

**Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den
Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der
Deutschen Bahn im Münchner Osten**

Klarheit im Bahnausbau Münchner Osten herstellen!

Antrag Nr. 20-26 / A 03842 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste,
FDP Bayernpartei Stadtratsfraktion vom 11.05.2023, eingegangen am 11.05.2023

**Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve – Jetzt anwohnerfreundlichen Ausbau
sichern!**

Antrag Nr. 20-26 / A 00358 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 13.08.2020,
eingegangen am 13.08.2020

**Für eine wirklich nachhaltige Lösung des Schienengüterdurchgangsverkehrs – Tras-
senbündelung mit A99 prüfen**

Antrag Nr. 14-20 / A 06198 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 18.11.2019, eingegangen am
18.11.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2024 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Anstehende parlamentarische Befassung des Deutschen Bundestages mit der Vorplanung zum Bau des Brenner-Nordzulaufs.
Inhalt	Vorstellung des aktuellen Sachstands beim Brenner-Nordzulauf und der von Vertretern*innen der/des Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn, Landkreis Ebersberg, Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon und Grafing gemeinsam formulierten Kernforderungen für übergesetzliche Maßnahmen an den Deutschen Bundestag. Des Weiteren erfolgt die Behandlung von Stadtratsanträgen.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	-/-
Entscheidungs- vorschlag	Die Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München beschließt und unterstützt nachdrücklich die von der Region des Planungsabschnitts 0 erarbeiteten Kernforderungen gem. Anlage 1.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Brenner-Nordzulauf, Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve, zweigleisiger Ausbau Truderling-Daglfing, Güterverkehr, Johanneskirchen, Kernforderungen, Grafing
Ortsangabe	Gleisstrecke Truderling - Grafing

**Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den
Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der
Deutschen Bahn im Münchner Osten**

Klarheit im Bahnausbau Münchner Osten herstellen!

Antrag Nr. 20-26 / A 03842 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste,
FDP Bayernpartei Stadtratsfraktion vom 11.05.2023, eingegangen am 11.05.2023

**Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve – Jetzt anwohnerfreundlichen Ausbau
sichern!**

Antrag Nr. 20-26 / A 00358 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 13.08.2020,
eingegangen am 13.08.2020

**Für eine wirklich nachhaltige Lösung des Schienengüterdurchgangsverkehrs – Tras-
senbündelung mit A99 prüfen**

Antrag Nr. 14-20 / A 06198 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 18.11.2019, eingegangen am
18.11.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom
10.01.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Brenner-Nordzulauf	2
1.1 Sachstand	2
1.1.1 Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)	2
1.1.2 Zugzahlen Brenner-Nordzulauf	4
1.1.3 Planungsabschnitt 0 Trudering-Grafring	5
1.2 Kernforderungen der Region	6
2. Anträge zu Anschlussprojekten der Deutschen Bahn im Münchner Osten	7
2.1 Stadtratsantrag „Klarheit im Bahnausbau Münchner Osten herstellen!“	7
2.1.1 Bahnhof Trudering	8
2.1.2 Daglfinger- und Truderinger Kurve sowie zweigleisiger Ausbau Trudering – Daglfing	8
2.1.3 Trassenführung Zamdorf-Isarüberquerung	9
2.1.4 Neues Betriebswerk Steinhausen	9

2.1.5	Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Daglfing, Johanneskirchen und Riem	11
2.1.6	Änderungen der Verkehrsmengen aus dem geplanten Deutschlandtakt	11
2.2	Stadtratsantrag „Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve – Jetzt anwohnerfreundlichen Ausbau sichern!“	12
2.3	Stadtratsantrag „Für eine wirklich nachhaltige Lösung des Schienengüterdurchgangsverkehrs – Trassenbündelung mit A99 prüfen“	13
II.	Antrag der Referentin	19
III.	Beschluss	20

**Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den
Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der
Deutschen Bahn im Münchner Osten**

Klarheit im Bahnausbau Münchner Osten herstellen!

Antrag Nr. 20-26 / A 03842 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste,
FDP Bayernpartei Stadtratsfraktion vom 11.05.2023, eingegangen am 11.05.2023

**Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve – Jetzt anwohnerfreundlichen Ausbau
sichern!**

Antrag Nr. 20-26 / A 00358 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 13.08.2020,
eingegangen am 13.08.2020

**Für eine wirklich nachhaltige Lösung des Schienengüterdurchgangsverkehrs – Tras-
senbündelung mit A99 prüfen**

Antrag Nr. 14-20 / A 06198 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 18.11.2019, eingegangen am
18.11.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819

Anlagen:

1. Kernforderungen zum Abschnitt Trudering-Grafring (PA0)
2. Zustimmung des BA 15 zu den Kernforderungen
3. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
4. Antrag Nr. 20-26 / A 03842
5. Antrag Nr. 20-26 / A 00358
6. Antrag Nr. 14-20 / A 06198
7. Stellungnahme des BA 13
8. Stellungnahme des BA 14
9. Stellungnahme des BA 15

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.01.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Anlass der Beschlussvorlage ist, dass sich die Vorplanung der Deutschen Bahn für den Brenner-Nordzulauf ihrem Ende nähert und vor der anschließenden Planungsphase im Deutschen Bundestag behandelt werden muss. In diesem Zusammenhang haben die betroffenen Kommunen und Landkreise die Möglichkeit, übergesetzliche Forderungen einzubringen. Inhalt dieser Beschlussvorlage ist neben einer aktuellen Sachverhaltsdarstellung, welche Forderungen im Bereich Trudering – Grafring zu erheben sind. Behandelt werden weiter Stadtratsanträge, die den Ausbau von Güterverkehrsstrecken im Münchner Osten betreffen.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß §4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1 Brenner-Nordzulauf

1.1 Sachstand

1.1.1 Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)

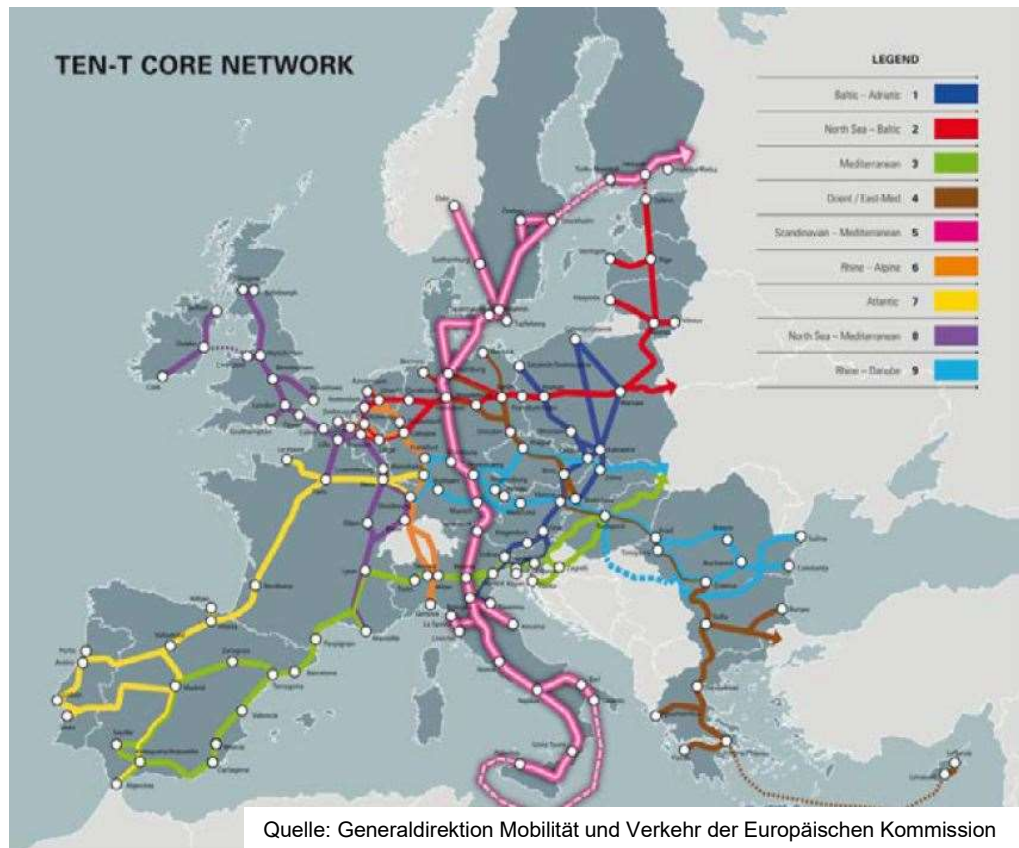
Zur Stärkung des Binnenmarktes der Europäischen Union haben sich die Mitgliedsstaaten seit 1996 auf die Stärkung sogenannter Transeuropäischer Netze (TEN) geeinigt. Dazu gehören die Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetze. Ziel ist insbesondere die Verbindung der unterschiedlichen nationalen Netze und die Harmonisierung deren technischer Normen.

Für die Schieneninfrastruktur hat sich die EU unter anderem auf folgende Mindeststandards für Güterzüge festgelegt:

- Vollständige Elektrifizierung
- 100 km/h Streckengeschwindigkeit
- Zuglängen von 740 m
- Einführung des European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Das ERTMS ist ein genormtes Eisenbahnverkehrsleitsystem, das durch die Europäische Kommission als Standard für einen interoperablen Eisenbahnverkehr in der EU eingeführt wurde. Es besteht aus dem europäischen Zugsicherungssystem (European Train Control System - ETCS) sowie der Kommunikation mittels dem Global System for Mobile Communication – Railway - GSM-R. Es ermöglicht, die vorhandenen Eisenbahnnetze intensiver zu nutzen, indem durch die bessere Kommunikation und Kontrolle z.B. die Abstände zwischen Zügen verringert werden können (Blockverdichtung).

Im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) hat man sich auf neun multimodale TEN-V-Kernnetzkorridore geeinigt, die als besonders strategisch relevant betrachtet werden. Dabei liegt München im Schnittpunkt des Rhein-Donau-Korridors sowie des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors, meist Scan-Med-Corridor genannt.



Der Scan-Med-Corridor verbindet international bedeutende Ballungs- und Wirtschaftszentren, die enorme Verkehrsströme erzeugen. Der Scan-Med-Corridor soll deshalb ertüchtigt werden diese zu bewältigen, weshalb für den Schienenanteil der neue Brenner-Basistunnel ein Kernstück dieser Planungen ist. Auf deutscher Seite müssen daher auch die Zulaufstrecken der Bahn zum Tunnel ertüchtigt werden, der sogenannte Brenner-Nordzulauf. Dabei soll die Strecke von München über Rosenheim bis zur österreichischen Grenze viergleisig ausgebaut werden. Inhalt dieser Beschlussvorlage ist der Planungsabschnitt, der auf Münchner Stadtgebiet liegt, vgl. auch Anlage 3 für den Überblick:



Quelle: Landeshauptstadt München, Geoinformationssystem

1.1.2 Zugzahlen Brenner-Nordzulauf

Gemeinsam ist allen Planungsräumen des Brenner-Nordzulaufs bis zur österreichischen Grenze, dass eine deutliche Steigerung der Zugzahlen angestrebt wird.

Stand 2023 verkehren je nach Kalenderwoche (Bsp. 17. KW 2023) ca. 294 Züge (126 x Güterverkehr, 67 x Personenfernverkehr, 101 x Regionalverkehr) pro Tag auf den Fernverkehrsgleisen (Strecke 5510) im Streckenabschnitt Trudering-Grafring (Quelle: DB).

Die derzeit im Planungsverfahren angewandten Zugzahlen beruhen auf dem derzeit noch gültigen Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 2015, der einen Prognosehorizont bis 2030 hat. Für die Strecke 5510 wird dabei von 331 Zügen pro Tag (161 x Güterverkehr, 54 x Personenfernverkehr, 116 x Regionalverkehr) ausgegangen.

Bereits heute zeichnet sich deutlich ab, dass die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans 2030 überholt sind, wie sich aus den nachfolgend genannten Studien ergibt:

- die Prognose der Brenner Corridor Platform (nachfolgend BCP- Studie, erstellt im Auftrag der Verkehrsministerien Deutschlands, Österreichs und Italiens und der jeweiligen Verkehrsinfrastrukturbetreiber) mit Prognosehorizont 2040 rechnet für den Abschnitt München-Rosenheim mit 428 Zügen (256 x Güterverkehr, 56 x Personenfernverkehr, 116 x Regionalverkehr), also einer Steigerung von 46% im Vergleich zu heute. Wenn man nur die Anzahl der Güterzüge betrachtet, wird sich diese im gleichen Zeitraum voraussichtlich sogar verdoppeln.
- die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Studie „Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr des Büros TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH, so genannte Trimode - Studie aus dem Jahr 2018 mit Prognosehorizont 2050 hat Berechnungen für verschiedene Szenarien durchgeführt und kommt im Abschnitt München-Rosenheim zu Zugzahlen zwischen 377 und 558 Zügen pro Tag.

Die derzeit angewendeten Zugzahlen 2030 aus dem Bundesverkehrswegeplan (331 Züge pro Tag) sind für eine realistische Planung des Lärm- und Erschütterungsschutzes mithin bereits aus heutiger Sicht auf jeden Fall zu niedrig angesetzt. Deshalb arbeitet die Bahn beim Brenner-Nordzulauf mit einem fiktiven Bemessungsfall (400 Züge pro Tag), bis die neuen gesetzlich anzuwendenden Zahlen des überarbeiteten Bundesverkehrswegeplans mit Prognosehorizont 2040 veröffentlicht werden (voraussichtlich Anfang 2024).

In die Berechnungen für den notwendigen Lärmschutz entlang der Strecke werden selbstverständlich auch die S-Bahnen auf den beiden nördlich der Gütergleise liegenden S-Bahngleisen (Strecke 5555) mit einbezogen, bleiben aber bei der Darstellung der o.g. Zahlen außen vor, weil mit dieser Beschlussvorlage die Auswirkungen der durch das Projekt Brenner-Nordzulauf gesteigerten Zugzahlen im Fokus stehen.

Hinsichtlich der genannten BCP – Studie bleibt es bei der Forderung aus dem Beschluss Flughafenbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen, Sachstandsbericht des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 30.03.2022 (SB), Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04149. In dem Beschluss wurde gefordert, dass die Ergebnisse aus den BCP-Studien unverzüglich in die den Planungen zugrundeliegenden Zugzahlen eingearbeitet werden und bei sämtlichen laufenden Planungen berücksichtigt werden.

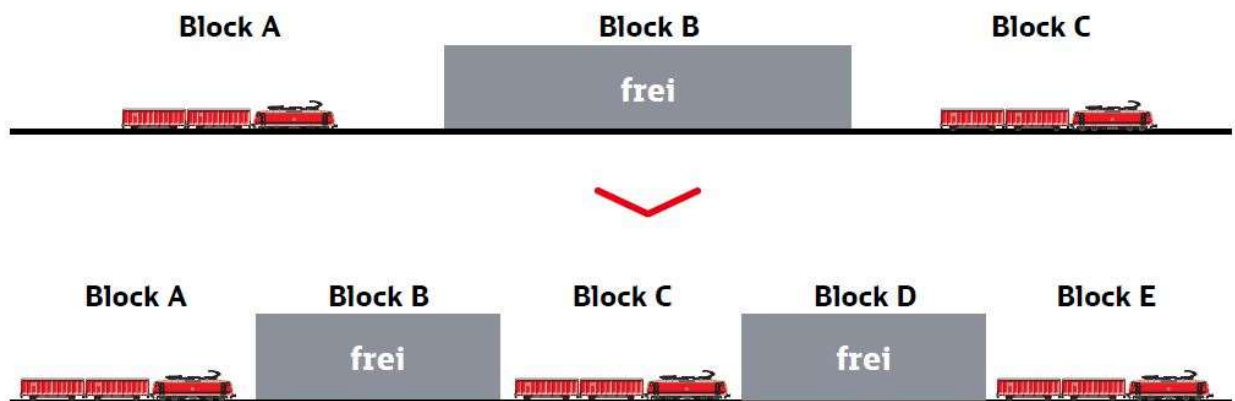
1.1.3 Planungsabschnitt 0 Trudering-Grafring

Der Streckenabschnitt von München-Trudering bis Grafring steht mit Blick von Nord nach Süd Richtung Brenner-Basistunnel am Anfang des Brenner-Nordzulaufs und trägt daher die Bezeichnung Planungsabschnitt 0 (PA0). Der Ausbau des Bahnhofs Trudering (u.a. auf die neue Standardgüterzuglänge von 740 Metern) gehört dabei nicht zur PA0. Er ist vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bzw. dem Deutschen Bundestag im Bedarfsplan zum Bundesschienenwegeausbaugesetz dem Ausbau des Bahnknoten München zugeordnet worden.

Die gesamte Strecke ist bereits viereleisig ausgebaut, elektrifiziert, für die nötige Geschwindigkeit (bis 160 km/h) und Last etc. zugelassen, so dass der Zielzustand in dieser Hinsicht bereits erreicht ist.

Jedoch ist die Einführung der neuen Signal- und Kommunikationstechnik des European Rail Traffic Management Systems (ERTMS, vgl. Abschnitt 1.1.1) in den Blick zu nehmen, die die in Ziff. 1.1.2 beschriebene wesentlich höhere Zugzahlen durch Blockverdichtung auf den bestehenden Gleisen zulässt.

Die neue Signal- und Kommunikationstechnik ermöglicht es, die „Blöcke“, die als Sicherheitsabstand zwischen zwei Zügen frei gehalten werden zu verkürzen, so dass mehr Züge gleichzeitig auf einem Streckenabschnitt verkehren können.



Quelle: DB Netz AG

Nach Rechtsauffassung der DB AG stellt die Einrichtung der o.g. Signal- und Kommunikationstechnik keinen erheblichen baulichen Eingriff in die Strecke dar. Damit ergäbe sich auch keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV, bei der die DB Netz AG gesetzlich verpflichtet wäre, Maßnahmen zur Lärmvorsorge und somit zur Einhaltung der strengen Grenzwerte der 16. BImSchV umzusetzen. Eine Forderung nach besserem Lärm- und Erschütterungsschutz wäre somit eine Forderung nach übergesetzlichem Schutz.

Die je nach Planungsraum unterschiedlichen baulichen Eingriffe können dazu führen, dass entlang der Streckenabschnitte des Brenner-Nordzulaufs Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden.

In den Neubauabschnitten bzw. in Abschnitten, in denen sich aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffs in die Strecke eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt (dies sind die Planungsabschnitte PA1-3: Grafring-Ostermünchen, Ostermünchen-Innleiten, Innleiten-Kirnstein), ist die DB Netz AG gesetzlich verpflichtet, Maßnahmen zur Lärmvorsorge zur Einhaltung der (strengen) Grenzwerte der 16. BImSchV umzusetzen. In den Abschnitten, in denen kein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV

erfolgt, also nach derzeitigem Stand der Streckenabschnitt des PA0 München-Trudering – Grafing, besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge, so dass die DB Netz AG allenfalls freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen umsetzen wird.

Dies würde zu dem unbilligen Ergebnis führen, dass entlang der Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden und die Bürger*innen in unterschiedlichem Maß vor Schienenverkehrslärm geschützt werden. Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, ist diese Ungleichbehandlung der Bevölkerung nicht vermittelbar.

1.2 Kernforderungen der Region

Für Projekte, die den **Kernnetz**korridoren (vgl. 1.1.1) der EU zugeordnet werden, dürfen nach einem Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28.01.2016 (Bundestagsdrucksache 18/7365 vom 28.01.2016 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze) die Akteure der Region sogenannte **Kernforderungen** aufstellen, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohner*innen und Umwelt erreichen zu können. Die verfügbaren Haushaltsmittel beziehen sich dabei auf den Differenzbetrag zwischen den Kosten für die ermittelte Vorzugsvariante und dem ermittelten monetären volkswirtschaftlichen Nutzen der Strecke, also dem Kippunkt des Nutzen-Kosten-Vergleichswerts (NKV) von 1. Dieses Budget steht für Maßnahmen zur Verfügung, die über den gesetzlich vorgesehenen Standard hinausgehen dürfen.

Dem Einsatz von Haushaltsmitteln liegt dabei folgende Systematik zu Grunde:

Nach dem Bundesverkehrswegeplan des BMDV beschließt der Bundestag u.a. das Bundes schienewegeausbaugesetz (BSWAG) mit dem Bedarfsplan der umzusetzenden Projekte. Die Finanzierung und Umsetzung der Projekte wurde in der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) vom 25.07.2017 zwischen Bund und Deutscher Bahn geregelt. Nach BSWAG und BUV ist dem Deutschen Bundestag jährlich über neu zu verwirklichende Projekte und Vorhaben, bei denen die Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung) der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) durchgeführt sind, zu berichten. In diesem Rahmen hat der Bundestag die Möglichkeit, Alternativvarianten und im Falle von TEN-Projekten auch die beantragten Kernforderungen zu beschließen, die dann in den Leistungsphase 3 und 4 HOAI (Entwurf- und Genehmigungsplanung) weiterzuverfolgen sind. Das soll sicherstellen, dass eine Umsetzungsvariante geplant wird, die politisch zustimmungsfähig ist.

Beim Brenner – Nordzulauf hat die DB AG im Rahmen der Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 seit Juli 2020 regelmäßig zu Dialogforen eingeladen, bei denen politische Amtsträger*innen aber auch Bürgerinitiativen informiert wurden und ihre Bedenken vorbringen konnten. Die gemeinsam erarbeiteten Kernforderungen basieren daher auf den auch aus der Bevölkerung seit Juli 2020 vorgebrachten Bedenken und Vorschlägen.

Am 19.04.2023 haben sich die Vertreter*innen der an die Strecke des PA0 (Trudering – Grafing) angrenzenden Gebietskörperschaften getroffen und aus den Diskussionsergebnissen der vergangenen Jahre gemeinsame Kernforderungen erarbeitet. Die Landeshauptstadt München wurde dabei politisch von Mitgliedern des BA 15 Trudering-Riem vertreten.

Dazu ist anzumerken, dass grundsätzlich Jede/ Jeder Kernforderungen bei der DB AG einreichen kann. Das Gewicht ist aber ungleich größer, wenn dies von Gemeinden/Landkreisen geschieht, am besten einheitlich als Region. Die Vertreter*innen der/des Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn, Landkreis Ebersberg,

Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon und Grafing haben deshalb die Absicht, die formulierten Kernforderungen (vgl. Anlage 1) unverändert durch ihre Kreistage/Gemeinderäte bzw. den Stadtrat beschließen zu lassen, um gemeinsam ein kraftvolles Signal der Region an den Bundestag zu senden. (Anm.: zum Zeitpunkt der Erstellung der Beschlussvorlage haben bereits mehrere Gebietskörperschaften zugestimmt.)

Zusammengefasst wurden folgende Kernforderungen erarbeitet:

- Die Strecke im Bereich von München–Trudering bis Grafing (PA 0) wird mit Lärmschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausgerüstet, um die Anwohnenden besser vor Lärm zu schützen.
- Die Strecke im Bereich von München–Trudering bis Grafing (PA 0) wird mit Erschütterungsschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der DIN 4150 und der 24. BImSchV optimiert, um die Anwohnenden besser vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu schützen.
- Einsatz von transparenten Elementen in den Lärmschutzwänden im Bereich von Bahnhöfen sowie Straßen- und Personenunterführungen. Innovative Gestaltung der Lärmschutzwände. Im Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen zum Einsatz kommen.

Zudem wurde zum wiederholten Male darauf hingewiesen, dass der Zulauf zum Brennerbasistunnel nicht ausschließlich durch den Ballungsraum München geführt werden sollte. Die bereits existierende Strecke Rosenheim – Mühldorf sollte dafür ausgebaut werden. Dafür sei eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans vorzunehmen. Dies würde eine fairere Verteilung der Belastungen ermöglichen. Zudem würde der Ausbau die Ausfallsicherheit des Brenner-Nordzulaufs stärken. Die Untersuchungen zeigten, dass immerhin ein Drittel der Züge, die über den Brenner verkehren werden, den Knoten München nicht anfahren müssen. Eine großräumige Umfahrung sei daher geboten.

Dies konnte aber nicht als Kernforderung formuliert werden, weil Kernforderungen einen direkten Projektbezug haben müssen. Eine Umfahrung des Knoten Münchens kann nicht im Rahmen der Planung des PA0 verwirklicht werden.

Die Planer*innen der Deutschen Bahn werden im Jahr 2024 die Kernforderungen nach planrechtlicher und technischer Machbarkeit prüfen, die voraussichtlichen Kosten ermitteln und einen Bericht an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zur Prüfung und an das BMDV zur Information schreiben. Das BMDV wird 2025 den Deutschen Bundestag informieren und die von der Vorhabenträgerin DB AG vorgeschlagene Vorzugsvariante mit gesamtwirtschaftlicher Bewertung vorstellen. Der Bericht beinhaltet Erläuterungen, welche übergesetzlichen Forderungen (Kernforderungen) in der Planung berücksichtigt werden konnten und welche den NKV von 1 hätten kippen lassen. Daraufhin wird der Deutsche Bundestag entscheiden, ob er dem Vorschlag von DB AG und BMDV folgt.

2 Anträge zu Anschlussprojekten der Deutschen Bahn im Münchner Osten

2.1 Stadtratsantrag „Klarheit im Bahnausbau Münchner Osten herstellen!“

Antrag Nr. 20-26 / A 03842 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, FDP Bayernpartei Stadtratsfraktion vom 11.05.2023, eingegangen am 11.05.2023

Mit dem Antrag Nr. 20-26 / A 03842 (Anlage 3) werden das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat „gebeten, den aktuellen Stand der Planungen der

DB Netz AG und deren Auftragnehmer*innen zu folgenden Planungsgebieten“ darzustellen“:

- Bahnhof Trudering
- Daglfinger / Truderinger Kurve und der 2- gleisigen Verbindung zwischen Bahnhof Trudering und Verbindungsstelle Zamdorf sowie den Planungen der Gleisführung zwischen Berg am Laim und Riem
- Trassenführung Zamdorf-Isarüberquerung
- Neues Betriebswerk Steinhausen und seine Auswirkungen auf die diversen Beschlüsse des Stadtrats zum Bahnausbau im Münchner Osten
- Situation des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe Daglfing, Johanneskirchen und Riem
- durch die DB Netz AG und deren Auftraggeber zu bewerkstelligen.

Darüber hinaus soll dargestellt werden:

- welcher Kenntnisstand der Verwaltung zu den oben genannten Planungen vorliegt
- in welchem Umfang die fachlich zu beteiligenden Referate bisher eingebunden wurden
- wie der Fortschritt der Bemühungen der Landeshauptstadt München zur Absiedlung der Kfz-Verwahrstelle aussieht
- ob und welche Veränderungen der Verkehrsmengen sich aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtaktes für den Münchner Osten ergeben“

Weiterhin wurde gebeten, dass Teilergebnisse von städtischen Prüfungen dargestellt werden, sofern diese vorliegen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / A 03842 wie folgt Stellung:

2.1.1 Bahnhof Trudering

Mit dem Projekt Ausbau Bahnhof Trudering werden die Gütergleise 5 bis 8 im Bahnhofsbereich um bis zu ca. 150 m auf die neue Standardlänge für Güterzüge (vgl. 1.1.1) von jeweils 740 m verlängert und die Bahnhofsausfahrt zum Streckenabschnitt zwischen Daglfing und Trudering durchgängig zweigleisig hergestellt. Der zweigleisige Ausbau liegt hierbei in gemeinsamer Planungsverantwortung mit dem Projekt „Daglfinger Kurve und Truderinger Kurve“. Weiterhin werden die Abstellgleise 9 und 10 entsprechend an die neuen Zuglängen angepasst. Durch das Projekt wird eine gleichmäßige Durchfahrtsgeschwindigkeit durch den Bahnhof Trudering hergestellt und der Schallschutz für die Anwohner*innen soll sich verbessern. Ziel dieser Maßnahmen ist somit eine Kapazitätserhöhung des Bahnhofes, die Erreichung einer besseren Fahrplanstabilität und einer Fahrzeitverkürzung. Hierzu soll auch die Durchfahrtsgeschwindigkeit von 60 auf 100 km/h angeglichen werden.

Für die DB Netz AG ist dieses Projekt ein sehr wichtiger Bestandteil des Bahnausbaus in der Region München. Sie möchte 2024 die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt einreichen.

2.1.2 Daglfinger- und Truderinger Kurve sowie zweigleisiger Ausbau Trudering - Daglfing (DTK)

Im Beschluss „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01628) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Stadtrat über den Planungsstand zu den Vorhaben unterrichtet. Entgegen dem Wunsch des Stadtrates die Variantenentscheidung aufzuheben, hat der Bund die DB Netz AG in Folge beauftragt, die Vorzugsvariante A0 zu optimieren.

Dies erfolgt aktuell durch die DB Netz AG. In die Optimierungen der Vorzugsvariante A0 zum derzeitigen Planungsstand A2 war die Landeshauptstadt München nicht eingebunden.

Bei der Variantenentscheidung des Bundesministeriums für Verkehrs und digitale Infrastruktur im Jahr 2020 auf Basis der Bepunktung des Kriterienkatalogs der DB AG lagen die Varianten B1 und A0 an Punkten fast gleichauf. (Vgl. dazu auch den Beschluss der Vollversammlung Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 A 00529 vom 21.10.2020.) Den Ausschlag für die A0 gab die Einschätzung der DB AG, dass eine Verlegung der Kfz-Verwahrstelle als Voraussetzung für die Umsetzbarkeit der Bürgervarianten ca. zehn Jahre dauern würde. Um dies dennoch und schneller als von der DB AG prognostiziert umzusetzen, hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in den letzten Jahren zahlreiche Gespräche mit dem Freistaat Bayern geführt und zwischenzeitlich zwölf Grundstücke zur Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle vorgeschlagen.

Eine abschließende Entscheidung des Freistaates Bayern für ein mögliches Ersatzgrundstück und eine damit verbundene Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle oder eine anderweitige Lösung ist noch nicht gefallen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im Übrigen in seinem Antwortschreiben an Herrn Oberbürgermeister Reiter vom 09.06.2023 ausgeführt, dass eine „mögliche Weiterverfolgung einer der beiden Bürgervarianten der Truderinger Kurve untrennbar mit der verbindlichen Verlegung der Kfz-Verwahrstelle von ihrem derzeitigen Standort verbunden“ sei. Sollte der Freistaat die Verlegung der Kfz-Verwahrstelle schriftlich bestätigen, würde nach dem Schreiben eine Bewertung der neuen Sachlage durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gemeinsam mit der DB Netz AG erfolgen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat daher intensive Gespräche mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zur Frage ob und wie eine Verlagerung der Kfz – Verwahrstelle erreicht werden kann geführt. Eine abschließende Lösung wurde noch nicht gefunden.

2.1.3 Trassenführung Zamdorf-Isarüberquerung

Eine Änderung der Trassenführung durch die DB AG im genannten Gebiet ist weder der DB noch der Verwaltung bekannt.

2.1.4 Neues Betriebswerk Steinhausen

Die DB Regio AG plant einen Neubau des Betriebswerks Steinhausen. Hierdurch soll die Instandhaltung, Reparatur, Innen- und Außenreinigung der neuen und künftig längeren S-Bahnzügen gewährleistet werden. Das neue Betriebswerk soll südlich des aktuellen auf den derzeit zugewachsenen Abstellgleisen entstehen. An die Stelle des alten Werks sollen dann wiederum neue Abstellanlagen entstehen.

In diesem Zusammenhang wurde im Jahr 2022 ein Scoping-Verfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt, in welchem das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Stellungnahme mit den Belangen der Landeshauptstadt München eingebracht hat, die hinsichtlich der Festlegung des vorläufigen Untersuchungsrahmens des für das Planfeststellungsverfahren zu erarbeitenden Umweltverträglichkeitsberichts (UVP-Bericht) von Bedeutung sind. Dabei wurde insbesondere kritisiert, dass mit dieser Planung Teile der Flächen südlich der Grasbrunner Straße überbaut werden sollen. Die Flächen haben einen hohen Wert für den Arten und Biotopschutz. Dieser Fakt wurde den Bürgervarianten in der Abwägung 2020 negativ angerechnet. Daher erstaunt es, dass die DB AG diese na-

turschutzfachlichen Belange für ihren Betriebshof nicht in gleiche Maße als kritisch eingestuft hat.

Allerdings hat das Eisenbahn-Bundesamt diese Problematik erkannt und in seinem Unterichtungsschreiben ausdrücklich festgelegt, dass im UVP-Bericht die Alternativenprüfung und Standortwahl nachvollziehbar darzustellen ist und die landesweite Bedeutung der betroffenen Biotopflächen sowie die Bedeutung der Biotopvernetzung besonders zu berücksichtigen ist.

Der Neubau des Betriebswerks Steinhausen an der vorgesehenen Stelle kann nach Einschätzung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung dazu führen, dass die Umsetzung der Varianten B1 und B2 beim Vorhaben „Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie dem zweigleisigen Ausbau Trudering – Daglfing“ erschwert werden, das gilt insbesondere für die Variante B2.

B1 und B2 kreuzen durch die Verschwenkung der sogenannten Truderinger Spange nach Westen das Ausziehgleis des bisherigen S-Bahnbetriebsbahnhofs (grüner Kreis). Auch in der künftigen Planung des dann ehemaligen S-Bahnbetriebsbahnhofs als Abstellanlage bleibt diese Problematik bestehen, weil das Ausziehgleis in gleicher Lage bestehen bleiben wird und wie unten in der Grafik gezeigt ggf. sogar als Durchgangsgleis an die Strecke nach Riem angebunden werden soll.

Erschwerend kommt bei der B2 hinzu (lila Kreis), dass die geplante Innenreinigungsanlage des neuen S-Bahnbetriebsbahnhofs, die auf der derzeit unbebauten Fläche südlich der Grasbrunner Straße errichtet werden soll, sich sowohl mit der Daglfinger Kurve überschneidet als auch mit der Truderinger Kurve in der Version der B2 und außerdem mit dem o.g. Durchgangsgleis zwischen den neuen Abstellgleisen und der Strecke nach Riem.



Die DB Regio behauptet sogar seit und mit dem Variantenvergleich von 2020 (vgl. oben unter 2.1.2 DTK), dass die B2 mit dem neuen S-Bahnbetriebsbahnhof nicht vereinbar sei. Auf

Nachfragen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung konnte die DB AG diese Behauptung bislang aber nicht belegen.

Die DB Regio AG kündigte bislang lediglich an, dass sie die Frage um das Ausziehgleis (grüner Kreis) planerisch klären möchte und prüfen würde, ob der Höhenverlauf der Strecke (Gradiente) machbar sei, sprich ob die Güterzüge auf der Truderinger Spange mit der maximal erlaubten Steigung im Trog unter dem Ausziehgleis durchtauchen können.

2.1.5 Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Daglfing, Johanneskirchen und Riem

Die Bahnhöfe Daglfing und Johanneskirchen werden nach Mitteilung der DB Netz AG zusammen mit dem viergleisigen Ausbau Daglfing – Johanneskirchen barrierefrei ausgebaut. Ein barrierefreier Ausbau vor dem viergleisigen Ausbau bzw. während der Bauphase des viergleisigen Ausbaus soll jedoch nicht erfolgen. Auf diesen Sachverhalt hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Sachstandsbericht - Anträge und Empfehlungen“ des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 30.03.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04149) hingewiesen. Mit dem genannten Beschluss wurde deshalb der Herr Oberbürgermeister beauftragt, an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr 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. Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für den Freistaat Bayern wurde um Unterstützung in dieser Thematik gebeten.

Der Konzernbeauftragte hat in seinem Antwortschreiben an Herrn Oberbürgermeister Reiter vom 16.05.2023 jedoch grundsätzlich darauf verwiesen, dass die Finanzierung der Barrierefreiheit während der Bauphase durch Dritte und nicht durch die DB AG sicherzustellen ist. Des Weiteren wurde angeführt, dass beim Projekt „Viergleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen“ derzeit die Vorplanung erfolgt und „eine Bewertung bezüglich einer temporären barrierefreien Zugänglichkeit noch nicht“ erfolgen könne. Das BMDV verweist in seinem Antwortschreiben an Herrn Oberbürgermeister Reiter vom 09.06.2023 auf die Ausführungen des Konzernbeauftragten.

Beim Bahnhof München – Riem wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 02.05.2017 der barrierefreie Ausbau des Bahnhofes München-Riem genehmigt. Aufgrund der Planungen der DB Netz AG im Projekt „Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie dem zweigleisigen Ausbau Truderling – Daglfing“ ist zwischenzeitlich auch eine Planänderung beim barrierefreien Ausbau des Bahnhofes München-Riem erforderlich geworden. Ein Ziel der Planänderung ist unter anderem der Neubau eines zusätzlichen Durchbindegleises auf der Südseite des Gleisfeldes mit der Arbeitsbezeichnung „Gleis 0“ sowie der Neubau eines Wendegleises zwischen den Gleisen 2 und 3.

Der Bau der beiden Gleise ist aber nicht Teil der Planänderung zum Bahnhof Riem. Diese berücksichtigt nur den Platz, den die Gleise in Zukunft brauchen werden. Aus diesem Grund gibt es auch keine Änderungen am Schallschutzkonzept. Diese Maßnahmen erfolgen später mit Bau der Gleise im Rahmen der Truderinger Kurve.

Zur Planänderung hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 07.11.2022 eine Stellungnahme mit den Belangen der Landeshauptstadt München gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt abgegeben. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über der Planänderung liegt dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung noch nicht vor.

2.1.6 Änderungen der Verkehrsmengen aus dem geplanten Deutschlandtakt

Ziel des Deutschlandtaktes ist es sowohl im Personen- sowie im Güterverkehr überall in Deutschland öfter und schneller angebunden zu sein. Hierzu sollen mithilfe des Deutschlandtakts die Zugverbindungen deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt und dadurch Umsteige-, Reise- und Transportzeiten deutlich gesenkt werden. Der Deutsch-

landtakt soll im Ergebnis die optimale Nutzung und infrastrukturelle Weiterentwicklung des deutschen Bahnnetzes für den Personen- und Güterverkehr bewirken. Hierbei ist zu beachten, dass die Umsetzung des Zielfahrplans Deutschlandtakt ein Langfristprojekt ist und nur schrittweise umgesetzt werden kann, weil erst viele Voraussetzungen in der Infrastruktur des deutschen Schienennetzes geschaffen werden müssen. Eine Aussage, ob und welche Veränderungen der Verkehrsmengen sich aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtaktes für den Münchner Osten ergeben werden, kann das Referat für Stadtplanung und Bauordnung daher nicht treffen. Die DB AG hat sich dazu nicht geäußert.

Fazit: Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Landeshauptstadt München eine abschließende Beurteilung der Vorhaben der DB AG erst nach Vorliegen aller Planungsunterlagen vornehmen kann. Diese erhält die Landeshauptstadt München in der Regel erst im Planfeststellungsverfahren.

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 ohne Vorliegen von gesetzlichen Grundlagen allerdings nicht. Es handelt sich um eine Planung der DB AG im Auftrag des Bundes bzw. des Freistaats Bayern, für die im Anschluss an die Planungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 03842 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, FDP Bayernpartei Stadtratsfraktion vom 11.05.2023 wird entsprochen.

2.2 Stadtratsantrag „Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve – Jetzt anwohnerfreundlichen Ausbau sichern!“

Antrag Nr. 20-26 / A 00358 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 13.08.2020, eingegangen am 13.08.2020

Es wurde um Fristverlängerung zur Bearbeitung des Antrags bis zum 31.12.2023 gebeten. Der Fristverlängerung für den aufgegriffenen Antrag wurde mit Beschluss „Fristverlängerungen für aufgegriffene Stadtratsanträge“ des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 07.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08280) zugestimmt.

Mit dem Antrag Nr. 20-26 / A 00358 (Anlage 4) wurde der Oberbürgermeister gebeten, sich beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr dafür einzusetzen, „dass im Rahmen der fälligen Variantenentscheidung die Bürgervariante B02 für den Bau der sog. Truderinger Kurve sowie den zweigleisigen Ausbau Daglfing - Trudering als maßgebliche Variante realisiert und Grundlage des folgenden Planfeststellungsverfahrens wird.“

Weiterhin soll der Oberbürgermeister dem Stadtrat über die Ergebnisse seiner Besprechungen und Korrespondenzen berichten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / A 00358 wie folgt Stellung:

Im Beschluss „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01628) wurde dargestellt, dass auf Basis der von der DB AG vorgelegten Unterlagen keine klare Empfehlung für oder gegen eine der Ausbauvarianten gegeben werden kann. Mit Ziffer 2 des Beschlusses „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung

vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01628) wurde der Oberbürgermeister daher beauftragt, an das BMDV und die DB AG heranzutreten und eine Aufhebung der Variantenentscheidung zu fordern.

Im Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing – Johanneskirchen – Sachstandsbericht - Anträge und Empfehlungen“ des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04149) wurde unter Punkt 5c) des Vortrages der Referentin (Seite 8 ff.) dargestellt, dass der Herr Oberbürgermeister mit Schreiben vom 18.12.2020 eine Aufhebung der Variantenentscheidung beim damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie der DB AG gefordert hat.

Diese Forderung hat der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern mit Schreiben vom 20.01.2021 abgelehnt. Die Ablehnung erfolgte insbesondere im Hinblick auf die bei den Bürgervariante erforderliche Verlegung der Kfz-Verwahrstelle. Der damalige Bundesverkehrsminister Scheuer hingegen hat auf das Schreiben vom 18.12.2020 nicht reagiert.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat daher auf eigene Initiative in den letzten Jahren zahlreiche Gespräche mit dem Freistaat geführt, um die Voraussetzungen für eine zügige Verlegung der Kfz-Verwahrstelle zu schaffen und zwischenzeitlich schon zwölf Grundstücke vorgeschlagen, die grundsätzlich den Kriterien des Freistaates entsprechen haben. Eine abschließende Entscheidung des Freistaates steht jedoch noch aus. Hierzu wird auf Punkte 2.1.2 des Vortrages der Referentin verwiesen.

Mit einem Schreiben vom 05.04.2023 hat sich Herr Oberbürgermeister Reiter nun an den Nachfolger Herrn Bundesminister Dr. Wissing gewendet und auf die Gespräche und die Ersatzstandortsuche der Landeshauptstadt München und des Freistaates Bayern hingewiesen. In diesem Schreiben wird weiterhin die Forderung „nach einer Aufhebung der Variantenentscheidung und einer weitergehenden Untersuchung aller Varianten, bzw. eine neue Variantenentscheidung unter der Prämisse, dass die Kfz-Verwahrstelle verlegt wird“ bekräftigt.

Das BMDV hat in seinem Antwortschreiben vom 09.06.2023 dargelegt, dass die „mögliche Weiterverfolgung einer der beiden Bürgervarianten der Truderinger Kurve untrennbar mit der verbindlichen Verlegung der Kfz-Verwahrstelle von ihrem derzeitigen Standort verbunden“ ist. In diesem Zusammenhang hat das BMDV auch mit Interesse „die Pressemitteilung von Herrn Staatsminister Blume in seiner Funktion als Landtagsabgeordneter vom 16.05.2023 mit dem Titel „Grünes Licht für Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle Truderling“ zur Kenntnis genommen“. Das BMDV hat diesbezüglich weiter ausgeführt, dass im „Nachgang zu einer möglichen schriftlichen Bestätigung dieser Verlegung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern sowie für Wohnen, Bau und Verkehr das BMDV die neue Sachlage gemeinsam mit der DB Netz AG bewerten“ würde.

Über das Ergebnis der Entscheidung zur Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle und den weiteren Planungen der DB Netz AG wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in einem weiteren Beschluss dem Stadtrat berichten.

Dem Antrag 20-26 / A 00358 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 13.08.2020 wird entsprochen.

2.3 Stadtratsantrag „Für eine wirklich nachhaltige Lösung des Schienengüterdurchgangsverkehrs – Trassenbündelung mit A99 prüfen“

Antrag Nr. 14-20 / A 06198 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 18.11.2019, eingegangen am 18.11.2019

Es wurde um Fristverlängerung zur Bearbeitung des Antrags bis zum 31.12.2023 gebeten. Dem Antrag auf Fristverlängerung wurde durch den Antragsteller zugestimmt. Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 06198 (Anlage 5) wurde der Stadtrat gebeten zu beschließen, dass die Landeshauptstadt München beauftragt wird, „eine Machbarkeitsstudie, inwiefern der Schienengüterdurchgangsverkehr – also jene Güterzüge, die weder als Quell- noch als Zielort München-Rangierbahnhof haben – im Sinne einer Trassenbündelung auf der Trasse der A99 stadtfrem um München geführt werden können“ durchzuführen. Der Schienengüterdurchgangsverkehr sollte dabei östlich von „Haar aus der Rosenheimer Trasse ausgefädelt und bis zur Eschenrieder Spange geführt werden, wo er in die vorhandene Güter-Umgehungsbahn einmünden kann.“

Des Weiteren sind dabei „auch technische Ausführungsvarianten zu prüfen, bei denen die Güterzüge auf aufgeständerten Trogrücken geführt werden, wie sie z. B. bei der Umfahrung Innsbruck seit 1994 zur Überbrückung von Inn und Inntalautobahn eingesetzt sind.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 06198 wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit dem Beschluss „Truderinger und Dagfingerringe sowie Erschließung von Pferdesportflächen im Münchner Nordosten“ (Vorlagen Nr. 14-20 / V 15609) vom 18.03.2020 beauftragt, sich beim Freistaat und dem Bund für eine Machbarkeitsstudie zur Führung des Schienengüterdurchgangsverkehrs entlang der A99 einzusetzen.

Weiterhin wurde mit dem Beschluss „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01628) der Auftrag erteilt, das Bundesverkehrsministerium zu bitten, „im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 in Auftrag zu geben“.

Mit dem bereits in Punkt 2.2. des Vortrages der Referentin angesprochenen Schreiben des Herrn Oberbürgermeister vom 18.12.2020 an das damalige BMVI, hat der Herr Oberbürgermeister auch eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 gefordert. Dieses Schreiben wurde jedoch vom damaligen Bundesverkehrsminister nicht beantwortet. Die Forderung wurde daher auch im Schreiben des Herrn Oberbürgermeister vom 05.04.2023 an Herrn Bundesminister Dr. Wissing erneuert.

Im Antwortschreiben des BMDV vom 09.06.2023 wurde dazu ausgeführt, dass eine „mögliche Umfahrung Münchens für den Schienengüterverkehr bei entsprechender verkehrlicher Entwicklung, im Anschluss an die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege untersucht werden“ könne. Mit dieser Antwort verzögert der Bund nicht nur, sondern lässt im Ergebnis offen, ob die Untersuchung überhaupt irgendwann durchgeführt werden wird.

Stattdessen eine Beauftragung der Machbarkeitsstudie durch die Landeshauptstadt München selbst, wie vom Antragsteller gefordert, ist aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend. Nicht nur der BA 15 und die Nachbarkommunen im Osten Münchens fordern eine Verlagerung des Verkehrs aus dem Ballungsraum (vgl. Punkt 1.2 des Vortrages der Referentin und Anlage 1), auch die Landeshauptstadt München selbst fordert seit Jahren, die bereits existierende Strecke Rosenheim-Mühldorf auszubauen und deshalb im Bundesverkehrswegeplan höher zu priorisieren. Den Ballungsraum München insgesamt vom Schienengüterverkehr zu entlasten, würde durch eine Trassenführung entlang der A99 nicht erfolgen.

Dem Antrag 14-20 / A 06198 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 18.11.2019 kann aufgrund der aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

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

Beteiligung des Bezirksausschusses

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13 Bogenhausen, 14 Berg am Laim und 15 Trudering-Riem wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben Stellungnahmen abgegeben (Anlagen 7, 8 und 9), auf welche im Folgenden eingegangen wird.

Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem

Der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem hat in seiner Stellungnahme vom 16.11.2023 mitgeteilt, dass er die folgenden Aspekte und Forderungen betonen möchte und für die Übernahme / Unterstützung durch den Stadtrat und die Verwaltung wirbt:

„1. Der BA15 stellt sich vollständig hinter die von ihm mit formulierten und abgestimmten „Kernforderungen der Region“ an den Bundestag. Selbstverständlich müssen diese Kernforderungen auch als Mindeststandards für die diversen Bahn-Anschlussprojekte auf Münchner Flur gelten.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stimmt gemäß dem Vortrag der Referentin unter 1.2 den Kernforderungen ebenfalls zu und empfiehlt mit Ziffer 1. des Antrages der Referentin dem Stadtrat die Zustimmung zu den Kernforderungen. Weiterhin wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Kernforderungen in die weiteren Bahnvorhaben einbringen.

„2. Die zuletzt für September 2023 angekündigten neuen Verkehrsprognosen der Bedarfsplanüberprüfung 2040 wurden bis heute nicht vorgelegt / veröffentlicht. Daher muss die in den Kernforderungen der Region festgehaltene Übernahme der Planungsgröße von 400 Zügen für den PA0 auch für München gelten, da sonst die veralteten Zahlen des BVWP 2030 für die Planungen zum Tragen kämen, zum Nachteil der in München und an den Bahnstrecken Lebenden.“

Nach der Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sollen die Ergebnisse für sämtliche Prognosefälle und den drei Szenarien 2050 erst Mitte 2024 vollständig vorliegen. Dies bedeutet, dass eine Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2040 bei den Planungen daher weiterhin noch nicht möglich ist.

Allerdings fordert die Landeshauptstadt München bereits seit Jahren, dass die Deutsche Bahn AG bei den Planungen realistische Zugzahlen berücksichtigt und sich nicht nur auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 stützt. Beim Brennernordzulauf wird z.B. alternativ ein Bemessungsfall angenommen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 1.1.2 verwiesen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird daher weiterhin eine Berücksichtigung realistischer Zugzahlen einfordern.

"3. Der BA15 erinnert mit Nachdruck an den mit Mandatsträger*innen aller Parteien und aller politischen Ebenen auf der Mandatsträgerkonferenz am 12. September 2022 besprochenen und schließlich Ende Oktober 2022 verabschiedeten „Truderinger Weckruf“

(s. Anhang). Aus gegebenem Anlass betont der BA15, dass

- eine schriftliche Zusage zur Verlagerung der KfZ-Verwahrstelle durch den Freistaat gegenüber dem Bund noch in diesem Jahr erfolgen muss, damit die vom BMDV gegenüber dem OB schriftlich in Aussicht gestellte neue Bewertung der Trassenvarianten erfolgen kann;
- keine vorzeitige Aufgabe/Abschreibung der im Stadtteil wie im Truderinger Weckruf favorisierten Variante B2 erfolgen darf, bloß weil die DB Regio im Zuge der Vorstellung der Planungen zum neuen Betriebswerk Steinhausen sowie im Nachgang wiederholt behauptete, dass die Variante B2 mit dem Betriebshof nicht vereinbar sei. Der Beleg für diese Aussage steht bis heute aus bzw. in Zweifel, ebenso die erbetene Einsicht in die Details der vorgestellten Pläne.“

Bezüglich der Kfz-Verwahrstelle wird auf die Ausführungen unter 2.1.2 und 2.2 im Vortrag der Referentin verwiesen. Die vom Bund geforderte Bestätigung ist dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bekannt. Es wurden dazu intensive Gespräche mit dem Freistaat geführt, wobei es letztlich darauf ankommen wird, welche Entscheidung auch seitens des Freistaats getroffen wird.

Des Weiteren wird es vorbehaltlich weiterer Verhandlungen und Abstimmungen mit dem Freistaat noch keine Aufgabe der Variante B2 seitens der Landeshauptstadt München geben. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 2.2 des Vortrages der Referentin verwiesen. Es gilt demnach weiterhin der im Beschluss „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01628) dargestellte Sachverhalt, dass auf Basis der von der DB AG vorgelegten Unterlagen keine klare Empfehlung für oder gegen eine der Ausbauvarianten abgegeben werden kann. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung setzt sich somit weiterhin dafür ein, dass die Variantenentscheidung aufgehoben wird und alle Varianten weitergeprüft werden.

„4. Der BA15 fordert, dass die Stadt München sich gegenüber der Bahn und den Genehmigungsbehörden mit Nachdruck dafür einsetzt, dass eine Gesamtbetrachtung der sich in der Summe aller Projekte räumlich kumulierenden/überlagernden Immissionen und Emissionen als Voraussetzung zur Prüfung und Genehmigung sämtlicher DB-Planungen im / am Gleisdreieck zugrunde gelegt wird. Das Referat für Klima und Umweltschutz sowie das Gesundheitsreferat werden gebeten, Ihre Expertise in diesen Feldern zu bündeln und eine Ersteinschätzung der Kumulationseffekte für die vor Ort Betroffenen vorzulegen.“

Hierzu ist anzumerken, dass sich die beteiligten Referate der Landeshauptstadt München in den jeweiligen Verfahren für eine umfassende Berücksichtigung aller Aspekte und Auswirkungen der Planungen einsetzen. Zum konkreten Thema hat das Referat für Klima- und Umweltschutz mitgeteilt, dass eine gesamtheitliche Betrachtung der schalltechnischen Auswirkungen der mit dem Brenner-Nordzulauf verknüpften Projekte – z.B. im Hinblick auf die Verwendung von realistischen und einheitlichen Prognosedaten der Zugverkehrszahlen – grundsätzlich unterstützt und wiederholt im Rahmen von Stellungnahmen eine fachlich angemessene Berücksichtigung eingefordert worden sei.

Dieses Erfordernis ergebe sich hinsichtlich der Prognosedaten nicht nur aus fachlichen Gründen, sondern auch aufgrund der Rechtsprechung und den Maßgaben des Umweltleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes in der Fassung von Dezember 2012, welcher die entscheidende Handlungshilfe bei der Erstellung schalltechnischer Gutachten für die Planung von Schienenverkehrswegen darstellt. Entsprechend Punkt 4.2.1 des Umweltleitfadens „Betriebsprognose, Prognosehorizont“ seien bereits hinreichend konkret vorhersehbare Entwicklungen im Streckennetz, die sich auf die Verkehrsmenge der jeweils zu pla-

nenden Strecke auswirken, von vornherein bei der Verkehrsprognose zu berücksichtigen und im Planfeststellungsbeschluss zu bewältigen (vgl. hierzu auch Beschluss des BVerwG vom 25.05.2005 - 9 B 41/04).

Zu der geforderten Einschätzung der Kumulationseffekte könne aus fachtechnischer Sicht mitgeteilt werden, dass diese bei der Ausarbeitung von schalltechnischen Untersuchungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren für Schienenverkehrswege in weiten Teilen bereits standardmäßig – auch ohne die geforderte gesamtheitliche Betrachtung der Aus- und Neubauprojekte – erfolge, wie sich aus den Anforderungen des Umweltleitfadens ergebe, wonach es bei der Prüfung auf Lärmschutzansprüche nicht ausreichend ist, die Beurteilungspegel nur unter Berücksichtigung der vom Bauabschnitt ausgehenden Emissionen zu ermitteln (Punkt 4.2.4 “Ausdehnung des Lärmschutzbereiches“). Vielmehr sei es für die Dimensionierung erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen notwendig, die Emissionen aus dem Bauabschnitt und der angrenzenden Streckenabschnitte – unter Zugrundelegung der oben beschriebenen einheitlichen Prognosezugzahlen – zu berücksichtigen.

Ergänzend hierzu werde beim Umweltleitfaden unter Punkt 4.2.5 “Trassenbezogene Definition des Schienenweges“ festgelegt, dass bei Neubau bzw. Erweiterung / wesentlicher Änderung von Gleisanlagen auf das räumliche Erscheinungsbild der Gleisanlagen im Gelände abzustellen ist. Dies führe dazu, dass sämtliche in Parallellage verlaufende Gleise einer Gesamtlärmbetrachtung zu unterziehen sind, unabhängig davon, ob es sich um Neubau- oder Bestandgleise handelt. Die Verkehrsfunktion der einzelnen Gleise (z.B. Nah-, Fern-, Güterverkehr) sei hierbei ohne Bedeutung.

Die Berücksichtigung der oben ausgeführten Punkte 4.2.4 und 4.2.5 des Umweltleitfadens im Rahmen von schalltechnischen Untersuchungen führt nach dem Referat für Klima und Umwelt dazu, dass Kumulationseffekten von Schienenverkehrslärmemissionen angrenzender Strecken(abschnitte) weitgehend Rechnung getragen wird. Etwaige darüber hinaus auftretende Zusatzbelastungen aufgrund weiter entfernt liegender sonstiger Eisenbahnstrecken bzw. -anlagen seien aus schalltechnischer Sicht als vernachlässigbar anzusehen, da diese nicht maßgebend zum Gesamtbeurteilungspegel durch den Schienenverkehrslärm beitragen.

„5. Der BA15 bittet um die Zuleitung der Stellungnahme der LHM zum UVP-Bericht, der im Rahmen des so genannten Scoping-Verfahrens 2022 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht wurde.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat dem Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem am 04.12.2023 die Stellungnahme der Landeshauptstadt München im Scoping-Verfahren „Neubau des S-Bahn München Betriebswerks in Steinhausen“ sowie das vom Eisenbahn-Bundesamt am 16.11.2022 ergangene Unterrichtungsschreiben übersandt.

„6. Der BA15 bittet die Stadt sich bei der Bahn dafür einzusetzen, dass die seit über einem Jahr ausstehenden/zugesagten Details und Visualisierungen zur geplanten Trassenführung (Variante „A2“) im Bereich der Schatzbogenbrücke und der Bebauung an der Heltauer Straße zugänglich gemacht bzw. übermittelt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat sich bei der DB Netz AG nach dem aktuellen Stand der angekündigten Visualisierung erkundigt und die Rückmeldung erhalten, dass „die Visualisierung nach wie vor aufbereitet und es in Kürze einen neuen Stand geben wird. Das Projekt DTK informiert darüber in der DTK-Infomail sowie auf den Projektseite“ zur Daglfinger und Truderinger Kurve. Auf den Projektseiten werden aktuell noch der letzte Veröffentlichungsstand vom Oktober 2022 dargestellt.

Bezirksausschuss 13 Bogenhausen

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen hat in seiner Sitzung am 14.11.2023 folgende Stellungnahme beschlossen:

„Der BA fordert den Oberbürgermeister auf, dafür zu sorgen, dass im Rahmen des weiteren Verfahrens der parlamentarischen Behandlung des Verkehrsprojekts „Brenner-Nordzulauf“ der Streckenabschnitt Zamdorf-Johanneskirchen explizit Teil der Gesamtmaßnahme werden muss und im Zuge der parlamentarischen Beratungen zwingend mitbehandelt werden möge.

Der BA Bogenhausen bittet um einen Informations- und Besprechungstermin ggf. mit dem BA 15 und mit der Leitung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zu diesem wichtigen Verkehrsprojekt, um über den aktuellen Sachstand informiert zu werden, sowie den Bezirksausschüssen die Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung der Varianten der Tunnelplanungen vorzustellen.

Im Nachgang der Beantwortung des Schreibens vom BA13 zur Thematik „Wassermenge für den Oberirdischen und renaturierten Teil des Hüllgraben“ (BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05623) im Rahmen der Ausbauarbeiten der DB AG im Bereich am Hachinger Bach/ Hüllgraben stellen wir klar, dass nachdem die Antwort von Seiten der Landeshauptstadt München aus Sicht der BA-Mitglieder nicht zufriedenstellend präzise und konkret ist, fordert der Bezirksausschuss, dass die Deutsche Bahn verpflichtet wird, mit baulichen wie auch ggf. technischen Maßnahmen die Wasserversorgung des nördlichen, oberirdischen Teils des Hüllgrabens auf der Gesamtlänge von 510 m (inkl. des renaturierten 360 m langen Bereichs) auf Basis der aktuellen Ist-Wassermenge vollumfänglich zu gewährleisten unter Berücksichtigung des bestehenden Verschlechterungsverbots. Die Maßnahmen sind vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens mit den betroffenen Referaten der Landeshauptstadt München abzustimmen.“

Dazu ist zu bemerken, dass im Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Sachstandsbericht - Anträge und Empfehlungen“ des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 30.03.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04149) unter 6i) des Vortrages der Referentin (Seite 20) dargelegt wurde, dass sich eine Zusammenfassung von Projekten in einem einheitlichen Vorhaben nicht realisieren lässt. Die Landeshauptstadt München wird sich jedoch weiterhin dafür einsetzen, dass betroffenen Anwohner*innen dadurch keine Nachteile entstehen.

Ebenso fordert die Landeshauptstadt München seit Jahren, dass für den viergleisige Ausbau Daglfing-Johanneskirchen eine parlamentarische Befassung erforderlich ist. Es wird hierzu auf den 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; Ziffer 5. des Vortrages der Referentin, Seite 15 f) verwiesen. Zu dieser Forderung hat sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bisher nicht geäußert. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die parlamentarische Befassung aber weiterhin einfordern.

Die Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen werden dem Stadtrat der Landeshauptstadt München im Rahmen eines Beschlusses vorgestellt. Dieser wird dem Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen im Rahmen der BA-Anhörung zur Stellungnahme vorgelegt werden.

Hinsichtlich der vom Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen angesprochenen Thematik „Hüllgraben“ wird darauf verwiesen, dass die DB Netz AG als Vorhabenträgerin das Verschlechterungsverbot beachten und das Eisenbahn-Bundesamt die Einhaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens überwachen muss. Eine zusätzliche Verpflichtung ist daher nicht erforderlich. Die Landeshauptstadt München kann die DB Netz AG zudem auch nicht verpflichten konkrete Maßnahmen mit ihr abzustimmen. Die Landeshauptstadt München steht für eine Abstimmung allerdings jederzeit zur Verfügung. Ansonsten werden die vom Bezirksausschuss angesprochenen Punkte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die betroffenen Dienststellen der Landeshauptstadt München geprüft und fließen im Bedarfsfall in die Stellungnahme an das Eisenbahn-Bundesamt ein.

Bezirksausschuss 14 Berg am Laim

Der Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim hat in seiner Sitzung am 28.11.2023 beschlossen, „dass der Bürgervorschlag nach Möglichkeit weiterverfolgt wird, auch wenn dieser am Ende ggf. nicht realisiert werden kann.“

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zu Ziffer 3 der Stellungnahme des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem verwiesen.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13 Bogenhausen, 14 Berg am Laim und 15 Trudering-Riem haben Abdruck der Vorlage erhalten.

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

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München beschließt und unterstützt nachdrücklich die von der Region des PA0 erarbeiteten Kernforderungen gem. Anlage 1.
2. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03842 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, FDP Bayernpartei Stadtratsfraktion vom 11.05.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00358 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 13.08.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06198 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 18.11.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

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 Direktorium Dokumentationsstelle
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 die Bezirksausschüsse 13,14 und 15

3. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
4. An das Mobilitätsreferat
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

10. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/12

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

Kernforderungen für die Parlamentarische Befassung für den Planungsabschnitt Trudering– Grafing (PA0)

Kernforderungen des Planungsabschnitts Trudering–Grafing (PA0)

Vorbemerkung: Eine Nutzung der S-Bahngleise durch den Regelbetrieb des Güter- und Fernverkehrs ist auszuschließen. Ausgehend davon, dass es nach Aussage der Projektverantwortlichen der DB zu keinen Mischverkehren auf den Nahverkehrsgleisen kommt, mithin der S-Bahn-Betrieb keinen Einschränkungen – weder aktuell noch in einer etwaigen perspektivischen Entwicklung – unterliegen wird, wird folgender Forderungskatalog aufgestellt:

Kernforderung 1: Lärmschutz nach Lärmvorsorge

Gemeinsam ist den Planungsräumen PA 0-4, dass in allen Abschnitten eine deutliche Steigerung der Zugzahlen angestrebt wird. Die je nach Planungsraum unterschiedlichen baulichen Eingriffe können dazu führen, dass entlang der Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden.

In den Neubauabschnitten bzw. in Abschnitten, in denen sich aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffs in die Strecke eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt, ist die DB Netz AG gesetzlich verpflichtet, Maßnahmen zur Lärmvorsorge zur Einhaltung der (strengen) Grenzwerte der 16. BImSchV umzusetzen.

Nach derzeitiger Planung sind im Streckenabschnitt PA 0 keine (nach bisheriger Rechtauffassung) erheblichen baulichen Eingriffe vorgesehen. Damit besteht im PA 0 kein Anspruch auf Lärmvorsorge. Dies würde nicht nur zu dem unbilligen Ergebnis führen, dass entlang der Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden und die Bürger*innen in unterschiedlichem Maß vor Bahnlärm geschützt werden, sondern auch nicht den zu erwartenden Zugzahlen entsprechen. Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, ist diese Ungleichbehandlung der Bevölkerung nicht vermittelbar.

Daher fordern die kommunalen Gebietskörperschaften entlang des PA 0, dass die mittels Blockverdichtung zu ertüchtigende Bestandsstrecke Grafing – München-Trudering aus Gründen der Gleichbehandlung wie die sich anschließenden Neu- und Ausbaustrecken behandelt wird und spätestens bis zur Inbetriebnahme des European Train Control System (ETCS) ganzheitlich Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV umgesetzt werden.

Kernforderungen PA0 Trudering–Grafing

Nach Aussage der Projektverantwortlichen der DB werden voraussichtlich Ende des Jahres 2023 die Zugzahlen der Bedarfsplanüberprüfung für den Prognosehorizont 2040 vorliegen. Diese werden den weiteren Planungsphasen und insbesondere der Dimensionierung des geforderten Lärmschutzes zugrunde gelegt. Sollten die aktualisierten Prognosezugzahlen zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht vorliegen, muss der Bemessungsfall zu Grunde gelegt werden.

Kernforderung 2: Erschütterungsschutz entsprechend Neubaustandard

Äquivalent zur Argumentation der Kernforderung 1: Lärmschutz nach Lärmvorsorge, fordern die Gebietskörperschaften entlang des PA 0 im Sinne der Gleichberechtigung, auch den Erschütterungsschutz im Bereich des PA 0 entsprechend dem Erschütterungsschutz einer Neu- bzw. Ausbaustrecke, auf Basis der DIN 4150 für Erschütterungen und anhand der 24. BImSchV für den sekundären Luftschall, umzusetzen.

Kernforderung 3: Lärmschutzgestaltung

Unterschiedliche Gestaltung der Lärmschutzwände an Verkehrsstationen, zum Beispiel: Begrünung, transparente Wände (z.B. zur Schaffung von Sichtachsen im Bereich der Bahnsteige, bei Straßen- bzw. Personenunterführungen), sowie weitere innovative Gestaltungsansätze, solange der Lärmschutz selbst durch die Gestaltungsvariationen nicht reduziert wird.

Umfahrung des Ballungsraums München

Unabhängig von den obenstehenden Ausführungen soll der Zulauf zum Brennerbasistunnel nicht ausschließlich durch den Ballungsraum München geführt werden. Die bereits existierende Strecke Rosenheim – Mühldorf soll dafür ausgebaut werden. Dafür ist eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans vorzunehmen. Dies würde eine fairere Verteilung der Belastungen ermöglichen. Zudem würde der Ausbau die Ausfallsicherheit des Brenner-Nordzulaufs stärken.

Die Untersuchungen zeigen, dass immerhin ein Drittel der Züge, die über den Brenner verkehren werden, den Knoten München nicht anfahren müssen. Eine großräumige Umfahrung ist daher geboten.

Kernforderungen – Zusammenfassung in tabellarischer Form

KF-Nr.	Gemeinde/Kreis	Kernforderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung/ Mehrkosten
1	Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn, Landkreis Ebersberg, Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon, Grafing,	Lärmschutz nach Lärmvorsorge	Die Strecke im Bereich von München–Trudering bis Grafing (PA 0) wird mit Lärmschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV ausgerüstet, um die Anwohnenden besser vor Lärm zu schützen.	Erfolgt durch DB
2	Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn, Landkreis Ebersberg, Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon, Grafing	Erschütterungsschutz entsprechend Neubaustandard	Die Strecke im Bereich von München–Trudering bis Grafing (PA 0) wird mit Erschütterungsschutz nach Neubaustandard gemäß den Vorgaben der DIN 4150 und der 24. BImSchV optimiert, um die Anwohnenden besser vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu schützen.	Erfolgt durch DB
3	Landeshauptstadt München, Landkreis München, Haar, Grasbrunn, Landkreis Ebersberg, Vaterstetten, Zorneding, Kirchseeon, Grafing	Lärmschutz- gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von transparenten Elementen in den Lärmschutzwänden im Bereich von Bahnhöfen sowie Straßen- und Personenunterführungen. • Innovative Gestaltung der Lärmschutzwände. • Im Bereich der Verkehrsstationen sollen Lichtbänder zur Herstellung von Sichtachsen zum Einsatz kommen. 	Erfolgt durch DB

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem



Landeshauptstadt
München

**Vorsitzender
Stefan Ziegler**

Landeshauptstadt München, Direktorium
D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

An das

Moderationsteam Brenner-Nordzulauf

Geschäftsstelle Ost:

Friedenstraße 40

81660 München

Telefon: (089) 233 - [REDACTED]

Telefax: (089) 233 - [REDACTED]

E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 23.06.2023

Ihr Schreiben vom
16.06.2023

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
7.2.1 – 06/23

Brenner-Nordzulauf: Kernforderungen zum Planungsabschnitt Trudering-Grafring (PA0) für die Parlamentarische Befassung

Sehr geehrte Damen und Herren,

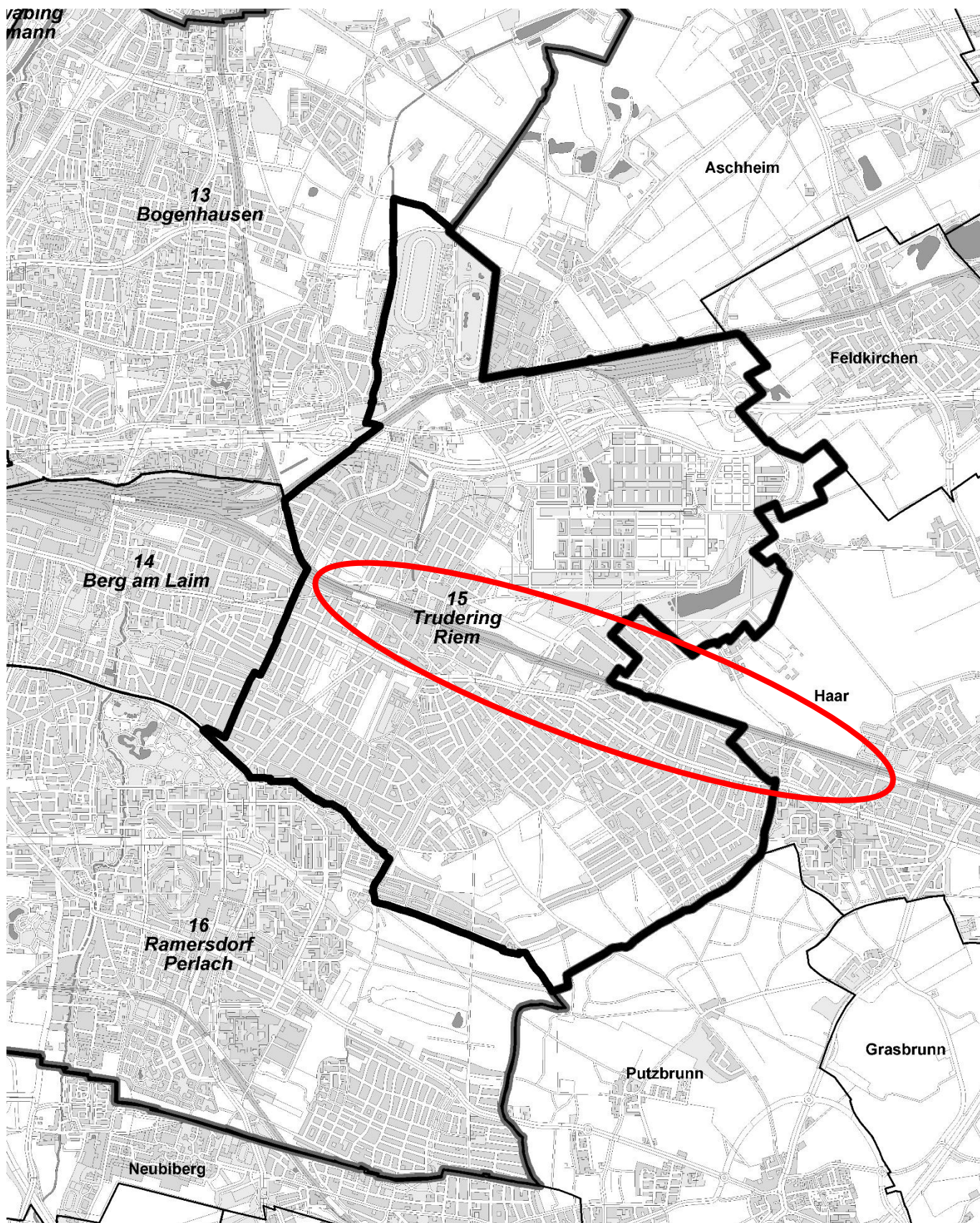
der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 22.06.2023 mit o.g. Angelegenheit befasst und stimmt den Kernforderungen zu.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stefan Ziegler
Vorsitzender

Anlage 3





FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 11. Mai 2023

Klarheit im Bahnausbau Münchner Osten herstellen!

Antrag:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat werden gebeten, den aktuellen Stand der Planungen der DB Netz AG und deren Auftragnehmer*innen zu folgenden Planungsgebieten (in einem gemeinsamen Ausschuss?) darzustellen:

- Bahnhof Trudering
- Daglfinger/ Truderinger Kurve und der 2- gleisigen Verbindung zwischen Bahnhof Trudering und Verbindungsstelle Zamdorf sowie den Planungen der Gleisführung zwischen Berg am Laim und Riem
- Trassenführung Zamdorf-Isarüberquerung
- Neues Betriebswerk Steinhausen und seine Auswirkungen auf die diversen Beschlüsse des Stadtrats zum Bahnausbau im Münchner Osten
- Situation des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe Daglfings, Johanneskirchen und Riem
- durch die DB Netz AG und deren Auftraggeber zu bewerkstelligen.

Darüber hinaus soll dargestellt werden:

- welcher Kenntnisstand der Verwaltung zu den oben genannten Planungen vorliegt
- in welchem Umfang die fachlich zu beteiligenden Referate bisher eingebunden wurden
- wie der Fortschritt der Bemühungen der Landeshauptstadt München zur Absiedlung der Kfz-Verwahrstelle aussieht
- ob und welche Veränderungen der Verkehrsmengen sich aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtaktes für den Münchner Osten ergeben

Sollten Teilergebnisse von stadtseitigen Prüfungen vorliegen, mögen diese bitte dargestellt werden.

Begründung:

Spätestens seit der Veröffentlichung der ersten Planungen der DB Netz AG zu den Ausbauvorstellungen des Knoten München im Münchner Osten im November 2019 und Dezember 2020 im Stadtrat der LH München sind die Vorstellungen der DB Netz AG permanent in der Stadtgesellschaft präsent. Dies allerdings ohne, dass der Stadtrat der Landeshauptstadt München von Seiten der Vorhabensträgerin DB Netz AG fortlaufend und/oder in zunehmender Tiefe informiert wird.

Nach den Erfahrungen aus den Planungen der 2. Stammstrecke sehen die Antragsteller es für dringend geboten an, dass die DB Netz AG und ihre Auftraggeber*innen den Stadtrat über den Stand der Planungen umfassend unterrichten.

Die Weigerung der DB Netz AG den Stand der Planungen detailliert darzustellen und die permanenten Hinweise auf die anstehenden planungsrechtlichen Verfahren und die dort

vorgesehenen Unterrichtungsmöglichkeiten sind in diesem Fall nicht vertrauensfördernd.

Die bisher stattgefundenen Unterrichtungen der DB Netz AG, zum Beispiel zur Dagelfinger und Truderinger Kurve (DTK) sind unzureichend und haben das Informationsbedürfnis der Landeshauptstadt München, des Stadtrates, der Mandatsträger in den Bezirksausschüssen und der betroffenen Anwohner*innen nicht befriedigt.

Die jetzt, durch das Nachhalten der Anwohner*innen, bekanntgewordene Dimension des zweiten Betriebswerkes Steinhausen und die bisherige Behandlung dieser Causa kennzeichnet insbesondere die eingetretene Situation und erfüllt nicht die Anforderung der Landeshauptstadt München an einem transparenten Dialog mit den Vorhabensträger*innen.

Es kann nicht sein, dass weiterhin Baumaßnahmen der Deutschen Bahn in einem so dicht besiedelten Ballungsraum wie München ohne die maximalen Lärmschutzmaßnahmen gebaut werden. Zudem haben alle Münchner Bürgerinnen und Bürger Anspruch auf ein transparentes und kooperatives Verfahren!

gez.

SPD/Volt-Fraktion

Christian Müller
Nikolaus Gradl
Simone Burger
Andreas Schuster
Christian Köning
Kathrin Abele
Roland Hefter
Micky Wenngatz
Felix Sproll
Cumali Naz
Lars Mentrup
Lena Odell

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Paul Bickelbacher
Anna Hanusch
Dominik Krause
Mona Fuchs
Sofie Langmeier
Gudrun Lux
Florian Schönemann
Angelika Pilz-Strasser
Christian Smolka
Sibylle Stöhr
Bernd Schreyer

Fraktion FDP/ Bayernpartei

Prof. Dr. Jörg Hoffmann
Gabriele Neff
Fritz Roth
Richard Progl

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

13.08.2020

Antrag zur dringlichen Behandlung im Feriensenat am 19.08.2020 Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve – Jetzt anwohnerfreundlichen Ausbau sichern!

1. Der Oberbürgermeister der LHM setzt sich beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) dafür ein, dass im Rahmen der fälligen Variantenentscheidung die Bürgervariante B02 für den Bau der sog. Truderinger Kurve sowie den zweigleisigen Ausbau Daglfing - Trudering als maßgebliche Variante realisiert und Grundlage des folgenden Planfeststellungsverfahrens wird.
2. Der Oberbürgermeister berichtet dem Stadtrat über die Ergebnisse seiner Besprechungen und Korrespondenzen (digital und analog) in dieser Hinsicht.

Begründung:

Laut öffentlich verfügbaren Informationen steht derzeit die Variantenentscheidung für das Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK) inklusive zweigleisigem Ausbau Daglfing - Trudering an (vgl.: <https://www.abs38.de/untersuchungsvarianten-dtk.html>). Die Bürgervariante B02 hat die besten Chancen auf eine zeitnahe Umsetzung, da sie – ohne Einschränkung der vorgesehenen Verkehrsleistung – die größte Entfernung zum besonders betroffenen Wohngebiet Kirchtrudering / Schatzbogen aufweist. Entsprechend sind die Chancen bei der Bürgervariante B02 gut, dass die Zahl der Klagen betroffener Bürger am geringsten ausfällt. Dies ermöglicht eine schnellere Planfeststellung und damit auch eine zeitnähere Realisierung. Die vermutlich etwas höheren Baukosten der Bürgervariante B02, bedingt durch die zusätzliche Querung der Truderinger Kurve nördlich der ABS 38 und vor dem S-Bahnhof Riem, werden dadurch u.E. mehr als kompensiert.

Begründung der Dringlichkeit:

Das Projekt ist aufgrund der medialen Berichterstattung von besonderem öffentlichen Interesse. Laut Homepage (<https://www.abs38.de/untersuchungsvarianten-dtk.html>) ist die Variantenscheidung überfällig und steht offenbar in nächster Zeit bevor, so dass ein zeitnahes Handeln des Oberbürgermeisters geboten erscheint. Gleichzeitig liegt der zeitnahe Ausbau der Schieneninfrastruktur im Interesse der Stadt, da er einen Beitrag zur CO₂-Reduktion im Güterverkehr auf Münchner Stadtgebiet leisten kann.

Stadträte: **Prof. Dr. Jörg Hoffmann** (Fraktionsvorsitzender)
Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)
Fritz Roth
Richard Progl

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl

ANTRAG

18.11.2019

Für eine wirklich nachhaltige Lösung des Schienengüterdurchgangsverkehrs – Trassenbündelung mit A99 prüfen

Der Stadtrat möge beschließen:

Die LHM beauftragt eine Machbarkeitsstudie, inwiefern der Schienengüterdurchgangsverkehr – also jene Güterzüge, die weder als Quell- noch als Zielort München-Rangierbahnhof haben – im Sinne einer Trassenbündelung auf der Trasse der A99 stadtfrem um München geführt werden können. Schienengüterdurchgangsverkehr sollte östlich Haar aus der Rosenheimer Trasse ausgefädelt und bis zur Eschenrieder Spange geführt werden, wo er in die vorhandene Güter-Umgehungsbahn einmünden kann.

Dabei sind auch technische Ausführungsvarianten zu prüfen, bei denen die Güterzüge auf aufgeständerten Trogbriücken geführt werden, wie sie z. B. bei der Umfahrung Innsbruck seit 1994 zur Überbrückung von Inn und Inntalautobahn eingesetzt sind.

Begründung:

Der Bahnknoten München muss ertüchtigt werden, um die zusätzlichen Güterverkehre in Folge des Brennerbasistunnels (BBT) abwickeln zu können. Auch wenn es derzeit unterschiedliche Prognosezahlen gibt, so ist doch gesichertes Erkenntnis, dass über 60 Prozent der Güterzüge reiner Durchgangsverkehr sind, der laut den Planungsvorgaben des Bundesverkehrswegeplans mit 100 km/h den Bahnknoten München soll.

Es ist kein Wunder, dass diese Zielvorstellungen und Ausbaupläne von der betroffenen Bevölkerung und den betroffenen Bezirksausschüssen kritisch hinterfragt werden. Diese Daten sind erst in letzten Monaten der breiten Öffentlichkeit bekannt geworden, insbesondere im Zuge der Vorstellung des DTK-Projekts (Daglfinger-Truderinger-Kurve). Allerdings hat das Planungsreferat bereits bei der Perspektive für einen ÖPNV-Betrieb auf dem Eisenbahnordring darauf hingewiesen, dass der prognostizierte Zuwachs an Güterverkehr dort keine freien Streckenkapazitäten mehr bietet. D. h. es müssten ohnehin ein zusätzliches Gleispaar gebaut werden. Hierfür gibt es noch überhaupt keine Perspektive. Not tut also ein ganzheitlicher Ansatz.

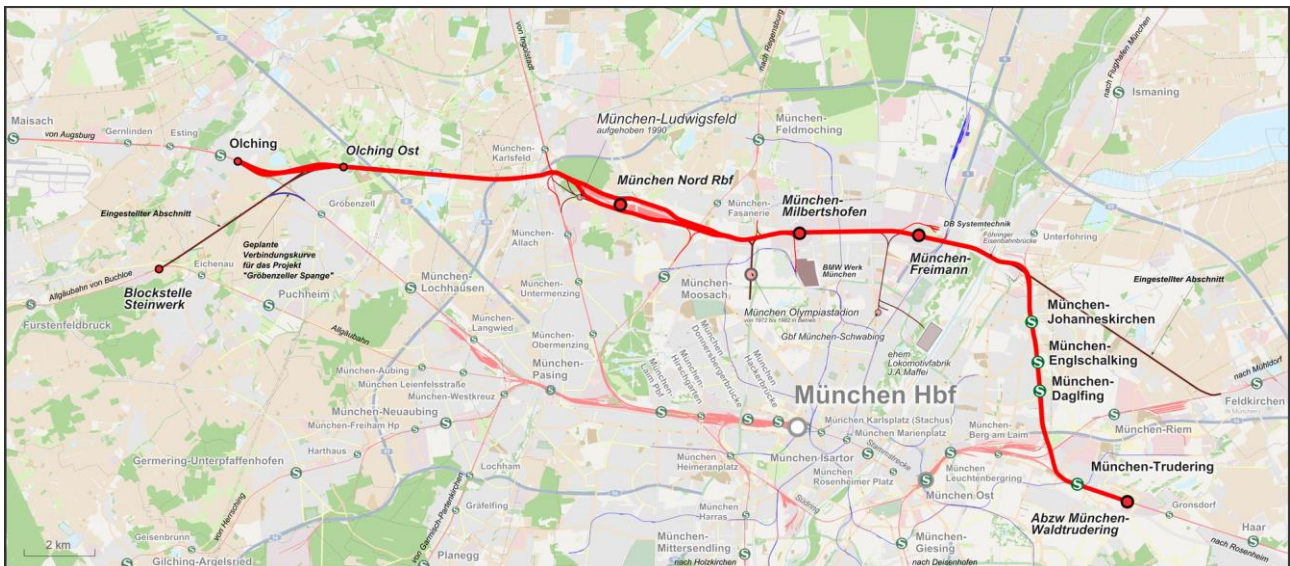
Geistige Anleihe kann man beim Autobahnring A99 machen, der ja mit dem Ziel geplant, beschlossen und realisiert wurde, den LKW- und PKW-Durchgangsverkehr aus der Kernstadt herauszuhalten. Dies ist weitgehend gelungen.

Warum sollte das bei dem Schienengüterverkehr anders sein? Flächensparende Trassenbündelungen gibt es bereits in Deutschland, z. B. wurde die ICE-Trasse zwischen Köln und Frankfurt entlang der Autobahn A3 geführt.

Bei der baulichen Ausführung ist eine Anlehnung an die 15,4 km lange Umfahrung Innsbruck vorstellbar, die seit 1994 in Betrieb ist und seinerzeit 211 Mio. Euro kostete.

Bei der Machbarkeitsstudie ist zu berücksichtigen, dass der vorhandene Nordring so vom Durchgangsgüterverkehr entlastet wird und dort Kapazität für eine S-Bahnnutzung ohne zusätzliche Streckengleise zur Verfügung stünde. Letztlich könnte auch der vierspurige Ausbau zwischen Daglfing und Oberföhring entfallen.

Die heute vorhandene Schieneninfrastruktur könnte im Störfall im Sinne eines Notbetriebs weiter benutzt werden.



Grafik: Nordring © Map data (c) <https://de.wikipedia.org/wiki/Benutzer:Pechristener> OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

**BEZIRKSAUSSCHUSS DES 13. STADTBEZIRKES
DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
BOGENHAUSEN**



Vorsitzender: Florian Ring

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HAI/12**

Florian Ring

Geschäftsstelle:
Friedenstr. 40, 81660 München
Telefon: 233 [REDACTED]
Telefax: 233 [REDACTED]
E-Mail: BA13@muenchen.de

München, 15.11.2023

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
TOP 2.2.1.1. / 14.11.2023

**Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den Bundestag;
Sachstand Anschlussprojekte der Deutschen Bahn im Münchner Osten
Beschlussentwurf**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 14.11.2023 mit der o.g. Sitzungsvorlage befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

Der BA fordert den Oberbürgermeister auf, dafür zu sorgen, dass im Rahmen des weiteren Verfahrens der parlamentarischen Behandlung des Verkehrsprojekts "Brenner-Nordzulauf" der Streckenabschnitt Zamdorf-Johanneskirchen explizit Teil der Gesamtmaßnahme werden muss und im Zuge der parlamentarischen Beratungen zwingend mitbehandelt werden möge.

Der BA Bogenhausen bittet um einen Informations- und Besprechungstermin ggf. mit dem BA 15 und mit der Leitung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zu diesem wichtigen Verkehrsprojekt, um über den aktuellen Sachstand informiert zu werden, sowie den Bezirksausschüssen die Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung der Varianten der Tunnelplanungen vorzustellen.

Im Nachgang der Beantwortung des Schreibens vom BA13 zur Thematik „Wassermenge für den Oberirdischen und renaturierten Teil des Hüllgraben“ (BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05623) im Rahmen der Ausbaurbeiten der DB AG im Bereich am Hachinger Bach/ Hüllgraben stellen wir klar, dass nachdem die Antwort von Seiten der Landeshauptstadt München aus Sicht der BA-Mitglieder nicht zufriedenstellend präzise und konkret ist, fordert der Bezirksausschuss, dass die Deutsche Bahn verpflichtet wird, mit baulichen wie auch ggf. technischen Maßnahmen die Wasserversorgung des nördlichen, oberirdischen Teils des Hüllgrabens auf der Gesamtlänge von 510 m (inkl. des renaturierten 360 m langen Bereichs) auf Basis der aktuellen Ist-Wassermenge

vollumfänglich zu gewährleisten unter Berücksichtigung des bestehenden Verschlechterungsverbots. Die Maßnahmen sind vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens mit den betroffenen Referaten der Landeshauptstadt München abzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Florian Ring
Vorsitzender des BA 13 Bogenhausen

Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes
Berg am Laim



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40 81660 München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN-HAI/12

Vorsitzender
Alexander Friedrich

Privat:

Mail: [REDACTED]

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon: 233 - [REDACTED]
Telefax: 233 - [REDACTED]
bag-ost.dir@muenchen.de

München, 29.11.2023

Ihr Schreiben vom:
12.10.2023

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
3.2.1/11-2023

Beschlussentwurf "Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der Deutschen Bahn im Münchner Osten"

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim hat sich in seiner Sitzung am 28.11.2023 mit dem Anliegen befasst und nimmt es zur Kenntnis. Der BA 14 wünscht, dass der Bürgervorschlag nach Möglichkeit weiterverfolgt wird, auch wenn dieser am Ende ggf. nicht realisiert werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Alexander Friedrich
Vorsitzender im Bezirksausschuss 14
Berg am Laim

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem



Landeshauptstadt
 München

Landeshauptstadt München, Direktorium
 D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

PLAN-HAI-12

Vorsitzender
Stefan Ziegler

Privat:

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Geschäftsstelle Ost:

Friedenstraße 40

81660 München

Telefon: (089) 233 - [REDACTED]

Telefax: (089) 233 - [REDACTED]

E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 17.11.2023

Ihr Schreiben vom
 12.10.2023

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
 7.2.1 – 11/23

Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der Deutschen Bahn im Münchner Osten
Beschlussentwurf des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 16.11.2023 mit o.g. Angelegenheit befasst. Der BA 15 bedankt sich für die Vorlage zu den Kernforderungen zum Brenner-Nordzulauf sowie für die ausführliche Darstellung des aktuellen Sachstands zu den Anschlussprojekten der Deutschen Bahn im Münchner Osten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Anlässlich der Vorlage betont der BA die folgenden Aspekte und Forderungen, für die er um Übernahme / Unterstützung durch Stadtrat und Verwaltung wirbt:

1. Der BA15 stellt sich vollständig hinter die von ihm mit formulierten und abgestimmten „Kernforderungen der Region“ an den Bundestag. Selbstverständlich müssen diese Kernforderungen auch als Mindeststandards für die diversen Bahn-Anschlussprojekte auf Münchner Flur gelten.
2. Die zuletzt für September 2023 angekündigten neuen Verkehrsprognosen der Bedarfsplanüberprüfung 2040 wurden bis heute nicht vorgelegt / veröffentlicht. Daher muss die in den Kernforderungen der Region festgehaltene Übernahme der Planungsgröße von 400 Zügen für den PA0 auch für München gelten, da sonst die veralteten Zahlen des BVWP 2030 für die Planungen zum Tragen kämen, zum Nachteil der in München und an den Bahnstrecken Lebenden.
3. Der BA15 erinnert mit Nachdruck an den mit Mandatsträger*innen aller Parteien und aller politischen Ebenen auf der Mandatsträgerkonferenz am 12. September 2022 besprochenen und schließlich Ende Oktober 2022 verabschiedeten „Truderinger Weckruf“ (s. Anhang). Aus gegebenem Anlass betont der BA15, dass
 - eine schriftliche Zusage zur Verlagerung der KfZ-Verwahrstelle durch den Freistaat gegenüber dem Bund noch in diesem Jahr erfolgen muss, damit die vom

BMDV gegenüber dem OB schriftlich in Aussicht gestellte neue Bewertung der Trassenvarianten erfolgen kann;

- keine vorzeitige Aufgabe/Abschreibung der im Stadtteil wie im Truderinger Weckruf favorisierten Variante B2 erfolgen darf, bloß weil die DB Regio im Zuge der Vorstellung der Planungen zum neuen Betriebswerk Steinhausen sowie im Nachgang wiederholt behauptete, dass die Variante B2 mit dem Betriebshof nicht vereinbar sei. Der Beleg für diese Aussage steht bis heute aus bzw. in Zweifel, ebenso die erbetene Einsicht in die Details der vorgestellten Pläne.
4. Der BA15 fordert, dass die Stadt München sich gegenüber der Bahn und den Genehmigungsbehörden mit Nachdruck dafür einsetzt, dass eine Gesamtbetrachtung der sich in der Summe aller Projekte räumlich kumulierenden/überlagernden Immissionen und Emissionen als Voraussetzung zur Prüfung und Genehmigung sämtlicher DB-Planungen im / am Gleisdreieck zugrunde gelegt wird. Das Referat für Klima und Umweltschutz sowie das Gesundheitsreferat werden gebeten, Ihre Expertise in diesen Feldern zu bündeln und eine Ersteinschätzung der Kumulationseffekte für die vor Ort Betroffenen vorzulegen.
 5. Der BA15 bittet um die Zuleitung der Stellungnahme der LHM zum UVP-Bericht, der im Rahmen des so genannten Scoping-Verfahrens 2022 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht wurde.
 6. Der BA15 bittet die Stadt sich bei der Bahn dafür einzusetzen, dass die seit über einem Jahr ausstehenden/zugesagten Details und Visualisierungen zur geplanten Trassenführung (Variante „A2“) im Bereich der Schatzbogenbrücke und der Bebauung an der Heltauer Straße zugänglich gemacht bzw. übermittelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stefan Ziegler
Vorsitzender

Truderinger Weckruf

Präambel:

Die Mandatsträgerinnen und Mandatsträger sämtlicher politischer Ebenen, die sich für den Stadtbezirk 15 Trudering-Riem der Landeshauptstadt München verantwortlich fühlen, haben im Rahmen einer Mandatsträgerkonferenz (MTK) einhellig ihre Unzufriedenheit mit den aktuellen Planungen des Ausbaus des Brennernordzulaufs (BNZ) im Bereich der Landeshauptstadt München formuliert.

Im Rahmen der Konferenz am 12. September 2022 wurden daher konkrete Forderungen aufgestellt, die mit Nachdruck auf allen politischen Ebenen verfolgt werden sollen:

1.

Auch wenn in Trudering-Riem nach wie vor eine bürgerinitiativen- und parteiübergreifende Zustimmung zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene und dem dafür notwendigen Ausbau der Bahninfrastruktur – auch auf Münchner Flur – besteht, darf der Brennernordzulauf nicht ausschließlich auf den Bahnknoten München ausgerichtet bleiben.

Gerade aufgrund der überragenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung dieser Verbindung müssen auch alternative Korridore nördlich von Rosenheim ertüchtigt und elektrifiziert werden, um im Fall von Unglücken¹, Sperrungen, Reparaturen oder schlicht zur Entlastung des Bahnknotens München zur Verfügung zu stehen. Bei der Überarbeitung des BVWP ist daher eine Elektrifizierung und Ertüchtigung der Bypass-Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim für die Leistungsfähigkeit des BNZ unabdingbar.

2.

Die Unterzeichnenden fordern das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) auf, die DB Netz AG anzuweisen, bei den weiteren Planungen im Bereich der Landeshauptstadt München schon heute die tatsächlich zu erwartenden Zugzahlen zugrunde zu legen.

Schon seit Jahren wird im Bereich des Inntals mit seriösen und zwischenstaatlich ermittelten/anerkannten Zugzahlen der Brenner Corridor Platform (BCP) bzw. der »Trimode-Studie« und daraus abgeleiteten Werten² geplant. Die Mandatsträgerinnen und Mandatsträger fordern einheitliche Standards von Kiefersfelden bis zum Güterbahnhof München-Nord: Was im Inntal (bezüglich Zugzahlen, Parlamentsvorbehalt und finanziellen Spielräumen) gilt, muss auch im hochverdichteten Ballungsraum von München gelten. Darauf aufbauend sind die zu erwartenden Emissionen und Erschütterungen neu zu berechnen und die Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen von Trudering (Ost) bis Daglfing durchgängig nach Neubaustandard zu planen.

Sollten BMDV und DB sich weiterhin auf die längst überholten und deutlich niedrigeren Annahmen aus dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan zurückziehen, könnte aus Sicht der Unterzeichnenden ein Planungsmoratorium notwendig werden.

3.

Weiterhin fordert die Mandatsträgerkonferenz, die zwingende Notwendigkeit einer Durchfahrgeschwindigkeit von 100 km/h für den Ballungsraum München neu zu bewerten.

Eine Verringerung der erforderlichen Geschwindigkeit auf bspw. 80 km/h würde die Lärm-/Erschütterungsbelastung und die erforderlichen Radien deutlich abmildern.

¹ Verweis auf den Tunnelleinsturz von Rastatt samt der gravierenden Folgen für den Güterverkehr

² Grob gesagt geht es hier um 400 statt 200 Zugbewegungen/Tag

4.

Die bislang unterlassene Untersuchung der Umweltauswirkungen einer überhöht oder/und eingehaust geführten Amtsvariante auf die überörtlich wirksame Parkmeile samt Frischluftschneise im Moosfeld ist vor Abschluss der Planungen nachzuholen und die Ergebnisse zu berücksichtigen.

Die durch eine Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle möglichen B-Varianten liegen um Einiges tiefer und haben dadurch geringere Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner, Umwelt und Luftzirkulation zur Folge.

5.

Die Mandatsträgerinnen und Mandatsträger sämtlicher politischer Ebenen fordern die Weiterführung der Planungen für die Bürgervariante B2 und einen transparenten Kostenvergleich der Varianten A1 und B2 für die gesamte Maßnahme von Trudering bis Daglfing.

Es steht zu befürchten, dass durch die Trennung der Maßnahmen »Ausbau Bahnhof Trudering« und »Daglfinger und Truderinger Kurve und Spange« (DTKS) die erforderliche Vergleichbarkeit der Varianten abhandengekommen ist. Zudem unterscheidet sich die Planungsvariante A1 in ihren Auswirkungen deutlich von der Version A0, die dem Variantenvergleich zugrunde lag.

So sind im Gegensatz zur Bürgervariante B2 bei der Amtsvariante A1 umfangreiche Eingriffe in die Schatzbogenbrücke erforderlich, deren Kosten und Risiken durch die Verschiebung der Projektgrenzen nun dem Projekt »Ausbau Bahnhof Trudering« zugeschlagen werden.

Für die Durchführung von A1 sind zudem Enteignungen der Anwohner erforderlich, was diese nicht akzeptieren werden, ohne den Rechtsweg bis zum Ende ausgereizt zu haben. Das Prozessrisiko für die DB Netz AG – samt der damit verbundenen Kosten und Verzögerungen – ist daher unabschätzbar hoch.

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die Variante B2 sofort umgesetzt werden könnte - ohne dass Klagen zu befürchten wären.

6.

Freistaat Bayern und LH München werden gemeinsam aufgefordert, verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, um die derzeit in Trudering angesiedelte Kfz-Verwahrstelle zu verlegen.

Die derzeit an der Thomas-Hauser-Straße angesiedelte Kfz-Verwahrstelle liegt im Bereich der von den Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern favorisierten Bürgervariante B2. Die DB Netz AG hat bei der Ermittlung der Eckpunkte für den Variantenentscheid angenommen, dass für eine Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle eine Vorlaufzeit von mindestens zehn Jahren benötigt und damit der Ausbau des BNZ wesentlich verzögert würde. Die Unterzeichnenden sind überzeugt, dass diese Annahme mit entsprechendem politischem Willen und enger Zusammenarbeit der beteiligten Ressorts und mit Unterstützung der Landeshauptstadt München und der Landkreise München, Dachau und Fürstenfeldbruck klar widerlegt werden kann.

MdB Claudia Tausend, SPD

MdB Dr. Wolfgang Stefinger, CSU

MdB Saskia Weishaupt, B90/GRÜNE

MdB Daniel Föst, FDP

StM Markus Blume, CSU, MdL

LTVPr. Markus Rinderspacher, MdL, SPD

Susanne Kurz, MdL, B90/GRÜNE

StRin Angelika Pilz-Strasser, B90/GRÜNE/Rosa Liste

StR Paul Bickelbacher, B90/GRÜNE/Rosa Liste

StR Christian Smolka, B90/GRÜNE/Rosa Liste

StR Sebastian Schall, CSU mit FW

StR Hans-Peter Mehling, CSU mit FW

StR Andreas Schuster, SPD/Volt

StR Cumali Naz, SPD/Volt

StR Fritz Roth, FDP/BP

Für den gesamten BA15 Trudering-Riem

Stefan Ziegler, CSU, BA-Vorsitzender

Christoph Heidenhain, B90/GRÜNE

Vorsitzender Unterausschuss Bau & Mobilität