

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 29.04.2021

Ungleichbehandlung verhindern – Planung der Ausbaumaßnahmen für den Nordzulauf des Brennerbasistunnels in München nach gleichen Grundsätzen einfordern!

Antrag

Anlässlich der vergangene Woche von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und der Deutschen Bahn vorgestellten Planungsvariante für die neue Bahnstrecke zum Brennerbasistunnel im Inntal und im Raum Rosenheim wird der Oberbürgermeister gebeten, sich auf Bundesebene für eine Planung der Ausbaumaßnahmen des Bahnknoten München nach den gleichen und im Inntal angewandten Grundsätzen einzusetzen:

- 1) Ausbau nur im Tunnel: Der viergleisige Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen erfolgt zum Schutz der Münchnerinnen und Münchner vor Lärm- und Emissionen ausschließlich im Tunnel.
- 2) Auf die Menschen hören: Beim Projekt Truderinger Kurve und Truderinger Spange kann nur eine Variante realisiert werden, die die berechtigten Belange der Anwohnerinnen und Anwohner nach Emissionsschutz höchstmöglich berücksichtigt. Die Bürgerschaft ist im Rahmen eines umfassenden Dialog- und Beteiligungsverfahrens in die Entscheidungsfindung einzubinden.
- 3) Gleiche Planungsgrundlagen: Die Potentiale und maximalen Kapazitäten des Brennerbasistunnels und seiner Zulaufstrecken sind, wie im Inntal, für die Berechnung prognostizierter Zugzahlen und damit als Planungsgrundlage für die Ausbaumaßnahmen in München zu verankern.
- 4) Parlamentarische Befassung: Wie für die Maßnahmen im Inntal und im Raum Rosenheim geplant, sollte auch für den in München geplanten viergleisigen Ausbau eine Befassung des Deutschen Bundestags erfolgen.

Begründung

Am 13. April stellte die Deutsche Bahn (DB) zusammen mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer für den Nordzulauf zum Brennerbasistunnel ihre Vorzugsvariante für das Inntal und den Raum Rosenheim vor. Was die DB und das Bundesverkehrsministerium (BMVI) den Münchnerinnen und Münchnern verwehrt, wird im Inntal und Raum Rosenheim nun Realität: Nicht die vermeintlich wirtschaftlichste Variante wird umgesetzt, sondern die Variante, die laut dem Bundesverkehrsminister „Bürger- und Landschaftsschutz maximal, Lärm- und Umweltschutz bestmöglich“ gewährleistet.¹

¹ Variante Violett liegt vorne: Streckenverlauf steht fest, Deutsche Bahn, 13.04.2021:
<https://www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2021-04-13-variante-violett-liegt-vorne-streckenverlauf-steht-fest.html>

Die ausgewählte Strecke verläuft auf mehr als 30 der insgesamt 54 Kilometer unterirdisch im Tunnel und ist damit die teuerste, aber für die Bürgerinnen und Bürger verträglichste und am weitesten in die Zukunft wirkende der diskutierten Varianten. Beim viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen in München lehnen das BMVI und die DB hingegen die Finanzierung der Tunnelvariante mit Verweis auf die vermeintliche Unwirtschaftlichkeit ab. Auch beim Ausbauprojekt Truderinger Kurve und Truderinger Spange verweigert sich die DB bisher einer Variante, die den berechtigten Interessen der Münchnerinnen und Münchner nach Lärm-, Umwelt- und Landschaftsschutz gerecht wird. Außerdem verweigern das BMVI und die DB Netz AG für den Nordzulauf des Brennerbasistunnels und dem Knoten München einheitliche, weiterentwickelte Planungsdaten, wie sie für das Inntal erstellt und akzeptiert wurden.

Diese offensichtliche Ungleichbehandlung zu Lasten der Münchnerinnen und Münchner lehnen wir strikt ab und fordern auch für die Landeshauptstadt die Finanzierung und Umsetzung von Lösungen, die maximalen Bevölkerungs-, Landschafts-, Lärm- und Umweltschutz gewährleisten.

1) Ausbau nur im Tunnel:

Was für das Inntal und den Raum Rosenheim möglich ist, muss auch für die Münchnerinnen und Münchner möglich sein: Beim viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen darf die Variantenentscheidung nicht ausschließlich unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen. Für die erfolgreiche Realisierung des Projekts ist eine breite Akzeptanz der Bevölkerung unverzichtbar. Im Inntal/Raum Rosenheim hat die Deutsche Bahn dies bereits begriffen und sich für die deutlich kostenintensivere unterirdische Planungsvariante entschieden. Im Raum München wird am Brenner-Nordzulauf durch die weitaus dichtere Bebauung an den Bestandsgleisen im Vergleich zu den Neubaugleisen im Oberland ein Vielfaches der Anwohnerinnen und Anwohner betroffen sein – dennoch verweigert die DB hier bisher die finanzielle Beteiligung an einer Tunnellösung.

2) Auf die Menschen hören:

In die Entscheidung der Trassenführung im Fall Truderinger Kurve und Truderinger Spange sind die Münchnerinnen und Münchner im Rahmen eines umfassenden Dialog- und Beteiligungsverfahrens einzubinden. Die bisher erfolgte Beteiligung der Öffentlichkeit ist als mangelhaft zu betrachten. Im Inntal und Raum Rosenheim wurden Bewohnerinnen und Bewohner und kommunale Gremien seit 2015 intensiv in die Entscheidungsfindung eingebunden und über 100 Vorschläge aus der Bürgerschaft eingehend geprüft. Dies muss auch in München möglich sein.

3) Gleiche Planungsgrundlagen:

Den Ausbaumaßnahmen in München müssen endlich aktuelle Zugprognosezahlen zugrunde gelegt werden! Während Deutsche Bahn und Bund im Inntal/Raum Rosenheim mit Zahlen planen, die ein Volumen von 400 Zügen pro Tag (Bemessungsfall) für den Brenner-Nordzulauf festlegen, wird für München der bereits heute überholte Bundesverkehrswegeplan 2030 herangezogen. Dieser klammert die Zunahme des Schienengüterverkehrs im Zuge der Fertigstellung des Brennerbasistunnels völlig aus und ist damit als Planungsgrundlage ungeeignet.



4) Parlamentarische Befassung:

Die parlamentarische Befassung ist ein 2018 eingeführtes Verfahren, das dem Deutschen Bundestag für bedeutsame Eisenbahninfrastrukturvorhaben die Möglichkeit einräumt, Beschlüsse zu fassen. Damit soll sichergestellt werden, dass bei großen Infrastrukturprojekten die berechtigten Interessen der Bevölkerung ausreichend berücksichtigt werden. Das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn lehnen eine parlamentarische Befassung mit den in Planung befindlichen Projekten des Bahnknotens München bisher ab. Dies ist angesichts des Umfangs der geplanten Infrastrukturprojekte, die für München, aber auch den Großraum der Metropolregion von grundsätzlicher Bedeutung sind, inakzeptabel.

SPD/Volt-Fraktion

Nikolaus Gradl
Andreas Schuster
Christian Müller
Simone Burger
Roland Hefter
Felix Sproll
Julia Schönfeld-Knor

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Gudrun Lux
Paul Bickelbacher
Mona Fuchs
Sofie Langmeier
Sibylle Stöhr
Florian Schönemann
Christian Smolka
Angelika Pilz-Strasser