



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

Datum
06.07.2020

Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing-Johanneskirchen

Ihr Schreiben vom 06.04.2020
Unser Zeichen: BOB-SE-8500-3-0011

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

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

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

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

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 233-22837
Telefax: 23398922837

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Frau Staatsministerin Schreyer hat Abdruck dieses Schreibens erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dieter Reiter



Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80313 München

Dieter Reiter

An den
Konzernbevollmächtigten
der Deutschen Bahn AG für
den Freistaat Bayern
Herrn Klaus-Dieter Josel
Richelstraße 3
80634 München

Datum
06.07.2020

Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing-Johanneskirchen

Unser Zeichen: BOB-SE-8500-3-0011

Sehr geehrter Herr Josel,

ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben vom 06.02.2020, mit dem Sie mitgeteilt hatten, dass eine „Außenkommunikation“ zu den Ausbauvarianten erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Bewertung der Grobvariantenprüfung erfolgen könne. Weiterhin hatten Sie dargestellt, dass alleine die Prognosezugzahlen des Bundesverkehrswegeplans als Planungsgrundlage für den Ausbaustandard ausschlaggebend seien und diesbezüglich an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen. Schließlich wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Schreiben vom 08.05.2020 durch Herrn Pfeifer über das Ergebnis der Grob-Variantenuntersuchung informiert.

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

Zunächst möchte ich festhalten, dass es sehr bedauerlich ist, dass die DB Netz AG und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung abgelehnt haben und die Festlegung der Grobvorzugsvariante ohne Einbindung der Bürgerschaft erfolgt ist. Die in Ihrem Schreiben erwähnten Gespräche mit den Mitgliedern des Bezirksausschusses Bogenhausen sowie die jederzeit von den Bürgerinnen und Bürgern einsehbare Online-Information ersetzt die geforderte Bürgerbeteiligung jedenfalls nicht. Der Landeshauptstadt München ging es von Anfang an um die Einbeziehung der Bürgerinnen und

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 233-22837
Telefax: 23398922837

Bürger in den Planungsprozess in einem sehr frühen Planungsstadium. Die bloße Information über den Planungsstand reicht hierfür nicht aus. Somit wurde hier die Möglichkeit vergeben, die versprochene stärkere Bürgerbeteiligung bei Großprojekten in die Tat umzusetzen. Dies gilt um so mehr, da sich die Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt München sehr engagiert einbringen und sich zum viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen bereits vor einigen Jahren eine Bürgerinitiative gegründet hat. Diese ist mit zahlreichen Schreiben und Eingaben an mich, aber bekanntlich auch an die DB AG und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herangetreten. Die in Ihrem Schreiben erwähnte „durchweg positive Resonanz“ der Bürgerinnen und Bürger zu diesem Projekt sieht die Landeshauptstadt München daher nicht. Die Bürgerinnen und Bürger fühlen sich vielmehr unzureichend eingebunden.

Nicht nur die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger ist entscheidend, sondern gerade auch die Einbindung des Bundestages. Mit Unverständnis habe ich deswegen die Aussage im Schreiben Ihres Hauses vom 08.05.2020 zur Kenntnis genommen, dass eine parlamentarische Befassung nicht stattfinden soll. Gerade auch weil viele Bürgerinnen und Bürger von der Planung und den Auswirkungen in den nächsten Jahrzehnten betroffen sind und es bei den Projekten der DB AG in München um die verkehrliche Infrastruktur in München, aber auch des Großraums der Metropolregion der nächsten Jahrzehnte geht, muss eine parlamentarische Befassung stattfinden. Ich würde es daher begrüßen, wenn Sie sich mit mir zusammen beim Bundesverkehrsministerium für die Befassung im Bundestag einsetzen, da nur so eine zügige Realisierung des Projektes in der Umsetzungsphase gewährleistet ist. Ich habe deshalb wohlwollend zur Kenntnis genommen, dass der parlamentarische Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herr Enak Ferlemann, am 16.06.2020 in einem Gespräch mit einer örtlichen Bürgerinitiative sowie mit Frau MdB Tausend und Herrn MdB Stefinger eine parlamentarische Befassung in Aussicht gestellt hat. Eine andere Entscheidung wäre bei einem solchem Projekt weder in der Öffentlichkeit vermittelbar, noch könnte ich dies akzeptieren.

Was die Frage der weiter zu thematisierenden Zugzahlen anbelangt, bleibt für mich unverständlich, weshalb nicht berücksichtigt wird, dass es durch den Brennerbasistunnel zu einer starken Zunahme des Schienengüterverkehrs in München kommen wird. Herr Bundesverkehrsminister Scheuer hat in seinem an mich adressierten Schreiben vom 06.04.2020 selbst ausgeführt, dass 2/3 der Züge, die über den Brenner verkehren, den Knoten München anfahren werden und keine großräumigen Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Es ist somit zu erwarten, dass die Güterzüge nicht am Ende der Ausbaustrecke des Brenner-Nordzulaufs stehen bleiben, sondern im Streckennetz weitergeführt werden. Eine rasche Anpassung der der Planung zu Grunde liegenden Zugzahlen ist daher unbedingt erforderlich. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans für das Jahr 2035, es muss zusätzlich eine Betrachtung bis 2050 erfolgen. Dabei ist der Landeshauptstadt München der Unterschied zwischen Szenarien und der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans durchaus bewusst. Insofern habe ich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erneut aufgefordert, auch für München eine Szenarienstudie bis 2050 zu erstellen und nach der Erstellung mit den Bürgerinnen und Bürgern und der Landeshauptstadt München über die Auswirkungen des zu erwartenden Anstiegs der Zugzahlen zu diskutieren. Der alleinige Verweis auf den Unterschied zwischen Szenarien und Prognose als Planungsgrundlage entspricht nicht der Idee einer Planung mit Bürgerinnen und Bürgern. Auch diesbezüglich bin

ich für die Aussagen des parlamentarischen Staatssekretärs des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur dankbar, der eine Prüfung dieses Anliegens auch gegenüber der Bürgerinitiative zugesagt hat.

Aufgrund der oben genannten Punkte ist die Landeshauptstadt München weiterhin verpflichtet, für ihre Bürgerinnen und Bürger eine für Jahrzehnte passende Lösung beim Ausbau der Infrastruktur zu finden. So gesehen müssen im Rahmen des im Laufe des Verfahrens anstehenden Planfeststellungsverfahrens gegebenenfalls rechtliche Schritte unternommen werden.

Der Landeshauptstadt München ist unabhängig davon primär an einer einvernehmlichen Lösung gelegen. Es wird daher seitens der Landeshauptstadt München zur Zeit der übermittelte Entwurf der Finanzierungsvereinbarung für die Durchführung der Fein-Variantenuntersuchung an der Tunnelvariante überarbeitet und der DB Netz AG Mitte Juli 2020 eine Antwort übersandt werden.

Nicht unerwähnt lassen will ich mein Befremden darüber, dass die Deutsche Bahn die Ergebnisse des Variantenauswahlverfahrens zunächst der Presse vorgestellt und mich erst anschließend zu einer Präsentation per Videokonferenz eingeladen hat. Die umgekehrte Reihenfolge hätte ich für angemessen gehalten. Ich habe dennoch meine Verwaltung gebeten an dem Termin teilzunehmen. Eine persönliche Teilnahme war mir auch aufgrund der Kurzfristigkeit nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dieter Reiter



Bundestagsabgeordnete München
Ih. Verteiler

Datum
24.07.2020

**Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing-Johanneskirchen sowie
Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange**

Unser Zeichen: BOB-SE-8500-3-0011

Sehr geehrte/r Frau/Herr Bundestagsabgeordnete/r,

ich nehme Bezug auf mein Schreiben vom 10.02.2020 und bedauere, dass der mit Ihnen und den weiteren Münchner Bundestagsabgeordneten geplante persönliche Austausch über den viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen sowie Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange Corona bedingt nicht stattfinden konnte. Bei den angesprochenen Vorhaben hat sich der Planungsstand seit meinem letzten Schreiben dynamisch weiterentwickelt. Es ist mir daher ein wichtiges Anliegen, Sie über diese Entwicklungen zu informieren und Sie auf diesem Wege um ein gemeinsames Agieren im Interesse der Landeshauptstadt München zu bitten.

Neu ist, dass beim Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen" die Grob-Variantenuntersuchung abgeschlossen wurde. Auf Empfehlung eines Trassierungsexperten der Universität Innsbruck, beauftragt durch die DB Netz AG, ist die ebenerdige Variante als Grob-Vorzugsvariante von der DB Netz AG vorgeschlagen worden. Diesem Vorschlag folgend hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die ebenerdige Variante als Grob-Vorzugsvariante bestätigt und nur für diese Variante die DB Netz AG mit der Durchführung der Fein-Variantenuntersuchung beauftragt.

Die Tunnelvariante würde bei dieser Sachlage auf der Ebene der Fein-Variantenuntersuchung durch die DB Netz AG nur weiter untersucht, wenn die Landeshauptstadt München die dadurch verursachten Mehrkosten mittels Finanzierungsvereinbarung übernehmen würde. Hierzu laufen aktuell Verhandlungen.

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 233-22837
Telefax: 233-27290

Die Haltung der Landeshauptstadt München, wonach der Ausbau nur im Tunnel und keinesfalls in Form der von Seiten der DB favorisierten ebenerdigen Trasse in Frage kommt, habe ich bereits dargelegt. Ich verweise insofern auf mein Schreiben vom 10.02.2020.

Die Entscheidung zu Gunsten der oberirdischen Variante erfolgte leider ohne die von der Landeshauptstadt München geforderte frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung. Die DB Netz AG und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur halten vielmehr eine bloße Information der Bevölkerung über ihre Homepage für ausreichend (<https://www.bahnausbau-muenchen.de/projekt.html?PID=46>). Das Ziel einer Erhöhung der öffentlichen Akzeptanz für Verkehrsprojekte kann hierdurch nicht erreicht werden.

Weiterhin wurde die Landeshauptstadt München mit Schreiben der DB Netz AG vom 08.05.2020 (s. Anlage) darüber informiert, dass die in meinem Schreiben vom 10.02.2020 angesprochene parlamentarische Befassung nach Abschluss der Fein-Variantuntersuchung nach den Regularien der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht mehr vorgesehen sei.

Ich halte insbesondere die Aussage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, dass es sich beim Bahnknoten München, zu welchem die hier gegenständlichen Vorhaben gehören, nicht um ein neues Projekt handelt, für falsch. Diesbezüglich möchte ich Sie auf §1 Abs. 1 BUV hinweisen, der klarstellt, dass Gegenstand der BUV Verkehrsprojekte „Neu- und /oder Ausbau“ sind, die im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind. Da es sich bei den ganzen Projekten der DB AG in München um noch zu verwirklichende Maßnahmen in einem dicht besiedelten Lebens- und Wohnraum handelt, die die verkehrliche Infrastruktur Münchens, aber auch des Großraums der Metropolregion in den nächsten Jahrzehnte betreffen werden, halte ich die BUV für einschlägig.

Die Erweiterung der verkehrlichen Infrastruktur ist notwendig und wird von der Landeshauptstadt München auch unterstützt, jedoch muss sie sensibel behandelt und entsprechend begründet werden. In einem solchen Prozess ist die parlamentarische Befassung mit den in Planung befindlichen Projekten des Bahnknotens München absolut notwendig, um der Bevölkerung verständlich zu machen, dass dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Bundestag bewusst ist, in welchem Spannungsfeld zwischen dichter Besiedlung und Ausbau der Infrastruktur sich die Projekte bewegen. Sollten Projekte wie der viergleisige Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen, die erst in mehr als 20 Jahren realisiert werden, aufgrund des Zeitpunkts der Vorplanungen nicht unter die BUV fallen, kann ich den Unmut der Bürgerinnen und Bürger über die Glaubwürdigkeit der Ankündigung von mehr Bürger einbindung in große Infrastrukturprojekte sehr gut nachvollziehen.

Ich möchte Sie daher auf diesem Wege auffordern, mich dabei zu unterstützen, den viergleisigen Ausbau als Vorhaben anzusehen, das der parlamentarischen Befassung nach der BUV unterliegt und bitte Sie, sich dafür beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einzusetzen. Hier wäre ich für Ihre Unterstützung sehr dankbar. Nur gemeinsam können wir in Berlin die Verkehrsinfrastruktur für München voranbringen.

Neben der Frage einer parlamentarischen Befassung ist die Frage der zu erwartenden Zugzahlen von wesentlicher Bedeutung. Herr Bundesverkehrsminister Scheuer hat in seinem Antwortschreiben vom 06.04.2020 (s. Anlage) an mich erneut darauf verwiesen, dass maßgeblich für die Bewertung der Vorhaben des Bahnknotens München sowie der Truderinger Kurve ausschließlich die für 2030 prognostizierten Verkehrsströme im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind.

Eine von mir eingeforderte Szenarienstudie 2050, vergleichbar der im Inntal vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführten sogenannten „Trimode-Studie“, wurde durch Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer abgelehnt mit der Begründung, dass eine solche Studie nur Szenarien enthalte und somit keine für die Planung maßgebliche Prognose darstelle.

Es bleibt für mich unverständlich, weshalb bei den Planungen durch die DB Netz AG und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht berücksichtigt wird, dass es durch den Brennerbasistunnel zu einer starken Zunahme des Schienengüterverkehrs in München kommen wird. Herr Bundesverkehrsminister Scheuer hat in seinem an mich adressierten Schreiben vom 06.04.2020 selbst ausgeführt, dass 2/3 der Züge, die über den Brenner verkehren, den Knoten München anfahren werden und keine großräumigen Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Da die Güterzüge nicht am Ende der Ausbaustrecke des Brenner-Nordzulaufs stehen bleiben, sondern im Streckennetz weitergeführt werden, ist eine rasche Anpassung der der Planung zu Grunde liegenden Zugzahlen unbedingt erforderlich. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans für das Jahr 2035. Zusätzlich muss eine längerfristige Betrachtung bis 2050 erfolgen. Dabei ist der Landeshauptstadt München der Unterschied zwischen Szenarien und der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans durchaus bewusst. Insofern habe ich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erneut aufgefordert, auch für München eine Szenarienstudie bis 2050 zu erstellen und nach der Erstellung mit den Bürgerinnen und Bürgern und der Landeshauptstadt München über die Auswirkungen des zu erwartenden Anstiegs der Zugzahlen zu diskutieren. Der alleinige Verweis auf den Unterschied zwischen Szenarien und Prognose als Planungsgrundlage entspricht nicht der Idee einer Planung mit den Bürgerinnen und Bürgern. Auch diesbezüglich darf ich Sie um Unterstützung beim Bundesverkehrsministerium bitten.

Meine aktuellen Schreiben an das Bundesverkehrsministerium und die DB in dieser Sache erhalten Sie zu Ihrer Information anbei.

Für eine Unterstützung der Forderungen der Landeshauptstadt München nach einem grundsätzlichen Ausbau in Tunnellage bin ich Ihnen dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dieter Reiter

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

17.09.2020

Antrag

Bahnausbau Daglfing-Johanneskirchen: Stadt soll Tunnelplanung finanzieren und U-Bahn-Halt Engelschalking Richtung Nord-Ost gleich mitplanen

1. Das Planungs- bzw. das neue Mobilitätsreferat wird gebeten, dem Stadtrat noch im 4. Quartal 2020 den Planungs- und Finanzierungsvertrag mit der Deutschen Bahn für die Parallelplanung der Tunnel-Variante des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen vorzulegen.
2. Beim Abschluss des Planungsvertrags wird darauf geachtet, dass sowohl die Planung der ebenerdigen Variante, die durch den Bund finanziert wird, als auch die Planung der Tunnel-Variante durch das gleiche Ingenieur- bzw. Planungsbüro erfolgt.
3. Der Planungsvertrag mit der Deutschen Bahn enthält in beiden Varianten neben der ohnehin vorgesehenen Einplanung der vorhandenen Eisenbahnquerungen für den Fußgänger-, Rad-, Auto- und Busverkehr insbesondere auch die Einplanung einer barrierefrei zugänglichen U-Bahn-Station im Bereich S-Bahn-Halt Engelschalking.
4. Die Stadt übernimmt die Planungskosten in Höhe von 4 Mio. € für die Feinplanung des Tunnels im Rahmen des Planungsvertrags.

Begründung:

zu 1: Der Abschluss des Planungsvertrages im 4. Quartal 2020 ist wünschenswert, um bei den absehbaren längeren Planungs- und Bauzeit im Rahmen der jetzt vorzunehmenden Feinplanung keine weitere Zeit zu verlieren. Wir sehen als kontraproduktiv an, die Bahn im Vorfeld dazu zu bewegen, alleine den Tunnel zu planen. Dies wird keinen Erfolg haben. Die Bahn wird auf jeden Fall auch die ebenerdige Variante planen müssen, da sie rechtlich hierzu vom BMVI angehalten wird. Die Projektleitung der Deutschen Bahn für das Projekt hat mit dem Parallelverfahren einen gangbaren und bezahlbaren Weg aufgezeigt. Diesen sollte die Stadt beschreiten.

zu 2: Um eine Planung- und Folgenabwägung aus einer Hand zu erhalten, ist es sinnvoll und sachgerecht, den Planungsauftrag für beide Varianten an ein Büro zu vergeben. Dies vermeidet zeitraubende Zuständigkeits-, Eitelkeits- und Kompetenzdiskussionen, die bei der Involvierung mehrerer Büros eintreten.

zu 3: Die Feinplanung der Tunnellösung im Rahmen des Planungsvertrages bietet die Möglichkeit, aus Fehlern insbesondere bei der U9-Querung am Hauptbahnhof zu lernen. Entsprechend muss frühzeitig die Planung der U4 Richtung Nord-Ost mit Halt an der S-Bahn Engelschalking unverzichtbarer Bestandteil der Planungsüberlegungen werden. Zeitaufwendige Nach- oder Doppelplanungen werden so vermieden.

zu 4: Zuschüsse des Bundes zur Feinplanung des Tunnels sind nicht zu erwarten. Entsprechende Diskussionen mit dem Bund sind müßig und nicht erfolgversprechend. Die Stadtratsmehrheit hat sich die Nachhaltigkeit in der Stadt zum Ziel gesetzt. Der zeitnahe und lärmarme Ausbau des Schienengüterverkehrs ist nachhaltig. Von der Tunnellösung profitieren alleine die Stadt und ihre Bewohner. Entsprechend muss die Stadt auch bereit sein, wenn sie den Tunnel favorisiert, die planerischen Grundlagen dafür zu legen und zu bezahlen. Bei 2,4 Mrd. € vorgesehenen Gesamtkosten für die Tunnellösung sind 4 Mio. € aus unserer Sicht eine verhältnismäßige Größenordnung.

Stadträte: **Prof. Dr. Jörg Hoffmann** (Fraktionsvorsitzender)
Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)
Fritz Roth
Richard Progl



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Sebastian Schall
Stadtrat Jens Luther
Stadtrat Fabian Ewald

ANTRAG

26.06.2020

Tunnellösung für den Streckenabschnitt Daglfing-Johanneskirchen zeitnah vorantreiben – Planungskosten übernehmen

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Landeshauptstadt München schließt die Verhandlungen mit der DB Netz AG über den Abschluss einer Planungsvereinbarung für die Untersuchung einer Tunnellösung im Rahmen des viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Daglfing-Johanneskirchen schnellstmöglich ab und sagt die Übernahme der Planungskosten zu.

Der Oberbürgermeister setzt sich gegenüber Bahn und Bund für eine angemessene Beteiligung an den Mehrkosten für die Tunnelvariante ein.

Begründung:

Eine vollständige Tunnellösung im Zuge des viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Daglfing-Johanneskirchen ist unabdingbare Grundvoraussetzung für jegliche weitere Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten und unbedingt notwendig, um künftig einen ausreichenden Lärmschutz für die Anwohner angesichts der massiv zunehmenden Anzahl an Zugbewegungen zu gewährleisten. Nur mit einem Tunnel ist eine verkehrliche Erschließung des Planungsgebietes überhaupt möglich. Von diesem Ziel darf sich die Landeshauptstadt München in keinem Fall lossagen.

Der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als oberirdische Variante bewertet. Die Landeshauptstadt München zieht gemäß mehrfachen Beschlüssen des Münchner Stadtrats aus den Jahren 2010, 2013, 2016 und 2018 eine Tunnelvariante für diesen Streckenabschnitt vor, die auch die zwei vorhandenen Gleise mit umfasst. Die DB Netz AG hat eine Grobuntersuchung von drei Varianten (ebenerdig, Trog, Tunnel) des viergleisigen Abschnitts durchgeführt, über deren Ergebnisse die Stadtverwaltung im Juni 2020 seitens der Bahn AG unterrichtet wurde. Nach Bewertung und Gewichtung der Kriterien ist die

ebenerdige Streckenführung die Vorzugsvariante. Damit darf sich die Landeshauptstadt München nicht zufrieden geben.

Da sich der Bund derzeit nur bereit erklärt, die wirtschaftlichste Variante zu finanzieren, wird auf eine Übernahme der Mehrkosten durch die Landeshauptstadt München gedrungen. Vergleichbare Kostenübernahmen durch die Kommunen für gewünschte Tunnellösungen gab es vor Jahren auch bei der Tunnellösung in Ismaning und Unterföhring (S-Bahn zum Flughafen München).

Dies gilt auch für die Planungskosten. Um angesichts der zeitlichen Notwendigkeit des viergleisigen Ausbaus sicherzustellen, dass eine Tunnelvariante überhaupt noch weiterverfolgt werden kann, ist es aus städtischer Sicht sinnvoll, eine solche Planung zeitnah erstellen zu lassen und zu finanzieren.

Ging das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nach einer Grobkostenschätzung der Deutschen Bahn im Jahr 2018 von einem Delta von bis zu 1,5 Mrd. € zwischen einer Tunnellösung (2,27 Mrd. €) und einem oberirdischen Ausbau (ca. 757 Mio. €) aus, so scheint sich dieses laut SZ vom 24.06.2020 gemäß aktueller Zahlen des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur auf rund 1 Mrd. Euro zu belaufen (Kosten Tunnel: 1,5-1.8 Mrd. €, Kosten oberirdischer Ausbau: 600-800 Mio. €). Der im BVWP vorgesehene Ausbau der Trasse mit einer ebenerdigen Streckenführung und einer massiven Steigerung der Zuganzahl würde zahlreiche Nachteile (Lärmentstehung, verstärkte Trennungswirkung, etc.) für den Münchner Nordosten ursächlich herbeiführen, die bei einer oberirdischen Streckenführung nicht vollständig vermieden werden können. Daher ist auf eine Kostenbeteiligung des Bundes an den Mehrkosten für eine Tunnelvariante zu drängen.

Initiative:

Sebastian Schall
Stadtrat

Jens Luther
Stadtrat

Fabian Ewald
Stadtrat



Antrag

23.07.2020

Detaillierte Prüfung der Grobvariantenplanung für den 4-gleisigen Ausbau

Der BA 13 bittet das Planungsreferat im Rahmen der Prüfung der von der DB Netz vorgelegten Grobvariantenplanung für den 4-gleisigen Ausbau der Güterverkehrsstrecke Daglfing-Johanneskirchen, folgende Aspekte besonders zu berücksichtigen und den BA13 dazu detailliert zu informieren:

Sind die von der DB Netz getroffenen Annahmen als Grundlage der Grobvariantenplanung, insbesondere die zu erwartenden **Zugzahlen**, nach heutigem Stand realistisch und nachvollziehbar?

Welche **Querungsmöglichkeiten** der Güterverkehrstrasse sind in Ost-/Westrichtung für ÖPNV und Individualverkehr vorgesehen? Gewährleisten diese einen kontinuierlichen Verkehrsfluss?

Welche zusätzliche **Lärmbelastung** ist durch die sich ergebende Straßenverkehrsführung je Variante (insbesondere für Engelschalkinger/Brodersenstr. + Daglfinger Str.) für die Bürger zu erwarten?

Wie sieht die **Grundstückssituation** entlang der geplanten Ausbaustrecke aus? Sind hier Abtretungen ggf. auch Enteignungen von Privatgrundstücken für die Realisierung erforderlich?

Sieht sich das Planungsreferat bei der eigenen Bewertung der Grobvarianten an den **Kriterienkatalog** und die damit verbundene Gewichtung der Einzelkriterien der DB Netz gebunden?

Begründung:

Das Planungsreferat wird in den kommenden Wochen eine Prüfung der von der DB Netz vorgelegten Grobvariantenplanung durchführen. Dabei müssen unbedingt die städtischen Interessen und die der Bürger stärker berücksichtigt werden. Vor allem auch, weil die oberirdische Variante mit Lärmschutzwänden nach Aussage der DB Netz in der eigenen Bewertung nur knapp vor der Bahntunnelvariante abgeschnitten hat. Wir weisen mit den Fragen auf zentral wichtige Aspekte hin, die für einen langfristig funktionierenden und lebenswerten Stadtbezirk von großer Bedeutung sind.

Das Ergebnis der Prüfung soll dem Stadtrat im Oktober 2020 vorgelegt werden.

Antragsteller:

Initiative: Petra Cockrell, Gunda Krauss, Angelika Pilz-Strasser, Samuel Moser, Marianne Moser + Fraktion der Grünen im BA13

Antrag zu TOP 2.2.6

München, im Juli 2020

Bahntunnel zwischen Daglfing und Johanneskirchen zügig vorantreiben: Übernahme der Planungskosten für die Feinvariantenuntersuchung

Der BA 13 möge beschließen:

Die Stadtrat und Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München werden aufgefordert die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn über den Abschluss einer Planungsvereinbarung für die Untersuchung einer Tunnellösung im Rahmen des viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Daglfing-Johanneskirchen schnellstmöglich abzuschließen. Dabei verpflichtet sich die Landeshauptstadt München die Kosten für die gewünschte Feinvariantenuntersuchung der Tunnellösung zu übernehmen. Ein ebenerdiger Ausbau wird weiterhin abgelehnt.

Begründung:

Eine vollständige Tunnellösung im Zuge des viergleisigen Ausbaus des Streckenabschnitts Daglfing-Johanneskirchen ist die unabdingbare Grundvoraussetzung für jegliche weitere Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten und dringend notwendig, um künftig einen ausreichenden Lärmschutz für die Anwohner angesichts der massiv zunehmenden Anzahl an Zugbewegungen zu gewährleisten. Allen voran ist nur mit einem Tunnelbauwerk eine verkehrliche Erschließung des Planungsgebietes überhaupt sinnvoll möglich. Dieses zentrale Planungsziel darf die Landeshauptstadt München unter keinen Umständen aufgeben.

Der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als oberirdische Variante bewertet. Die Landeshauptstadt München setzt gemäß mehrfachen Beschlüssen des Münchner Stadtrats aus den Jahren 2010, 2013, 2016 und 2018 auf eine Tunnelvariante für diesen Streckenabschnitt, die auch die zwei vorhandenen Gleise mit umfasst.

Die DB Netz AG hat eine Grobuntersuchung von drei Varianten (ebenerdig Gleistrasse, Trog und Tunnel) des viergleisigen Abschnitts durchgeführt, über deren Ergebnisse die Stadtverwaltung im Juni 2020 seitens der Bahn AG unterrichtet wurde. Nach Bewertung und Gewichtung der Kriterien ist die ebenerdige Streckenführung die Vorzugsvariante des Maßnahmenträgers. Mit dieser Vorgabe darf sich die Landeshauptstadt München nicht zufriedengeben.

Da der Bund gesetzlich verpflichtet ist, die wirtschaftlichste Variante zu finanzieren, müssen die Mehrkosten für den Tunnelbau durch die Landeshauptstadt München getragen werden.

Dies gilt insbesondere für die Planungskosten.

Um angesichts der zeitlichen Notwendigkeit des viergleisigen Ausbaus sicherzustellen, dass eine Tunnelvariante überhaupt noch geplant, kostenmäßig kalkuliert und baulich realisiert werden kann, ist es aus Sicht des Stadtbezirks fachlich unabdingbar, eine solche Feinvariantenuntersuchung zeitnah erstellen zu lassen und die Finanzierungszusage jetzt sofort seitens der LHM zu unterzeichnen.

Xaver Finkenzeller
Fraktionssprecher

Initiative:

Robert Brannekämper
Mitglied im Bezirksausschuss 13

Jens Luther
Mitglied im Bezirksausschuss 13

