

Telefon: 233 - 22974  
Telefax: 233 - 21559

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
Abteilung Recht, Verwaltung,  
Regionales

### **Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange**

a) Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve –  
Jetzt anwohnerfreundlichen Ausbau sichern

Antrag Nr. 20-26 / A 00358 der Stadtratsfraktion der FDP BAYERNPARTEI vom 13.08.2020

b) 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

**c) Variantenvergleich Truderinger Kurve Variante C**

**Antrag Nr. 20-26 / A 00529 von der AfD vom 13.10.2020, eingegangen am 14.10.2020**

**Hinweis/  
Ergänzung  
vom 16.10.2020**

**Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01628**

Anlage:

**11. Antrag Nr. 20-26 / A 00529 vom 13.10.2020**

**Hinweis / Ergänzung zum**

**Beschluss der Vollversammlung am 21.10.2020**

Öffentliche Sitzung

#### **I. Ergänzung zum Vortrag und Antrag der Referentin:**

##### **1. Bekanntmachung des Ergebnisses der Variantenprüfung unmittelbar nach der Ausschusssitzung am 07.10.2020**

Unmittelbar im Anschluss an den gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses vom 07.10.2020 hat die DB AG die Internetseite <https://www.abs38.de/variantenbewertung-dtk.html> freigeschaltet und die Entscheidung des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Variante A0 als Vorzugsvariante mitgeteilt.

Eine Auseinandersetzung bzw. Berücksichtigung der im gemeinsamen Ausschuss durch die Stadträte\*innen vorgebrachten Anmerkungen und Einwände zum dem durchgeführten Variantenvergleich sowie die in der Beschlussvorlage in den Punkten 3 „Stellungnahmen zu den Varianten“ und 4 „Bewertung der Varianten“ ist dabei nicht erfolgt. Das scheint nicht verständlich.

Zu betonen ist, dass die durch die DB AG auf der Internetseite bereit gestellten Informationen zu keiner anderen Einschätzung der Variantenuntersuchung durch die Landeshauptstadt München führen. Die dargestellten Kriterien waren der Landeshauptstadt München schon bei der Bewertung der untersuchten Varianten bekannt. Zu ihnen ist bereits in der

Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses vom 07.10.2020 (nachfolgend auch: Beschluss vom 07.10.2020) ausführlich Stellung genommen worden.

Wenig verständlich erscheint auch, dass die Aussagen von einem Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, in der Sitzung des Ausschusses vom 07.10.2020 unberücksichtigt blieben. Danach wird eine Verlegung der Kfz-Verwahrstelle deutlich weniger, als die von der die DB AG veranschlagten 10 Jahre in Anspruch nehmen. Dieser Punkt floss in der Variantenuntersuchung deutlich zuungunsten der beiden Bürgervarianten ein. Aufgrund der Aussagen des Vertreters des Freistaats hätte dieses wichtige Entscheidungskriterium neu gewürdigt werden müssen, was mutmaßlich für eine bessere Beurteilung der beiden Bürgervarianten geführt hätte

Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ist den Aussagen des Vertreters des Freistaats beizupflichten. Bei der Verwahrstelle handelt es sich dem Grunde genommen nach nur um eine Abstellfläche für Kraftfahrzeuge. Eine solche Nutzung ist regelmäßig in einem Gewerbegebiet zulässig. Eine Baurechtsschaffung durch eine Bauleitplanung ist bei dieser Art der Nutzung nicht erforderlich, so dass sich dem Grunde genommen nach nur die Frage stellt, an welcher Stelle im Stadtgebiet oder auch im Umland eine Ersatzgrundstück zu finden ist. Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob überhaupt geprüft wurde, ob die Verwahrstelle mit einer kleineren Fläche vor Ort erhalten bleiben kann. Auch das ist offensichtlich nicht erfolgt.

Schließlich ist auch nicht verständlich, dass keine Bürgerbeteiligung (siehe Anlage 1 und 2) vor einer Variantenentscheidung stattgefunden hat. Eine solche Beteiligung ist ausdrücklich in dem Beschluss vom 07.10.2020 gefordert worden. Die DB AG hat hier nur im Nachgang zur Freischaltung der Internetseite am 13.10.2020 nur eine Information der Bürger\*innen mittels einer Online-Informationsveranstaltung durchgeführt. Inhaltlich entsprach der Vortrag bei der Online-Informationsveranstaltung dem im gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses präsentierten Vortrag der DB AG vom 07.10.2020. Im Anschluss an die Präsentation wurden Fragen der Bürger\*innen beantwortet. Bei dieser Veranstaltung wurde auch mitgeteilt, dass noch Optimierungen an der Vorzugsvariante A0 geprüft werden. Danach scheint ein Abrücken von den Reihenhäusern an der Thomas-Hauser-Straße und im Bereich der Xaver-Weismor-Straße möglich. Ein Nachweis der lärm- und erschütterungstechnischen Wirksamkeit liegt der Landeshauptstadt München bislang nicht vor. Es konnte daher noch keine Bewertung dieser möglichen Änderungen durch die Landeshauptstadt München erfolgen.

Die Freischaltung der Internetseite unmittelbar nach der Ausschusssitzung am 07.10.2020 sowie die Durchführung der Online-Informationsveranstaltung am 13.10.2020 haben deutlich aufgezeigt, dass die Forderungen der Schreiben des Herrn Oberbürgermeisters vom 26.08.2020 an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer (Anlage 1) und den Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern (Anlage 2), die Anmerkungen, Einwände und Kritikpunkte der Bürger\*innen sowie der Landeshauptstadt München vor einer Variantenentscheidung in die Entscheidung einfließen zu lassen negiert wurden. Auch wurde die Haltung des Freistaats zur Verlagerung der Vergabestelle nicht berücksichtigt.

Herr Oberbürgermeister Reiter sollte daher gebeten werden in den Schreiben an die DB AG und das Bundesverkehrsministerium eine Aufhebung der Variantenentscheidung zu fordern bzw. zu fordern, dass eine neuerliche Entscheidung erst nach einer Beteiligung der betroffenen Anwohner\*innen und einer weitergehenden Untersuchung erfolgt.

Der Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses vom 07.10.2020 ist deshalb entsprechend an den neuen Sachverhalt anzupassen.

## **2. Variantenvergleich Truderinger Kurve Variante C**

Antrag Nr. 20-26 / A 00529 von der AfD vom 13.10.2020, eingegangen am 14.10.2020

Die AfD-Stadtratsgruppe fordert in ihrem Antrag, dass der Oberbürgermeister sich beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) dafür einsetzt, „dass als weitere Variante C die Güterverkehrstrassenführung östlich an München vorbei entlang der A99 geprüft wird“.

Mit Ziffer 2 des Beschlusses des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses vom 07.10.2020 wurde festgelegt, dass sich die Landeshauptstadt München beim BMVI für eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans einsetzt.

Hierbei wurde auch festgelegt, dass die Machbarkeitsstudie parallel zu den bereits laufenden Planungen und Untersuchungen durchgeführt werden soll und diesen Prozess weder behindern noch in Folge verzögern soll.

Dieses Vorgehen sollte beibehalten werden, da eine Strecke entlang der A99 die Landeshauptstadt München, insbesondere aufgrund des Rangierbahnhofs Nord, nicht vom kompletten Schienengüterverkehr entlasten kann.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00529 der Stadtratsgruppe der AfD vom 13.10.2020 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Die aus den Ausführungen ergebenden Änderungen sind in **Fettdruck** auf Seite 4 und 5 dargestellt.

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses vom 07.10.2020 sowie Änderungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung mittels Hinweis/ Ergänzung vom 16.10.2020:

1. Die Ausführungen zur Darstellung und Einschätzung der Verwaltung zu den Ergebnissen der Variantenuntersuchung werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, **erneut** an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die DB AG heranzutreten und **eine Aufhebung der Variantenentscheidung fordern. Vor der neuen Variantenentscheidung ist eine Beteiligung der betroffenen Anwohner\*innen sowie der Landeshauptstadt München vor einer Variantenentscheidung durch das BMVI und die DB AG durchzuführen einzufordern.**  
Die Landeshauptstadt München bittet das Bundesverkehrsministerium, im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 in Auftrag zu geben. Der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München werden bei der Erstellung der Studie eng eingebunden. Der Variantenvergleich wird unvoreingenommen unter realistischen Bedingungen und der Annahme der Möglichkeit des kurzfristigen Erwerbs der notwendigen Flächen um die Kfz-Verwahrstelle durchgeführt. Diese Machbarkeitsstudie wird parallel zu den bereits laufenden Planungen und Untersuchungen durchgeführt und soll diesen Prozess weder behindern noch in Folge verzögern.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, für alle Varianten weitergehende Untersuchungen vor **der geforderten neuen einer** Variantenentscheidung des Bundesverkehrsministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur **oder im weiteren Verfahren für alle Varianten** einzufordern. Hierbei sind realistische Prognosezahlen bezogen auf einen Prognosehorizont 2050 einzufordern. Die Prognosezahlen sollen insbesondere die Zunahme des Schienengüterverkehrs, durch die Fertigstellung des Brennerbasistunnels (BBT), die Umsetzung der im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung aufgeführten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport und die Umsetzung des Bundesprogramms "Zukunft Schienengüterverkehr" berücksichtigen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, das weitere Verfahren kritisch zu begleiten und mit Unterstützung der fachlich beteiligten Referate und Fachabteilungen die zur Verfügung gestellten Unterlagen zu prüfen. Dem Stadtrat ist über Prüfergebnis erneut zu berichten.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemeinsam mit der Deutschen Bahn für den gesamten Bereich des Gleisdreiecks München Trudering/Moosfeld, beginnend von der Bahntrasse Ostbahnhof/Rosenheim im Süden bis zur Trasse der Autobahn A94 und dem Bahngleiskörper in Richtung Riem im Norden, ein nachhaltiges Gesamtkonzept zu erarbeiten, das eine Durchwegung für Fuß- und Radverkehr sowie die geplanten Sportstätten berücksichtigt und sicherstellt, dass langfristig an dieser Stelle hochwertige, vernetzte und dauerhafte Biotopstrukturen entstehen können.

6. Die Verwaltung wird beauftragt, im Planungsgebiet Untersuchungen durchzuführen, welche Maßnahmen möglich sind, um die negativen Auswirkungen durch die Baumaßnahme möglichst umweltverträglich zu kompensieren, damit in diesem Gleisdreieck langfristig hochwertige, vernetzte und dauerhafte Biotopstrukturen entstehen können.
7. Der Stadtrat bekräftigt erneut seine bisher eingenommene Position, dass nur eine Variante realisiert werden kann, die die berechtigten Belange der Anwohner nach Emissionsschutz höchstmöglich berücksichtigt. Dies ist auch Grundlage für eine dringend notwendige Akzeptanz und Zukunftsfestigkeit der anstehenden Planungen.
8. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00358 der Stadtratsfraktion der FDP BAYERNPARTEI vom 13.08.2020 bleibt ein Jahr lang aufgegriffen.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05462 der Stadtratsfraktion der Die Grünen/RL und der Gruppierung DIE LINKE vom 04.06.2019 bleibt ein Jahr lang aufgegriffen.
10. **Der Antrag Nr. 20-26 / A 00529 der der AfD vom 13.10.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.**
11. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.



Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus  
80331 München

München, den 13.10.2020

## **Antrag der AfD-Stadtratsgruppe: Variantenvergleich Truderinger Kurve Variante C**

Terminwunsch: zur Vollversammlung am 21.10.2020

### **Antrag:**

Der Oberbürgermeister der LHM setzt sich beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) dafür ein, dass als weitere Variante C die Güterverkehrstrassenführung östlich an München vorbei entlang der A99 geprüft wird.

### **Begründung:**

Bislang werden nur verschiedene Varianten A und B diskutiert, die alle den ohnehin belasteten Stadtteil Trudering betreffen. Dort ist bereits eine verstärkte Anbindung des Flughafens geplant, deren Streckenführung über München Ost auch Sinn ergibt.

Dass aber der gewünschte Ausbau des europäischen Güterzugfernverkehrs, der eine extrem hohe Zugfrequenz mit sich bringen wird, ausgerechnet durch Trudering geführt werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Die bisher diskutierten Varianten werden in der Planung zum Teil mit Tunnel- oder Brückenkonstruktionen künstlich auf engem Raum zusammengedrückt und bislang konnte noch nicht ermittelt werden, wie der Lärmschutz von unter 70/60 db in der Nacht eingehalten werden kann. Bei einer Variante C, die außerorts über Felder ebenerdig geführt werden könnte, würde diese Schwierigkeit entfallen und eine Überlastung eines innerstädtischen Bereiches vermieden. Es ist auch mit erheblich weniger Bürgerprotest zu rechnen, da außerorts sehr viel weniger Anwohner betroffen wären, so dass diese Variante C sehr viel schneller realisiert werden könnte.

### **Initiative:**

Iris Wassill  
Daniel Stanke  
Markus Walbrunn