

**Brenner-Nordzulauf in München /Transeuropäische Netze - Viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen**

**Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen**

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

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03247 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 16.11.2021

**Tieferlegung der S-Bahn-Trasse im Bereich Daglfing zur Schaffung freier und sicherer Übergänge, begleitende Lärmschutzmaßnahmen - Ziffer 3 des Antrages**

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00021 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 17.03.2005

**Verhinderung der Daglfinger und Truderinger Kurve**

**Änderung des § 1 BImSchV: Geltung der Immissionsschutzgrenzwerte bei direkt anschließenden Gleisstraßen**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02948 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 24.10.2019

**Beginn des Bahntunnels an die Stadtgrenze verlegen**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00508 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021

**Gesamtheitliche Ermittlung der Emissionen der Bahnprojekte im gleichen Planungsgebiet**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01747 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem am 30.11.2023

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12286**

Anlagen:

1. Schreiben des Herrn OB Reiter an Herrn Bundesminister Dr. Wissing vom 05.04.2023
2. Schreiben des Herrn OB Reiter an den Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern vom 05.04.2023
3. Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr an Herrn OB Reiter vom 09.06.2023
4. Schreiben des Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern an Herrn OB Reiter vom 16.05.2023
5. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03247
6. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00021
7. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02948
8. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00508
9. Empfehlung Nr. 20-26 / E 01747

10. Stellungnahme des Bezirksausschusses 13
11. Stellungnahme des Bezirksausschusses 15
12. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

## **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 30.04.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referentin**

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

#### **1. Anlass**

Mit Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen - Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) hat der Stadtrat seine bisherige Haltung zum angestrebten viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen bestätigt, wonach für die Landeshauptstadt München nur eine Tunnellösung in Betracht kommt.

Weiterhin wurde hinsichtlich einer oberirdischen Lösung klargestellt, dass sich der Stadtrat die Beschreitung des Rechtsweges vorbehält.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01560) „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen - Zuwendungsvereinbarung für die Feinvariantenuntersuchung der Tunnelvariante - Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen“ (nicht öffentlicher Beschluss) mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) im Dezember 2020 eine Zuwendungsvereinbarung in Bezug auf die Planungen der Leistungsphase 2 nach HOAI (Vorplanung, Feinvariantenuntersuchung) des Infrastrukturvorhabens „viergleisiger Ausbau München-Daglfing – München-Johanneskirchen - Tunnellösung“ abgeschlossen. Damit wurde sichergestellt, dass neben der oberirdischen Lösung auch die Tunnellösung seitens der DB AG untersucht wurde.

Mit weiterem Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Sachstandsbericht - Anträge und Empfehlungen“ des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 30.03.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04149) wurde der Stadtrat der Landeshauptstadt München über den aktuellen Sachstand bezüglich der Feinvariantenuntersuchung informiert. Herr Oberbürgermeister Reiter wurde beauftragt, an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und die DB AG heranzutreten und für die Bauphase des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen einen barrierefreien Zugang zu den Stationen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen auf Kosten des Bundes zu fordern. Des Weiteren wurde in dem Beschluss gefordert, dass die Ergebnisse aus den BCP-Studien (Brenner Corridor Platform, Studien zum künftigen Güterverkehr München – Verona) unverzüglich in die den Planungen zugrundeliegenden Zugzahlen eingearbeitet und bei sämtlichen laufenden Planungen berücksichtigt werden und dass der

Prognosehorizont dabei gleich auf 2050 ausgeweitet werden soll, um die realistische Auswirkung des Brenner-Basistunnels einplanen zu können.

Aufgrund der bislang prognostizierten steigenden Zugzahlen sollte in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat weiterhin vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr eine Entlastung des Großraums München beim Schienengüterverkehr gefordert werden.

Nachdem diese Forderungen durch die Landeshauptstadt München nicht zum ersten Mal erhoben worden waren, blieben die DB AG und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auch wenig überraschend bei ihren bekannten ablehnenden Positionen, vgl. Ziffer 4. Des Vortrages der Referentin.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung (2.) vorgestellt, auf die Barrierefreiheit der Stationen während der Bauzeit wird bei (3.) eingegangen und bei (4.) die Prognose der Zug- / Schienenverkehrsentwicklung erläutert. Bei (5.) wird schließlich das weitere Vorgehen vorgestellt sowie daran anschließend Anträge und Empfehlungen (6. – 10.), die im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen stehen, behandelt.

## **2. Feinvariantenuntersuchung**

### **2.1 Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung**

Am 06.07.2023 wurden die Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr durch die DB Netz AG (seit 01.01.2024 DB InfraGO AG) vorgestellt und die Unterlagen übergeben. Eine Überprüfung der übergebenen Unterlagen ist zwischenzeitlich erfolgt.

Die Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung und weiterer Untersuchungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Planungen erstrecken sich dabei im Wesentlichen auf die in der folgenden Abbildung dargestellte Eisenbahnstrecke. Die größten Unterschiede zwischen dem ebenerdigen Ausbau und dem Ausbau mittels Tunnel ergeben sich im Bereich der gestrichelten Linie zwischen den beiden eingezeichneten Tunnelportalen, da beim Ausbau mittels Tunnel in diesem Bereich der Tunnel verlaufen würde. Beim ebenerdigen Ausbau wäre die Streckenführung auch in diesem Abschnitt oberirdisch.



Quelle: Landeshauptstadt München 2024 GeoInfoWeb, Stadtgrundkarte, Flurstücke und Gebäude:  
© Bayerische Vermessungsverwaltung 2024

Die DB Netz AG kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl der ebenerdige Ausbau als auch der Ausbau mittels Tunnel möglich ist. Die Planungen hätten zwar zum Teil unterschiedliche Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeits-

prüfung (UVP), jedoch stellten diese Auswirkungen nach derzeitigem Planungsstand keine Ausschlussgründe für eine der beiden Ausbauvarianten dar.

Die Schutzgüter sind allerdings schon in der Grobvariantenuntersuchung betrachtet worden, so dass diesbezüglich auf den Beschluss "Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen - Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen" der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) verwiesen wird.

Die DB Netz AG hat bei der Übergabe der Unterlagen der Feinvariantenuntersuchung insbesondere nochmals dargestellt, dass es durch den viergleisigen Ausbau für die Anwohner\*innen auf jeden Fall leiser werde, weil bislang noch kein Lärmschutz existiert und mit der ebenerdigen Lösung erstmals Lärmschutzwände errichtet würden. Durch den Ausbau mittels Tunnel würden bei diesem Thema allerdings die besten Bedingungen für die Anwohner\*innen geschaffen.

Hinsichtlich des ebenerdigen Ausbaus ergibt sich nach den vorliegenden Unterlagen eine Breite von ca. 28 m auf „freier“ Strecke, an den Stationen von ca. 33,4 m. Des Weiteren ist als Besonderheit zu beachten, dass neben den beiden Schallschutzwänden östlich und westlich der vier Gleise noch Schallschutzwände zwischen den Güterzuggleisen und den S-Bahn-Gleisen vorgesehen sind. Mithin wird es vier Schallschutzwände geben. Die Höhe der Schallschutzwände beträgt hierbei je nach Art der Bebauung in den betroffenen Abschnitten zwischen 2 und bis zu 6 m, was aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung städtebaulich als erheblich anzusehen ist.

Ein Tunnel würde sich dagegen über eine Länge von ungefähr 2.640 m erstrecken, der dazugehörige Trog mit Rampe würde sich im Süden über ca. 720 m und im Norden ca. 340 m erstrecken. Die Breite des Tunnels würde auf der „freien Strecke“ ca. 31,6 bis 35 m und in den Stationen ca. 36,4 m betragen. Die Breite des Tunnels auf der „freien Strecke“ wäre aufgrund mittig angeordneter Notausgänge variabel. Eine Entrauchung der Stationen könnte mittels Deckenöffnungen erfolgen, so dass auf eine maschinelle Entrauchung verzichtet werden kann. Dies hätte zur Folge, dass der Tunnel leicht angehoben und Kosten für die Anschaffung und Wartung der Entrauchungsanlage gespart werden könnten. Des Weiteren würde der Tunnel in offener Bauweise hergestellt werden. Negativ anzumerken ist allerdings, dass der Tunnel im Grundwasser liegen und somit ein zu bewältigendes Strömungshindernis darstellen würde.

Während der Bauzeit plant die DB Netz AG bei beiden Varianten, dass von den sechs Straßenquerungen (Kreisstraße M3, Johanneskirchner Straße, Stegmühlstraße, Brodersenstraße, Daglfinger Straße und Rappelhofstraße) mindestens vier zu jeder Zeit befahrbar bleiben. Zur Minimierung der Umwege sollen dies idealerweise jeweils die Johanneskirchner Straße oder die Daglfinger Straße sein. Die Kreisstraße M3 und die Rappelhofstraße sind über die gesamte Bauzeit ohne Einschränkungen für den Straßenverkehr geöffnet.

Bezüglich der Bauzeiten veranschlagt die DB Netz AG aktuell sechs Jahre für den ebenerdigen Ausbau und 13 ½ Jahre für den Tunnel.

Anlässlich der Feinvariantenuntersuchung hat die DB Netz AG nach Abstimmung mit der Landeshauptstadt München gemäß einer Ergänzung der Zuwendungsvereinbarung auch prüfen lassen, wie ein Kreuzungsbauwerk für die DB-Anlage und den geplanten U-Bahnhof Englschalking der Streckenverlängerung der Linie U4-Ost errichtet werden könnte. Das

Kreuzungsbauwerk wurde dabei sowohl für den ebenerdigen viergleisigen Ausbau als auch für den Ausbau mittels Tunnel beplant. Die Unterlagen wurden am 06.07.2023 an die Landeshauptstadt München übergeben. Hinsichtlich des Kreuzungsbauwerks wurden dabei die Lage und die rohbaurelevante Abmessung des Kreuzungsbauwerks bestimmt. Die DB Netz AG hält nach den vorliegenden Ergebnissen eine Berücksichtigung des Kreuzungsbauwerks in der anstehenden Entwurfsplanung für zweckmäßig. Hierzu müssten allerdings weitere vertragliche Regelungen zwischen der Landeshauptstadt München und der DB AG getroffen werden.

Die DB Netz AG hat die Informationen zum viergleisigen Ausbau unter dem Link: <https://www.daglfing-johanneskirchen.de/home.html> veröffentlicht.

## **2.2 Überprüfung der Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung**

Eine Überprüfung der Daten und Ergebnisse der Planungen der DB Netz AG hat mit der Unterstützung der betroffenen Referate der Landeshauptstadt München sowie dem hinzugezogenen Ingenieurbüro Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH zwischenzeitlich stattgefunden.

### **Branddirektion**

Die Branddirektion kommt nach der Überprüfung der Unterlagen der Feinvariantenuntersuchung aus heutiger brandschutztechnischer Sicht zu dem Ergebnis, dass die Machbarkeit sowohl beim ebenerdigen Ausbau als auch beim Ausbau mittels Tunnel zu erwarten ist. Bezüglich der in der vorliegenden Vorplanung noch nicht behandelten Punkte wird dabei grundsätzlich eine Ausführung nach dem einschlägigen Regelwerk unterstellt sowie die Umsetzung einzelner brandschutztechnischer Anforderungen und die einvernehmliche Klärung der noch offenen Punkte vorausgesetzt.

Des Weiteren wird angemerkt, dass die Branddirektion bei der Tunnelplanung noch nicht abschließend beurteilen kann, ob eine Entrauchung der Stationen mittels Deckenöffnungen möglich ist. Hierzu sind weitere Informationen notwendig, die in der vorgelegten Vorplanung der Stationen nicht enthalten waren. Falls die offenen Punkte geklärt werden und der Nachweis ausreichender raucharmer Schichten für die Selbst- und Fremdrettungsphase geführt werden kann, bestehen keine Einwände gegen eine natürliche Entrauchung, ohne eine maschinelle Komponente.

Hinsichtlich der Tunnelplanung teilt die Branddirektion außerdem mit, dass möglicherweise nicht alle geplanten Rettungsplätze notwendig sind. Dies wäre insbesondere möglich, wenn ggf. auch (Teil-)Flächen auf öffentlichen Straßen zu diesem Zweck einsatztaktisch sinnvoll herangezogen werden könnten. Ein eventueller Entfall von Rettungsplätzen könnte sich begünstigend auf den Aufwand bei Bau und Unterhalt sowie den Flächenverbrauch auswirken. Eine belastbare Auskunft der Branddirektion ist jedoch erst nach Vorlage prüfbarer Unterlagen zu Zufahrten und Rettungsplätzen möglich.

Weiterhin wäre aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes die durchgehende bauliche Trennung zwischen den beiden mittigen S-Bahn-Gleisen nicht zwingend notwendig, da fahrplanmäßiger Begegnungsverkehr zwischen Personen- und Güterzügen nicht vorgesehen ist und wegen der offenen Verbindungen bei Stationen und Notausgängen unzulässig wäre. Soweit keine Aspekte der Tragwerksplanung oder des Baubetriebs entgegenstehen, könnte vermutlich auf die Mittelwand (teilweise) verzichtet werden. Ein größerer Tunnelquerschnitt, der sich bei einem Entfall der durchgehenden Mittelwand einstellen würde, führte auch zu einer langsameren Verrauchung im Brandfall.

Außerdem wäre brandschutztechnisch eine Deckenstromschiene vorteilhaft.

## **Referat für Klima- und Umweltschutz**

### **Naturschutz**

Aus naturschutzfachlicher Sicht lässt sich auf Grundlage der vorhandenen Datenbasis noch keine abschließende Aussage treffen, welche Variante mit geringeren Beeinträchtigungen auf Natur und Landschaft einhergeht. Erst mit Vorliegen der Umweltprüfung und des Artenschutzfachbeitrags könnten hier vertiefte Aussagen getroffen werden. Nach den vorliegenden Daten (Scopingunterlage) und unter der Prämisse, dass die Wiederbegrünung der Tunneldecke sich vorwiegend an Natur- und Artenschutzbelangen orientiert, wird zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen, dass die Tunnelvariante langfristig naturverträglicher ist.

Bei beiden Ausführungsvarianten ist von einem erheblichen Verlust der Biotopvernetzung entlang der Bahn und erheblichen Auswirkungen auf Artenschutzbelange auszugehen. Hinsichtlich der Baustelleneinrichtungsflächen sind Anpassungen erforderlich, um Eingriffe in Lebensräume geschützter Arten und gesetzlich geschützte Biotope zu vermeiden.

Für den ebenerdigen Ausbau werden weniger Baustelleneinrichtungsflächen benötigt als für den Tunnelbau. Vor allem bei temporären Eingriffen in Flächen ist für diese Variante daher von einer geringeren Flächeninanspruchnahme auszugehen. Die Bauphase beträgt sechs Jahre und ist damit nur halb so lang wie die der Tunnelvariante. Dafür ist die Flächeninanspruchnahme durch den viergleisigen Ausbau dauerhaft. Die erforderlichen Lärmschutzwände gehen mit Lebensraumverlusten und einer starken Zerschneidungswirkung auf planungsrelevanten Arten, insbesondere für die Zauneidechse, einher. Ob und wie solche Effekte abgemildert werden könnten, müssten die Gutachten zur Umweltprüfung und speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zeigen.

Hier liegen wiederum die Vorteile der Tunnelvariante. Zwar ist die (temporäre) Flächeninanspruchnahme größer und die Bauzeit mit 13,5 Jahren wesentlich länger, jedoch könnten Zerschneidungseffekte zumindest auf der Tunneldecke minimiert werden, sofern auf dieser die entsprechenden Habitate und Strukturen geschaffen werden. Während der Bauzeit sind die Eingriffe jedoch raumgreifend. Es muss sich in den folgenden Gutachten zeigen, wie gerade mit der Artenschutzproblematik während der Bauphase umgegangen werden kann.

### **Lufthygiene**

Aus lufthygienischer Sicht ist zunächst festzustellen, dass die Trasse der geplanten viergleisigen Gleisführung ein derzeit verkehrlich-lufthygienisch gering belastetes Gebiet durchläuft.

Die betriebsbedingten Auswirkungen beider näher untersuchter Varianten sind im Hinblick auf die Emissionen des Bahnverkehrs nicht entscheidungsrelevant, da der dieselbetriebene Schienenverkehr eine untergeordnete Rolle einnehmen wird. Alle Planungsalternativen dürften eine kleinräumige lufthygienische Verbesserung an den derzeit noch bestehenden beschränkten Bahnübergängen (Daglfinger Straße, Brodersenstraße) zur Folge haben, da alle untersuchten Planungsvarianten zur Aufhebung der bestehenden Behinderung des Verkehrsflusses für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) über die Gleise durch die bestehenden Beschränkungen führen.

## Stadtklima

In Bezug auf das Stadtklima ist die Tunnelvariante zu bevorzugen. Als Hauptgrund dafür ist zu sehen, dass bei der Tunnelvariante im Vergleich zur ebenerdigen Variante keine Lärmschutzwände notwendig sind, die den Luftaustausch in Ost-West-Richtung behindern. Außerdem ist vorgesehen, die Tunneldecke zu begrünen, wodurch die versiegelte Fläche abnimmt und die Tunnelvariante stärker als die beiden anderen Varianten zur Frisch- und Kaltluftproduktion beiträgt.

Nachteilig auf das Stadtklima wirkt sich die Errichtung von zwei großen Baustelleneinrichtungsflächen aus, die zu einem temporären Verlust von 14 ha Flächen mit hoher bioklimatischer Bedeutung für die gesamte Dauer des Ausbaus von voraussichtlich 13,5 Jahren führt. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten jedoch wiederhergestellt und durch die geplante Begrünung dauerhaft verbessert.

Auch gegenüber Extremwetterereignissen schneidet die Tunnelvariante besser als der ebenerdige Ausbau ab, da durch die Tunnellage die Bahnsteige, Gleisbereiche und Oberleitungen vor wetterbedingten Einflüssen geschützt sind. Lediglich bei Starkregenereignissen liegt eine höhere Betroffenheit vor, da hier eine potentielle Gefährdung durch Überlastungen der Entwässerungssysteme im Bereich der Tunnelportale besteht.

Zu kurz kommt in den zur Verfügung gestellten Unterlagen das Thema Niederschlagsmanagement. Dies ist im weiteren Verfahren vertieft zu untersuchen. Dabei ist zu beachten, dass das Niederschlagswasser vor Ort zu behandeln ist, mit dem Ziel eines möglichst naturnahen Wasserhaushalts. Es sind dabei Aspekte für ein nachhaltiges Regenwassermanagement nach dem Schwammstadt-Prinzip (Regenwasserrückhalt, Verdunstung, Versickerung, Speicherung) zu berücksichtigen.

## Wasserrecht

Laut Erläuterungsbericht liegt für die Feinvariantenuntersuchung noch kein finales Geo- bzw. Hydrogeologisches Gutachten vor. Die Aussagen und Planungen in den Unterlagen beziehen sich daher auf die Kennwerte der geotechnischen Vorabinformation. Außerdem wurde die erforderliche Grundwassersimulationsbetrachtung noch nicht erstellt.

Bei der Tunnellösung ist durch die erforderliche Tieflage der Tunnel- und Trogbauwerke eine erhebliche Beeinflussung des quartären Grundwasserstromes und teilweise aufstauende bzw. absperrende Wirkung auf diesen unvermeidlich. Die Herstellung des Tunnels sowie der Trogbauwerke erfolgt abschnittsweise in offener Bauweise in wasserdichten Baugruben. Als seitliche Baugrubenumschließung sind ein- bzw. mehrlagig rückverankerte Spundwände vorgesehen. Die Abdichtung der Baugrubensohle erfolge mit Unterwasserbetonsohlen, in großen Teilen mit Sohlverankerung. Für die bauzeitliche Wasserhaltung sei nach dem Lenzen der Baugrube eine offene Restwasserhaltung vorgesehen. Eine erste Abschätzung lege eine Anordnung der Schluckbrunnen im Abstand von 150 m zugrunde. In einem Bereich muss aufgrund des engen Arbeitsraums der Verbau in Untergrund verbleiben. Es ist geplant zur Minimierung des Grundwasseraufstaus technische Maßnahmen zu konzeptionieren und in der weiterführenden Bauwerksplanung entsprechend der Grundwassersimulation zu verorten.

Bisherige Aufschlussbohrungen zeigten allerdings in größerer Tiefe tertiäre Schichten aus Tonen und Sanden mit sehr geringer Durchlässigkeit. Gemäß Erläuterungsbericht kann von einem tertiären Grundwasserstauer ausgegangen werden, in den man die Verbauwände einbinden könnte. Falls dies zuträfe, könnte ggf. auf eine UW-Betonsohle bei tieferen Baugruben verzichtet werden, da bereits eine natürliche Dichtschicht vorhanden ist.

Zwar wird die Kubatur der eingebrachten Stoffe ins Grundwasser vermindert, allerdings verschärft dies gegebenenfalls die Thematik des Grundwasseraufstaus, da zumindest während der Bauphase keine Unterströmbarkeit des Bauwerks gegeben ist. Bei Ausführung der Tunnelvariante ist im weiteren Verfahren nachzuweisen, dass Nachbargebäude und gegebenenfalls benachbarte Grundwassernutzungen nicht negativ beeinträchtigt werden bzw. sind erforderliche Abhilfemaßnahmen vorzusehen und deren Funktionstüchtigkeit rechnerisch nachzuweisen.

Bei einem ebenerdigen Ausbau sind dagegen an insgesamt acht Stellen, an denen die Strecke von Straßenverkehrsanlagen gekreuzt wird, neue Bauwerke (Eisenbahnüberführungen) notwendig. Hier kommt es nur im Bereich der Unterführungen zu Eingriffen in den Grundwasserkörper. Es werden nur stellenweise Bauwasserhaltungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Grundwasserstaus notwendig.

### **Lärmvorsorge**

Hinsichtlich des Schall- und Erschütterungsschutzes wird in den Erläuterungsberichten der Feinvariantenuntersuchungen jeweils auf die Voruntersuchungen aus der Grobvariantenuntersuchung verwiesen, die unverändert ihre Gültigkeit behalten, da die Trassierung grundsätzlich im Vergleich zur Grobvariantenuntersuchung beibehalten wurde und die DB Netz AG auch weiterhin die Zugzahlenprognose für das Jahr 2030 den Planungen zugrunde gelegt hat. Es verbleibt bei diesem Punkt daher bei den Ausführungen unter 2.3 „Überprüfung der Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung“ des Vortrages der Referentin aus dem Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen - Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554). Die wichtigsten Aspekte sind Folgende:

#### Zugzahlen, Prognosehorizont

Die DB AG und der Bund wurden in den letzten Jahren durch die Landeshauptstadt München immer wieder darauf hingewiesen, dass der Prognosehorizont 2030 den zukünftigen Brenner-Nordzulauf-Verkehr mit einem deutlich erhöhten Güterzugverkehrsaufkommen in keiner Weise abbildet. Daher wurde angeregt, die Zahlen aus der Trimode-Studie (Studie des Büros TRIMODE Transport Solutions zu Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor) zu verwenden.

Eine Verwendung der bisher vorliegenden Prognose-Zugzahlen liefere keine realistischen Ergebnisse. Eine Dimensionierung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage der Prognosezahlen 2030 würde bei einem ebenerdigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen zu aktiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzwand) in nicht ausreichender Höhe – und in der Folge zudem zu einer Unterschätzung der Kosten für Schallschutzmaßnahmen in der Variante „ebenerdiger Ausbau“ – führen. Dies beeinflusst auch die Ergebnisse eines möglichen Kosten-Nutzen-Vergleichs der Varianten „ebenerdiger Ausbau“ und „Ausbau im Tunnel“ zu Gunsten der Variante „ebenerdiger Ausbau“.

Daher ist weiterhin unbedingt darauf hinzuwirken, dass für die Lärmberechnungen Prognosezahlen zugrunde gelegt werden, welche die durch den Brenner-Nordzulauf verursachten zusätzlichen Zugbewegungen ausreichend abbilden.

#### Beurteilung der Varianten

Neben der reinen Flächenauswertung zeige insbesondere die Einzelpunktberechnung der

betroffenen Wohneinheiten mit  $L_{r,n} > 45$  dB(A), welche deutliche Entlastung die Tunnelvariante für die angrenzenden Anwohner\*innen zur Folge hätte.

Zusätzlich wurden vom Schallgutachter für alle Grobvarianten Histogramme der statistischen Pegelverteilung im Vergleich zur Nullvariante erstellt. Diese veranschaulichten nochmals sehr deutlich, wie maßgeblich die unterschiedlichen Bauweisen der Varianten (ebenerdig, Tunnel) in Verbindung mit den berücksichtigten Schallschutzmaßnahmen auf die Immissionssituation der angrenzenden Wohneinheiten wirkt.

Das Fazit des Gutachters, dass die Grobvariante Tunnel schalltechnisch günstiger als die ebenerdige Variante und vor allem im Beurteilungszeitraum Nacht die Tunnelvariante die schalltechnisch deutlich günstigere Variante ist, wird durch die Untersuchungsergebnisse hinreichend bestätigt.

### Kosten

Die in der Zusammenfassung ermittelten Grobkosten für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen würden sich bei Verwendung von Verkehrszahlen, die das zukünftig zu erwartende höhere Güter-Verkehrsaufkommen berücksichtigt (Prognose 2040 inkl. Verkehr des Brenner-Nordzulaufs), insbesondere bei der ebenerdigen Variante deutlich erhöhen. Ein Kosten-Nutzen-Vergleich der beiden Varianten darf demnach nur unter Zugrundelegung realistischer Prognosezahlen erfolgen.

### Erschütterungstechnische Voruntersuchung

Aufgrund der hohen zu erwartenden Erschütterungswirkungen sind für beide Varianten erschütterungsmindernde Maßnahmen im Gleisbereich vorzusehen. Bei der ebenerdigen Variante kann eine Minderung durch den Einbau von hochverdichteten, gebundenen Tragschichten erfolgen, bei der Tunnelvariante wirkt sich einerseits die massive Tunnelsohle positiv aus, darüber hinaus können zusätzlich Unterschottermatten eingebaut werden.

Im Endergebnis ist hinsichtlich der Erschütterungswirkungen die Tunnelvariante als deutlich günstiger zu beurteilen.

### Zusammenfassende Beurteilung Lärm / Erschütterungen

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Tunnelvariante, insbesondere durch die hohe Lärmreduktion und die dadurch positive Wirkung auf das Schutzgut Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden, eindeutig besser zu bewerten ist als die Variante „ebenerdiger Ausbau“. Auch hinsichtlich der Erschütterungseinwirkungen bietet die Tunnelvariante Vorteile gegenüber dem ebenerdigen Ausbau.

Hinsichtlich Bauzeit und auch Planungs- und Baukosten stellt die Tunnelvariante zwar die zeit- und kostenintensivere Variante dar, allerdings sollte bei diesem Vorhaben mit weitreichenden Folgen für die betroffenen Anwohner\*innen dem Vorsorgegedanken ein größeres Gewicht zugestanden werden als monetären Aspekten.

### Klimaschutz

In den vorgelegten Unterlagen fehlen bislang Aussagen zu den Treibhausgasemissionen bzw. zur Klimawirksamkeit des Gesamtprojektes sowie der Varianten. Gemäß den gesetzlichen Grundlagen in § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind bei Projektplanungen und Entscheidungen die im KSG festgelegten Klimaschutzziele zu berücksichtigen. Die DB AG wird daher aufgefordert, im weiteren Verfahren diese Fragestellung aufzugreifen und die Auswirkungen auf die Klimaschutzziele des KSG darzustellen.

Des Weiteren sind seit der Neufassung des UVPG vom 16.05.2017 bei UVP-pflichtigen

Vorhaben beim Schutzgut Klima neben den schon bisher üblichen Auswirkungen auf das lokale Klima und ggf. erforderlichen Ausführungen zur Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels auch Auswirkungen des Vorhabens auf das „globale Klima“, insbesondere durch Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen THG-Emissionen in den Umweltbericht aufzunehmen.

### **Baureferat**

Hinsichtlich des ebenebenerdigen Ausbaus wird seitens des Baureferats zunächst angemerkt, dass an insgesamt acht Stellen, an denen die Strecke von Straßenverkehrsanlagen gekreuzt wird, neue Bauwerke (Eisenbahnüberführungen) geplant werden müssen. Es handelt sich um folgende Verbindungen:

- Johanneskirchen Fuß- und Radweg Nord,
- Johanneskirchner Straße,
- Stegmühlstraße,
- Brodersenstraße,
- Radweg Daglfing Nord,
- PU Bahnhof Daglfing,
- Daglfinger Straße,
- Fuß- und Radschnellweg Daglfing Süd (Bezeichnung aus den Unterlagen der DB Netz AG; die Führung eines Radschnellwegs an dieser Stelle ist nicht das Ziel des Mobilitätsreferates)

Dabei ist zu beachten, dass soweit die lichten Abmessungen der zuvor genannten Überführungsbauwerke auf Verlangen der Landeshauptstadt München geändert werden, daraus eine Kostenbeteiligung der Landeshauptstadt München nach Maßgabe des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) resultiert. Mögliche Kostenbeteiligungen der Landeshauptstadt München für nichtursächliche Erweiterungen könnten derzeit nicht beziffert werden.

Des Weiteren grenzt der Zamilapark westlich direkt an die Bahntrasse und die aktuelle Parknutzung liegt teilweise auf Flächen der Bahn, die durch die neue Trasse überplant werden.

Bezüglich des Tunnels merkt das Baureferat - Gartenbau an, dass laut Umweltverträglichkeitsstudie auf der Tunneldecke eine Grünfläche im Umfang von 8 ha entstehen könnte. Hier wird ein großes Potential für die – im Rahmen des Projektes ohnehin erforderlichen – Ausgleichsflächen, sowie öffentliche Grünflächen gesehen und damit einhergehend eine stadtweit bedeutsame Vernetzungsstruktur für den Arten- und Naturschutz, sowie für Erholungsnutzungen.

Die Münchner Stadtentwässerung (MSE) weist darauf hin, dass im unmittelbaren Einflussbereich der geplanten Baumaßnahme öffentliche Kanäle im Zuständigkeitsbereich der MSE liegen, u. a. im Umgriff der

- Bahnkreuzungen Brodersenstraße und Daglfinger Straße,
- Unterführungsbauwerke Johanneskirchner Straße u. Stegmühlstraße,
- Gaußstraße/Gem. Unterföhring, Kattowitzer Straße, Schneidemühlstraße.

Beim Ausbau im Tunnel werden die kreuzenden Abwasserkanäle im Bereich Freischütz-/Musenbergstraße (Betonkanal KGE 2900/3000) sowie im Bereich Stegmühlstraße (Betonkanal UE 600/1100) entsprechend der von der MSE angefertigten Machbarkeitsstudie voraussichtlich in der ursprünglichen Lage nicht erhalten werden können und werden verlegt

werden müssen.

In der vorliegenden Feinvariantenuntersuchung ist die Machbarkeitsstudie der MSE leider nicht eingearbeitet worden. Seitens der MSE wird deshalb darauf hingewiesen, dass das städtische Kanalnetz in erheblicher Weise von der Tunnelvariante betroffen sein wird und neben deutlichem Mehraufwand bzgl. der Planung auch zu deutlichen Mehrkosten bezüglich der Baumaßnahme (bis zu ca. 19,6 Mio. €) und des künftigen Kanalbetriebs führen wird. Im Bereich der Stegmühlstraße wird die nötige Umplanung der Kanäle außerdem zu einem komplexeren Kanalbetrieb führen, dies wird sich insbesondere in einem stark erhöhten finanziellen Aufwand bezüglich des Betriebs der Kanalbauwerke (u. a. Abwasserpumpstation) und der Gewährleistung einer qualitativ gleichwertigen Betriebssicherheit des Kanalnetzes niederschlagen.

Weiterhin ist auf Grund der projektierten Tiefenlage der neu zu verlegenden Kanäle der Bau von zusätzlichen Grundwasserüberleitungen (Düker) erforderlich.

Zum Kreuzungsbauwerk Engelschalking wird vorbehaltlich der weiteren Planungen angemerkt, dass die terminlichen und baubetrieblichen Aussagen in den Feinvariantenuntersuchungen aufgrund der Rahmenbedingungen aus der maßgebenden übergeordneten Gesamtmaßnahme des viergleisigen Ausbaus nicht beurteilt werden könnten. Dennoch erscheinen die ermittelten Zeiträume (sechs Jahre bzw. 13,5 Jahre) ausreichend für die Herstellung der jeweiligen Kreuzungsbauwerke bzw. der entsprechenden Bauteile zu sein. Die Machbarkeitsstudien zum späteren Kreuzungsbauwerk der DB-Ausbaustrecke mit der Verlängerung der U4-Ost (erstellt 2021/22) sind nach den Darstellungen in den Erläuterungsberichten nicht Bestandteil der Vorplanung der DB-Projekte, sondern werden als tangierende Planung behandelt.

Dies ist aus Sicht des Baureferats nachvollziehbar, da die entscheidenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudien, wie beispielsweise die Lage, relevante Abmessungen im Rohbau und die Dimensionierung der Umsteigebeziehungen, in den Feinvariantenuntersuchungen berücksichtigt und umgesetzt wurden.

Hinsichtlich des Kreuzungsbauwerks entsprechen die vorgelegten Planungen der DB AG der für diese Planungsphase „üblichen“ Planungstiefe und sind somit für die ebenerdigen Ausbau und Ausbau mittels Tunnel nicht zu beanstanden.

Das Baureferat kommt somit in seiner Prüfung zu dem Ergebnis, dass die präferierte Tunnellösung zu Mehrkosten im Bau und auch im späteren Unterhalt führen wird. Im Übrigen bietet die Tunnellösung aber positive Effekte, z. B. hinsichtlich der Möglichkeit neue Grünflächen anzulegen.

### **Mobilitätsreferat**

Ziel des viergleisigen Ausbaus zwischen Daglfing und Johanneskirchen ist die Trennung von Güter- und S-Bahn-Verkehr. Dies geschieht insbesondere vor dem Hintergrund einer geplanten zunehmenden Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Speziell durch die Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels wird der Güterverkehr auch in der Landeshauptstadt München deutlich zunehmen. Dass nun für die Planungen lediglich die Prognose aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 herangezogen wird, ist aus Sicht des Mobilitätsreferats völlig unzureichend, zumal der Zulauf zum Brennerbasistunnel aktuell ausschließlich durch den Ballungsraum München geführt wird.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass aus Sicht der Landeshauptstadt München – gerade auch im Hinblick auf die ehrgeizigen Ziele zur Verkehrswende – ein 10-Minuten-Takt im S-Bahn-Netz anzustreben ist. Diese Notwendigkeit ist auch in der Beschlussvorlage der Vollversammlung vom 25.07.2018 zum „Ausbau Bahnknoten München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 V/11107) dargestellt worden. Der für die Planung

zugrunde gelegte 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn ist aus Sicht des Mobilitätsreferats daher nicht ausreichend.

#### Querungen und Wegeverbindungen

Die Querschnitte für die das Bahn-Projekt kreuzenden Straßen sind mit dem Mobilitätsreferat abgestimmt.

Gleichzeitig bedauert das Mobilitätsreferat, dass – für die Variante ebenerdiger Ausbau – bislang noch keine zufriedenstellende Lösung für eine Führung der seitens des Mobilitätsreferats geplanten Radschnellverbindung, sowie grundsätzlich für die Radverkehrsführung im Bereich der Daglfinger Straße gefunden wurde.

Auch wenn es begrüßenswert ist, dass durch die aktuelle Planung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Daglfinger Straße auf eine Verschwenkung der Straße für den Kfz-Verkehr verzichtet werden kann und somit nicht noch weitere Betroffenheiten entstehen, kann dieser Variante durch das Mobilitätsreferat nicht grundsätzlich zugestimmt werden. Die aktuelle Planung der EÜ Daglfinger Straße mit 8% Längsneigung ist nicht ERA-konform. Daher muss für den Radverkehr (auch unabhängig von der Führung des Radschnellweges) eine adäquate Alternative in der Planung berücksichtigt werden.

Die vorgesehene Verschwenkung des Radverkehrs mit einer zusätzlichen Unterführung nördlich der Daglfinger Straße ist für den Radverkehr mit Umwegen verbunden. Es besteht hier die große Gefahr, dass die Verschwenkung für den Radverkehr als unbequem empfunden und nicht angenommen wird und stattdessen dann die Fahrbahnen verwendet werden, was eine hohe Unfallgefahr mit sich bringt, zumal hier wegen der geplanten Radschnellverbindung mit hohem Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist.

Zudem besteht die Gefahr von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr sowie Kfz-Verkehr (aufgrund der aufrecht zu erhaltenden Erschließung der angrenzenden Gebäude) bei der Zuwegung zur Personenunterführung.

Die Planung der Deutschen Bahn sieht eine weitere Querungsmöglichkeit südlich des Bahnhofs Daglfing vor. Dies würde eine erhebliche Abweichung der Führung der Radschnellverbindung von der vorgesehenen Bestvariante bedeuten. Zudem müssten hier in der weiteren Planung in jedem Fall sinnvolle Anschlüsse an das teilweise weit entfernt liegende bestehende Wegenetz geschaffen werden.

Für den Zugang zur Personenunterführung werden für den/die Fußgänger\*in zwar Aufzüge angeboten, allerdings bei Ausfall dieser, haben es Menschen mit Behinderungen oder Familien mit Kleinkindern schwer, die Stufen zu bewältigen. Es wird vorgeschlagen, hier eine weitere barrierefreie Zuwegung bereitzustellen.

Hinsichtlich der Straßensperrungen während der Bauzeit wird durch das Mobilitätsreferat angemerkt, dass eine Vollsperrung der Daglfinger Straße verkehrlich nicht vertretbar ist. Es sollte zumindest eine Einspurigkeit gewährleistet werden, sodass eine Einbahnregelung eingerichtet werden kann.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Bahntrasse aktuell eine signifikante Barriere im Münchner Osten darstellt, die mit Realisierung der ebenerdigen Variante nicht nur bestehen, sondern mit Verbreiterung der Trasse und der Errichtung von Lärmschutzwänden noch verstärkt wird. Die Tunnelvariante schafft hingegen eine Durchlässigkeit für alle Verkehrsarten, die gerade im Hinblick auf die teils sehr beengten Verhältnisse im Bestand (die Verbesserungen teilweise unmöglich machen) anderweitig nicht erreicht werden kann. Sowohl in Ost-West-Richtung, insbesondere aber auch in Nord-Süd-Richtung könnten mit Umsetzung der Tunnelvariante neue attraktive Wegeverbindungen für den

umwegsensiblen Fuß- und Radverkehr geschaffen und an die Bahn angrenzende Räume vernetzt werden.

### **Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtplanung**

Für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist nur der viergleisige Ausbau Daglfing-Johanneskirchen aus städtebaulichen, grünplanerischen, verkehrlichen und stadtklimatischen Gründen in Tunnellösung akzeptabel.

In den Bereichen östlich der Gleise bestehen großräumliche Entwicklungsabsichten. Das Gebiet befindet sich im Umgriff der vorbereitenden Untersuchungen, nach § 165 Absatz 4 BauGB, zur optionalen Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zum Münchner Nordosten (SEM). Die SEM zählt zu den wichtigsten strategischen Vorhaben der Stadtentwicklung in München zur Deckung des Wohnraumbedarfes, vor allem, was den bezahlbaren (Miet-)Wohnungsbau, die öffentliche, soziale und technische Infrastruktur sowie der Schaffung von Arbeitsplätzen in angemessenem Umfang anbelangt.

Gemäß Beschluss „Münchner Nordosten“ der Vollversammlung vom 27.04.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02908) werden die Planungen zum Münchner Nordosten auf Basis des ersten Preisträgers des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs aus dem Jahr 2020 weiterbetrieben. In diesem Gebiet soll Wohnraum für ca. 30.000 Menschen und ca. 10.000 Arbeitsplätze auf einer Fläche von ca. 600 ha geschaffen werden. Der neue Stadtteil soll zukünftig einen wichtigen Beitrag zur Versorgung des hohen Wohnraumbedarfs beitragen. Diese Planung erfordert eine hohe städtebauliche und freiraumplanerische Qualität, welche das Schutzgut „Mensch“ angemessen würdige. Diese Würdigung kann sowohl in den bereits bestehenden angrenzenden Stadtgebieten als auch bei den Entwicklungsgebieten des Münchner Nordostens nur durch eine Tunnellage erzielt werden.

Bei der zukünftigen Entwicklung muss eine Vielzahl von Zielen beachtet und in Einklang gebracht werden. Die folgenden Ziele hat sich die Landeshauptstadt München zur Auslobung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb mittels Beschlusses der Vollversammlung, nach Einbindung der beiden betroffenen Bezirksausschüssen 13 Bogenhausen und 15 Trudering-Riem, am 13.02.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11780) gesetzt. Sie bilden nicht die Gesamtheit aller Ziele ab, sondern nur die durch den viergleisigen Ausbau besonders betroffenen:

- Qualitätsvolle u. charakteristische Stadt- u. Landschaftsräume
- Nutzungsvielfalt und -mischung / funktionsfähige Quartiere u. Freiräume
- Siedlungs- und Freiraumstruktur / öffentliche Räume u. Grünflächen
- Ziele für die verkehrliche Entwicklung / Stadt- und klimaverträgliche Mobilität

Im Einzelnen wurden die Planungen der DB Netz AG unter Berücksichtigung dieser Zielsetzungen wie folgt betrachtet.

#### **Qualitätsvolle u. charakteristische Stadt- u. Landschaftsräume**

Der Stadtrat hat weiter beschlossen, dass der Münchner Nordosten unter Berücksichtigung der bestehenden Qualitäten und Bestandssituationen weiterzuentwickeln ist. Der Gesamtentwurf soll vom öffentlichen Raum hergedacht werden. Stadt und Landschaft sind sowohl räumlich wie visuell möglichst selbstverständlich zu verbinden. Demnach sollte die vorhandene Trennwirkung der Bahnlinie zwischen den Stadtteilen so wenig wie möglich verstärkt und Chancen zur Reduzierung der Zerschneidung genutzt werden. Eine verbreiterte Bahntrasse mit Lärmschutzwänden in der genannten Höhe würde den neuen Stadtteil von der Reststadt trennen, Wege- und Grünbeziehungen könnten nicht hergestellt werden,

eine sozialräumliche Vernetzung würde erheblich erschwert. Einer sozialräumlichen Segregation würde Vorschub geleistet.

### **Nutzungsvielfalt und -mischung / funktionsfähige Quartiere u. Freiräume**

Im Sinne des Zentrenkonzepts und der „Stadt der kurzen Wege“ sollen die Angebote im neuen Siedlungsgebiet auch für die Bestandssiedlungen einen Mehrwert liefern. Hierfür sind attraktive Wegeverbindungen notwendig, damit die neuen Funktionen angenommen werden und dennoch auf den privaten PKW verzichtet wird. Grundsätzlich sollen sich die neuen Stadtteile durch ein hohes Maß an Benutzerfreundlichkeit und Identifikationsmöglichkeit auszeichnen.

Durch den ebenerdigen Ausbau ist der Zugang zu den neuen Stadtteilen nur noch über Unterführungen möglich. Dies verursacht eine stark trennende Wirkung, welche durch die Schallschutzwände visuell noch verstärkt wird. Die Wegeverbindung unterstützt nicht die Verbindung der Stadtteile und schafft keinen Anreiz für die Bewohner\*innen die, neuen Strukturen zu nutzen.

### **Siedlungs- und Freiraumstruktur / öffentliche Räume und Grünflächen**

Die Freiraumverbindungen im Münchner Nordosten sollten gezielt unter Nutzung vorhandener Anknüpfungspunkte im bestehenden Siedlungsgebiet und im Landschaftsraum ausgebaut werden und daraus auch gliedernde und verbindende Grün-, Frei- und Landschaftsräume entstehen.

So ist die Verbindung des großzügigen Landschaftsparks im Planungsgebiet Münchner Nordosten mit dem Fideliopark ein wichtiges Entwurfsmerkmal des Wettbewerbssiegers. Die großzügige Vernetzung in die Bestandsgebiete hätte eine hohe Erholungsfunktion für die Bestandsbewohner\*innen. Außerdem stellt diese auch eine wichtige Verbindung für Flora und Fauna sowie eine Verbindung mit der freien Landschaft dar. Der ebenerdige Ausbau zerschneidet diese Verbindung sowohl optisch als auch klimatisch, wichtige ökologische Austauschfunktionen werden durch die massive Barrierewirkung der Schallschutzwände zu Nichte gemacht. Die Fortführung des Fideliopark auch als sehr attraktive grüne Erschließung mit dem neuen Stadtteilzentrum und dem Badensee wird jäh unterbrochen.

### **Ziele für die verkehrliche Entwicklung / Stadt- und klimaverträgliche Mobilität**

Die grundsätzliche Zielstellung für einen Standort der Zukunft ist die deutliche Reduktion des MIV. Dies soll durch ein kompaktes Verkehrsnetz mit einer zukunftsweisenden Nahmobilität geschaffen werden. Voraussetzung ist hierfür auch ein attraktives und engmaschiges Fuß- und Radwegenetz, welches relevante Quellen und Ziele verbindet. Insbesondere sollten vorhandene Grünflächen durch schnelle, durchgängige und weiterführende Radwege verbunden werden. Der Umstieg von MIV auf den Umweltverbund soll demnach so attraktiv wie möglich gestaltet werden, um die Verkehrswende voranzutreiben und den MIV im zukünftigen Planungsgebiet so gering wie möglich zu halten.

Sämtliche die Gleise querenden Rad- und Fußverbindungen würden beim ebenerdigen Ausbau unterirdisch geführt. Bei der geplanten Radwegführung an der Station Daglfing würden die Radfahrenden zudem, mittels mehrerer Abbiegungen, entlang der Schallschutzwand in einer Troglage unter den Gleisen hindurch auf die andere Seite geleitet. Unterirdische Wegebeziehungen verursachen, trotz guter Ausleuchtung, bei vielen Nutzer\*innen, vor allem in den dunkleren Tagesstunden, häufig zu Unbehagen und einem mangelnden Sicherheitsgefühl. Die unattraktiven und verlängerten Wegeführungen unterbinden eine schnelle Anbindung der Bestandssiedlungen mit dem neuen Stadtzentrum. Die geplante Wegebeziehung setzt daher keinen Anreiz zur Nutzung des Rads.

Die von der DB Netz AG geänderte Führung der Rad-Schnellverbindung München – Markt Schwaben widerspricht der Zielsetzung einer direkten und schnellen Radschnellverbindung. Eine schnelle Radverbindung auf dem begrünten Deckel des Tunnels entlang der Bebauung könnte zusätzliche Anreize zur Entscheidung für das Rad schaffen.

Neben dem Radverkehr ist der Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr ein wichtiger Beitrag für die oben genannten Ziele. Der Klimawandel wird die Bahnanlagen und den Betrieb in Deutschland anfälliger für extreme Hitze und Sturmereignisse machen. Dies erfordert besondere Berücksichtigung. Die Tunnelvariante bietet Schutz vor diesen Störungen. Zudem bietet der begrünte Tunneldeckel die Möglichkeit, den Regen durch natürliche Versickerung zurückzuhalten, das Kanalsystem zu entlasten und eine positive mikroklimatische Funktion zu übernehmen. Der Tunnel würde somit einen wichtigen Beitrag für den Umstieg vom privaten Auto auf den öffentlichen Nahverkehr liefern.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung kommt somit zu folgendem Ergebnis:

Die ebenerdig geplante Variante der DB Netz AG hat erhebliche Auswirkungen auf bestehende und zukünftige Siedlungsgebiete. Ein oberirdischer Bahnverlauf würde das Zusammenwachsen von Stadtvierteln behindern, den sozialen Austausch erschweren und wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen erschweren und unattraktiver machen. Auch die Umsetzung von Grünflächen und übergeordneten Grünbeziehungen wäre beeinträchtigt, was die ohnehin knappe Freiraumversorgung und -vernetzung verschlechtern würde.

Durch die Blockade der Frischluftschneisen wird zusätzlich bei einem viergleisigen Ausbau mit Schallschutzmaßnahmen ein negativer Einfluss auf das Stadtklima erwartet. In einer hitzebelasteten Stadt wie München würden kühlende Grünflächen fehlen, und Frischluftströmungen werden behindert.

Verglichen mit dem ebenerdigen Ausbau, bei dem auf 4,5 km Länge beidseitige 2 m bis 6 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen sind, erfordert die Tunnelvariante nur vor und hinter dem Tunnel auf einer Länge von ca. 1,7 km Lärmschutzwände. Dies minimiert optische Veränderungen und verbessert den Lärmschutz für Anwohner\*innen. Die Sensibilität gegenüber Wetterextremen wird ebenfalls verringert, da gefährdete Einrichtungen im Tunnel geschützt sind, während bei anderen Varianten ein höheres Risiko von Beschädigungen durch Sturm und Hagel besteht.

Eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung erfordert die Berücksichtigung klimarelevanter Aspekte sowie städtebaulicher und landschaftsplanerischer Qualität. Die Tunnellage bietet Vorteile, da sie bestehende Frischluftschneisen erhält, die für bestehende und künftige Gebiete wichtig sind, und die Begrünung des Tunneldeckels das Mikroklima, die Artenvielfalt und die Erholungsqualität fördert. Durch die Vernetzung der Grünräume profitiert sowohl Mensch als auch Flora und Fauna. Eine zukunftsweisende Planung in München sollte nicht von Schallschutzwänden geprägt sein und die Chance bieten, ein zukunftsfähiges Wachstum im Nordosten der Stadt zu ermöglichen.

Die Bewertung der beiden Varianten in Bezug auf deren jeweilige Auswirkungen auf die Entwicklungen im Münchner Nordosten gelten sinngemäß selbstverständlich auch für die bestehenden Quartiere sowie die städtebauliche Entwicklung westlich der Bahntrasse. Dies zeigt sich aktuell bei der Planung für das Quartier „Marienburger Straße“ südlich der Engelschalkinger Straße bzw. südwestlich des S-Bahn-Haltepunkts Engelschalking.

Die sich aus einem oberirdischen Ausbau der Trasse ergebenden Rahmenbedingungen für die Planung erschweren die Bemühungen der Landeshauptstadt München, Baurecht für den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen, erheblich.

### **Einschätzung des beauftragten Ingenieurbüros**

Gemäß dem Beschluss "Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen - Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen" der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen ein externes Ingenieurbüro (Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH) beauftragt, welches das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen der Feinvariantenuntersuchung unterstützte und die vorgelegten Unterlagen überprüfte.

Bei der Prüfung der Unterlagen der Feinvariantenuntersuchung kam das beauftragte Büro zu folgenden Ergebnissen:

„Die Planungen der Grobvariantenuntersuchungen wurden im Rahmen der Feinvariantenuntersuchung in maßgebenden Aspekten weiter detailliert, die Machbarkeit beider Varianten konnte auf Basis dieser Detaillierung weiterhin bestätigt werden. Maßgebende Unterschiede zwischen den beiden Varianten, die auch zur Entscheidungsfindung der Vorzugslösung geführt haben, stellen sich jedoch auch nach der Feinvariantenuntersuchung nicht wesentlich anders dar (z.B. Bauablauf, Kosten).“

Angemerkt wurde jedoch, dass es zahlreiche Aspekte der Kriterien aus dem Bereich Raum und Umwelt gab, die nicht erneut oder vertiefender betrachtet wurden. Allerdings wurde seitens des Ingenieurbüros ausgeführt, dass ein Bewertungsverfahren wohl, unter denselben Kriterien wie im Rahmen der Grobvariantenuntersuchung, zumindest in den vertiefter untersuchten Kriterien, auch nach der Feinvariantenuntersuchung zu einem ähnlichen Ergebnis kommen würde. Dies war bei den vorgegebenen Rahmenbedingungen eines 4-gleisigen Ausbaus in Bestandslage nicht anders zu erwarten gewesen. Inwiefern für den Grobvariantenentscheid auch mitausschlaggebende Kriterien aus den Bereichen Raum und Umwelt zu einer anderen Wertung kommen könnten, lässt sich nicht abschließend beurteilen.

Bezüglich der Kostenschätzungen in den Feinvariantenuntersuchungen kommt das Ingenieurbüro zu folgender Einschätzung:

„Der Tiefgang der Kostenschätzung ist aus unserer Sicht für die Leistungsphase 2 ausreichend und angemessen, auch wenn festgehalten werden kann, dass gegenüber der Grobvariantenuntersuchung keine merkliche Detaillierung stattgefunden hat. Die Kostenschätzungen erscheinen grundsätzlich vollständig. Eine Plausibilitätsprüfung maßgebender Vorgänge sowie ein Vergleich der angesetzten Mengen ergab keine Auffälligkeiten. Insgesamt sind aus unserer Sicht die Einheitspreise und die Berücksichtigung der aktuellen Marktsituation tendenziell eher niedrig angesetzt. Einschlägige Baupreisindizes weisen z.T. höhere Preissteigerungen im Betrachtungszeitraum seit Erstellung der Grobkostenschätzung auf. Aktuelle und zukünftige Marktentwicklungen sollten unbedingt in den Risiken mit aufgenommen werden.“

Hinsichtlich der Bauzeit wird beim Ausbau mittels Folgendes angemerkt:

„Die Gesamtbauzeit für die Tunnelvariante wird mit 13,5 Jahren angegeben. Dies erscheint grundsätzlich im Vergleich zur ebenerdigen Variante plausibel, auch wenn die angenommenen Bauzeiten für die Herstellung der Tunnel- und Trogbauwerke eher großzügig

berücksichtigt wurden. Die Tunnel- und Trogbauwerke können in der jeweiligen Bauphase halbseitig über die gesamte Länge an mehreren Stellen gleichzeitig hergestellt werden. Durch den optimierten und gleichzeitigen Einsatz von Maschinen, Personal und Ressourcen könnten hier deutlich geringere Bauzeiten erzielt werden. Entgegen der Darstellung im Bauzeitenplan, dass der Verbau über die gesamte Länge vorlaufend zur Rohbauerstellung erfolgt, wird man hier sicherlich abschnittsweise vorgehen. Insbesondere für die Bauphase 3, d.h. der Herstellung des Tunnelbauwerks im Osten, währenddessen die Strecke inkl. Stationen provisorisch bereits unterirdisch im Westen in Betrieb ist, wird man versuchen, eine möglichst geringe Bauzeit zu erzielen. Der derzeit 6-jährige provisorische Betrieb der Haltestellen ist aus unserer Sicht für die Fahrgäste nicht vermittelbar.“

Schließlich wurden für die Weiterführung der Planungen auch weitere Aspekte und Themen (z.B. weitere Baugrunduntersuchungen, Detaillierung der Bauzustände und Bauphasen, Vertiefung und Optimierung der Bauterminplanung, Prüfung der Erforderlichkeit der durchgehenden baulichen Trennung der Mittelröhre beim Tunnel, verkehrstechnische Untersuchung und Planung der bauzeitlichen Sperrungen) aufgezeigt, die zu prüfen bzw. vertieft geprüft werden sollten und Einfluss auf die Kosten und die Bauzeit haben könnten.

Zusammenfassend stellt das Ingenieurbüro allerdings fest, „dass die Planungen für beide Varianten (ebenerdig und Tunnel) in vergleichbarem und in der Leistungsphase grundsätzlich ausreichendem Tiefgang erfolgten.

Die Machbarkeit der beiden Varianten konnte auch in der vertieften Feinvariantenuntersuchung bestätigt werden.

Die in dieser Planungsphase (Leistungsphase 2 nach HOAI) mindestens erforderlichen und unabdingbaren Untersuchungen und Planungen wurden grundsätzlich erstellt.“

### **2.3 Fazit**

Die Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung und die unter Punkt 2.2 „Überprüfung der Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung“ des Vortrages der Referentin dargestellten Ergebnisse der Überprüfung der Unterlagen führen nach Ansicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu keiner Änderung der Haltung der Landeshauptstadt München. Zwar ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht der ebenerdige Ausbau zu bevorzugen, jedoch überwiegen bei weitem die städtebaulichen, verkehrlichen und stadtklimatischen Gründe. Daher ist es weiterhin unerlässlich, dass der viergleisige Ausbau Daglfing-Johanneskirchen mittels Tunnel erfolgt, da nur auf diese Weise stadträumlich die städtebaulichen, verkehrlichen und stadtklimatischen Gründen hinreichend berücksichtigt und eine nachhaltige Stadtentwicklung gewährleistet werden kann. Ein bis zu ca. 33 m breiter, oberirdischer Verlauf der Bahntrasse mit nach derzeitiger Planung bis zu 6 m hohen Lärmschutzwänden würde eine enorme Trennwirkung entfalten und ein Zusammenwachsen der bestehenden Stadtviertel mit den Neubauquartieren verhindern. Auch können potenzielle Grünflächen nur bei Tunnellage auf dieser Tunneldecke angeordnet werden, was angesichts der knappen Freiraumversorgung von enormer Bedeutung wäre. Ein oberirdischer Ausbau mit begleitenden Lärmschutzmaßnahmen würde zudem Frischluftströme deutlich behindern und sich negativ auf das Stadtklima auswirken.

### **2.4 Kosten**

In Bezug auf die Kosten stellte sich nach der Grobvariantenuntersuchung aus dem Jahre 2020 die Lage so dar, dass für den ebenerdigen Ausbau Realkosten in Höhe von ca. 460 Mio. € und für den Tunnel Realkosten in Höhen von ca. 1.151 Mio. € errechnet wurden (Beträge jeweils ohne Risikozuschlag und Nominalisierung). Diese Realkosten sind aufgrund von Erkenntnissen aus der vertieften Planung der Feinvariantenuntersuchung und durch Baukostensteigerungen gestiegen und belaufen sich für den ebenerdigen Ausbau

nun auf 741 Mio. € und für den Tunnel auf 1.770 Mio. €, ermittelt nach dem aktuellen Kostenkennwertekatalog mit Stand 2022.

Hinzu kommt ein Risikozuschlag. Dieser wurde für die ebenerdige Lösung auf 207 Mio. € und für den Tunnel auf 479 Mio. € geschätzt, was einem Zuschlag von 28 % bei der ebenerdigen Lösung bzw. 27% bei der Tunnellösung entspricht. Die ermittelten Risiken müssen nicht eintreten, stellen zugleich aber auch nicht den „Worst Case“ dar, sondern sind eine Abschätzung aus Erfahrungswerten kombiniert mit örtlichen Gegebenheiten. Auch eine deutlich spätere Fertigstellung hätte aller Voraussicht nach Auswirkungen auf die Baukosten, insbesondere durch die lange Bauzeit des Tunnels.

Eine in einem Workshop durchgeführte Nominalisierung der Kosten (Berücksichtigung etwaiger Preissteigerungen bis zur Fertigstellung) erscheint aus Sicht der Landeshauptstadt München angesichts der damit zwangsläufig verbundenen Unwägbarkeiten zwar nicht zweckmäßig, muss hier aber erwähnt werden, weil der Bund die Ermittlung für DB-Projekte verpflichtend geregelt hat und bei einer möglichen Kostenteilung auf diesen Wert abstellen wird.

Basierend auf den Basiskosten zzgl. Risikozuschlag könnte dies bei der ebenerdigen Lösung zu nominalisierten Kosten von 1.837 Mio. € führen und zu 4.811 Mio. € für den Tunnel.

In Mio. €	Baukosten real	Risikozuschlag	mgl. Gesamtk.	nominalisiert
<b>ebenerdig</b>	741	207	948	1.837
<b>Tunnel</b>	1.769	479	2.249	4.811

### 3. Barrierefreiheit der Stationen während Bauzeit

Mit Schreiben vom 05.04.2023 hat Herr Oberbürgermeister Herrn Bundesminister für Digitales und Verkehr (Anlage 1) mitgeteilt, dass die Landeshauptstadt München eine weitere Verzögerung der Barrierefreiheit bei den Stationen Daglfing, Johanneskirchen und Engelschalking für nicht akzeptabel hält und deshalb bereits während der Bauzeit des viergleisigen Ausbaus eine Barrierefreiheit vorzusehen ist.

Mit Schreiben ebenfalls vom 05.04.2023 hat Herr Oberbürgermeister weiterhin den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern (Anlage 2) angeschrieben und ihn um Unterstützung bei der Forderung der Landeshauptstadt München nach Barrierefreiheit der Stationen während der Bauzeit gebeten.

Der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern hat mit Schreiben vom 16.05.2023 (Anlage 4) bestätigt, dass eine barrierefreie Erschließung der drei Stationen Daglfing, Johanneskirchen und Engelschalking während der Bauzeit nicht vorgesehen sei. Zur Prüfung, ob eine barrierefreie Erschließung während der Bauzeit möglich sei, „ist eine Finanzierung dieser Maßnahme 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.“

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verweist in seinem Schreiben vom 09.06.2023 (Anlage 3) auf die Antwort des Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern vom 16.05.2023.

Eine barrierefreie Erschließung der drei Stationen während der Bauzeit auf Kosten des Bundes ist daher aktuell nicht vorgesehen. Die Landeshauptstadt München wird diesen Punkt deshalb weiterhin in die Planungen der DB Netz AG zum viergleisigen Ausbau einbringen.

#### 4. Prognose der Zug- / Schienenverkehrsentwicklung

Da neben dem viergleisigen Ausbau auch generell das Thema Güterverkehr anzusprechen war, wurde mit den bereits genannten Schreiben des Herrn Oberbürgermeisters vom 05.04.2023 an den Bundesminister für Digitales und Verkehr und den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, darauf hingewiesen, dass es für die Landeshauptstadt München nicht nachvollziehbar ist, dass bei sämtlichen Planungen im Münchner Nordosten nur die überholten Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt werden. Aufgrund des Baus des Brennerbasistunnels und des Brenner-Nordzulaufs ist bereits jetzt absehbar, dass es zu einer massiv steigenden Belastung der Landeshauptstadt München mit Schienengüterverkehr kommen wird. Es ist deshalb eine umgehende Anpassung der Zugzahlen bei den laufenden Planungen sowie eine Verlagerung des Durchgangsgüterverkehrs erforderlich.

In diesem Zusammenhang wurde in den Schreiben vom 05.04.2023 auch eine Gleichbehandlung aller betroffener Münchner Bürger\*innen bezüglich ihres Anspruches auf Lärmvorsorge gefordert. Die in Planungen befindlichen Vorhaben des Bundes auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München dürfen nicht dazu führen, dass aufgrund der unterschiedlichen baulichen Eingriffe die betroffenen Bürger\*innen Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Qualität erhalten.

Die Landeshauptstadt München hat deshalb eine einheitliche Umsetzung von qualitativ hochwertigen Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV auf allen Bahnstrecken im Münchner Osten und Norden gefordert, 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.

Des Weiteren ist die Forderung nach einer Gleichbehandlung bei Tunnelbauten im Vergleich zu anderen Schienenprojekten von Bedeutung. So sollen nach den Planungen des Brenner-Nordzulaufs weite Teile der Trasse im Inntal (nach dem gegenwärtigen Stand wohl rund 60 Prozent der 54 km langen Strecke, also 38 km) in Tunneln geführt werden. Zudem werden auch in anderen dicht besiedelten Gebieten Güterzugtunnel gebaut, wie die Planungen zu einem 7,5 km langen Tunnel zwischen Nürnberg und Erlangen zeigen. Es ist für die Landeshauptstadt München somit nicht nachvollziehbar, weshalb im dicht besiedelten städtischen Gebiet, in dem zudem noch eine Entwicklung geplant ist, aus Sicht des Bundes weiterhin am ebenerdigen Ausbau festgehalten wird. Deshalb hat der Herr Oberbürgermeister in einem gemeinsamen Schreiben mit dem Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr an den Bundesminister für Digitales und Verkehr vom 01.02.2024 erneut die Forderung nach einer Gleichbehandlung der Landeshauptstadt München gestellt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr weist in seinem Schreiben vom 09.06.2023 hinsichtlich der Zugzahlen nur darauf hin, dass derzeit die Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2040 erarbeitet wird. Auch der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern verweist in seinem Schreiben vom 16.05.2023 nur darauf hin, dass aktuell die „Langfrist-Verkehrsprognose 2040“ erstellt wird. Eine sofortige Änderung der Planungsgrundlagen hinsichtlich der Zugzahlen wird nicht in Aussicht gestellt.

Eine mögliche Umfahrung Münchens und damit eine Entlastung des Großraums München (als letztlich insgesamt vorzuziehende Lösung) könne nach dem Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 09.06.2023 bei „entsprechender verkehrlicher Entwicklung“ erst „im Anschluss an die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege untersucht werden.“

Bezüglich des Festhaltens am ebenerdigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen verweist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr in seinem Schreiben vom

09.06.2023 auf die „Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung“. Nach diesen Vorgaben müsse „von den genehmigungsfähigen Varianten die wirtschaftlichste geplant und gebaut werden“. Der viergleisige Ausbau mittels Tunnel ist nach den Ausführungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr nur möglich, „sobald die Differenzkosten zwischen der ober- und der unterirdischen Variante vollständig durch einen oder mehrere Dritte übernommen“ würden.

Bezüglich der Gleichbehandlung der betroffenen Bürger\*innen beim Lärmschutz sei das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach seinem Schreiben vom 09.06.2023 schließlich an die Festlegung des „Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages“ und seiner Unterscheidung „zwischen Lärmsanierung an Bestandsstrecken einerseits sowie Lärmvorsorge an Aus- und Neubaubaustrecken andererseits“ gebunden.

Die Ausführungen überzeugen weiterhin nicht, insbesondere, da das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bei der Gleichbehandlung der Bürger\*innen bei Lärmmaßnahmen darauf hinweist, dass eine Änderungen durch das „Werben beim Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages“ erfolgen könnte. Die Landeshauptstadt München wird sich daher weiterhin für eine unverzüglich Anpassung der Zugzahlen in den laufenden Planungen der DB AG sowie für eine Änderung der Vorgaben bei Lärmmaßnahmen durch den Deutschen Bundestag einsetzen. In diesem Zusammenhang wurde bereits mehrfach die Zersplitterung der Bahnprojekte in einzelne Vorhaben kritisiert (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04149). Die Vollversammlung des Stadtrates hat daher mit dem Beschluss „Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der Deutschen Bahn im Münchner Osten“ vom 31.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819) unter Ziffer 2 des Antrages beschlossen, dass die Übernahme der dem Brenner-Nordzulaufs zugrundeliegende Planungsgröße von mindestens 400 Zügen auch für alle weiteren Bahnprojekte in München gelten müssen, sofern nicht die angekündigten neuen Verkehrsprognosen der Bedarfsplanüberprüfung 2040 höhere Zugzahlen ergeben. Die Landeshauptstadt München wird daher weiterhin fordern, dass unabhängig von der Aufteilung der einzelnen Bahnprojekte durch den Bund für alle betroffenen Anwohner\*innen die gleichen Planungsgrundlagen angewendet werden. Gerade deswegen müssen in dicht besiedelten Gebieten Tunnel vorgesehen werden.

## **5. Weiteres Vorgehen**

### **5.1 Parlamentarische Befassung**

Unter Punkt 5. „Parlamentarische Befassung“ im Beschluss „Flughafenanbindung – viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen – Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen – Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) wurde erläutert, dass grundsätzlich bei bestimmten neuen Schienenprojekten eine parlamentarische Befassung des Deutschen Bundestages zu erfolgen hat. Ausgeführt wurde dazu weiter, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eine parlamentarische Befassung nach § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) für die Projekte des Knotens München, mithin auch für den viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen, nicht vorsehen möchte. Nach § 5 BUV hat das Ministerium dem Deutschen Bundestag jährlich über neu zu verwirklichende Projekte und Vorhaben zu berichten, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI durchgeführt worden sind. An dieser Auffassung hält das BMDV weiterhin fest, da die Projekte des Bahnknoten München bereits vor Inkrafttreten der BUV am 01.01.2018 geplant gewesen seien.

Dem ist nach eingehender juristischer Prüfung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weiterhin entgegenzuhalten, dass allein die Tatsache, dass erste Überlegungen zur Planung länger zurückreichen, nicht zu einem Entfall einer parlamentarische Befassung führt. Diesbezüglich ist zunächst zu beachten, dass die BUV (gemäß § 9 Bundes-schienenwegeausbaugesetz (BSWAG)) gerade die Durchführung aller Vorhaben des Bedarfsplans in der BSWAG regelt. Folglich müssen die in Abschnitt 2 des Bedarfsplans für Bundesschienenwege gelisteten neuen Vorhaben auch neu zu verwirklichende Vorhaben im Sinne des § 5 BUV darstellen. Es besteht kein Grund dafür, die Menge bzw. den Umfang der erfassten Vorhaben/Projekte unter den Begriff „neu“ in den beiden Regelungen unterschiedlich handzuhaben. Des Weiteren soll nach der Präambel der BUV die BUV die Einbeziehung des Deutschen Bundestages verbessern und die öffentliche Akzeptanz der Verkehrsprojekte erhöhen. Dies kann nur gewährleistet werden, wenn alle Projekte mit-samt den Teilprojekten, die in Abschnitt 2 des Bedarfsplans für Bundesschienenwege im BSWAG gelistet sind, eine parlamentarische Befassung erfahren. Insbesondere bei großen Projekten sollte daher eine parlamentarische Behandlung selbstverständlich sein.

Weiterhin spricht auch die Systematik des Bedarfsplans für Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG) für eine weite Auslegung des § 5 BUV, da das Projekt Bahnknoten München, zu welchem der viergleisige Ausbau Daglfing-Johanneskirchen gehört, im Bedarfsplan für Bundesschienenwege in Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 in Ziffer 22 aufgeführt ist. Betitelt ist Abschnitt 2 mit der Formulierung „neue Vorhaben“. Eine solche zusätzliche Betitelung fehlt für Abschnitt 1. Dieser führt bereits laufende, fest disponierte Vorhaben auf. Diese Systematik spricht dafür, dass alle Vorhaben, die in Abschnitt 2 („neue Vorhaben“) des Bedarfsplans gelistet sind, auch § 5 BUV als „neu zu verwirklichende Vorhaben“ zuzu-ordnen sind und eine parlamentarische Befassung erfolgen soll, während dies bei den unter Abschnitt 1 aufgeführten Vorhaben nicht der Fall ist. Hierbei ist insbesondere zu beach-ten, dass in der Fassung des BSWAG, die bis zum 29.12.2023 galt, das Projekt Bahnknoten München in mehreren Abschnitten des Bedarfsplans aufgeführt war (bspw. auch unter Abschnitt 1: Laufende Vorhaben). Seit dem 29.12.2023 ist der Bahnknoten München nun mehr nur noch als „neues Vorhaben“ in Abschnitt 2 aufgeführt. Gerade Abschnitt 2 erfasst die neuen Vorhaben, die einer parlamentarischen Befassung unterliegen sollen. Somit spricht auch die erneute Aufführung des Bahnknoten München unter „neue Vorhaben“ in der erst seit kurzem geltenden Fassung des Bedarfsplans für Bundesschienenwege im BSWAG für die Erforderlichkeit einer parlamentarischen Befassung.

Schließlich kommt auch der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags in seiner Ausarbeitung vom 31.07.2020 zur BUV zu dem Ergebnis, dass § 5 BUV entsprechend auszulegen sei.

Die Landeshauptstadt München sollte daher weiterhin eine parlamentarische Befassung bei den Projekten des Bahnknoten Münchens fordern. Hierzu wird die Landeshauptstadt München auf allen politischen Ebenen aktiv werden müssen, um eine Änderung in der Auffassung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr herbeizuführen. Entsprechend ist mit der Vorlage „Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der Deutschen Bahn im Münchner Osten“ der Vollversammlung vom 31.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819) vom Stadtrat beschlossen worden, dass sich der Oberbürgermeister beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr für eine parlamentarische Befassung des gesamten Abschnitts des Brenner-Nordzulaufs auf Münchner Stadtgebiet einsetzen möge. Der Herr Oberbürgermeister hat deshalb in dem bereits genannten gemeinsamen Schreiben zusammen mit dem Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr an den Bundesminister für Digitales und Verkehr vom 01.02.2024 neben einer Gleichbehandlung erneut eine parlamentarische Befassung für den viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen gefordert.

Auf Grund der derzeitigen Haltung des BMDV erscheint es auch geboten, dass sich Herr Oberbürgermeister direkt an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags mit der Bitte um Unterstützung wendet.

Darüber hinaus sollten auch die Bundestagsabgeordneten der Region München für eine parlamentarische Befassung sensibilisiert werden. Dies auch deshalb, weil der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags in seiner Ausarbeitung vom 31.07.2020 zur BUV ausführt, dass durch die BUV die verfassungsrechtlichen Informationsansprüche des Bundestages und seiner Mitglieder gegenüber der Bundesregierung durch die BUV nicht beschnitten werden können. Der Bundestag und seine Mitglieder können bei allen laufenden oder neuen Vorhaben somit verfassungsrechtliche Informationsansprüche gegenüber der Bundesregierung geltend machen.

## **5.2 Gespräche mit Bund und Freistaat**

Unter Punkt 4. „Prognose der Zug- / Schienenverkehrsentwicklung“ oben wurde ausgeführt, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr aufgrund der „Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung“ die DB AG im weiteren Verfahren nur mit der Planung der wirtschaftlichsten genehmigungsfähigen Variante beauftragen wird, obwohl aus Sicht der Landeshauptstadt München neben diesem Kriterium bei einem Projekt dieser Größenordnung auch die stadträumlichen Auswirkungen berücksichtigt werden müssen.

Es ist deshalb erforderlich, dass bei Gesprächen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und der Landeshauptstadt München, um eine faire Kostenverteilung für eine Realisierung der Variante Tunnel zu erwirken, auch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr einbezogen werden muss.

## **6. BA-Antrag „Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke von Zamdorf nach Johanneskirchen Bahntunnel bis zur Stadtgrenze verlängern“**

Mit Antrag Nr. 20-26 / B 03247 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 16.11.2021 (Anlage 5) wird die Landeshauptstadt München gebeten, die Deutsche Bahn aufzufordern, den Bahntunnel bis zur nördlichen Stadtgrenze zu verlängern. Ersatzweise soll die Tunnelrampe eine Einhausung erhalten.

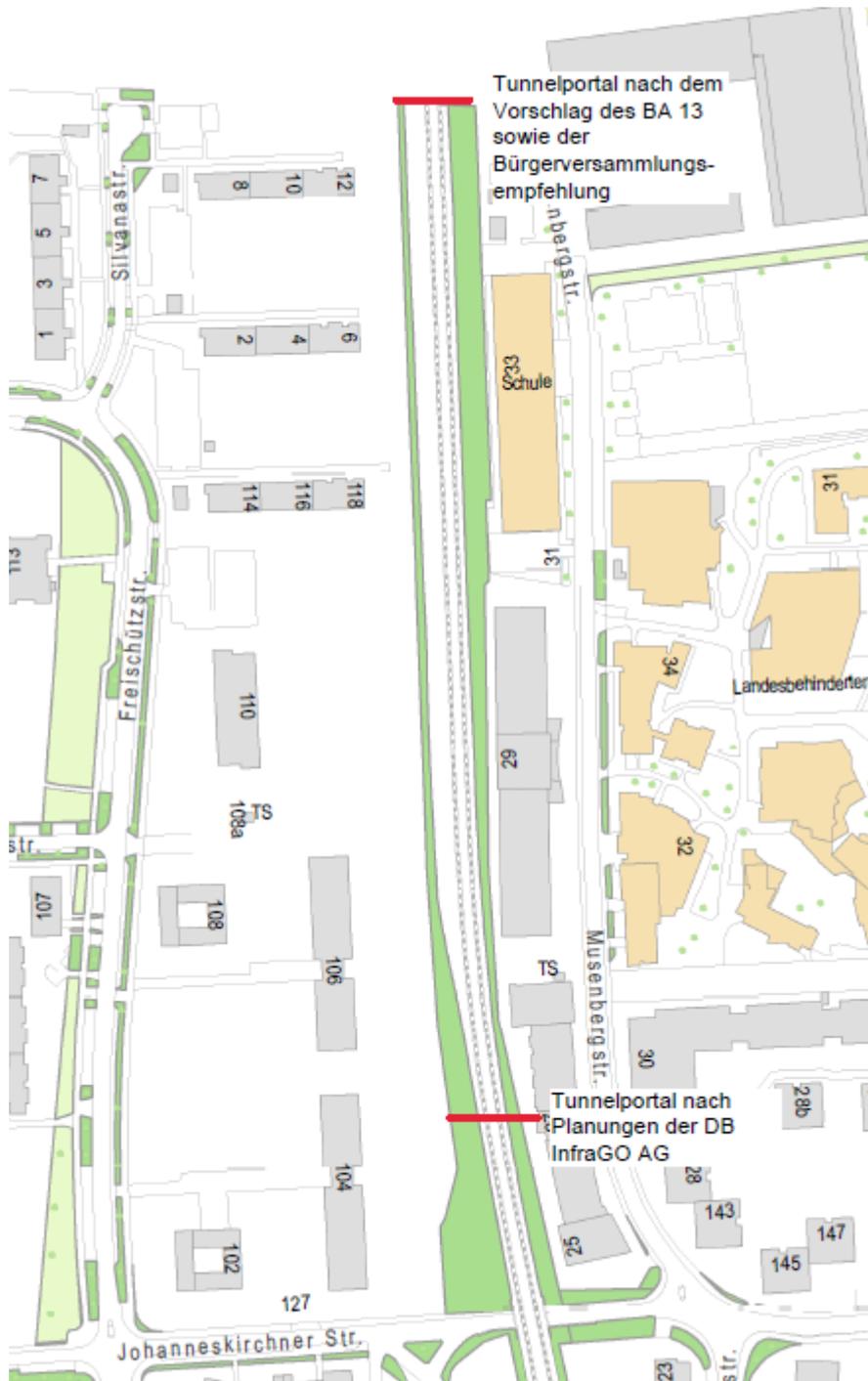
Weiterhin soll in Johanneskirchen für die Nordring-Güterzuggleise auf den Bau einer Rampe verzichtet werden. Die Gleise sollen vom Tunnel bis zur Isar auf dem Eisenbahnbrückenniveau (Höhe ca. 500 m) geführt werden. Dadurch entsteht Platz für das notwendige Weichenfeld nördlich der Stadtgrenze, unmittelbar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

Der Bezirkssauschuss hat mit Schreiben vom 02.06.2022, 02.02.2023 und 25.10.2023 eine Zwischennachricht erhalten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26 / B 03247 wie folgt Stellung:

Die Stadt München hat die Machbarkeit einer Verlegung des nördlichen Tunnelportals für den viergleisigen Ausbau von seiner bisher geplanten Lage bei ca. Bahn-km 28,200 bis zur nördlichen Stadtgrenze bei Bahn-km 27,800 untersuchen lassen, um so den Tunnel nördlich der Station Johanneskirchen so weit zu verlängern, dass die westliche Wohnbebauung an der Freischütz- und Silvanastraße aus Gründen des Schallschutzes noch im Bereich des Tunnelbauwerks liegt.

Die untersuchte Verlegung des nördlichen Tunnelportals ergibt sich aus den folgenden Abbildungen:



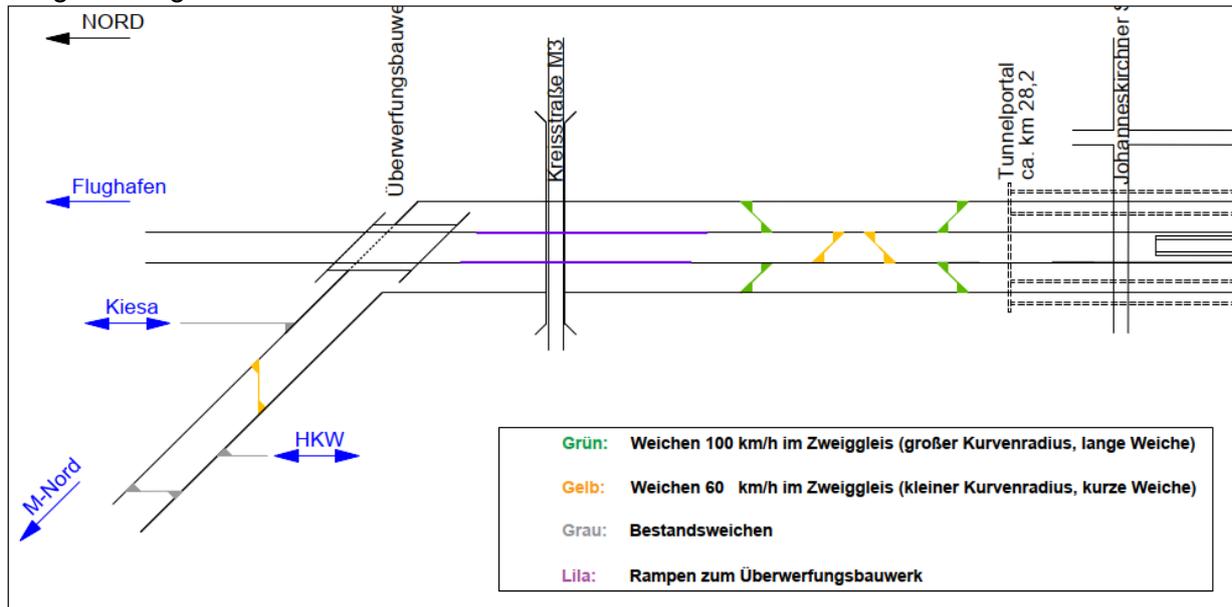
Quelle: Landeshauptstadt München 2024 GeoInfoWeb, Stadtkarte, Flurstücke und Gebäude:  
© Bayerische Vermessungsverwaltung 2024



Quelle: Landeshauptstadt München 2024 GeoInfoWeb, Luftbilder 2023 vorläufig, Flurstücke und Gebäude:  
© Bayerische Vermessungsverwaltung 2024

Von der DB Netz AG wurden die Randbedingungen, basierend auf dem technischen Regelwerk, der betrieblichen Aufgabenstellung (BAst) sowie den erforderlichen Verkehrsbeziehungen, für eine Trassierungsstudie vorgelegt und mit der Landeshauptstadt München und Schüller-Plan Ingenieurgesellschaft mbH abgestimmt. Die Trassierungsstudie wurde durch den von der DB Netz AG mit Feinvariantenuntersuchung beauftragten Planer durchgeführt.

Die derzeitige Lage des nördlichen Tunnelportals ist maßgebend von den Weichenverbindungen im direkten Anschluss abhängig. Die in der Vorplanung geplante Lage ist nachfolgend dargestellt:



Quelle: DB Netz AG (seit 01.01.2024 DB InfraGO AG)

In der Machbarkeitsstudie wurden 3 Optionen untersucht:

- Option 1: Reduzierung der Geschwindigkeitsanforderungen in den Zweiggleisen der Weichen auf 60km/h durch Einbau anderer Weichenbauformen in den oben grün dargestellten Verbindungen.
- Option 2: Reduzierung der betrieblichen Flexibilität (keine Gleiswechsel zwischen allen vier Gleisen) durch Entfall der im Anschluss des Tunnelportals situierten Weichenverbindungen. (grüne und gelbe Weichenverbindungen in obiger Abbildung)
- Option 3: Beibehaltung der Geschwindigkeitsanforderungen in den Zweiggleisen der Weichen, jedoch Verlegung der Weichenverbindung zwischen Richtungsgleis und Gegenrichtungsgleis der Strecke 5556 (S-Bahngleise) weiter in Richtung Norden, nördlich des Überwerfungsbauwerks Johanneskirchen (gelbe Weichenverbindung in obiger Abbildung)

Die Studie kommt für die einzelnen Optionen zu folgendem Ergebnis:

- Option 1: Die Lage des Tunnelportals ist maßgebend von der Entwicklungslänge der oben dargestellten Weichenverbindung abhängig. Durch den Einbau von kürzeren Weichenbauformen kann die gesamte Entwicklungslänge verkürzt werden und das Tunnelportal um ca.186 m auf km 28,0+07 nach Norden verschoben werden. Obwohl sämtliche Fahrbeziehungen eingehalten werden können, muss die Geschwindigkeit für die Fahrstraßen zwischen Güterverkehrsstrecke und S-Bahnstrecke reduziert werden. Dies stellt einen betrieblichen Nachteil für die spätere aufwärtskompatible Implementierung der Option eines S-Bahn-Betriebs über den Nordring bzw. im Störfall, wenn die S-Bahn auf die Güterzuggleise ausweichen muss, dar und widerspricht den Geschwindigkeitsvorgaben aus der BAst.
- Option 2: Durch den Entfall der o.g. Weichen könnte eine deutliche Verlängerung des Tunnels bzw. eine Verschiebung des Tunnelportals nach Norden (ca. km

27,8+00) ermöglicht werden. Allerdings sind bestimmte Fahrbeziehungen dadurch nicht mehr möglich:

- Verbindung zwischen den S-Bahngleisen
- Verbindung zwischen den Gütergleisen und den S-Bahngleisen

Der Wegfall dieser Weichenverbindungen und der damit einhergehenden Fahrbeziehungen stellt einen erheblichen verkehrlichen und betrieblichen Nachteil insbesondere im Störfall dar.

- Option 3: Durch die Verschiebung der Weichenverbindung zwischen den S-Bahngleisen über das Kreuzungsbauwerk weiter in Richtung Norden wäre eine Verschiebung des Tunnelportals um insgesamt 213 m nach Norden (km 27,9+79) möglich. Dies stellt einen betrieblichen und verkehrlichen Nachteil dar, da im Störfall- oder Instandsetzungsfall einer Röhre die Länge des im Gleiswechselbetrieb zu befahrenden Abschnitts (eingleisiger Verkehr in beide Richtungen) deutlich erhöht wird. Die zukünftige Taktung der S-Bahn wäre nicht einzuhalten. Auch hinsichtlich des optionalen künftigen S-Bahnbetriebs über den Nordring wären im Störfall erhebliche betriebliche Nachteile zu verzeichnen.

Die Studie der DB-Planer\*innen kommt zu dem Ergebnis, dass alle 3 untersuchten Optionen aus verkehrlichen und betrieblichen Gesichtspunkten als ungenügend einzustufen sind. Die Überprüfung durch das Ingenieurbüro Schüßler-Plan kommt allerdings in Teilen zu einer anderen Bewertung:

- Zu Option 1: Durch eine optimierte Anordnung der Weichen bzw. Wahl der Weichenbauform kann die gesamte Weichenverbindung auch ohne Geschwindigkeitsverlust in ihrer Entwicklungslänge reduziert werden. Außerdem könnte der Weichenanfang der ersten Weichenverbindung ggf. bereits im Tunnel zu liegen kommen, sodass eine Tunnelverlängerung auch unter Beibehaltung der geplanten Weichenverbindungen und den Geschwindigkeitsvorgaben der BASt möglich erscheint. Daher sollte dies in den weiterführenden Planungsphasen untersucht werden.
- Zu Option 2: Diese Option stellt auch aus Sicht des Ingenieurbüros eine deutliche betriebliche Einschränkung dar, da maßgebliche Fahrbeziehungen ausgeschlossen wären.
- Zu Option 3: Diese Option stellt auch aus Sicht des Ingenieurbüros eine deutliche betriebliche Einschränkung dar, da maßgebliche Fahrbeziehungen im Störfall ausgeschlossen bzw. zu deutlich längeren Abschnitten im Gleiswechselbetrieb führen würden.

Deshalb sollte in den weiteren Planungsphasen untersucht werden, ob die planmäßige Weichenverbindung mit allen erforderlichen Fahrbeziehungen und Geschwindigkeiten in ihrer Entwicklungslänge weiter reduziert werden kann, um somit die Lage des Tunnelportals in Richtung Norden zu optimieren. Eine Verschiebung um 400m bis zur nördlichen Stadtgrenze bei ca. km 27,8 wird allerdings als unrealistisch erachtet.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 03247 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 16.11.2021 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

## **7. Empfehlung „Tieferlegung der S-Bahn-Trasse im Bereich Daglfing zur Schaffung freier und sicherer Übergänge, begleitende Lärmschutzmaßnahmen - Ziffer 3 des Antrages“**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 17.03.2005 die anliegende Empfehlung Nr. 02-08 / E 00021 (Anlage 6) beschlossen.

Mit der Empfehlung wird die Landeshauptstadt München aufgefordert, „nun endlich nach mehr als zwanzigjähriger Planungs- und Wartezeit die Daglfinger S-Bahntrasse tieferzulegen, Lärmschutzmaßnahmen zu installieren und damit sichere und freie Übergänge zu schaffen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 02-08 / E 00021 wie folgt Stellung:

Zunächst ist anzumerken, dass die Landeshauptstadt München nicht für den Personenverkehr verantwortlich ist. Die Planung und der Bau von S-Bahnlinien und S-Bahnstationen obliegt vielmehr dem Freistaat Bayern. Im vorliegenden Fall plant jedoch die DB AG im Auftrag des Bundes den viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen, da mit dieser Maßnahme die Leitungsfähigkeit der Strecke für den Schienengüterverkehr erhöht werden soll. Die Landeshauptstadt München fordert deshalb vom Bund bereits seit Jahren, dass die Strecke Daglfing-Johanneskirchen mittels Tunnel ausgebaut werden muss. Durch den Ausbau mittels Tunnel würde auch ein optimaler Lärmschutz für die betroffenen Anwohner\*innen sowie sichere und freie Übergänge geschaffen. Diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen unter 2.2 „Überprüfung der Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung“ des Vortrages der Referentin.

Die Landeshauptstadt München wird sich daher auch weiterhin dafür einsetzen, dass der viergleisige Ausbau Daglfing-Johanneskirchen mittels Tunnel erfolgen wird.

Der Empfehlung Nr. 02-08 / E 00021 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 17.03.2005 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

## **8. Empfehlung „Verhinderung der Daglfinger und Tuderinger Kurve Änderung des § 1 BImSchV: Geltung der Immissionsschutzgrenzwerte bei direkt anschließenden Gleisstraßen“**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 24.10.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02948 (Anlage 7) beschlossen.

Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 11.02.2020, 29.10.2021, 27.01.2023 und 08.02.2024 eine Zwischennachricht erhalten.

Mit der Empfehlung wird beantragt, „dass die Stadt München sich gegenüber dem Bund dafür einsetzt, § 1 der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) „so zu ändern, dass auch bei direkt anschließende Gleisstrassen die Immissionsschutzgrenzwerte gelten.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 02948 wie folgt Stellung:

Der Antragsteller der Empfehlung befürchtet, dass die Anwohner\*innen an der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen haben werden, falls nur das Vorhaben „Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie der zweigleisige Ausbau Trudering – Daglfing“ umgesetzt werden würde und es hierdurch zu einer Erhöhung

der Lärmbelastung auf der Strecke Daglfing-Johanneskirchen kommen würde.

Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung liegen allerdings keine Informationen vor, die befürchten lassen, dass der viergleisige Ausbau Daglfing-Johanneskirchen durch den Bund nicht weiterverfolgt wird. Die Lärmschutzmaßnahmen werden somit nach aktuellem Stand auf der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen im Rahmen des viergleisigen Ausbaus erfolgen.

Eine Änderung von § 1 der 16. BImSchV ist somit für diese Vorhaben nicht erforderlich.

Grundsätzlich ist allerdings festzuhalten, dass es im Bereich der Landeshauptstadt München eisenbahnrechtliche Vorhaben gibt, die dazu führen, dass unterschiedliche Standards bei den Lärmschutzmaßnahmen zu Grunde gelegt werden. Dies gilt insbesondere, wenn Streckenabschnitte ohne erheblichen baulichen Eingriff ertüchtigt werden. In diesem Zusammenhang sind sämtliche Vorhaben im Münchner Norden und Osten zu sehen, die im Hinblick auf die Realisierung des Brenner-Nordzulaufs durch die DB AG im Auftrag des Bundes ausgebaut bzw. ertüchtigt werden sollen.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Punkt 4. „Prognose der Zug- / Schienenverkehrsentwicklung“ des Vortrages der Referentin verwiesen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02948 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 24.10.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprechen werden.

## **9. Empfehlung „Beginn des Bahntunnels an die Stadtgrenze verlegen“**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 28.10.2021 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00508 (Anlage 8) beschlossen.

Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 02.06.2022 und 30.01.2023 eine Zwischennachricht erhalten.

Mit der Empfehlung wird beantragt, dass die Landeshauptstadt München bei der Deutschen Bahn darauf hinwirkt, „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.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 00508 wie folgt Stellung:

Die Empfehlung entspricht dem BA-Antrag unter 6. „BA-Antrag „Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke von Zamdorf nach Johanneskirchen Bahntunnel bis zur Stadtgrenze

verlängern“ des Vortrages der Referentin. Es wird daher auf die dortigen Ausführungen sowie das Ergebnis verwiesen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00508 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2021 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **10. Empfehlung „Gesamtheitliche Ermittlung der Emissionen der Bahnprojekte im gleichen Planungsgebiet“**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem hat am 30.11.2023 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 01747 (Anlage 9) beschlossen. Mit der Empfehlung wird die Landeshauptstadt München 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 Anwohner ein realistisches Bild der kumulierten Lärmbelastung ermittelt wird.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 01747 wie folgt Stellung:

Mit Beschluss „Brenner Nordzulauf – Kernforderungen an den Deutschen Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der Deutschen Bahn im Münchner Osten“ der Vollversammlung vom 31.01.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819) wurde zu Punkt 4. der Stellungnahme des Bezirksausschusses 15 Trudering-Riem bereits ausführlich erläutert, dass die Gesamtemissionen aus benachbarten Planungen gem. der Richtlinien des EBA zusammen zu betrachten sind, auch für zukünftige, absehbare Planungen. Dies wird von der Landeshauptstadt München als Trägerin öffentlicher Belange auch eingefordert werden. Die Landeshauptstadt München behält sich, falls der Planfeststellungsbeschluss keine ausreichende Regelung trifft, selbstverständlich den Klageweg vor. Allerdings ist anzumerken, dass die Landeshauptstadt München nur erfolgsversprechend klagen kann, wenn sie in eigenen Rechten betroffen ist. Die Landeshauptstadt München hat diesbezüglich nicht mehr Rechte, wie die betroffenen Bürger\*innen. Eine Klage allein im Interesse der Bürger\*innen ist der Landeshauptstadt München somit nicht möglich.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01747 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem am 30.11.2023 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **11. Zusammenfassung und Ausblick**

Bei dem viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen handelt es sich sowohl bei der oberirdischen als auch bei der Tunnelvariante um ein äußerst komplexes, kostenintensives und zeitlich langlaufendes Projekt, bei dem eine Vielzahl von Faktoren, wie die zu erwartende deutliche Zunahme des Güterzugverkehrs ebenso wie die Siedlungsentwicklung im Münchener Osten berücksichtigt werden müssen. Da sich an die Feinvariantenuntersuchung die Entwurfsplanung der DB AG anschließt, muss durch den Stadtrat in absehbarer Zeit eine Entscheidung getroffen werden, ob und in welchem Umfang die Kosten einer Tunnellösung mitgetragen werden. Eine Entscheidung hierüber ist im Rahmen dieser Vorlage noch nicht möglich, da unter anderem die Kostenermittlung noch nicht vollständig abgeschlossen ist und weitere Abklärungen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr erfolgen müssen. Um eine faire Kostenteilung zu ermöglichen, wird eine parlamentarische Befassung durch den Deutschen Bundestag angestrebt und bei den Abgeordneten dafür geworben. Das

Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird insoweit die nächsten Schritte vorbereiten und nach erfolgten Abklärungen und Verhandlungen den Stadtrat erneut befassen.

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

### **Beteiligung des Bezirksausschusses**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13 - Bogenhausen und 15 - Trudering-Riem wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben der Vorlage zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen hat folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 10):

„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 Trassennähe 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 abzustimmen.

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.“

Hierzu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung prüft, ob eine Visualisierung des viergleisigen Ausbaus unter Berücksichtigung der geplanten zukünftigen Bebauung möglich ist. Weiterhin hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Forderung einer Anpassung der Visualisierungen und der Animationen auf der Webseite der DB InfraGO AG an die DB InfraGO AG weitergeleitet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in den weiteren Planungen im Übrigen darauf achten, dass neben den eigenen Anmerkungen und Hinweisen auch die Anmerkungen und Hinweise des beauftragten Ingenieurbüros in die Planungen einfließen werden.

Des Weiteren setzt sich die Landeshauptstadt München schon seit längerem dafür ein, dass eine umgehende Anpassung der Zugzahlen bei den Planungen erfolgt (vgl. Ziffer 4 des Vortrages der Referentin). Diese Forderung wird auch weiterhin erhoben werden.

Der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem hat folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 11):

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 km<sup>2</sup>) 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 BA 15 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 Daglfing durchgängig nach Neubaustandard zu planen.

In der Stellungnahme zur BV Brenner Nordzulauf (...) vom November 2023 fordert der BA 15, 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 Nordzulauf 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.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung merkt zur Stellungnahme des 15. Stadtbezirk Trudering-Riem an, dass es richtig ist, dass die Planungen für das Betriebswerk Steinhausen durch die DB Regio AG und die ABS 38 DTK durch die DB InfraGO AG geplant werden. Die unterschiedlichen Planungen ergeben sich daraus, dass die Planungen für die ABS 38 durch den Bund, zuständig für Güter- und Fernverkehr, und die Planungen für das Betriebswerk Steinhausen durch den Freistaat Bayern, zuständig für den Regional- und S-Bahnverkehr, beauftragt wurden. Es werden diesbezüglich auch zwei getrennte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stimmt daher mit dem Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirk Trudering-Riem überein, dass den betroffenen Anwohner\*innen durch die unterschiedlichen Planungen und Verfahren kein Nachteil entstehen darf. Mit dem Beschluss „Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der Deutschen Bahn im Münchner Osten“ in der Vollversammlung des Stadtrates vom 31.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819) wurde deshalb unter Ziffer 2 des Antrages beschlossen, dass eine „Gesamtbetrachtung der sich in der Summe aller Projekte räumlich kumulierenden und überlagernden Immissionen und Emissionen als Voraussetzung zur Prüfung und Genehmigung sämtlicher DB-Planungen am Gleisdreieck zugrunde gelegt“ werden muss.

Zudem wurde auf den Seiten 15 ff., Beteiligung des Bezirksausschusses, des oben genannten Beschlusses zum Brenner-Nordzulauf von der Verwaltung erläutert, dass sich die geforderte Herangehensweise aus dem Umweltleitfaden „Betriebsprognose, Prognosehorizont“ des Eisenbahn-Bundesamtes und der Rechtsprechung ableitet. Die Verwaltung wird auf die Einhaltung dieser Richtlinien weiterhin drängen.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13 - Bogenhausen und 15 - Trudering-Riem haben Abdruck der Vorlage erhalten.

Im Rahmen der Beteiligung der Bezirksausschüsse hat auch die Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen Anmerkungen zum Beschluss übersandt.

Zunächst schlägt die Bürgerinitiative eine Umbenennung der Projektbezeichnung vor, da der viergleisige Ausbau ein Projekt des Bundes sei, welcher als Teil Brenner-Nordzulaufs und der transeuropäischen Netze anzusehen sei. Der viergleisige Ausbau solle daher nicht als lokale Baumaßnahme gesehen werden. Die Landeshauptstadt München solle vielmehr beim Ausbau eine „Kampflinie“ mit den vom Brenner-Nordzulauf betroffenen Kommunen fahren. Als neue Benennung wird deshalb seitens der Bürgerinitiative „Brenner-Nordzulauf in München / Transeuropäische Netze – viergleisiger Ausbau Zamdorf-Johanneskirchen“ vorgeschlagen.

Die Bürgerinitiative ist weiter der Meinung, dass der Ausbau mittels Tunnel vollständig vom Bund und Freistaat getragen werden müsse. Dementsprechend sieht sie es als kritisch an, dass Herr Oberbürgermeister in Ziffer 1 des Antrages Referentin beauftragt werden soll, eine faire Kostenverteilung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zu verhandeln. Der Ausbau mittels Tunnel müsse vollständig vom Bund und Freistaat getragen werden.

Hinsichtlich der in Ziffer 2 und 3 des Antrages der Referentin geforderten parlamentarischen Befassung wird von der Bürgerinitiative eine klare Forderung „nach einer planerischen und finanziellen Gleichbehandlung mit dem Teil des Brenner-Nordzulaufes südlich der Stadtgrenze“ eingefordert.

Weiterhin geht die Bürgerinitiative davon aus, dass der ebenerdige Ausbau unter Berücksichtigung der Güterverkehrszahlen des Brenner-Nordzulaufs nicht mehr genehmigungsfähig sein werde. Die Bürgerinitiative fordert deshalb, dass die Landeshauptstadt München den „Abschluss und Einreichung der Planunterlagen vor Vorliegen der neuen Zahlen des Bundesverkehrswegeplanes“ verhindert. Des Weiteren bittet die Bürgerinitiative um ein transparentes Variantenauswahlverfahren nach Abschluss der Feinvariantenuntersuchung.

Hinsichtlich der Höhe der Schallschutzwände von 2 m bis 6 m weist die Bürgerinitiative darauf hin, dass diese städtebaulich erheblich sei und im Bereich Engelschalking bis zur Stadtgrenze am Kraftwerk zu berücksichtigen sei, dass die Bahnstrecke auf einem Damm verlaufe und somit bis in den ersten und zweiten Stock der angrenzenden Wohnbebauung zu liegen komme.

Des Weiteren zweifelt die Bürgerinitiative die Grundwassertiefen im Bereich Engelschalking bis Johanneskirchen an und der Vorschlag der DB Netz AG zur Gestaltung der zukünftigen Daglfinger Straße wird abgelehnt.

Bezüglich einer Verlegung des nördlichen Tunnelportals übermittelt die Bürgerinitiative Vorschläge, mit denen eine Verlegung des Tunnelportals möglich sein soll.

Außerdem bittet die Bürgerinitiative um die Übermittlung der Unterlagen der Feinvariantenuntersuchung.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu den Anmerkungen der Bürgerinitiative wie folgt Stellung:

Eine Umbenennung des Projektes ist im Beschlusstitel erfolgt. Seitens der Landeshauptstadt München wird bereits seit Jahren darauf hingewiesen, dass der Brennerbasistunnel zu einer enormen Steigerung der Zugzahlen im Stadtgebiet führen wird. Es wurde

diesbezüglich auch schon mehrfach eine Umfahrung des Großraums München gefordert. Dies kann durch die Umbenennung unterstrichen werden. Die Flughafenbindung wurde bisher weiterhin erwähnt, weil damit auch die Verantwortung des Freistaates Bayerns für dieses Projekt unterstrichen werden sollte.

Die Forderung nach einer fairen Kostenverteilung wurde durch einen Änderungsantrag zum Beschluss "Flughafenbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen - Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen" der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) zum weiteren Vorgehen der Landeshauptstadt München aufgenommen. Grundsätzlich verbleibt es dabei, dass aus Sicht der Landeshauptstadt München der Ausbau mittels Tunnel durch den Bund zu finanzieren ist. Die Formulierung einer fairen Kostenverteilung ermöglicht Herrn Oberbürgermeister jedoch einen gewissen Verhandlungsspielraum, damit die Landeshauptstadt München schneller zum Ausbau mittels Tunnel gelangt.

Eine Gleichbehandlung mit dem südlichen Teil des Brenner-Nordzulaufs wird seitens der Landeshauptstadt München auch bereits seit Jahren gefordert.

Auch die Landeshauptstadt München fordert seit langem endlich die richtigen Verkehrsprognosen der Planung zugrunde zu legen.

Die Einschätzung zur Höhe der Lärmschutzwände (2 m und 6 m) und der zukünftigen Daglfinger Straße seitens der Landeshauptstadt München geteilt. Wir verweisen hierzu auf die Ausführungen unter 2.2.

Bezüglich der Grundwassertiefen wird ebenfalls auf die Ausführungen unter 2.2 verwiesen. Des Weiteren wurde im Rahmen der Feinvariantenuntersuchung Bohrungen vorgenommen. In welchem Umfang Änderungen im Bauablauf möglich sind, wird im Rahmen der nachfolgenden Entwurfsplanung ermittelt.

Die Anmerkungen zur Verlegung des Tunnelportals wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in die nachfolgende Entwurfsplanung einbringen. Unter 6. Wurde diesbezüglich schon dargestellt, dass es Möglichkeiten zur Optimierung geben könnte.

Letztlich ist noch darauf hinzuweisen, dass die Landeshauptstadt München die Unterlagen der Feinvariantenuntersuchung der Bürgerinitiative noch nicht übermitteln kann. Die Landeshauptstadt München hat zu den Planungen nur einen Zuschuss gewährt. Die Planungsunterlagen sind deshalb im Eigentum der DB Netz AG. Die Landeshauptstadt München hat nur das Recht die Unterlagen der Verwaltung und den politischen Mandatsträgern zur Verfügung zu stellen. Allerdings wurde mit der DB Netz AG vereinbart, dass die Unterlagen nach der Befassung im Stadtrat veröffentlicht werden sollen. Sie sind dann auch der Bürgerinitiative zugänglich.

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

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat bekräftigt das Ziel, einem viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing – Johanneskirchen nur im Tunnel zuzustimmen. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr 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.
2. Der Stadtrat fordert weiterhin die Durchführung einer parlamentarischen Befassung nach Abschluss der Feinvariantenuntersuchung. Herr Oberbürgermeister wird diesbezüglich gebeten, sich an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags mit der Bitte zu wenden, eine parlamentarische Befassung vorzusehen.
3. Herr Oberbürgermeister wird weiter gebeten, parallel zu den Klärungen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Kontakt mit den Bundestagsabgeordneten der Region München zu treten, um auch bei diesen um Unterstützung – insbesondere eine parlamentarische Befassung – zu bitten.
4. Der Antrag Nr. 20-26 / B 03247 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 16.11.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
5. Die Empfehlung Nr. 02-08 / E 00021 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 17.03.2005 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
6. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02948 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
7. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00508 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 28.10.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
8. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01747 der Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem am 30.11.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### **III. Beschluss**

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

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

### **IV. Abdruck von I. - III.**

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

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (13x)
3. An die Bezirksausschüsse 13 und 15
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
6. An das Mobilitätsreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/1
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/12

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3