



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

PLAN-HAI-11-1

Blumenstr. 28 b
80331 München
Telefon: 089 233-
Telefax: 089 233-
Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer:
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

21.02.2022

Ausbau Bahnhof Trudering – Fragenkatalog an die Stadt München

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03266 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem vom 21.10.2021

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 wird ein Fragenkatalog zu den Ausbauplänen der DB AG im Bahnhof Trudering übermittelt und um Stellungnahme der Landeshauptstadt München gebeten. Es handelt sich hierbei um folgende Fragen:

„A) Bahnhof Trudering und anschließende Truderinger Spange

1. Wie steht die LHM zum Ziel der DB, Güterzüge mit 100 km/h über innerstädtische Bahnstrecken zu führen?
2. Teilt die LHM die Auffassung der Bahn, dass der Schienengüterverkehr nur dann konkurrenzfähig werde, wenn er mit 100 km/h auch durch München geführt wird?
3. Ist der LHM bekannt, welche Maximalgeschwindigkeiten für Güterzüge zwischen dem Abzweig Waldtrudering im Osten (Beginn des Nordrings) und den Ausfädelstrecken Richtung Landshut, Richtung Ingolstadt sowie Richtung Augsburg (Ende Nordring) derzeit gegeben sind?
4. Ist davon auszugehen, dass einige wichtige Streckenübergänge (Ingolstadt, Landshut) auch zukünftig nur mit deutlich geringeren Geschwindigkeiten als 100 km/h benutzt werden können?
5. Wie unabdingbar ist es daher aus Sicht der LHM, dass auf der Truderinger Spange die Maximalgeschwindigkeit auf 100 km/h angehoben wird?
6. Wie lange wird bei Umsetzung der Bahn-Pläne die wichtige Nord-Süd-Verbindung „Am Schatzbogen“ unterbrochen sein?
7. Teilt die LHM die Auffassung des BAs, dass der massive Eingriff (Brücken-Teilabriss)

in die wichtige Nord-Süd-Verbindung „Am Schatzbogen“ in Verbindung mit dem Eingriff in die Privatgrundstücke unverhältnismäßig ist zum verkehrlichen Gewinn für den Schienengüterverkehr?

8. Welche Kosten kommen hier auf die Stadt zu?
9. Wie will sich die LHM zum gesamten Themenkomplex positionieren? Ist die LHM insbesondere rechtlich in der Lage und bereit, gegen den Teilabriss der Schatzbogenbrücke ein Veto einzulegen und Rechtsmittel zu ergreifen?

B) Übergreifende Aspekte

10. a) Wie steht die LHM zu den durch die DB abgeänderten neuen Zuschnitte und Schnittstellen bzw. zur Aufspaltung eigentlich miteinander verwobener Projekte wie "DTKS" und Erweiterung Bhf. Trudering"?
- b) Teilt die LHM die Befürchtung/Argumentation der Bürgerinitiative AnwohnerTDKS zur vsl. Reihung und den Inhalten der anstehenden Planfeststellungsverfahren (Planfeststellung bei den Projekten in der Zuständigkeit von ABS 38 TDK Anfang 2022 vs. geplanter Beginn der Planfeststellung im Projekt "Bahnhof Trudering" lt. Projektinformation in 2024):
 - Intransparenz der Kostenschätzungen aus dem Variantenentscheid 06/2020
 - Aufspaltung und somit Minderung der Einflussmöglichkeiten der LHM als Beteiligte im Planfeststellungsverfahren
 - Schaffung von Zwangsläufigkeiten in den verschiedenen Verfahren zur Planfeststellung (z.B. hinsichtlich des bereits im 1. Planfeststellungsverfahren (DTKS) festgelegten Trassenverlaufs im Bereich des Schatzbogens und der damit erzeugten Zwangsläufigkeit für das 2. Planfeststellungsverfahren (Erweiterung Bhf. Trudering inkl. Teilabriss und Neubau der Schatzbogenbrücke und der Eingriffe in die Privatgrundstücke westlich davon))
- c) Inwieweit sieht sich die LHM in der Lage auf die DB Netze AG bzw. die zuständigen Behörden dahingehend einzuwirken, ein zusammenhängendes Planfeststellungsverfahren ab der Schnittstelle Bahnhof Trudering, räumlich ab östlich vor der Schatzbogenbrücke bis zur Schnittstelle Zamdorf (nach der Unterführung A 94) sicher zu stellen? Inwieweit hat sie geprüft, welche politischen und rechtlichen Mittel sie gegen die jetzige Aufspaltung der Projekte einsetzen kann?
- d) Wie steht es um die intensivierten Bemühungen der LHM, ein Grundstück für die Ab-siedelung der Kfz-Verwahrstelle im Benehmen mit dem Freistaat zu finden/auszuweisen?"

Hierzu können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die Landeshauptstadt München unterstützt das Ziel der Verkehrswende und damit die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.

Folgerichtig ist damit der Ausbau der entsprechenden Infrastruktur und ggf. weiterer Anpassungsmaßnahmen um den Schienenverkehr Wettbewerbsvorteile zu gewähren verbunden. Die Landeshauptstadt München hat sich in den letzten Jahren daher bereits mehrfach mit der Fragestellung einer Verlagerung des Schienengüterverkehrs befasst und, insbesondere durch Schreiben des Herrn Oberbürgermeisters Reiter, vom zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs und somit eine Entlastung der Landeshauptstadt München gefordert. Diese Forderung wurde auch der Deutschen Bahn 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 Bundesverkehrswegeplan 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 Digitales und Verkehr 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 den damaligen Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer versandt.

Mit Schreiben vom 22.07.2020 wurde seitens der Landeshauptstadt München zudem die Forderung erhoben, eine Ausweitung des Betrachtungsraumes im Raumordnungsverfahren zur Brenner-Nordzulauftrasse zu schaffen, um einseitige Vorfestlegungen zu verhindern und Möglichkeiten für eine weitere Zugänglichkeit zum Brenner-Nordzulauf unter Umfahrung des Bahnknotens München zu eröffnen.

Des Weiteren nimmt die Landeshauptstadt München im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu den jeweiligen Bundesverkehrswegeplänen des zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr 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. Die Landeshauptstadt München kann jedoch bei den konkreten Vorhaben noch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Stellungnahme einbringen. Die Landeshauptstadt München nimmt dieses Recht auch wahr, jedoch hat die Landeshauptstadt München diesbezüglich nicht mehr Rechte, wie die Bürger*innen und kann nur eigene Rechte geltend machen.

Dies vorangestellt können wir die übermittelten Fragen wie folgt beantworten:

1. „Wie steht die LHM zum Ziel der DB, Güterzüge mit 100 km/h über innerstädtische Bahnstrecken zu führen?“
2. Teilt die LHM die Auffassung der Bahn, dass der Schienengüterverkehr nur dann konkurrenzfähig werde, wenn er mit 100 km/h auch durch München geführt wird?“

Die Landeshauptstadt München befürwortet die Verkehrswende, jedoch wird unabhängig von der Geschwindigkeit des Schienengüterverkehrs auf innerstädtischen Bahnstrecken eine größtmögliche Verlagerung des Schienengüterverkehrs gefordert. Diese Forderung wird die Landeshauptstadt München weiterhin beim Bund, dem Freistaat Bayern und der DB AG vorbringen.

Des Weiteren wird die Landeshauptstadt München bei den Projekten der DB AG darauf hinwirken, dass ein bestmöglicher Schutz der betroffenen Bürger*innen erfolgt. Inwieweit die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs davon abhängt, dass er mit 100 km/h durch die Landeshauptstadt München geführt wird, kann das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht beurteilen. Für eine solche Beurteilung wären Kenntnisse zu den internen Abläufen und Kostenstrukturen der DB AG erforderlich, über die die Landeshauptstadt München nicht verfügt.

3. „Ist der LHM bekannt, welche Maximalgeschwindigkeiten für Güterzüge zwischen dem Abzweig Waldtrudering im Osten (Beginn des Nordrings) und den Ausfädelstrecken Richtung Landshut, Richtung Ingolstadt sowie Richtung Augsburg (Ende Nordring) derzeit gegeben sind?“

Die Landeshauptstadt München hat keine Kenntnis von Maximalgeschwindigkeiten auf einzelnen Streckenabschnitten.

4. „Ist davon auszugehen, dass einige wichtige Streckenübergänge (Ingolstadt, Landshut) auch zukünftig nur mit deutlich geringeren Geschwindigkeiten als 100 km/h benutzt werden können?“

Über die zukünftige Planungen des Bundes und der DB AG in den genannten Streckenabschnitten hat die Landeshauptstadt München keine Kenntnis. Wie bereits ausgeführt setzt sich die Landeshauptstadt München allerdings für eine Entlastung vom Schienengüterverkehr ein, was einen Ausbau und Anpassung anderer Streckenabschnitte erforderlich macht. Die Umsetzung und Beauftragung muss jedoch durch den Bund erfolgen.

5. „Wie unabdingbar ist es daher aus Sicht der LHM, dass auf der Truderinger Spange die Maximalgeschwindigkeit auf 100 km/h angehoben wird?“

Die Landeshauptstadt München kann nicht beurteilen, ob die Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h unabdingbar ist.

6. „Wie lange wird bei Umsetzung der Bahn-Pläne die wichtige Nord-Süd-Verbindung „Am Schatzbogen“ unterbrochen sein?“
7. Teilt die LHM die Auffassung des BAs, dass der massive Eingriff (Brücken-Teilabriss) in die wichtige Nord-Süd-Verbindung „Am Schatzbogen“ in Verbindung mit dem Eingriff in die Privatgrundstücke unverhältnismäßig ist zum verkehrlichen Gewinn für den Schienengüterverkehr?
8. Welche Kosten kommen hier auf die Stadt zu?
9. Wie will sich die LHM zum gesamten Themenkomplex positionieren? Ist die LHM insbesondere rechtlich in der Lage und bereit, gegen den Teilabriss der Schatzbogenbrücke ein Veto einzulegen und Rechtsmittel zu ergreifen?“

Die Straßenüberführung Schatzbogen befindet sich zwar in der Baulast der Landeshauptstadt München, jedoch ist Veranlasser der Maßnahme die DB AG. Die Planungen erfolgen daher durch die DB AG. Die Details der Projektabwicklung insbesondere Kostenfolgen für die Landeshauptstadt München sind im weiteren Verfahren zu klären. Eine abschließende Beurteilung der Planungen durch die Landeshauptstadt München

erfolgt nach dem Vorliegen sämtlicher Planungsunterlagen. Allerdings versucht die Landeshauptstadt München bereits während der laufenden Planungen durch die DB AG für die Anwohner*innen und die Landeshauptstadt München wichtige Punkte in die Planungen einzubringen. Einen Anspruch darauf, dass diese Punkte auch in die Planungen eingearbeitet werden hat die Landeshauptstadt München allerdings nicht. Ein Veto um einzelne Maßnahmen (z.B. Teilabriss der Schatzbogenbrücke) zu verhindern bzw. zu erzwingen hat die Landeshauptstadt München nicht. Es handelt sich um eine Planung der DB AG im Auftrag des Bundes für die im Anschluss an die Planungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist.

Die Landeshauptstadt München wird als Trägerin öffentlicher Belange sowie aus eigenen Rechten eine Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren abgeben. Allerdings wird anschließend das Eisenbahn-Bundesamt eine Abwägung unter sämtlichen Belangen vornehmen und eine Entscheidung treffen. Es wird daher nach dem Vorliegen eines Planfeststellungsbeschlusses durch die Landeshauptstadt München immer geprüft, ob eine Klage eingereicht werden soll. Das Klagerecht der Landeshauptstadt München bezieht sich allerdings nur auf die eigenen Recht der Landeshauptstadt München. Die Belange der betroffenen Bürger*innen sowie die Belange als Trägerin öffentlicher Belange berechtigen die Landeshauptstadt München nicht zur Klage.

10. „a) Wie steht die LHM zu den durch die DB abgeänderten neuen Zuschnitte und Schnittstellen bzw. zur Aufspaltung eigentlich miteinander verwobener Projekte wie "DTKS" und Erweiterung Bhf. Trudering"?

c) Inwieweit sieht sich die LHM in der Lage auf die DB Netze AG bzw. die zuständigen Behörden dahingehend einzuwirken, ein zusammenhängendes Planfeststellungsverfahren ab der Schnittstelle Bahnhof Trudering, räumlich ab östlich vor der Schatzbogenbrücke bis zur Schnittstelle Zamdorf (nach der Unterführung A 94) sicher zu stellen? Inwieweit hat sie geprüft, welche politischen und rechtlichen Mittel sie gegen die jetzige Aufspaltung der Projekte einsetzen kann?

Die Landeshauptstadt München hat auf die Zuschnitte der einzelnen Projekte keinen Einfluss. Die Zuschnitte werden grundsätzlich vom Bund im Rahmen der Einteilung der Projekte im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Eine Zusammenfassung der Projekte in einem Verfahren wurde von der DB AG auch bereits abgelehnt, da die einzelnen Projekte unterschiedlichen Maßnahmen und Realisierungszeiträumen zugeordnet sind.

„b) Teilt die LHM die Befürchtung/Argumentation der Bürgerinitiative AnwohnerTDKS zur vsl. Reihung und den Inhalten der anstehenden Planfeststellungsverfahren (Planfeststellung bei den Projekten in der Zuständigkeit von ABS 38 TDK Anfang 2022 vs. geplanter Beginn der Planfeststellung im Projekt "Bahnhof Trudering" lt. Projektinformation in 2024):

- Intransparenz der Kostenschätzungen aus dem Variantenentscheid 06/2020
- Aufspaltung und somit Minderung der Einflussmöglichkeiten der LHM als Beteiligte im Planfeststellungsverfahren
- Schaffung von Zwangsläufigkeiten in den verschiedenen Verfahren zur Planfeststellung (z.B. hinsichtlich des bereits im 1. Planfeststellungsverfahren (DTKS) festgelegten Trassenverlaufs im Bereich des Schatzbogens und der damit erzeugten Zwangsläufigkeit für das 2. Planfeststellungsverfahren (Erweiterung Bhf. Trudering inkl. Teilabriss und Neubau der Schatzbogenbrücke und der Eingriffe in die Privatgrundstücke west-

lich davon))“

Die Landeshauptstadt München hat in den laufenden Planungen die DB AG bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass in den einzelnen Projekten die weiteren Projekte mit einbezogen (z.B. bei der Lärmbelastung und Erschütterung) und somit aufeinander abgestimmt werden müssen. Dies wird die Landeshauptstadt München in den weiteren Planungen weiterhin einfordern und auch entsprechend in den jeweiligen Genehmigungsverfahren einbringen.

„d) Wie steht es um die intensivierten Bemühungen der LHM, ein Grundstück für die Absiedelung der Kfz-Verwahrstelle im Benehmen mit dem Freistaat zu finden/auszuweisen?“

Die Landeshauptstadt München hat bereits mehrere Besprechungen mit dem Freistaat Bayern über eine mögliche Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle geführt. Im Rahmen der Gespräche wurde ein mögliches Grundstück für eine Verlagerung ermittelt. Dieses Grundstück befindet sich jedoch nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München und des Freistaates Bayern, so dass derzeit geprüft wird, ob das Grundstück für eine Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle auch tatsächlich zur Verfügung stehen würde.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 03266 kann entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

