

Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes  
**Feldmoching - Hasenberg**



Landeshauptstadt  
 München

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord  
 Ehrenbreitsteiner Str. 28 a. 80993 München

An das  
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
 PLAN-HA I/11-1  
 z. H. [REDACTED]

**Vorsitzender**  
**Markus Auerbach**

ba24@muenchen.de

**Geschäftsstelle:**  
 BA-Geschäftsstelle Nord  
 Ehrenbreitsteiner Str. 28a  
 80993 München  
 Telefon: 159 86 89-31  
 Telefax: 159 86 89-21  
 ba24@muenchen.de  
 Ansprechpartner [REDACTED]

München, 16.05.2018

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

- a) Geplanter S-Bahnverkehr auf dem Gütergleis 5566 /  
 Feldmochinger Kurve – Lärmschutz, BVE Nr. 14-20 / E 01410
- b) Lärmschutz entlang Gütergleis 5566 – Bahnlärm, BVE Nr. 14-20 / E 01411

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 24 hat sich in seiner Sitzung am 15.05.2018 mit dem zugeleiteten Beschlussentwurf zur Anhörung befasst (TOP 5.4.3) und hat Folgendes einstimmig beschlossen:

1. Der BA 24 bedankt sich dafür, dass für die Bürger in der Lerchenau die Möglichkeit geschaffen wurde, sich am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen.
2. Es sind jedoch aus Sicht des BA 24 Nacharbeiten erforderlich:  
 Die Trassenhistorie des Gütergleises Bahnhof Feldmoching - Güterbahnhof Milbertshofen möchte aufgearbeitet werden, weil Zweifel bestehen, ob alle Teile der Trasse planfestgestellt bzw. manche nur „faktisch gebaut“ worden sind. Der BA 24 erwartet daraus Erkenntnisse, aus denen sich möglicherweise Rechtsschutzmöglichkeiten für die Anlieger ableiten lassen. Aber auch zum Schutz der städtischen Naherholungsanlage Lerchenauer See könnte diese Aufarbeitung Argumente liefern. Der Lerchenauer See ist Erholungsgebiet mit einem Einzug bis nach Neuhausen.
3. Kritisch werden im Beschlussentwurf die alleinig rechtliche Sicht der unzumutbaren Belastung der Bewohner der Berberitzenstraße gesehen.  
 Es wurden politische Entscheidungen getroffen. Einerseits seitens der Bayerischen Staatsregierung bezüglich Ihrer Stellungnahme an den Bund, dass der Zulauf zum Brennerbasistunnel über München – und damit nicht über Landshut, Mühldorf, Rosenheim verlaufen soll. Zum anderen hat sich der Münchner Stadtrat 2016 dafür ausgesprochen sämtliche Güterverkehre, die nicht ihr Ziel in München haben – oder dort rangiert werden müssen nicht über den Südring laufen zu lassen. Dies verhüllt kaum, dass der Stadtrat sich damit für den Nordring entschieden hat. Fast peinlich ist in dieser Beschlussvorlage die Bezeichnung „Milbertshofner Kurve“ für die „Feldmochinger Kurve“ als tragendes Element dieser Entscheidung zu Lasten der geplagten Anwohner der Berberitzenstraße. - Bereits der Umstand dieser begrifflichen Verhüllung erscheint wie ein politisches Schuldeingeständnis.

Beide Entscheidungen führen im Ergebnis dazu, dass der Zulauf zum Brennerbasistunnel in weiten Teilen über das Gütergleis zwischen dem Bahnhof Feldmoching und dem Güterbahnhof Milbertshofen abgewickelt werden kann und muss.

Diese Entscheidung mag zu einer Entlastung einer großen Zahl an Menschen und Wählern führen, aber führt im Fall der Berberitzenstraße zu einer extremen Belastung der wenigen Anwohner, die mit Ihren Zimmerfenstern fast in armesehlänge Entfernung von einer in ihrem Ursprung verschlafenen Gleisstrasse leben.

Es ist nicht angängig, dass diese „Wenigen“ von der Mehrheit rücksichtslos aufgeopfert werden, wohingegen die künftig stark entlasteten Bewohner des Südrings auch noch mit aktiven Lärmschutz versorgt werden, der noch (schnell?) auf Grundlage der hohen Belastungszahlen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes finanziert wurde. Der Bezirksausschuss 24 sieht den Stadtrat und die bayerische Staatsregierung in der politischen und moralischen Pflicht für Ihre politischen Entscheidungen die Verantwortung zu übernehmen und sich nicht auf rechtliche Verteilungen von Finanzierungslasten zurückzuziehen. Hätten beide geschwiegen mochte das vielleicht vertretbar sein. Sie haben aber aktiv und sehenden Auges die extreme Belastung dieser Menschen herbeigeführt und sind deshalb als politische „Mittäter“ in der Pflicht die finanzielle Verantwortung für den Bau aktiven Schallschutzes in der Berberitzenstraße zu übernehmen.

Dem Freistaat Bayern ist nicht verwehrt sich hier maßgeblich finanziell zu engagieren. Das Land Niedersachsen hat zur Schonung der Ortschaft Sande am Zulauf zum Containerhafen Wilhelmshaven eine „Eisenbahn-Ortsumgehung“ finanziert.

Die Landeshauptstadt München hat in der Thaddäus-Robl-Str. eine Lärmschutzwand die faktisch gegen den Güterverkehrslärm wirkt im Zusammenhang mit einem Bebauungsplan realisiert. Auch der Tunnel im Raum Johanneskirchen-Daglfing ist kein rechtlich zwingendes „Muss“, wenn auch sinnvoll und für Güterverkehr in Ballungsräumen anzustrebender Standard. Auch er zeigt, dass es der Kommune nicht verwehrt ist aktiven Schallschutz an Bahnlinien auf eigene Rechnung zu betreiben. - Hier Stünde es der LH München besonders gut an, sich überobligatorisch zu engagieren, denn der Gewerbesteuerzahler BMW AG wird höhere Gewinne dadurch erzielen, dass seine Güterzüge über die sog. Feldmochinger Kurve wirtschaftlicher an das Werk herangeführt werden. Von jedem Euro zusätzlichen Gewinn landen 17,4 ct in der Stadtkasse. Es wäre zumindest anständig, vorgehend die auf den Rücken der Anwohner der Berberitzenstraße erwirtschafteten Gewerbesteuer-Mehreinnahmen an diese in Gestalt aktiven Schallschutzes auszugeben.

Es müsste dann auch nicht die Einführung der S1 auf den DB-Nordring als Türöffner für die Feldmochinger Kurve benutzt werden und die stattdessen wünschenswertere Einführung der S2 Altomünster/Dachau könnte verfolgt werden.

4. Die Zahl von künftig nur 49 prognostizierten Güterzügen kann nicht nachvollzogen werden, weil bereits heute diese Zahl von Anliegern dokumentiert wird. Der Prognosehorizont mag möglicherweise die Öffnung des Brenner-Basis-Tunnels ausblenden.
5. Wegen der Zugzahlen bzw. Verkehrszahlen soll auch die DB-Netz AG angeschrieben werden, diese sollte, wenn auch „beteiligt“ treffende Auskunft geben können, wenn Sie Ihre Auskünfte in der Präsentation „Verkehrsalternativen im Elberaum durch den Ausbau der Schiene“ mit einbezieht, die sie anlässlich der „Elbekonferenz“ der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen am 16.04.2012 in Magdeburg gehalten hat erinnert. Dort wurden 40 zusätzliche langlaufende Güterzüge avisiert.
6. Bei neuen Baugebieten an der Verbindungsbahn Feldmoching-Milbertshofen ist auf aktiven Lärmschutz und geschlossene Bauweise zu drängen. Hiervon abzuweichen ist nicht verständlich. Die Einhaltung der 16. BimSchV ist nur der Mindeststandard. Sich auf diesen zu Beschränken mag rechtlich möglich sein wirkt aber auf die Entscheidungsträger ein

schlechtes Licht, wenn es naheliegende Alternativen gibt – etwa den üblichen Schluss von Lücken zwischen Gebäuden.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Markus Auerbach  
Vorsitzender