



PLAN-HAI-11-1

Blumenstr. 28 b
80331 München

I.

An den Vorsitzenden des Bezirksausschusses
15 - Trudering-Riem
Herrn Stefan Ziegler
Friedenstraße 40
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
28.06.2021

Bahnknoten München: für eine kompetente Betreuung

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07271 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem vom 12.12.2019

Sehr geehrter Herr Ziegler,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Darin fordern Sie, dass die Landeshauptstadt München im Mobilitätsreferat ein Kompetenzzentrum in einer Abteilung Schienenverkehr einrichtet. Sie bemängeln insbesondere, dass die Landeshauptstadt München sich außerstande sähe, die Vorschläge der DB Netz AG zu den jeweiligen Projektabschnitten zu prüfen, neueste Prognosezahlen (z.B. aus dem Inntal) abzugleichen und einzuarbeiten und ausreichend Tunnelplanungen und Lärm/Erschütterungsschutz anzumahnen. Zudem wird kritisiert, dass keine Bereitschaft bestünde Einflussmöglichkeiten auf die Planungen der DB Netz AG auszuüben sowie die Prüfung einer Umfahrung um die Landeshauptstadt München einzufordern. Schließlich solle sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weigern eine/n Koordinator/In für das DTK-Projekt zu benennen.

Dazu ist Folgendes mitzuteilen bzw. richtig zu stellen:

1. Kompetenzzentrum Schienenverkehr

Mit Ziffer 9. des Beschlusses "Truderinger und Daglfinger Kurve sowie Erschließung von Pferdesportflächen im Münchner Nordosten" (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 15609) der Vollversammlung vom 18.03.2020 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung „beauftragt, die Vorbereitungen für den Aufbau einer „Koordinierungsstelle stadtentwicklungsplanerische Integration von überörtlichen Infrastrukturprojekten“ aufzunehmen und dem Stadtrat im Nachtragshaushalt für 2020 anzumelden".

Die Stelle soll auch nach der Schaffung des Mobilitätsreferates dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zugeordnet werden, da bei der neu strukturierten Abteilung Recht, Verwaltung, Infrastruktur sowohl die zentralen Bahnthemen, wie der Neubau des Hauptbahnhofs, die 2. Stammstrecke und der viergleisige Ausbau der Daglfing - Johanneskirchen, aber auch weitere Bahnprojekte, wie die Daglfinger / Truderinger Kurve betreut werden. Insofern besteht bereits ein nach Möglichkeit personell aufzustockendes „Kompetenzzentrum“, das die Belange der Stadt gegenüber der Deutschen Bahn vertritt und hierbei auch eng mit dem Mobilitätsreferat zusammenarbeitet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung arbeitet im Übrigen mit dem Personalreferat an der Besetzung der Stelle. Leider kam es hierbei zu coronabedingten Verzögerungen. Hinsichtlich der nicht zutreffenden „Weigerung“ einen Koordinator für das DTK -Projekt zu benennen ist auf Ziff. 6 zu verweisen.

2. Prüfung der Vorschläge der DB Netze zu den jeweiligen Projektabschnitten

Nach dem Antrag soll sich die Landeshauptstadt München außerstande sehen, die Vorschläge der DB Netze AG zu den jeweiligen Projektabschnitten zu prüfen.

Hierzu ist zu anmerken, dass eine sach – und fachkundige Prüfung der von der Deutschen Bahn AG vorgelegten Planungsvarianten voraussetzt, dass von der Deutschen Bahn AG auch prüffähige Unterlagen vorgelegt werden. Eine solche **Vorlage** ist aber in dem bisherigen Verfahren **nicht erfolgt**. Im Beschluss „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01628) wurde deshalb dargestellt, dass eine Entscheidung für eine Variante aktuell nicht möglich ist und daher eine Aufhebung der Variantenentscheidung des Bundes zu fordern ist. Herr Oberbürgermeister Reiter ist in der Folge mit Schreiben vom 18.12.2020 an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und an die Deutsche Bahn AG herangetreten und hat deziert eine Aufhebung des Variantenentscheids sowie vor einer erneuten Variantenentscheidung eine Beteiligung der betroffenen Anwohner*innen und der Landeshauptstadt München gefordert. Die DB AG hat eine Aufhebung des Variantenentscheids abgelehnt. Die Antwort des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur steht noch aus.

3. Prognosezahlen aus dem Inntal

In dem Antrag wird weiter ausgeführt, dass neueste Prognosezahlen (z.B. aus dem Inntal) mit dem Zahlenmaterial, worauf das Planfeststellungsverfahren DTK basiert, durch die Landeshauptstadt München nicht abgeglichen und eingearbeitet werden. Weiterhin sollte aufgrund der Prognosezunahmen ausreichende Tunnelplanungen und Lärm/Erschütterungsschutz auf Kosten der DB AG (bzw. Bund) angemahnt werden.

Dazu ist zu betonen, dass die Landeshauptstadt München, insbesondere Herr Oberbürgermeister Reiter, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die Deutsche Bahn AG bereits mehrfach – zuletzt mit Schreiben vom 18.12.2020 – aufgefordert hat für die Planungen aktuelle Zugzahlen zugrunde zu legen. Diesbezüglich wird auch auf Punkt I.4. des Beschlusses „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen“ vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01554) verwiesen. In diesem Punkt wird dargelegt, dass Herr Bundesverkehrsminister Scheuer im Schreiben vom 06.04.2020 die

Erstellung einer Trimode-Studie mit Verkehrsentwicklungszenarien bis zum Jahre 2050 mit dem Verweis ablehnt, dass die so genannte „Trimode-Studie“ für das Inntal nur Potentiale des Wirtschaftswachstums, der Verkehre und Warenströme aufzeige und keine Prognose sei, die Planungsgrundlage sein könne. Aus rechtlicher Sicht ist für die Planungen der Deutschen Bahn AG daher nur der vom Bund erstellte Bundesverkehrswegeplan maßgeblich.

Mit der Forderung der Landeshauptstadt München den Planungen aktuelle Zugzahlen zugrunde zu legen, ist eine generelle Anpassungen der Planungen, insbesondere auch bei den Punkten Lärm und Erschütterungsschutz, verbunden. Diese Forderungen wurden jedoch bisher ebenfalls durch den Verweis auf die bereits dargestellte rechtliche Lage vom Bund und von der Deutschen Bahn AG abgelehnt.

4. Einflussmöglichkeiten auf die Planungen der DB Netz AG

In dem Antrag wird schließlich ausgeführt, dass die Landeshauptstadt München nicht bereit sei, Einflussmöglichkeiten auf die Planungen der DB Netz AG auszuüben sowie – wie im Straßenverkehr selbstverständlich – die Prüfung einer Umfahrung um die Landeshauptstadt München z.B. DB-Außenring einzufordern. Auch dazu ist Folgendes richtig zu stellen:

Die Planungen zur Daglfinger und Truderinger Kurve sowie der zweigleisige Ausbau Trudering – Daglfing erfolgen durch die Deutsche Bahn AG im Auftrag des Bundes. Die Landeshauptstadt München ist bei dem derzeitigen Verfahrensstand – Stichwort interne Vorplanung der Deutschen Bahn – vor Einleitung des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens rechtlich gesehen keine Verfahrensbeteiligte. Sie hat daher nicht wesentlich mehr Informationen wie die Bevölkerung. Trotzdem wurde immer wieder versucht die Belange der Bürger*innen und der Landeshauptstadt frühzeitig in die Planungen der Deutschen Bahn AG einzubringen. Einen durchsetzbaren Anspruch darauf sowie auf eine umfassende Information über die laufenden Planungen hat die Landeshauptstadt München aber, wie dargestellt, in diesem Verfahrensstadium noch nicht. So hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung von der Deutschen Bahn AG trotz mehrfacher Anfrage bzw. Anforderung noch keine Pläne und Unterlagen zu der aus A0 weiterentwickelten Variante A1 erhalten. Die Deutsche Bahn AG hat hierzu bisher im Wesentlichen nur ausgeführt, dass die Umplanungen noch nicht abgeschlossen seien.

5. Verlagerung des Schienengüterverkehrs

Die Landeshauptstadt München hat in den letzten Jahren mehrfach, insbesondere durch Schreiben des Herrn Oberbürgermeisters Reiter, vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs gefordert. Diese Forderung wurde auch der Deutschen Bahn AG sowie dem Freistaat Bayern mitgeteilt. Herr Bundesverkehrsminister Scheuer hat hierzu mit Schreiben vom 06.04.2020 mitgeteilt, dass die Maßnahme Ausbaustrecke (ABS) Regensburg – Mühldorf, die auch das Ziel hat den Knoten München vom Schienengüterverkehr zu entlasten, im Bundesverkehrswegeplan in den vorrangigen Bedarf aufsteigen konnte. Allerdings wurde darauf hingewiesen, dass nach den Erkenntnissen der DB Netz AG aktuell ungefähr 2/3 der Züge, die über den Brenner verkehren, im Großraum München, insbesondere im Rangierbahnhof München Nord, zusammengestellt würden. Eine großräumige Umfahrung von München würde daher nicht zwangsläufig zu einer Verlagerung im Großraum München führen.

Eine Antwort auf das Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Reiter vom 18.12.2020 an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, in welchem u. a. eine Machbarkeits-

studie zur Trassenführung entlang der A99 gefordert wird, steht noch.

Die Landeshauptstadt München setzt sich mithin bereits für eine Verlagerung des Durchgangsgüterverkehrs außerhalb Münchens ein. Die konkrete Umsetzung muss jedoch durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erfolgen.

6. Koordinator/In für das DTK-Projekt

Im Beschluss "Truderinger und Daglfinger Kurve sowie Erschließung von Pferdesportflächen im Münchner Nordosten" (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 15609) der Vollversammlung vom 18.03.2020 wurde in Ziffer I.4.4 (Seite 29) dargelegt, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Aufbau einer Koordinierungsstelle befürwortet.

Bis zur Einrichtung dieser Stelle erfolgt die verantwortliche Begleitung entsprechender Bahnprojekte wie bisher, durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Unterstützung durch die jeweils betroffenen Fachdienststellen. Diese Formulierung bedeutet vor allen Dingen keine Weigerung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung der Deutschen Bahn AG eine*n Ansprechpartner*in zu benennen. Es ist bei jedem großen Infrastrukturprojekt üblich, dass der Deutschen Bahn AG der oder die Ansprechpartner*in des Referates für Stadtplanung und Bauordnung für Fragen im Zusammenhang mit dem Projekt genannt werden und die Anfragen und Koordination von Terminen, Stellungnahmen usw. über diese Stelle laufen sollen. So ist auch beim vorliegenden Projekt der Fall. Derzeit wird das DTK – Projekt von Herrn Marcus Lang, Tel. 233 – 22974 betreut und koordiniert. Er steht Ihnen auch für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Das Mobilitätsreferat hat Abdruck dieses Schreibens erhalten.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 07271 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

