jederzeit eingehalten wird, egal ob die Strecke mit 30 km/h, 80 km/h oder 100 km/h befahren werden soll. Im 16. Bundesimmissionsschutzgesetz sind genaue Grenzwerte für den Schallschutz festgelegt, die von der DB eingehalten werden.</p> <p>Welche Auswirkungen auf Lärmemissionen hat die Steigerung der Geschwindigkeit von 30 km/h auf 80 km/h</p> <p>Antwort DB Netz AG: Siehe vorherige Frage.</p> <p>Welche Auswirkung auf Lärmemissionen haben eine mögliche 4-fache Vermehrung des Verkehrs im SGV zu den Vorgaben des BVWP 2030</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die DB Netz AG ist gesetzlich verpflichtet die jeweils aktuell gültigen Zugzahlen des BVWP der Planung zu Grunde zu legen und dementsprechende Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.</p> <p>Welche Auswirkungen auf Lärmemissionen haben eine mögliche 6-fache Vermehrung zu dem jetzt auf der Strecke geführten SGV</p> <p>Antwort DB Netz AG: Siehe vorherige Frage</p> <p>Welche zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen werden ergriffen um die Zusage des BMVI im Inntal auch beim Nordzulauf BBT umzusetzen</p> <p>Antwort DB Netz AG: Bitte um Präzisierung der Frage</p>
--	---

<p>Planungsgrundlagen/ Planungsauftrag</p>	<p>In welchem Planungsstadium befinden sich aktuell die Planungen zur TDK /TDKS</p> <p>Antwort DB Netz AG: In den Bereichen außerhalb der Alternativvarianten wird die Entwurfsplanung (EP) weitergeführt. In dem Bereich der Alternativvarianten ruht die EP und es wird eine detaillierte Machbarkeitsstudie erarbeitet.</p> <p>Welche Gründe liegen vor, die sich im Inntal (Ro-Kiefersfelden) verändernden Grundlagen der Planung (Verkehrsmengen) nicht auf die Planungen der TDK zu überführen</p>
---	--

	<p>Antwort DB Netz AG: Die viel diskutierten Szenarien für die Brennerverkehre liefern mit einer großen Schwankungsbreite verschiedene Blicke in die Zeit von 2050 und danach. Sie zeigen Potentiale, stellen aber keine Prognosen dar und dienen daher nicht als Planungsgrundlage. Deswegen ist es nicht möglich daraus Zahlen zu greifen und auf die heutigen Planungsgrundlagen der DTK anzuwenden. Das Projekt des Brennerzulaufs wird in der Genehmigung ebenso auf Prognosen zurückgreifen wie alle anderen Projekte des BVWP, darunter auch die Projekte im Münchner Osten.</p> <p>Welche Auswirkungen auf die bestehende Planung der TDKS hätte eine mögliche 4- fache Vermehrung des Verkehrs im SGV nach dem Verkehrsszenario 4 der sog. Trimode-Studie des BMVI</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die sogenannte Trimode-Studie des BMVI stellt nicht die Planungsgrundlage für die Projekte im Münchener Osten, sondern ausschließlich die Prognosezugzahlen des BVWP 2030. Daher kann diese Frage nicht beantwortet werden.</p>
--	---

<p>Planfeststellung</p>	<p>In welcher Art plant die DB Netze die Variantenentscheidung zur Trassenführung der Daglfinger Kurve, der Truderinger Kurve und des 4-gleisigen Ausbau`s Daglfing- Trudering (Truderinger Spange) zu organisieren.</p> <p>Antwort DB Netz AG: Zunächst sei vorweggeschickt, dass es sich beim Streckenabschnitt zwischen Daglfing und Trudering - anders als in der Fragestellung formuliert - nicht um einen viergleisigen, sondern um einen zweigleisigen Ausbau handelt. Die Entscheidung über die Vorzugsvariante trifft bei allen Vorhaben der Auftraggeber, der Bund auf Basis eines Vorschlags der DB AG.</p> <p>Wer ist im Vorfeld der Trassenentscheidung in die Entscheidung mit eingebunden.</p> <p>Antwort DB Netz AG: Über planungsbegleitende Gespräche sind das BMVI und das Eisenbahnbundesamt (EBA) im gesamten Planungsprozess und somit auch im Vorfeld der Variantenentscheidung eingebunden.</p> <p>Welche Entscheidungskriterien werden zur Trassenauswahlentscheidung herangezogen.</p> <p>Antwort DB Netz AG: Beim viergleisigen Ausbau wurde durch einen Experten der Uni Innsbruck unter Mitwirkung des BMVI, des Eisenbahn-Bundesamtes, und der DB ein Kriterienkatalog ausgearbeitet, in dem objektiv bewertbare technische, verkehrs- und raumplanerische Kriterien als auch Umweltaspekte sowie Kosten und Risiken enthalten sind. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Erarbeitung des Kriterienkatalogs konstruktiv-kritisch begleitet und auch die Interessen der LH München eingebracht.</p>
--------------------------------	--

	<p>Ist beabsichtigt die Trassenentscheidung nach der Verabschiedung des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) durch den Deutschen Bundestag (ist geschehen) und den Bundesrat vornehmen zu lassen.</p> <p>Antwort DB Netz AG: Das Gesetz behandelt nicht die Trassenentscheidung oder Auswahl einer Vorzugsvariante durch den Bundestag, sondern die Genehmigung des Vorhabens, also die Erteilung des Baurechts. Die Projekte, die durch das Gesetz betroffen sind wurden durch den Bundestag festgelegt. (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/beschleunigung-umweltfreundliche-verkehrsprojekte.html).</p>
--	--

<p>ETCS</p>	<p>Welche Verkehrsmengensteigerung können auf der Strecke Johanneskirchen- München Trudering im jetzigen Ausbaustand durch ETCS (European Train Control System) erreicht werden</p> <p>Antwort DB Netz AG: Im jetzigen Ausbauzustand gibt es kein ETCS und ist im jetzigen Ausbauzustand auch nicht vorgesehen. Daher kann diese Frage nicht beantwortet werden.</p> <p>Wann beginnt die Installation und wird die bestehende Strecke vor dem Abschluss der Baumaßnahmen mit ETCS ausgestattet.</p> <p>Antwort DB Netz AG: Eine Nachrüstung der Bestandsstrecke ist nicht vorgesehen.</p> <p>Können die Installation von ETCS mit den neuen Verkehrsmengen weitere Planfeststellungen auslösen?</p> <p>Antwort DB Netz AG: Nein</p>
--------------------	--

<p>Zukunftsfestigkeit der Planung</p>	<p>Wie wird die Zukunftsfähigkeit der Planungen bewertet und welchen Niederschlag findet diese in den Planungen</p> <p>Antwort DB Netz AG: In den Planungen wird die aktuelle Prognose des BVWP berücksichtigt. Sollten sich Prognosezugzahlen ändern sind die Planungen verpflichtend entsprechend anzupassen.</p> <p>In welcher Art fließen die politischen Weichenstellungen zur Erreichung der Sektorziele des Klimapaketes der Bundesregierung in die Planung ein</p> <p>Antwort DB Netz AG: Zu politischen Fragestellungen bitten wir Sie sich an die entsprechenden Stellen der Bundesregierung zu wenden.</p>
--	---

	<p>Welcher Verkehrsmengenanteil des BVWP 2030 (Knoten München/ABS 38/ABS 36) im SGV ist durch die Eröffnung des BBT ausgelöst</p> <p>Antwort DB Netz AG: Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das BMVI</p>
--	---

<p>Bürgerbeteiligung/ Bürgerdialog</p>	<p>Welche Schritte der Bürgerbeteiligung zur TDKS plant die DB Netze</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die Vorstellung der Machbarkeitsstudie erfolgt im Q2/2020. Hier werden die Planungen vorgestellt. Der Variantenentscheid durchs BMVI wird im Sommer 2020 erfolgen.</p> <p>Wann werden weitere Informationsveranstaltungen folgen und nach welcher Konzeption sollen diese durchgeführt werden</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die genauen Konzeptionen zeitlich und inhaltlich werden noch festgelegt, alle Konzeptionen sollen einen offenen Dialog zwischen den Bürgern und der DB ermöglichen und werden rechtzeitig kommuniziert.</p>
---	--

<p>Stand der Machbarkeitsstudie zu den 2 AlternativVarianten, basierend auf dem Anwohneranschlag AnwohnerTDKS</p>	<p>Vom Projektteam ABS38 der DB Netz wurde den Bürgervertretern TDSK per mail vom 31.1.2020 mitgeteilt, dass die Untersuchungen voraussichtlich Ende April 2020 abgeschlossen sein werden. Im Sinne eines echten Dialogs war vereinbart, dass die DB Netz die Ergebnisse den Anwohnervertretern in einem Gespräch mitteilen wurde. Nun schreibt die DB Netz: "Wir werden die Ergebnisse dann noch innerhalb des 2. Quartals 2020 öffentlich machen."</p> <p>Antwort DB Netz AG: Wir möchten allen Betroffenen den gleichen Informationsstand bieten. Bei so wichtigen Themen halten wir eine Vorab-Information von einzelnen Anwohnern nicht zielführend und „fair“. Es gibt auch neben der Anwohnergruppe bereits mehrere Anfragen, die Ergebnisse sehr zeitnah zu erfahren. Wir möchten keine „Vorzugsbehandlung“ vornehmen, sondern alle Anwohner umfassend und zeitgleich informieren.</p> <p>Fragen an die DB Netze AG: Welche Prüfungen sind bereits erfolgt? Welche Prüfungen sind noch abzuschließen? Sind bisher nicht abänderbare Punkte gegen eine Realisierung der Alternativ-Varianten 1 oder 2 aufgetaucht?</p> <p>Antwort DB Netz AG: Die Untersuchungen zu den Bauwerken, möglichen Bauverfahren, Umweltauswirkungen, Schall, Erschütterung, Straßenverbindungen, Hüllgraben etc. werden zurzeit durch die Planer vorgenommen und detailliert. Die Ergebnisse erwarten wir noch im Frühjahr.</p>
--	--



Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80313 München

Dieter Reiter

An den
Konzernbevollmächtigten
der Deutschen Bahn AG für
den Freistaat Bayern
Herrn Klaus-Dieter Josel
Richelstraße 3
80634 München

Datum
10.01.2020

**Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing-Johanneskirchen sowie
Daglfinger/Truderinger Kurve/Truderinger Spange**
Unser Zeichen: BOB-SE-8500-3-0011

Sehr geehrter Herr Josel,

wie bekannt plant die Deutsche Bahn AG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen. Für den prognostizierten Anstieg des Güterverkehrs, auch im Rahmen des Brenner-Nordzulaufs, wurde die Trennung von Güterverkehr und S-Bahnverkehr und damit der Ausbau dieser Strecke auf vier Gleise für notwendig erachtet. Begründet werden die Trennung und der Ausbau mit erhöhten Zugzahlen. Allerdings kennt die Landeshauptstadt München die genauen Zugzahlen für die Strecke nach Abschluss der Ausbaurbeiten bislang nicht.

Daneben darf ich mich auf die Projekte Daglfinger und Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange beziehen, die sich ebenfalls in Planung befinden und im Zusammenhang mit dem Brenner-Nordzulauf und der Magistrale Paris-Budapest zu sehen sind.

Zu den angesprochenen Planungen möchte ich Folgendes festhalten:

1. Viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen

Der viergleisige Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen findet im urbanen Umfeld statt, weswegen eine besondere Sensibilität bei der Planung geboten ist. Insofern ist es für mich und auch für den Münchner Stadtrat unverständlich, dass vor der Festlegung auf die Grob-Vorzugsvariante keine Bürgerbeteiligung durch die Deutsche Bahn AG vorgesehen ist.

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 233-22837
Telefax: 23398922837

Die Diskussionen in der Bürgerschaft sowie der Beschluss des Stadtrats vom 27.11.2019 zum viergleisigen Ausbau zeigen, dass eine große Unzufriedenheit in Bezug auf die fehlende Bürgerbeteiligung zum jetzigen Verfahrensstadium besteht. Angesichts der Notwendigkeit einer Erhöhung der Akzeptanz großer Infrastrukturprojekte in der Bevölkerung ist dieses Vorgehen umso unverständlicher.

Die Einbeziehung der Bevölkerung muss konkret vor Ort beginnen, wenn die Bevölkerung den Aussagen, dass ein transparentes Verfahren durchgeführt wird, Glauben schenken soll. Auch die zwischen Bund und Deutscher Bahn vereinbarte Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) vom 25.07.2017 zur Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen sieht schließlich eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung vor.

Es ist deshalb in meinen Augen unerlässlich, dass die DB noch vor der Festlegung auf eine Grob-Vorzugsvariante eine umfassende Bürgerbeteiligung durchführt. Die in diesem Rahmen vorgebrachten Argumente und Anregungen müssen auch Einfluss auf das Ergebnis der Grob-Variantenuntersuchung haben, denn nur so können die Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner entsprechend berücksichtigt werden.

Für eine ehrliche Debatte ist außerdem die Veröffentlichung der Prognosen zu den zukünftigen Zugzahlen auf dieser Strecke notwendig. Auch wenn noch keine Prognose der Zugzahlen über 2030 hinaus exakt möglich sein sollte, müssen die Berechnungen, die für die Planung der Strecke angestellt werden, zugänglich gemacht werden. Ansonsten entsteht sowohl bei der Bevölkerung als auch bei der Landeshauptstadt München der Eindruck, dass keine ergebnisoffene Prüfung der Varianten verfolgt wird. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass bei höheren Zugzahlen von einer deutlichen Zunahme der Immissionen auszugehen ist, was wiederum für die von den Bürgerinnen und Bürgern und auch dem Stadtrat der Landeshauptstadt München geforderte Tunnellösung spricht. In diesem Zusammenhang bitte ich auch um Einordnung der Szenarien, welche im Rahmen der Trimode-Studie des BMVI erstellt wurden, und deren Bedeutung für das künftige Güterverkehrsaufkommen auf der Strecke Daglfing-Johanneskirchen.

Für den viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen ist nur die Tunnellösung geeignet, die diskutierten Probleme nachhaltig zu lösen. Für eine zügige Realisierung des Projekts ist die Tunnel-Lage unabdingbar.

Ich darf Sie daher nochmals auffordern – neben der Durchführung der Bürgerbeteiligung – die Akzeptanz der Planung in der Bevölkerung bei der Variantenabwägung zu berücksichtigen. Dabei weise ich darauf hin, dass der gesamte Münchner Stadtrat parteiübergreifend hinter den Forderungen steht.

2. Anwohnerschutz bei der Daglfinger und Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange

Zunächst halte ich es für notwendig, den Bahnknoten München grundsätzlich vom überregionalen Güterverkehr soweit als möglich zu entlasten, da es schwer verständlich ist, warum Güterverkehre durch dicht bebaute Gebiete einer Millionenstadt geführt werden müssen, wenn die Landeshauptstadt nicht Start- oder Zielpunkt ist.

Es drängt sich daher vor allem die Frage auf, warum nicht der vollständige und leistungsfähige Ausbau der Umfahungsstrecke Regensburg - Mühldorf - Rosenheim und die Aufnahme dieser Strecke in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans erfolgt. Der Ausbau dieser Strecke ist auch im Hinblick auf die angestrebte Einführung eines Schienenpersonennahverkehrs auf dem DB-Nordring von Bedeutung. Die Frage, ob und wie hier Änderungen vorangebracht werden können, muss auf jeden Fall weiter vertieft werden. Dazu werde ich mich auch an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wenden.

Im Übrigen hat für mich bei allen obengenannten Planungen der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner oberste Priorität. Auch den örtlichen Bürgerinitiativen geht es nicht darum, die Projekte zu verhindern, sondern um eine konstruktive Beteiligung im Sinne einer optimalen Lösung für die Anwohnerinnen und Anwohner, die vor den negativen Folgen dieser großen Infrastrukturmaßnahmen bestmöglich geschützt werden müssen. In diesem Sinne halte ich es für unabdingbar, eine von bestehender Wohnbebauung abgerückte Trassenführung ernsthaft zu untersuchen und sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch die Landeshauptstadt München in die Entscheidungsfindung miteinzubeziehen. Daneben ist auch eine Verminderung der Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke eine wesentliche Forderung, die ich grundsätzlich unterstütze. Anwohnerinnen und Anwohner müssen zusammen mit den Bürgerinitiativen in einem Dialogverfahren eingebunden werden, damit zusammen mit dem viergleisigen Ausbau ein insgesamt schlüssiges Planungskonzept für den Münchner Osten entsteht. Schließlich handelt es sich um Maßnahmen, die alle im Zusammenhang mit dem Nordzulauf für den Brennerbasistunnel zu sehen sind, was eine deutliche Zunahme der Belastungen erwarten lässt.

Herr Bundesminister Scheuer und Herr Staatsminister Dr. Reichhart erhalten einen Abdruck dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Reiter



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern

Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

6. Februar 2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

lieber Herr Reiter

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 10. Januar mit Fragestellungen zum Ausbau des Abschnitts Daglfing - Johanneskirchen sowie zur Daglfinger/Truderinger Kurve/Spange, die ich Ihnen gerne beantworten möchte.

Wie von Ihnen angeführt, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Deutsche Bahn aufgrund des prognostizierten Anstiegs des Güterverkehrs mit dem viergleisigen Ausbau des derzeit zweigleisigen Streckenabschnitts zwischen Daglfing und Johanneskirchen beauftragt. Ziel des Ausbaus ist die Entflechtung des zunehmenden Güterverkehrs und S-Bahnverkehrs vom und zum Flughafen durch voneinander separierte Fahrwege.

Des Weiteren umfasst der Auftrag zur Bewältigung der prognostizierten Güterverkehre im Knoten München südlich des Bahnhofs Daglfing die Planung und Realisierung der Daglfinger Kurve, den zweigleisigen Ausbau nach Trudering sowie die Truderinger Kurve.

Wir sind uns der Tatsache sehr bewusst, dass die in naher Zukunft gegebenenfalls gemeinsam zu treffenden Entscheidungen zur notwendigen Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Osten der Landeshauptstadt München sowohl verkehrs- als auch stadtgestalterisch wegweisend sein werden.

Prognosezugzahlen:

Die Ermittlung der Prognosezahlen erfolgt durch den Bund. Diese werden anschließend der Deutschen Bahn im Rahmen des Planungsauftrags übergeben. Die Überprüfung und Fortschreibung dieser Prognosezahlen erfolgen regelmäßig. Dabei werden durch die Gutachter des Bundes die zu erwartenden Entwicklungen mit der letzten Prognose abgeglichen und bei Erfordernis auf aktuelle Erkenntnisse angepasst.

A alleinig die Prognosezugzahlen sind Planungsgrundlage für den Ausbaustandard im Hinblick auf Schall- und Erschütterungsschutz des Infrastrukturvorhabens.

In diesem Kontext möchte ich darauf hinweisen, dass die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin zur Erreichung des Projektziels dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verpflichtet ist und dies in ihre Überlegungen und Empfehlungen in der Ausbaubariante hinsichtlich der Förderfähigkeit eines Projekts einbezieht.

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern
Richelstraße 3
80634 München

Tel: 089-1308-3300
Fax: 069-265-59059
klaus-dieter.josel@deutschebahn.com

Unser Anliegen:





Mit der regelmäßigen Aktualisierung und Fortschreibung der Prognosezugzahlen durch die Gutachter des Bundes haben wir auch die Verpflichtung die Planungen diesbezüglich abzugleichen und ggfs. anzupassen. Die aktuelle Planung berücksichtigt die Prognosezugzahlen für das Jahr 2030. Diese habe ich Ihnen ergänzend als Anlage beigelegt.

Die viel diskutierten Szenarien für die Brennerverkehre dagegen liefern mit einer großen Schwankungsbreite verschiedene Blicke in die Zeit von 2050 und danach. Sie zeigen Potentiale, stellen aber keine Prognosen dar und dienen daher nicht als Planungsgrundlage. Deswegen ist es nicht möglich daraus Zahlen zu greifen und auf die heutigen Planungsgrundlagen anzuwenden. Das Projekt des Brennerzulaufs wird in der Genehmigung ebenso auf Prognosen zurückgreifen wie alle anderen Projekte des BVWP, darunter auch die Projekte im Münchner Osten.

4-gleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Daglfing – Johanneskirchen

Den Wunsch nach umfassender Information und Bürgerbeteiligung kann ich sehr gut nachvollziehen. Dies liegt nicht nur Ihnen am Herzen, sondern auch uns gerade im Hinblick auf transparentes Handeln.

Der Zeitpunkt der Einbindung unterschiedlichster Interessensvertreter ist jedoch mit Sorgfalt zu wählen.

In einem ersten Schritt wurden daher das Planungsreferat der LH München ganz zu Beginn und der Bezirksausschuss Bogenhausen, als Vertreter der Bürgerinnen und Bürger vor Ort mehrfach über den Planungsprozess und das mit der LH München angestrebte Ziel informiert und angehört.

Dem Wunsch einer direkten Information der Bürgerinnen und Bürger über das weitere Vorgehen sind wir als Deutsche Bahn verständlicherweise im zweiten Schritt nachgekommen. Dazu haben wir im Rahmen einer nachvollziehbaren und jederzeit einsehbaren Onlineinformation auf unserer Website den Weg zum Ziel erläutert. Die durchweg positive Resonanz bestätigt uns hinsichtlich dieses Vorgehens.

Bevor wir weitere Schritte zur Information der Öffentlichkeit in Angriff nehmen können, wird im dritten Schritt der Austausch mit direkt Betroffenen gesucht, deren Eigentum unweigerlich zeitweise und in Einzelfällen dauerhaft in Anspruch genommen werden muss. Diese Gespräche werden einige Zeit in Anspruch nehmen und müssen anständig abgeschlossen sein.

Im nächsten Schritt werden dann die Auswirkungen des Projekts, sowohl während der Bauzeit als auch im Ausbauzustand dargestellt und der Öffentlichkeit präsentiert.

Dieses Vorgehen ist aus unserer Sicht der beste Weg, den direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern respektvoll zu begegnen sowie den im Stadtteil von den Baumaßnahmen betroffenen Bürgerinnen und Bürgern einen verlässlichen Einblick in die bevorstehende Baumaßnahme zu ermöglichen, sobald dies möglich ist.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, die Entscheidungsfindung einer Vorzugsvariante kann im Rahmen unserer Möglichkeiten nur auf rein objektiven Kriterien basieren. Das betonen wir seit Beginn der Gespräche in Ihrem Haus und Ihren Gremien. Daher wird von uns auch nicht der Eindruck vermittelt, dass diesbezüglich der Öffentlichkeit ein subjektives Mitbestimmungsrecht in der Wahl der Vorzugsvariante eingeräumt wird.

Wir sollten gemeinsam ein verstärktes Augenmerk darauflegen, dass, wie abgestimmt, im Falle einer Entscheidung wider eines Tunnels als Vorzugsvariante, die Bearbeitung des Vertragsentwurfs zur Alternativplanung durch die LH München beschleunigt und schnellstmöglich endverhandelt wird. Wir erwarten in dem Fall eine Entscheidung des Stadtrats im Frühherbst dieses



3/3

Jahres, damit wir auch die von der LH München favorisierte Variante bei der Beauftragung der nächsten Leistungen entsprechend berücksichtigen können.

Aus unserer Sicht wäre das ein sehr positives Signal in Richtung Öffentlichkeit, dass die Landeshauptstadt München und die Deutsche Bahn gemeinsam daran interessiert sind, die Projekte im Münchner Osten partnerschaftlich zu realisieren.

Wir versichern Ihnen, dass sobald die Grundlagen und Rahmenbedingungen für einen verlässlichen und soliden Bürgerdialog geschaffen sind, wir diesen Weg auch beschreiten werden.

Ungeachtet dessen, sind wir jederzeit über unsere Internetseite www.bahnausbau-muenchen.de zu erreichen und beantworten über unsere Mailadresse: Ausbau-DaJo@deutschebahn.com heute schon alle an uns gerichteten Fragen, soweit das bereits möglich ist.

Anwohnerschutz bei der Daglfinger und Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange

Der von Ihnen vorgeschlagene Ausbau einer Umfahungsstrecke Regensburg - Mühldorf - Rosenheim mit einer Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan obliegt dem BMVI als zuständigem Bundesministerium.

Das gilt im Übrigen auch für alternative von der Wohnbebauung abgerückte Trassenführungen, da das BMVI bei der Deutschen Bahn explizit den 4-gleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Daglfing - Johanneskirchen, den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Daglfing - Trudering sowie den Neubau der Daglfinger Kurve und den Neubau der Truderinger Kurve in Auftrag gegeben hat. Ich schlage Ihnen vor, sich diesbezüglich direkt mit dem BMVI in Verbindung zu setzen.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, ich hoffe, Ihre Fragen hinreichend beantwortet zu haben. Gerne stehe ich für Rückfragen auch im persönlichen Austausch zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Anlage: Zugzahlenprognose des BVWP 2030

BVWP 2030

	Gesamt	Tagsüber 6.00 - 22.00 Uhr	Nachts 22.00 - 6.00 Uhr
SGV	229	127	102
SPNV	280	248	32
SPFV	0	0	0

*) Summe beider Richtungen in 24 Stunden; Die Zugzahlen des SPNV entsprechen dem vollen Betriebskonzept der 2. S-Bahn-Stammstrecke nach Inbetriebnahme des viergleisigen Ausbaus Dagfing - Johanneskirchen.



Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80313 München

Dieter Reiter

Herrn Staatsminister
Dr. Hans Reichhart
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen,
Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

Datum 17.0. JAN. 2020

**Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing-Johanneskirchen sowie
Daglfinger/Truderinger Kurve/Truderinger Spange**

Unser Zeichen: BOB-SE-8500-3-0011

Sehr geehrter Herr Staatsminister,

mit Schreiben vom 01.04.2019, siehe Anlage, hatte ich die enorme Bedeutung einer Tunnel-
lage beim viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen im Zusammenhang mit
den Planungen für den Bahnknoten München betont. Im allseitigen Interesse sollte hier die
bestmögliche Lösung erreicht werden.

Ich gestatte mir, diesbezüglich nochmals darauf hinzuweisen, dass die Planungen im urbanen
Umfeld stattfinden und deshalb eine besondere Sensibilität erfordern. Eine Akzeptanz in der
Bevölkerung ist für Projekte dieser Größenordnung und Auswirkung unabdingbar – das wurde
inzwischen durch die Ihnen sicherlich nicht entgangene öffentliche Diskussion im betroffenen
Stadtteil und auch im Münchner Stadtrat noch offenkundiger.

Der Stadtrat hat mich mit einstimmigem Beschluss vom 27.11.2019 insofern beauftragt, eine
umfassende Bürgerbeteiligung vor der Festlegung auf eine Grob-Vorzugsvariante beim vier-
gleisigen Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen einzufordern. Dabei sind auch die im
Zusammenhang stehenden Vorhaben Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger
Spange in ihrer Gesamtheit zu betrachten. Ich lege Ihnen meine diesbezüglichen Schreiben
an Herrn Bundesminister Scheuer und den DB-Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn
für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, bei.

Besonders misslich ist in dem Zusammenhang, dass die Landeshauptstadt München bis heute
über keine Zugzahlen für die Strecke nach Abschluss der Ausbaurbeiten verfügt. Diese sind
für die Beurteilung der Planung von zentraler Bedeutung und werden insbesondere auch von

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 233-22837
Telefax: 23398922837

den Bürgerinnen und Bürgern für eine bessere Einschätzbarkeit der Auswirkungen eingefordert. Schließlich handelt es sich hier um einen Teilabschnitt des Nordzulaufs für den Brennerbasistunnel, was eine massiv steigende Belastung der Landeshauptstadt München mit Durchgangs-Güterverkehr erwarten lässt.

Für den das Inntal betreffenden Abschnitt liegt hingegen eine entsprechende Trimode-Studie mit Verkehrsentwicklungsszenarien bis zum Jahr 2050 vor. Eine solche Studie gibt es für die Landeshauptstadt München bisher nicht. Ich halte es aber für unerlässlich, dass eine derartige Entwicklungsprognose auch für den Großraum München erstellt wird. Von den Zugzahlen des Schienengüterverkehrs ist schließlich auch die verfügbare Kapazität für den Schienenpersonennahverkehr abhängig, welcher in den Zuständigkeitsbereich Ihres Ministeriums fällt. Für eine wachsende Region ist ganz klar der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs von entscheidender Bedeutung.

Ich bitte Sie daher, dass sich Ihr Ministerium im Rahmen der von Herrn Staatsminister Dr. Herrmann zugesagten, fachlichen Unterstützung bei der DB Netz AG und beim Bund ebenfalls für die Erarbeitung entsprechender Entwicklungsszenarien einsetzt und mit der BEG eine Prognose für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs erarbeitet.

Insgesamt gesehen geht es um die verkehrliche Schieneninfrastruktur der nächsten Jahrzehnte und deren Vereinbarkeit mit den Anforderungen an eine wachsende Stadt. Diese Aufgabe kann die Landeshauptstadt München nicht alleine bewältigen, so dass ich Sie nochmals um Überprüfung einer möglichen finanziellen Beteiligung durch den Freistaat Bayern bitte.

Gerne tauscht sich meine Verwaltung dazu auf Arbeitsebene mit Ihrem Ministerium aus, um weitere Möglichkeiten der Unterstützung zu finden.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Reiter

Anlagen

- mein Schreiben an Sie vom 01.04.2019
- Schreiben an Herrn Bundesminister Scheuer vom heutigen Tag
- Schreiben an Herrn Josel vom heutiger



Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80313 München

Dieter Reiter

Herrn Bundesverkehrsminister
Andreas Scheuer
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Dienstgebäude Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Datum
10.01.2020

**Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing-Johanneskirchen sowie
Daglfinger/Truderinger Kurve/Truderinger Spange**
Unser Zeichen: BOB-SE-8500-3-0011

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

ich nehme Bezug auf mein Schreiben vom 30.11.2018, mit welchem ich Sie um einen zeitna-
hen Austausch zum Vorhaben des viergleisigen Ausbaus der Strecke zwischen Daglfing-
Johanneskirchen, das die Deutsche Bahn AG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr
und Digitale Infrastruktur plant, gebeten habe (siehe Anlage). Eine Antwort darauf steht leider
noch aus, weshalb ich mit diesem Schreiben auch darum noch einmal bitten darf.

Der viergleisige Ausbau, der aufgrund des prognostizierten Anstiegs des Güterverkehrs im
Rahmen des Brenner-Nordzulaufs erforderlich wird, hat massive Auswirkungen auf die
Landeshauptstadt München. Ich hatte deshalb bereits in meinem Schreiben vom 30.11.2018
darauf hingewiesen, dass der Ausbau im urbanen Umfeld stattfindet und östlich der Trasse ein
neuer Stadtteil mit voraussichtlich bis zu 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 10.000
Arbeitsplätzen entstehen soll, weshalb der Ausbau in Tunnellage erfolgen muss. Für München
als wachsende Stadt ist die Schaffung von (bezahlbarem) Wohnraum, der aber auch hin-
sichtlich seiner Anbindung und Umgebung eine entsprechende städtebauliche Qualität haben
muss, enorm wichtig.

Gegenwärtig findet in Bezug auf die Ausbaustrecke eine Grob-Variantenprüfung statt, bei der
untersucht wird, ob das Vorhaben oberirdisch, in einem Trog oder in Tunnellage realisiert
werden soll. Bei diesem Verfahren ist seitens der Landeshauptstadt München dringend darauf
hingewiesen worden, dass auch die Akzeptanz der Planung in der Bevölkerung bei der
Auswahl der Grob-Vorzugsvariante zu berücksichtigen ist. Diesbezüglich hat sich an meinen
Ausführungen im Schreiben vom 30.11.2018 nichts geändert.

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 233-22837
Telefax: 23398922837

Vielmehr haben Diskussionen in der Bürgerschaft, zahlreiche Anträge der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner sowie Debatten im Stadtrat deutlich gemacht, dass eine große Unzufriedenheit über die mangelnde Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Planungen vorherrscht. Insofern hat mich der gesamte Münchner Stadtrat mit Beschluss vom 27.11.2019 beauftragt, die umfassende Einbindung der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner bereits vor der Entscheidung über die Grob-Vorzugsvariante gegenüber allen Beteiligten des Vorhabens zu betonen. Diese ist zwingend notwendig und muss zeitnah durchgeführt werden. Selbstverständlich müssen die Ergebnisse einer solchen Beteiligung auch Einfluss auf das Ergebnis der Grob-Variantenuntersuchung haben.

So gesehen ist das bisherige Vorgehen der DB Netz AG wenig verständlich. Möchte man die Bürgerinnen und Bürger in die Planung und die Umsetzung von Infrastrukturprojekten stärker einbinden, ist es unerlässlich, frühzeitig für eine Erhöhung der Akzeptanz solcher Projekte zu sorgen.

Die Einbeziehung der Bevölkerung muss dabei konkret vor Ort beginnen. Wenn die Bevölkerung der, auch auf Bundesebene wiederholt versprochenen, stärkeren Bürgerbeteiligung bei großen Infrastrukturprojekten Glauben schenken soll und dies nicht bloß eine Floskel ist, muss die Bürgerbeteiligung vor der Festlegung auf die Grob-Vorzugsvarianten stattfinden. Auch der hier einschlägigen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), die der Bund und die Deutsche Bahn am 25.07.2017 abgeschlossen haben, muss Rechnung getragen werden. Die BUV sieht die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger vor.

Dies alles bitte ich vor dem Hintergrund zu sehen, dass es sich hier nicht um den Ausbau irgendeines Streckenabschnitts handelt, sondern dass es hier vielmehr um einen Teil des Nordzulaufs für den Brennerbasistunnel geht und sich München darüber hinaus auch noch als Durchgangspunkt für die Magistrale Paris-Budapest darstellt. Dies lässt eine massiv steigende Belastung der Landeshauptstadt mit Durchgangs-Güterverkehr erwarten. In engem Zusammenhang stehen auch die Projekte Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange. Auch hier müssen die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger, was den Trassenverlauf und den Lärmschutz anbelangt, ernst genommen werden.

Zur Frage der Bürgerbeteiligung bei den genannten Projekten habe ich mich auch an den DB-Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, gewandt und darf auf dieses Schreiben, das als Abdruck beiliegt, verweisen.

Bei der Gesamthematik geht es um Festlegungen für die verkehrliche Infrastruktur in München, aber auch des Großraums der Metropolregion für die nächsten Jahrzehnte. Es ist mir daher unverständlich, warum für Teilabschnitte des Brenner-Nordzulaufs unterschiedliche Standards angelegt werden. Für das Inntal wurde zur Auswahl der Varianten eine Trimode-Studie mit Verkehrsentwicklungsszenarien bis zum Jahr 2050 erstellt. Eine solche müsste aufgrund der großen Betroffenheit auch für München erstellt werden. Auch kann in einer wachsenden Stadt der Güterverkehr nicht alleine betrachtet werden, sondern ist im Zusammenhang mit dem notwendigen Ausbau des Personennahverkehrs zu sehen. Bei Vorliegen einer solchen Studie würde die Landeshauptstadt München dann endlich auch die genauen Zugzahlen für die Strecke nach Abschluss der Ausbauarbeiten erfahren. Diese wurden bisher noch nicht übermittelt, obwohl sie für die Einschätzung der Projekte und deren Auswirkungen von maßgeblicher Bedeutung sind.

Allem voran müssten jedoch Wege gesucht werden, wie München vom durchfahrenden Güterverkehr entlastet werden kann. Eine dringend zu prüfende Möglichkeit hierzu wäre, die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ebenfalls im potentiellen Bedarf enthaltene Maßnahme ABS Regensburg - Mühldorf - Rosenheim (Projekt-Nr. 2-039-V019) höherwertig einzustufen und baldmöglichst zu realisieren.

Für ein Gespräch, das gemeinsam mit Herrn Staatsminister Dr. Reichhart und Vertretern der DB Netz AG zu führen wäre, stehe ich gerne zur Verfügung.

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr erhält einen Abdruck dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Reiter



Landeshauptstadt
München
Oberbürgermeister

Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80331 München

Dieter Reiter

Bundestagsabgeordnete München

lt. Verteiler

Datum:
10.02.2020

**Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen sowie
Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange**

Unser Zeichen: BOB-SE-8500-3-0011

Sehr geehrte/r Frau/Herr Bundestagsabgeordnete/r,

der Stadtrat der Landeshauptstadt hat sich zuletzt in seiner Sitzung des Planungsausschusses am 06.11.2019 und in der Vollversammlung am 27.11.2019 mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen befasst, die auch im Zusammenhang mit den Projekten Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange zu sehen ist. Aus der Mitte des Stadtrats erging dabei der Wunsch nach einem Austausch mit den Münchner Bundestagsabgeordneten zu diesem Themenkomplex.

Diese Bitte greife ich hiermit gerne auf und hoffe auf Ihre Bereitschaft zu einem entsprechenden Treffen, das zu gegebener Zeit noch terminiert werden wird.

Zunächst kann ich Ihnen als gemeinsame Gesprächsgrundlage folgende Informationen zu den laufenden Projekten geben:

Die Deutsche Bahn AG (DB) plant im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen, die hauptsächlich auf Münchner Stadtgebiet liegt. Für den prognostizierten Anstieg des Güterverkehrs im Rahmen des Brennernordzulaufs ist die Trennung von Güterverkehr und S-Bahnverkehr und damit der Ausbau dieser Strecke auf vier Gleise geplant. Der Münchner Stadtrat hat sich seit Beginn der Planungen zum Schutze der Anwohnerinnen und Anwohner für eine Tunnellösung eingesetzt. Auch kann nur mit einer Tunnellage sichergestellt werden, dass eine qualifizierte städtebauliche Entwicklung östlich der Trasse möglich wird.

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 233-22837
Telefax: 23398922837

Gleichzeitig plant die DB den Bau der Daglfinger und Truderinger Kurve sowie der Truderinger Spange. Diese sollen Umwegefahrten reduzieren und insbesondere zur lärm-technischen Entlastung des DB-Südrings führen. Auch diese Vorhaben stehen im direkten Zusammenhang mit dem Brenner Nordzulauf und lassen eine deutliche Zunahme des Güterverkehrs im Stadtgebiet erwarten.

Als äußerst kritisch sehe ich an, dass hier die Schieneninfrastruktur für die nächsten Jahrzehnte geplant wird, ohne dass die Landeshauptstadt München Prognosen der Zugzahlen für die Strecken nach Abschluss der Ausbauarbeiten kennt. Eine Beurteilung der Vorhaben sowie eine Abschätzung der Auswirkungen des Ausbaus auf die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner sowie auf den davon tangierten Schienenpersonennahverkehr ist so weder den Bürgerinnen und Bürgern noch der Verwaltung möglich.

Ich habe deshalb mit beiliegendem Schreiben an Herrn Bundesminister Scheuer sowie den Konzernbevollmächtigten der DB für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, vom 10.01.2020 auf die Ungleichbehandlung der Landeshauptstadt München im Vergleich zum ebenfalls vom Brennerzulauf betroffenen Inntal hingewiesen (die Antwort von Herrn Josel liegt ebenfalls bei). Im Inntal hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die sogenannte „Tri-mode-Studie“ mit Verkehrsentwicklungsszenarien bis 2050 finanziert, veröffentlicht und den Planungen zu Grunde gelegt. Eine solche Studie halte ich auch für die Landeshauptstadt München erforderlich, um auf der Grundlage von Szenarien über die Auswirkungen des Ausbaus des Schienengüterverkehrs diskutieren zu können.

Neben der wesentlichen Frage der Zugzahlen halte ich auch vor der anstehenden Festlegung auf eine „Grob-Vorzugsvariante“ (grundsätzliche Entscheidung, ob der Ausbau oberirdisch mit Lärmschutzwänden, in einer Trog- oder Tunnellage erfolgt) des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen eine echte Einbindung der Bürgerinnen und Bürger für unerlässlich.

Nach Aussage der DB Netz AG erfolgt die Entscheidung Anfang bis Mitte 2020. Statt der bisher drei geprüften Varianten (oberirdisch/Trog/Tunnel) wird im Anschluss nur noch eine Variante im Rahmen der Feinplanung weiterverfolgt. Die Festlegung auf diese Grob-Vorzugsvariante soll nach dem bisherigen Kenntnisstand der Landeshauptstadt München ohne die Einbindung der Bevölkerung stattfinden. Das führt vor Ort zu der Befürchtung, dass beim Ausbau verkehrliche Belange im Mittelpunkt stehen und Belange wie Anwohnerschutz, Stadtentwicklung, trennende Wirkung durch meterhohe Lärmschutzwände, etc. nur eine geringe Rolle spielen.

Auch nach der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung wird als Ziel die „Erhöhung der öffentlichen Akzeptanz“ von Verkehrsprojekten genannt. Reine Informationsveranstaltungen, die nach Auskunft der DB Netz AG erst nach Feststehen der Grob-Vorzugsvariante geplant sind, stellen hingegen aus meiner Sicht reine Alibiveranstaltungen dar.

Im weiteren Verfahren ist es für die Landeshauptstadt München von großer Bedeutung, dass auch volkswirtschaftliche Aspekte wie die Schaffung von qualitativem Wohnraum in die Abwägung der verschiedenen Varianten eingestellt werden und nicht rein die betriebswirtschaftlichen Kosten des Baus in Tunnel- oder oberirdischer Lage verglichen werden. Die Tunnellösung, für die sich die Landeshauptstadt München einsetzt, ermöglicht die Entwicklung eines neuen integrierten Stadtviertels östlich der Trasse. Voraussetzung dafür ist, dass gute Grün- und Wegeverbindungen zu den bestehenden Vierteln möglich sind und keine Tren-

nungswirkung durch eine nach bisherigen Informationen etwa 35 Meter breite S-Bahntrasse mit hohen Lärmschutzwänden eintritt.

Nach Festlegung auf eine Grob-Vorzugsvariante schließt sich die Feinplanung an. Erst danach wird die bereits zuvor von der Deutschen Bahn AG mit dem Eisenbahnbundesamt und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur abgestimmte Lösung nach der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung dem Bundestag zur Beschlussfassung vorgelegt. Im Falle, dass es sich hierbei um die oberirdische oder die Trogvariante handelt, ergäbe sich folgendes Szenario: Sollten Sie und Ihre Mitabgeordneten bei der Befassung im Bundestag mehrheitlich feststellen, dass die Tunnelvariante ganzheitlich volkswirtschaftlich betrachtet sinnvoller ist, müsste die Feinplanung für die Tunnelvariante nachgeholt werden. Insofern ist die gerade stattfindende Grobvariantenprüfung und die rechtzeitige Beachtung der genannten Belange umso wichtiger, weshalb ich Sie schon zu diesem frühen Stadium der Planung um Unterstützung bitte. Die Weichen müssen jetzt gestellt werden!

Zur termingerechten Sicherstellung des Brenner-Nordzulaufs ist es entscheidend, jahrelange Verfahren mit einer Vielzahl von gerichtlichen Klagen zu vermeiden. Dazu sollten entsprechende Lösungen gefunden werden.

Um über die weiteren Hintergründe der genannten Projekte zu informieren und mit dem Ziel eines gemeinsamen Agierens im Interesse der Landeshauptstadt München, werde ich Sie zu einem Austausch einladen. Mein Büro wird hinsichtlich der Terminierung dieses Gesprächs auf Sie zukommen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dieter Reiter

Anlage



im

Bezirksausschuss Trudering-Riem

DR. MAGDALENA MIEHLE
(SPRECHERIN)
HERMANN DIEHL
FRANK ESSMANN
LOTHAR FRANTZ
MONIKA HERZOG
DR. GEORG KRONAWITTER

BERNHARD MATHIAS
MARIANNE MEGGLE
EVA MUHR
SEBASTIAN SCHALL
STEPHEN SIKDER
OTTO STEINBERGER
STEFAN ZIEGLER

02.02.2020

Antrag an den BA 15:

Auswirkung des neuen Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz MgvG auf die aktuellen Bahnprojekte im Münchner Osten

Der BA 15 bittet die Stadt München um Auskunft, wie sich das vom 19. Deutschen Bundestag am 31.1.2020 beschlossene Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG (BT-Drucksache 19/15619) auf die Planungsverfahren und die Mitwirkungsmöglichkeiten der Stadt München und der Bürger in den örtlich betroffenen Stadtbezirken 13 Bogenhausen, 14 Berg am Laim und 15 Trudering-Riem auswirkt.

Dabei ist insbesondere auf folgende Fragen konkret einzugehen:

1. Welche der bekannten Teilprojekte (Truderinger Kurve, Truderinger Spange, Daglfinger Kurve, vierspuriger Ausbau Daglfing-Oberführung, Ausbau des Truderinger Bahnhofs) werden vom MgvG umfasst, das explizit das Projekt ABS38 München-Mühldorf-Freilassing in der Projektliste ausweist (s. u.).
2. Welche Entscheider-Rolle fällt künftig den Bundestagsabgeordneten zu?
3. Wie gedenkt sich die Stadt München künftig in die Planungsziele und –Abläufe unter den Bedingungen des MgvG einzubringen?
4. Welche Erkenntnisse hat die Landeshauptstadt München über die Art und Durchführung der „frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ gem. § 5 des MgvG?
5. Wie werden die betroffenen BAs daran beteiligt?

Diese Fragen sollen auch im zuständigen StR-Planungsausschuss Anfang März beantwortet werden.

Begründung

Das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz soll es ermöglichen, Verkehrsinfrastrukturprojekte als Bundesgesetz zu genehmigen, statt ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Es benennt in §2 Verkehrsinfrastrukturprojekte die ABS 38 als erstes von insgesamt 12 umfassten Projekten (Bild).

Verkehrsinfrastrukturprojekte

Durch Maßnahmengesetz anstelle eines Verwaltungsakts kann der Deutsche Bundestag abweichend von § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und von § 14 Absatz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes die folgenden Verkehrsinfrastrukturprojekte zulassen:

1. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von München über Mühldorf nach Freilassing.

Bild: Auszug aus dem MvgG-Text

München-Trudering kommt hier nicht vor. Auch auf der Projekthomepage [www-
w.abs38.de](http://www.ww-
w.abs38.de) beginnt der erste Planungsabschnitt erst östlich von Markt Schwaben. Andererseits tauchen die Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK) auf dieser Homepage als Teilprojekte auf. Eine zeitnahe Klärung der Verhältnisse im Lichte des MvgG tut also not.

Initiative: Dr. Georg Kronawitter, Dr. Magdalena Miehle, Sebastian Schall