

Telefon: 233 - 22974
Telefax: 233 - 21559

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

Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen

Sachstandsbericht

Anträge und Empfehlungen

München setzt sich für eine Entzerrung des Bahngüterverkehrs durch einen leistungsfähigen Ost- und einen Westkorridor ein

Antrag Nr. 14-20 / A 05959 von DIE LINKE vom 24.09.2019, eingegangen am 24.09.2019

Neue Güterverkehrstrasse entlang der A 99 prüfen

Antrag Nr. 14-20 / A 06833 von der FDP Stadtratsfraktion vom 21.02.2020, eingegangen am 21.02.2020

Bahnausbau Daglfing – Johanneskirchen voranbringen und bauen!

Antrag Nr. 20-26 / A 00197 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 01.07.2020, eingegangen am 02.07.2020

Ungleichbehandlung verhindern – Planung der Ausbaumaßnahmen für den Nordzulauf des Brennerbasistunnels in München nach gleichen Grundsätzen einfordern!

Antrag Nr. 20-26 / A 01369 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 29.04.2021, eingegangen am 29.04.2021

Ausbau der Bahnlinie im Streckenabschnitt Zamdorf bis Johanneskirchen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01809 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017

Beauftragung einer Studie zu dem "Schienenverkehrsszenarium 2050 in München für Güter- und Personenverkehr"

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02914 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Berücksichtigung der "Schienenverkehrsszenarien 2050 für München für Güter- und Personenverkehr" für die laufende Ausbauplanungen der DB Netz AG des Stadtgebietes

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02915 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Bau des Bahntunnels Daglfing–Johanneskirchen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02916 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen in Tunnel legen (Antrag 1)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02917 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Unumgänglicher Bau des geplanten Bahntunnels Daglfing-Johanneskirchen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02927 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Bahntunnel Daglfing-Johanneskirchen: Verantwortung für Bahnprojekte in einer Hand (Nr. 1)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02936 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 -
Bogenhausen am 24.10.2019

Bahntunnel Daglfing-Johanneskirchen: Ein Bahnprojekt - keine kleinen Projektabschnitte (Nr. 2)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02937 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 -
Bogenhausen am 24.10.2019

Variantenuntersuchung zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen: Auskünfte zur Zahlenbasis

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02942 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 -
Bogenhausen am 24.10.2019

Untertunnelung der Bahnstrecke Johanneskirchen-Trudering für S-Bahn und Güterzüge

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02943 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 -
Bogenhausen am 24.10.2019

Planungen für den Kreuzungsbahnhof von S8 und U4 in Engelschalking in Auftrag geben

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02962 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 -
Bogenhausen am 24.10.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04149

Anlagen:

1. Schreiben des Herrn OB Reiter an den Bundesverkehrsminister vom 18.12.2020
2. Schreiben des Herrn OB Reiter an den Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern vom 18.12.2020
3. Schreiben des Herrn OB Reiter an die Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr
4. Schreiben des Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern an Herrn OB Reiter vom 20.01.2021
5. Antrag Nr. 14-20 / A 05959
6. Antrag Nr. 14-20 / A 06833
7. Antrag Nr. 20-26 / A 00197
8. Antrag Nr. 20-26 / A 01369
9. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01809
10. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02914
11. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02915
12. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02916
13. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02917
14. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02927
15. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02936
16. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02937
17. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02942
18. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02943
19. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02962
20. Zugzahlenprognose des BVWP 2030
21. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 30.03.2022 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

1. Anlass

In der Sitzungsvorlage werden Anträge und Empfehlungen behandelt, die im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau Daglfing - Johanneskirchen stehen. Weiterhin wird kurz der aktuelle Sachstand hierzu dargestellt.

2. Sachstand

Mit 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 vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) hat der Stadtrat seine bisherige Haltung zum angestrebten viergleisigen Ausbau der Flughafenanbindung zwischen Daglfing und Johanneskirchen bestätigt, wonach für die Landeshauptstadt München nur eine Tunnellösung in Betracht kommt. Weiterhin wurde hinsichtlich einer oberirdischen Lösung klargestellt, dass sich der Stadtrat die Beschreitung des Rechtsweges vorbehält.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat gemäß der Ermächtigung aus dem nichtöffentlichen Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen - Zuwendungsvereinbarung für die Feinvariantenuntersuchung der Tunnelvariante - Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01560) im Dezember 2020 die Vereinbarung zur Gewährung einer Zuwendung, in Bezug auf die Planungen der Leistungsphase 2 nach HOAI des Infrastrukturvorhabens „4 gleisiger Ausbau München-Daglfing – München-Johanneskirchen – Tunnellösung“ zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn AG (DB AG) abgeschlossen.

Des Weiteren hat der Stadtrat zugestimmt, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen eine externe Auftragnehmerin bzw. einen externen Auftragnehmer hinzuzieht. Das diesbezügliche Vergabeverfahren wurde zwischenzeitlich durchgeführt und der Auftrag vergeben.

Außerdem wurde Herr Oberbürgermeister beauftragt, weiterhin mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zu verhandeln um eine faire Kostenverteilung für eine Realisierung der Variante Tunnel zwischen Bund, Land und Stadt zu erwirken. Ebenso hat der

Stadtrat bekräftigt, dass weiterhin die Durchführung einer parlamentarischen Befassung nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung gefordert wird.

Mit Schreiben vom 18.12.2020 hat Herr Oberbürgermeister den Bundesverkehrsminister (Anlage 1), den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern (Anlage 2) und die Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr (Anlage 3) über den Stadtratsbeschluss vom 21.10.2020 sowie die Forderungen der Landeshauptstadt München informiert.

Eine Antwort des Bundesverkehrsministers auf das Schreiben von 18.12.2020 liegt noch nicht vor. Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für den Freistaat Bayern hat mit Schreiben vom 20.01.2021 (Anlage 4) auf das Schreiben von Herrn Oberbürgermeister geantwortet, vgl. dazu im Einzelnen bei Punkt I.4..

Frau Staatsministerin Schreyer hat mit Schreiben vom 20.01.2021 bestätigt, dass der Freistaat auf fachlicher Ebene gerne weiterhin die Landeshauptstadt München unterstützen werde. Eine Mitfinanzierung wurde aufgrund der fehlenden Landeszuständigkeit jedoch nicht in Aussicht gestellt.

Im Folgenden wird der Sachstand bei der Fein-Variantenuntersuchung dargestellt. Eine Zusatzvereinbarung zur Mitplanung eines Kreuzungsbauwerkes für die DB-Anlage und den U-Bahnhof Englschalking durch die Planer*innen der DB AG zur bereits abgeschlossenen Zuwendungsvereinbarung wurde dem Stadtrat bereits mit dem Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Zusatzvereinbarung zur Finanzierungsvereinbarung für die Fein-Variantenuntersuchung der Tunnelvariante“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04467) in nichtöffentlicher Sitzung nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 06.10.2021 in der Vollversammlung am 20.10.2021 zur Zustimmung vorgelegt, da die Ergänzung der Zuwendungsvereinbarung so schnell als möglich abgeschlossen werden musste.

3. Fein-Variantenuntersuchung

Die DB AG und ihre beauftragten Planer*innen haben im Februar 2021 die Planungen für die Fein-Variantenuntersuchung aufgenommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Mobilitätsreferat sowie themenspezifisch das Baureferat und das Referat für Klima- und Umweltschutz nehmen an den alle zwei Wochen stattfindenden Planungsbesprechungen der DB AG mit ihren Planern*innen teil. Die Auftaktbesprechung fand am 18.02.2021 statt. Des Weiteren tagt alle zwei Monate ein Koordinierungskreis, in welchem die DB AG und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung übergeordnete Themen, z. B. Entwicklung der von der Landeshauptstadt München zu tragenden Kosten aus der Zuwendungsvereinbarung, Fragen im Zusammenhang mit der Zuwendungsvereinbarung, Rauchausbreitungs- und Evakuierungssimulation, besprechen.

Im Rahmen der bisherigen Fein-Variantenuntersuchung wurde durch die Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) mitgeteilt, dass die drei S-Bahnstationen Daglfing, Englschalking und Johanneskirchen im Bestand nicht barrierefrei ausgebaut, da die Mittelbahnsteige der Stationen Daglfing und Johanneskirchen nur mittels Treppe zu erreichen sind und die Rampen an den Außenbahnsteigen der Station Englschalking nicht den aktuellen Anfor-

derungen an eine barrierefreie Erschließung entsprechen, weil sie etwas steiler sind als die für die Barrierefreiheit maximal zulässige Steigung. Für die Bauzeit gilt nach den Ausführungen der DB AG jedoch das Gebot, den Status Quo nicht zu verschlechtern, so dass auf dieser Grundlage die DB Netz AG für die Vorzugsvariante des ebenerdigen Ausbaus während der Bauzeit keinen barrierefreien Zugang zu den drei Stationen vorsieht. Dies trifft in gleicher Weise auch für die Tunnelvariante zu.

Sollte daher eine barrierefreie Zugänglichkeit während der Bauphase – egal für welche Variante – seitens der Landeshauptstadt München gewünscht werden, wäre diese barrierefreie Zugänglichkeit während der Bauphase nach Auskunft der DB Netz AG seitens des Bundes nicht zuwendungsfähig und wäre demnach vom „Besteller“, also von der Landeshauptstadt München, zu finanzieren. Dies betrifft nach Mitteilung der DB Netz AG bereits die dafür anfallenden Planungskosten und nicht erst die Baukosten.

Hinsichtlich der zusätzlichen Kosten für die Planung und bauliche Realisierung einer barrierefreien Zugänglichkeit der drei Stationen während der Bauphase kann die DB Netz AG ohne vorherige Planungen keine seriöse Aussage treffen.

Es wurden dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung nur einige Aspekte mitgeteilt, die Anhaltspunkte zu den Kosten geben können:

Für die Tunnelvariante dürften die mit einer bauzeitlichen Barrierefreiheit der drei Stationen im Zusammenhang stehenden Kosten erheblich sein. Man müsste für einen barrierefreien bauzeitlichen Zugang zum Beispiel in Form eines Aufzugs einen entsprechenden Aufzugsschacht nicht nur am späteren regulären Mittelbahnsteig der S-Bahngleise vorsehen, sondern auch an den derzeit geplanten Behelfsbahnsteigen auf einem der Güterzuggleise. Dieser Behelfs-Aufzugsschacht vergrößert punktuell die Außenabmessungen des Tunnelbauwerks, damit auch des Baugrubenverbaus mit unmittelbaren Begleiterscheinungen (zusätzlicher Grunderwerb nicht nur wegen des Platzbedarfs des Verbaus, sondern auch temporär für die oberirdische Zuwegung zu diesem Aufzug; höherer Schalaufwand bei der blockweisen Betonage der Tunnelabschnitte).

Dem gegenüber stünde eine Nutzungszeit des Behelfs-Aufzugs auf dem Behelfsbahnsteig von etwa der halben Bauzeit des Tunnels (ca. 6 Jahre). Nach Ansicht der DB Netz AG stehen Aufwand und Nutzen dafür in keinem vertretbaren Verhältnis.

Zu einer Barrierefreiheit der ebenerdigen Vorzugsvariante während der Bauzeit hat die DB Netz AG mitgeteilt, dass ohne Planungen keine konkreten Aussagen zur Ausgestaltung der Barrierefreiheit getroffen werden können. Es ist aber ebenfalls davon auszugehen, dass für den Zugang zu den Behelfsbahnsteigen Baumaßnahmen (z. B. Behelfsbrücken, Aufzüge) erforderlich werden.

Die Bauzeit für den ebenerdigen Ausbau beträgt nach aktuellem Planungsstand weiterhin 6 Jahre und die Bauzeit für den Ausbau im Tunnel weiterhin 12 Jahre. Für diesen Zeitraum wären die Stationen somit weiterhin nicht barrierefrei.

Aus Sicht der Landeshauptstadt München ist bei diesen langen Bauzeiten den S-Bahnfahrern*innen nicht zumutbar, auf eine Barrierefreiheit zu verzichten. Dies gilt insbesondere für die Station Englschalking, die derzeit über Rampen erreichbar ist und somit sogar eine Verschlechterung der Situation eintritt. Des Weiteren wird bereits seit Jahren ein barrierefreier Ausbau dieser Stationen gefordert. Dieser wurde aufgrund des in Planung befindlichen viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen abgelehnt. Sollte die Barrierefreiheit während der Bauphase nicht hergestellt werden, würde dies bedeuten, dass die

Stationen weitere ein bis zwei Jahrzehnte nicht barrierefrei sind. Dies kann den Anwohnern*innen und den Benutzern*innen der S-Bahn nicht zugemutet werden. Die Landeshauptstadt München wird sich deshalb für eine Barrierefreiheit während der Bauphase einsetzen. Die Kosten hierfür müssen jedoch vom Bund und nicht von der Landeshauptstadt München getragen werden. Herr Oberbürgermeister soll daher unter Antragsziffer 2 gebeten werden, entsprechend an den Bund und die DB AG ein Schreiben zu richten und die lang geforderte Barrierefreiheit dieser Stationen einzufordern.

Weiterhin wurden die Fahrgastströme auf den Bahnsteigen und für Engelschalking auch im Bereich des möglichen U-Bahnhofes untersucht, um die Bahnsteigbreiten sowie Breiten der Treppenverbindungen zwischen S- und U-Bahn-Anlagen festlegen zu können. Hierzu wurde eine entsprechende Fahrgastprognose für den Kreuzungspunkt Engelschalking beauftragt, welche auch die Verkehrsströme für eine perspektivische weitere Verlängerung der U4 bis zur Messe und damit die Verkehre zwischen Messe und Flughafen mit Umstieg in Engelschalking berücksichtigt. Die finanziellen Mittel hierfür hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Verfügung gestellt, da mit dem Beschluss "Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Sachstandsbericht Grob-Variantenuntersuchung - Finanzierung Fein-Variantenuntersuchung" der Vollversammlung vom 27.11.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16616) entsprechende Mittel bereit gestellt wurden.

Nach (vorläufiger) Festlegung der Bahnsteigbreiten haben die Planer*innen der DB AG mit der Trassierung der ebenerdigen Lösung und der Tunnel-Variante begonnen. Im Nachhinein sind die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Entwicklungsgebiet Münchner Nordosten zu berücksichtigen. Die Anpassung der Bahnsteigbreiten wird dann nochmals in der sog. „verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST)“ zu überprüfen sein. Hierzu wird sich das Mobilitätsreferat zu gegebener Zeit an die Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) als Aufgabenträger für den S-Bahn-Verkehr im Freistaat Bayern wenden.

Weiterhin hat sich im Rahmen der Untersuchung gezeigt, dass es planerisch sinnvoll ist und auch entsprechende Synergieeffekte mit sich bringt, wenn im Rahmen der Fein-Variantenuntersuchung das Kreuzungsbauwerk für die DB-Anlage und den U-Bahnhof Engelschalking durch die Planer*innen der DB AG mitgeplant wird, da diese erweiterte Machbarkeitsstudie einen wesentlichen Baustein im Rahmen der zu treffenden, adäquaten Gesamtabwägung zwischen den städtebaulichen Planungsinteressen und der sonstigen infrastrukturellen Planung anzusehen ist. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat deshalb in Abstimmung mit dem Baureferat mit der DB AG eine Zusatzvereinbarung zur Zuwendungsvereinbarung verhandelt, welche dem Stadtrat mit dem Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Zusatzvereinbarung zur Finanzierungsvereinbarung für die Fein-Variantenuntersuchung der Tunnelvariante“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04467) in nichtöffentlicher Sitzung nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 06.10.2021 in der Vollversammlung am 20.10.2021 vorgelegt wurde.

Für die Tunnel-Variante wurde zudem eine Brand- und Evakuierungssimulation für die drei Stationen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen durchgeführt. Nach den vorliegenden Ergebnissen ist bei allen Stationen eine natürliche Entrauchung möglich, so dass auf eine maschinelle Entrauchung verzichtet werden kann. Dies hat zur Folge, dass der

Tunnel leicht angehoben werden kann und Kosten für die Anschaffung und Wartung der Entrauchungsanlage gespart werden können.

Des Weiteren hat sich während der Fein-Variantenuntersuchung gezeigt, dass die Ergebnisse der Fein-Variantenuntersuchung erst Ende 2022 vorliegen werden. Anschließend werden die Ergebnisse noch durch die DB AG geprüft, so dass die Landeshauptstadt München die Ergebnisse nicht wie anfangs von der DB AG vorgesehen im Januar 2023 erhalten wird. Nach dem aktuellen Stand der Planungen ist die Übergabe der Ergebnisse der Fein-Variantenuntersuchung derzeit für Juni 2023 vorgesehen.

4. Prognose der Zug- / Schienenverkehrsentwicklung

Die Landeshauptstadt München hat bereits mehrfach, zuletzt in den Schreiben des Herrn Oberbürgermeister Reiter vom 18.12.2020 an den Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern, den Bundesverkehrsminister sowie den Freistaat Bayern (siehe Anlagen 1-3), darauf hingewiesen, dass beim viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen nicht nur die Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zu berücksichtigen sind, sondern auch zu berücksichtigen ist, dass es auf dem Streckenabschnitt durch den Bau des Nordzulaufs für den Brennerbasistunnel zu einer massiv steigenden Belastung der Landeshauptstadt München mit Durchgangs-Güterverkehr komme werde. Ebenso wurde darauf hingewiesen, dass der viergleisige Ausbau Daglfing – Johanneskirchen sowie die Truderinger Kurve, Daglfinger Kurve und der zweigleisige Ausbau Trudering – Daglfing als Teil des Brenner-Nordzulaufs anzusehen sind.

Weiterhin ist zu beachten, dass durch die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport beschlossen wurden. Die Umsetzung dieses Programms sowie des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ dürfte zu einer weiteren Steigerung der Zugzahlen führen.

Aus Sicht der Landeshauptstadt München ist es deshalb wichtig, dass die geplanten Strecken nicht nur den Zugverkehr für das Jahr 2030 bewältigen können, sondern für einen langen Zeitraum ausgelegt sind und nicht schon bei der Inbetriebnahme überlastet sind. Des Weiteren ist es auch erforderlich, dass das Schallschutzkonzept auf Grundlage der Zugzahlen 2050 erstellt wird. Es ist daher hinsichtlich der den Planungen zugrunde liegenden Zugzahlen unbedingt auf den Horizont 2050 abzustellen.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für den Freistaat Bayern hat in seinem Schreiben vom 20.01.2021 (Anlage 4) allerdings ausgeführt, dass die DB AG bei den Planungen die Prognosezahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde legen muss und es nicht möglich sei, eine seriöse Aussage zur Entwicklung des Güterverkehrs bis zum Jahr 2050 zu treffen. Eine Antwort des Bundesverkehrsministers steht noch aus.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass im Dezember 2021 die Ergebnisse der Brenner Corridor Platform Studien (BCP-Studien) veröffentlicht worden sind. Diese Studien zeigen, dass es auf der Strecke München – Verona zu höheren Zugzahlen kommen wird, und bestätigen somit die Einschätzung der Landeshauptstadt München, dass ein Abstellen allein auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 für die Planungen nicht ausreichend sei.

Aus den Zugzahlen der BCP-Studien kann das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Mobilitätsreferat allerdings nicht feststellen, in welchem Umfang es zu Steigerungen auf der Strecke Daglfing-Johanneskirchen kommen wird. Die Studie trifft u.a. zwar Angaben für die Strecke München-Rosenheim, jedoch ist hier auf München-Trudering als maßgeblicher Punkt abzustellen. So wird der in der Studie genannte Personenfernverkehr die Strecke Daglfing-Johanneskirchen nicht nutzen, sondern Richtung Ost- und Hauptbahnhof abbiegen. Weiterhin werden auch die Züge des Schienengüterverkehrs nicht alle auf die Strecke Daglfing-Johanneskirchen geleitet werden, sondern können z.B. den Güterbahnhof Riem anfahren. Außerdem ist zu beachten, dass auch aus Richtung Mühldorf kommender Schienengüterverkehr auf die Strecke Daglfing-Johanneskirchen weitergeleitet werden kann. Zudem ist noch die S-Bahn Richtung Flughafen in die Zugzahlen einzurechnen.

Es ist daher die Aufgabe des Bundes, schnellstmöglich die Zugzahlen für München neu zu berechnen. Diese neuen Zugzahlen müssen anschließend für sämtliche Planungen der DB AG in München als Grundlage herangezogen werden, da die höheren Zugzahlen auf jeden Fall Auswirkungen auf die Lärmvorsorge und dem Erschütterungsschutz haben werden.

Hierbei ist außerdem zu beachten, dass die BCP-Studien als Grundlage für künftige nationale Prognosen dienen sollen (vgl. www.bcplatform.eu/korridorstudien). Nach Mitteilung des Bundesministerium für Digitales und Verkehr vom 24.01.2022 zum Thema „Überprüfung der Bedarfspläne der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraßen“ werden aktuell die Verkehrsprognosen 2040 erstellt und es wird angestrebt die Untersuchungen im Jahr 2023 abzuschließen (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>).

Die Landeshauptstadt München wird daher einfordern, dass die Anpassung der Zugzahlen unverzüglich zu erfolgen hat und in der laufenden Fein-Variantenuntersuchung berücksichtigt werden.

5. Stadtratsanträge

- a) Stadtratsantrag „München setzt sich für eine Entzerrung des Bahngüterverkehrs durch einen leistungsfähigen Ost- und einen Westkorridor ein“**
- b) Stadtratsantrag „Neue Güterverkehrsstrasse entlang der A 99 prüfen“**

Antrag Nr. 14-20 / A 05959 von DIE LINKE vom 24.09.2019, eingegangen am 24.09.2019
Antrag Nr. 14-20 / A 06833 von der FDP Stadtratsfraktion vom 21.02.2020, eingegangen am 21.02.2020

Es wurde um Fristverlängerung zur Bearbeitung der Anträge bis 30.12.2021 gebeten. Den Anträgen auf Fristverlängerung wurde durch die Antragsteller*innen zugestimmt. Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 05959 (Anlage 5) wird Herr Oberbürgermeister aufgefordert, „sich – möglichst gemeinsam mit dem Freistaat - dafür einzusetzen, dass der Güterverkehr, der durch die Eröffnung des Brennerbasistunnels von der Autobahn auf die Schiene verlagert werden kann, vor allem östlich über Rosenheim, Mühldorf und Landshut auf der sog. bayerischen Ostbahn nach Norden geleitet wird.“ Weiterhin soll „der durch die Tun-

nelplanungen im Grenzgebiet Schweiz-Österreich zu erwartende verstärkte Güterschienenverkehr in einem Westkorridor über Augsburg geführt werden.“ Ziel des Antrages ist es, dass zukünftig nur der für München bestimmte „Zielverkehr“ in den Bahnknoten München geführt werden soll.

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 06833 (Anlage 6) wird gefordert, dass der Stadtrat beschließen möge, dass Herr Oberbürgermeister beauftragt wird, „mit dem Freistaat und dem Bund in Gespräche einzutreten mit dem Ziel, den Güterverkehr in der Landeshauptstadt München von Durchgangsverkehren frei zu halten. Hierbei soll im Zusammenhang mit dem Bahnausbau in der Region München die Möglichkeit geprüft und in einer Machbarkeitsstudie untersucht werden, eine neue Güterverkehrsstrasse parallel zur A 99 zu errichten, die dann alle überregionalen Güterdurchgangsverkehre aufnehmen kann.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 05959 und Antrag Nr. 14-20 / A 06833 wie folgt Stellung:

Die Landeshauptstadt München hat sich mit dieser Fragestellung 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 (Anlage 10 des Beschlusses „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“; Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) 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 zwei Drittel der Züge, die über den Brenner verkehren, im Großraum München, insbesondere im Rangierbahnhof München Nord, zusammengestellt würden. Eine großräumige Umfahrung des Großraums München würde daher nicht zwangsläufig zu einer Entlastung des Bahnknotens München führen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat auf Grund der doch zu erwartenden Zunahme des Güterverkehrs im Oktober 2020 im Beschluss „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage 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 (Anlage 1) versandt. Eine Antwort steht allerdings noch aus.

Die Landeshauptstadt München wird sich daher weiterhin für eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs einsetzen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05959 von DIE LINKE vom 24.09.2019 sowie dem Antrag Nr. 14-20 / A 06833 von der FDP Stadtratsfraktion vom 21.02.2020 wird entsprochen.

c) Stadtratsantrag „Bahnausbau Daglfing – Johanneskirchen voranbringen und bauen!“

Antrag Nr. 20-26 / A 00197 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 01.07.2020, eingegangen am 02.07.2020

Es wurde um Fristverlängerung zur Bearbeitung der Anträge bis 30.12.2021 gebeten. Den Anträgen auf Fristverlängerung wurde durch die Antragsteller*innen zugestimmt. Mit dem Antrag (Anlage 7) wird beantragt, dass die Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen „in einer ersten Stufe viergleisig ebenerdig mit entsprechendem Schallschutz ausgebaut“ wird. „Die Planung des Ausbaus beinhaltet neben der zunächst zu realisierenden ebenerdigen Ausbau auch den Ausbau als Tieferlegung (Trog) oder Tunnel (Einhausung) in einer 2. Stufe.“ Weiterhin soll die Stadt „zusammen mit der Bahn und allen anderen Beteiligten auf entsprechende zwei Planungen und Planfeststellungen“ hinwirken. Des Weiteren soll die Stadtkämmerei beauftragt werden, „ein Finanzierungskonzept aus städtischen Mitteln für den Bau der 2. Stufe als Tieferlegung (Trog) oder Tunnel (Einhausung) in den Jahren 2029 bis 2039 vorzulegen.“ Die Landeshauptstadt München soll auch darauf hinwirken, dass „die Deutsche Bahn zusammen mit allen Beteiligten ein DIALOGFORUM DAGLFING JOHANNESKIRCHEN einrichtet mit dem Ziel einer Berücksichtigung konstruktiver Belange aus der städtischen Nachbarschaft“. Außerdem wird die Landeshauptstadt München aufgefordert, „auf die Bayerische Staatsregierung und die Bundesregierung einzuwirken, den mindestens elektrischen und mindestens abschnittswisen 2-gleisigen Ausbau der Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim mit der gleichen Priorität wie das Projekt Johanneskirchen-Daglfing voranzutreiben.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / A 00197 wie folgt Stellung:

Zum Ausbau der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen in zwei Stufen hat die DB AG dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes mitgeteilt:

„Die Vorzugsvariante für den 4-gleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen nach dem Variantenwahlverfahren ist der ebenerdige Ausbau. Der Ausbau im Tunnel wird aufgrund der Zuwendungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn AG in der Stufe 2 der Vorplanung trotzdem weiter beplant, so dass am Ende dieser Planungsphase zwei vollständig ausgearbeitete Vorplanungen inklusive Kostenschätzungen vorliegen. Damit bleibt die Tür für eine Tunnelvariante weiter offen und nach Abschluss der Planung bilden diese beiden Planungsvarianten die Basis für entsprechende Gespräche zwischen dem Bund, der Deutschen Bahn AG und der Landeshauptstadt München über die weiter zu verfolgende Variante und deren Finanzierung. Dies ist für die Deutsche Bahn AG der aktuell vereinbarte Rahmen für die weitere Planung im Projekt. Die im Antrag der FDP / Bayernpartei Stadtratsfraktion mit knappen Stichpunkten skizzierte Idee eines stufenweisen 4-gleisigen Ausbaus in einer ersten Stufe als ebenerdige Variante und danach in einer zweiten Stufe als Trog oder auch als Tunnel ist nach unserer Auffassung nicht umsetzbar und würde zu enorm hohen verlorenen Baukosten führen.“

Diese Einschätzung hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft, welche das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bei der Fein-Variantenuntersuchung der DB AG zum viergleisigen Ausbau Daglfing – Johanneskirchen als externer Berater unterstützt, überschlägig prüfen lassen. Die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft teilt grundsätzlich die Auffassung der DB AG, dass der Ausbau in zwei Stufen nicht umsetzbar sei und zu enorm hohen verlorenen Baukosten führen würde.

Diesbezüglich wird durch die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft noch auf folgende Punkte hingewiesen, die gegen eine Realisierbarkeit sprechen:

- „Alle querenden Verkehrswege für die Inbetriebnahme der ebenerdige Variante sind höhenfrei auszulegen inklusive Eisenbahnüberführungen, Grundwasserrinnen etc.. Sie müssten bei der Errichtung des Tunnelbauwerks zurückgebaut werden.
- Die Daglfinger Straße wäre inklusive aller Grundinanspruchnahmen zu verlegen und später gegebenenfalls wieder zurückzulegen.
- Das Vorhaltebauwerk für die U4 wäre auf beide Varianten auszulegen, falls eine Inbetriebnahme der U4 bereits während der Betriebsphase der ebenerdigen Strecke vorgesehen wäre.
- Der zur Verfügung stehende Baubereich zwischen der vorhandenen Bebauung ist teilweise sehr eng, sodass nach einer Realisierung und Inbetriebnahme des 4-gleisigen ebenerdigen Ausbaus nur mit erheblichen Einschränkungen der bereits in Betrieb befindlichen Strecke ein Tunnel realisierbar wäre. Das würde aber die Idee der frühzeitigen Nutzung konterkarieren.
- Schon unter Berücksichtigung der derzeit vorhandenen 2-gleisigen Strecke ist ein Betrieb der Strecke und die unterbrechungsfreie Anbindung der Haltestellen während der Tunnelherstellung nur mit entsprechenden Aufwendungen und bauzeitlichen Verlegungen möglich.
- Gesamtkosten wären deutlich höher. Hoher verlorener Aufwand bei den zu errichtenden und später abzubrechenden Bauwerken, Haltestellen, Gleisanlagen, bahntechnischen Ausrüstungen.
- Gesamtbauzeit, d.h. Beeinträchtigung der Anwohner*innen durch Lärm, Staub etc., wäre deutlich höher.“

Aufgrund dieser Stellungnahmen schließt sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Einschätzung an, dass ein Ausbau der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen in zwei Stufen nicht umsetzbar ist.

Soweit ein DIALOGFORUM DAGLFING JOHANNESKIRCHEN gefordert wird, kann das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mitteilen, dass sich die Landeshauptstadt München, insbesondere Herr Oberbürgermeister Reiter und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, bereits seit Jahren für eine umfassende und zeitnahe Einbindung der betroffenen Bürger*innen sowie der Landeshauptstadt München einsetzt. Diese Forderung der Landeshauptstadt München umfasst nicht nur den viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen, sondern sämtliche Planungen im Münchner Nordosten. Zuletzt wurde der Bund mit Schreiben des Herrn Oberbürgermeister Reiter an den damaligen Bundesverkehrsminister Scheuer vom 18.12.2020 (Anlage 1) sowie die DB AG mit Schreiben des

Herrn Oberbürgermeister Reiter an den Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern vom 18.12.2020 (Anlage 2) zur umfassenden Einbeziehung der Bürger*innen sowie weiterer Beteiligter aufgefordert.

Zu diesem Punkt des Antrages hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung des Weiteren die DB AG um eine Stellungnahme gebeten und hatte folgende Antwort zur zukünftigen Einbeziehung der Bevölkerung bei Projekt viergleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen übermittelt:

„Der Dialog mit allen Beteiligten ist uns im Projekt aktuell bereits ein wichtiges Anliegen und wurde bzw. wird auch weiterhin durch das Projekt über unterschiedliche Formate und Plattformen vorangetrieben. Bei den im Antrag beispielhaft aufgeworfenen gestalterischen Themenfeldern ist eine Einbindung auch unseres Erachtens sinnvoll und zweckmäßig. Diese Gestaltungsfragen werden allerdings erst in späteren Planungsphasen relevant. Bereits jetzt mit den Beteiligten über diese Fragen in einen Dialog zu treten, erscheint uns daher nicht zielführend.“

Die Landeshauptstadt München wird sich daher auch weiterhin für eine umfassende Einbindung der Bevölkerung bei den Planungen einsetzen.

Hinsichtlich der Forderung, dass die Landeshauptstadt München sich beim Freistaat Bayern und beim Bund dafür einsetzt, dass zumindest der 2-gleisige Ausbau der Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim mit der gleichen Priorität wie das Projekt Daglfing-Johanneskirchen vorangetrieben wird, wird darauf verwiesen, dass die Landeshauptstadt München sich schon seit Langem dafür einsetzt, dass eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs erfolgt. Zuletzt hat Herr Oberbürgermeister Reiter dies im Schreiben an damaligen Bundesverkehrsminister Scheuer vom 18.12.2020 (Anlage 1) gefordert. Dieses Schreiben ist bisher jedoch durch den Bund nicht beantwortet worden. Die Landeshauptstadt München wird sich jedoch weiterhin für eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs einsetzen, soweit dieser nicht den Zielort München hat.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00197 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 01.07.2020 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

d) Stadtratsantrag „Ungleichbehandlung verhindern – Planung der Ausbaumaßnahmen für den Nordzulauf des Brennerbasistunnels in München nach gleichen Grundsätzen einfordern!“

Antrag Nr. 20-26 / A 01369 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 29.04.2021, eingegangen am 29.04.2021

Im Antrag (Anlage 8) wird gebeten, dass sich Herr Oberbürgermeister „auf Bundesebene für eine Planung der Ausbaumaßnahmen des Bahnknoten München nach den gleichen und im Inntal angewandten Grundsätzen“ einsetzen soll. Es wurden hierbei folgende Punkte aufgelistet:

- 1) „Ausbau nur im Tunnel: Der viergleisige Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen erfolgt zum Schutz der Münchnerinnen und Münchner vor Lärm- und Emissionen ausschließlich im Tunnel.
- 2) Auf die Menschen hören: Beim Projekt Truderinger Kurve und Truderinger Spange kann nur eine Variante realisiert werden, die die berechtigten Belange der Anwohnerinnen und Anwohner nach Emissionsschutz höchstmöglich berücksichtigt. Die Bürgerschaft ist im Rahmen eines umfassenden Dialog- und Beteiligungsverfahrens in die Entscheidungsfindung einzubinden.
- 3) Gleiche Planungsgrundlagen: Die Potentiale und maximalen Kapazitäten des Brennerbasistunnels und seiner Zulaufstrecken sind, wie im Inntal, für die Berechnung prognostizierter Zugzahlen und damit als Planungsgrundlage für die Ausbaumaßnahmen in München zu verankern.
- 4) Parlamentarische Befassung: Wie für die Maßnahmen im Inntal und im Raum Rosenheim geplant, sollte auch für den in München geplanten viergleisigen Ausbau eine Befassung des Deutschen Bundestags erfolgen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / A 01369 wie folgt Stellung:

Die Landeshauptstadt München fordert bereits seit Jahren, dass der viergleisige Ausbau Daglfing – Johanneskirchen nur mittels Tunnel erfolgen kann. Dies hat der Stadtrat auch bereits in mehreren Beschlüssen bekräftigt. Zuletzt erfolgte dies 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 vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554).

Aus diesem Grund wurde mit dem nichtöffentlichen Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen - Zuwendungsvereinbarung für die Feinvariantenuntersuchung der Tunnelvariante - Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01560) auch dem Abschluss einer Zuwendungsvereinbarung mit der DB AG zugestimmt. Die DB AG untersucht im Rahmen der Fein-Variantenuntersuchung aktuell nicht nur die ebenerdige Variante weiter, sondern auch die Tunnel-Variante. Die Mehrkosten hierfür trägt die Landeshauptstadt München.

Des Weiteren fordert die Landeshauptstadt München, insbesondere mit Schreiben von Herrn Oberbürgermeister, bereits seit Jahren, dass die den Planungen zugrunde liegenden Zugzahlen angepasst werden müssen und auf den Zeitraum 2050 abzustellen sind. Ebenso wurde wiederholt die Durchführung einer Verkehrsszenarienstudie gefordert. Zuletzt erfolgte dies mit Schreiben des Herrn Oberbürgermeister vom 18.12.2020 an den Bundesverkehrsminister und den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern (Anlage 1 und 2).

Der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern hat in seinem Schreiben vom 20.01.2021 (Anlage 4) ausgeführt, dass die Deutsche Bahn die Prognosezahlen des Bundesverkehrswegeplan 2030 den Planungen zugrunde legen muss und es nicht möglich sei „eine seriöse Aussage zur Entwicklung des Güterverkehrs bis ins Jahr 2050 zu treffen“. Ein solch weitreichender Blick könne nur im Rahmen einer Szenariobetrachtung erfolgen, welche kein seriöses Planungsinstrument darstelle. Eine Antwort des Bundesverkehrsministers auf das Schreiben vom 18.12.2020 steht noch aus.

Weiterhin forderte der Herr Oberbürgermeister entsprechend Ziffer 2 des Beschlusses „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 vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) in seinem Schreiben vom 18.12.2020 eine parlamentarische Befassung nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung ein.

Hinsichtlich den Ausführungen zur Truderinger Kurve und zum zweigleisigen Ausbau Truderling – Daglfing wird auf den Beschluss „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01628) und die Schreiben von Herrn Oberbürgermeister vom 18.12.2021 (Anlagen 1 und 2) verwiesen. In diesen wurde ein höchstmöglicher Emissionsschutz und eine Beteiligung der Anwohner*innen gefordert.

Der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern lehnt in seinem Schreiben vom 20.01.2021 (Anlage 4) eine Aufhebung des Variantenentscheids, insbesondere im Hinblick auf die bei den Bürgervarianten erforderliche Verlegung der Kfz-Verwahrstelle ab. Es wurde jedoch eine Weiterentwicklung der Variante A0 in eine Variante A1 angekündigt. Weiterhin wird die erfolgte Bürgerbeteiligung als ausreichend erachtet.

Unterlagen zu der neuen Variante A1 hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung trotz mehrfacher Anfrage bisher nicht erhalten, da die Planungen nach Auskunft der DB AG noch nicht abgeschlossen seien.

Auf mehrmaliges Nachfragen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung hat die DB Netz AG im Nachgang zum Schreiben vom 20.01.2021 am 22.07.2021 mitgeteilt, dass bei den Projekten Daglfinger und Truderinger Kurve derzeit die Entwurfsplanung erarbeitet wird und anschließend die Genehmigungsplanung folgt. Seitens der DB AG wird beabsichtigt, diese Unterlagen im Jahr 2022 fertigzustellen. Die Landeshauptstadt München wird als Trägerin öffentlicher Belange in den Prüfungsprozess eingebunden werden. Die Genehmigungsunterlagen enthalten auch die entsprechenden Ergebnisse zum Thema Umwelt und Immissionen. Die DB Netz AG bittet die Landeshauptstadt München bis zur Veröffentlichung der Genehmigungsunterlagen im Jahr 2022 um etwas Geduld und auch um Verständnis dafür, dass zuvor nach extern keine Arbeitsstände zur Prüfung herausgegeben werden.

Zum Thema Öffentlichkeitsbeteiligung wurde am 22.07.2021 mitgeteilt, dass weiterhin ein Dialog mit den Bürger*innen stattfinden solle. Nach Abschluss der Planungen sollen diese der Öffentlichkeit und den Gremien gesamtheitlich vorgestellt werden. Einige Pläne und

Visualisierungen können allerdings schon jetzt den DTK-Themen-Webseiten unter <https://www.abs38.de/daglfinger-und-truderinger-kurve.html> entnommen werden.

Weiterhin hat die DB AG in einer E-Mail vom 03.08.2021 mitgeteilt, dass die Kommunikation mit der Öffentlichkeit auch nach dem Schriftwechsel vom Januar 2021 weiter vorangetrieben worden sei. Neben verschiedenen Newsletter-Ausgaben seitens der Projekte Daglfinger und Truderinger Kurve und des viergleisigen Ausbaus zwischen Daglfing und Johanneskirchen konnten auch virtuelle Bürgersprechstunden durchgeführt werden, z.B. im Rahmen eines neuen Formats „Talk mit der DTK“. Diese Bürgersprechstunden sollen nach Auskunft der DB AG aktuell als Präsenzreihe fortgesetzt werden.

Diese Antwort ist aus Sicht der Landeshauptstadt München unbefriedigend und bedeutet, dass eine Beurteilung und Bewertung der Pläne zur Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und zum zweigleisigen Ausbau Truderling-Daglfing durch die Landeshauptstadt München weiterhin nicht möglich ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt mit dem Freistaat Bayern allerdings Gespräche um zu klären, ob eine Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle möglich wäre und welcher Zeitraum für die Verlagerung anzusetzen wäre. Die DB AG hat in den Planungen einen Zeitraum von 10 Jahren angenommen und insbesondere deshalb hat sich der Bund gegen die Varianten B1 und B2 entschieden. Die Gespräche mit dem Freistaat sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Die Forderungen des Antrages entsprechen dem Vorgehen der Landeshauptstadt München und werden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung auch zukünftig beachtet werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01369 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 29.04.2021 wird entsprochen.

6. Empfehlungen

a) Empfehlung „Ausbau der Bahnlinie im Streckenabschnitt Zamdorf bis Johanneskirchen“

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01809 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 26.10.2017

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 26.10.2017 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 01809 (Anlage 9) beschlossen. Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 27.02.2018 und 31.01.2019 Zwischennachrichten erhalten.

Mit der Empfehlung wird beantragt, dass die Landeshauptstadt München darlegen möge, welche konkreten Schritte geplant sind, um zu erreichen, dass die Bahnlinie im Abschnitt Zamdorf bis Johanneskirchen auf vier Gleise ausgebaut und in einen Tunnel gelegt wird. Weiterhin soll dargelegt werden, „wie der Status der Gespräche mit der DB AG ist“. Außerdem wurde beantragt, dass keine provisorischen Straßenbrücken über die Bahnlinie errichtet werden, sondern der Verkehr über die verbleibenden Querungsmöglichkeiten geleitet werden soll.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01809 wie folgt Stellung:

Die Landeshauptstadt München hat mit der DB AG eine Zuwendungsvereinbarung abgeschlossen, damit im Rahmen der Fein-Variantenuntersuchung neben der ebenerdigen Variante auch die Tunnelvariante weiter geplant wird. Durch diese Maßnahme wird gewährleistet, dass am Ende der Fein-Variantenuntersuchung zwei Varianten (Tunnel- und ebenerdige Variante) vorliegen.

Weiterhin setzt sich die Landeshauptstadt München dafür ein, dass die Zugzahlen angepasst werden. Diesbezüglich wird auf Ziffer 4 des Vortrages der Referentin verwiesen. Weiterhin fordert die Landeshauptstadt München, dass nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung eine parlamentarische Befassung zum viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen erfolgt.

Bezüglich des Gesprächs- und Planungsstandes mit der DB AG wird auf Ziffer 3 des Vortrages der Referentin verwiesen. Dort wurde dargelegt, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Mobilitätsreferat an alle zwei Wochen stattfindenden Planungsbesprechungen der DB AG und ihren Planern*innen teilnehmen. Des Weiteren tagt alle zwei Monate ein Koordinierungskreis. Somit wird die Bearbeitung der Fein-Variantenuntersuchung eng durch die Verwaltung begleitet.

Provisorische höhenfreie Querungsmöglichkeiten vor Abschluss der Baumaßnahme durch die DB AG sind seitens des Mobilitätsreferats nicht geplant.

Planungen hinsichtlich der Bauausführungen sind noch nicht erfolgt. Es kann daher noch nicht beantwortet werden, ob provisorische Brücken über die Bahnlinie seitens der DB AG geplant werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die diesbezüglichen Anmerkungen jedoch vormerken und in die Gespräche bzw. Planungen der DB AG einbringen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01809 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 26.10.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

b) Empfehlung „Beauftragung einer Studie zu dem "Schienenverkehrsszenarium 2050 in München für Güter- und Personenverkehr"“

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02914 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 24.10.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02914 (Anlage 10) beschlossen.

Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 03.02.2020 eine Zwischennachricht erhalten. Mit der Empfehlung wird beantragt, dass sich die Landeshauptstadt München dafür einsetzt, dass der Bundesverkehrsminister und die/der bayerische Verkehrsminister*in eine Studie "Schienenverkehrsszenarien 2050 für München für Güter- und Personenverkehr" in Auftrag geben.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02914 wie folgt Stellung:

In Ziffer 4 des Vortrages der Referentin wird ausgeführt, dass die Landeshauptstadt München in den letzten Jahren bereits mehrfach vom Bundesverkehrsminister und der DB AG gefordert hat, dass den Planungen realistische Prognosezahlen bezogen auf einen Horizont 2050 zugrunde zu legen sind. Es wurde diesbezüglich auch die Durchführung einer Zugzahlenszenarienstudie gefordert. Dies wurde bisher durch den Bundesverkehrsminister und der DB AG abgelehnt, da eine solche Studie nur Potentiale des Wirtschaftswachstums, der Verkehre und der Warenströme aufzeige und deshalb nicht als Planungsgrundlage herangezogen werden könne.

Diese Ansicht teilt die Landeshauptstadt München angesichts der zu erwartenden Zunahmen des Schienengüterverkehrs nicht. Die Landeshauptstadt München wird sich daher zukünftig weiterhin intensiv für realistische Zugzahlen bei den Planungen im Knoten München einsetzen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02914 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 wird entsprochen.

c) Empfehlung „Schienenverkehrsszenarien 2050 für München für Güter- und Personenverkehr“ für die laufende Ausbauplanungen der DB Netz AG des Stadtgebietes“

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02915 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 24.10.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02915 (Anlage 11) beschlossen. Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 03.02.2020 eine Zwischennachricht erhalten. Mit der Empfehlung wird beantragt, dass die Landeshauptstadt München ihre Zustimmung zu den Ausbauplanungen der DB AG davon abhängig macht, dass die Ergebnisse einer in Auftrag zu gebenden Studie "Schienenverkehrsszenarien 2050 für München für Güter- und Personenverkehr" bei den Planungen berücksichtigt werden und diese entsprechend aktualisiert und angepasst werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02915 wie folgt Stellung:

Die Landeshauptstadt München hat bereits mehrfach vom Bund und der DB AG eine Anpassung der Zugzahlen gefordert. Es wird diesbezüglich auf Ziffer 4. des Vortrages der Referentin verwiesen. Die Landeshauptstadt München wird sich weiterhin für eine Anpassung der Prognosegrundlagen für den Zugverkehr einsetzen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann ohne Zustimmung der Landeshauptstadt München die DB AG mit Planungen und den Bau von Vorhaben im Stadtgebiet der Landeshauptstadt beauftragen.

Weiterhin ist die Landeshauptstadt München auch nicht die Genehmigungsbehörde für Schieneninfrastrukturprojekte. Diese ist bei Projekten des Schienengüterverkehrs und des Personenfernverkehrs das Eisenbahn-Bundesamt, welches im Rahmen eines Planfest-

stellungsverfahrens über die Projekte entscheidet. Die Landeshauptstadt München kann im Planfeststellungsverfahren eine Stellungnahme abgeben, jedoch obliegt es dem Eisenbahn-Bundesamt über die Einwendungen der Landeshauptstadt München zu entscheiden.

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 allerdings nicht zu.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02915 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

- d) Empfehlung „Bau des Bahntunnels Daglfing–Johanneskirchen“**
- e) Empfehlung „4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen in Tunnel legen (Antrag 1)“**
- f) Empfehlung „Unumgänglicher Bau des geplanten Bahntunnels Daglfing-Johanneskirchen“**
- g) Empfehlung „Untertunnelung der Bahnstrecke Johanneskirchen-Trudering für S-Bahn und Güterzüge“**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02916, Empfehlung Nr. 14-20 / E 02917, Empfehlung Nr. 14-20 / E 02927 sowie Empfehlung Nr. 14-20 / E 02943 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 24.10.2019 die anliegenden Empfehlungen Nr. 14-20 / E 02916 (Anlage 12), Nr. 14-20 / E 02917 (Anlage 13), Empfehlung Nr. 14-20 / E 02927 (Anlage 14) und die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02943 (Anlage 18) der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019 beschlossen.

Die Antragstellerin der Empfehlungen Nr. 14-20 / E 02927 hat mit Schreiben vom 28.01.2020 eine Zwischennachricht erhalten.

Die Antragsteller der Empfehlungen Nr. 14-20 / E 02916 und Nr. 14-20 / E 02917 haben mit Schreiben vom 29.01.2020 eine Zwischennachricht erhalten.

Der Antragsteller der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02943 hat mit Schreiben vom 04.02.2020 eine Zwischennachricht erhalten.

Mit den Empfehlungen wird beantragt, dass der viergleisige Ausbau Daglfing - Johanneskirchen durch einen Bahntunnel erfolgen muss bzw. die Landeshauptstadt München die DB AG auffordert, den viergleisigen Ausbau Daglfing - Johanneskirchen mittels eines Bahntunnels zu realisieren.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02916, zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02917, zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02927 und zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02943 wie folgt Stellung:

Die DB AG plant den viergleisigen Ausbau Daglfing–Johanneskirchen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Forderung des Ausbaus mittels Tunnel ist daher an den Bund als Auftraggeber der DB AG zu richten.

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 vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) hat der Stadtrat seine bisherige Haltung zum angestrebten viergleisigen Ausbau der genannten Trasse bestätigt, wonach für die Landeshauptstadt München nur eine Tunnellösung in Betracht kommt. Die Landeshauptstadt München hat deshalb auch eine Zuwendungsvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen. Es wird diesbezüglich auf Ziffer 2 des Vortrages der Referentin verwiesen.

Weiterhin hat sich der Stadtrat hinsichtlich einer oberirdischen Lösung die Beschreitung des Rechtsweges vorbehalten.

Die Landeshauptstadt München setzt sich bereits seit Jahren dafür ein, dass der viergleisige Ausbau Daglfing – Johanneskirchen mittels Tunnel erfolgt und wird sich auch zukünftig gegenüber dem Bund, der DB AG und dem Freistaat Bayern dafür einsetzen.

Den Empfehlungen Nr. 14-20 / E 02916, Nr. 14-20 / E 02917, Nr. 14-20 / E 02927 sowie Nr. 14-20 / E 02943 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

h) Empfehlung „Bahntunnel Daglfing-Johanneskirchen: Verantwortung für Bahnprojekte in einer Hand (Nr. 1)“

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02936 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 24.10.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02936 (Anlage 15) beschlossen.

Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 03.02.2020 eine Zwischennachricht erhalten.

Mit der Empfehlung wird beantragt, dass die Landeshauptstadt München einen Koordinator für sämtliche Bahnprojekte im Stadtgebiet bestellt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02936 wie folgt Stellung:

Mit Ziffer 9. des Beschlusses "Truderinger und Daglfinger Kurve sowie Erschließung von Pferdesportflächen im Münchner Nordosten" (Sitzungsvorlage 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 wird dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zugeordnet werden, da hier 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 Team, das die Belange der Landeshauptstadt gegenüber der DB AG vertritt und hierbei auch eng mit dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Klima- und Umweltschutz zusammenarbeitet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung arbeitet an der Besetzung der Stelle. Leider kam und kommt es hierbei zu coronabedingten Verzögerungen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02936 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 wird entsprochen.

i) Empfehlung „Bahntunnel Daglfing-Johanneskirchen: Ein Bahnprojekt – keine kleinen Projektabschnitte (Nr. 2)“

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02937 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 24.10.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02937 (Anlage 16) beschlossen.

Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 03.02.2020 eine Zwischennachricht erhalten. Mit der Empfehlung wird beantragt, dass sich die Landeshauptstadt München „beim Bundesverkehrsminister dafür einsetzt und fordert, den Planern der DB Netz AG für die Bewältigung des Zulaufes zum Brennerbasistunnel und den „Knoten München“ im gesamten Stadtgebiet keine einschränkenden und in kleinteiligen Projektabschnitten unterschiedliche Vorgaben macht“.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02937 wie folgt Stellung:

Die Landeshauptstadt München befürwortet ebenfalls, dass einem Projekt eine einheitliche Planung zugrunde liegt. Dies lässt sich allerdings nicht immer bewerkstelligen. Die DB AG hat hierzu folgendes mitgeteilt:

„So erfolgt in einem ersten Schritt mit der Herstellung einer neuen Gleistrasse von Daglfing nach Riem und dem zweigleisigen Ausbau von Daglfing nach Trudering die Beseitigung der derzeitigen höhengleichen Kreuzung in Daglfing als besonders kritischer Engpass. Durch die neue höhenfreie Kreuzung in Daglfing wird eine erste Entflechtung zwischen Güter- und Nahverkehr und somit eine Bewältigung der insbesondere nach Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke bestellten Mehrverkehre der S-Bahn ermöglicht. Zudem sind die in der ersten Ausbaustufe erstellten neuen bzw. ausgebauten Streckenabschnitte notwendig, um die Abwicklung des Güterverkehrs während der Bauzeit des viergleisigen Ausbaus zwischen Daglfing und Johanneskirchen zu gewährleisten.“

Die Aufteilung ist somit durch Betriebsabläufe und der Verknüpfung mit anderen Projekten (2. Stammstrecke) notwendig. Die Landeshauptstadt München setzt sich jedoch dafür ein, dass hierdurch keine Nachteile für die betroffenen Anwohner*innen entstehen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02937 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

j) Empfehlung „Variantenuntersuchung zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen: Auskünfte zur Zahlenbasis“

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02942 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 24.10.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02942 (Anlage 17) beschlossen.
Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 04.02.2020 eine Zwischennachricht erhalten.
Mit der Empfehlung wird beantragt, dass die Landeshauptstadt München beim Bund und Freistaat Bayern Auskünfte zur Zahlenbasis einfordert und diese veröffentlicht.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02942 wie folgt Stellung:

In den Planungen zum viergleisigen Ausbau Daglfing - Johanneskirchen werden bislang nur die Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt. Die Zugzahlenprognose des Bundesverkehrswegeplanes 2030 kann Anlage 20 entnommen werden. Die Landeshauptstadt München setzt sich allerdings dafür ein, dass bei den Zugzahlen auf das Jahr 2050 abgestellt wird. Hierzu wird auf die Ausführungen in Ziffer 4 des Vortrages der Referentin verwiesen.

Durch den Ausbau und der damit verbundenen Entflechtung von Güter- und Personenahverkehr soll außerdem auch der Ausbau des S-Bahnangebotes sichergestellt werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02942 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

k) Empfehlung „Planungen für den Kreuzungsbahnhof von S8 und U4 in Engelschalking in Auftrag geben“

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02962 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 24.10.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02962 (Anlage 19) beschlossen.
Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 13.12.2019 eine Zwischennachricht erhalten.
Mit der Empfehlung wird beantragt, dass die Landeshauptstadt München „bei der DB Netz AG die Planungen für den Kreuzungsbahnhof von S 8 und U 4 in Engelschalking in Auftrag gibt.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02962 wie folgt Stellung:

Die Landeshauptstadt München hat die DB Netz AG bereits während der Grob-Variantenuntersuchung über einen möglichen U-Bahnhof Engelschalking informiert. Es wird diesbezüglich auf die Ziffer 7 und 8 des Vortrages der Referentin im 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 vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) verwiesen.

Im Rahmen der aktuell laufenden Fein-Variantenuntersuchung wurde eine Fahrgastprognose für den Kreuzungspunkt Engelschalking beauftragt, welche auch die Verkehrsströme für eine perspektivische weitere Verlängerung der U4 bis zur Messe und somit die Verkehre zwischen Messe und Flughafen mit Umstieg in Engelschalking berücksichtigt. Die sich aus dieser Fahrgastprognose ergebenden Zahlen werden der DB Netz AG mitgeteilt und werden in den Planungen zum viergleisigen Ausbau Daglfing – Johanneskirchen berücksichtigt. Weiterhin hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Gespräche mit der DB AG über die Mitplanung des gemeinsamen Kreuzungsbauwerks für die DB-Anlage und den U-Bahnhof Engelschalking im Rahmen der Fein-Variantenuntersuchung durch die Planer*innen der DB AG geführt, die nach dem o.g. Beschluss der Vollversammlung in eine Zusatzvereinbarung mündete.

Es ist somit gewährleistet, dass die Verknüpfung von S-Bahn und U-Bahn in Engelschalking nicht gefährdet ist. Eine Einschaltung des Freistaates Bayern und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft ist nicht erforderlich.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02962 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat, das Mobilitätsreferat und das Referat für Klima- und Umweltschutz haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Die Sitzungsvorlage ist mit der Stadtkämmerei abgestimmt.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen hat gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung ein Anhörungsrecht.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen hat der Sitzungsvorlage zugestimmt. Aufgrund von Änderungen nach der erfolgten Zustimmung des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen zur Sitzungsvorlage wurde die Sitzungsvorlage zur erneuten BA-Anhörung übersandt. Sollte eine weitere Stellungnahme erfolgen, wird diese dem Stadtrat mittels Hinweisblatt vorgelegt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Kainz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zum Stand der Fein-Variantenuntersuchung zur Kenntnis.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die DB AG heranzutreten und für die Bauphase des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen einen barrierefreien Zugang zu den Stationen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen auf Kosten des Bundes zu fordern. Weiterhin wird gefordert, dass die Ergebnisse aus den BCP-Studien unverzüglich in die den Planungen zugrundeliegenden Zugzahlen eingearbeitet werden und bei sämtlichen laufenden Planungen berücksichtigt werden.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt trotz der Ergebnisse der BCP-Studien beauftragt, weiterhin vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutschen Bahn AG 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, in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat weiterhin vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Entlastung des Großraums München beim Schienengüterverkehr zu fordern.
5. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05959 von DIE LINKE vom 24.09.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06833 von der FDP Stadtratsfraktion vom 21.02.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00197 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 01.07.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01369 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 29.04.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01809 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 26.10.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
10. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02914 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
11. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02915 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

12. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02916 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
13. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02917 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02927 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
15. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02936 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02937 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
17. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02942 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
18. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02943 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
19. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02962 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
20. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

III. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An den Bezirksausschuss 13
4. An das Baureferat
5. An das Mobilitätsreferat
6. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/01 BVK, I/1
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/11-1
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3