

Telefon: 233 - 22974
Telefax: 233 - 21559

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
Abteilung Recht, Verwaltung,
Regionales

Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange

a) Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve – Jetzt anwohnerfreundlichen Ausbau sichern

Antrag Nr. 20-26 / A 00358 der Stadtratsfraktion der FDP BAYERNPARTEI vom 13.08.2020

b) Antrag auf ein Hearing zum Gesamtkomplex Bahnausbau im Münchner Osten und Norden, Brennerzulauf / Truderinger- Daglfinger Kurve und Spange / 4-gleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen / Bahn-Nordring

Antrag Nr. 14-20 / A 05462 von der Fraktion Die Grünen / RL, DIE LINKE vom 04.06.2019

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01628

Anlagen:

1. Schreiben des Herrn OB Reiter an den Bundesverkehrsminister vom 26.08.2020
2. Schreiben des Herrn OB Reiter an den Konzernbevollmächtigten der DB AG für den Freistaat Bayern vom 26.08.2020
3. Antrag Nr. 20-26 / A 00358
4. Antrag Nr. 14-20 / A 05462
5. Plan – Variantenvergleich
6. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses am 07.10.2020 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die Deutsche Bahn (DB) plant im Zusammenhang mit der Ausbaustrecke München–Mühl-dorf–Freilassing (ABS 38) und des Bahnknotens München drei große Schieneninfrastrukturprojekte im Münchner Osten: die Daglfinger Kurve, die Truderinger Kurve sowie die Truderinger Spange (zweigleisiger Ausbau Trudering – Daglfing). Durch diese Maßnahmen sollen insbesondere zusätzliche Verbindungen für den Schienengüterverkehr geschaffen werden und die bestehenden Laufwege über den Rangierbahnhof München Ost und den DB-Südring entlastet werden. Für die Truderinger Kurve und die Truderinger Spange wurde im Rahmen der Entwurfsplanung eine Variantenuntersuchung durchgeführt, nachdem seitens einiger Anwohner*innen Vorschläge zu einer alternativen Führung der Truderinger Spange unterbreitet wurden. Der Sachstand dazu ist dem Stadtrat mit dem Beschluss „Truderinger und Daglfinger Kurve sowie Erschließung von Pferdesportflächen im Münchner Nordosten“ vom 18.03.2020, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15609, vorgestellt worden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, im Benehmen mit dem Baureferat, im Zuge der genannten Projekte die Planungen der DB AG zu begleiten und, wo möglich, Verbesserungen insbesondere hinsichtlich des Schutzes der Anwohner*innen, des Straßen-, Rad- und Fußwegenetzes unter Berücksichtigung der Maßgaben des Radentscheids, der Freiraumvernetzung sowie der umweltrelevanten Aspekte im Benehmen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt für die umliegenden Stadtgebiete zu erzielen sowie nach Vorliegen der Ergebnisse der Variantenuntersuchung den Stadtrat gesondert zu informieren.

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

1. Hintergrund und Sachstand des Variantenentscheids

Wie oben dargestellt, hat die DB auf Initiative betroffener Anwohner*innen zwei sog. Bürgervarianten neben der ursprünglichen Amtsvariante zusätzlich untersucht. Die Ergebnisse der Variantenprüfung hat die Deutsche Bahn Anfang Juni dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgestellt. Die Entscheidung, welche Variante weiterverfolgt wird, obliegt dem BMVI.

Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat sind die Ergebnisse der Variantenuntersuchung im Juli präsentiert worden. Im Rahmen dieser Vorstellung wurden verschiedene Aspekte der drei zu untersuchenden Varianten dargelegt. Prüffähige Unterlagen wurden in dem Termin noch nicht vorgelegt. Im Rahmen der Vorstellung wurde deutlich, dass bei jeder Variante Vor- und Nachteile bestehen, die einer genauen Betrachtung weiterer Fachabteilungen und Referate bedürfen, um zu einer validen Bewertung von Seiten der Landeshauptstadt München zu gelangen. Von den Vertreter*innen der DB wurde erläutert, dass eine Beteiligung der Öffentlichkeit erst nach einer Entscheidung des BMVI erfolgen soll.

Zur Variantenuntersuchung wurden die entsprechenden Unterlagen angefordert, die dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf Nachfrage Ende August vorgelegt worden sind.

Herr Oberbürgermeister Reiter hat sich gerade im Hinblick auf die Notwendigkeit einer Öffentlichkeitsbeteiligung vor einem Variantenentscheid mit Schreiben vom 26.08.2020 an den Bundesverkehrsminister und den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern (Anlagen 1 und 2) gewandt.

In seinem Schreiben an den Bundesverkehrsminister hat Herr Oberbürgermeister Reiter darauf hingewiesen, dass es zwingend notwendig ist, dass sich der Stadtrat, gerade auch im Interesse seiner Bürger*innen informieren kann. Ebenso wurde dargestellt, dass das Thema Öffentlichkeitsbeteiligung bei Projekten, die eine nicht unerhebliche Betroffenheit der Anwohner*innen haben können, unverzichtbar ist. Herr Oberbürgermeister Reiter hat daher dringend aufgefordert, derzeit mit der Variantenentscheidung noch zuzuwarten, um den betroffenen Anwohner*innen in Form einer Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit zu geben, sich zu den Ergebnissen zu äußern.

In dem Schreiben an den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern hat Herr Oberbürgermeister Reiter ebenfalls betont, dass ihm das Thema Öffentlichkeitsbeteiligung bei Projekten, die eine nicht unerhebliche Betroffenheit der Anwohner*innen haben können, ein besonderes Anliegen ist, gerade wenn Varianten geprüft wurden, die auf Anregung der Bürgerschaft entstanden sind. Er hat deshalb darauf hingewiesen, dass diese Beteiligung in einem den Projekten entsprechenden Umfang noch aussteht. Betont wurde, dass eine Information der Bürger*innen mit entsprechender Beteiligungsmöglichkeit daher in jedem Fall vor der Entscheidung des BMVI erforderlich

ist, um die Interessen der Bürger*innen in der Entscheidungsfindung sowohl zu gewichten und als auch berücksichtigen zu können. Nur so, so das Fazit des Schreibens, könne eine ganzheitliche Bewertungsgrundlage geschaffen werden, die die notwendige Akzeptanz der Planungen in der Öffentlichkeit gewährleistet.

Mit Schreiben vom 21.09.2020 hat der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern Herrn Oberbürgermeister geantwortet und darauf hingewiesen, dass zahlreiche Gespräche mit den Bürger*innen und der Landeshauptstadt München stattgefunden haben. Auch wurden nach Rücksprache mit dem Eisenbahn-Bundesamt zwei sog. Bürgervarianten in die vertiefende Variantenuntersuchung aufgenommen. Hierfür habe man sogar eine Verzögerung beim Projekt von 1,5 Jahren in Kauf genommen. Eine Veröffentlichung der Ergebnisse der Variantenuntersuchung solle auf der Webseite [https://www-abs38.de/variantenbewertung-dtk.html](https://www.abs38.de/variantenbewertung-dtk.html) (wird noch freigeschaltet) erfolgen. Weiterhin ist eine Online-Informationsveranstaltung für die Bürger*innen geplant. Einen Einfluss auf ausgewählte Vorzugsvariante wird diese Veranstaltung allerdings nicht haben.

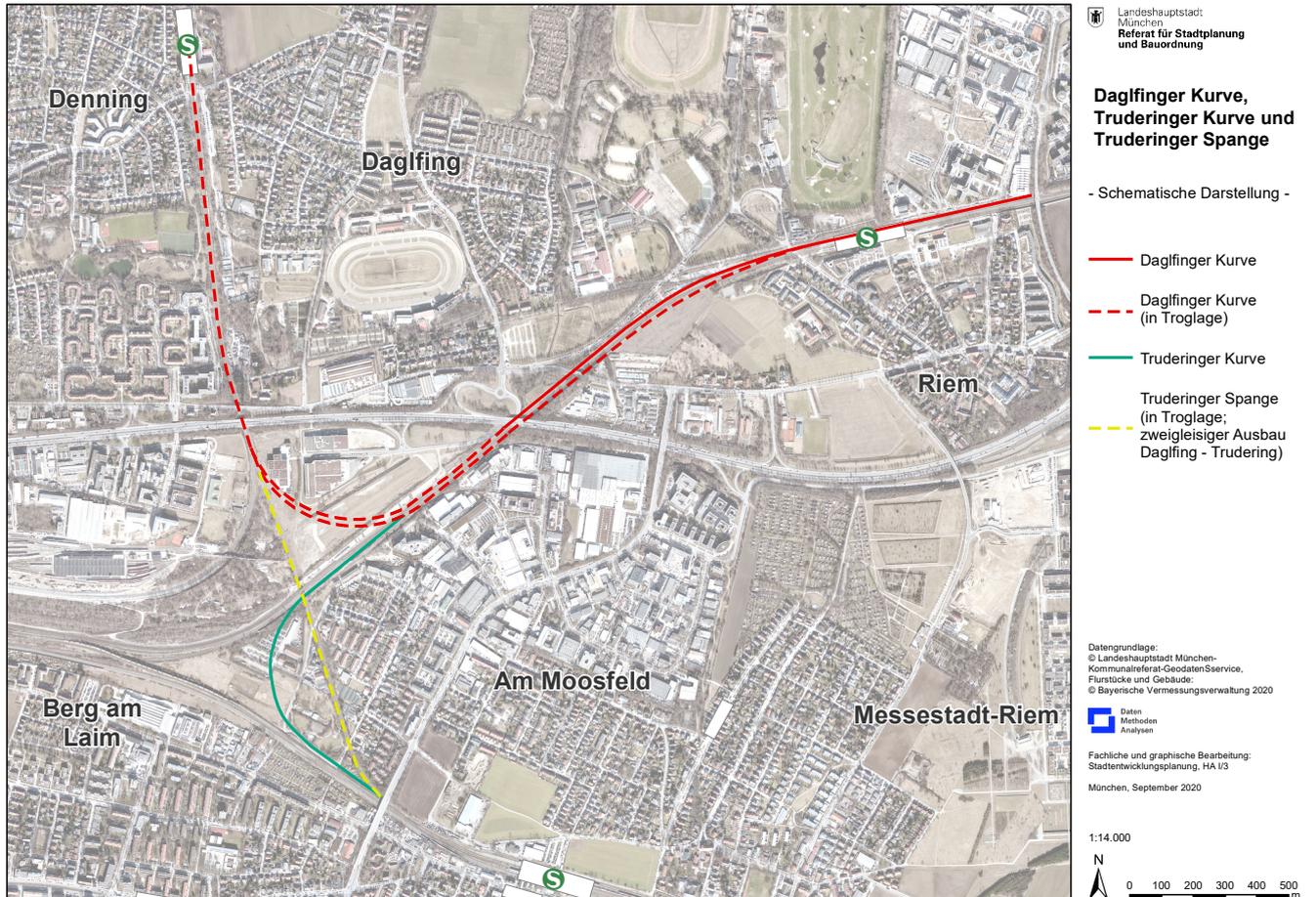
Die im Schreiben des Konzernbevollmächtigen angekündigte Online-Informationsveranstaltung für die Bürger*innen sollte nach der sehr kurzfristigen Mitteilung der DB vom 17.09.2020 am 22.09.2020 durchgeführt werden. Diese wurde jedoch ebenso kurzfristig wieder von der DB abgesagt. Begründet wurde dies damit, dass erst die Stadtratsbefassung abgewartet werden soll. Es wird von der Landeshauptstadt München deshalb weiterhin eine umfassende Bürgerbeteiligung eingefordert.

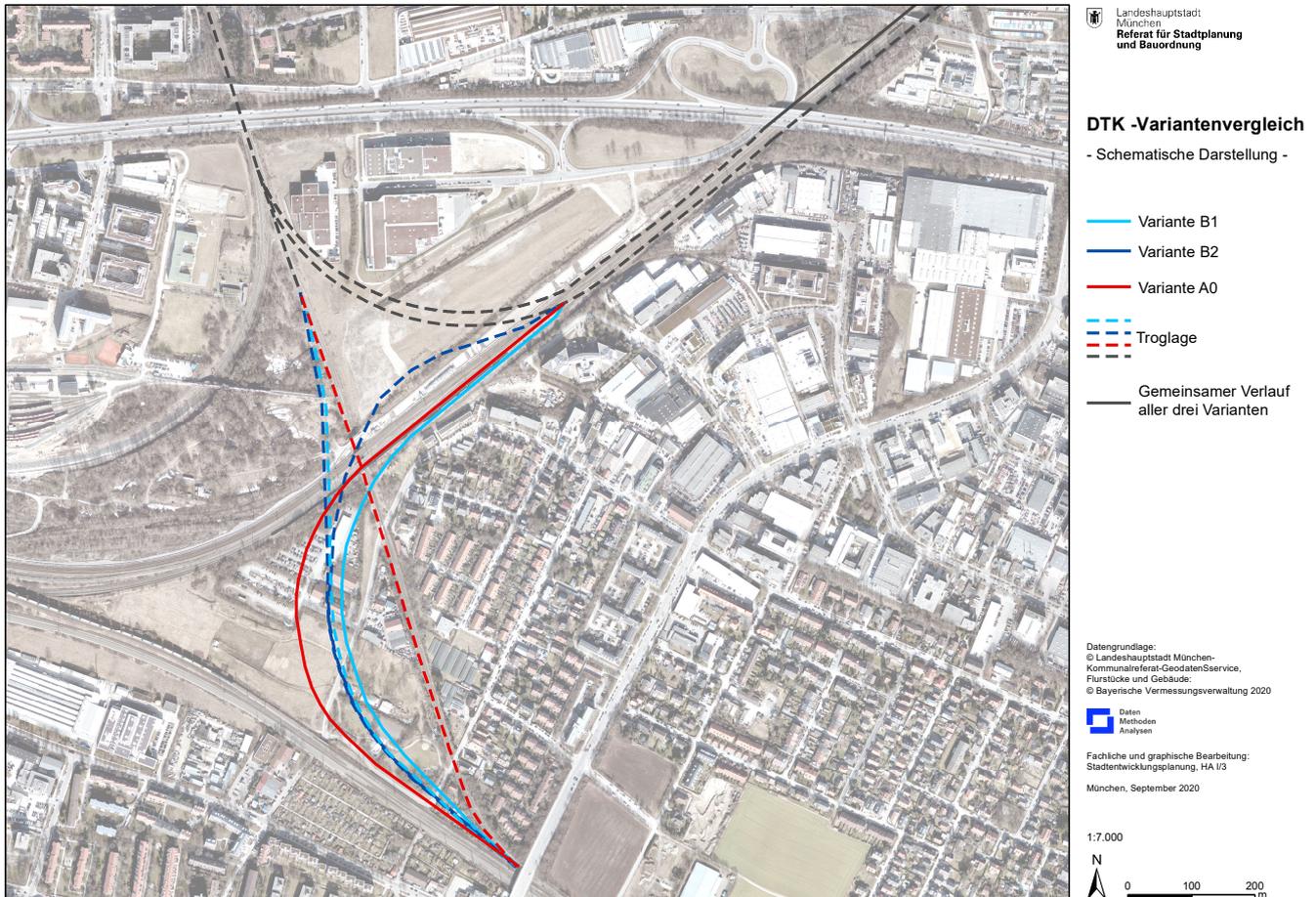
Beim Treffen mit dem Konzernbevollmächtigten am 24.09.2020 hat Herr Oberbürgermeister die Bürgerbeteiligung nochmals eingefordert. Der Konzernbevollmächtigte hat in diesem Gespräch darauf verwiesen, dass das größte Hindernis für die sog. Bürgervarianten, insbesondere für die Variante B1, welche sehr nahe an der Variante A0 liegt, die Kfz-Verwahrstelle sei. Herr Oberbürgermeister hat daher angeboten, das Thema „KFZ-Verwahrstelle“, die eine Einrichtung des Freistaats Bayern ist, an Herrn Ministerpräsidenten Dr. Söder heranzutragen und um eine Lösung hierzu zu werben. Dieses Schreiben wird derzeit erstellt und wird noch vor der Stadtratssitzung versendet werden.

Angesichts der Dringlichkeit der Angelegenheit hat sich Herr Oberbürgermeister auch an das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gewandt und Frau Staatsministerin Schreyer um entsprechende Unterstützung gebeten.

2. Überblick

Folgende Projekte werden durch die DB aktuell unter dem Begriff Dagfingener Kurve, Truderinger Kurve sowie die Truderiner Spange geplant:





Die vorliegende Variantenuntersuchung der DB bezog sich auf die Varianten A0, B1 und B2, welche zur besseren Lesbarkeit in Anlage 3 in groß dargestellt sind. Bei der Variante A0 handelt es sich um die ursprüngliche Amtsvariante von Seiten der DB. Die Varianten B1 und B2 wurden aufgrund des Betriebes betroffener Anwohner*innen in leicht abgewandelter Form von der DB entwickelt und untersucht. Beiden gemein ist eine Bündelung der Truderinger Kurve und der Truderinger Spange und damit ein Auflösen der heute eingleisigen Verbindungsstrasse Trudering – Daglfing, welche im Zuge der ursprünglichen Planung zweigleisig ausgebaut hätte werden sollen. Mit der Zusammenlegung rücken beide Trassen von der bestehenden Bebauung ab. B1 und B2 unterscheiden sich vor allem in der Weiterführung der Truderinger Kurve Richtung Osten, diese erfolgt einmal südlich (B1) und einmal nördlich (B2) der Bestandsstrecke Richtung Riem. In der Konsequenz aller drei Varianten sind unterschiedliche Unter-/Überquerungsbauwerke sowie daraus resultierend unterschiedliche Höhenlagen der Trassen notwendig. Die Daglfinger Kurve bleibt vom Variantenentscheid weitestgehend unberührt.

3. Stellungnahmen zu den Varianten

Eine summarische Überprüfung der Daten und Ergebnisse hat mit der Unterstützung des Baureferates und des Referates für Gesundheit und Umwelt zwischenzeitlich stattgefunden.

Das **Baureferat** ist in seiner (summarischen) Prüfung zu folgendem Ergebnis gekommen:

Auf Basis der zur Verfügung gestellten Unterlagen konnten keine Bewertungen zu den dort angegebenen Kosten oder zur technischen Machbarkeit einzelner Bauwerke den Straßenbaulastträger betreffend gemacht werden.

Sowohl mit der Amtsvariante A0 als auch mit den Bürgervarianten B1 und B2 gehen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild einher. Betroffen ist eine im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1539 - Hüllgraben - festgesetzte, 12 ha große Ausgleichsfläche im Bereich der künftigen Daglfinger Kurve, die sich in den letzten Jahren zu einem hochwertigen Lebensraum entwickelt hat. Bei allen drei Varianten wird sie durch die Trasse der Daglfinger Kurve in etwa mittig zerschnitten, was einen entsprechenden Verlust an hochwertiger Biotopfläche zur Folge hat. Bei B2 kommt zusätzlich der Eingriff durch einen Trassenabschnitt der Truderinger Kurve hinzu, so dass hier die Ausgleichsfläche in ihrer gesamten Funktion schwerwiegender als bei den Varianten A0 und B1 beeinträchtigt wird.

Die im südlichen Bereich des Planungsgebietes liegende öffentliche Grünanlage an der Xaver-Weismor-Straße mit Spielplatz wird durch Variante A0 randlich beansprucht. Im Fall der Varianten B1 und B2, bei welchen die Truderinger Kurve und die Truderinger Spange in diesem Abschnitt parallel geführt werden, liegt eine höhere Beeinträchtigung vor.

Das **Referat für Umwelt und Gesundheit** ist in seiner summarischen Prüfung zu verschiedenen Aspekten zu folgendem Ergebnis gekommen:

Arten- und Biotopschutz

Bisher wurden nur Darstellungen vorgelegt, die grob den Verlauf der Varianten erkennen lassen, jedoch z. B. keine Details insbesondere zur Anpassung des nachgeordneten Straßen- und Wegesystems, dessen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt daher nicht eingeschätzt werden können (so ist z. B. nicht erkennbar, ob auch bei Variante A0 in die wertvollen Trockenbiotope an den Böschungen der Thomas-Hauser-Straße eingegriffen werden muss; auch die Zuwegung und damit Pflegbarkeit der abgeschnittenen Teile der Ausgleichsflächen am Hüllgraben ist nicht interpretierbar).

Hierfür wären fachgutachterliche Plandarstellungen erforderlich, welche die im Variantenvergleich bilanzierten Eingriffe in schützenswerte Bestände auch lagemäßig plakativ darstellen. Weiterhin fehlt auch die Darstellung der Bauräume und der Baustelleneinrichtungsflächen, die erfahrungsgemäß die Dimensionen des Eingriffs noch deutlich vergrößern.

Unter den genannten Einschränkungen ist beim gegenwärtigen Stand der Ausarbeitung Variante B2 sicherlich am ungünstigsten für das Schutzgut einzustufen. Die Varianten A0 und B1 liegen bezüglich beider betrachteter Teilkriterien - Europäischer Artenschutz und Lebensräume von Tieren und Pflanzen (biotisches Gefüge) relativ nahe beieinander.

Hinsichtlich des Teilkriteriums europäischen Artenschutz kann die gutachterliche Aussage, dass für Variante A0 angenommen werden könne, dass die Einhaltung allgemeiner Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ausreichend ist, um die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ausschließen zu können, mangels detaillierterer Ausarbeitungen noch nicht nachvollzogen werden. Ebenso wenig ist transparent, ob dies mittels CEF-Maßnahmen gegebenenfalls nicht auch bei Variante B1 gelingen könnte. Ohne Detailanalyse wäre zunächst davon auszugehen, dass erhebliche Beeinträchtigungen stattfinden werden, die auf jeden Fall von der planfeststellende Behörde durch eine artenschutzrechtliche Ausnahme gedeckt sein sollten. Ob vorgezogene Maßnahmen ausreichen werden oder sogar eine Ausnahme notwendig sein wird, kann jedoch erst im Laufe der Detailplanung geklärt werden.

Hinsichtlich des Teilkriteriums Lebensräume von Tieren und Pflanzen (biotisches Gefüge) dürfte Variante A0 besser als B1 abschneiden, zumindest falls bei Ersterer kein Eingriff in die Böschungen der Thomas-Hauser-Straße notwendig wird. Die Eingriffe unterscheiden sich in den übrigen Bereichen vom Ausmaß flächenhafter Lebensraumverluste soweit bisher erkennbar eher im Detail, so dass es je nach den betroffenen Arten leicht zu Verschiebungen in der Eingriffsschwere der beiden Varianten kommen kann. Hier wäre eine genauere Ausarbeitung der Betroffenheiten als Beurteilungsgrundlage wünschenswert.

Die Möglichkeiten für artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen westlich der Trasse Daglfing-Turdering bestehen grundsätzlich variantenunabhängig. CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse bzw. für andere Offenlandarten bedeuten dort voraussichtlich jedoch einen Eingriff in teils wertvolle ältere Sukzessionswald-Bestände. Insgesamt ist festzuhalten:

Beim gegenwärtigen Auswertungsstand ist eine abschließende Bewertung der Eingriffe nicht möglich, auch wenn die gutachterliche Einschätzung der Varianten untereinander (Reihung) beim derzeitigen Ausarbeitungsgrad der Planung und der Unterlagen grundsätzlich plausibel erscheint.

Alle Varianten führen jedoch zu erheblichen Beeinträchtigungen und zu weiterer Zerschneidung des nach Arten- und Biotopschutzprogramm teils als überregional, teils sogar als landesweit bedeutsam eingestuften Lebensraumkomplexes, dem im übergeordneten Biotopverbund des Münchner Ostens eine Schlüsselstellung als Dreh- und Angelpunkt zukommt.

Immissionschutz

- Lärm

Zur Prüfung des Ausbaus der Daglfinger und Truderinger Kurve wurden dem Referat für Gesundheit und Umwelt zu den drei Varianten „Variante A0 des Vorhabensträgers“, „Bürgervariante B1“ und „Bürgervariante B2“ folgende Unterlagen übergeben:

- Bericht, DB Netz AG, Stand 04.06.2020
- Besprechungsprotokoll und Präsentation Variantenvorstellung, DB Netz AG, 03.07.2020

- Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung zum Neubau der Daglfinger und Truderinger Kurve – Hier: Variantenbetrachtung zur Trassenfindung (Peutz Consult, Bericht-Nr.: VL 7937-4, 02.04.2020).

Auf Nachfrage des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie des Referats für Gesundheit und Umwelt fand am 28.09.2020 ein ergänzender Informationsaustausch zwischen der DB Netz AG, dem von der DB Netz AG beauftragtem Gutachter sowie dem Referat für Gesundheit und Umwelt statt, um den schalltechnischen Sachverhalt der übermittelten Unterlagen zu ergänzen und zu verdeutlichen.

Die Erkenntnisse aus dem ergänzenden Informationsaustausch sind in die nachfolgende Stellungnahme eingeflossen.

Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung

Zur Beurteilung des Lärms wurden für die drei Trassenvarianten Beurteilungspegel geschossweise an rund 3100 Gebäuden für den Tag- und Nachtzeitraum unter Berücksichtigung der neu geplanten Gleise sowie der bestehenden angrenzenden Strecken (Strecken 5560, 5618 und 5619) berechnet. Für jede Variante wurde die Anzahl an Immissionsorten mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie mit Überschreitung von 70/60 dB(A) tags/nachts für die Planvarianten ohne Lärmschutz sowie mit Lärmschutzmaßnahme (4 m hohe Lärmschutzwand) ermittelt. In Tabelle 1 sind die ermittelten Schutzfälle zusammengefasst. Auch mit der untersuchten Schallschutzmaßnahme treten bei allen Varianten immer noch Überschreitungen der höchstrichterlichen Zumutbarkeitsschwellenwerte von 70/60 dB(A) tags/nachts auf. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich schalltechnischer Gesichtspunkte alle drei untersuchten Varianten A0, B1 und B2 als nahezu gleichwertig anzusehen sind.

In der schalltechnischen Untersuchung sind die verwendeten Eingangsdaten nicht dokumentiert. Es werden weder Verkehrszahlen oder Geschwindigkeiten benannt, noch wird ersichtlich, welcher Prognosehorizont angesetzt wurde. Die Höhenlage der Gleise (Troglagen, aufgeständerte Gleisbereiche), die eine wichtige Rolle für die Schallausbreitung spielt, wird nicht beschrieben.

Für die Ermittlung der Schutzfälle mit Lärmschutzmaßnahmen wurde eine 4 m hohe Lärmschutzwand untersucht. Eine Begründung für die alleinige Wahl dieser Maßnahme und Wandhöhe sowie die Angabe der genauen Lage fehlt. Aus dem Gutachten wird nicht ersichtlich, welche Immissionsorte von der Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle betroffen sind. Aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt sollten unbedingt weitere Schallschutzmaßnahmen untersucht werden z. B. Lärmschutzwände anderer Höhe, Mittelwände, besonders überwachtes Gleis (büG), Schienenstegdämpfer (SSD) oder Schienenstegabschirmungen (SSA). Die Schallschutzmaßnahmen sollten so gewählt werden, dass zumindest keine Überschreitungen von 70/60 dB(A) tags/nachts auftreten.

Die Bestandssituation und die Nullvariante (Variante ohne Umsetzung der geplanten Baumaßnahme, jedoch unter Annahme eines vollständigen Umrüstungsgrads auf akustisch günstigere Güterzugbremsen) wurden nicht untersucht bzw. dargestellt. Dies ist nachzuholen, um einen Vergleich zwischen den drei Planungsvarianten und der Nullvariante zu ermöglichen.

In dem ergänzenden Informationsaustausch konnten einige der o.g. Punkte bereits erläutert und verdeutlicht werden (insbesondere hinsichtlich Höhenlage der Gleise, Zugzahlen, Wahl der Höhen der Lärmschutzwände).

Aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt ist es zwingend erforderlich, die vorgelegte Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung diesbezüglich zu ergänzen, damit ein gesamtheitliches Dokument vorliegt, das der Variantenuntersuchung der DB als fundierte Grundlage dienen kann und mit dem auch die Bürgerschaft umfänglich informiert werden kann.

Anmerkung zu den Verkehrszahlen

Im Rahmen des ergänzenden Informationsaustauschs wurde dargestellt, dass in der vorliegenden Untersuchung – wie in den benachbarten Abschnitten viergleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen, Brenner-Nordzulauf Trudering – die Verkehrszahlen für den Prognosehorizont 2030 aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) herangezogen wurden.

Hierzu ist anzumerken, dass der Prognosehorizont 2030 nach Ansicht des Referates für Gesundheit und Umwelt nicht ausreicht. Die Prognosezahlen sollten mindestens 15 Jahre in die Zukunft betragen. Insofern wäre auf den Prognosehorizont 2035 abzustellen.

In den Verkehrszahlen des BVWP sind die tatsächlichen Potentiale und maximalen Kapazitäten des Brenner-Basistunnels nicht berücksichtigt. Erheblich höhere Zugzahlen wurden in der sogenannten Trimode-Studie (die vom BMVI beauftragt wurde) ermittelt, die auf der Verkehrsprognose 2030 aufbaut und mögliche wirtschaftliche Entwicklungen bis zum Jahr 2050 berücksichtigt. Unter Berücksichtigung dieser höheren Verkehrszahlen würde sich auch eine höhere Anzahl an Schutzfällen mit Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ergeben. Aus Sicht des Referates für Gesundheit und Umwelt ist es erforderlich, die Variantenuntersuchung mit realistischen (voraussichtlich höheren) Prognosezahlen durchzuführen.

Bericht der DB Netz AG zur Variantenuntersuchung

Zur Beurteilung des Lärms werden für die drei untersuchten Varianten folgende Indikatoren herangezogen:

- Indikator 1: Schutzfälle gemäß 16. BImSchV ohne Lärmschutz
- Indikator 2: Schutzfälle gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz
- Indikator 3: Schutzfälle gemäß 16. BImSchV ohne Lärmschutz (70/60 dB(A) Kriterium)
- Indikator 4: Schutzfälle gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz (70/60 dB(A) Kriterium)

Zur Bewertung des Teilkriteriums Lärm wurden für jeden der 4 Indikatoren Punkte zwischen 1 und 5 vergeben, welche die Betroffenheit darstellen sollen (1 = schlecht / hohe Betroffenheit, 5 = gut / geringe Betroffenheit).

Unter Zugrundelegung dieses Bewertungssystem kommt die DB Netz AG zu folgender Gesamtbeurteilung:

„Insgesamt unterscheiden sich die Varianten hinsichtlich der insgesamt ermittelten Schutzfälle je nach Betrachtungsbereich und jeweils festzulegendem Lärmschutz nur relativ gering. **Somit dürften wegen der schalltechnischen Situation, die hier untersuchten Varianten A0, B1 oder B2 als nahezu gleich anzusehen sein.**“

Diese Gesamtbeurteilung steht im Widerspruch zur vorstehenden textlichen Einschätzung der DB:

Demnach ist „die Variante B1 unter Beachtung eines gleichbleibenden aktiven Lärmschutzes hier die zu präferierende Planvariante vor allem unter Berücksichtigung des maßgeblichen Nachtzeitraumes. ... So wird beispielsweise für die relativ stark betroffenen Einzelobjekte im Bereich der Thomas-Hauser-Straße die Trassenvariante B2 zu bevorzugen sein, wo hingegen die Variante B1 hier die ungünstigste Variante darstellt. Für einzelne Wohngebäude im Nahbereich der Strecke 5560 sind wiederum die Trassenvarianten B1 / B2 zu bevorzugen.“

Die textliche Einschätzung der DB deckt sich mit einer Grobeinschätzung des Referats für Gesundheit und Umwelt.

a) Bereich Thomas-Hauser-Straße

Bei der Variante B2 wird die Trasse hier lärmtechnisch günstig deutlich nach Norden („weg von den Gebäuden“) verschwenkt.

Die Varianten A0 und B1 verlaufen unmittelbar entlang der Wohnbebauung (Thomas-Hauser-Straße 33-65). Wie im ergänzenden Informationsaustausch am 28.09.2020 erläutert wurde, werden die Gleise in der Variante A0 „aufgeständert“ verlaufen, wodurch die Bestandsgleise der Strecke München-Mühlendorf abgeschirmt werden. Damit ist die Variante A0 in schalltechnischer Hinsicht besser zu bewerten als die Variante B1.

⇒ Im Bereich Thomas-Hauser-Straße ist aus lärmtechnischer Sicht die Variante B2 aufgrund des Abrückens von der Wohnbebauung die günstigste Variante. B1 stellt hier die schalltechnisch schlechteste Variante dar.

b) Bereich Strecke 5560 (zwischen Bistritzer Weg und Schatzbogen)

Die Variante A0 verläuft hier unmittelbar entlang der östlich der Bahnstrecke gelegenen Wohnbebauung. Bei den Varianten B1 und B2 wird die Trasse hier deutlich nach Westen („weg von den Gebäuden“) verschwenkt.

⇒ Im Bereich der Strecke 5560 sind aus lärmtechnischer Sicht die Variante B1 und B2 die günstigsten Varianten.

c) Bereich Truderinger Straße (südlich der Bahn)

Bei den Varianten B1 und B2 rückt die Truderinger Spange (auf der mehr Verkehr abgewickelt wird als auf der Truderinger Kurve) aufgrund der Verschwenkung nach Westen näher an die Bebauung an der Truderinger Straße heran. Dies führt dort zu höheren Betroffenheiten als bei der Variante A0.

⇒ Im Bereich der Truderinger Straße ist aus lärmtechnischer Sicht die Variante A0 die günstigste Variante.

Aufgrund der vorstehenden gebietsspezifischen Bewertung, der textliche Einschätzung der DB und der für den Indikator 4 berechneten Zahlen der Schutzfälle (Schalltechnische Untersuchung; Bericht der DB Netz AG) kommt das Referats für Gesundheit und Umwelt zu folgender Grobeinschätzung:

Es ist festzustellen, dass es keine Variante gibt, die alle an das Planungsgebiet angrenzende Bebauungsgebiete gleichermaßen gut schützen kann. Eine Entlastung des einen Bebauungsgebiets kann zu einer zusätzlichen Belastung in einem anderen Bebauungsgebiet führen.

Der Schalltechnischen Untersuchung zeigt dennoch Unterschiede bei den Varianten auf: Bei der Variante A0 verläuft die Trasse sowohl im Bereich der Thomas-Hauser-Straße als auch im Bereich der Strecke 5560 im unmittelbaren Nahbereich der benachbarten Wohnbebauung. Daher weist A0 in den Planvarianten mit Schallschutz insgesamt die höchste Anzahl von Schutzfällen auf. Das führt auch dazu, dass die Variante A0 gemäß dem Bericht der DB AG im Bezug auf den Indikator 4 die schlechteste Bewertung erhält.

Die Varianten B1 und B2 führen insgesamt zu weniger Schutzfällen und wären nach dem gegenwärtigen Planungsstand der Variante A0 vorzuziehen.

An dieser Stelle muss ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass die Grobeinschätzung des Referats für Gesundheit und Umwelt aufgrund der o.g. fehlenden Kenntnisse der genauen Eingangsdaten (Zugzahlen, unterschiedliche Höhenlagen der Varianten etc.) den Sachverhalt nur skizzenhaft darstellen kann. Die Grobeinschätzung muss durch die oben geforderte Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung verifiziert werden. Dabei müssen, wie oben ausgeführt, ggf. auch die bisher standartisiert angesetzten Lärmschutzmaßnahmen modifiziert werden (z. B. Lärmschutzwände anderer Höhe, Mittelwände, besonders überwacht Gleis, Schienenstegdämpfer oder Schienenstegabschirmungen). Nur auf dieser Basis kann fundiert geprüft werden, ob der Lärmschutz der anliegenden Bevölkerung bestmöglich sichergestellt wird.

Aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt ist zudem eine Überarbeitung des Bewertungssystems im Bericht der DB Netz AG erforderlich:

1. Die Bewertungsindikatoren 1 und 3 (**ohne** Lärmschutzmaßnahmen) gehen mit der gleichen Gewichtung wie die Indikatoren 2 und 4 (**mit** Lärmschutzmaßnahmen) in die Bewertung ein.
Da aufgrund der Vorgaben der 16. BImSchV für dieses Planvorhaben aber ohnehin Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich werden, verfälscht diese Vorgehensweise das Bewertungsergebnis.
⇒ Die Indikatoren 1 und 3 sollten nicht für eine Bewertung der Varianten herangezogen werden.
2. In den bisher vorgelegten Unterlagen ist die für die Varianten vorgenommene Punkteverteilung nicht nachvollziehbar definiert. Die Systematik bei der Punkteverteilung muss im Bericht klar dargestellt werden, ansonsten erscheint die Bewertung sehr subjektiv.
3. Eine Zusammenfassung der Kriterien Lärm und Erschütterungen in Tabelle 3 auf Seite 8 zu einem Mittelwert erscheint nicht sinnvoll. Die gilt insbesondere, weil zum jetzigen Zeitpunkt - aufgrund der fehlenden Auswertung der erschütterungstechnischen Messungen - eine fundierte Aussage zu den Erschütterungen gar nicht möglich ist (siehe hierzu Spiegelstrich „Erschütterungen“).

- Erschütterungen

Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung

Gemäß Gutachter sind noch keine detaillierten Aussagen hinsichtlich möglicher Betroffenheiten zum Erschütterungsschutz möglich. Dennoch wird die Aussage getroffen, dass „allenfalls nur vereinzelt Betroffenheiten (wenn überhaupt) zum Erschütterungsschutz vorliegen“. Außerdem wird bereits für die drei Varianten A0, B1 und B2 zusammengefasst, dass „hinsichtlich der Erschütterungen keine relevanten Unterschiede“ vorliegen dürften. Woraus dies geschlossen wird, wird nicht erläutert.

Bericht der DB Netz AG zur Variantenuntersuchung

Ähnlich wie in der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung heißt es im Bericht der DB Netz AG: „Prognosen müssen für erschütterungstechnische Aussagen noch ausgewertet werden“. Die Annahme, dass sich „relativ geringe Betroffenheiten“ bezüglich Erschütterungen ergeben dürften, wurde aus der Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung übernommen. Aus dieser Annahme eine Bewertung abzuleiten und dafür auch detaillierte Zahlenwerte zwischen 1 und 5 Punkte zu vergeben, die in einer abschließenden Gesamtbeurteilung verwendet werden, ist nicht nachvollziehbar und fachlich auch nicht vertretbar. Eine belastbare Prognose kann erst erfolgen, wenn erschütterungstechnische Messungen ausgewertet sind.

- Fazit

Aus den oben genannten Gründen sind die vorliegenden Untersuchungen aus Sicht des Referates für Gesundheit und Umwelt sowohl für den Bereich Lärm als auch für den Bereich Erschütterungen nicht ausreichend für eine ausreichende Beurteilung der Varianten. Daher wurde mit der DB Kontakt aufgenommen, um bessere Unterlagen zu bekommen. Es wurde von Seiten der DB umgehend ein Termin mit den Fachgutachtern organisiert, der am 28.09.2020 stattfand. Die Variantenuntersuchung sollte hinsichtlich Qualität und Quantität dem Standard der Grobvariantenuntersuchung im anschließenden Abschnitt viergleisiger Ausbau Daglfing -Johanneskirchen entsprechen. Die vorgelegte Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung sind gemäß den Aussagen zum Lärm (Seite 7 ff) zu ergänzen, damit ein gesamtheitliches Dokument vorliegt.

Das **Referat für Stadtplanung und Bauordnung - Untere Naturschutzbehörde** (uNB) der Landeshauptstadt München kommt zu folgender Einschätzung:

Das Projekt umfasst nicht nur die beiden Kurven und die sog. Truderinger Spange, sondern in der Folge werden eine größere Anzahl von Schnittstellenprojekten notwendig. Dies betrifft eine ganze Reihe von Kreuzungsbauwerken und Unterführungen, sowie Fahrradwege. Es handelt sich also um ein raumgreifendes Projekt, durch welches eine Vielzahl von Eingriffen in schützenswerte Bereiche der Stadtnatur verursacht werden.

Der Variantenvergleich zum Thema Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt stellt heraus, dass eine Betroffenheit europäisch geschützter Arten gegeben sein wird. Die Verfasser formulieren hier eher vorsichtig, die uNB geht allerdings bei allen drei Varianten davon aus, dass erhebliche Beeinträchtigungen stattfinden werden, die auf jeden Fall durch die planfeststellende Behörde durch eine artenschutzrechtliche Ausnahme gedeckt sein sollten.

Ob vorgezogene Maßnahmen ausreichen werden oder sogar eine Ausnahme notwendig sein wird, kann jedoch erst im Laufe der Detailplanung geklärt werden. Mit den größten artenschutzrechtlichen Auswirkungen muss jedoch wahrscheinlich bei Variante B2 gerechnet werden. Insgesamt kritisch sind aus naturschutzfachlicher Sicht die großräumige Eingriffe in dem Bereich westlich des Gleises 5560 zu werten.

Generell muss konstatiert werden, dass es sich bei den betroffenen Flächen um artenschutzfachlich hochwertige Flächen handelt. In den bereit gestellten Unterlagen sind jedoch nur die künftigen Streckenverläufe dargestellt. Es muss aber unbedingt bedacht werden, dass bei einem solch großen Projekt ein Vielzahl von Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen notwendig werden. Diese sind nicht dargestellt.

Der 2. Zwischenbericht des Büros Schober vom Januar 2019 enthält alle Informationen inkl. Nachtkerzenschwärmer mit Ausnahme der Ergebnisse der Wildbienenuntersuchung.

Zugunsten der Amtsvariante kann festgestellt werden, dass der Bereich westlich der Truderinger Spange als mögliche Fläche für artenschutzfachlichen Ausgleich benannt wird. Einschränkend muss allerdings angefügt werden, dass diese Fläche bereits als naturschutzfachlich hochwertige Fläche mit eher geringem Verbesserungspotenzial anzusehen ist.

Ein auch in der Bürgerschaft umstrittener Punkt ist die Verlagerung und teilweise annähernde Auflassung des Hüllgrabens im Hüllgrabendreieck. Hier gehen alle drei Varianten den Weg der Verlagerung des Hüllgrabens, schneiden daher gleich (schlecht) ab, wenn gleich städtebauliche und klimatische Vorteile in den zukünftigen Siedlungsbereichen entstehen könnten.

Insgesamt jedoch muss vermutet werden, dass die großräumigen Veränderung durch zahlreiche Baumaßnahmen einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf den Artenhotspot Gleisbereich Berg am Laim/ Steinhausen/ Hüllgraben haben wird, zudem mit weiteren Projekten der DB gerechnet werden muss. Die DB selbst verweist auf eine Reihe von Schnittstellenprojekten wie etwa der 2. Stammstrecke. Hierbei ist noch gar nicht klar, wo die Abstellanlage für die künftig notwendigen S-Bahnen platziert werden soll.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass gegenwärtige speziell den Bauablauf beschreibende Aussagen fehlen und somit eine abschließende Beurteilung nicht möglich ist. Vergleicht man die drei Varianten miteinander, so erscheint zumindest (vorbehaltlich der Lage möglicher Baustelleneinrichtungsflächen) die Variante B2 als die Variante mit den größten naturschutzfachlichen Auswirkungen.

Ferner halten wir für alle Varianten vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für erforderlich und gegebenenfalls zusätzlich auch eine durch das Eisenbahn-Bundesamt als bescheidende Behörde aufzunehmende artenschutzfachliche Ausnahme.

Das **Referat für Stadtplanung und Bauordnung - Stadtplanung** der Landeshauptstadt München kommt zu folgender Einschätzung:

Straßenüberführung Rappelhofstraße

Die Varianten unterscheiden sich in diesem Punkt nicht erkennbar. Bei einer Ertüchtigung bzw. Erneuerung der Straßenüberführung ist eine Trambahnführung zu berücksichtigen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass der Eigentümer der Fläche zwischen Rappelhofstraße, Süskindstraße und Stefan-George-Ring eine Entwicklung der Fläche anstrebt, die unter anderem Wohnnutzung vorsieht.

Bebaungsplan Nr. 1539

Ferner schneidet die Daglfinger Kurve den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1539.

Die Trassenführung der Daglfinger Kurve folgt in allen drei Varianten im Wesentlichen dem bereits im Bebauungsplan hinweislich dargestellten Trassenkorridor. Während in den Varianten A0 und B1 die Trasse der Truderinger Kurve südlich parallel der vorhandenen Gleise verläuft, wird die Trasse in Variante B2 nördlich der Gleistrasse durch die festgesetzte Grünfläche geführt, so dass diese in mehrere Teilflächen zerschnitten wird. Aus diesem Grund sind die Varianten A0 und B1 zu bevorzugen.

Weiterhin sind die folgenden städtebauliche Entwicklung und die bauliche Realisierbarkeit der Sportflächen des ESV München Ost e.V. mit der Umsetzung der Daglfinger-/Truderinger Kurve sicherzustellen.

Die vorgelegten Darstellungen der Varianten sind hinsichtlich der Sportflächen nicht einheitlich und nicht abschließend prüfbar, folgendes ist zu beachten:

- Die Sportflächenbedarfe des ESV München Ost e.V. sind bei jeder Variante nachweislich auf den vorhandenen städtischen Flächen unterzubringen. Die Erschließung im planungs- wie im bauordnungsrechtlichen Sinn ist in geeigneter Weise sicherzustellen.
- Im Umfeld der Thomas-Hauser-Straße sind dies die einzigen städtischen Flächen, die von der Größe und Lage her im 14. Stadtbezirk geeignet und verfügbar sind. Die Verlagerung der Sportflächen des ESV München Ost e.V. von der Truderinger Straße (BP mit GO Nr. 2127) ist notwendig und nicht revidierbar.
- Der für die Sportnutzung notwendige Lärmschutz ist durch die DB AG sicher- und herzustellen.

Das **Referat für Stadtplanung und Bauordnung - Grünplanung** der Landeshauptstadt München kommt zu folgender Einschätzung:

- Das Landschaftsbild wurde mit Fokus auf die Minimierung von Beeinträchtigungen bewertet. Hier hätte der Aspekt der ästhetischen Qualifizierung der „Infrastrukturlandschaft“ stärker thematisiert werden können. Diese lässt sich in Verbindung mit einer entsprechenden Wegführung spannungsreich inszenieren.
- Beim Teilkriterium Freizeit und Erholung ist nicht ganz schlüssig, warum die Variante A0 beim Indikator 1 (Nutzbarkeit betroffener Freizeit- und Erholungseinrichtungen) gleich zwei Stufen besser abschneidet, als die Varianten B1 und B2, während der

Abstand beim Indikator 2 (Potenzial zur Entwicklung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen) nur eine Stufe zwischen der Variante A0 und B1 beträgt, obwohl der Eingriff durch die Deckelung der Tröge kompensiert würde und außerdem neue Freiräume auf der nicht mehr benötigten Trasse entwickelt werden könnten.

Hinsichtlich des Potenzials zur Entwicklung von Freizeit und Erholungseinrichtungen und zu Wegebeziehungen und Erreichbarkeit / Zugänglichkeiten wurde nur sehr pauschal auf das, von Seiten der Grünplanung im Rahmen des Scopings kommunizierte, Ziel der Landeshauptstadt München eingegangen, Fuß- und Radverbindungen zu verbessern. Insbesondere im Hinblick auf die Parkmeile Gleispark Baumkirchen – Riemer Park entlang des verlegten Hüllgrabens wären spezifischere Aussagen wünschenswert gewesen.

Im Zuge der Umsetzungsplanung ist die Durchgängigkeit der Parkmeile für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen entlang des verlegten Hüllgrabens sicherzustellen.

Weiterhin kommt das **Referat für Stadtplanung und Bauordnung – Stadtentwicklungsplanung** zu folgender Einschätzung:

Die verkehrsplanerischen Ziele in dem Planungsgebiet der Daglfinger Kurve, der Truderinger Kurve sowie der Truderinger Spange umfassen die Gewährleistung der Erschließung, die Schaffung einer Radverbindung in Nord-Süd-Richtung und eine erhöhte Durchlässigkeit des Gebiets (Stärkung der Wegebeziehungen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr auch in Ost-West-Richtung). Neben der Erschließung der umliegenden Grundstücke ist vor allem auf die Erschließung der geplanten Sportflächen für den ESV München Ost e.V. zu achten.

Wie in dem Beschluss der Vollversammlung vom 18.03.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 15609) festgehalten, ist eine Auffassung des BÜ Xaver-Weismor-Straße für den Kfz-Verkehr seitens der Landeshauptstadt München denkbar. Dies ist jedoch abhängig von der Notwendigkeit der Erschließung des Grundstücks südlich des Bahnübergangs. Aktuell wird eine Festlegung bezüglich einer Auffassung des Bahnübergangs als nicht sinnvoll erachtet.

In dem Bericht der DB wird bei zwei Indikatoren zur Bewertung der Verkehrserschließung die Auffassung in allen Varianten (A0, B1, B2) eingebracht, da dies laut Bericht eine Forderung der Landeshauptstadt München wäre. Dies ist nicht der Fall und entspricht auch nicht der aktuellen Beschlusslage, wie oben beschrieben.

Die Ausführungen der DB, dass eine attraktive Radverkehrsverbindung vor allem bei den Bürgervarianten realisierbar wäre, sind nachvollziehbar und können seitens der Verkehrsplanung bekräftigt werden. Durch die Verlegung der Truderinger Spange ist eine Radverbindung in Nord-Süd-Richtung, wie im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München vorgesehen, in diesem Bereich möglich.

Aus verkehrsplanerischer Sicht sind die Bürgervarianten gemäß der vorstehenden Ausführungen zu bevorzugen.

Unabhängig von den fachlichen Fragestellungen sind seitens der Landeshauptstadt München noch folgende Punkte zur Variantenuntersuchung der DB anzumerken:

Laut Bericht der DB muss die Kfz-Verwahrstelle an der Thomas-Hauser-Straße bei den Bürgervarianten verlegt werden. Es wird von Seiten der DB davon ausgegangen, dass sich dadurch die Inbetriebnahme der Strecken um bis zu 10 Jahre verzögern kann. Diese Annahme erscheint sehr hoch und belastet aufgrund ihrer Gewichtung die Bürgervarianten schwer.

Grundsätzlich erscheint der Standort jedoch vor allem aufgrund der fehlenden ÖPNV-Anbindung als nicht ideal. Volkswirtschaftlich sollten auch die immensen Kosten durch das Brückenbauwerk über die Verwahrstelle bei Variante A0 ins Verhältnis gesetzt werden zu einer möglichen flächensparenderen (aber eventuell teureren) Anordnung der Verwahrstelle auf einem Ersatzgrundstück beispielsweise durch ein Parkhaus. Aus diesem Grund wird sich Herr Oberbürgermeister auch an Herrn Ministerpräsidenten Dr. Söder wenden und um die Prüfung der Verlegung der Kfz-Verwahrstelle bitten.

4. Bewertung der Varianten

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass grundsätzlich alle Varianten technisch machbar sind, es jedoch bei allen Varianten Vor- und Nachteile gibt. Hier gilt es neben betrieblichen, wirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Aspekten insbesondere die entstehenden Belastungen für die Anwohner*innen zu berücksichtigen.

Laut Bericht der DB zur Variantenuntersuchung schneidet die Variante B2 aufgrund verschiedener Nachteile vor allem im Zusammenhang mit einem anderen DB-Projekt und in Bezug auf umweltrelevante Fragestellungen schlechter ab: So ist die Variante B2 nicht mit dem Stand der Planungen zum Projekt DB Regio Steinhausen, das die Erweiterung von Abstellanlagen (insbesondere im Hinblick auf die 2. Stammstrecke) zum Ziel hat, kompatibel. Zudem ist der Eingriff bzw. der Verlust von Biotopen bei der Variante B2 im Vergleich zu den anderen Varianten gemäß der Untersuchung höher und die Genehmigungsfähigkeit ist aufgrund von Konflikten mit dem Artenschutz fraglich.

Auch das Referat für Gesundheit und Umwelt und die Untere Naturschutzbehörde kommen gemäß ihrer Stellungnahmen zu dem Schluss, dass die größten artenschutzrechtlichen und naturschutzfachlichen Auswirkungen wohl bei der Variante B2 zu erwarten sind. Die Varianten A0 und B1 sind in Bezug auf die Kosten-Wirksamkeit fast gleich auf, wobei Variante B1 geringfügig günstiger, die Variante A0 jedoch schneller zu realisieren ist. In Bezug auf den Baubeginn ist ein wesentlicher Faktor die Notwendigkeit der Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle. Diese könnte gemäß Ausführungen der DB nur bei Variante A0 am bestehenden Standort verbleiben. Die Zuständigkeit für die Kfz-Verwahrstelle liegt bei der Polizei München und damit beim Bayerischen Innenministerium. In Bezug auf den Lärmschutz ist die Zahl der Betroffenheitsfälle gemäß Schilderungen der DB vergleichbar, die Betroffenheiten verlagern sich aber in Abhängigkeit der Varianten räumlich. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass gemäß der Stellungnahme des Referats für Gesundheit und Umwelt die der Landeshauptstadt München vorliegenden Untersuchungen zu Lärm und Schall/Erschütterung inhaltlich zu ergänzen sind (siehe Seite 7 ff).

Die Bewertungsmatrix zur Beurteilung der Kosten-Wirksamkeit der Varianten liegt dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht vor. Laut DB orientiert sich diese grob an den Kriterienkatalogen des viergleisigen Ausbaus Daglfing - Johanneskirchen sowie dem Brenner-Nordzulauf, dabei wurde keine unterschiedliche Gewichtung der Kriterien vorgenommen.

Eine abschließende eigene Bewertung der Varianten durch die Landeshauptstadt München ist aufgrund der unter Punkt 3 des Vortrages der Referentin aufgezeigten Mängel, insbesondere im Hinblick auf Lärm, Erschütterung und naturschutzfachlicher Aspekte, nicht möglich.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sieht nach den bisherigen Einschätzungen, gerade aus verkehrlicher Sicht, Vorteile für die Variante B1 und empfiehlt diese auf jeden Fall in den Planungen weiterzuverfolgen. Gerade die von der DB angesprochenen Probleme/Risiken mit einer Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle sind aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu hoch angesetzt.

5. Weiteres Vorgehen

Wie dargestellt sehen die betroffenen Referate und Dienststellen einen weiteren vertieften Prüfungsbedarf. Es ist daher notwendig, dass das BMVI und die DB weitere Untersuchungen beauftragen und die Ergebnisse auch der Landeshauptstadt München zur Prüfung vorlegen.

Auch wenn die Entscheidungsfindung formal allein dem BMVI obliegt, so ist eine umfassende Prüfung mit anschließender umfänglicher Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Landeshauptstadt München notwendig – insbesondere auch weil offenbar mindestens zwei der Varianten in ihrer Kosten-Wirksamkeits-Bewertung sehr nahe beieinander liegen. In diesem Sinne müssen im Falle einer Entscheidung gegen die Bürgervarianten, welche wie geschildert grundsätzlich technisch machbar sind, gewichtige Argumente vorliegen, die nachvollziehbar und transparent begründet werden. Aus Sicht der Landeshauptstadt München können diese gewichtigen Argumente aufgrund der beschriebenen der Landeshauptstadt München vorliegenden unzureichenden Untersuchungen nicht begründet werden, wodurch eine abschließende Entscheidung für eine Vorzugsvariante mit dem aktuellen Planungsstand nicht möglich ist. Das weitere Verfahren muss daher in jedem Fall kritisch weiter begleitet werden, wobei in erster Linie zu prüfen, wie der beste Schutz der Anwohner*innen auch unter Berücksichtigung der weiteren Belange zu erreichen ist.

6. Anträge

6.1. Bahnprojekt Daglfinger und Truderinger Kuve – Jetzt anwohnerfreundlichen Ausbau sichern!

Antrag Nr. 20-26 / A 00358 der Stadtratsfraktion der FDP BAYERNPARTEI vom 13.08.2020

Die Stadtratsfraktion der FDP BAYERNPARTEI fordert in ihrem Antrag, „dass im Rahmen der fälligen Variantenentscheidung die Bürgervariante B02 für den Bau der sog. Truderinger Kuve sowie den zweigleisigen Ausbau Daglfing – Trudering als maßgebliche Variante realisiert und Grundlage des folgenden Planfeststellungsverfahrens wird“. Weiterhin soll der Oberbürgermeister dem Stadtrat über die Ergebnisse seiner Besprechungen und Korrespondenzen berichten.

Entsprechend der vorstehenden Ausführungen kann derzeit keine klare Empfehlung für oder gegen eine der Ausbauvarianten gegeben werden. Allerdings wurde in Punkt 4 des Vortrages der Referentin bereits ausgeführt, dass die Variante B2 nach den aktuell der Landeshauptstadt München vorliegenden Unterlagen viele Nachteile aufweist. Herr Oberbürgermeister Reiter hat in seinen Schreiben vom 26.08.2020 an den Bundesverkehrsminister und den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern bereits die Notwendigkeit einer Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Einbeziehung der Landeshauptstadt München vor einem Variantenentscheid eingefordert (siehe Punkt 1 des Vortrages der Referentin). Dies werden Herr Oberbürgermeister und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auch weiterhin einfordern.

Zudem hat am 24.09.2020 ein Treffen zwischen Herrn Oberbürgermeister und dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern hierzu stattgefunden (siehe vorne). Des Weiteren hat Herr Oberbürgermeister sich an den Freistaat Bayern gewendet. Hier ist insbesondere das Schreiben an Herrn Ministerpräsident Dr. Söder zum Thema KFZ-Verwahrstelle zu nennen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00358 der Stadtratsfraktion der FDP BAYERNPARTEI vom 13.08.2020 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.2. Antrag auf ein Hearing zum Gesamtkomplex Bahnausbau Münchner Osten und Norden, Brennerzulauf / Tuderinger-Daglfinger Kurve und Spange / 4-gleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen / Bahn-Nordring

Antrag Nr. 14-20 / A 05462 der Stadtratsfraktion Die Grünen / RL, DIE LINKE vom 04.06.2019

Mit dem Beschluss „Tuderinger und Daglfinger Kurve sowie Erschließung von Pferdesportflächen im Münchner Nordosten“ der Vollversammlung vom 18.03.2020, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15609, gilt der Antrag als aufgegriffen.

Für die Ausschusssitzung am 07.10.2020 wurden durch Herrn Oberbürgermeister Reiter das BMVI, der Freistaat Bayern sowie die DB eingeladen und darauf hingewiesen, dass die Projekte der DB im Münchner Osten und Norden Thema sein werden. Das BMVI hat abgesagt, von Seiten der DB und dem Freistaat Bayern werden jeweils Vertreter in der Sitzung anwesend sein.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05462 der Stadtratsfraktion der Die Grünen/RL und der Gruppierung DIE LINKE vom 04.06.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13 Bogenhausen, 14 Berg am Laim und 15 Trudering-Riem haben gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung ein Anhörungsrecht.

Da ein unaufschiebbarer Fall vorlag (vgl. den folgenden Absatz), wurde zur vorliegenden Beschlussvorlage gemäß §13 Abs. 2 Satz 3 der Bezirksausschusssatzung der Bezirksausschussvorsitzende gehört. Eine rechtzeitig vorliegende Stellungnahme wird in der Sitzung, gegebenenfalls mittels Hinweisblatt, bekannt gegeben. Auf die Möglichkeit der Beantragung eines Rederechts im Stadtrat wird hingewiesen. Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13 Bogenhausen, 14 Berg am Laim und 15 Trudering-Riem haben Abdruck der Vorlage erhalten.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Prüfung der von der DB Ende August bzw. Anfang September 2020 (Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung) vorgelegten Unterlagen ausstand und erst Mitte September 2020 abgeschlossen werden konnte. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, da die DB dem BMVI bereits die Ergebnisse der Variantenuntersuchung vorgestellt hat und mit einer zeitnahen Entscheidung des BMVI zu rechnen ist. Um noch Einfluss auf die Entscheidung nehmen zu können, ist deshalb eine schnelle Behandlung und Positionierung der Landeshauptstadt bezüglich der Variantenentscheidung erforderlich. Hieraus ergibt sich auch die Eilbedürftigkeit.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Kainz, dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, dem Verwaltungsbeiräten Bereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, und Bereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ausführungen zur Darstellung und Einschätzung der Verwaltung zu den Ergebnissen der Variantenuntersuchung werden zur Kenntnis genommen.
2. Herr Oberbürgermeister wird beauftragt, erneut an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die DB AG heranzutreten und eine Beteiligung der betroffenen Anwohner*innen sowie der Landeshauptstadt München vor einer Variantenentscheidung durch das BMVI einzufordern.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, für alle Varianten weitergehende Untersuchungen vor einer Variantenentscheidung des Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einzufordern.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, das weitere Verfahren kritisch zu begleiten und mit Unterstützung der fachlich beteiligten Referate und Fachabteilungen die zur Verfügung gestellten Unterlagen zu prüfen. Dem Stadtrat ist über Prüfergebnis erneut zu berichten.
5. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00358 der Stadtratsfraktion der FDP BAYERNPARTEI vom 13.08.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05462 der Stadtratsfraktion der Die Grünen/RL und der Gruppierung DIE LINKE vom 04.06.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. 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 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 die Bezirksausschüsse 13, 14 und 15
3. An das Baureferat
4. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/01 BVK, I/1
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
10. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/11-1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3