

19.10.2021

Antrag an den BA 15

Ausbau Bahnhof Trudering – Fragen an die Stadt München

Die Öffentlichkeit wurde in den vergangenen Wochen über die Ausbaupläne der DB AG im Bereich der Gütergleise im Bf. Trudering informiert. Ausbauziel ist die Verlängerung der Gleise 5 bis 8 auf 740m Länge. Zudem soll die Durchfahrtsgeschwindigkeit für die Güterzüge auf 100 km/h angehoben werden.

Hierzu plant die Bahn, den Ostteil der Truderinger Spange auf zwei Gleise mit einem größeren Radius auszubauen. Dieser Ausbau erfordert gravierende Eingriffe in die Schatzbogenbrücke bis hin zu einem Teilabriss sowie den Eingriff in Privatgrundstücke nördlich der Truderinger Spange.

Aber auch die Aufteilung in formal unabhängige, inhaltlich aber stark verkoppelte Planfeststellungsabschnitte durch die DB AG wird vom BA und der von der Bürgerschaft äußerst kritisch gesehen.

Hierzu stellt der BA 15 folgende Fragen:

A) Bahnhof Trudering und anschließende Truderinger Spange

1. Wie steht die LHM zum Ziel der DB, Güterzüge mit 100 km/h über innerstädtische Bahnstrecken zu führen?
2. Teilt die LHM die Auffassung der Bahn, dass der Schienengüterverkehr nur dann konkurrenzfähig werde, wenn er mit 100 km/h auch durch München geführt wird?
3. Ist der LHM bekannt, welche Maximalgeschwindigkeiten für Güterzüge zwischen dem Abzweig Waldtrudering im Osten (Beginn des Nordrings) und den Ausfädelstrecken Richtung Landshut, Richtung Ingolstadt sowie Richtung Augsburg (Ende Nordring) derzeit gegeben sind? (s. u.!)
4. Ist davon auszugehen, dass einige wichtige Streckenübergänge (Ingolstadt, Landshut) auch zukünftig nur mit deutlich geringeren Geschwindigkeiten als 100 km/h benutzt werden können? (s. u.!)
5. Wie unabdingbar ist es daher aus Sicht der LHM, dass auf der Truderinger Spange die Maximalgeschwindigkeit auf 100 km/h angehoben wird?
6. Wie lange wird bei Umsetzung der Bahn-Pläne die wichtige Nord-Süd-Verbindung „Am Schatzbogen“ unterbrochen sein?
7. Teilt die LHM die Auffassung des BAs, dass der massive Eingriff (Brücken-Teilabriss) in die wichtige Nord-Süd-Verbindung „Am Schatzbogen“ in Verbindung mit dem Eingriff in die Privatgrundstücke unverhältnismäßig ist zum verkehrlichen Gewinn für den Schienengüterverkehr?
8. Welche Kosten kommen hier auf die Stadt zu?
9. Wie will sich die LHM zum gesamten Themenkomplex positionieren? Ist die LHM insbesondere rechtlich in der Lage und bereit, gegen den Teilabriss der Schatzbogenbrücke ein Veto einzulegen und Rechtsmittel zu ergreifen?

B) Übergreifende Aspekte

10. a) Wie steht die LHM zu den durch die DB abgeänderten neuen Zuschnitte und Schnittstellen bzw. zur Aufsplittung eigentlich miteinander verwobener Projekte wie

"DTKS" und Erweiterung Bhf. Trudering"?

b) Teilt die LHM die Befürchtung/Argumentation der Bürgerinitiative AnwohnerTDKS zur vsl. Reihung und den Inhalten der anstehenden Planfeststellungsverfahren (Planfeststellung bei den Projekten in der Zuständigkeit von ABS 38 TDK Anfang 2022 vs. geplanter Beginn der Planfeststellung im Projekt "Bahnhof Trudering" lt. Projektinformation in 2024):

- Intransparenz der Kostenschätzungen aus dem Variantenentscheid 06/2020
- Aufspaltung und somit Minderung der Einflussmöglichkeiten der LHM als Beteiligte im Planfeststellungsverfahren
- Schaffung von Zwangsläufigkeiten in den verschiedenen Verfahren zur Planfeststellung (z.B. hinsichtlich des bereits im 1. Planfeststellungsverfahren (DTKS) festgelegten Trassenverlaufs im Bereich des Schatzbogens und der damit erzeugten Zwangsläufigkeit für das 2. Planfeststellungsverfahren (Erweiterung Bhf. Trudering inkl. Teilabriss und Neubau der Schatzbogenbrücke und der Eingriffe in die Privatgrundstücke westlich davon))

c) Inwieweit sieht sich die LHM in der Lage auf die DB Netze AG bzw. die zuständigen Behörden dahingehend einzuwirken, ein zusammenhängendes Planfeststellungsverfahren ab der Schnittstelle Bahnhof Trudering, räumlich ab östlich vor der Schatzbogenbrücke bis zur Schnittstelle Zamdorf (nach der Unterführung A 94) sicher zu stellen? Inwieweit hat sie geprüft, welche politischen und rechtlichen Mittel sie gegen die jetzige Aufspaltung der Projekte einsetzen kann?

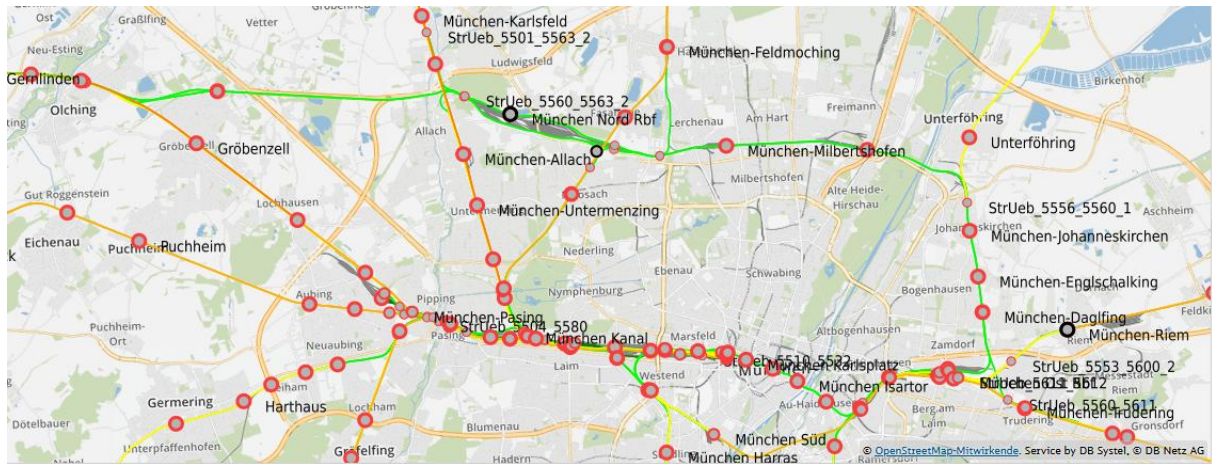
d) Wie steht es um die intensivierten Bemühungen der LHM, ein Grundstück für die Absiedelung der Kfz-Verwahrstelle im Benehmen mit dem Freistaat zu finden/auszuweisen?

Begründung

Unverkennbar geht die Diskussion über den Bahnausbau in Trudering in eine entscheidende Phase. Die Pläne insbesondere im Bereich Moosfeld/Schatzbogenbrücke sind erschreckend und wirken dampfwalzenartig. Der BA 15 ist keinesfalls der Auffassung der Bahn, dass ihre Konkurrenzfähigkeit daran hängt, dass auch die Stadtdurchquerung Münchens mit 100 km/h erfolgt. Es ist daran zu erinnern, dass die DB AG ihre 160 km/ schnellen Güterzüge auf der Neubaustrecke Würzburg – Hannover sang- und klanglos eingestellt hat.

Es ist nötig, dass sich die LHM als Beteiligte und Geschädigte frühzeitig positioniert, um nicht überrollt zu werden, zumal das Vorgehen der DB dem cäsarianischen Motto „Teile und herrsche!“ ähnelt.

Initiative: Dr. Georg Kronawitter, Dr. Magdalena Miehle u. a.



Quelle: <https://geovdbn.deutschebahn.com/isr>

Güterzugnordring Olching – Trudering

Man beachte die engen Kurvenradien und die Lücke beim Übergang zu den Strecken nach Ingolstadt und Landshut!