

Bürgerinitiative für Bahntunnel Zamdorf bis
Johanneskirchen e.V.

Rol

06.02.2020

**Knoten München: Viergleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen
Stellungnahme zum Fragenkatalog der Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis
Johanneskirchen e.V. vom 03.01.2020**

Sehr geehrter Herr Kr

im Januar hatten Sie uns im Rahmen einer öffentlichen Sitzung des Unterausschusses Planung im Bezirksausschuss 13 Ihren Fragenkatalog mit der Bitte um Rückantwort übergeben. Nachstehend nehmen wir zu Ihren Fragen gern Stellung, soweit uns eine Beantwortung möglich war. Die im Weiteren in *kursivem Fettdruck* dargestellten Passagen haben wir aus Ihrem Fragenkatalog der Verständlichkeit halber zitiert. Die Fragen wurden dabei unsererseits nummeriert.

Ein Abdruck dieses Schreibens ergeht nachrichtlich an den Freistaat Bayern sowie an das Büro des Oberbürgermeisters und an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München, da wir auch von deren Seite jeweils Ihren Fragenkatalog zugeleitet bekommen haben.

Aus der bisherigen Diskussion zum beabsichtigten 4-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke Zamdorf - Johanneskirchen im Münchner Stadtgebiet haben sich eine ganze Reihe offener Fragen zu den Planungen und den zu erwartenden Verkehrszahlen ergeben.

Alle im Folgenden ausgeführten Fragen und Themen sind immer im Zusammenhang dieser Ausbaustrecke Zamdorf- Johanneskirchen (bis zur nördlichen Stadtgrenze bzw. zur Isarbrücke und dem Übergang in den Nordring) zu sehen.

Höhengleichheit Zamdorf

1. Welchen Grund gibt es, die Planungsabschnitte für den Bereich Truderinger Spange, Truderinger Kurve und Daglfinger Kurve einerseits und 4-gleisige Ausbaustrecke Zamdorf – Johanneskirchen andererseits so zu teilen, dass in Zamdorf ein höhengleicher Anschluss zur Ist Situation erfolgen muss?

Der Ausbau des Knotens München Ost erfolgt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Das BMVI hat hierfür die vier in der Fragestellung aufgeführten Teilvorhaben in Auftrag gegeben, für die eine stufenweise Realisierung vorgesehen ist. So erfolgt in einem ersten Schritt mit der Herstellung einer neuen Gleistrasse von Daglfing nach Riem und dem zweigleisigen Ausbau von Daglfing nach Trudering die Beseitigung der derzeitigen höhengleichen Kreuzung in Daglfing als besonders kritischer Engpass. Durch die neue höhenfreie Kreuzung in Daglfing wird eine erste Entflechtung zwischen Güter- und Nahverkehr und somit eine Bewältigung der insbesondere nach Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke bestellten Mehrverkehre der S-Bahn ermöglicht. Zudem sind die in der ersten Ausbaustufe erstellten neuen bzw. ausgebauten Streckenabschnitte notwendig, um die Abwicklung des Güterverkehrs während der Bauzeit des viergleisigen Ausbaus zwischen Daglfing und Johanneskirchen zu gewährleisten.

- 2. Welche Baumaßnahmen jedweder Art (Brückenabrisse und -neubauten, Straßenverlegungen, Gewässerverlegungen, Lärmschutzwände usw.) und weitere Kosten (Grunderwerb, passiver Lärmschutz usw.) ließen sich einsparen, wenn die Tieferlegung der Bahnstrecke Zamdorf - Johanneskirchen schon in den derzeitigen Planungsabschnitten der Bahnhöfe Riem und Trudering begönne?**

Da keine Planungen zu diesen Fragestellungen vorliegen, können wir hierzu auch keine seriöse Aussage treffen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass eine Tieferlegung der beiden Trassen beginnend von Trudering und Riem in Richtung Daglfing nicht zu Einsparungen, sondern zu erheblichen Mehrkosten führen würde, da zahlreiche zusätzliche Ingenieurbauwerke notwendig wären.

- 3. Welche oberirdische Fläche würde frei bei einer derartigen Tunnellösung schon ab den Bahnhöfen Riem und Trudering?**

Da keine Planungen zu diesen Fragestellungen vorliegen, können wir hierzu auch keine seriöse Aussage treffen.

- 4. Wie hoch wäre deren Verkehrswert und welche wirtschaftlichen Vorteile könnte das bieten?**

Da keine Planungen zu diesen Fragestellungen vorliegen, können wir hierzu auch keine seriöse Aussage treffen. Die oberirdische Fläche über einem Tunnel wäre im Übrigen weiterhin Grundstückseigentum der DB Netz AG.

- 5. Welche betriebswirtschaftlichen Vorteile hätte ein räumlich großzügiger unterirdischer Ausbau der Kreuzungsbereiche in Hinblick auf die geforderten Geschwindigkeiten und Zuglängen und Betriebsabläufe?**

Betriebswirtschaftliche Vorteile wären bei einem räumlich großzügigen Ausbau der Kreuzungsbereiche nicht zu erwarten. Vielmehr sind aufgrund des umfangreichen Erhaltungs-

und Instandhaltungsaufwands von zusätzlichen Tunnelanlagen erhebliche betriebswirtschaftliche Nachteile zu erwarten.

6. Wie hoch sind die Zugzahlen (Güter- und Personenverkehr, Fern-/Regional-/S-Bahnverkehr), die der derzeitigen Planung des Ausbaus der Strecke Zamdorf - Johanneskirchen zugrunde liegen?

Den derzeitigen Planungen sind die Prognosezahlen 2030 aus dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde zu legen (siehe Anl. 1).

7. Wann sind die Zugzahlen vom Auftraggeber der Planung, also vom BMVI, zuletzt an die wirtschaftliche und verkehrspolitische Entwicklung und die Ziele angepasst worden?

Das BMVI hat die derzeit aktuelle Zugzahlenprognose für das Jahr 2030 zuletzt mit Herausgabe des aktuellen Bundesverkehrswegeplans angepasst. Die Prognosezahlen werden im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung von den Experten des Bundes turnusgemäß zur Aufrechterhaltung der Prognosegüte überprüft, mit der Entwicklung der zurückliegenden Jahre abgeglichen und wo erforderlich aufgrund aktueller Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben.

Mit dieser regelmäßigen Aktualisierung und Fortschreibung der Prognosezugzahlen einhergehend haben wir die Verpflichtung, unsere Planungen in den einzelnen Infrastrukturvorhaben dahingehend zu prüfen, ob die dort vorgesehenen Maßnahmen des Schall- und Erschütterungsschutzes mit den dann möglicherweise geänderten Prognosezugzahlen weiterhin passfähig sind. Sollte dies nicht der Fall sein, müssen wir unsere Planungen überarbeiten. Somit ist sichergestellt, dass mit dem Vorliegen neuer Erkenntnisse zur künftigen Entwicklung des Schienengüterverkehrs oder auch des Schienenpersonenverkehrs diese stets auch Eingang in die laufenden Planungen finden und bei Vorhaben mit langen Planungs- und Realisierungszeiträumen nicht auf Grundlage überholter Verkehrsprognosen geplant wird.

8. Welche Zugzahlen hat der Freistaat Bayern für den Personenverkehr auf dieser Strecke genannt?

Die durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) festgelegten Zugzahlen für den Schienenpersonennahverkehr sind Bestandteil der Zugzahlenprognose 2030 (siehe Anl. 1). Dabei ist das Betriebsprogramm der 2. S-Bahn-Stammstrecke bereits berücksichtigt.

9. Wann sind die zu erwartenden Zugzahlen von der planenden Stelle (DB Netz AG) zuletzt angepasst worden?

Alleinig das BMVI und die BEG ermitteln Zugzahlen oder passen diese an. Die DB Netz AG verwendet immer die aktuell gültige Zugzahlenprognose für Ihre Planung, welche die Grundlage für die Projekte bilden.

Verkehrszahlen (Prognosen und Verkehrsentwicklungsszenarien 2050) für den Ausbau der Strecke Zamdorf - Johanneskirchen:

Der Bundesverkehrswegeplan geht von 226 Güterzügen aus, allerdings nur unter Berücksichtigung des Brennerpassverkehrs! Das BVMi hat später die Trimode-Studie „Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 auf dem Brennerzulauf“ <https://www.bvmi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/studie-brenner-nordzulauf.html>

in Auftrag gegeben. Diese kommt, Stand Dez. 2018, Abb. 18 auf S. 54, in 4 Szenarien auf der Strecke Rosenheim - Kufstein bis 2050 auf bis zu 558 Züge/Tag, davon 459 Güterzüge. Die meisten davon fahren weiter nach München.

- 10. Wie hoch wird demnach der zusätzliche Güterzugverkehr durch den Brennerbasistunnel in München sein? Und wie viel ist davon für den Bahnkorridor Z-J zu erwarten? Das Projekt Knoten München www.bvwp-projekte.de/schiene 2018K-005-V01-VB belastet die Strecke Z - J mit zusätzlich 198 Zügen/Tag.**

Die kontrovers diskutierte Zahlen der „Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brenner-Korridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr“ geben mit einer großen Schwankungsbreite unterschiedliche Blicke in eine mögliche künftige Verkehrsentwicklung bis 2050 und danach. Sie zeigen Potentiale, stellen aber keine Prognosen dar und dienen daher nicht als Planungsgrundlage. Eine darauf basierende Ableitung der Güterverkehrsentwicklung im Knoten München für einen 30 Jahre in der Zukunft liegenden Zeitpunkt wäre hochspekulativ und schlicht unseriös, da schon die Datenbasis der Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Brenner-Korridor mit großen Unsicherheiten behaftet ist. Die Zugzahlenprognose 2030 des Bundes bzw. deren turnusmäßige Fortschreibung stellt die alleinige Planungsgrundlage für die Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans dar. Der Brenner-Nordzulauf wird in der Genehmigung ebenso auf Zugzahlenprognosen zurückgreifen wie alle anderen Vorhaben des BVWP, darunter auch die Teilvorhaben des Knotens München, wie der viergleisige Ausbau Daglfing - Johanneskirchen sowie die Daglfinger und Truderinger Kurve.

- 11. Der Ausbau München - Mühldorf - Freilassing (www.abs38.de) bedeutet wieviel Züge zusätzlich?**

Die prognostizierten Zugzahlen des Jahres 2030 für die Daglfinger Kurve, über welche die Güterzüge von der ABS 38 Richtung Rangierbahnhof München Nord und umgekehrt verkehren, können der Anlage 2 entnommen werden.

- 12. Welche Auswirkungen werden das bereits in Umsetzung befindliche chinesische Projekt „Seidenstraße“ und der erfolgte Kauf des Hafens von Triest durch die VR China und die österreichischen Planungen dieses Güterzusatzverkehrs durch den Semmering-Tunnel und über Freilassing nach München und auf den Nordring haben und umgekehrt?**

Die Prognosezahlen 2030 und deren turnusmäßige Fortschreibung sind für die Ausbauplanung maßgebend. Diese Frage ist nicht durch die DB beantwortbar.

- 13. Wie hoch sind die zusätzlichen Güterzugerwartungen über Mühldorf nach München und auf den Nordring und umgekehrt?**

Siehe Antwort unter 11.

- 14. Das aktuelle Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz des Bundes erwähnt auch im Projekt Nr.1 die zu bauende Anbindung des Flughafens München über die Walpertskirchner Spange. Wieviel Züge zusätzlich werden durch Z-J von und zum Flughafen auf der Strecke München - Flughafen - Erding/Mühldorf verkehren?**
<https://www.bundesrat.de/drs.html?id=579-19>

Nach derzeitigem Stand sind keine zusätzlichen Züge zu erwarten.

- 15. Der europäisch betriebene Ausbau des Rhein - Donau - Korridors (TEN-T) Paris - Budapest wird wie viele Züge zusätzlich in Z - J bedeuten?**

Eine Berücksichtigung der mit hinreichender Zuverlässigkeit vorhersehbaren Verkehrsentwicklung erfolgt mit den Prognosezahlen 2030 bzw. deren turnusmäßiger Fortschreibung und Aktualisierung, welche für die Ausbauplanung maßgebend sind.

- 16. Welche Auswirkungen auf die Belastung der Strecke Z-J haben die neuen Bahnpläne für die Schnellverbindung München - Prag?**

Eine Berücksichtigung der mit hinreichender Zuverlässigkeit vorhersehbaren Verkehrsentwicklung erfolgt mit den Prognosezahlen 2030 bzw. deren turnusmäßiger Fortschreibung und Aktualisierung, welche für die Ausbauplanung maßgebend sind.

- 17. Das erklärte neue Ziel der deutschen Verkehrspolitik ist die „Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene“. Wie viele Züge zusätzlich sind in Z - J je nach Realisierungsgrad zu erwarten?**

Wir können nicht beurteilen, wie sich dieses Ziel der Verkehrspolitik in einer Ihrerseits zeitlich nicht näher spezifizierten Zukunft auswirken könnte. Es gelten die aktuellen Zugzahlen des BVWP. Zu darüberhinausgehenden künftigen Auswirkungen des genannten verkehrspolitischen Ziels auf den Streckenabschnitt Daglfing - Johanneskirchen liegen uns keine Erkenntnisse vor. Eine Berücksichtigung der mit hinreichender Zuverlässigkeit vorhersehbaren Verkehrsentwicklung erfolgt mit den Prognosezahlen 2030 bzw. deren turnusmäßiger Fortschreibung und Aktualisierung, welche für die Ausbauplanung maßgebend sind.

18. Der Ausbau des S-Bahn-Nordrings ist wie berücksichtigt?

Ansprechpartner für einen eventuellen weiteren Ausbau der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr auf dem Nordring ist der Freistaat Bayern. Ein entsprechender Planungsauftrag liegt der DB Netz AG derzeit nicht vor.

19. Wie sind die aktuellen Anbindungswünsche von BMW an das Schienennetz im Münchner Norden und wie die Wünsche der Bevölkerung im Münchner Norden und in den Umlandgemeinden in Bezug auf den Ausbau des Nordrings berücksichtigt? Welche Auswirkungen wird das auf die Verkehrsbelastung der Strecke Z - J haben?

Siehe Antwort unter 18.

20. Wie soll der Abzweig von der Strecke Z - J - Flughafen von und zum Nordring aussehen?

Der Abzweig bleibt in Form der höhenfreien Kreuzung prinzipiell so erhalten wie er derzeit besteht. Die Güterzüge werden außen auf eigenen Gleisen weitergeführt, die S-Bahngleise verlaufen zwischen den Güterzuggleisen nach Norden Richtung Flughafen.

21. Wie werden die Hochhäuser in Johanneskirchen neben der Trasse vor dem Lärm geschützt?

Es handelt sich beim viergleisigen Ausbau zwischen Dagfing und Johanneskirchen um eine wesentliche Änderung eines Schienenweges. Somit ist bei der Ermittlung des Lärmschutzes die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) anzuwenden. Die Regelungen dieser Verordnung in Bezug auf den Schallschutz sind auch im Bereich der Hochhäuser in Johanneskirchen anzuwenden. Im Rahmen des Projekts sind somit auf jeden Fall Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu planen und umzusetzen.

Es wird zwischen sogenannten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen unterschieden. Zunächst kommen stets die aktiven Schallschutzmaßnahmen (insbesondere Lärmschutzwände) zum Zuge, die möglichst nah an der Schallquelle – also dem fahrenden Zug – die Lärmemissionen eindämmen. Während der aktive Schallschutz am Ort der Entstehung des Lärms wirkt, mindert der passive Schallschutz den Lärm am Ort seiner Einwirkung (z.B. Wohninnenräume) durch bauliche Maßnahmen. Passiver Schallschutz kann beispielsweise durch Schallschutzfenster erfolgen.

22. Wie soll die derzeitige Eisenbahnbrücke über die Isar den anstehenden Verkehr auf dem Nordring bewältigen?

Die bestehende Eisenbahnüberführung über die Isar ist für Eisenbahnverkehr ausgelegt und stellt für die prognostizierten Zugzahlen des Jahres 2030 keinen Engpass dar. Die Brü-

cke wird regelmäßig auf ihren technischen Zustand hin begutachtet, bei Bedarf instandgesetzt und nach Ablauf der Nutzungsdauer bzw. nach Erfordernis erneuert.

- 23. Wie stellt die bayerische Staatsregierung sicher, dass im Rahmen der vom BVMi für den Güterfernverkehr beauftragten 4-gleisigen Streckenausbauplanung Zamdorf -Johanneskirchen im Münchner Nordosten auch der Ausbaubedarf des Personenregionalverkehrs und der S- Bahn berücksichtigt werden?**
Anspruchspartner für einen eventuellen weiteren Ausbau der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr auf dem Nordring ist der Freistaat Bayern. Bitte richten Sie Ihre Frage daher an den Freistaat Bayern. Eine entsprechende Bestellung liegt der DB Netz AG derzeit nicht vor.
- 24. Wie viel Millionen Investitionssumme für eine vorübergehende technische Ausrüstung der derzeitigen 2-gleisigen Strecke mit ETCS lässt sich auf der Strecke Z - J sparen?**
Eine Nachrüstung der Bestandsstrecke ist aufgrund der hohen Investitionskosten für die ETCS-Technik und der vergleichsweise kurzen Nutzungsdauer bis zum Beginn des Ausbaus auf vier Gleise betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll. Daher wird dies erst im Rahmen des viergleisigen Ausbaus umgesetzt.
- 25. Wie hoch ist der wirtschaftliche Vorteil eines schnell begonnenen und fertigen Tunnels gegenüber einer umstrittenen und möglicherweise auf Jahre blockierten oberirdischen Lösung?**
Die Antwort auf solch eine Frage wäre höchst spekulativ und kann nicht beantwortet werden.
- 26. Der Tunnelbau Z - J könnte ohne Rechtsstreitigkeiten und Prozessverzögerungen umgehend und bei laufendem Schienenverkehr beginnen. Und er könnte ohne Kostensteigerungen durch derartige langjährige Bauverzögerungen kalkuliert und finanziert werden. Damit könnte er auch wesentlich früher als zum bisher unterstellten Ende der 2030er Jahre betrieblich zur Verfügung stehen.**
Siehe Antwort unter 25.
- 27. Der Zustand der Bahnhöfe Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen ist desolat. Seit bald 40 Jahren halten Bahn und Freistaat die Bevölkerung mit Hinweis auf den kommenden 4-gleisigen Ausbau hin. Mit einem schnellen Tunnelbau werden zeitnah wesentliche Verbesserungen für den Personenverkehr erreicht.**

Die Bahnsteige Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen werden im Rahmen des viergleisigen Ausbaus - völlig unabhängig von der Ausbauvariante - gemäß dem aktuellen Ausbaustandard barrierefrei ausgebaut.

28. Wie viele Investitionen in Notlösungen an den bestehenden Bahnhöfen für gesetzlich vorgeschriebenen behindertengerechten Ausbau lassen sich sparen durch schnellen Tunnelbau?

Siehe Antworten unter 25 und 27.

29. Empfiehlt sich nicht für den Freistaat Bayern eine Beteiligung an den Ausbaufträgen an die DB Netz AG einschließlich für die baldige behindertengerechte Errichtung der Bahnhöfe Riem, Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen?

Der viergleisige Ausbau mit den Verkehrsstationen Johanneskirchen, Engelschalking und Daglfing wird als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs im aktuellen Bundesverkehrswegeplan vom Bund finanziert. Darüber hinaus geben wir keine Empfehlungen zu davon abweichenden Mischfinanzierungslösungen für das Infrastrukturvorhaben. Der bereits begonnene barrierefreie Ausbau der Verkehrsstation Riem wird von DB Station&Service durchgeführt und überwiegend vom Freistaat Bayern finanziert.

Zu dem Streckenausbau Z - J gibt es nach allen aktuellen Unterlagen und politischen Entscheidungen keine Alternative. Der Güterfernverkehr von Nord- nach Südeuropa und von West- nach Osteuropa und umgekehrt wird durch den Bahnkorridor Bogenhausen gehen. Und zwar für die nächsten 50 - 70 Jahre. Alles andere wäre Träumerei. Gesundheitsbeterei in Richtung „es werden sicher 2 oder 15 Züge/Tag weniger werden“ hilft auch nicht. Es muss hier die einwohnerverträgliche Schienenverkehrsinfrastruktur für uns und die nächsten Generationen durch die einzige Millionenstadt am Brennerzulauf gebaut werden.

Wir hoffen, dass wir Ihre Fragen damit beantworten konnten und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

DB Netz AG

Anlagen:

- 1) Zugzahlenprognose BVWP 2030 für Daglfing - Johanneskirchen
- 2) Zugzahlenprognose BVWP 2030 für die Daglfinger Kurve

Anlage 1: Zugzahlenprognose des BVWP 2030 für Dagfing - Johanneskirchen

BVWP 2030		Abschnitt Dagfing - Johanneskirchen *	
	Gesamt	Tagsüber 6.00 - 22.00 Uhr	Nachts 22.00 - 6.00 Uhr
SGV	229	127	102
SPNV	280	248	32
SPFV	0	0	0

*) Summe beider Richtungen in 24 Stunden; Die Zugzahlen des SPNV entsprechen dem vollen Betriebskonzept der 2. S-Bahn-Stammstrecke nach Inbetriebnahme des viergleisigen Ausbaus Dagfing - Johanneskirchen. Die Zahlen des SGV beinhalten die Zugzahlenprognose der Dagfing Kurve

Anlage 2: Zugzahlenprognose des BVWP 2030 für die Daglfinger Kurve

	BVWP 2030	Daglfinger Kurve *		
	Gesamt	Tagsüber 6.00 - 22.00 Uhr	Nachts 22.00 - 6.00 Uhr	
SGV	87	36	51	
SPNV	0	0	0	
SPFV	0	0	0	

*) Summe beider Richtungen in 24 Stunden