



**PLAN-HAI-11-1**

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

Blumenstr. 28 b  
80331 München  
Telefon: 089 233-1111  
Telefax: 089 233-1112  
Dienstgebäude.  
Blumenstr. 31  
Zimmer: 31.01  
Sachbearbeitung:  
[plan.step-pfv@muenchen.de](mailto:plan.step-pfv@muenchen.de)

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
22.07.2021

**Forderungen zum Gesundheitsschutz der Anwohner\*innen am Brennerbasistunnel (BBT) - Nordzulauf von Rosenheim bis München-Johanneskirchen**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02038 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem vom 25.03.2021

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 unterstützten Sie die Kernforderungen der „Initiativen von Rosenheim - München“ vom 15.03.2021. Gefordert wird hierbei eine einheitliche Planungsgrundlage für den gesamten Nordzulauf des Brennerbasistunnels von Kiefersfelden bis nach München, Lärmschutz an der gesamten Bestandsstrecke nach Neubaustandard sowie eine Entlastung des Knoten München durch einen Ausbau des sogenannten Ostkorridor Rosenheim – Mühldorf.

Hierzu können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die Landeshauptstadt München setzt sich seit Jahren dafür ein, dass eine einheitliche Planungsgrundlage, insbesondere eine Anpassung der den Planungen zugrunde zulegenden Zugzahlen sowie eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs erfolgt. Weiterhin tritt die Landeshauptstadt München für Gleichbehandlung aller betroffener Anwohner\*innen bezüglich des Lärmschutzes ein.

Es darf diesbezüglich auf die zahlreichen Beschlüsse der Landeshauptstadt München, zuletzt mit dem Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen - Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen“ der Vollversammlung der Landeshauptstadt München vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01554) und insbesondere auf die zahlreichen

Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Reiter an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Deutsche Bahn AG (DB AG) und den Freistaat Bayern verwiesen werden.

## **1. Einheitliche Planungsgrundlage des gesamten Nordzulaufs des Brennerbasistunnels BBT von Kiefersfelden bis nach München**

Die erste Forderung der „Initiativen von Rosenheim - München“ bezieht sich darauf, dass den Planungen der DB AG für den Brennernordzulauf (BNZ) im Abschnitt München-Trudering - Rosenheim „zukunftsbeste“ Zugzahlen zugrunde gelegt werden sollen.

Es ist zutreffend, dass die DB AG ihren Planungen gegenwärtig Verkehrszahlen für den Prognosehorizont 2030 noch aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 zugrunde legt. Der Prognosehorizont 2030 ist nach Ansicht der Landeshauptstadt München nicht ausreichend.

In den Verkehrszahlen 2030 des BVWP sind die tatsächlichen Potentiale und maximalen Kapazitäten des Brenner-Basistunnels nicht berücksichtigt. Erheblich höhere Zugzahlen wurden in der sogenannten Trimode-Studie - die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragt wurde - ermittelt, die auf der Verkehrsprognose 2030 aufbaut und mögliche wirtschaftliche Entwicklungen bis zum Jahr 2050 berücksichtigt. Unter Berücksichtigung dieser höheren Verkehrszahlen würde sich auch eine höhere Anzahl an Schutzfällen mit Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ergeben.

Die Landeshauptstadt München hat daher bereits mehrfach gefordert, dass beim viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen nicht nur die Zugzahlen aus dem BVWP 2030 zu berücksichtigen sind, sondern auch zu berücksichtigen ist, dass es auf dem Streckenabschnitt durch den Bau des Nordzulaufs für den Brennerbasistunnel mutmaßlich zu einer massiv steigenden Belastung der Landeshauptstadt München mit Durchgangs-Güterverkehr kommen wird. Es wurde deshalb vom Bund auch die Erstellung einer Trimode-Studie mit Verkehrsentwicklungsszenarien bis zum Jahre 2050 gefordert. Dies wurde von Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer jedoch mit dem Verweis abgelehnt, 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.

## **2. Lärmschutz**

Im Bereich der Ertüchtigung der Bahnstrecke München-Trudering bis Grafing werden Lärmvorsorgemaßnahmen nach dem Standard der 16. BImSchV für Neubaustrecken gefordert.

Dies entspricht der Forderung des Referats für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München nach einer Gleichbehandlung aller betroffenen Münchner Bürger\*innen, die von den Planungen der DB AG zum Ausbau und zur Ertüchtigung der Bahnstrecken im Münchner Osten und Norden betroffen sind.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München (früher Referat für Gesundheit und Umwelt) hat bereits in einem Gespräch mit dem Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, dargestellt, dass ein Anspruch auf Lärmvorsorge auch für die Streckenabschnitte, die ohne erheblichen baulichen Eingriff ertüchtigt werden, be-

stehen müsse.

Im Zusammenhang mit der Realisierung des Brenner-Nordzulaufs hat die DB AG mit den Planungen zum Ausbau und zur Ertüchtigung der Bahnstrecken im Münchner Osten und Norden begonnen.

Der Ausbau der Strecken auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München erfolgt dabei nicht in einem Gesamtverfahren, vielmehr werden einzelne Teilstücke in getrennten Verfahren überplant:

- Blockverdichtung München-Trudering - Grafing
- Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und zweigleisiger Ausbau Trudering - Daglfing
- 4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen
- Streckenertüchtigung Nordring
- Reaktivierung Feldmochinger Kurve

Gemeinsam ist den Planungsräumen, dass in allen Abschnitten eine deutliche Steigerung der Zugzahlen angestrebt wird.

Die je nach Planungsraum unterschiedlichen baulichen Eingriffe können dazu führen, dass entlang der sich im Gebiet der Landeshauptstadt München befindlichen Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden.

In den Abschnitten, in denen sich aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffs in die Strecke eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt (z.B. 4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen), ist die DB AG gesetzlich verpflichtet, Maßnahmen zur Lärmvorsorge zur Einhaltung der (strengen) Grenzwerte der 16. BImSchV umzusetzen.

In den Abschnitten, in denen die Erheblichkeitsschwelle nicht erfüllt wird (z.B. Reaktivierung der Feldmochinger Kurve, Streckenertüchtigung Nordring sowie Streckenertüchtigung München-Trudering - Grafing), besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge, so dass die DB AG allenfalls freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen umsetzen wird.

Dies würde zu dem unbilligen Ergebnis führen, dass die Münchner Bürger\*innen - je nach dem, an welchem Streckenabschnitt sie wohnen - in unterschiedlichem Maß vor Bahnlärm geschützt werden.

Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, wird diese Ungleichbehandlung der Bevölkerung und den Stadtteilgremien nur schwer vermittelbar sein. Daher fordert die Landeshauptstadt München, dass die zu ertüchtigenden Bestandsstrecken mit geringen Lärmschutz-Ansprüchen (z.B. Grafing – München-Trudering, Feldmochinger Kurve) aus Gründen der Gleichbehandlung wie die sich anschließenden Neu- und Ausbaustrecken behandelt werden.

Konkret wird daher eine einheitliche Umsetzung von qualitativ hochwertigen Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV auf allen Bahnstrecken im Münchner Osten und Norden, die im Zusammenhang mit der Realisierung des Brenner-Nordzulaufs überplant werden – unabhängig davon, ob der jeweilige Streckenabschnitt neu gebaut, wesentlich geändert oder lediglich ertüchtigt wird – gefordert.

### **3. Ostkorridor**

Des Weiteren wird gefordert, dass die Strecke Rosenheim – Mühldorf – Regensburg „Bestandteil einer zukunftsfesten Planung der Verkehrsströme werden“ muss und somit zur Entlastung des Knoten München beitragen muss.

Die Landeshauptstadt München hat sich mit der Fragestellung einer Verlagerung des Schienengüterverkehrs bereits befasst und 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 DB AG sowie dem Freistaat Bayern mitgeteilt.

Herr Bundesverkehrsminister Scheuer hat hierzu in seinem Schreiben vom 06.04.2020 mitgeteilt, dass die Maßnahme ABS Regensburg – Mühldorf im BVWP in den vordringlichen 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 jedenfalls aus Sicht des Ministeriums nicht zwangsläufig zu einer Verlagerung im Großraum München führen.

Die Landeshauptstadt München wird sich aber, gerade auf Grund des zu erwartenden Anstiegs der Zugzahlen, auch weiterhin für eine Verlagerung des Durchgangsgüterverkehrs außerhalb Münchens einsetzen.

So hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München im Oktober 2020 im Beschluss „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01628) beschlossen, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gebeten werden soll, im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 in Auftrag zu geben.

Herr Oberbürgermeister Reiter hat am 18.12.2020 gemäß dem Beschluss des Stadtrates ein entsprechendes Schreiben an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer versandt. Eine Antwort steht allerdings noch aus.

Des Weiteren nimmt die Landeshauptstadt München im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu den jeweiligen Bundesverkehrswegeplänen des zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Stellung und versucht hierdurch Einfluss auf die Einordnung der einzelnen Vorhaben zu nehmen bzw. neue Vorhaben einzubringen. Ein Einspruchsrecht zu den einzelnen Vorhaben steht der Landeshauptstadt München ebenso wie dem Freistaat Bayern allerdings nicht zu.

### **4. Fazit**

Die Forderungen der „Initiativen von Rosenheim – München“ entsprechen den langjährigen Forderungen der Landeshauptstadt München. Abschließend können wir Ihnen daher versichern, dass die Landeshauptstadt München weiterhin vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der DB AG und dem Freistaat Bayern eine Beachtung der aufgeführten

Belange sowie eine Einarbeitung dieser Belange in die laufenden Planungen einfordern wird.

Dieses Schreiben wurde mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz abgestimmt.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 02038 kann entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

.

⌘

-----