



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 04.06.2019

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

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

Antrag

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

Begründung:

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

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

Es stellen sich insbesondere folgende Fragen:

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

Quelle in München haben?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Herbert Danner Angelika Pilz-Strasser, Paul Bickelbacher Anna Hanusch

Katrin Habenschaden

Mitglieder des Stadtrates

DIE LINKE im Stadtrat München

Brigitte Wolf Cetin Oraner

Mitglieder des Stadtrates

Anlage 5

DTK -Variantenvergleich

- Schematische Darstellung -

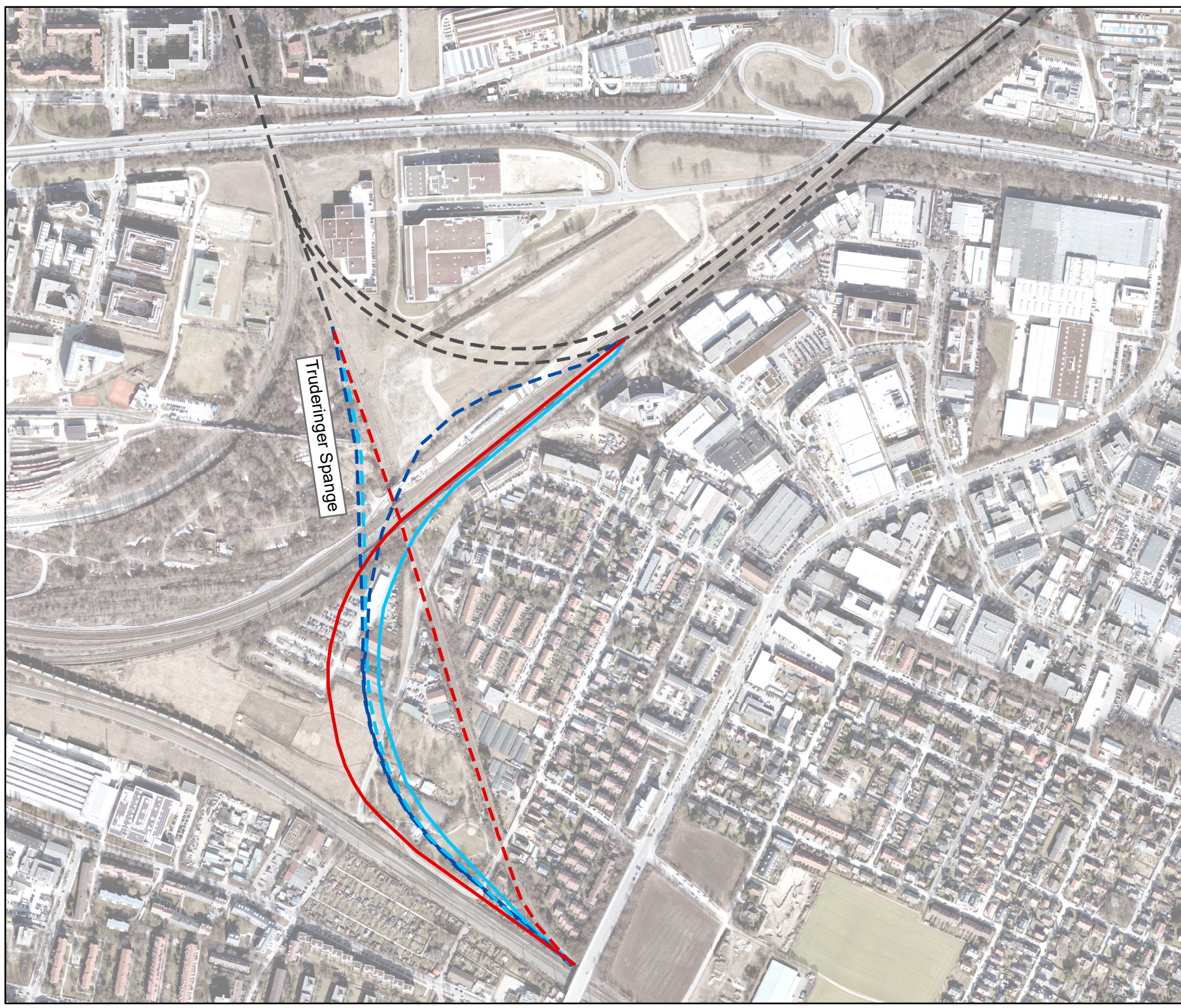
— Variante B1

— Variante B2

— Variante A0

--- Troglage

— Gemeinsamer Verlauf
aller drei Varianten



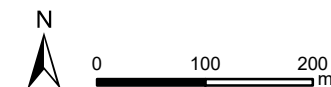
Datengrundlage:
© Landeshauptstadt München-
Kommunalreferat-GeodatenService,
Flurstücke und Gebäude:
© Bayerische Vermessungsverwaltung 2020

Daten
Methoden
Analysen

Fachliche und graphische Bearbeitung:
Stadtentwicklungsplanung, HA I/3

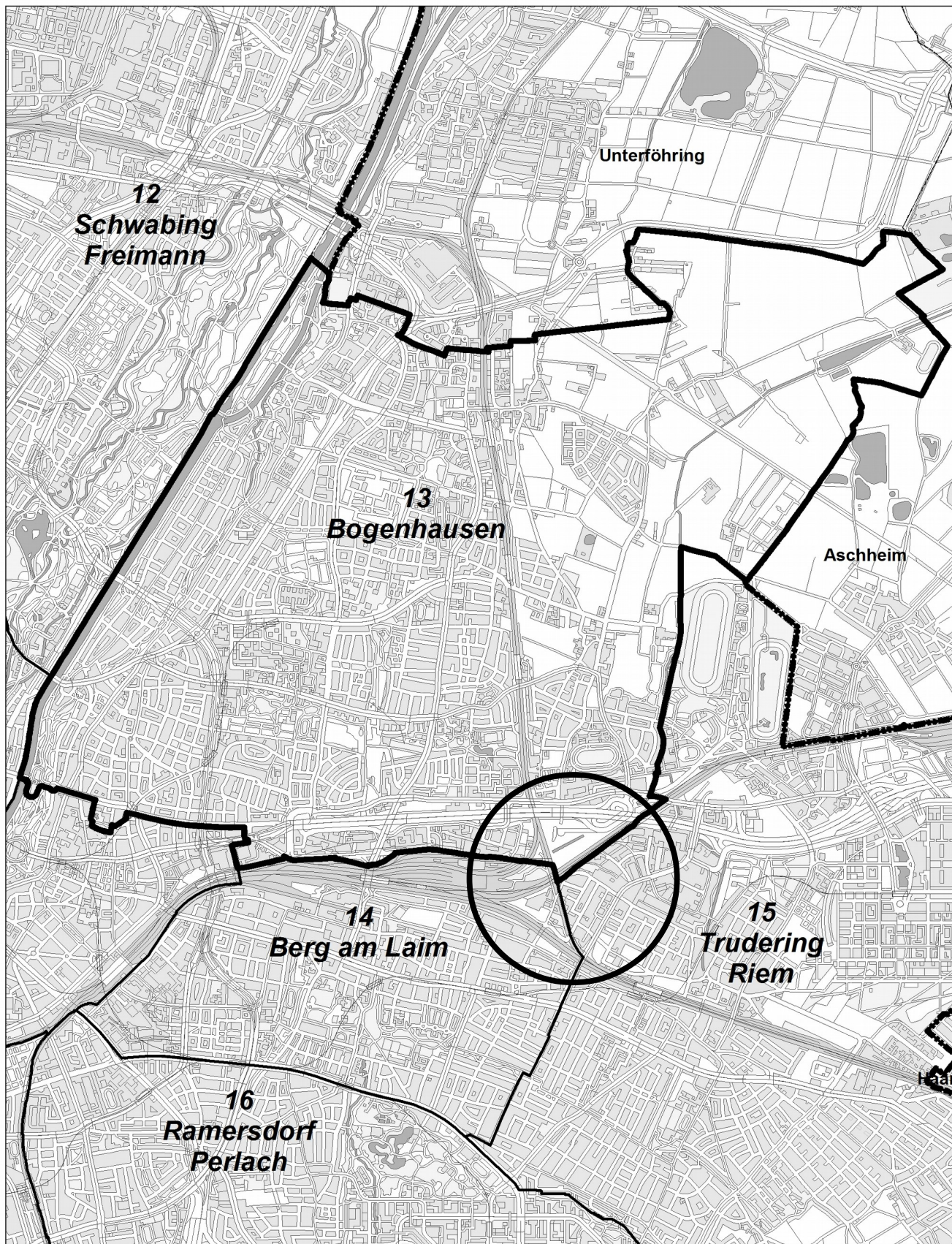
München, September 2020

1:7.000



Übersichtsplan

Stadtbezirk 13



Truderinger und Daglfinger Kurve sowie Erschließung von Pferdesportflächen im Münchner Nordosten



Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung

PLAN HA I/3



Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80313 München

Dieter Reiter

Herrn Bundesminister
Andreas Scheuer, MdB
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Datum
26.08.2020

**Variantenentscheid Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange
(zweigleisiger Ausbau Trudering – Daglfing)**

Unser Zeichen: BOB-SE-8512.5-4-0023

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

ich wende mich in der Thematik Variantenentscheid zu den Bahn-Großprojekten Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange (zweigleisiger Ausbau Trudering - Daglfing) in dringlicher Angelegenheit an Sie.

Wie bekannt, ist die Landeshauptstadt München von den Planungen des Ausbaus der Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie der Truderinger Spange in vielfältiger Weise betroffen. So sind 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 entsprechend zu berücksichtigen. Da die aus mehreren Teilprojekten bestehende und gesamtheitlich zu sehende große Schieneninfrastrukturmaßnahme besonders viele Menschen betrifft, ist es wichtig, dem Rechnung zu tragen und die direkten Anwohnerinnen und Anwohner bestmöglich zu schützen. Ich hatte mich daher mit Schreiben vom 10.01.2020 an Sie, an den DB-Konzernbevollmächtigten für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, sowie den seinerzeitigen Staatsminister Dr. Reichhart gewandt und die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Planung unter Berücksichtigung der Belange der Landeshauptstadt München sowie eine umfassenden Bürgerbeteiligung eingefordert.

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

Da neben der „Amtslösung“ seitens einiger Anwohnerinnen und Anwohner Vorschläge zu einer alternativen Führung, insbesondere der Truderinger Spange, unterbreitet wurden, hatte sich die DB AG entschlossen, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, um einen detaillierten Variantenvergleich zu ermöglichen. Damit wurde zunächst in einem ersten Schritt den Belangen der Anwohnerinnen und Anwohner Rechnung getragen, was zu begrüßen ist.

Die DB AG hat nun im Juli die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung in groben Zügen vorgestellt.

Um eine ausreichende fachliche Bewertung seitens der Stadt zu ermöglichen, steht aber noch eine rasche Übergabe prüffähiger Unterlagen durch die DB AG aus. Nur so kann sich die Stadtverwaltung, gerade auch im Interesse seiner Bürgerinnen und Bürger, ausreichend informieren und dem Stadtrat dann darstellen, wie die Varianten zu bewerten sind. Eine Befassung des Stadtrats zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie soll am 07.10.2020 erfolgen.

In dem Zusammenhang habe ich gegenüber dem Konzernbevollmächtigten auch betont, dass die ausreichende und rechtzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit bei solchen Projekten, die eine nicht unerhebliche Betroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner haben können, zentral für die Akzeptanz vor Ort ist. Gerade auch deshalb, weil in diesem Fall explizit Varianten geprüft wurden, die auf Anregung der Bürgerschaft entstanden sind. Eine solche Beteiligung in einem den Projekten entsprechenden Umfang steht noch aus. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung erst nach einer Entscheidung über eine Vorzugsvariante halte ich für verfehlt.

Da nach Mitteilung der DB AG in Kürze eine Entscheidung Ihres Ministeriums auf Basis der Machbarkeitsuntersuchung anstehen soll, welche Variante weiter verfolgt wird, möchte ich Sie dringend bitten, derzeit mit der Entscheidung noch zuzuwarten. Eine Berücksichtigung der Betroffenen ist zwingend notwendig für eine ganzheitliche Bewertungsgrundlage und die Akzeptanz der Planungen in der Öffentlichkeit. Die Resonanz auf die digitale Informationsveranstaltung zum Thema viergleisiger Ausbau Daglfing - Johanneskirchen hat gezeigt, dass auch in diesen Zeiten Informations- und Beteiligungsformate möglich sind.

Ebenso sollte die Landeshauptstadt die Möglichkeit haben, sich entsprechend zu äußern. Ich habe daher das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, einen Stadtratsbeschluss vorzubereiten, der nach jetzigem Stand am 07.10.2020 in den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung eingebracht wird. In der Sitzung an diesem Tage wird des Weiteren eine Vorlage zum Thema viergleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen behandelt werden, in dem u. a. die wichtige Finanzierungsvereinbarung für die Fein-Variantenuntersuchung enthalten sein wird.

Aufgrund der Tatsache, dass in der genannten Sitzung somit mehrere große und für die Landeshauptstadt München sehr relevante Projekte behandelt werden, bitte ich Sie recht herzlich um **Teilnahme einer Vertretung des BMVI bei der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 07.10.2020**. Eine entsprechende Einladung wird auch an Herrn Josel mit der Bitte um Teilnahme der DB AG ergehen. Nur so ist sichergestellt, dass Fragen zum weiteren Vorgehen bei den Varianten fachkundig beantwortet bzw. diskutiert werden können.

Frau Staatsministerin Schreyer hat einen Abdruck dieses Schreibens mit der Bitte um Kenntnisnahme erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dieter Reiter



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
26.08.2020

**Variantenentscheid Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange
(zweigleisiger Ausbau Trudering - Daglfing)**

Unser Zeichen: BOB-SE-8512.5-4-0023

Sehr geehrter Herr Josel,

ich wende mich in der Thematik Variantenentscheid zu den Bahn-Großprojekten Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange (zweigleisiger Ausbau Trudering - Daglfing) in dringlicher Angelegenheit an Sie.

Zunächst möchte ich mich dafür bedanken, dass im Juli die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung in groben Zügen vorgestellt wurden. Um eine ausreichende fachliche Bewertung seitens der Stadt zu ermöglichen, bitte ich allerdings um eine rasche Übergabe prüffähiger Unterlagen. Nur so kann sich die Stadtverwaltung, gerade auch im Interesse seiner Bürgerinnen und Bürger, ausreichend informieren und dem Stadtrat dann darstellen, wie die Varianten zu bewerten sind. Eine Befassung des Stadtrats zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie soll am 07.10.2020 erfolgen.

In dem Zusammenhang möchte ich betonen, dass die ausreichende und rechtzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit bei solchen Projekten, die eine nicht unerhebliche Betroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner haben können, zentral für die Akzeptanz vor Ort ist. Gerade auch deshalb, weil in diesem Fall explizit Varianten geprüft wurden, die auf Anregung der Bürgerschaft entstanden sind. Eine solche Beteiligung in einem den Projekten entsprechenden Umfang steht noch aus.

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

Eine Information der Bürgerinnen und Bürger mit entsprechender Beteiligungsmöglichkeit ist in jedem Fall vor der Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums erforderlich, um die Interessen der Bürgerinnen und Bürger in der Entscheidungsfindung ausreichend berücksichtigen zu können.

Die Resonanz auf die digitale Informationsveranstaltung zum Thema viergleisiger Ausbau Daglfing - Johanneskirchen hat gezeigt, dass auch in diesen Zeiten Informations- und Beteiligungsformate möglich sind. Erst wenn dem Bund die Interessen der Betroffenen vorliegen und in die Bewertung einfließen können kann eine sachgerechte Entscheidung getroffen werden.

Da Sie bei der Machbarkeitsstudie die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen haben, würde ich es mithin sehr begrüßen, wenn Sie sich in diesem Sinne auch gegenüber dem BMVI für ein Moratorium bis zur Beteiligung der Öffentlichkeit verwenden könnten. Diesbezüglich werde ich mich auch an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer wenden.

In oben genannter Stadtratssitzung am 07.10.2020 wird im Übrigen auch der viergleisige Ausbau Daglfing - Johanneskirchen behandelt. Aufgrund der Tatsache, dass im Oktober in der genannten Sitzung somit mehrere große und für die Landeshauptstadt München sehr relevante Projekte behandelt werden, möchte ich Sie bzw. einen Vertreter hiermit recht herzlich zur Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 07.10.2020 einladen. Eine entsprechende Einladung ergeht auch an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer mit der Bitte um Teilnahme des BMVI. Nur so ist sichergestellt, dass die Projekte fachkundig vorgestellt und Fragen zum weiteren Vorgehen bei den Varianten beantwortet bzw. diskutiert werden können.

Näheres zu beiden o.g. Projekten sollten wir im Rahmen unseres Treffens am 25.09.2020 besprechen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dieter Reiter

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

13.08.2020

Antrag zur dringlichen Behandlung im Feriensenat am 19.08.2020 Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve – Jetzt anwohnerfreundlichen Ausbau sichern!

1. Der Oberbürgermeister der LHM setzt sich beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) dafür ein, dass im Rahmen der fälligen Variantenentscheidung die Bürgervariante B02 für den Bau der sog. Truderinger Kurve sowie den zweigleisigen Ausbau Daglfing - Trudering als maßgebliche Variante realisiert und Grundlage des folgenden Planfeststellungsverfahrens wird.
2. Der Oberbürgermeister berichtet dem Stadtrat über die Ergebnisse seiner Besprechungen und Korrespondenzen (digital und analog) in dieser Hinsicht.

Begründung:

Laut öffentlich verfügbaren Informationen steht derzeit die Variantenentscheidung für das Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK) inklusive zweigleisigem Ausbau Daglfing - Trudering an (vgl.: <https://www.abs38.de/untersuchungsvarianten-dtk.html>). Die Bürgervariante B02 hat die besten Chancen auf eine zeitnahe Umsetzung, da sie – ohne Einschränkung der vorgesehenen Verkehrsleistung – die größte Entfernung zum besonders betroffenen Wohngebiet Kirchtrudering / Schatzbogen aufweist. Entsprechend sind die Chancen bei der Bürgervariante B02 gut, dass die Zahl der Klagen betroffener Bürger am geringsten ausfällt. Dies ermöglicht eine schnellere Planfeststellung und damit auch eine zeitnähere Realisierung. Die vermutlich etwas höheren Baukosten der Bürgervariante B02, bedingt durch die zusätzliche Querung der Truderinger Kurve nördlich der ABS 38 und vor dem S-Bahnhof Riem, werden dadurch u.E. mehr als kompensiert.

Begründung der Dringlichkeit:

Das Projekt ist aufgrund der medialen Berichterstattung von besonderem öffentlichen Interesse. Laut Homepage (<https://www.abs38.de/untersuchungsvarianten-dtk.html>) ist die Variantenscheidung überfällig und steht offenbar in nächster Zeit bevor, so dass ein zeitnahes Handeln des Oberbürgermeisters geboten erscheint. Gleichzeitig liegt der zeitnahe Ausbau der Schieneninfrastruktur im Interesse der Stadt, da er einen Beitrag zur CO₂-Reduktion im Güterverkehr auf Münchner Stadtgebiet leisten kann.

Stadträte: **Prof. Dr. Jörg Hoffmann** (Fraktionsvorsitzender)
Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)
Fritz Roth
Richard Progl