



Landeshauptstadt
München
Oberbürgermeister

Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80331 München

Dieter Reiter

Bundesminister für Digitales und Verkehr
Herrn
Dr. Volker Wissing
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Datum
05.04.2023

Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs im Großraum München
- Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen
- Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie zweigleisiger Ausbau Trudering – Daglfing

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

der Großraum München wird in Zukunft durch die deutliche Zunahme des Schienengüterverkehrs stark belastet werden, so dass entsprechende Gegenmaßnahmen ergriffen werden müssen. Hierzu habe ich bereits mehrfach an Ihren Vorgänger geschrieben, zuletzt mit Schreiben vom 06.07.2020 und 18.12.2020 (Anlagen 1 und 2), welche leider unbeantwortet geblieben sind.

Ich möchte Ihnen daher kurz den aktuellen Sachverhalt sowie die Kritikpunkte und Forderungen der Landeshauptstadt München zu den laufenden Planungen darlegen.

Für alle Bahnprojekte im Münchner Norden ist vorab anzumerken, dass es nicht nachvollziehbar ist, dass Variantenuntersuchungen auf der Grundlage von Zugzahlen, die nicht im Ansatz die aus dem künftigen Brennerbasistunnel resultierende Zunahme des Güterverkehrs abbilden, durchgeführt werden. Ich darf mich diesbezüglich auf das Schreiben Ihres Vorgängers vom 06.04.2020 beziehen, in dem ausgeführt wird, dass zwei Drittel der Züge, die über den Brenner verkehren werden, den Knoten München anfahren und keine großräumige Umfahrungsmöglichkeit besteht. Die Güterzüge werden also nicht am Ende der Ausbaustrecke des Brenner-Nordzulaufs stehen bleiben, sondern im Streckennetz über München weitergeführt. Des Weiteren zeigen die im Oktober 2021 veröffentlichten Zahlen der Brenner Corridor Platform-Studien, dass es bis zu den Jahren 2030 bzw. 2040 zu einer enormen Zunahme beim Güterschienenverkehr kommen wird. Eine umgehende Anpassung der Zugzahlen für die laufenden Planungen ist daher bereits jetzt unerlässlich.

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 089 233-
Telefax: 089 233-

Die immer wieder gehörte Antwort, dass auf die Zugzahlen des jetzt noch gültigen Bundesverkehrswegeplans abzustellen ist, halte ich weiterhin nicht für akzeptabel. Ich betone diesbezüglich noch einmal, dass den Bürger*innen und der Landeshauptstadt München nicht vermittelbar ist, dass bei den Planungen weiterhin überholte Zugzahlen zugrunde gelegt werden, obwohl feststeht, dass diese Zahlen nicht nur überholt und viel zu niedrig sind, sondern bereits aktuellere verfügbar sind.

Hinsichtlich der neuen Zugzahlen ist es für mich im Übrigen unerlässlich, nicht auf den Zeitraum 2040 abzustellen, sondern auf realistische Prognosezahlen für den Prognosehorizont 2050, da nur so die Zugzahlen nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels, die Umsetzung der im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung aufgeführten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport und die Umsetzung des Bundesprogramms "Zukunft Schienengüterverkehr" hinreichend berücksichtigen werden können.

Des Weiteren ist zu beachten, dass eine Anpassung der Zugzahlen zu einer wesentlich besseren Akzeptanz der Projekte und Planungen in der Bevölkerung sorgen würde. Aus den Schreiben und Anträgen, die ich und die gesamte Stadtverwaltung erhalten, ist dies einer der zentralen Kritikpunkte.

Zu den einzelnen Projekten möchte ich ergänzend Folgendes anmerken:

1. Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen

Bezüglich des viergleisigen Ausbaus Daglfing – Johanneskirchen fordert die Landeshauptstadt München aus städtebaulichen, verkehrlichen und stadtklimatischen Gründen sowie aufgrund des verbesserten Lärmschutzes für die Anwohner*innen bereits seit Jahren, dass der Ausbau nur mittels Tunnel erfolgen kann. Hierzu hat sich der Münchner Stadtrat in seiner Vollversammlung am 21.10.2020 auch die Beschreitung des Rechtsweges bei einem oberirdischen Ausbau vorbehalten.

Um die Belange der (künftigen) Bewohner*innen berücksichtigen zu können sowie Verzögerungen bei den Planungen zu vermeiden, ist der Münchner Stadtrat deshalb in Vorleistung gegangen und hat in seiner Vollversammlung am 21.10.2020 beschlossen, die Kosten der Feinplanung für die Tunnellösung beim viergleisigen Ausbau dieser Strecke zu übernehmen. Diese Zuwendungsvereinbarung wurde Ende 2021 um eine Einbeziehung des Kreuzungsbauwerkes Engelschalking erweitert. Somit ist für Bürger*innen eine optimale Verknüpfung der S-Bahn mit einer möglichen zukünftigen U-Bahnstation gewährleistet.

Weiterhin wurde der Landeshauptstadt München im Rahmen der bisherigen Fein-Variantenuntersuchung durch die Deutschen Bahn Netz AG mitgeteilt, dass die drei S-Bahnstationen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen im Bestand nicht barrierefrei ausgebaut seien und für die Bauzeit das Gebot gelte, den Status Quo nicht zu verschlechtern. Auf dieser Grundlage sieht die DB Netz AG für beide Varianten während der Bauzeit keinen barrierefreien Zugang zu den drei Stationen vor.

Die Anwohner*innen warten schon viele Jahre auf einen barrierefreien Ausbau und werden immer wieder auf den viergleisigen Ausbau vertröstet. Diese erneute Verzögerung ist für die Landeshauptstadt München nicht akzeptabel, da für eine Bauzeit von voraussichtlich 6 Jahren (ebenerdiger Ausbau) bzw. 12 Jahre (Tunnel) viele Benutzer*innen der S-Bahn vom S-Bahnanschluss weiterhin ausgeschlossen sind. Dies ist umso ärgerlicher, weil sich dieser Zustand in der Praxis tatsächlich als Verschlechterung erweist, da die Station Engelschalking aktuell mittels Rampe erreichbar ist und somit in gewisser Weise bereits aktuell „barrierefrei“ ist.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat mich daher beauftragt, eine Barrierefreiheit der drei Stationen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen während der Bauzeit auf Kosten des Bundes einzufordern.

Zudem wird der Bahnhof Johanneskirchen in den nächsten Jahren durch die Inbetriebnahme der Tram Johanneskirchen bzw. Tram Nordtangente eine zunehmende Bedeutung insbesondere als Knotenpunkt für den Umstieg zum Flughafen / in die Münchner Innenstadt erreichen. Daher fordert die Landeshauptstadt München schnellstmöglich einen (provisorischen) barrierefreien Ausbau.

Die Planungen in der aktuell laufenden Fein-Variantenuntersuchung sollen nach unserem Kenntnisstand im Jahr 2023 abgeschlossen sein, so dass zeitnah eine Lösung der Themen erforderlich ist. Liegen die Ergebnisse vor, halte ich es für dringend erforderlich, dass wir hier gemeinsam zu einer tragfähigen Lösung gelangen. Dazu sollten dann, auch unter Beiziehung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr weitere Gespräche geführt werden.

2. Daglfinger und Truderinger Kurve sowie zweigleisiger Ausbau Trudering - Daglfing

Mit Schreiben vom 18.12.2020 habe ich Ihrem Vorgänger mitgeteilt, dass für die Landeshauptstadt München unverständlich ist, dass keine Auseinandersetzung und Berücksichtigung der von den Stadträten*innen sowie der im Beschluss (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01628) vorgebrachten Einwände erfolgte. Dies gilt insbesondere deshalb, da die Überprüfung der vorgelegten Unterlagen zur Variantenuntersuchung durch die Landeshauptstadt München zu dem Ergebnis kam, dass eine abschließende Festlegung auf eine Vorzugsvariante nicht möglich ist und auch der Freistaat Bayern gerade im Hinblick auf die Prüfung der Verlegung der KFZ-Verwahrstelle seine Unterstützung zugesagt hatte.

Zwischenzeitlich haben der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München nach intensiver Suche einen möglichen Ersatzstandort ausgemacht. Trotz der fortgeschrittenen Zeit halte ich es weiterhin für geboten, gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen, die für die Bürgerinnen und Bürger einen besseren Lärmschutz gewährleisten. Ich habe daher meine Verwaltung gebeten, nochmals mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in Abstimmung zu treten.

Zusammengefasst bekräftige ich weiterhin die Forderung nach einer Aufhebung der Variantenentscheidung und eine weitergehende Untersuchung aller Varianten, bzw. eine neue Variantenentscheidung unter der Prämisse, dass die Kfz-Verwahrstelle verlegt wird.

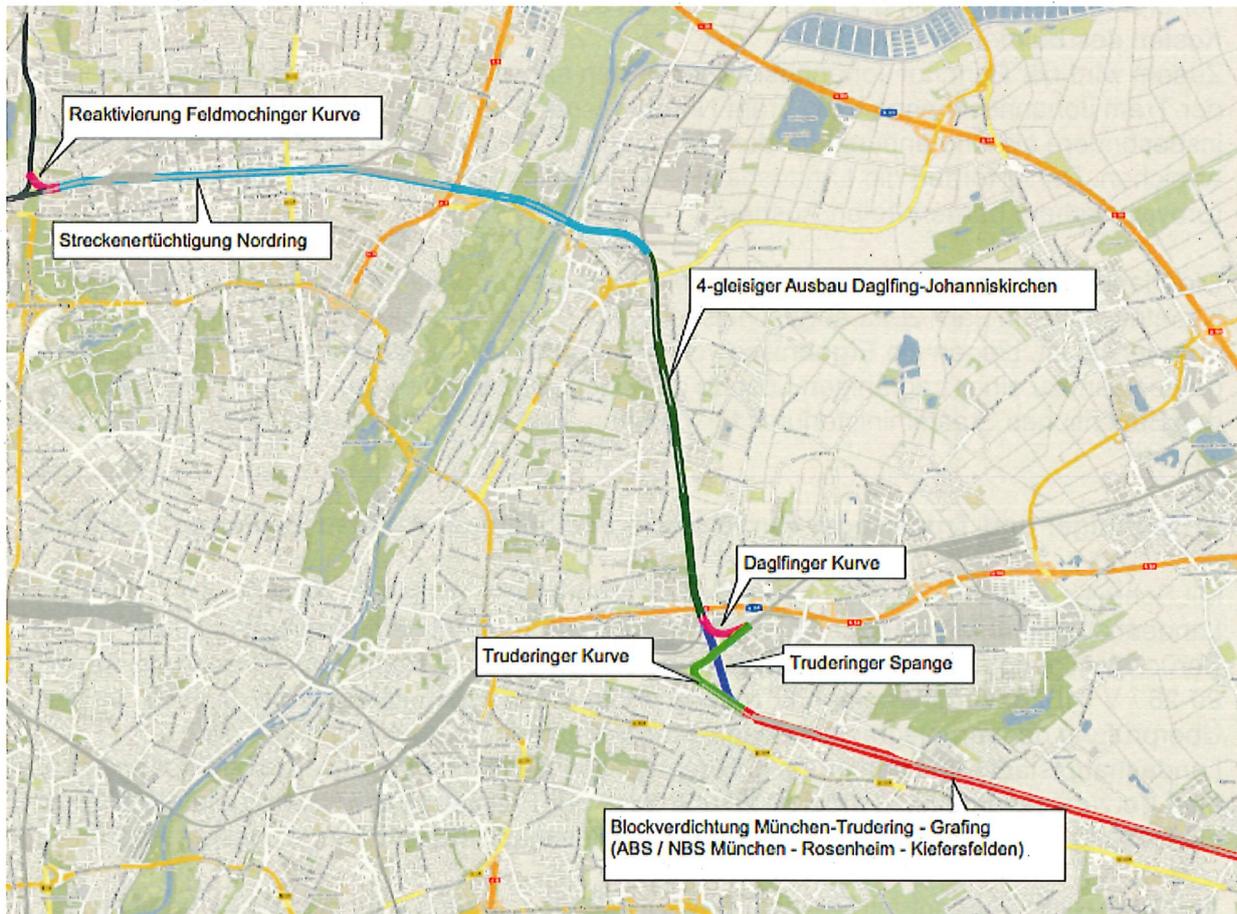
3. Gleichbehandlung aller betroffenen Münchner Bürger*innen: Anspruch auf Lärmvorsorge auch für die Streckenabschnitte, die ohne erheblichen baulichen Eingriff ertüchtigt werden (übergesetzlicher Lärmschutz)

Im Zusammenhang mit den bereits erwähnten Vorhaben ist auch die Realisierung des Brenner-Nordzulaufs zu sehen, bei der die Deutsche Bahn AG mit den Planungen zum Ausbau und zur Ertüchtigung der Bahnstrecken im Münchner Osten und Norden begonnen hat.

Der Ausbau der Strecken auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München erfolgt dabei nicht in einem Gesamtverfahren, vielmehr werden einzelne Teilstücke in getrennten Verfahren überplant (siehe Grafik 1):

- Blockverdichtung München-Trudering - Grafing
- Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und zweigleisiger Ausbau Trudering - Daglfing
- 4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen
- Streckenertüchtigung Nordring

- Reaktivierung Feldmochinger Kurve



Grafik 1: Ausbaumaßnahmen und Streckenertüchtigungen im Münchner Norden und Osten

Gemeinsam ist den Planungsräumen, dass in allen Abschnitten eine deutliche Steigerung der Zugzahlen angestrebt wird. Die je nach Planungsraum unterschiedlichen baulichen Eingriffe können dazu führen, dass entlang der sich im Gebiet der Landeshauptstadt München befindlichen Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden.

In den Abschnitten, in denen sich aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffs in die Strecke eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt (z.B. 4-gleisiger Ausbau Daglfing-Johanniskirchen), ist die Deutsche Bahn AG gesetzlich verpflichtet, Maßnahmen zur Lärmvorsorge zur Einhaltung der (strengen) Grenzwerte der 16. BImSchV umzusetzen. In den Abschnitten, in denen die Erheblichkeitsschwelle nicht erreicht wird (z.B. Reaktivierung der Feldmochinger Kurve, Streckenertüchtigung Nordring sowie Streckenertüchtigung Grafing - München-Trudering), besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge, so dass die Deutsche Bahn AG allenfalls freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen umsetzen wird.

Dies würde zu dem unbilligen Ergebnis führen, dass entlang der sich im Gebiet der Landeshauptstadt München befindlichen Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden und die Bürger*innen in unterschiedlichem Maß vor Bahnlärm geschützt werden.

Nachdem in allen Planungsräumen mit einer erheblichen Steigerung der Zugzahlen zu rechnen ist, wird diese Ungleichbehandlung der Bevölkerung und den Stadtteilgremien nur schwer vermittelbar sein. Daher fordert die Landeshauptstadt München, dass die zu ertüchtigenden Bestandsstrecken mit geringen Lärmschutz-Ansprüchen (z.B. Grafing – München-Trudering; Feldmochinger Kurve) aus Gründen der Gleichbehandlung wie die sich anschließenden Ausbaustrecken behandelt werden.

Konkret fordert die Landeshauptstadt München:

- Ganzheitlicher Ansatz / übergesetzlicher Lärmschutz:
Einheitliche Umsetzung von qualitativ hochwertigen Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV auf allen Bahnstrecken im Münchner Osten und Norden, die im Zusammenhang mit der Realisierung des Brenner-Nordzulaufs überplant werden – unabhängig davon, ob der jeweilige Streckenabschnitt neu gebaut, wesentlich geändert oder lediglich ertüchtigt wird.

Unabhängig von den obenstehenden Ausführungen wäre es die bessere Alternative, den **Zulauf zum Brennerbasistunnel nicht durch München, sondern um München herum zu leiten**. Dies hätte den Vorteil, dass der Ballungsraum München nicht tangiert wird. Aufgrund der geringeren Einwohnerdichte entlang der unten vorgeschlagenen Strecken wären weniger Menschen den hohen Lärmbelastungen durch Bahngüterverkehr ausgesetzt, Gefahrgut würde durch weniger dicht besiedeltes Gebiet befördert werden. Aus Sicht der Landeshauptstadt München sind die folgenden Alternativen nochmals eingehend zu untersuchen:

- Streckenführung des Güterverkehrs östlich über Rosenheim, Mühldorf, Landshut
- Streckenführung des Güterverkehrs zwischen Haar und Karlsfeld auf der Trasse entlang der A 99

Insgesamt ist zu beachten, dass es sowohl für München als auch für den gesamten Großraum der Metropolregion um die verkehrliche Infrastruktur der nächsten Jahrzehnte geht. Mir ist daher sehr daran gelegen, zu den hier angesprochenen Aspekten und zur Frage der Finanzierung der Tunnelvariante mit dem Bund und den übrigen Akteuren eine akzeptable Lösung zu finden.

Herr Staatsminister Bernreiter und der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, Herr Josel, haben einen Abdruck dieses Schreibens erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

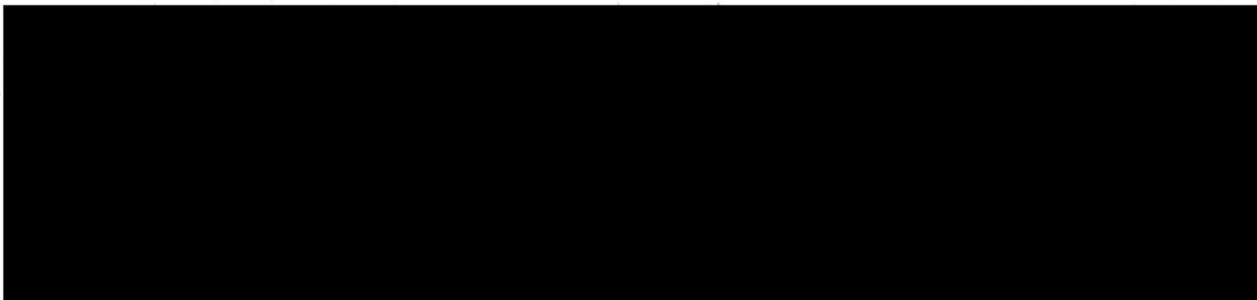


Dieter Reiter

Anlagen

Schreiben an Herrn Scheuer vom 06.07.2020

Schreiben an Herrn Scheuer vom 18.12.2020



Dieter Reiter

Herrn Bundesminister
Andreas Scheuer, MdB
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Datum
06.07.2020

Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing-Johanneskirchen
Ihr Schreiben vom 06.04.2020

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben vom 06.04.2020, mit dem Sie mitgeteilt hatten, dass der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen im Bundesverkehrswegeplan 2030 als oberirdische Variante bewertet ist und die Landeshauptstadt München daher die Mehrkosten einer Tunnellösung zu tragen habe. Weiter hatten Sie dargelegt, dass die Bewertung der Bedarfsplanvorhaben des Großknotens Münchens auf den für 2030 prognostizierten Verkehrsströmen beruhen müsse. Schließlich hatten Sie mitgeteilt, dass eine „Außenkommunikation“ zu den Ausbauvarianten erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Bewertung der Grobvariantenprüfung erfolgen könne. Beziehen möchte ich mich weiter auch auf ein Schreiben der DB Netz AG vom 08.05.2020, mit dem der Landeshauptstadt München mitgeteilt wurde, dass nur die ebenerdige Trassierung als Vorzugsvariante vertieft zu untersuchen ist. In diesem Schreiben wird auch dargestellt, dass für die Projekte des Verkehrsknotens München keine parlamentarische Befassung vorgesehen sei.

Die Haltung der Landeshauptstadt München, wonach der Ausbau nur im Tunnel und keinesfalls in Form der von Seiten der DB favorisierten ebenerdigen Trasse in Frage kommt, habe ich bereits deutlich gemacht. Ich verweise insofern auf mein Schreiben vom 10.01.2020. Eine genauere Betrachtung der Grobvariantenprüfung durch die Verwaltung der Landeshauptstadt München war auch mangels ausführlicher Unterlagen noch nicht möglich, weshalb ich mir eine Analyse und Bewertung vorbehalten möchte.

Darüber hinaus bedaure ich sehr, dass Ihr Ministerium und die DB Netz AG eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung abgelehnt und die Festlegung der Grobvorzugsvariante ohne Einbindung der Bürgerschaft vorgenommen haben. Die in Ihrem Schreiben erwähnte frü-

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 233-
Telefax: 2339

Die Öffentlichkeitsbeteiligung der DB Netz AG mit ersten Gesprächen mit den Mitgliedern des Bezirksausschusses Bogenhausen sowie mit Bürgerinnen und Bürgern ersetzt die geforderte Bürgerbeteiligung leider nicht. Der Landeshauptstadt München ging es von Anfang an um die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess in einem sehr frühen Planungsstadium. Die bloße Information über den Planungsstand reicht hierfür nicht aus. Somit wurde hier die Möglichkeit vergeben, die versprochene stärkere Bürgerbeteiligung bei Großprojekten in die Tat umzusetzen. Dies gilt um so mehr, da sich die Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt München sehr engagiert einbringen und sich zum viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen bereits vor einigen Jahren eine Bürgerinitiative gegründet hat. Diese ist mit zahlreichen Schreiben und Eingaben an mich aber bekanntlich auch an die DB AG und Ihr Ministerium herangetreten.

Des Weiteren wurde der Landeshauptstadt München von der DB Netz AG mit Schreiben vom 08.05.2020 mitgeteilt, dass Ihr Haus eine parlamentarische Befassung bei diesem Projekt sowie allen anderen Projekten des Bahnknoten München nicht mehr vorsieht. Hierfür habe ich kein Verständnis.

Diesbezüglich möchte ich auf §1 Abs. 1 BUV hinweisen, der klarstellt, dass Gegenstand der BUV Verkehrsprojekte „Neu- und /oder Ausbau“ sind, die im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind. Weiterhin halte ich insbesondere die Aussage, dass es sich dabei nicht um ein neues Projekt handelt unter Verweis auf mein Schreiben vom 10.01.2020 für nicht zutreffend. Ich habe in diesem Schreiben ausgeführt, dass es bei den Projekten der DB AG in München um die verkehrliche Infrastruktur in München, aber auch des Großraums der Metropolregion der nächsten Jahrzehnte geht. Es handelt sich mithin um einen dichten Siedlungsraum, in dem Umbaumaßnahmen mit Neutrassierungen über Land gleichzusetzen sind. Zudem herrscht in München und den umliegenden Gemeinden ein enormer Zuzug, welcher die Schaffung von Wohnraum in großem Umfang erforderlich macht. Die Erweiterung der verkehrlichen Infrastruktur ist deshalb notwendig und wird von der Landeshauptstadt München auch unterstützt, jedoch muss sie auch sensibel behandelt und entsprechend begründet werden.

Die parlamentarische Befassung mit den in Planung befindlichen Projekten des Bahnknotens München ist daher absolut notwendig, um der Bevölkerung verständlich zu machen, dass dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Bundestag bewusst ist, in welchem Spannungsfeld zwischen dichter Besiedlung und Ausbau der Infrastruktur sich die Projekte bewegen und sämtliche Auswirkungen bedacht wurden. Sollten Projekte wie der viergleisige Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen, die erst in mehr als 20 Jahren realisiert werden, aufgrund des Zeitpunkts der Vorplanungen nicht unter die BUV fallen, kann ich den Unmut der Bürgerinnen und Bürger über die mangelnde Glaubwürdigkeit der Ankündigung von mehr Bürgereinbindung bei großen Infrastrukturprojekten sehr gut nachvollziehen.

Ich bin deswegen froh, dass ich über Frau MdB Claudia Tausend darüber informiert worden bin, dass auch der parlamentarische Staatssekretär Ihres Hauses, Herr MdB Enak Ferlemann, in einem Termin am 16.06.2020 mit Frau MdB Tausend und Herrn MdB Stefinger sowie einer örtlichen Bürgerinitiative angekündigt hat, die Entscheidung über die Frage der Umsetzung der Ausbauvariante nach Abschluss der Vorplanung doch dem Bundestag vorzulegen. Eine andere Entscheidung wäre bei einem solchen Projekt weder in der Öffentlichkeit vermittelbar, noch könnte ich dies akzeptieren. Eine zeitnahe Bestätigung hierzu wäre insbesondere aufgrund

der aktuellen Verhandlung der Finanzierungsvereinbarung für die zusätzliche Feinplanung der Tunnelvariante zwischen der DB Netz AG und meiner Verwaltung, aber auch für die Information des Stadtrates notwendig.

Was die Frage der weiter zu thematisierenden Zugzahlen anbelangt, bleibt unverständlich, weshalb nicht berücksichtigt wird, dass es durch den Brennerbasistunnel zu einer starken Zunahme des Schienengüterverkehrs in München kommen wird. In Ihrem Schreiben vom 06.04.2020 führen Sie selbst aus, dass 2/3 der Züge, die über den Brenner verkehren, den Knoten München anfahren werden und keine großräumigen Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Es ist somit zu erwarten, dass die Güterzüge nicht am Ende der Ausbaustrecke des Brenner-Nordzulaufs stehen bleiben, sondern im Streckennetz weitergeführt werden. Eine rasche Anpassung der der Planung zu Grunde liegenden Zugzahlen ist daher unbedingt erforderlich. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans für das Jahr 2035, es muss zusätzlich auch eine Betrachtung bis 2050 erfolgen. Dabei ist der Landeshauptstadt München der Unterschied zwischen Szenarien und der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans durchaus bewusst. Insofern möchte ich Sie erneut eindringlich bitten, auch für München eine Szenarienstudie bis 2050 zu erstellen und nach der Erstellung mit den Bürgerinnen und Bürgern und der Landeshauptstadt München über die Auswirkungen des zu erwartenden Anstiegs der Zugzahlen zu diskutieren. Auch diesbezüglich bin ich für die Aussagen Ihres parlamentarischen Staatssekretärs dankbar, der eine Prüfung dieses Anliegens auch gegenüber der Bürgerinitiative zugesagt hat.

Aufgrund der oben genannten Punkte ist die Landeshauptstadt München verpflichtet, für ihre Bürgerinnen und Bürger eine für Jahrzehnte passende Lösung beim Ausbau der Infrastruktur zu finden. Im Rahmen des im Laufe des Verfahrens anstehenden Planfeststellungsverfahrens ist die Landeshauptstadt München daher gehalten, gegebenenfalls rechtliche Schritte zu prüfen, um ihre Belange entsprechend vertreten zu können.

Der Landeshauptstadt München ist unabhängig davon primär an einer einvernehmlichen Lösung gelegen. Ich möchte deshalb nochmals betonen, dass die Landeshauptstadt München bereit ist, auch die damit verbundenen Mehrkosten **zusammen** mit dem Bund und anderen zuständigen Akteuren anteilig zu tragen, um eine fristgerechte Realisierung dieses wichtigen Abschnitts des Brenner-Nordzulaufs zu ermöglichen.

Frau Staatsministerin Schreyer hat Abdruck dieses Schreibens erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dieter Reiter



Landeshauptstadt
München
Oberbürgermeister

Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80313 München

Dieter Reiter

Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn Andreas Scheuer, MdB
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Datum
18.12.2020

Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs im Großraum München
- Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen
- Daglfinger und Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

bereits in mehreren Schreiben an Ihr Ministerium, an die Deutsche Bahn und den Freistaat Bayern habe ich darauf hingewiesen, dass der in Zukunft deutlich zunehmende Güterverkehr den Großraum München stark belasten wird und dementsprechend Gegenmaßnahmen sowohl beim viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen, als auch bei der Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange ergriffen werden müssen. Aus gegebenem Anlass möchte ich mich zu den genannten Projekten erneut äußern.

Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen

Ich nehme Bezug auf mein Schreiben vom 01.10.2020, mit dem ich dargelegt habe, dass die Landeshauptstadt München von Seiten des Bundesverkehrsministeriums ein transparenteres und stärker an den tatsächlichen Gegebenheiten orientiertes Verfahren erwartet. Der Brenner-nordzulauf ist in Südbayern schon lange ein wichtiges Thema, das die Bevölkerung stark bewegt. In München wird die zum Bahnknoten München gehörende Strecke des viergleisigen Ausbaus der Trasse Daglfing-Johanneskirchen intensiv diskutiert, zumal sie als Gütertrasse für den Brenner-nordzulauf von essentieller Bedeutung ist.

Um die Belange der Bewohner*innen berücksichtigen zu können, ist der Münchner Stadtrat inzwischen in Vorleistung gegangen und hat in seiner Vollversammlung am 21.10.2020 be-

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 2339-
Telefax: 2339-

schlossen, die Kosten der Feinplanung für die Tunnellösung beim viergleisigen Ausbau dieser Strecke zu übernehmen. Durch das Engagement der Landeshauptstadt München wird somit trotz der Entscheidung des Bundes, nur die ebenerdige Variante weiterzuverfolgen, am Ende der Feinplanung neben der Amtslösung auch die von der Stadt München präferierte Tunnelvariante vorliegen.

Der Münchner Stadtrat hat in diesem Zusammenhang in seiner Vollversammlung am 21.10.2020 einstimmig den beiliegenden Beschluss gefasst (s. Anlage 1), aus dem ich hier in Teilen zitieren darf:

- *Der Stadtrat bekräftigt das Ziel, einem viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen nur im Tunnel zuzustimmen. Hinsichtlich einer oberirdischen Lösung behält sich der Stadtrat die Beschreitung des Rechtsweges vor.*
- *Der Oberbürgermeister wird beauftragt, weiterhin mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zu verhandeln, um eine faire Kostenverteilung für eine Realisierung der Variante Tunnel zwischen Bund, Land und Stadt zu erwirken.*
- *Der Stadtrat fordert weiterhin die Durchführung einer parlamentarischen Befassung nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung.*

Daglfinger und Truderinger Kurve, Truderinger Spange

Mit Schreiben vom 26.08.2020 hatte ich Sie gebeten, mit der Entscheidung Ihres Ministeriums, welche Variante weiter verfolgt wird, zuzuwarten, bis die Landeshauptstadt München die Möglichkeit hatte, sich mittels Behandlung im Stadtrat zu äußern.

Dieser Bitte kamen Ihr Ministerium und die DB AG nicht nach. So wurde die Internetseite mit der Entscheidung des BMVI zur Vorzugsvariante bereits unmittelbar nach der nur vorbereitenden Ausschusssitzung freigeschaltet. Die nachfolgende Sitzung der Vollversammlung wurde nicht mehr abgewartet. Ein solches Vorgehen halte ich für nicht angemessen. Eine Auseinandersetzung mit den, in der Beschlussvorlage (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01628) dargestellten und von den Stadträten*innen vorgebrachten Einwänden, ist nicht erfolgt.

Dies ist um so unverständlicher, als die Landeshauptstadt München bei der Überprüfung der vorgelegten Unterlagen zur Variantenuntersuchung zum Ergebnis kam, dass eine abschließende Festlegung auf eine Vorzugsvariante auf dieser Grundlage nicht möglich ist. Zudem hat der Freistaat Bayern zwischenzeitlich im Hinblick auf die Prüfung einer Verlegung der KFZ-Verwahrstelle seine Unterstützung zugesagt, was im Vorfeld von Seiten der DB nicht ausreichend geprüft wurde.

Für die Landeshauptstadt München ist auch nicht nachvollziehbar, weshalb trotz Prüfung zweier sogenannter Bürgervarianten keine umfassende Bürgerbeteiligung vor der Variantenentscheidung erfolgt ist. Die am 13.10.2020 durchgeführte Online-Informationsveranstaltung über die Variantenuntersuchung und -entscheidung scheint vor diesem Hintergrund keinesfalls ausreichend, um die Akzeptanz zu fördern.

Der Münchner Stadtrat hat in seiner Vollversammlung am 21.10.2020 ebenfalls einstimmig den beiliegenden Beschluss gefasst (s. Anlage 2), aus dem ich hier in Teilen zitieren darf:

- *Der Oberbürgermeister wird beauftragt, an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die DB AG heranzutreten und eine Aufhebung der Variantenentscheidung zu fordern. Vor der neuen Variantenentscheidung ist eine Beteiligung der betroffenen Anwohner*innen sowie der Landeshauptstadt München durch das BMVI und die DB AG durchzuführen.*
- *Die Landeshauptstadt München bittet das Bundesverkehrsministerium, im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 in Auftrag zu geben. Der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München werden bei der Erstellung der Studie eng eingebunden. Der Variantenvergleich wird unvoreingenommen unter realistischen Bedingungen und der Annahme der Möglichkeit des kurzfristigen Erwerbs der notwendigen Flächen um die Kfz-Verwahrstelle durchgeführt. Diese Machbarkeitsstudie wird parallel zu den bereits laufenden Planungen und Untersuchungen durchgeführt und soll diesen Prozess weder behindern noch in Folge verzögern.*
- *Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, für alle Varianten weitestgehende Untersuchungen vor der geforderten neuen Variantenentscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur oder im weiteren Verfahren für alle Varianten einzufordern. Hierbei sind realistische Prognosezahlen bezogen auf einen Prognosehorizont 2050 einzufordern. Die Prognosezahlen sollen insbesondere die Zunahme des Schienengüterverkehrs durch die Fertigstellung des Brennerbasistunnels (BBT), die Umsetzung der im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung aufgeführten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport und die Umsetzung des Bundesprogramms "Zukunft Schienengüterverkehr" berücksichtigen.*
- *Der Stadtrat bekräftigt erneut seine bisher eingenommene Position, dass nur eine Variante realisiert werden kann, die die berechtigten Belange der Anwohner nach Emissionsschutz höchstmöglich berücksichtigt. Dies ist auch Grundlage für eine dringend notwendige Akzeptanz und Zukunftsfestigkeit der anstehenden Planungen.*

Ich darf Sie daher im Namen der Landeshauptstadt München bitten, in den weiteren Verfahren folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Faire Kostenteilung für die Realisierung der Tunnelvariante des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen

Um eine zeitnahe Herstellung des auch für den Brennernordzulauf wichtigen Abschnitts Daglfing-Johanneskirchen zu erreichen, ist es erforderlich, schon jetzt über eine für alle Seiten faire Kostenteilung zur Realisierung der Tunnelvariante zu verhandeln – zwischen dem Bund, dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München.

2. Parlamentarische Befassung nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung beim viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen

Im Sinne einer stärkeren Einbindung des Bundestages halte ich weiterhin eine parlamentarische Befassung nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung nach den Regularien der BUV durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für zwingend erforderlich, da Gegenstand der BUV im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Verkehrsprojekte des „Neu- und/ oder Ausbaus“ sind.

Auch wenn der Knoten München – wie von Ihnen über das Schreiben der DB Netz AG vom 08.05.2020 mitgeteilt – bereits seit Jahren geplant wird, handelt es sich um ein Projekt, das der BUV unterliegt. Die von Ihnen vorgetragene Argumentation dürfte den Bürger*innen vor Ort schon angesichts einer Realisierung in mehr als 20 Jahren nicht vermittelbar sein. Im Übrigen halte ich eine parlamentarische Befassung für zwingend notwendig, um die vom Bundestag mit der BUV und anderen Gesetzen verfolgte, stärkere Einbindung der Bevölkerung bei großen Infrastrukturvorhaben umzusetzen.

3. Aufhebung der Variantenentscheidung bei der Daglfinger Kurve, Beteiligung der betroffenen Anwohner*innen

Im Auftrag des Stadtrates fordere ich dazu auf, die Variantenentscheidung zur Daglfinger Kurve aufzuheben und alle Varianten, mithin A0, B1 und B2, in den weiteren Planungen zu berücksichtigen und weitergehende Untersuchungen zu den Varianten durchzuführen. Vor einer erneuten Variantenentscheidung ist eine Beteiligung der betroffenen Anwohner*innen und der Landeshauptstadt München durchzuführen.

4. Szenarienstudie zu den Zugzahlen

Die Variantenuntersuchungen basieren auf Zugzahlen, die nicht im Ansatz die auf die Stadt München zukommende Zunahme des Güterverkehrs durch den Brennerbasistunnel beinhalten. Ich halte daher die Forderung der Landeshauptstadt München nach einer raschen Anpassung der den Planungen zu Grunde liegenden Zugzahlen im Rahmen einer Verkehrsszenarienstudie bis 2050 aufrecht.

In dem Zusammenhang darf ich mich auf Ihr Schreiben vom 06.04.2020 beziehen, in dem Sie ausführen, dass zwei Drittel der Züge, die über den Brenner verkehren, den Knoten München anfahren werden und keine großräumigen Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Die Güterzüge werden also nicht am Ende der Ausbaustrecke des Brenner-Nordzulaufs stehen bleiben, sondern im Streckennetz über München weitergeführt.

5. Reduzierung des Güter-Durchgangsverkehrs

Im Interesse der Landeshauptstadt München darf ich Sie zudem bitten, im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans Lösungen zur Reduzierung des München durchfahrenden Güterverkehrs zu untersuchen. Eine auf jeden Fall zu prüfende Möglichkeit wäre beispielsweise, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 im potentiellen Bedarf enthaltene Maßnahme ABS Regensburg - Mühldorf - Rosenheim (Projekt-Nr. 2-

039-V019) höherwertig einzustufen. Weiter halte ich eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 sowie der Lärmsanierung am Brenner-Nordzulauf für notwendig. Diese Thematik lasse ich gerade durch meine Verwaltung aufarbeiten und werde mich dann gerne erneut an Sie wenden.

Insgesamt geht es hier um die verkehrliche Infrastruktur in München, aber auch des Großraums der Metropolregion der nächsten Jahrzehnte. Insofern ist mir sehr daran gelegen, zu den genannten Aspekten eine akzeptable Lösung zu finden.

Frau Staatsministerin Schreyer, der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, Herr Josel, sowie die Münchner Bundestagsabgeordneten haben einen Abdruck dieses Schreibens erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dieter Reiter



Landeshauptstadt
München
Oberbürgermeister

Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80331 München

Dieter Reiter

per E-Mail

Konzernbevollmächtigten der Deutschen
Bahn AG für den Freistaat Bayern
Herrn Klaus-Dieter Josel



Datum
05.04.2023

Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs im Großraum München
- Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen
- Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie zweigleisiger Ausbau Trudering – Daglfing



Sehr geehrter Herr Josel,

ich habe mich bezüglich der Planungen zum viergleisigen Ausbau Daglfing – Johanneskirchen und den Planungen zur Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie dem zweigleisigen Ausbau Trudering – Daglfing bereits mehrfach an Sie gewandt, um Ihnen die Forderungen und die Sichtweise der Landeshauptstadt München zu diesen Projekten darzulegen. Nachdem im Laufe des Jahres die Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung zum viergleisigen Ausbau Daglfing – Johanneskirchen, jedenfalls zur ebenerdigen Lösung vorliegen werden, besteht für dieses Projekt, aber auch für die weiteren Projekte in absehbarer Zeit Handlungs- und Entscheidungsbedarf. Da die für die Landeshauptstadt München wesentlichen Punkte leider noch immer nicht in die Planungen eingeflossen sind, muss ich mich nochmals an Sie und Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Wissing wenden. Das Schreiben an den Herrn Bundesverkehrsminister ist diesem Schreiben als Anlage beigefügt.

Zunächst weise ich noch einmal darauf hin, dass aus Sicht der Landeshauptstadt München bei den weiteren Planungen zu den Verkehrsprojekten im Münchner Stadtgebiet nicht nur auf die überholten Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 abgestellt werden darf. Hierzu verweise ich insbesondere auf die Ergebnisse der Brenner Corridor Platform-Studien, die zeigen, dass es bereits in den Jahren 2030 bzw. 2040 zu einer enormen Zunahme bei Güterschienenverkehr kommen wird. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass die Planungen auf der Grundlage von Zugzahlen, die nicht im Ansatz die aus dem künftigen Brennerbasistunnel resultierende Zunahme des Güterverkehrs abbilden, durchgeführt werden. Wenigstens sollte parallel dazu eine Plausibilitätsprüfung vorgenommen werden. Dies gilt um

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 089 233-
Telefax: 089 233-

so mehr, da die Güterzüge nicht am Ende der Ausbaustrecke des Brenner-Nordzulaufs stehen bleiben, sondern im Streckennetz über München weitergeführt werden. Eine umgehende Anpassung der Zugzahlen für die laufenden Planungen ist daher unerlässlich.

Ich bitte Sie deshalb nochmals, sich beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr für eine Änderungen bei den zugrunde zulegenden Zugzahlen einzusetzen. Aus Sicht der Landeshauptstadt München ist diesbezüglich auf den Horizont 2050 abzustellen. Diese Zahlen sind sodann unverzüglich auch den jetzigen Planungen zugrunde zu legen.

Gesondert möchte ich auf den barrierefreien Ausbau während der Bauzeit hinweisen.

Hinsichtlich des viergleisigen Ausbaus der Strecke Daglfing – Johanneskirchen hat die Landeshauptstadt München im Rahmen der bisherigen Fein-Variantenuntersuchung erfahren, dass die derzeit im Bestand nicht barrierefrei ausgebauten S-Bahnstationen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen auch während der sehr langen Bauzeit nicht barrierefrei ertüchtigt werden sollen, da für die Bauzeit nur das Gebot gelte, den Status Quo nicht zu verschlechtern. Auf dieser Grundlage sieht die DB Netz AG für beide Varianten während der Bauzeit keinen barrierefreien Zugang zu den drei Stationen vor. Das halte ich nicht für akzeptabel.

Die Anwohner*innen warten schon viele Jahre auf einen barrierefreien Ausbau und werden immer wieder vertröstet. Auch die Landeshauptstadt München möchte diese Barrierefreiheit so schnell wie möglich erreichen. Ich habe daher die Forderung der Barrierefreiheit auch in meinem Schreiben an Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Wissing herangetragen und bitte Sie, die Landeshauptstadt München bei diesem Thema zu unterstützen.

Ein weiteres Anliegen ist mir, dass eine Gleichbehandlung aller Münchner Bürger*innen bei den anstehenden Bauvorhaben bei der Lärmvorsorge erfolgt. Diese Forderung ist überaus wichtig, da der Ausbau der einzelnen Streckenabschnitte im Zusammenhang mit der geplanten Zunahme des Güterverkehrs auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München nicht in einem Gesamtverfahren erfolgt und die je nach Planungsraum unterschiedlichen baulichen Eingriffe dazu führen können, dass entlang der sich im Gebiet der Landeshauptstadt München befindlichen Streckenabschnitte Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität umgesetzt werden, obwohl es die gleichen Züge in gleicher Anzahl sind, die dort vorbeifahren.

Für die Landeshauptstadt München ist ein ganzheitlicher Ansatz bzw. übergesetzlicher Lärmschutz für alle betroffenen Strecken in München notwendig. Dazu habe ich Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Wissing im bereits erwähnten Schreiben gebeten, eine entsprechende Gleichbehandlung sicherzustellen. Wir hoffen hier auch auf Ihre Unterstützung. Nur ein einheitlicher Standard beim Lärmschutz führt zu einer größeren Akzeptanz der Vorhaben in der Bevölkerung.

Herr Staatsminister Bernreiter hat einen Abdruck dieses Schreibens erhalten.

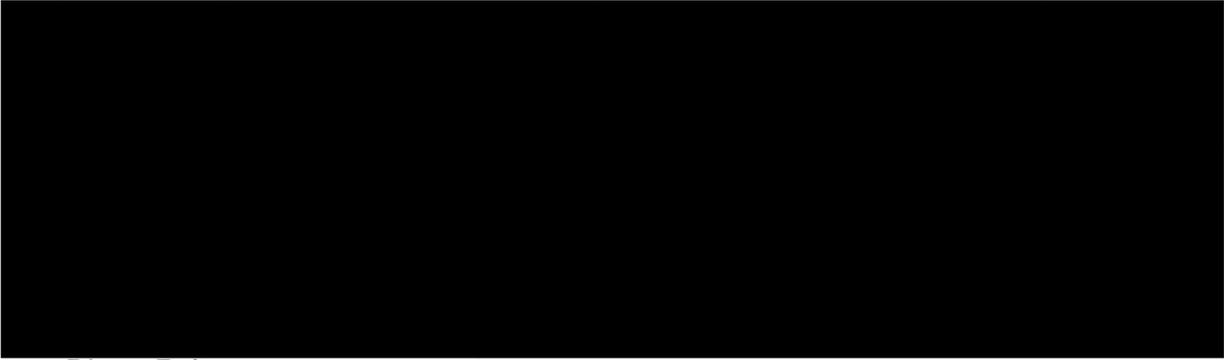
Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dieter Reiter

Anlagen

Schreiben an Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Wissing vom 05.04.2023.



Dieter Reiter



Landeshauptstadt München
Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter
80331 München

**Betreff: Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs im Großraum
München**

Bezug: Ihr Schreiben vom 05.04.2023
Aktenzeichen: E 21/519.4/200
Datum: Berlin, 09.06.2023
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 05.04.2023. Herr Bundesminister Dr. Wis-
sing hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Zu Ihren Einschätzungen möchte
ich wie folgt Stellung beziehen.

Derzeit wird im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
(BMDV) die Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2040 erarbeitet.
Diese bildet die alleinige Grundlage für die danach anstehenden Arbeiten wie
der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege oder der ge-
samtwirtschaftlichen Bewertung des Brenner-Nordzulaufs (ABS/NBS Mün-
chen – Kiefersfelden – Grenze DE/AT). Die Ergebnisse anderer, bereits fer-
tiggestellter Verkehrsprognosen wie die im Auftrag der Brenner Corridor
Plattform erstellten Güter- und Personenverkehrsprognosen werden in diese
Prognose einfließen. Die Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung
des Brenner-Nordzulaufs wie auch der Überprüfung des Bedarfsplans für die
Bundesschienenwege werden voraussichtlich im kommenden Jahr vorliegen.

Wie bereits mehrfach dargelegt, ist das BMDV an die Vorgaben der Bundes-
haushaltsordnung gebunden. Dies bedeutet, dass von den genehmigungsfähi-
gen Varianten die wirtschaftlichste geplant und gebaut werden muss. Im kon-
kreten Fall des viergleisigen Ausbaus zwischen Daglfing und Johanneskir-
chen, ist dies die oberirdische Variante. Gleichwohl hat das BMDV stets be-
tont, dass es einer Tunnelvariante gegenüber offen ist, sobald die Differenz-
kosten zwischen der ober- und der unterirdischen Variante vollständig durch
einen oder mehrere Dritte übernommen werden. Bezugnehmend auf den

19. Juni 2023

Leiterin der Abteilung Eisenbah-
nen

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift:
11030 Berlin

Tel.
Fax

www.bmdv.bund.de





Seite 2 von 2

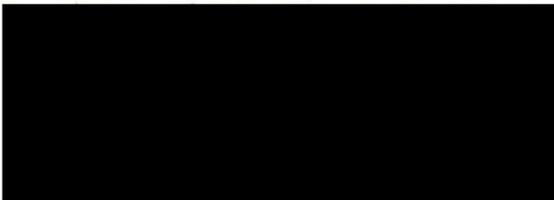
geforderten barrierefreien Ausbau der S-Bahn-Stationen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen verweise ich auf das beiliegende Schreiben vom Konzernbevollmächtigten für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, an Sie vom 16.05.2023.

Die mögliche Weiterverfolgung einer der beiden Bürgervarianten der Truderinger Kurve ist untrennbar mit der verbindlichen Verlegung der Kfz-Verwahrstelle von ihrem derzeitigen Standort verbunden. Mit Interesse habe ich in diesem Zusammenhang die Pressemitteilung von Herrn Staatsminister Blume vom 16.05.2023 mit dem Titel „Grünes Licht für Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle in Trudering“ zur Kenntnis genommen. Im Nachgang zu einer möglichen schriftlichen Bestätigung dieser Verlegung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern sowie für Wohnen, Bau und Verkehr würde das BMDV die neue Sachlage gemeinsam mit der DB Netz AG bewerten.

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat festgelegt, dass zwischen Lärmsanierung an Bestandsstrecken einerseits sowie Lärmvorsorge an Aus- und Neubausrecken andererseits unterschieden wird. An diese Unterscheidung ist das BMDV gebunden. So entsteht die von Ihnen aufgeführte Situation, dass selbst entlang einer einzigen Schienenstrecke unterschiedliche Lärmschutzstandards greifen, was von der Bevölkerung bisweilen als widersprüchlich wahrgenommen wird. Lösungsmöglichkeiten zur Beseitigung dieser Situation könnten aus meiner Sicht in der Finanzierung von übergesetzlicher Lärmsanierung durch Dritte sowie im Werben beim Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages für einen einheitlichen Lärmschutz an Bestandsstrecken einerseits sowie an Aus- und Neubauabschnitten andererseits bestehen.

Mögliche Umfahrungen Münchens für den Schienengüterverkehr können bei entsprechender verkehrlicher Entwicklung, im Anschluss an die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege untersucht werden.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage





Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Marienplatz 8
80331 München

Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern

16. Mai 2023

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 5. April 2023 zum Ausbau der Strecke bei Daglfing-Johanneskirchen.

Zunächst einmal meine Rückmeldung zu Ihrer Frage zu den Zugzahlen.

Basis unserer Planung sind die Zugzahlen des aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplans, aktuell mit einer Verkehrsprognose für 2030.

Das BMDV prüft spätestens nach Ablauf von fünf Jahren, ob die Bedarfspläne an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind (oder nicht). Um diesen gesetzlichen Prüfauftrag zu erfüllen, hat das BMDV eine neue Langfrist-Verkehrsprognose 2040 in Auftrag gegeben. Diese bildet die Grundlage der Bedarfsplanüberprüfung und befindet sich derzeit in der Bearbeitung. Gemäß der Homepage des BMDV werden die Ergebnisse 2024 vorliegen.

Ihr zweites Anliegen befasst sich mit dem barrierefreien Ausbau.

Grundsätzlich ist es richtig, dass eine barrierefreie Erschließung während der Bauzeit nicht vorgesehen ist. Für eine Prüfung der Möglichkeiten, ist eine Finanzierung dieser Maßnahmen während der Bauzeit durch Dritte sicherzustellen. Aktuell befinden wir uns jedoch noch in der Vorplanung und können eine Bewertung bezüglich einer temporären barrierefreien Zugänglichkeit noch nicht vornehmen.

Die S-Bahn-Station Engelschalking ist derzeit über Rampen erreichbar. Diese entsprechen jedoch nicht den technischen Anforderungen und daher gilt diese Verkehrsstation als nicht barrierefrei. Ein vorgezogener barrierefreier Ausbau der S-Bahn-Station Johanneskirchen ist aufgrund der vorhandene Unterführungsbreite und Verortung nicht möglich. Aus diesem Grund kann hier leider auch kein Aufzug eingebaut werden.

In Bezug auf den Lärmschutz möchte ich auf das Allgemeine Eisenbahngesetz § 18g Prognostizierte Verkehrsentwicklung, hinweisen: „Ist dem gemäß § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes einzureichenden Plan eine Berechnung des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm gemäß § 4 der Verkehrslärmschutzverordnung beizufügen, hat die Berechnung auf die zum Zeitpunkt der

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter
für den Freistaat Bayern
Richelstraße 3
80634 München

Unser Anliegen:





2/2

Einreichung prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustellen. Das Planfeststellungsverfahren ist mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen, wenn die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist und sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung weder um mindestens 3 dB(A), noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Absatz 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 bis 4, den §§ 4 und 5 und der Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung dürfen nicht erstmalig überschritten werden.

Somit ist eine Gleichbehandlung aller Bürger dadurch sichergestellt und wir selbstverständlich den gesetzlichen Lärmschutz einhalten müssen.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, ich hoffe, ich konnte den Sachverhalt erläutern. Für Rückfragen stehen ich und meine Kollegen und Kolleginnen selbstverständlich gern zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke von Zamdorf nach Johanneskirchen Bahntunnel bis zur Stadtgrenze verlängern

Forderung der BI Tunnel, bzw. Antrag:

Die LH München möge die Deutsche Bahn auffordern den Bahntunnel verlängern, bis zur nördlichen Stadtgrenze fortzuführen. Ersatzweise soll die Tunnelrampe eine Einhausung erhalten.

Außerdem soll in Johanneskirchen für die Nordring-Güterzuggleise auf den Bau einer Rampe verzichtet werden. Die Gleise sollen vom Tunnel bis zur Isar auf dem Eisenbahnbrückenniveau (Höhe ca. 500 m) geführt werden. Dadurch entsteht Platz für das notwendige Weichenfeld nördlich der Stadtgrenze, unmittelbar nach dem Tunnelende.

Begründung:

Die Bewohner des dichtbevölkerten Teils Johanneskirchens erhalten keinen Lärmschutz. Das hat zur Folge, dass ein 15-stöckiges und vier achtstöckige Wohnhäuser direkt und ungeschützt dem Eisenbahnlärm ausgesetzt sein werden.

Nach derzeitigem Planungsstand der Deutsche Bahn soll das nördliche Ende des Bahntunnels unmittelbar nach dem Bahnhof Johanneskirchen liegen. Nördlich der Johanneskirchner Straße soll die offene Rampe beginnen und bis etwa zur Stadtgrenze weitergeführt werden, an der die Gleise dann ebenerdig weiter verlaufen.

Für Güterzüge nach Westen entfällt durch Wegfall der Rampe ein klimaschädliches und absolut überflüssiges Hinauffahren um über 10 Metern (von 505 m auf 519 m), um unmittelbar danach wieder zur Isarbrücke auf 500 m hinabzufahren. Von Freimann nach Johanneskirchen bleiben die Güterzüge auch auf einem Niveau von etwas mehr als 500 Metern.

Argumente der Bürgerinitiative zur Tunnelverlängerung bis zur Stadtgrenze:

1. Optimaler Lärmschutz für die Hochhäuser in Johanneskirchen-West durch Verlängerung des Tunnels nach Norden bis zur Stadtgrenze.
2. Der Tunnelmund (Tunnelende) des viergleisigen Tunnels wird nicht wie die DB meint unmittelbar an der Johanneskirchner Straße liegen.
3. Eine Rampe für die Gleise wird überflüssig, wenn alle 4 Gleise bis zum Abzweig des Nordrings in Tieflage geführt werden.
4. Das Weichenfeld liegt im Bereich zwischen Stadtgrenze und Nordringabzweig in Tieflage. Die Weichenverbindungen zwischen S- und Güterzug-Gleisen verlangen Höhengleichheit für alle Gleise.
5. Es ist zu prüfen, ob die Längenausdehnung des Weichenfelds nicht durch Austausch einzelner Weichen verkürzt werden kann, damit die Rampe für die S-Bahn weniger steil ausfallen muss.
6. Die Nordring-Güterzuggleise bleiben in Tieflage = Niveau der Brücken (ca. 500 m) über die Isar und den Kanal. Unnötige, klimaschädliche Rampenanstiege für Güterzüge entfallen.
7. Die zwei Gleisanschlüsse (IA) zum HKW bleiben erhalten. Die Gleisverbindung vom Nordring zum HKW kann im heutigen Umfang bestehen bleiben.
8. Die S-Bahn-Gleise von/nach Unterföhring benötigen kein Brückenbauwerk mehr, sondern müssen nördlich der Kreisstraße M 3 nur auf das normale Geländenniveau (512 m) geführt werden.
9. Im Falle eines zu steilen Anstiegs der S-Bahngleise kann u.U. das östliche Güterzuggleis (nach Freimann) etwas abgesenkt werden.

[REDACTED] für die
BI für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen - 16.09.2021

Bitter 1
Antrag: Ich fordere die Stadt München auf, für den Ortsteil Daglfing
kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen, die geschilderten Probleme bei Schneeräumung und
abzustellen, also insbesondere die Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur
Infrastruktur auf einem ansprechenden und zeitgemäßen Niveau
sicherzustellen.

Bitter 2
Antrag: Aufforderung an die Stadt München, ein geschlossenes
Entwicklungskonzept zu erarbeiten, um Daglfing eine Perspektive als
lebenswerten und schönen Stadtteil zu geben, der auch für junge Familien
attraktiv wird. Das Entwicklungskonzept sollte aus diesem Grund
ausdrücklich die Ansiedelung von Geschäften mit einschließen, die den
örtlichen Bedarf befriedigen können

Bitter 3
Antrag: Aufforderung an die Stadt München, nun endlich nach mehr als
zwanzigjähriger Planungs- und Wartenszeit die Daglfinger S-Bahntrasse
tieferzulegen, Lärmschutzmaßnahmen zu installieren und damit sichere
und freie Übergänge zu schaffen.

Bitter 4
Kurzfristig möchte ich die Stadt München auffordern, auf die Zuständigen
einzuwirken, wenigstens die Signaltechnik, die wohl für die langen
Wartezeiten verantwortlich ist, zu modernisieren. Es sollte der Bahn in
München möglich sein, die Schranken nur so lange geschlossen zu halten,
wie es unbedingt notwendig ist

Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirks am 24.10.2019

Betreff - Antrag

Verhinderung DTK ohne Lärmschutz

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Zum Ausbau des Bahnknotens München plant die Bahn mehrere Projekte darunter die Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK) und den viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen. Eine Anfrage diese beide Projekte nur gemeinsam zu verfolgen wurde von der Bahn offiziell abgelehnt.

Wenn nur die DTK ohne den viergleisigen Ausbau kommt haben die Anwohner nördlich des Bahnhofs Daglfing nach Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) §1 kein Anrecht auf Lärmschutzmaßnahmen, obwohl die DTK eine Ursache für die Erhöhung der Lärmbelastung ist. Die Information der Bahn sieht eine massive Erhöhung des nächtlichen Güterverkehrs von 25 auf 101 Züge vor.

Es wird beantragt, dass die Stadt München sich gegenüber dem Bund dafür einsetzt, §1 der Verordnung so zu ändern, dass auch bei direkt anschließende Gleistrassen die Immissionsschutzgrenzwerte gelten.

Raum für Vermerke des Direktoriums

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Antrag zur Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirks (Bogenhausen)

Beginn des Bahntunnels an die Stadtgrenze verlegen

Die Landeshauptstadt München wird gebeten, bei der Deutschen Bahn darauf hinzuwirken, dass beim viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke für ganz Johanneskirchen ein optimaler Lärmschutz gebaut wird, in dem der Bahntunnel verlängert wird. Der Beginn des Bahntunnels soll an die nördliche Stadtgrenze verlegt werden. Die Lösung ist der **Johanneskirchner Bürgervorschlag**:

1. Die Güterzüge bleiben unten auf Tunnelbodenniveau. Sie fahren vom Tunnel in Johanneskirchen auf dem Tunnelniveau von 500 m über die Nordringkurve zur Isarbrücke (Höhe 500 m). Der heutige Bahnhof Johanneskirchen liegt auf 512 m. Die S-Bahn-Gleise in Unterföhring brauchen nicht wie heute eine 6 m hohe Brücke (in Unterföhring), um das östliche Güterzuggleis zu überqueren. Die flache S-Bahn-Rampe braucht nur 10 m Höhenunterschied auszugleichen und zwar zw. Geländeoberfläche in Unterföhring und Tunnelboden in Johanneskirchen.

2. Weichenfeld in Troglage nördlich der Stadtgrenze - Das notwendige Weichenfeld liegt nicht auf Stadtgebiet. Es hat im ca. 450 m langen Trog auf ebener Fläche in Unterföhring genügend Raum nördlich des Tunnelmundes. Dadurch werden auch die hohen Wohnhäuser in Johanneskirchen an der Bahn lärmgeschützt.

Begründung:

Der Antragsteller geht davon aus, dass beim viergleisigen Ausbau der Bahntrasse von Zamdorf nach Johanneskirchen die Tunnellösung realisiert wird. Die Deutsche Bahn beabsichtigt den nördlichen Tunnelausgang unmittelbar nach dem Bahnhof Johanneskirchen (in Höhe der Johanneskirchner Straße) zu errichten. Die größte Lärmentwicklung wäre demnach dort wo die meisten Menschen wohnen. Die Züge dürfen nicht im offenen Trog fahren.

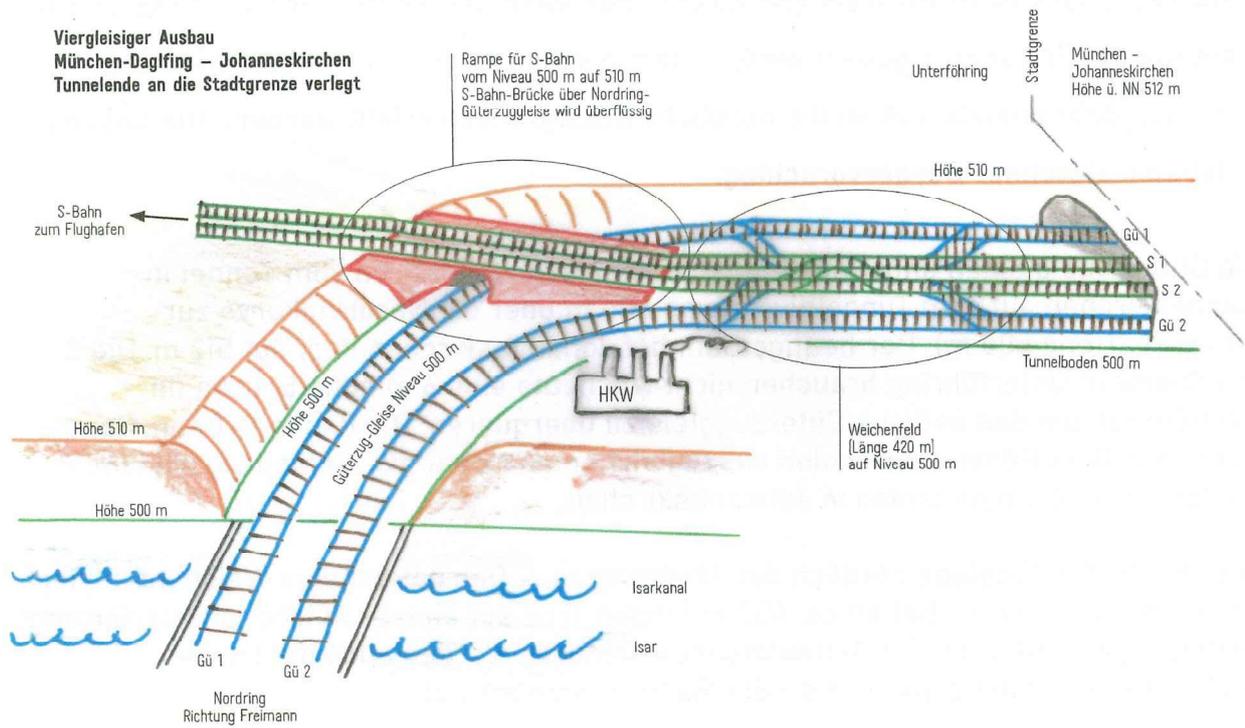
Nach Plänen der DB fahren am Tunnelportal die Züge auf vier Gleisen über eine Rampe bis zur Stadtgrenze (am Ende der Silvanastraße). Am Ende der Rampe schließt sich auf dem natürlichen Geländeniveau (ca. 510 m) ein betriebsbedingtes Weichenfeld an, damit alle Züge wahlweise jedes Gleis befahren können.

Östlich des Heizkraftwerks (HKW) teilen sich die zwei Gleispaare. Die S-Bahn-Gleise führen zum Bahnhof Unterföhring und die beiden Güterzug-Gleise biegen über eine Kurve zur Isar hin ab. Sie verlassen das Niveau des Weichenfeldes (510 m beim HKW) und erreichen an der Isarbrücke eine Höhe von ca. 500 m.

Nach dem Willen der Bahn sollen die Güterzüge auf einer Länge ca. 800 m erst zehn Meter nach oben fahren, um dann nach der Hälfte der Strecke wieder zehn Meter weiter nach unten zu rollen? Die schweren Güterzüge müssten vollkommen unnötig raufziehen gezogen werden. Das ist nicht gut für Öko-Bilanz der Bahn.

Antrag zur Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirks (Bogenhausen)

Beginn des Bahntunnels an die Stadtgrenze verlegen



Skizze: Schrägsicht von der Isar her auf die Einfädelung der S-Bahn-Gleise auf den Güterzug-Nordring

Antrag zur Bürgerversammlung 2023 Trudering 30.11.2023

Thema: Gesamtheitliche Ermittlung der Emissionen der Bahnprojekte in gleichen Planungsgebiet

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München wird gebeten, die von der DB Netz AG vertretene Rechtsauffassung zur Ermittlung und Bewertung von Emissionen mehrerer Projekte in Planfeststellungsverfahren einer rechtlichen Überprüfung bis hin zur gerichtlichen Klärung mit dem Ziel zu unterziehen, dass für die Anwohner ein realistisches Bild der kumulierten Lärmbelastung ermittelt wird.

Begründung:

Im Planungsgebiet München Ost/ Trudering/ Moosfeld bis hin zur Gemarkung Steinhausen/ Hüllgraben plant die DB Netz/ DB Regio 6 organisatorisch getrennte Projekte umzusetzen. Dies sind:

- Truderinger Kurve
- Daglfinger Kurve- jeweils mit einer 2 gleisigen Durchbindung nach Riem und Riem-ContainerBF
- 2- gleisiger Ausbau Trudering-Zamdorf (Daglfing)
- 4 -gleisiger Ausbau Zamdorf -Johanneskirchen
- 4- gleisiger Ausbau Ostbahnhof- Markt Schwaben (Freistaat Bayern-BEG /Vorhabenträgerin DB Netz)
- BW Steinhausen (Freistaat Bayern-BEG/ Vorhabenträgerin DB Regio)
- BF Trudering

Die DB Netz AG hat jetzt den Anwohnern im Gleisdreieck Moosfeld mitgeteilt, dass sie nur für jedes einzelne Projekt die Emissionen berechnen und in die Planfeststellung einbringen wird.

Diese getrennte Ermittlung aufgrund der Aufspaltung führt in der Folge durch das Vernachlässigen der Lärmkumulation im späteren Betrieb zu geringeren Emissionswerten und damit zu einem geringeren Lärmschutz für die Anwohner.

Der Lärmschutz muß sich am kumulierten Gesamtergebnis aller Projekten ergeben und nicht aus den individuellen Einzelprojekten.

Betroffen sind immer die gleichen Anwohner. Für die Belastung der Anwohner im späteren Betrieb sind jedoch die kumulierten Werte relevant, da Lärm auch gesundheitliche Folgen nach sich zieht.

Es ist zu berücksichtigen, dass sich 2 Kindertagesstätten in unmittelbarer Umgebung befinden, bei denen die Kinder sich tagsüber viel im Freien aufhalten. Das soll weiterhin uneingeschränkt möglich sein.

Zudem ist in Fachkreisen diese Thematik bekannt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat eigens einen „Leitfaden zur effektiven Lärminderung in komplexen Situationen mit mehreren Verkehrsträgern für die praktische Anwendung“ für solche Situationen entwickelt.

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



Vorsitzender: Florian Ring

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Florian Ring
Geschäftsstelle:
Friedenstr. 40, 81660 München
Telefon: 233-61483
Telefax: 233-61485
E-Mail: BA13@muenchen.de

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

München, 13.03.2024

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
TOP 2.2.1.2/12.03.2024

**Flughafenanbindung – viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen
- Beschlussentwurf -
Stellungnahme BA 13 Bogenhausen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 12.03.2024 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

Der Bezirksausschuss 13 nimmt die Ergebnisse der Feinplanung zur Kenntnis und schließt sich den Ausführungen des Planungsreferats vollumfänglich an. Der BA bekräftigt vehement seine Haltung, dass der 4-gleisige Ausbau ausschließlich in der Tunnelvariante für die Menschen im Stadtbezirk und die städtebauliche Entwicklung im Münchner Nordosten verträglich ist. Der Immissionsschutz sowie eine gute Vernetzung der Stadtgebiete westlich und östlich der Bahntrasse können durch einen ebenerdigen Ausbau nicht ausreichend sichergestellt werden, vielmehr untergräbt er sämtliche Perspektiven der nachhaltigen Stadtentwicklung und verstetigt die räumliche und soziale Trennung der Siedlungsstrukturen.

Das Planungsreferat wird gebeten, eine Visualisierung der geplanten Bebauung in Trassen-nähe voranzubringen, um die realen Entscheidungsgrundlagen für die Varianten und deren Auswirkungen darzustellen.

Die DB InfraGO wird aufgefordert, die Visualisierungen und Animationen auf der Website des Vorhabens auf den neuen Planungsstand anzupassen und auch die zukünftige Bebauung entlang der Strecke abzubilden. Die Anmerkungen des von der Stadt München beauftragten Ingenieurbüros Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH sind bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Sobald die Verkehrsprognose für 2040 durch das BMDV abgeschlossen ist, sind die Planungen insbesondere mit Bezug auf den Immissionsschutz auf Grundlage dieser neuen Zahlen anzupassen und erneut mit den verschiedenen politischen Ebenen ab-zustimmen.

Die Entwurfsplanung soll bis zu diesem Zeitpunkt ausgesetzt bleiben. Eine parlamentarische Befassung des deutschen Bundestags mit dem Ausbauprojekt entsprechend § 5 BUV sieht der BA als rechtlich und politisch notwendig an.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Florian Ring

Vorsitzender des BA 13 Bogenhausen

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem



Landeshauptstadt
 München

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

Vorsitzender
Stefan Ziegler

Privat:

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

PLAN-HAI-12

Geschäftsstelle Ost:

Friedenstraße 40

81660 München

Telefon: (089) 233 - 61490

Telefax: (089) 233 – 989 61490

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

München, 22.03.2024

Ihr Schreiben vom
 01.03.2024

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
 7.3.2 – 03/24

**Flughafenanbindung – viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen
 Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 21.03.2024 mit o.g. Angelegenheit befasst und schließt sich inhaltlich der Stellungnahme des BA 13 an.

Zum Punkt 10. (Antrag der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem am 30.11.2023, Nr. 20-26 / E 01747) der Vorlage nimmt der BA wie folgt Stellung:

In keinem der beschriebenen Abschnitte des Nordzulaufes des Brennerbasistunnels treffen auf so engem räumlichem Zusammenhang (ca. 1,5 km²) die Realisierung mind. zweier Großprojekte aufeinander. Es sind dies die Projekte:

- ABS 38 DTK
 mit der Realisierung der Truderinger Kurve, der Daglfinger Kurve und der 2- gleisigen Verbindung Trudering-Daglfing
- BW Steinhausen

Die Abhängigkeiten beider Projekte von dem jeweiligen Baufortschritt des anderen Projektes sind gegeben. Beide Projekte werden eigenständig einem Planfeststellungsverfahren zugeführt werden müssen. Die Planung und Ausführung unterliegen, nach unserer Kenntnis, unterschiedlichen Vorhabensträgern, nämlich der DB Regio AG (BW Steinhausen) und der DB InfraGo AG (ABS 38 DTK).

Von beiden Projekten ist immer der gleiche Kreis der Anwohner, die gleiche Umwelt etc. betroffenen. Daher sind auch öffentliche Belange der LHM betroffen. Sollte es zu keiner kumulierten Betrachtung der Emissionen aus beiden Projekten in der jeweiligen Planfeststellung kommen, fordert der Bezirksausschuss 15, dass die LHM beauftragt wird, diesen Umstand einer rechtlichen Klärung bis zu einer gerichtlichen Entscheidung zuzuführen.

Der BA 15 fordert insbesondere, dass die Auswirkung des neu geplanten zweiten Münchner Umschlagbahnhofs auf dem Areal des Allacher Rangierbahnhofs auf die Zugzahlen im Abschnitt Trudering - Nordring berücksichtigt werden.

Der BA15 verweist zudem auf den „Truderinger Weckruf“ vom Oktober 2022 sowie auf seine Stellungnahme vom 16.11.2023 zur Beschlussvorlage 20-26 / V 10819 „Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der Deutschen Bahn im Münchner Osten“.

Im Truderinger Weckruf forderten die versammelten Mandatsträgerinnen und Mandatsträger aller politischen Ebenen unter anderem: „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 Daging durchgängig nach Neubaustandard zu planen.“

In der Stellungnahme zur BV Brenner Nordzulauf (...) vom November 2023 fordert der BA15, dass die „(...) Kernforderungen auch als Mindeststandards für die diversen Bahn-Anschlussprojekte auf Münchner Flur gelten“.

Dies bedeutet, dass die unseren Stadtbezirk betreffenden Abschnitte der DTK(S) sowie der Ausbau des Bhf. Trudering Bestandteil des Nordzulaufes des BBT sind und somit gleichberechtigt im Deutschen Bundestag behandelt werden müssen (Parlamentsvorbehalt). Diese Notwendigkeit ergibt sich allein schon aus den größtenteils identischen Verkehrsmengen, die alle Abschnitte durchqueren, sowie daher, dass die LHM bzw. die Auftraggeber für die verschiedenen DB-Projekte sicherstellen müssen, dass es am Ende beim Lärm- & Emissionsschutz keinen uneinheitlichen Flickenteppich innerhalb der Stadtgrenzen gibt.

Durch die Zustimmung zu den Kernforderungen für die parlamentarische Befassung des Planungsabschnittes Trudering- Grafing (ABS 36 PA 0) hat der Stadtrat der LHM das Instrument „der parlamentarischen Befassung des deutschen Bundestages“ zur planerischen Ausgestaltung des Nordzulaufes des BBT als Voraussetzung anerkannt. Der BA 15 fordert den Stadtrat auf, diese Forderung nach parlamentarischer Befassung für die gesamte Strecke des durch München verlaufenden Nordzulaufes des BBT von der Stadtgrenze in Trudering bis zu RgBF Allach weiterhin zu erheben. Eine Nichtanwendung des Instrumentes der parlamentarischen Befassung für die in München befindlichen Streckenabschnitte stellt eine bewusste Schlechterstellung der LHM dar. Diese gilt es zum Schutz der Be- und Anwohner in München zu verhindern.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stefan Ziegler
Vorsitzender

