



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

**Eisenbahn-Bundesamt**

per Email an:  
ScopingPA-Truderinger-Kurve-ABS38@eba.bund.de

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
HA I Stadtentwicklungsplanung PLAN-HAI-11-1**

per E-Mail an:  
plan.step-pfv@muenchen.de

**Vorsitzender  
Stefan Ziegler**

**Privat:**

Telefon: 0172/ 894 33 34  
Telefax: (089) 4 39 87 115  
E-Mail: ba@ziegler-muc.de

**Geschäftsstelle Ost:**

Friedenstraße 40  
81660 München  
Telefon: (089) 233 - 61490  
Telefax: (089) 233 – 989 61490  
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 14.12.2021

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen  
65139-651pu/011-2021#003

Unser Zeichen  
9.1.5 - 12/21

**Stellungnahme des Bezirksausschuss 15  
Scoping-Verfahren Truderinger-Kurve ABS 38**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) gibt gem. §13. Abs.2 i.V.m. §20 BA-Satzung vorab als Eilentscheidung folgende Stellungnahme ab. Diese erfolgt im Rahmen der Online-Konsultation im Rahmen der Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen für eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Bauvorhaben (Scoping Verfahren) „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, Planungsabschnitt Truderinger Kurve“, Bahn-km 0,0 bis 1,4 der Strecke 5618 München - Simbach in der LH München und der Gemeinde Aschheim (Geschäftszeichen: 65139-651pu/011-2021#003)

**Vorbemerkung:**

Der BA15 hält fest, dass es keine sachliche Begründung gibt, das Projekt Truderinger Kurve dem Projekt ABS38 München - Mühldorf - Freilassing zuzurechnen, wie es im Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) festgelegt wurde. Die Truderinger Kurve ist vielmehr dem Brenner-Nordzulauf zuzurechnen. Der BA vermutet daher, dass auf diesem Weg für die TK Verfahrensbeschleunigungen unter Zuhilfenahme des für die ABS38 gültigen MgvG-Gesetzes erreicht werden sollen. Dies ist jedoch ein rein formal-taktischer Grund, kein sachlicher.

**Der BA15 Trudering-Riem unterstützt die zahlreichen und aus Sicht des BA15 berechtigten Einwände der lokalen BI Anwohner TDKS bzw. ETG Thomas-Hauser-Str. 33-65, insbesondere:**

- 1) kritisiert der BA die separierte Betrachtungsweise / das separierte Verfahren für die Truderinger Kurve aufgrund der zahlreichen Verflechtungen / Schnittmengen mit den Projekten „Ausbau (Bahn)Knoten München (Ost)“, „Truderinger Spange (2gleisiger Ausbau Trudering-Zamdorf-Daglfing“, „Ausbau Bhf. Trudering“ und „Daglfinger Kurve“

**Es besteht die Notwendigkeit einer gesamthaften Betrachtung; eine künstlich/willkürlich separierten Planfeststellungsverfahren, die isolierte/irreführende Fakten bzw. Zwangsläufigkeiten schaffen, ist unbedingt zu vermeiden.**

- 2) Es besteht Unverständnis, dass mit offenkundig veralteten / an den Planungsrealitäten des BBT/Brenner Nordzulaufs vorbeigehenden Verkehrsmengen/prognostizierten Zug/SGV-Zahlen des BVWP 2030 vs. der u.a. erst kürzlich aktualisierte Infos / Zahlen aus den Verkehrsstudien der Brenner Corridor Platform bzw. den Zahlen aus dem Raumordnungsverfahren der ROB zur Findung der Trasse des Brenner-Nordzulaufs im Inntal (2020/21), gearbeitet wird und werden darf.  
**Notwendigkeit einer aktualisierten = korrekten und nicht offenkundig veralteten = faktisch falschen Planungsgrundlage**
- 3) Der BA fordert eine Überprüfung des Variantenentscheids aus dem Herbst 2020, in dem auf die vielfach vorgetragenen Einwände von Anwohner\*innen und LHM nicht oder nur ungenügend und mit unrichtigen Tatsachenbehauptungen eingegangen wurde und eine teils schlicht nicht nachvollziehbare Abwägungen gegen die Bürger-Varianten, wie die höchst unterschiedliche bzw. widersprüchliche Gewichtung/naturschutzrechtlichen Einordnung der Freifläche am Hüllgraben nördlich des Schienenstrangs Ostbhf.-Riem, den tatsächlichen Planungsstand eines zu erweiternden/neuen Betriebswerks Steinhausen, oder die unterlassene Prüfung einer Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle (die laut Freistaat Bayern durchaus denkbar wäre).
- 4) Weiterhin kritisiert der BA die erst nach dem Entscheid des BMVI für die Variante A0 und vorbei an jeder Öffentlichkeit aus dem Hut gezauberte neue Amtsvariante A1 (samt der damit verbundenen massiven Eingriffe in die Schatzbogenbücke und die Privatgrundstücke an der Heltauerstr., die aufgrund der zeitlichen Abfolge nicht im Variantenentscheid berücksichtigt wurden)  
**Einer transparente Wiederholung / neuerliche Durchführung des gesamten Variantenentscheids unter Berücksichtigung der verschiedenen genannten, bekannten und mittlerweile bestätigten Fakten/Kosten der Variante A1 ist aus Sicht des BA15 Trudering-Riem auch rechtlich geboten.**
- 5) Die DB Netz AG hat nachweislich mit veralteten Plänen gearbeitet und den Antrag beim EBA eingereicht, da in den vorgelegten Plänen die schon seit einigen Jahren bestehende Wohnbebauung an der Thomas-Hauser-Straße 33-65 nicht enthalten ist, obwohl eine massive Betroffenheit für die dort wohnenden aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahmen besteht.
- 6) Der BA verwehrt sich gegen die nachrangige Priorisierung des „Schutzguts Mensch“ die mit dem „Gebots der Sparsamkeit“.  
Diese Begründung steht im Widerspruch des vergleichsweise dicht besiedelten Planungsgebiets zur Herangehensweise an die spätestens seit 2021 bekannten lokalen Bedürfnisse und Kosten bei der Trassenauswahl im Raum Rosenheim/Inntal.  
**Hier fordert der BA erneut eine vergleichbare und angemessene Herangehensweise im Bereich der TDKS.**

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stefan Ziegler  
Vorsitzender