

**Feldmochinger Kurve - Sachstandsbericht und
Neubau Bahnquerung Wilhelmine-Reichard-Straße**

**a) Geplanter S-Bahnverkehr auf dem Gütergleis 5566 /
Feldmochinger Kurve - Lärmschutz**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01410
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 24 Feldmoching-HasenbergI vom 30.03.2017

b) Lärmschutz entlang Gütergleis 5566 - Bahnlärm
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01411
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 24 Feldmoching-HasenbergI vom 30.03.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11059

Anlagen

1. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01410
2. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01411
3. Übersichtslageplan
4. Stellungnahme des BA 24

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.07.2018 
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin.....	2
1. Anlass.....	2
2. Planfeststellungsverfahren Feldmochinger Kurve.....	2
3. Zugzahlen und Auswirkungen.....	3
4. Lärmschutz.....	4
4.1. Lärmvorsorge.....	4
4.2. Lärmsanierung.....	4
4.3. Fazit.....	5
5. Erneuerung Bahnübergang in der Wilhelmine-Reichard-Straße.....	6
6. Anträge.....	7
7. Beteiligung der Bezirksausschüsse.....	8
II. Antrag der Referentin.....	9
III. Beschluss.....	10

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbegrenzt ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse für den Bereich des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vorliegt.

1. Anlass

Gemäß Stadtratsbeschluss vom 01.02.2017 („Verkehrskonzept Münchner Norden“; Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 05735) erhielt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Auftrag,

- die DB aufzufordern, ein eigenes Planfeststellungsverfahren für die Feldmochinger Kurve durchzuführen,
- für den bestmöglichen Lärmschutz der Strecken 5570/5566 einzutreten,
- sich von der DB Zugzahlen darstellen zu lassen, die bereits die künftigen Entwicklungen wie Brennerbasistunnel und den viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen berücksichtigen. Dabei soll der Vorhabenträger DB AG aufgefordert werden, die Auswirkungen auf die Lärmvorsorge der Bevölkerung exakt darzustellen.

Im Verlauf der damaligen Stadtratsdiskussion wurde nachgefragt,

- welche konkrete Trasse heute rechtsgültig planfestgestellt sei. Möglicherweise gebe es hier Abweichungen zur Trassendarstellung in den Bebauungsplänen;
- warum das Thema Personenverkehr bisher in der Diskussion ausgeklammert worden sei. Durch die Feldmochinger Kurve könnten sich neue Direktverbindungen von Norden zum Ostbahnhof ergeben.

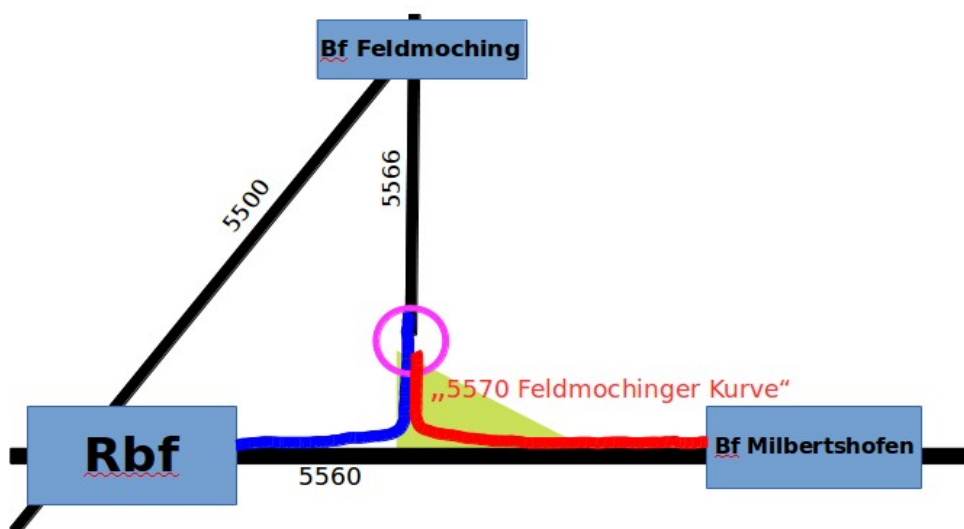
Am 31.08.2017 ist außerdem ein Schreiben der Deutschen Bahn AG (DB) eingegangen, in dem die Landeshauptstadt München gebeten wurde, eine Entscheidung zu fällen, ob der (historisch bisher so genannte) Bahnübergang Schittgablerstraße, heute in der Wilhelmine-Reichard-Straße, im Zuge des Austauschs des Stellwerks und der dadurch nötigen Umbauten auf Wunsch der Landeshauptstadt München auch höhenfrei ausgebaut werden soll.

Die Gespräche mit dem Eisenbahn-Bundesamt, der Deutschen Bahn AG sowie verwaltungsinterne Prüfungen kamen zu folgenden Ergebnissen und Empfehlungen:

2. Planfeststellungsverfahren Feldmochinger Kurve

Die DB vertritt die Auffassung, dass durch die Planfeststellungsbeschlüsse von 1982 und 1993 weiterhin für ein bis heute fehlendes Weichenteilstück (so genannte Feldmochinger Kurve) Baurecht besteht. Die Feldmochinger Kurve soll die vom Bahnhof Milbertshofen kommende Bahnstrecke 5570 an die über den Bahnhof Feldmoching ankommende Bahnstrecke 5566 anbinden. Seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wurde dazu der Frage nachgegangen, ob die derzeitige Trassenführung mit der planfestgestellten Strecke übereinstimmt oder ob Abweichungen vorhanden sind. Soweit nachvollziehbar, lässt sich dazu feststellen, dass keine Abweichungen vorhanden sind. Festzuhalten ist weiter, dass alleine die Tatsache, dass ein Planfeststellungsbeschluss

über Jahrzehnte nicht umgesetzt wurde, noch nicht dazu führt, dass neuerlich ein Planfeststellungsverfahren für den Bau der noch fehlenden Weiche durchzuführen ist. Allerdings ist die Frage zu stellen, ob nicht eine wesentliche Änderung der Verhältnisse durch eine bei Inbetriebnahme wohl zu erwartende Zunahme der Zugzahlen eintreten wird, die dazu führen wird, dass eine neuerliche Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange in einem neuerlichen Planfeststellungsverfahren erfolgen muss.



Letztgenannter Punkt muss für sich gesehen derzeit noch nicht weiter vertieft werden, da seitens der DB mitgeteilt wurde, dass für die betriebliche Nutzung der Feldmochinger Kurve die Technik am Bahnübergang Schittgablerstraße zwingend erneuert werden muss, da die Technik am Bahnübergang nur von zwei Seiten ein Einschalten der Schranken zulässt. Erforderlich für den Betrieb der dann neu gebauten Weiche der Feldmochinger Kurve seien jedoch drei Einschaltpunkte.

So könne die Feldmochinger Kurve derzeit zwar gebaut, letztlich aber nicht befahren werden. Hierfür sei als zusätzliche Maßnahme entweder eine Erneuerung, eine Auflassung oder eine Höhenfreimachung des bestehenden Bahnübergangs notwendig. In jedem Fall bedarf es daher für die Maßnahme am Bahnübergang eines neuen Planfeststellungsverfahrens.

Angesichts der oben dargestellten Rechtsfragen wurde mit der DB besprochen, die Feldmochinger Kurve wenigstens „nachrichtlich“ in den räumlichen Umgriff der Planfeststellung „Schittgablerstraße“ aufzunehmen. Die DB werde in den Plänen vermerken, dass die Feldmochinger Kurve bereits planfestgestellt ist. Da die Feldmochinger Kurve vom räumlichen Umgriff in diesem Fall erfasst ist, könnten sodann sowohl Einwände zur Fortgeltung der Planfeststellung als auch zu den Zugzahlen geäußert werden, über die dann im Verfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden wäre.

3. Zugzahlen und Auswirkungen

Bei der Deutschen Bahn wurde angesichts der Nachfragen aus dem Stadtrat und der Anwohnerschaft auch angefragt, von welchen Zugzahlen bei einer Wiederinbetriebnahme der Feldmochinger Kurve auszugehen ist.

Die DB hat zu diesem Fragekomplex darauf verwiesen, dass seit Öffnung des Schienenverkehrs auch für private Anbieter nicht mehr die DB Herausgeberin von Zugzahlen und Prognosen sei, sondern das Bundesverkehrsministerium. Derzeit gäbe es nur Zugzahlen mit dem Prognosehorizont 2025. Die DB geht danach aktuell von 48 Zügen pro Tag auf der Strecke 5566 aus, unabhängig von der Wiederinbetriebnahme der Feldmochinger Kurve. Die Bahn betont, dass mehr Züge ohne einen Ausbau der zweigleisigen Strecke 5500 (München-Regensburg) ohnehin nicht möglich seien, da bereits der vorhandene Verkehr auf der Strecke eine höhere Taktfrequenz nicht zulasse. Die Züge könnten von der Strecke 5566 nicht auf die Strecke 5500 auffahren. Dass zeitweise deutlich mehr Züge auf der Strecke 5566 gefahren seien, sei nur möglich gewesen, weil aufgrund von Reparaturarbeiten viele Züge von der Strecke 5500 über die Strecke 5566 umgeleitet wurden. Dies sei aber eine temporäre Ausnahmesituation gewesen.

Um zu einer soliden Kenntnis hinsichtlich der über das Jahr 2025 hinaus zu erwartenden Zugzahlen zu gelangen, wird sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Verbindung setzen.

Aufgrund des Stadtratsbeschlusses „Verkehrskonzept Münchner Norden; Öffentlicher Personennahverkehr / Schienenpersonennahverkehr“ (Vollversammlung vom 26.06.2017, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06860) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Übrigen in Zusammenarbeit mit Oberster Baubehörde und MVV GmbH eine Machbarkeitsstudie für eine „Untersuchung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im schienengebundenen Verkehr im Münchner Norden mit dem Umland und dem Flughafen München“ in Zusammenhang mit dem Güternordring vergeben. In dieser Studie wird geprüft, ob die vorhandene Infrastruktur des Nordringes (Strecke 5560) der DB Netz AG ein Systemelement eines künftigen - den Münchner Norden tangential erschließenden - S-Bahn-Systems darstellen kann, das die Zugzahlen auf dem Güternordring erhöhen könnte.

Dabei ist die Einbindung der Strecke 5566 aufgrund der o. g. Gründe in Verbindung mit der Strecke 5500 nicht zu erwarten.

4. Lärmschutz

Beim Lärmschutz an Verkehrswegen wird unterschieden zwischen der Lärmvorsorge beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen und der Lärmsanierung an bestehenden, baulich nicht zu verändernden Schienenwegen.

4.1. Lärmvorsorge

Bei einem Neubau oder einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges (z. B. die bauliche Erweiterung eines Schienenweges um ein oder mehrere durchgehende Gleise) ergibt sich ein Rechtsanspruch auf Schutz vor dem aufgrund der Baumaßnahme künftig zu erwartenden Verkehrslärm (§§ 41 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)). Der Einbau von Stellwerkstechnik stellt nach Auffassung der DB keine wesentliche Veränderung der Strecke dar, so dass kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Das Referat für Gesundheit und Umwelt kommt zu dem gleichen Schluss.

4.2. Lärmsanierung

An bestehenden Verkehrswegen (wie die Strecke 5570/5566) können vom Baulastträger auf der Grundlage von haushaltsrechtlichen Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen getroffen werden. Es gibt jedoch keinen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung. Die Regeln für die Umsetzung sind in der 'Richtlinie für die Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen Schiene' des Bundesverkehrsministeriums festgelegt. Diese sieht in Wohngebieten vor, dass bei Überschreiten der Lärmsanierungsgrenzwerte zum Schutz der umliegenden Gebäude Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden können. Nach den Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes sind diese Lärmsanierungsgrenzwerte von 67 / 57 dB(A) tags / nachts an der 1. Hausreihe entlang der Bahnstrecke 5566 überschritten.

Vom Bundesverkehrsministerium wurde der Abschnitt von München-Neulustheim km 7,1 bis München-Feldmoching km 15,2 im Sanierungsabschnitt 227 im Gesamtkonzept der Lärmsanierung in Anlage 1 des Gesamtkonzepts aufgenommen. Auch über den km 15,2 hinaus wird die Ortslage Feldmoching untersucht. Die Strecke 5566 München-Feldmoching - München-Nord von Bahn km 0,0 (Bf Feldmoching) bis 3,0 (Einmündung in die Strecke 5560 Güternordring) wurde Ende 2016 ergänzend in diesen Abschnitt 227 neu mit aufgenommen. Die Straßenzüge Löwenzahnweg, Bocksdornstraße, Berberitzenstraße, Lerchenauer Straße und Franz-Fackler-Straße befinden sich in diesem Sanierungsabschnitt und werden bei dessen Bearbeitung mit betrachtet. Ergänzend dazu werden voraussichtlich auch die Straßenzüge Wilhelmine-Reichard-Straße, Am Erdbeerschlag, Heidelerchenstraße und Gundermannstraße untersucht.

In der aktuellen Phase gibt es noch keine schalltechnischen Untersuchungen und keine Planungen zu einzelnen Ortslagen. Somit liegen noch keine Erkenntnisse vor, welche Lärmsanierungsmaßnahmen an den genannten Straßenzügen umgesetzt werden könnten. Gemäß dem Gesamtkonzept der Lärmsanierung wurden die letzten 13 Jahre erfahrungsgemäß nur in rund einem Drittel der sanierten Bereiche aktive Maßnahmen in Form von Schallschutzwänden errichtet. In den Bereichen, in denen keine aktiven Maßnahmen umgesetzt werden, z. B. aus Gründen des Denkmalschutzes, des Landschaftsbildes oder weil das im Anhang zur Förderrichtlinie geforderte Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht erreicht wird, kommen passive Schallschutzmaßnahmen (i.d.R. Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter) zum Einsatz.

Die Strecke 5570 wurde im Zusammenhang der Strecke 5560 untersucht, hier sind keine Maßnahmen zur Lärmsanierung vorgesehen.

Die prognostizierten 48 Züge auf der Strecke 5566 sollen vor und nach der Wiederinbetriebnahme der Feldmochinger Kurve vorerst gleich bleiben. Allerdings würde die Inbetriebnahme der Feldmochinger Kurve derzeit ermöglichen, dass ca. 19 der genannten 48 Züge weniger umwegig (entweder Rangieren/Umkoppeln auf dem Güternordring oder komplette Umrundung der Innenstadt über den sogenannten Südring) durch das Stadtgebiet geleitet würden, weshalb die Wiederinbetriebnahme der Feldmochinger Kurve auch im Sinne der Stadt ist (vgl. Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 05735).

Ein anderes Bild ergäbe sich aber unter Umständen, wenn im Planfeststellungsverfahren zeitlich weiterreichende Prognosen zu Grunde gelegt würden, die aufzeigen, dass durch die neue Stellwerkstechnik zusätzliche Zugzahlen ermöglicht werden. Dies könnte ggf. Auswirkungen nicht nur auf das nähere Umfeld der Weiche, sondern auf die gesamte Strecke 5570/5566 haben. Ob dies der Fall sein wird, bleibt abzuwarten.

4.3. Fazit

Nach dem vorliegenden Sachverhalt besteht somit kein Anspruch auf eine Lärmvorsorge oder eine Lärmsanierung. Unter Umständen könnte sich allerdings aus dem unter Ziffer 2. dargestellten Planfeststellungsverfahren neue Anhaltspunkte für weitergehende Forderungen ergeben. Dieses Verfahren sollte daher abgewartet werden.

Eine Lärmsanierung durch die Landeshauptstadt München ist nicht möglich, da sie nicht der Baulastträger für die Strecke 5570/5566 ist.

Außerdem wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Zugzahlen anfordern, die über das Jahr 2025 hinausgehen (siehe Ziffer 3.). Liegen diese vor, kann eine abschließende Beurteilung des Sachverhaltes erfolgen.

5. Erneuerung Bahnübergang in der Wilhelmine-Reichard-Straße

Wie bereits bei Ziffer 2. erläutert, bedarf es in jedem Fall weiterer Maßnahmen bei der notwendigen technischen Umgestaltung des Bahnübergangs. Dieser sollte nach den Planungen der DB mit der erneuerten Stellwerkstechnik 2022/23 spätestens 2025 in Betrieb gehen. Die DB hatte hierzu mit Schreiben vom 10.08.2017 angefragt, ob der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung möglich ist.

Das musste verneint werden, da eine Höhenfreimachung aus städtischer Sicht zwar einen Vorteil hinsichtlich des Lärmschutzes hätte, weil die Lärmschutzwand im künftigen Planfeststellungsumgriff geschlossen, also ohne Durchlass für den Autoverkehr, gebaut werden könnte. Das würde sich aber nur für den kleinen Bereich im Umfeld des Bahnübergangs auswirken. Eine weiträumige Verbesserung würde nur eine Tieferlegung der Bahnstrecke mit sich bringen, weil diese neben der Troglage auch als wesentliche Änderung der Bahnstrecke gelten könnte und somit einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz auch an den Rampenenden nach sich zöge.

Da aus Kostengründen aber voraussichtlich die Straße unter den ebenerdigen Schienen durchgeführt werden müsste, hätte die Höhenfreimachung keinen Vorteil für das weiter nördlich gelegene Wohnviertel Lerchenau entlang der Strecke 5566. (Bei dieser Variante müsste die Erschließung der Berberitzenstraße von Norden aus sichergestellt werden.) Der geringe Vorteil beim Lärmschutz würde aber in Relation zu den Kosten allein keine Höhenfreimachung rechtfertigen, so dass vor allem verkehrliche Gründe für eine solche Investition herangezogen werden müssten. Eine verkehrliche Einschätzung hat allerdings ergeben, dass die dafür notwendigen verkehrlichen Gründe nicht in dem erforderlichen Umfang vorliegen. Entlang der Strecke 5566 verkehren nach mündlichen Aussagen der Deutschen Bahn ca. 30 Güterzüge am Tag. Die hieraus resultierenden Schrankenschließzeiten sind nicht genau bekannt, angesichts von 30 Zugbewegungen in 24 Stunden ist hier von nur kurzzeitigen Schließungen auszugehen. Zudem weist die Wilhelmine-Reichard-Straße mit ca. 5.500 Kfz/24h (2016) eine im Vergleich mit der Lerchenauer Straße oder der Feldmochinger Straße nur eine untergeordnete Verkehrsbelastung auf. Zudem sind an diesen Bahnübergängen die Schrankenschließzeiten infolge des zusätzlichen Regional- und S-Bahn-Verkehrs deutlich höher.

Eine andere Entscheidung könnte nur dann in Betracht kommen, wenn Zugzahlen und Schrankenschließzeiten vorhanden wären, die einen größeren Prognosezeitraum als 2025 aufweisen und z. B. Veränderungen im Rahmen des Brennernordzulaufs berücksichtigen. Die heutigen Schrankenschließzeiten und eine mögliche Erhöhung mit der bis 2025 prognostizierten Zugzahlen rechtfertigen keine Höhenfreimachung.

Wie erwähnt, hat der Bahnübergang Lerchenauer Straße (Staatsstraße 2342) eine deutlich höhere Verkehrsbelastung als die Wilhelmine-Reichard-Straße. Aus verkehrlicher Sicht wäre daher ein höhenfreier Ausbau des Bahnübergangs Lerchenauer Straße mit der Güterbahnstrecke zu priorisieren. Eine Höhenfreimachung nur der Wilhelmine-Reichard-Straße ohne die Lerchenauer Straße wäre nicht vermittelbar. Bei möglicherweise künftig steigenden Zugzahlen an der Feldmochinger Kurve ist zu überlegen, dem Stadtrat zu gegebener Zeit ein Gesamtpaket mit den genannten Kreuzungspunkten vorzulegen.

6. Anträge

a) Geplanter S-Bahnverkehr auf dem Gütergleis 5566 /

Feldmochinger Kurve - Lärmschutz

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01410

der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 24 Feldmoching-Hasenberg vom 30.03.2017

Die Bürgerversammlung fordert in ihrem Antrag, dass die Landeshauptstadt München im Falle einer Nutzung der Strecke 5566 durch den ÖPNV für einen Lärmschutz mittels beidseitiger Lärmschutzwand von mindestens 2,50 m Höhe sorgt (unabhängig ob durch DB oder Landeshauptstadt München finanziert), der vor Inbetriebnahme dieses Gleises durch den ÖPNV fertiggestellt ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01410 wie folgt Stellung:

Wie unter 4. dargestellt, besteht keine Zuständigkeit der Landeshauptstadt München, und die DB ist gesetzlich nur bei einer wesentlichen Änderung der Strecke verpflichtet, für Lärmschutz zu sorgen. Es bleibt aber abzuwarten, wie die Untersuchung bei der vorgesehenen freiwilligen Lärmsanierung der DB AG ausfallen wird, vgl. dazu Ziffer 4.2. Wie dort dargestellt würden sich die Chancen auf aktiven Schallschutz bei einer wesentlichen Erhöhung der Zugzahlen erhöhen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01410 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 24 Feldmoching-Hasenberg vom 30.03.2017 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

b) Lärmschutz entlang Gütergleis 5566 - Bahnlärm

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01411

der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 24 Feldmoching-Hasenberg vom 30.03.2017

Die Bürgerversammlung fordert in ihrem Antrag, dass die Landeshauptstadt München selbst für einen angemessenen Lärmschutz entlang der Strecke 5566 sorgt und die Kosten trägt, sollten die Bemühungen um einen Lärmschutz durch die DB wirkungslos

bleiben und die Stadt gleichzeitig keine Rechtsmittel einlegt.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 01411 wie folgt Stellung:

Wie unter 4. dargestellt, ist die Landeshauptstadt München nicht zuständig für Lärmvorsorge- oder Lärmsanierungsmaßnahmen an Verkehrswegen, die nicht in der Baulast der Stadt liegen. Somit bliebe wie von der Bürgerversammlung vorgeschlagen die Möglichkeit einer freiwilligen Leistung. Da es im Stadtgebiet viele Orte gibt, an denen sich die Anwohnerinnen und Anwohner einen (besseren) Lärmschutz wünschen, würde damit aber ein Präzedenzfall geschaffen, dessen Folgen die Landeshauptstadt München nicht finanzieren kann.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01411 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 24 Feldmoching-Hasenberg vom 30.03.2017 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

Das Kreisverwaltungsreferat, das Baureferat und die Stadtwerke München haben Abdruck erhalten.

7. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 10 Moosach und 11 Milbertshofen-Am Hart wurden gemäß § 13 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben der Vorlage zugestimmt.

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24 Feldmoching-Hasenberg wurde gemäß § 13 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 3).

Der BA 24 möchte, dass die Trassenhistorie des Gütergleises Bahnhof Feldmoching – Güterbahnhof Milbertshofen aufgearbeitet wird, da Zweifel bestünden, ob alle Teile der Strecke planfestgestellt sind.

Zudem kann der BA 24 die prognostizierten Zugzahlen (49 Züge) nicht nachvollziehen, denn diese Zahlen seien bereits heute erreicht. Es solle deshalb neben dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die DB AG angeschrieben werden.

Des Weiteren fordert der BA 24, dass die Landeshauptstadt München einen aktiven Schallschutz aus eigenen finanziellen Mitteln errichten lässt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt dazu wie folgt Stellung:

Hinsichtlich der Trassenhistorie verweisen wir auf Ziffer 2 des Vortrages der Referentin. Weitergehende Aussagen hierzu sind derzeit nicht möglich. Eine Anfrage beim Eisenbahn-Bundesamt hat ergeben, dass dieses keine Aussage zur Genehmigungshistorie der Strecke treffen kann, da es nur über Planunterlagen und

Genehmigungen verfügt die ab 1994 nach § 18 AEG erlassen wurden.

Für die Strecke 5566 führt das Eisenbahn-Bundesamt aber aus, dass diese selbst dann hinreichend legitimiert bzw. bestandsgeschützt ist, wenn ein Planfeststellungsbeschluss nicht ersichtlich wäre. Voraussetzung hierfür wäre nach der Rechtsprechung, dass die betreffende Bahnstrecke – wie vorliegend – für den Verkehr gewidmet ist und für einen sehr langen Zeitraum für den Bahnverkehr tatsächlich genutzt worden ist. Das Eisenbahn-Bundesamt verweist hierzu auf das Urteil des SächsOVG vom 05.03.2014, Az. 1 C 28/11, welches wiederum auf BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, Az. 11 A 23.98, verweist.

Parallel liegt dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 14-20 / E 01932 zur Trassenhistorie der Strecke 5566 vor. Hierzu werden aktuell Informationen gesammelt und es wurde eine Fristverlängerung beantragt. Der Stadtrat wird nach Vorlage sämtlicher Informationen unterrichtet.

Bezüglich der Zugzahlen wird auf Ziffer 1 des Antrages der Referentin verwiesen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für aktuelle Zugzahlen unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklungen einsetzen. Die DB AG selbst ist nicht mehr Herausgeberin der Zugzahlen (vgl. 3. des Vortrages der Referentin).

Eine Zuständigkeit der Landeshauptstadt München bezüglich einer Lärmsanierung liegt nicht vor (vgl. 4. des Vortrages der Referentin). Das Ergebnis der vorgesehenen freiwilligen Lärmsanierung der DB AG sollte abgewartet werden (siehe 4.2. des Vortrages der Referentin).

Der Korreferentin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, sich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für aktuelle Zugzahlen über das Prognosejahr 2025 hinaus einzusetzen, die bereits die künftigen Entwicklungen wie Brennerbasistunnel und den viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen berücksichtigen.
2. Die Landeshauptstadt München spricht sich bei der Erneuerung des Bahnübergangs in der Wilhelmine-Reichard-Straße für die Beibehaltung der höhengleichen (ebenerdigen) Variante aus.
Sollten noch während der Planungsphase neue Prognosen über Zugzahlen (vgl. Antragspunkt 1) eine Höhenfreimachung nahelegen, wird der Stadtrat erneut mit der Thematik befasst.

3. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01410 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 24 Feldmoching-HasenbergI vom 30.03.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
4. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01411 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 24 Feldmoching-HasenbergI vom 30.03.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dieter Reiter
Oberbürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II - BA (6)
3. An die Bezirksausschüsse 10, 11, 24
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
6. An die Stadtkämmerei
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An die MVV GmbH
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 2

12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I, I/01 BVK, I/1, I/31-2, I/32-3
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA III
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
16. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I/11-1
zum Vollzug des Beschlusses.

Am.....

Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3