



Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

An Herrn Stadtrat Herbert Danner
An Frau Stadträtin Katrin Habenschaden
An Frau Stadträtin Anna Hanusch
An Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher
An Frau Stadträtin Angelika Pilz-Strasser
Rathaus

30.04.2020

**Nachvollziehbare Zahlen für den künftigen Schienenfern- und Regionalverkehr im
Münchener Nordosten und Norden zur Behandlung im Planungsausschuss am
04.03.2020**

Schriftliche Anfrage gem. § 68 GeschO Anfrage Nr. 14-20 / F 01724 von Herrn StR Herbert Danner, Frau StRin Katrin Habenschaden, Frau StRin Anna Hanusch, Herrn StR Paul Bickelbacher, Frau StRin Angelika Pilz-Strasser vom 18.02.2020, eingegangen am 18.02.2020

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

mit Schreiben vom 18.02.2020 haben Sie gemäß § 68 GeschO folgende Anfrage an Herrn Oberbürgermeister gestellt.

Sie hatten um Beantwortung Ihrer Fragen in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 04.03.2020 gebeten. In der Sitzung hat Ihnen das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mitgeteilt, dass eine Beantwortung der Fragen in der Kürze nicht möglich war, da der Fragenkatalog den zuständigen Stellen mit der Bitte um Beantwortung übermittelt werden müsse. Die Frist zur Beantwortung wurde deshalb gemäß Ziffer 7 des Beschlusses „Verkehrskonzept Münchener Norden Öffentlicher Personennahverkehr / Schienenpersonennahverkehr / DB-Nordring“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14363) vom 18.03.2020 bis zur Vollversammlung am 29.04.2020 verlängert.

In Ihrer Anfrage führen Sie Folgendes aus:

„Im Planungsausschuss vom 12.2.2020 wurde unter den TOP`s 2 und 3 über die künftigen Schienenverkehre Münchener Nordosten und Norden diskutiert mit Schwerpunkt Schienengüterverkehr (SGV). Dabei wurde vor allem eines deutlich: es gibt von offizieller Seite (Bahn, Freistaat Bayern und Bundesverkehrsministerium) keine verlässlichen aktuellen Zahlen über die künftig abzuwickelnden Zugzahlen. Nachdem aber davon maßgeblich

a) die Belastung der örtlichen Bevölkerung abhängt und
b) der Ausbau des S-Bahn-Netzes (z. B. S-Bahn-Nord- und Südring)
sind schnellstmöglich nachvollziehbare und in sich schlüssige Zahlen der künftigen
Zugbewegungen erforderlich.“

Deshalb haben Sie um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

Wir haben die Fragen an zuständigen Stellen weitergeleitet und bisher lediglich von der DB

AG Antwort erhalten. Wir wollen Sie aufgrund der ablaufenden Frist über diese Antwort informieren; sobald wir von den weiteren Stellen Antwort erhalten, legen wir Ihnen diese vor.

Frage 1a:

"Von welchen Güterzugbewegungen geht die österreichische Regierung auf dem Abschnitt Brenner – Kufstein für die Jahre 2030 / 2040 /2050 aktuell aus?"

Antwort:

Die DB Netz AG hat auf diese Frage wie folgt geantwortet:

„Uns sind keine entsprechenden Prognosen der österreichischen Regierung bekannt. Für die Brenner-Achse nach Eröffnung des Brenner-Basistunnels liegt ein Betriebsprogramm mit 400 Zügen/Tag am Querschnitt Brenner vor. Diese 400 Züge/Tag verteilen sich auf die Neubau-strecke des Brenner-Basistunnels sowie die weiterhin bestehende Strecke über den Brenner-pass.“

Frage 1b:

"Welche Güterzugbewegungen auf dem Abschnitt Brenner - Kufstein für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 prognostiziert die Trimode-Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr, Endbericht Dezember 2018)?"

Antwort:

Die DB Netz AG hat auf diese Frage wie folgt geantwortet:

„Die Trimode Transport-Solutions GmbH hat zur Grobabschätzung der Höhe des Schienengüterverkehrs im Jahr 2050 zwischen Rosenheim und Kufstein vier Szenarien unter Annahme eines BIP-Wachstums gebildet. Die Szenarien zeigen Potentiale und haben aufgrund des langfristigen Betrachtungszeitraumes nicht den Charakter einer Prognose.

Die Studie baut auf den Prognosen des BVWP für das Jahr 2030 auf und entwickelt davon ausgehend die Szenarien.

Betrachtet wird in der Studie das Transportaufkommen auf der Brennerachse. Aus diesen Potentialen werden Zugzahlen nur für die Grenze Deutschland/Österreich bei Kiefersfelden abgeleitet. Verkehre, welche die Grenze nicht passieren (etwa, weil sie aus Italien kommend in Österreich enden), fließen in die Zahlen der Studie nicht mit ein.

Von der Trimode TS GmbH wurden für die Strecke Brenner – Kufstein keine Zugzahlen ermittelt. Für die Grenze bei Kiefersfelden gibt es im Jahr 2050 Potentiale von 159 bis maximal 459 Güterzugbewegungen täglich. Eine Eintrittswahrscheinlichkeit der vier verschiedenen Szenarien wird hierbei nicht genannt.

Die in der Szenarienstudie 2050 dargestellten möglichen Entwicklungen auf dem nördlichen Brennerzulauf zeigen, dass die Streckenkapazität der heutigen zweigleisigen Bestandsstrecke langfristig überschritten werden wird.

Abzugrenzen von den langfristigen Szenarien sind Prognosen. Diese können derzeit noch nicht den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme der Neubau-strecke am Brenner-Nordzulauf abdecken. Wichtig ist, dass in den Genehmigungsverfahren für alle Projekte der DB Netz AG ausschließlich die Prognosen des dann jeweils gültigen Bundesverkehrswegeplans zugrunde zu legen sind.“

Frage 1c:

"Von welchen Personenzugbewegungen im Regional- und Fernverkehr geht die österreichische Regierung auf dem Abschnitt Brenner – Kufstein für die Jahre 2030 / 2040 /2050 aktuell aus?"

Antwort:

Siehe Antwort zur Frage 1a.

Frage 2a:

"Welche Güterzugbewegungen auf dem Abschnitt Kufstein - Rosenheim für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 werden im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesen?"

Antwort:

Die DB Netz AG hat auf diese Frage Folgendes geantwortet:

„Prognosen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) liegen aktuell nur für das Jahr 2030 vor. Die Prognosezahlen werden im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung von den Experten des Bundes turnusmäßig zur Aufrechterhaltung der Prognosegüte überprüft, mit der Entwicklung der zurückliegenden Jahre abgeglichen und wo erforderlich aufgrund aktueller Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben.

Mit dieser regelmäßigen Aktualisierung und Fortschreibung der Prognosezugzahlen einhergehend sind wir verpflichtet, unsere Planungen in den einzelnen Infrastrukturvorhaben zu prüfen, ob diese mit den dann möglicherweise geänderten Prognosezugzahlen weiterhin passfähig sind. Sollte dies nicht der Fall sein, müssen wir unsere Planungen überarbeiten. Somit ist sichergestellt, dass mit dem Vorliegen neuer Erkenntnisse zur künftigen Entwicklung des Schienengüterverkehrs oder auch des Schienenpersonenverkehrs diese stets auch Eingang in die laufenden Planungen finden und bei Vorhaben mit langen Planungs- und Realisierungszeiträumen nicht auf Grundlage überholter Verkehrsprognosen weitergeplant wird.

In den Genehmigungsverfahren werden für alle Projekte der DB Netz AG ausschließlich die Zugzahlen der dann jeweils gültigen Prognose des Bundesverkehrswegeplans verwendet. Die nachstehend angeführten Zahlen bilden die Summe beider Richtungen.

Bei den Zugzahlen ist u.a. die Knotenfunktion des Bahnhofs Rosenheim zu beachten. Hier werden beispielsweise Züge des Nahverkehrs verbunden und getrennt.

Strecke 5702 Rosenheim – Kufstein (Abschnitt Brannenburg – Flintsbach):

Gesamt: 224 Züge/Tag (davon Schienengüterverkehr (SGV): 118, Schienenpersonennahverkehr (SPNV): 48, Schienenpersonenfernverkehr (SPFV): 52, Grundlast*: 6)

*) Grundlast: Rangierfahrten, Lokfahrten, Fahrten gleisgebundener Baumaschinen etc.“

Frage 2b:

"Welche Güterzugbewegungen auf dem Abschnitt Kufstein - Rosenheim für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 prognostiziert die Trimode-Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr, Endbericht Dezember 2018)?"

Antwort:

Siehe Antwort zur Frage 1b.

Frage 2c:

"Welche Personenzugbewegungen im Regional- und Fernverkehr auf dem Abschnitt Kufstein - Rosenheim für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 werden im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesen?"

Antwort:

Siehe Antwort zur Frage 2a.

Frage 3a:

"Welche Güterzugbewegungen auf dem Abschnitt Salzburg - Rosenheim für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 werden im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen?"

Antwort:

Die DB Netz AG hat auf diese Frage wie folgt geantwortet:

„Strecke 5703 Rosenheim – Salzburg (Abschnitt Rosenheim Ost – Landl):

Gesamt: 163 Züge/Tag (davon SGV: 33, SPNV: 72, SPFV: 50, Grundlast: 8)

Strecke 5707 Rosenheim Ost – Rosenheim Süd (österreichische Korridorverkehre Salzburg – Kufstein, die das deutsche Streckennetz nutzen):

Gesamt: 36 Züge/Tag (davon SGV: 4, SPNV: 0, SPFV: 32, Grundlast: 0)“

Frage 3b:

"Welche Personenzugbewegungen im Regional- und Fernverkehr auf dem Abschnitt Salzburg - Rosenheim für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 werden im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesen?"

Antwort:

Siehe Antwort zur Frage 3a.

Frage 4a:

"Welche Güterzugbewegungen auf dem Abschnitt Rosenheim - München für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 werden im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesen?"

Antwort:

Die DB Netz AG hat auf diese Frage wie folgt geantwortet:

„Strecke 5510 München – Rosenheim (Abschnitt Kirchseeon – Grafing):

Gesamt: 267 Züge/Tag (davon SGV: 147, SPNV: 72, SPFV: 38, Grundlast: 10)“

Frage 4b:

"Welche Personenzugbewegungen im Regional- und Fernverkehr auf dem Abschnitt Rosenheim – München für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 werden im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesen?"

Antwort:

Siehe Antwort zur Frage 4a.

Frage 5a:

"Welche Güterzugbewegungen auf dem Abschnitt Mühldorf – München für die Jahre 2030 /

2040 / 2050 werden im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesen?“

Antwort:

Die DB Netz AG hat auf diese Frage wie folgt geantwortet:

„Das Projekt „Ausbaustrecke München-Mühldorf-Freilassing (ABS 38)“ erhält die Zugzahlen für den Güter- und Personenverkehr auf dem Streckenabschnitt Mühldorf-München vom Auftraggeber, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Für den Streckenabschnitt Mühldorf – München (ABS 38) werden für 2030 insgesamt 44 Züge im Güterverkehr (Summe beider Richtungen Tag und Nacht) ausgewiesen.

Für den Streckenabschnitt Mühldorf – München (ABS 38) werden für 2030 insgesamt 54 Züge im Personennahverkehr (Summe beider Richtungen Tag und Nacht) von Mühldorf bis Dorfen ausgewiesen und 94 Züge ab Dorfen bis München (da hier zusätzlich auch S-Bahn fährt) prognostiziert. Für den Personenfernverkehr werden im Streckenabschnitt Mühldorf – München insgesamt 18 Züge (Summe beider Richtungen Tag und Nacht) ausgewiesen.“

Frage 5b:

"Welche Personenzugbewegungen im Regional- und Fernverkehr auf dem Abschnitt Mühldorf – München für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 werden im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesen?“

Antwort:

Siehe Antwort zur Frage 5a.

Frage 6a:

"Welche Güterzugbewegungen auf dem Abschnitt Trudering – Daglfing – Johanneskirchen – München Nord für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 werden im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesen? Wie hoch ist der Anteil des Durchgangsverkehrs? Wie hoch ist der Anteil, der den Umschlagbahnhof München Riem ansteuert?“

Antwort:

Die DB Netz AG hat auf diese Frage wie folgt geantwortet:

„Strecke 5560 Olching – München Trudering (Abschnitt Daglfing – Trudering):

SGV: 139 Züge/Tag (davon Grundlast: 6)

Strecke 5560 Olching – München Trudering (Abschnitt Daglfing – Johanneskirchen):

SGV: 229 Züge/Tag (davon Grundlast: 12) SPNV: 280 Züge/Tag

Die Prognose des BVWP 2030 ermöglicht keine Rückschlüsse darauf, wie hoch der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Schienengüterverkehr im Knoten München sein wird.

Heute werden aber beispielsweise rund 2/3 der Güterzüge, die über den Brennerpass verkehren, im Knoten München – insbesondere im Rangierbahnhof München Nord – zusammengestellt. Diese Züge haben heute somit München als Ziel/Quelle.

Der Umschlagbahnhof (Ubf) Riem kann im Zielzustand – also nach Realisierung aller Teilvorhaben im Knoten München – über verschiedene Strecken angefahren werden: Über die Truderinger Kurve, die Daglfinger Kurve und die bestehenden Strecken zwischen München-Ost (Rangierbahnhof) und Riem.

Züge, die über die Truderinger Kurve sowie die bestehenden Strecken zwischen München-Ost und Riem den Ubf anfahren, nutzen die Strecke 5560 zwischen Trudering – Daglfing und

Johanneskirchen nicht. Diese werden direkt in den Umschlagbahnhof geleitet. Züge, die über die Daglfinger Kurve fahren, fädeln in Daglfing auf die Strecke 5560 Olching – München Trudering ein und fahren auf dieser weiter Richtung Rangierbahnhof München Nord bzw. kommen aus dieser Richtung. Gemäß der Prognose des Bundesverkehrswegeplans 2030 werden 87 Güterzüge (Summe beider Richtungen Tag/Nacht, davon Grundlast: 6) über die Daglfinger Kurve fahren. Diese Züge haben als Ziel/Quelle entweder den Ubf München Riem oder Mühldorf a. Inn/Burghausen.“

Frage 6b:

„Welche Personenzugbewegungen im Regional- und Fernverkehr auf dem Abschnitt Rosenheim – München für die Jahre 2030 / 2040 / 2050 werden im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesen?“

Antwort:

Siehe Antwort zur Frage 4a.

Frage 7:

"Gibt es zu den Punkten 2a bis 6b neuere Zahlen aus aktuellen Untersuchungen/Studien bzw. Planungen von Bahn, Freistaat Bayern oder Bundesverkehrsministerium?"

Antwort:

Die DB Netz AG hat auf diese Frage Folgendes geantwortet:

„Andere Prognosen sind uns nicht bekannt. Im Rahmen der Brenner Corridor Platform (BCP) sind Verkehrsstudien zum Personenfern- und Güterverkehr in Arbeit. Ziel ist eine harmonisierte, achsenbezogene Ermittlung der Zugzahlen für die Länder Italien, Österreich und Deutschland.

Darüber hinaus verweisen wir auf die bereits in der Antwort zur Frage 2a) und 2c) gegebenen Erläuterungen zur regelmäßigen Aktualisierung und Fortschreibung der Prognosezugzahlen durch den Bund.“

Frage 8:

„Ergibt sich nach Meinung des Planungsreferates aus den Zahlen zu 1a – 7 ein konsistentes Bild für die Belastung im Münchner Norden und Nordosten?“

Antwort:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat keine Hinweise oder Anhaltspunkte, dass die Prognosewerte aus dem Bundesverkehrswegeplan für das Jahr 2030 nicht stimmen. Jedoch erscheint es problematisch, Vorhaben, die zu erhöhten Zugzahlen im Stadtgebiet führen können und deren Fertigstellung erst nach Erreichen des aktuellen Prognosehorizonts 2030 zu erwarten ist, allein anhand der Prognosezahlen 2030 zu bewerten. Dies ist insbesondere im Zusammenhang mit den sehr langen Planungsvorläufen bei Projekten wie beispielsweise dem Brenner-Nordzulauf, der sich auch auf das Schienenverkehrsaufkommen im Stadtgebiet München auswirken wird, unbefriedigend.

Herr Oberbürgermeister Reiter hatte sich daher mit Schreiben vom 10.01.2020 an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer gewandt und dargestellt, dass es unverständlich sei, warum einerseits für das Inntal zur Auswahl der Varianten des Brenner-Nordzulaufs eine Trimode-

Studie mit Verkehrsentwicklungsszenarien bis zum Jahr 2050 erstellt wurde, dies aber für München nicht erfolge. Er hat auf Grund der großen Betroffenheit gefordert, dass eine solche Studie auch für München erstellt werden müsse. Herr Bundesverkehrsminister Scheuer hat dazu mit Schreiben vom 06.04.2020 mitgeteilt, dass die angesprochene Szenarienstudie keine Prognose beinhalte, sondern nur eine Abschätzung zukünftiger Entwicklungen, die nicht als Planungsgrundlage herangezogen werden können. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bedauert diese ablehnende Haltung. Herr Oberbürgermeister Reiter wird aufgrund der insgesamt nicht zufriedenstellenden Situation den Bund nochmals auffordern, Wege aufzuzeigen, wie sich die dargestellten Probleme lösen lassen. Im Übrigen ist zu bemerken, dass eine detaillierte Plausibilitätsprüfung einzelner Zahlen des Bundesverkehrswegeplanes, die immer auch in ihrem Gesamtkontext des regionalen und überregionalen Schienenverkehrs zu sehen sind, von Seiten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung leider nicht möglich ist.

Frage 9:

„Welche Auswirkungen hat das im Januar 2020 vom Deutschen Bundestag beschlossene Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz(MgvG) auf die verschiedenen o. g. Schienenprojekte im Münchner Norden und Nordosten? Welche Beteiligung ist dabei für den Münchner Stadtrat vorgesehen und die betroffenen Bezirksausschüsse 12, 13, 14, 15 bei Planung u. Umsetzung?“

Antwort:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat zu dieser Frage bereits im Hinweisblatt vom 26.02.2020 zum Beschluss „Verkehrskonzept Münchner Norden Öffentlicher Personennahverkehr / Schienenpersonennahverkehr / DB-Nordring“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14363) Folgendes ausgeführt:

„Das bereits vom Bundestag beschlossene und nach der nun bevorstehenden mit Ausfertigung in Kraft tretende Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) ist nur auf die im Gesetz genannten Strecken anwendbar.

In § 2 Nr. 1 MgvG wird der Ausbau der Strecke von München über Mühldorf nach Freilassing genannt. Laut Gesetzesbegründung und Auskunft der DB Netz AG fällt somit von den Schienenprojekten im Norden und Nordosten nur das Schienenprojekt Truderinger Kurve in den Geltungsbereich des Gesetzes, vgl. hierzu auch Hinweis-/Ergänzungsblatt vom 28.02.2020 zur Beschlussvorlage Truderinger und Daglfinger Kurve, Sitzungsvorlagennummer 14-20 / 15609. Diese Beschlussvorlage soll (ebenfalls) in der Sitzung am 04.03.2020 behandelt werden

Zum derzeitigen Zeitpunkt ist auch nicht davon auszugehen, dass der Anwendungsbereich für andere Schienenprojekte in München bzw. der Region München erweitert wird. Die Möglichkeit der Planung durch Gesetz ist nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts auf Ausnahmefälle begrenzt, bei denen das Gemeinwohlinteresse gegenüber einem üblichen Planfeststellungsverfahren deutlich überwiegt.

Das vorbereitende Verfahren zum zu beschließenden Maßnahmegesetz z.B. Truderinger Kurve entspricht laut MgvG dem Planfeststellungsverfahren. Nach § 7 MgvG erfolgt in Verbindung mit § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) die Einbindung der Träger öffentlicher Belange, der Umweltverbände und der Bürgerinnen und Bürger. Zusätzlich zum üblichen

Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG muss eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 5 MgvG in Verbindung mit § 25 Abs. 3 VwVfG stattfinden, die bisher nicht zwingend, sondern fakultativ vom Eisenbahn-Bundesamt durchzuführen war. Die Bezirksausschüsse werden somit im Rahmen des üblichen Anhörungsverfahrens in das Planfeststellungsverfahren einbezogen. Eine Befassung des Stadtrats wird bei der Truderinger Kurve im Rahmen des vorbereitenden Verfahrens erfolgen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Veränderungen in der Durchführung des Verfahrens zwar geringfügig sind, da das vorbereitende Verfahren im Wesentlichen dem Planfeststellungsverfahren entspricht. Die wesentliche Änderung ergibt sich jedoch daraus, dass es zum Abschluss eines Verfahrens entgegen dem Planfeststellungsverfahren keinen Verwaltungsakt mehr gibt, sondern das Verfahren mit einem Gesetz abgeschlossen wird und dagegen eine Klage von z.B. Umweltverbänden oder betroffenen Bürgerinnen und Bürgern bzw. Kommunen vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof nicht mehr möglich ist. Diese haben lediglich die Möglichkeit, eine Verfassungsbeschwerde zu erheben, wobei im Rahmen dieses Verfahrens vor dem Bundesverfassungsgericht (BVerfG) nur eine Verletzung grundgesetzlich geschützter Rechte geltend gemacht werden kann. Kommunen können bei einem Verfahren vor dem BVerfG nur eine Verletzung der kommunalen Selbstverwaltung, d. h. der Planungshoheit geltend machen.“

Diese Aussagen sind immer noch gültig.

Ergänzend hat dazu die DB Netz AG wie folgt geantwortet:

„Die Truderinger Kurve fällt als Teil der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing unter das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG). Aktuell können wir die Auswirkungen des Gesetzes auf das Projekt nicht abschätzen, da eine Ausgestaltung des Gesetzes noch nicht veröffentlicht ist. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird mit oder ohne Gesetz kontinuierlich und transparent gestaltet, denn der Dialog mit Betroffenen ist uns ein wichtiges Anliegen. Dabei ist es unser Interesse, im Sinne der Betroffenen, stets verlässliche Angaben zu geplanten Bauvorhaben zu machen und frühzeitig mit den relevanten Informationen auf die Kommunen, Bürger und Politiker (Stakeholder) zuzugehen, allerdings verfrühte Aussagen zu Zwischenständen grundsätzlich zu vermeiden.

Das Gesetz (MgvG) hat auf die Planungen des Brenner-Nordzulaufs, des viergleisigen Ausbaus Daglfing – Johanneskirchen und der Daglfinger Kurve keine Auswirkungen.

Mit freundlichen Grüßen

..gez.

Prof. Merk
Stadtbaurätin