



Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80313 München

Dieter Reiter

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

Datum  
18.12.2020

**Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs im Großraum München**  
**- Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen**  
**- Daglfinger und Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange**  
Unser Zeichen: BOB-SE-8500-3-0011

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

bereits in mehreren Schreiben an Ihr Ministerium, an die Deutsche Bahn und den Freistaat Bayern habe ich darauf hingewiesen, dass der in Zukunft deutlich zunehmende Güterverkehr den Großraum München stark belasten wird und dementsprechend Gegenmaßnahmen sowohl beim viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen, als auch bei der Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange ergriffen werden müssen. Aus gegebenem Anlass möchte ich mich zu den genannten Projekten erneut äußern.

#### **Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen**

Ich nehme Bezug auf mein Schreiben vom 01.10.2020, mit dem ich dargelegt habe, dass die Landeshauptstadt München von Seiten des Bundesverkehrsministeriums ein transparenteres und stärker an den tatsächlichen Gegebenheiten orientiertes Verfahren erwartet. Der Brenner-nordzulauf ist in Südbayern schon lange ein wichtiges Thema, das die Bevölkerung stark bewegt. In München wird die zum Bahnknoten München gehörende Strecke des viergleisigen Ausbaus der Trasse Daglfing-Johanneskirchen intensiv diskutiert, zumal sie als Gütertrasse für den Brenner-nordzulauf von essentieller Bedeutung ist.

Um die Belange der Bewohner\*innen berücksichtigen zu können, ist der Münchner Stadtrat inzwischen in Vorleistung gegangen und hat in seiner Vollversammlung am 21.10.2020 be-

Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

schlossen, die Kosten der Feinplanung für die Tunnellösung beim viergleisigen Ausbau dieser Strecke zu übernehmen. Durch das Engagement der Landeshauptstadt München wird somit trotz der Entscheidung des Bundes, nur die ebenerdige Variante weiterzuverfolgen, am Ende der Feinplanung neben der Amtslösung auch die von der Stadt München präferierte Tunnelvariante vorliegen.

Der Münchner Stadtrat hat in diesem Zusammenhang in seiner Vollversammlung am 21.10.2020 einstimmig den beiliegenden Beschluss gefasst (s. Anlage 1), aus dem ich hier in Teilen zitieren darf:

- *Der Stadtrat bekräftigt das Ziel, einem viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen nur im Tunnel zuzustimmen. Hinsichtlich einer oberirdischen Lösung behält sich der Stadtrat die Beschreitung des Rechtsweges vor.*
- *Der Oberbürgermeister wird beauftragt, weiterhin mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zu verhandeln, um eine faire Kostenverteilung für eine Realisierung der Variante Tunnel zwischen Bund, Land und Stadt zu erwirken.*
- *Der Stadtrat fordert weiterhin die Durchführung einer parlamentarischen Befassung nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung.*

### **Daglfinger und Truderinger Kurve, Truderinger Spange**

Mit Schreiben vom 26.08.2020 hatte ich Sie gebeten, mit der Entscheidung Ihres Ministeriums, welche Variante weiter verfolgt wird, zuzuwarten, bis die Landeshauptstadt München die Möglichkeit hatte, sich mittels Behandlung im Stadtrat zu äußern.

Dieser Bitte kamen Ihr Ministerium und die DB AG nicht nach. So wurde die Internetseite mit der Entscheidung des BMVI zur Vorzugsvariante bereits unmittelbar nach der nur vorbereitenden Ausschusssitzung freigeschaltet. Die nachfolgende Sitzung der Vollversammlung wurde nicht mehr abgewartet. Ein solches Vorgehen halte ich für nicht angemessen. Eine Auseinandersetzung mit den, in der Beschlussvorlage (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01628) dargestellten und von den Stadträten\*innen vorgebrachten Einwänden, ist nicht erfolgt.

Dies ist um so unverständlicher, als die Landeshauptstadt München bei der Überprüfung der vorgelegten Unterlagen zur Variantenuntersuchung zum Ergebnis kam, dass eine abschließende Festlegung auf eine Vorzugsvariante auf dieser Grundlage nicht möglich ist. Zudem hat der Freistaat Bayern zwischenzeitlich im Hinblick auf die Prüfung einer Verlegung der KFZ-Verwahrstelle seine Unterstützung zugesagt, was im Vorfeld von Seiten der DB nicht ausreichend geprüft wurde.

Für die Landeshauptstadt München ist auch nicht nachvollziehbar, weshalb trotz Prüfung zweier sogenannter Bürgervarianten keine umfassende Bürgerbeteiligung vor der Variantenentscheidung erfolgt ist. Die am 13.10.2020 durchgeführte Online-Informationsveranstaltung über die Variantenuntersuchung und -entscheidung scheint vor diesem Hintergrund keinesfalls ausreichend, um die Akzeptanz zu fördern.

Der Münchner Stadtrat hat in seiner Vollversammlung am 21.10.2020 ebenfalls einstimmig den beiliegenden Beschluss gefasst (s. Anlage 2), aus dem ich hier in Teilen zitieren darf:

- *Der Oberbürgermeister wird beauftragt, an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die DB AG heranzutreten und eine Aufhebung der Variantenentscheidung zu fordern. Vor der neuen Variantenentscheidung ist eine Beteiligung der betroffenen Anwohner\*innen sowie der Landeshauptstadt München durch das BMVI und die DB AG durchzuführen.*
- *Die Landeshauptstadt München bittet das Bundesverkehrsministerium, im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 in Auftrag zu geben. Der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München werden bei der Erstellung der Studie eng eingebunden. Der Variantenvergleich wird unvoreingenommen unter realistischen Bedingungen und der Annahme der Möglichkeit des kurzfristigen Erwerbs der notwendigen Flächen um die Kfz-Verwahrstelle durchgeführt. Diese Machbarkeitsstudie wird parallel zu den bereits laufenden Planungen und Untersuchungen durchgeführt und soll diesen Prozess weder behindern noch in Folge verzögern.*
- *Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, für alle Varianten weitergehende Untersuchungen vor der geforderten neuen Variantenentscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur oder im weiteren Verfahren für alle Varianten einzufordern. Hierbei sind realistische Prognosezahlen bezogen auf einen Prognosehorizont 2050 einzufordern. Die Prognosezahlen sollen insbesondere die Zunahme des Schienengüterverkehrs durch die Fertigstellung des Brennerbasistunnels (BBT), die Umsetzung der im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung aufgeführten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport und die Umsetzung des Bundesprogramms "Zukunft Schienengüterverkehr" berücksichtigen.*
- *Der Stadtrat bekräftigt erneut seine bisher eingenommene Position, dass nur eine Variante realisiert werden kann, die die berechtigten Belange der Anwohner nach Emissionsschutz höchstmöglich berücksichtigt. Dies ist auch Grundlage für eine dringend notwendige Akzeptanz und Zukunftsfestigkeit der anstehenden Planungen.*

Ich darf Sie daher im Namen der Landeshauptstadt München bitten, in den weiteren Verfahren folgende Punkte zu berücksichtigen:

**1. Faire Kostenteilung für die Realisierung der Tunnelvariante des viergleisigen Ausbaus Dagfing-Johanneskirchen**

Um eine zeitnahe Herstellung des auch für den Brennernordzulauf wichtigen Abschnitts Dagfing-Johanneskirchen zu erreichen, ist es erforderlich, schon jetzt über eine für alle Seiten faire Kostenteilung zur Realisierung der Tunnelvariante zu verhandeln – zwischen dem Bund, dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München.

## **2. Parlamentarische Befassung nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung beim viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen**

Im Sinne einer stärkeren Einbindung des Bundestages halte ich weiterhin eine parlamentarische Befassung nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung nach den Regularien der BUV durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für zwingend erforderlich, da Gegenstand der BUV im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Verkehrsprojekte des „Neu- und/ oder Ausbaus“ sind.

Auch wenn der Knoten München – wie von Ihnen über das Schreiben der DB Netz AG vom 08.05.2020 mitgeteilt – bereits seit Jahren geplant wird, handelt es sich um ein Projekt, das der BUV unterliegt. Die von Ihnen vorgetragene Argumentation dürfte den Bürger\*innen vor Ort schon angesichts einer Realisierung in mehr als 20 Jahren nicht vermittelbar sein. Im Übrigen halte ich eine parlamentarische Befassung für zwingend notwendig, um die vom Bundestag mit der BUV und anderen Gesetzen verfolgte, stärkere Einbindung der Bevölkerung bei großen Infrastrukturvorhaben umzusetzen.

## **3. Aufhebung der Variantenentscheidung bei der Daglfinger Kurve, Beteiligung der betroffenen Anwohner\*innen**

Im Auftrag des Stadtrates fordere ich dazu auf, die Variantenentscheidung zur Daglfinger Kurve aufzuheben und alle Varianten, mithin A0, B1 und B2, in den weiteren Planungen zu berücksichtigen und weitergehende Untersuchungen zu den Varianten durchzuführen. Vor einer erneuten Variantenentscheidung ist eine Beteiligung der betroffenen Anwohner\*innen und der Landeshauptstadt München durchzuführen.

## **4. Szenarienstudie zu den Zugzahlen**

Die Variantenuntersuchungen basieren auf Zugzahlen, die nicht im Ansatz die auf die Stadt München zukommende Zunahme des Güterverkehrs durch den Brennerbasistunnel beinhalten. Ich halte daher die Forderung der Landeshauptstadt München nach einer raschen Anpassung der den Planungen zu Grunde liegenden Zugzahlen im Rahmen einer Verkehrsszenarienstudie bis 2050 aufrecht.

In dem Zusammenhang darf ich mich auf Ihr Schreiben vom 06.04.2020 beziehen, in dem Sie ausführen, dass zwei Drittel der Züge, die über den Brenner verkehren, den Knoten München anfahren werden und keine großräumigen Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Die Güterzüge werden also nicht am Ende der Ausbaustrecke des Brenner-Nordzulaufs stehen bleiben, sondern im Streckennetz über München weitergeführt.

## **5. Reduzierung des Güter-Durchgangsverkehrs**

Im Interesse der Landeshauptstadt München darf ich Sie zudem bitten, im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans Lösungen zur Reduzierung des München durchfahrenden Güterverkehrs zu untersuchen. Eine auf jeden Fall zu prüfende Möglichkeit wäre beispielsweise, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 im potentiellen Bedarf enthaltene Maßnahme ABS Regensburg - Mühldorf - Rosenheim (Projekt-Nr. 2-

039-V019) höherwertig einzustufen. Weiter halte ich eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 sowie der Lärmsanierung am Brenner-Nordzulauf für notwendig. Diese Thematik lasse ich gerade durch meine Verwaltung aufarbeiten und werde mich dann gerne erneut an Sie wenden.

Insgesamt geht es hier um die verkehrliche Infrastruktur in München, aber auch des Großraums der Metropolregion der nächsten Jahrzehnte. Insofern ist mir sehr daran gelegen, zu den genannten Aspekten eine akzeptable Lösung zu finden.

Frau Staatsministerin Schreyer, der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, Herr Josel, sowie die Münchner Bundestagsabgeordneten haben einen Abdruck dieses Schreibens erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Reiter



Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80333 München

Dieter Reiter

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

Datum  
18.12.2020

**Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs im Großraum München**  
**- Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen**  
**- Daglfinger und Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange**  
Unser Zeichen: BOB-SE-8500-3-0011

Sehr geehrter Herr Josel,

Ich bedanke mich dafür, dass von der DB AG Vertreter\*innen an der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses vom 07.10.2020 teilgenommen haben.

Zwischenzeitlich hat der Münchner Stadtrat in Bezug auf die Projekte Daglfinger und Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange in seiner Vollversammlung am 21.10.2020 einstimmig den beiliegenden Beschluss gefasst (s. Anlage), aus dem ich hier in Teilen zitieren darf:

- *Der Oberbürgermeister wird beauftragt, an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die DB AG heranzutreten und eine Aufhebung der Variantenentscheidung zu fordern. Vor der neuen Variantenentscheidung ist eine Beteiligung der betroffenen Anwohner\*innen sowie der Landeshauptstadt München durch das BMVI und die DB AG durchzuführen.*
- *Die Landeshauptstadt München bittet das Bundesverkehrsministerium, im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 in Auftrag zu geben. Der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München werden bei der Erstellung der Studie eng eingebunden. Der Variantenvergleich wird unvoreingenommen unter realistischen Bedingungen und der An-*

Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

*nahme der Möglichkeit des kurzfristigen Erwerbs der notwendigen Flächen um die Kfz-Verwahrstelle durchgeführt. Diese Machbarkeitsstudie wird parallel zu den bereits laufenden Planungen und Untersuchungen durchgeführt und soll diesen Prozess weder behindern noch in Folge verzögern.*

*Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, für alle Varianten weitergehende Untersuchungen vor der geforderten neuen Variantenentscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur oder im weiteren Verfahren für alle Varianten einzufordern. Hierbei sind realistische Prognosezahlen bezogen auf einen Prognosehorizont 2050 einzufordern. Die Prognosezahlen sollen insbesondere die Zunahme des Schienengüterverkehrs durch die Fertigstellung des Brennerbasistunnels (BBT), die Umsetzung der im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung aufgeführten Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport und die Umsetzung des Bundesprogramms "Zukunft Schienengüterverkehr" berücksichtigen.*

*Der Stadtrat bekräftigt erneut seine bisher eingenommene Position, dass nur eine Variante realisiert werden kann, die die berechtigten Belange der Anwohner nach Emissionsschutz höchstmöglich berücksichtigt. Dies ist auch Grundlage für eine dringend notwendige Akzeptanz und Zukunftsfestigkeit der anstehenden Planungen.*

Eine abschließende Klärung zum Projekt Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie dem zweigleisigen Ausbau Trudering - Daglfing war bislang nicht möglich, sodass ich mich mit offenen Punkten zu diesen Vorhaben nochmals an Sie wenden muss:

### **1. Aufhebung der Variantenentscheidung zur Daglfinger und Truderinger Kurve**

Mit Schreiben vom 26.08.2020 hatte ich Sie gebeten, mit der Variantenentscheidung zuzuwarten bis die Landeshauptstadt München die Möglichkeit hatte, sich mittels Behandlung im Stadtrat zu äußern. Ein weiteres Schreiben mit der gleichen Bitte ging auch an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer.

Dieser Bitte kamen die DB AG und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) leider nicht nach. So wurde die Internetseite mit der Entscheidung des BMVI zur Vorzugsvariante bereits unmittelbar nach der nur vorberatenden Ausschusssitzung freigeschaltet. Die nachfolgende Sitzung der Vollversammlung wurde nicht mehr abgewartet. Ein solches Vorgehen halte ich für nicht angemessen. Eine Auseinandersetzung mit den, in der Beschlussvorlage dargestellten und von den Stadträten\*innen vorgebrachten Einwänden, ist nicht erfolgt.

Dies ist um so unverständlicher, als die Landeshauptstadt München bei der Überprüfung der vorgelegten Unterlagen zur Variantenuntersuchung zum Ergebnis kam, dass eine abschließende Festlegung auf eine Vorzugsvariante auf dieser Grundlage nicht möglich ist.

Insbesondere im Hinblick auf die Themen Lärm, Erschütterung sowie naturschutzfachliche Aspekte besteht noch erheblicher Untersuchungsbedarf. An dieser Stelle möchte ich auch darauf hinweisen, dass ein Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau

und Verkehr in der Ausschusssitzung der Landeshauptstadt München am 07.10.2020 mitgeteilt hat, dass eine Verlegung der Kfz-Verwahrstelle auf keinen Fall die von der DB AG veranschlagten 10 Jahre benötige. Die Verlegung könne vielmehr sehr viel schneller erfolgen. Dieser Aspekt floss in die Variantenuntersuchung jedoch deutlich zuungunsten der beiden Bürgervarianten B1 und B2 ein. Auch dieser Sachverhalt wurde in der nach der Ausschusssitzung am 07.10.2020 veröffentlichten Variantenentscheidung nicht mehr berücksichtigt.

Für die Landeshauptstadt München ist zudem nicht nachvollziehbar, weshalb trotz Prüfung zweier sogenannter Bürgervarianten keine umfassende Bürgerbeteiligung vor der Variantenentscheidung erfolgt ist. Diesbezüglich weise ich auf mein Schreiben vom 26.08.2020 hin, in welchem ich eine entsprechende Beteiligung eingefordert habe. Will man die Bürger\*innen tatsächlich einbinden und damit auch für Akzeptanz in der Bevölkerung für die Projekte sorgen, ist eine Bürgerbeteiligung vor einer Entscheidung unerlässlich. Die am 13.10.2020 durchgeführte Online-Informationsveranstaltung über die Variantenuntersuchung und -entscheidung scheint vor diesem Hintergrund keinesfalls ausreichend, um die Akzeptanz zu fördern.

Zusammengefasst: Es gibt zahlreiche Aspekte, die in der Variantenuntersuchung unzureichend erfasst und nicht korrekt gewertet wurden. Ich fordere deshalb im Auftrag des Stadtrates der Landeshauptstadt München dazu auf, die Variantenentscheidung aufzuheben und alle Varianten, mithin A0, B1 und B2, in den weiteren Planungen zu berücksichtigen und weitergehende Untersuchungen zu den Varianten durchzuführen.

Die Behebung der aufgezeigten Defizite sowie die Erhöhung der Akzeptanz für das Projekt bei den Bürger\*innen dürfte sicherlich auch im Interesse der DB AG sein, da nur so die zügige Realisierung des Projekts sichergestellt werden kann. Ich bitte Sie, mit dem BMVI in Kontakt zu treten und für eine Aufhebung der Variantenentscheidung und weitergehende Untersuchungen bei allen Varianten einzutreten.

Vor einer erneuten Variantenentscheidung ist auf jeden Fall eine Beteiligung der betroffenen Anwohner\*innen und der Landeshauptstadt München durchzuführen.

## **2. Berücksichtigung ansteigender Zugzahlen beim Güterverkehr**

Aus Sicht der Landeshauptstadt München darf bei den weiteren Planungen nicht nur auf die Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 abgestellt werden. Diese Zugzahlen entsprechen nicht der zukünftigen Entwicklung, da von einer deutlichen Steigerung der Güterverkehrszahlen durch den Brennerbasistunnel auszugehen ist, wobei die Truderinger Kurve, Daglfinger Kurve und der zweigleisige Ausbau Trudering - Daglfing ebenso wie der viergleisige Ausbau Daglfing - Johanneskirchen als Teil des Brenner-Nordzulaufs anzusehen sind. So werden die Güterzüge nicht am Ende der Ausbaustrecke des Brenner-Nordzulaufs stehen bleiben, sondern im Streckennetz über München weitergeführt.

Des Weiteren darf ich darauf verweisen, dass durch die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport beschlossen wurden. Die erfolgreiche Umsetzung dieses Programms sowie des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ dürfte ebenfalls zu einer Steigerung der Zugzahlen führen.



Aus Sicht der Landeshauptstadt München ist es nicht sachgerecht, die Planungen an überholten Zugzahlen zu orientieren, die diese Sachverhalte nicht berücksichtigen. Die geplanten Strecken sollen schließlich nicht nur den Zugverkehr für das Jahr 2030 bewältigen können, sondern für einen langen Zeitraum ausgelegt und nicht schon bei der Inbetriebnahme überlastet sein. Dies dürfte auch im Interesse der DB AG liegen. Schließlich ist die DB AG für den Transport der Güter verantwortlich und ein Scheitern der Verlagerung des zukünftigen Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene an unzureichenden Kapazitäten im Schienennetz sollte auf jeden Fall vermieden werden.

Ich bitte Sie deshalb, sich beim BMVI für eine Änderung der zugrundezulegenden Zugzahlen einzusetzen. Aus Sicht der Landeshauptstadt München ist diesbezüglich auf den Horizont 2050 abzustellen.

In selber Angelegenheit habe ich mich mit beiliegendem Schreiben an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer gewandt (s. Anlage). Dabei habe ich auch zum viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing - Johanneskirchen dargestellt, dass, um zu einer tragfähigen Lösung zu gelangen, eine faire Kostenteilung ebenso wie eine Befassung des Bundestags erforderlich ist.

Frau Staatsministerin Schreyer hat einen Abdruck dieses Schreibens mit der Bitte um Kenntnisnahme erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Reiter

#### Anlagen

- Beschluss der Vollversammlung vom 21.10.2020
- Schreiben an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer vom 18.12.2020
- Beschluss der Vollversammlung vom 21.10.2020: Daglfing-Johanneskirchen
- Beschluss der Vollversammlung vom 21.10.2020: Truderinger/Daglfinger Kurve



Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80313 München

Dieter Reiter

Bayerische Staatsministerin  
für Wohnen, Bau und Verkehr  
Frau Kerstin Schreyer  
Franz-Josef-Strauß-Ring 4  
80539 München

Datum  
18.12.2020

**Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs im Großraum München**  
**- Viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Daglfing und Johanneskirchen**  
**- Daglfinger und Truderinger Kurve sowie Truderinger Spange**  
Unser Zeichen: BOB-SE-8500-3-0011

Sehr geehrte Frau Staatsministerin,

ich bedanke mich dafür, dass aus Ihrem Ministerium Herr Kutzner an der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses vom 07.10.2020 teilgenommen hat.

Seine Ausführungen zum benötigten Zeitraum einer Verlegung der Kfz-Verwahrstelle in der Thomas-Hauser-Straße waren sehr hilfreich, da die DB AG in ihren Planungen davon ausgeht, dass eine Verlagerung 10 Jahre in Anspruch nehmen werde. Dem wurde von Herrn Kutzner deutlich widersprochen und ein wesentlich kürzerer Zeitraum in Aussicht gestellt. Eine Überarbeitung der Variantenuntersuchung zur Daglfinger, Truderinger Kurve sowie dem zweigleisigen Ausbau Trudering - Daglfing wurde von der DB AG dennoch nicht erwogen. Vielmehr ist direkt im Anschluss an die Ausschusssitzung und noch vor der Sitzung der Vollversammlung am 21.10.2020 die Veröffentlichung der Variantenentscheidung erfolgt.

Diese Entscheidung ist aus Sicht der Landeshauptstadt München verfrüht, aber auch fehlerhaft, da neben der Problematik der Kfz-Verwahrstelle, die zuungunsten der sog. Bürgervarianten B1 und B2 gewertet wurde, auch im Hinblick auf die Themen Lärm, Erschütterung sowie naturschutzfachliche Aspekte verschiedene Sachverhalte noch nicht ausreichend untersucht wurden.

Ich habe deshalb in den als Abdruck beiliegenden Schreiben an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer und den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat

Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

Bayern, Herrn Josel, eine Aufhebung der Variantenentscheidung zur Daglfinger und Truderinger Kurve gefordert.

In diesem Punkt bitte ich Ihr Ministerium um Unterstützung. So wäre es sicherlich zielführend, wenn Sie sich ebenfalls an den Bund und die DB AG wenden würden. Wie der Presse zu entnehmen war, hatten Sie in einem Schreiben an Herrn Landtagsabgeordneten Blume dargestellt, dass der Staatsregierung eine bürgernahe Lösung bei der Frage Truderinger/Daglfinger Kurve wichtig sei und die von der DB vorgestellte Variante diesem Anspruch nicht gerecht werde.

Weiterhin darf ich auf den zweiten Punkt meines Schreibens an den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, Herrn Josel, hinweisen. Es ist mir unverständlich, weshalb, trotz des gesellschaftlichen Konsenses, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, und der durch den Bund beschlossenen Maßnahmen, dies zu fördern, bei der Planung von Güterstrecken bzw. Mischstrecken ausschließlich auf die Zugzahlen aus dem jeweils gültigen Bundesverkehrswegeplan abgestellt wird, gerade, wenn eine erhebliche Zunahme beim Güterverkehr, wie z. B. durch die Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels, zu erwarten ist.

Ich bitte Sie daher auch in diesem Punkt um Unterstützung der Forderungen der Landeshauptstadt München gegenüber dem Bund und der DB AG.

Das Verfahren zum viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing – Johanneskirchen steht in engem Zusammenhang zu den oben genannten Projekten. Auch diesbezüglich wäre ich für eine Unterstützung durch den Freistaat dankbar. Wie in meinem Schreiben an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer dargestellt, ist eine faire Kostenteilung ebenso wie eine Befassung des Bundestags erforderlich, um hier zu einer tragfähigen Lösung zu gelangen.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Reiter

#### Anlagen

- Schreiben an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer vom 18.12.2020
- Schreiben an den Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern, Herrn Josel vom 18.12.2020
- Beschluss der Vollversammlung vom 21.10.2020: Daglfing-Johanneskirchen
- Beschluss der Vollversammlung vom 21.10.2020: Truderinger/Daglfinger Kurve



Klaus-Dieter Josel  
Konzernbevollmächtigter  
für den Freistaat Bayern

Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter  
Rathaus  
Marienplatz 8  
80331 München

20. Januar 2021

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

*lieber Herr Reiter*

vielen Dank für Ihr Schreiben vom Dezember letzten Jahres, in dem Sie unsere Bahnausbauvorhaben im Münchner Osten ansprechen.

Das Projekt Truderinger Kurve als Bestandteil der Ausbaustrecke München - Mühldorf - Freilassing (ABS 38) und das Projekt Daglfinger Kurve als Teil des Bahnausbaus Knoten München sind im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im vordringlichen Bedarf eingestuft. Im Auftrag des Bundes führt die DB Netz AG derzeit die Planungen durch mit dem Ziel, schnellstmöglich einen Engpass im Schienenverkehr zu beseitigen und das Schienennetz damit leistungsfähiger zu machen.

Durch die jeweils einen Kilometer langen Kurvenverbindungen sowie den rund einen Kilometer langen, zweigleisigen Ausbauabschnitt im Münchner Osten sollen Personen- und Güterverkehre entflochten und der Umschlagbahnhof München-Riem direkt an den Münchner Nordring sowie an die Brennerachse angebunden werden.

In dem Projekt stehen wir bereits seit 2015 im Dialog mit den Stakeholdern und seit 2018 mit den Anwohnern und der Öffentlichkeit. Hierzu haben wir Informationsveranstaltungen für die Bürger und in den Bezirksausschüssen der anliegenden Münchner Stadtteile durchgeführt. Für eine transparente und abgestimmte Planung wurden außerdem Gespräche mit dem Planungsreferat der Landeshauptstadt München, der Autobahndirektion Südbayern sowie der Stadtentwässerung der Stadt München geführt.

Im Rahmen unserer zahlreichen Dialogveranstaltungen wurden alternative Trassenideen von den Bürgern entwickelt, von denen unser Projektteam zwei Bürgervarianten in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) aufgenommen hat. Ich bedauere, wenn diese auch zeitlich sehr aufwendige Bürgerbeteiligung in der Öffentlichkeit wenig Beachtung findet.

Nachdem wir dem Stadtrat die Informationen zur Entscheidung über die verschiedenen Trassenvarianten zur Verfügung gestellt haben, wurde diese umgehend und umfassend im Rahmen unseres Bürgerdialoges der Öffentlichkeit vorgestellt.

Deutsche Bahn AG  
Konzernbevollmächtigter  
für den Freistaat Bayern  
Richelstraße 3  
80634 München

Unser Anliegen:





Die Entscheidung für die Variante A0 wurde nach eingehender Prüfung und auf Grundlage der in dieser Planungsphase üblicherweise zur Verfügung stehenden Daten getroffen. Diese Daten wurden im Übrigen auch den städtischen Stellen zugänglich gemacht.

Nach Bewertung aller zugrundeliegenden Kriterien und Kostenschätzungen wurde von uns die Variante A0 als Vorzugsvariante identifiziert. Diese Variante wird aktuell in der Entwurfsplanung als „Variante A1“ weiterentwickelt.

Aus der von uns präferierten Variante A1 ergeben sich zahlreiche Vorteile. Beispielsweise wird das Risiko einer Bauverzögerung aufgrund der Verlegung der Kfz-Verwahrstelle vermieden. Eine Verlegung der KFZ-Verwahrstelle ist lediglich bei den Varianten B1 und B2 erforderlich. Zudem besteht die Möglichkeit einer früheren Inbetriebnahme der Truderinger Kurve. Außerdem ergibt sich gegenüber der Variante B1 keine erhöhte Lärmbelastung der Anwohner. Die Betroffenheiten der Lärmemissionen verschieben sich lediglich im Projektgebiet. Auch die Eingriffe in Natur und Umwelt sind vergleichsweise gering aufgrund der Nähe zur Bestandsstrecke.

Mit der Variante A1 gelingt es außerdem in einigen Bereichen etwas weiter von der bestehenden Bebauung abzurücken und somit Konfliktpunkte zu entschärfen. Gerade die am stärksten betroffenen Anwohner in der Thomas-Hauser-Straße werden damit wesentlich entlastet, da die Trasse hier im Bereich der bereits vorhandenen Gleise verläuft.

In einem offenen Dialog im Oktober 2020 mit dem Rechtsanwalt und dem Lärmschutzsachverständigen einiger Anwohner der Thomas-Hauser-Straße wurde der Trassenverlauf der Variante A1 sehr positiv aufgenommen. Gegenwärtig laufen noch weitere Lärmuntersuchungen. Im Anschluss werden die Gespräche und Abstimmungen im Februar/März 2021 fortgeführt.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, Sie können sicher sein, dass die Interessen der Anwohner auch weiterhin bei unseren Planungen berücksichtigt werden.

Zu Ihrer Bitte die für die Planung zu Grunde liegenden Zugzahlen mit einem Zeithorizont bis 2050 zu berücksichtigen möchte ich anmerken, dass wir als Deutsche Bahn bei den Genehmigungs- und Zuwendungsprozessen die Prognosezahlen des BVWP 2030 zugrunde legen müssen. Die 15-Jahres-Vorschau des BVWP stellt dabei schon einen weiten Blick in die Zukunft dar. Es ist nicht möglich, eine seriöse Aussage zur Entwicklung des Güterverkehrs bis ins Jahr 2050 zu treffen. Ein so weitreichender Blick in die Zukunft kann nicht über eine Prognose sondern lediglich über eine Szenarienbetrachtung erfolgen. Die verschiedenen, stark differierende Zukunftsszenarien stellen jedoch kein seriöses Planungsinstrument dar, welches einem Planfeststellungsverfahren zu Grunde gelegt werden kann.

Zu Ihrer Sorge vor Lärm, Schall und Erschütterungen infolge des prognostizierten Zuwachses des Güterverkehrs möchte ich gerne darauf hinweisen, dass der Bahnverkehr in Deutschland seit dem Jahreswechsel erheblich geräuschärmer geworden ist. Seit diesem Jahr dürfen auf unserem Schienennetz ausschließlich Güterzüge mit einer sogenannten Flüsterbremse verkehren. Dies entspricht eine Reduktion von etwa 10 Dezibel bei einer Vorbeifahrt eines Güterzuges und damit eine Halbierung des subjektiv wahrgenommenen Lärms. Zudem ergab der Variantenvergleich, dass keine maßgeblichen Unterschiede bei den Schallemissionen auftreten würden. Bei den Bürgervarianten ist hingegen erkennbar, dass die Variante, die einer Gruppe von Anwohnern mehr Entlastungen bringen würde für andere Bereiche, die schon heute betroffen sind, eine noch stärkere Belastung bedeuten.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, im Bereich der Schieneninfrastruktur dauern Planungs- und Genehmigungsprozesse sehr lange und werden in der Öffentlichkeit besonders kritisch wahrgenommen. Sie sind aber zwingend notwendig, um mehr Verkehr von der Straße auf die



3/3

Schiene zu verlagern, um unsere ambitionierten Klimaziele zu erreichen. Das prognostizierbare Verkehrswachstum wird dabei im aktuellen BVWP berücksichtigt.

Uns ist sehr daran gelegen, die Projekte Truderinger und Daglfinger Kurve sowie den Ausbau Johanneskirchen - Daglfing weiter voranzubringen. Ihre Kritik hinsichtlich mangelnder Daten und Bürgerbeteiligung können wir nicht teilen. Eine Rücknahme des Variantenentscheids auf dieser Grundlage erscheint uns nicht verhältnismäßig. Sie würde die Projekte erheblich verzögern und damit einen großen Rückschritt für die Infrastrukturentwicklung unserer Region bedeuten.

Unsere neue Projektleiterin Frau Dewald wird im Rahmen ihrer ersten Gespräche mit den Projektpartnern und wichtigen Stakeholdern die verschiedenen Themen diskutieren. Im Gespräch mit dem Freistaat Bayern wird sie die von Ihnen genannten Kritikpunkte aufgreifen und erneut eine Klärung der Sachlage anstreben.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in black ink, appearing to be the initials 'LL'.



An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, 24. Sep. 2019

## **Antrag**

### **München setzt sich für eine Entzerrung des Bahngüterverkehrs durch einen leistungsfähigen Ost- und einen Westkorridor ein**

Der Stadtrat fordert den Oberbürgermeister auf, sich – möglichst gemeinsam mit dem Freistaat - dafür einzusetzen, dass der Güterverkehr, der durch die Eröffnung des Brennerbasistunnels von der Autobahn auf die Schiene verlagert werden kann, vor allem östlich über Rosenheim, Mühldorf und Landshut auf der sog. bayerischen Ostbahn nach Norden geleitet wird.

Längerfristig soll auch der durch die Tunnelplanungen im Grenzgebiet Schweiz-Österreich zu erwartende verstärkte Güterschienenverkehr in einem Westkorridor über Augsburg geführt werden.

Nur der eigentliche für München bestimmte „Zielverkehr“ wird weiterhin in den Bahnknoten München geführt.

#### **Begründung:**

Begrüßenswerter Weise kann durch den Brennerbasistunnel nahezu der gesamte Lkw-Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Diese wichtige Infrastrukturverbesserung droht aber durch mehrere Faktoren konterkariert zu werden.

Zum einen wird von Seiten des Bundes – nach einer langen Phase völligen Stillstands – nun eine völlig unsinnige Diskussion über zusätzliche Schnelltrassen und ihre Führung von Kufstein nach Norden über Rosenheim geführt. Dagegen erheben schon zahlreiche Bürgerinitiativen Protest. Dabei zeigen Untersuchungen des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, dass die Bestandsstrecke bei entsprechender Ertüchtigung die zusätzlichen Züge durchaus aufnehmen kann.

Zum anderen würden auch mit neuen Trassen die Güterzüge weiterhin durch den Bahnknoten München geführt, was zu starken Belastungen des Bahn-Südrings und des Bahn-Nödrings führen würde. Dies würde die immer wieder geforderte und dringend nötige Ertüchtigung für den Münchner S-Bahnverkehr unmöglich machen. Nach Untersuchungen des Bundes ist nur knapp ein Drittel der Güter aus Richtung Italien/Brenner auch für München bestimmt.

Eine rechtzeitige Intervention der Landeshauptstadt womöglich gemeinsam mit dem Freistaat scheint daher dringend geboten.

**Cetin Oraner (DIE LINKE), Brigitte Wolf (DIE LINKE)**

**Stadtratsgruppe DIE LINKE.**

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 176 • 80331 München  
DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 2 52 35 • E-Mail: [info@dielinke-muenchen-stadtrat.de](mailto:info@dielinke-muenchen-stadtrat.de)

FDP Stadtratsfraktion | Rathaus | 80313 München



Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

21.02.2020

**Antrag**  
**Neue Güterverkehrsstrasse entlang der A 99 prüfen**

Der Stadtrat möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, mit dem Freistaat und dem Bund in Gespräche einzutreten mit dem Ziel den Güterverkehr in der Landeshauptstadt München von Durchgangsverkehren frei zu halten. Hierbei soll im Zusammenhang mit dem Bahnausbau in der Region München die Möglichkeit geprüft und in einer Machbarkeitsstudie untersucht werden, eine neue Güterverkehrsstrasse parallel zur A 99 zu errichten, die dann alle überregionalen Güterdurchgangsverkehre aufnehmen kann.

**Begründung:**

Der zunehmende Bahngüterverkehr belastet immer stärker die Bürger in München. Nicht nur zusätzlicher Lärm, sondern auch Einschränkungen für den künftigen Ausbau des Personennahverkehrs auf der Schiene dürfen nicht einfach hingenommen werden. Der Stadtrat hat die Verantwortung von Freistaat, Bund und Bahn kreative Lösungen einzufordern, die insbesondere Durchgangsverkehre nicht durch München sondern um München herum zu leiten.

Der Vorschlag den Güterverkehr der weder Ziel noch Quelle in München hat auf eine neue Güterverkehrsstrasse von Haar entlang der A 99 bis Karlsfeld zu leiten, muss ernsthaft auf seine Machbarkeit geprüft werden. Wenn nicht der Münchner Stadtrat dies verlangt, macht dies niemand. Deshalb muss der Oberbürgermeister hier aktiv werden.

**Initiative:**

weitere Mandatsträger

**Prof. Dr. Jörg Hoffmann**

Dr. Michael Mattar (Fraktionsvorsitzender)  
Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)  
Thomas Ranft  
Wolfgang Zeilnhöfer



Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus



FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

01.07.2020

## **Antrag**

### **Bahnausbau Daglfing – Johanneskirchen voranbringen und bauen!**

Die FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion beantragt:

#### **I. Ebenerdiger viergleisiger Ausbau als erste Stufe, Tieferlegung (Trog) oder Tunnel (Einhausung) in der zweiten Stufe**

1.

Die Bahnstrecke Daglfing – Johanneskirchen wird in einer ersten Stufe viergleisig ebenerdig mit entsprechendem Schallschutz ausgebaut.

2.

Die Planung des Ausbaus beinhaltet neben der zunächst zu realisierenden ebenerdigen Ausbau auch den Ausbau als Tieferlegung (Trog) oder Tunnel (Einhausung) in einer 2. Stufe.

3.

Die Stadt wirkt zusammen mit der Bahn und allen anderen Beteiligten auf entsprechende zwei Planungen und Planfeststellungen hin.

4.

Die Stadtkämmerei wird beauftragt, ein Finanzierungskonzept aus städtischen Mitteln für den Bau der 2. Stufe als Tieferlegung (Trog) oder Tunnel (Einhausung) in den Jahren 2029 bis 2039 vorzulegen.

#### **II. Aktive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in den Ausbau**

1.

Die Stadt wirkt darauf hin, dass die Deutsche Bahn zusammen mit allen Beteiligten ein DIALOGFORUM DAGLFING JOHANNESKIRCHEN einrichtet mit dem Ziel einer Berücksichtigung konstruktiver Belange aus der städtischen Nachbarschaft und der Realisierung der ersten Stufe bis 2029.

Gleiches gilt für die zweite Stufe.

2.

In dem DIALOGFORUM werden alle Beteiligten, die konstruktiv zum Gelingen des Projektes beitragen wollen, eingebunden, insbesondere die örtliche BI Pro Tunnel, Vertreter des BA 13 (Bogenhausen), die verkehrspolitischen Sprecher der Rathausfraktionen etc.

3.

Themen und Betätigungsfelder eines derartigen DIALOGFORUMS sind u.a.: Gestaltung der künftigen Bahn-Unter- bzw. Überführungen, optische und materialtechnische Gestaltung der Lärmschutzwände, Begrünung, Ausgleichsflächen, Zugänge und Ausgestaltung der Bahnstationen, Barrierefreiheit und Inklusion.

### **III. Oberbayern muss ebenfalls zum Brenner-Basis-Tunnel-Zulauf beitragen**

Die Stadt wird aufgefordert, auf die Bayerische Staatsregierung und die Bundesregierung einzuwirken, den mindestens elektrischen und mindestens abschnittsweisen 2-gleisigen Ausbau der Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim mit der gleichen Priorität wie das Projekt Johanneskirchen – Daglfing voranzutreiben.

#### **Begründung:**

##### **zu I. 1**

München braucht den viergleisigen Ausbau bereits in 2029. Dieser erfüllt die gesetzlichen Lärmschutzvorgaben. Es ist nicht zumutbar, dass die Münchner Bürgerinnen und Bürger, die Messegäste und die Flughafenmitarbeiterinnen und -mitarbeiter länger auf eine schnellere Verbindung zum Flughafen warten. Auch der umweltfreundliche Alpentransit auf der Schiene darf nicht länger warten. Auch hierfür sind dringend mehr Kapazitäten auf den Schienen nötig. Wir wollen, dass das Machbare und Finanzierbare in München auch gemacht wird. 1 Milliarde Euro Bundesmittel gilt es nunmehr zeitnah einzusetzen und zu verbauen. Die Chance kommt kein zweites Mal.

##### **zu I. 2**

Die Diskussion, die die SPD München gegen Herrn Scheuer führt, geht an der Realität vorbei. Die Lösung kann nicht sein: entweder Tunnel oder nichts. Dann wird man – wie es ja der SPD im Bunde auch ab und zu passiert – am Ende mit Nichts dastehen. Dieses Risiko ist sehr hoch. Die Trog- oder Tunnelform ist für uns daher der zweite Schritt. Wie die Rathausmehrheit gerne behauptet, will man ja aus anderen Ländern lernen. Im Bahnland Schweiz beispielsweise werden teure und komplexe Bahnprojekte erfolgreich und praxiserprobt in mehreren Phasen geplant und umgesetzt. Wir wollen, dass durch den ebenerdigen Ausbau der Trog- oder Tunnelausbau in einer 2. Stufe möglich bleibt. Die Schweiz würde das genau so machen.

##### **zu I. 4**

Da der ebenerdige Ausbau die gesetzlichen Lärmschutzvorgaben erfüllt, ist die Stadt am Zuge, wenn sie zusätzlichen Lärmschutz möchte. Einen Rechtsanspruch für Bundesmittel für den Trog oder Tunnel gibt es aus diesem Grunde auch nicht. Es ist politische Träumerei, diesen als *conditio sine qua non* einzufordern.

Statt also mit Herrn Scheuer "Alles oder nichts"-Debatten zu führen, werden insbesondere die SPD, aber auch die Grünen, hiermit aufgefordert, einen Vorschlag zu machen. Schließlich sieht der Koalitionsvertrag nur die Tunnellösung vor. Wer A sagt, muss auch B sagen, wenn es ums Bezahlen geht.

##### **zu II. 1, 2 und 3**

Das vorgeschlagene DIALOGFORUM ist ein erfolgreiches und praxiserprobtes Format. Es kam und kommt erfolgreich auf der Ausbau-/Neubaustrecke Fulda/Hanau/Frankfurt zum Einsatz. Hier konnte trotz dicht besiedelter Landschaft ein konstruktiver Weg für zwei neue Bahngleise gefunden werden. Ebenso konnte die Zahl der Klageverfahren auf ein Minimum reduziert werden. Dieses Format bietet sich auch hier unbedingt an. Manchmal muss man gar nicht nach Europa gehen, um funktionierende Modelle zu übernehmen. Es reicht der Blick in benachbarte Bundesländer.

##### **zu III.**

Die Ablehnung des Ausbaus der Strecke Landshut – Mühldorf – Rosenheim durch Verkehrsminister Scheuer ist rein politisch motiviert. Es ist offensichtlich, dass die CSU hier Diskussionen vor Ort vermeiden möchte.

Die Strecke durchläuft die Wahlkreise seiner Landtagskollegen Helmut Raldmeier, Otto Lederer, Dr. Petra Loibl, Dr. Marcel Huber und Klaus Stöttner. Ebenso sind seine MdB-Kollegen von der CSU Florian Oßner, Staatssekretär Stephan Mayer und die Drogenbeauftragten der Bundes-

regierung, Daniela Ludwig betroffen, die wie der überforderte Bundesverkehrsminister auch in der ganzen Brenner-Nordzulauf-Debatte alle keine gute und konstruktive Figur abgeben.

Die Bahnstrecke Hof – Regensburg – Landshut wird zu recht zweigleisig elektrifiziert und als Nord-Süd- Güterbahn durch wenig besiedelte Landschaft ertüchtigt.

Umso weniger nachvollziehbar erscheint es, den fehlenden und entscheidenden Link zu den Alpen (Landshut – Rosenheim) einfach wegzulassen.

Wir meinen: der umweltfreundliche Alpentransit auf der Schiene braucht alle möglichen und freien Strecken und Zuläufe. Auch Oberbayern muss seinen Teil – wie München auch – zum Erfolg beitragen. Wer – wie wir, die FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion – mindestens 50% des Alpenverkehrs auf die Schiene verlagern will, muss neben dem digitalen Ausbau der Strecken auch neue Gleise in weniger dicht besiedelten Gebieten legen bzw. bestehende erweitern. Die Bürgerinnen und Bürger in München haben das verstanden. Höchste Zeit, dass das auch die CSU im Land und im Bund versteht.

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



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.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 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

# Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

---

Bürgerversammlung 2017 10 26

Sehr geehrte Damen und Herren

Die BI Tunnel arbeitet seit gut 20 Jahren an der politischen Meinungsbildung mit dem Ziel, die Bahnlinie zwischen Zamdorf und Johanneskirchen in einen Tunnel zu legen um damit die Basis für ein ganzes Bündel an positiven Entwicklungen zu schaffen, wie z.B.:

- den städtebaupolitischen Anforderungen für ein qualitativ hochwertiges Wachstum Rechnung zu tragen
- Die maroden S-Bahnhöfe auf den gesetzlich vorgeschriebenen behindertengerechten Zustand auszubauen und Gefahrenstellen zu beseitigen
- Reduktion des Lärms für die Anwohner
- Erweiterung der Kapazität für die S-Bahn (alle 10min zum Flughafen)
- Erweiterung der Kapazität des Güterverkehrs insbesondere im Hinblick auf die Fertigstellung des Brennerbasistunnels
- Nutzung der Fläche des Tunnels und der direkt anliegenden Streifen z.B. durch Grünfläche (wie z.B. Petuertunnel, Ismaning, Unterföhring)

Die BI begrüßt deshalb auch sehr die Stadt-Entwicklungs-Maßnahme (SEM), da sich in diesem Zusammenhang die Stadt zu einem Tunnel für die Bahn bekennt und die o.g. Vorteile realisieren will.

Diese Absichtserklärungen bzw. politische Zielsetzung gilt es nun, konkret umzusetzen. Dabei sind die einzelnen Schritte so zu wählen, dass das Ziel nicht aus den Augen verloren wird. Jeder Schritt sollte solide geplant werden. Die SEM wird sich über 10, 20 oder 30 Jahre hinziehen. Die Entwicklung der Stadt ist über einen derartigen Zeitraum hinweg nicht sicher planbar. Angesichts dessen müssen die einzelnen Maßnahmen so durchgeführt werden, dass auch bei einem Abbruch bzw. Verzögerung der Gesamt-Maßnahme in sich sinnvolle Lösungen entstehen.

Insbesondere ist aus Sicht der BI Tunnel zu gewährleisten, dass keine Provisorien wie z.B. Brückenbauwerke entstehen, die einen Tunnel für die Bahn in noch weitere Ferne rücken oder gar blockieren. Nichts ist langlebiger als ein Provisorium und wir reden ja hier schnell von Zeiträumen von 50 oder 100 Jahren.

---

# Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

Die BI Tunnel hat deswegen folgende Anträge:

1. Die Stadt möge darlegen, welche konkreten Schritte geplant sind, um das Ziel, die Bahnlinie im Streckenabschnitt Zamdorf bis Johanneskirchen auf 4 Gleise auszubauen und in einen Tunnel zu legen, zu erreichen.
2. Die Stadt möge darlegen, wie der Status von Gesprächen / Planungen mit der DB ist.
3. Die Stadt möge darlegen, ob es während der Sperrung der Brodersenstrasse im September 2017 zwischen Barlowstrasse und Bahnübergang zu erheblichen Engpässen gekommen ist.
4. Die BI Tunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen beantragt, keine provisorischen Straßenbrücken über die Bahnlinie zu errichten, sondern den Verkehr über die verbleibenden Querungsmöglichkeiten zu leiten. Damit werden die Kosten gesenkt und verhindert, dass Provisorien entstehen, die weit über den eigentlich notwendigen Zeitraum hinaus genutzt werden. Wenn von den 5 vorhandenen Querrungsstraßen während der Bauzeit jeweils 2 in Nutzung bleiben, sollte dies für den lokalen Verkehr ausreichen.

Vielen Dank



Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Ausbau der Bahnlinie Zamdorf / Johanneskirchen, insb. der Querungen

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) oder Anfrage:

- 1 Die Stadt möge darlegen, welche konkreten Schritte geplant sind, um das Ziel, die Bahnlinie im Streckenabschnitt Zamdorf bis Johanneskirchen auf 4 Gleise auszubauen und in einen Tunnel zu legen, zu erreichen.
- 2 Die Stadt möge darlegen, wie der Status von Gesprächen / Planungen mit der DB ist.
- 3 Die Stadt möge darlegen, ob es während der Sperrung der Brodersenstrasse im September 2017 zwischen Barlowstrasse und Bahnübergang zu erheblichen Engpässen gekommen ist.
- 4 Die BI Tunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen beantragt, keine provisorischen Straßenbrücken über die Bahnlinie zu errichten, sondern den Verkehr über die verbleibenden Querungsmöglichkeiten zu leiten. Damit werden die Kosten gesenkt und verhindert, dass Provisorien entstehen, die weit über den eigentlich notwendigen Zeitraum hinaus genutzt werden. Wenn von den 5 vorhandenen Querrungsstraßen während der Bauzeit jeweils 2 in Nutzung bleiben, sollte dies für den lokalen Verkehr ausreichen.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

- |  |   |            |
|--|---|------------|
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen | <input checked="" type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen | E. 1, 2, 4 |
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt  | <input checked="" type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt  | 2, 3       |

Textfeld für Kontaktdaten



**Ich beantrage, dass**

- a) sich die Landeshauptstadt München dafür einsetzt, dass der Bundesverkehrsminister und der bayerische Verkehrsminister in Anlehnung an die Trimode-Studie des BVMI zum Brenner Nordzulauf eine Studie in Auftrag geben zu dem „**Schienenverkehrsszenarium 2050 in München für Güter- und Personenverkehr**“

Im Güterverkehr

- einschließlich der aktuell in Rosenheim vorgelegten Zulaufzahlen zum Brennerbasistunnel (Trimode-Studie)
- einschließlich des auf dem Streckenabschnitt Zamdorf – Johanneskirchen parallel verlaufenden Verkehrs auf den Nord-Süd und Ost-West Hauptstrecken der Transeuropäischen Netze
- einschließlich der Verlagerung von Zügen auf die Strecke Salzburg – Mühldorf – München mit Inbetriebnahme der ABS 38
- einschließlich des Projektes „Knoten München“ mit der Verlagerung des Güterverkehrs vom Südring auf den Nordring und damit durch den Bahnkorridor Bogenhausen

und im Personenverkehr

- einschließlich Ausbauprogrammen im Regionalverkehr
- einschließlich Ausbau des S-Bahnnetzes und des S-Bahn-Nordringes
- einschließlich der Ausbauwünsche und-pläne von BMW und des Nordwestens von München und der Umlandgemeinden zum Nordring
- einschließlich Flughafenexpress-S-Bahn und ICE-Anbindung

- b) Die Stadt München macht ihre Zustimmung zu den auf dem Stadtgebiet laufenden Ausbauplanungen der DB Netz AG davon abhängig, daß die Ergebnisse der in Auftrag zu gebenden „**Schienenverkehrsszenarien 2050 für München für Güter- und Personenverkehr**“ berücksichtigt sind und der BVMI die Aufträge an die DB Netz AG entsprechend aktualisiert und anpaßt.

Und falls dies nicht geschieht, dass sich München mit allen rechtlichen Möglichkeiten gegen die Bahnplanungen wehrt.



**Ich beantrage, dass**

- a) sich die Landeshauptstadt München dafür einsetzt, dass der Bundesverkehrsminister und der bayerische Verkehrsminister in Anlehnung an die Trimode-Studie des BVMI zum Brenner Nordzulauf eine Studie in Auftrag geben zu dem „**Schienenverkehrsszenarium 2050 in München für Güter- und Personenverkehr**“

Im Güterverkehr

- einschließlich der aktuell in Rosenheim vorgelegten Zulaufzahlen zum Brennerbasistunnel (Trimode-Studie)
- einschließlich des auf dem Streckenabschnitt Zamdorf – Johanneskirchen parallel verlaufenden Verkehrs auf den Nord-Süd und Ost-West Hauptstrecken der Transeuropäischen Netze
- einschließlich der Verlagerung von Zügen auf die Strecke Salzburg – Mühldorf – München mit Inbetriebnahme der ABS 38
- einschließlich des Projektes „Knoten München“ mit der Verlagerung des Güterverkehrs vom Südring auf den Nordring und damit durch den Bahnkorridor Bogenhausen

und im Personenverkehr

- einschließlich Ausbauprogrammen im Regionalverkehr
- einschließlich Ausbau des S-Bahnnetzes und des S-Bahn-Nordringes
- einschließlich der Ausbauwünsche und-pläne von BMW und des Nordwestens von München und der Umlandgemeinden zum Nordring
- einschließlich Flughafenexpress-S-Bahn und ICE-Anbindung

- b) Die Stadt München macht ihre Zustimmung zu den auf dem Stadtgebiet laufenden Ausbauplanungen der DB Netz AG davon abhängig, daß die Ergebnisse der in Auftrag zu gebenden „**Schienenverkehrsszenarien 2050 für München für Güter- und Personenverkehr**“ berücksichtigt sind und der BVMI die Aufträge an die DB Netz AG entsprechend aktualisiert und anpaßt.

Und falls dies nicht geschieht, dass sich München mit allen rechtlichen Möglichkeiten gegen die Bahnplanungen wehrt.

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Bahntunnel

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Bahntunnel jetzt, da der Bahnverkehr noch sprunghaft ansteigt wird durch:

- a) 4-gleisigen geplanten Ausbau der Bahn
- b) zukünftigen Verkehrs (Güterverkehr) des Brenner-Basis-Tunnels
- c) Güterverkehr der Chinesischen Seidenstrasse von Triest
- d) Express-S-Bahn zum Flughafen

Raum für Vermerke des Direktatoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des  . Stadtbezirkes am

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Tunnel zw. Daffing u. Johanneskirch

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Die Stadt München möge die Deutsche Bahn auffordern, den viergleisigen Ausbau zwischen Daffing + Johanneskirchen in einem Tunnel zu legen.  
 Zudem möge der Bahnhof Johanneskirchen dringend saniert und barrierefrei ausgebaut werden

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

2.1 + 2

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

## Antrag 1

Die Stadt München möge die „Deutsche Bahn“ auffordern, den viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen in einen Tunnel zu legen,

Begründung:

Angesichts des zu erwartenden Güterzugaufkommens von derzeit 83 Zügen auf bis zu 657 täglich, wird die Lärmbelastung immens sein. Dazu kommen zusätzliche Züge der S8.

## Antrag 2

Der Bahnhof Johanneskirchen möge dringend saniert und vor allem behindertengerecht ausgebaut werden.

Begründung:

Derzeit befindet sich der Bahnhof in einem verheerenden Zustand. In den Löchern des gekiesten Vorplatzes halten sich tagelang Pfützen. Da die Beleuchtung schlecht ist, laufen abends Fußgänger und Radler Gefahr, sich zu verletzen.

Die wenigen Parkplätze sind von Langzeitparkern (Flughafen) zu 30% bis 50% belegt.

Warum hat die DB an einen Gebrauchtwagenhandel verpachtet?

Warum kann der Kioskbesitzer 2 Parkplätze für sich beanspruchen. Seine Kunden sind Schüler und S-Bahnfahrer.

Dramatisch ist aber, dass dieser Bahnhof nur über 29 Stufen abwärts und 26 Stufen aufwärts erreicht werden kann, die zum Teil kaputt und fragwürdig ausgebessert sind. Es fehlt sogar eine schiefe Ebene für die Koffer (Flughafen S-Bahn)!

Ein barrierefreier Ausbau ist unabdingbar.

24.10.2019



Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes am 24. 10. 2019**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Verkehr

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Nachdem aufgrund der neuesten Prognose des Verkehrsministeriums bedeutend mehr Güterzüge, als die 2016 vorhergesagten 226, auf dem Brennerzulauf zwischen Rosenheim und Kufstein pro Tag unterwegs sein werden, von denen die meisten durch den Mändiner Nordosten fahren, halte ich den geplanten Bahntunnel zwischen Daglfeng bis einschließlich Johanneskirchen für unumgänglich. Egal, wie viele Leute letztendlich in den Mändiner Nordosten ziehen werden. Laut der "BI für Bahntunnel von Landorf bis Johanneskirchen" werden bis zu 600 Züge pro Tag befürchtet, zum Vergleich derzeit verkehren neben der S-Bahn gerade mal 83 Güterzüge pro Tag auf dieser Strecke und trotzdem sind die Schranken sehr häufig zu. In der Prognose von 2016, an der die Bahn immer noch festhält, sind weder der Brenner-Basistunnel noch die Verschärfung des österreichischen Transit-Regeln berücksichtigt. Ein weiterer Grund für den enormen Zuwachs im Nordosten liegt daran, dass die meisten Güterzüge vom Nordring nach Landorf fahren sollen.

**Ich bitte um Abstimmung.**

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes am 24 10 2019

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Bahntunnel Bogenhausen bauen

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

1. Verantwortung für Bahuprojekte in eines Hand

Begründung siehe Anlage

2. Ein Bahuprojekt - Keine kleinen Projektabschnitte

s. Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen 2.1 + 2  mit Mehrheit angenommen  
 ohne Gegenstimme abgelehnt  mit Mehrheit abgelehnt

## Antrag Bahntunnel Bogenhausen

### 1. Verantwortung für Bahnprojekte in einer Hand

Ich beantrage, dass die Stadt München einen **Koordinator bestellt**, der in der Verwaltung zuständig ist für alle Bahnprojekte der EU, des Bundes und des Freistaates für den schienengebundenen Güter- und Personenverkehr (nah und fern), die das Stadtgebiet und insbesondere den Münchner Osten betreffen können. Er ist auch verantwortlich für die Beobachtung München-relevanter bahnpolitischer Entwicklungen und die Frühinformation des Stadtrates und der Bezirksausschüsse.

#### Begründung 1:

Bürger, Lokalpolitik und Medien werden in München bisher über Bundesgüterbahnprojekte völlig unzureichend bis überhaupt nicht informiert. Die Münchner Bürgerschaft hat das Recht, vom Bundesverkehrsminister und der DB Netz AG kleinstteilig aufgeteilte Projektabschnitte durch die Stadtverwaltung in Gesamtzusammenhängen dargestellt zu bekommen. Dabei muß auch die Zukunft des Personenverkehrs in der Region bedacht werden.

### 2. Ein Bahnprojekt – keine kleinen Projektabschnitte

Ich beantrage, dass sich die LH München beim Bundesverkehrsminister dafür einsetzt und fordert, den Planern der DB Netz AG für die Bewältigung des Zulaufes zum Brennerbasistunnel und den „Knoten München“ im gesamten Stadtgebiet **keine einschränkenden und in kleinteiligen Projektabschnitten unterschiedliche Vorgaben** macht. Der Brennerzulauf ist ein EU-Projekt und muss als ein Gesamtprojekt behandelt werden.

#### Begründung 2:

Die vom Bundesverkehrsminister bisher in München praktizierte kleinräumige Abschnittsbildung bei der Ausbauplanung des Schienengüterverkehrs ist nicht im gesamtstädtischen Interesse. Sie suggeriert Zwänge durch die Festlegung fixer Übergabepunkte zwischen den Planungsabschnitten. Diese verhindern von vornherein großzügige und langfristig tragende Ausbauplanungen im dicht besiedelten Stadtgebiet. Zudem sind diese Vorentscheidungen des Ministeriums völlig intransparent .

Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes am 24 10 2019

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 - bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Bahntunnel Bogenhausen bauen

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

1. Verantwortung für Bahuprojekte in eines Hand

Begründung siehe Anlage

2. Ein Bahuprojekt - keine kleinen Projektabschnitte

s. Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

2.1 + 2

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

## Antrag Bahntunnel Bogenhausen

### 1. Verantwortung für Bahnprojekte in einer Hand

Ich beantrage, dass die Stadt München einen **Koordinator bestellt**, der in der Verwaltung zuständig ist für alle Bahnprojekte der EU, des Bundes und des Freistaates für den schienengebundenen Güter- und Personenverkehr (nah und fern), die das Stadtgebiet und insbesondere den Münchner Osten betreffen können. Er ist auch verantwortlich für die Beobachtung München-relevanter bahnpolitischer Entwicklungen und die Frühinformation des Stadtrates und der Bezirksausschüsse.

#### Begründung 1:

Bürger, Lokalpolitik und Medien werden in München bisher über Bundesgüterbahnprojekte völlig unzureichend bis überhaupt nicht informiert. Die Münchner Bürgerschaft hat das Recht, vom Bundesverkehrsminister und der DB Netz AG kleinstteilig aufgeteilte Projektabschnitte durch die Stadtverwaltung in Gesamtzusammenhängen dargestellt zu bekommen. Dabei muß auch die Zukunft des Personenverkehrs in der Region bedacht werden.

### 2. Ein Bahnprojekt – keine kleinen Projektabschnitte

Ich beantrage, dass sich die LH München beim Bundesverkehrsminister dafür einsetzt und fordert, den Planern der DB Netz AG für die Bewältigung des Zulaufes zum Brennerbasistunnel und den „Knoten München“ im gesamten Stadtgebiet **keine einschränkenden und in kleinteiligen Projektabschnitten unterschiedliche Vorgaben** macht. Der Brennerzulauf ist ein EU-Projekt und muss als ein Gesamtprojekt behandelt werden.

#### Begründung 2:

Die vom Bundesverkehrsminister bisher in München praktizierte kleinräumige Abschnittsbildung bei der Ausbauplanung des Schienengüterverkehrs ist nicht im gesamtstädtischen Interesse. Sie suggeriert Zwänge durch die Festlegung fixer Übergabepunkte zwischen den Planungsabschnitten. Diese verhindern von vornherein großzügige und langfristig tragende Ausbauplanungen im dicht besiedelten Stadtgebiet. Zudem sind diese Vorentscheidungen des Ministeriums völlig intransparent .



In der Variantenuntersuchung zum 4-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen, also des Bahnkorridors Bogenhausen, spielt der Lärmschutz eine entscheidende Rolle. Die Maßnahmen richten sich nach den Flächennutzungen einerseits und nach der Lärmquelle andererseits. Die Lärmquelle, also der Lärm den vor allem die Güterzüge erzeugen, hängt sehr stark von Zugfrequenz, Geschwindigkeit, Züglänge etc. ab. Diese Annahmen können darüber entscheiden, welche „Vorzugsvariante“ die Bahn auf ihre Kosten bauen würde. Derzeit habe ich den Eindruck, dass die Bahn bei uns kleinere Zahlen verwendet als im Inntal um bei den zu erstellenden Lärmschutzmaßnahmen zu sparen: auf Kosten der Anlieger.

### Antrag

Ich beantrage, dass die Landeshauptstadt München vom Bundesverkehrsminister und vom bayerischen Landesverkehrsminister verbindliche **Auskünfte zur Zahlenbasis** bei der derzeitigen **Grobvariantenplanung für den 4-gleisigen Ausbau** der Bahnlinie Zamdorf – Johanneskirchen fordert und diese veröffentlicht.

Im Güterverkehr ist dabei anzugeben,

- welche Zulaufzahlen zum Brennerbasistunnel aus der aktuell in Rosenheim vorgelegten Trimode-Studie berücksichtigt sind
- wie der auf diesem Streckenabschnitt parallel verlaufende Verkehr auf den Nord-Süd und Ost-West Hauptstrecken der Transeuropäischen Netze berücksichtigt ist
- wie die Verlagerung von Zügen auf die Strecke Salzburg – Mühldorf – München mit Inbetriebnahme der ABS 38 berücksichtigt ist
- wie das Bahnprojekt „Knoten München“ mit der Verlagerung des Güterverkehrs vom Südring auf den Nordring und damit durch den Bahnkorridor Bogenhausen berücksichtigt ist

und im Personenverkehr

- einschließlich Ausbauprogrammen im Regionalverkehr
- einschließlich Ausbau des S-Bahnnetzes und des S-Bahn-Nordringes
- einschließlich der Ausbauwünsche und-pläne von BMW und des Nordwestens von München und der Umlandgemeinden zum Nordring
- einschließlich Flughafenexpress-S-Bahn und ICE-Anbindung

Außerdem soll der Landesverkehrsminister gebeten werden darzustellen, wie angesichts des prognostizierten Zuwachses im Schienengüterverkehr der Ausbau des S-Bahnangebotes für den Großraum München sichergestellt wird.

Bürgerversammlung des  . Stadtbezirkes am

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Untertunnelung von der Bahnstrecke Johanneskirchen - Trudering für S-Bahn und Güterzüge

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:** Untertunnelung

Sofortiger Ausbau der Bahnstrecke Johanneskirch - Trudering

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen | <input type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen |
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt             | <input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt  |





Ein Ausbau der U-Bahnlinie 4 bis Englschalking bzw. darüber hinaus wird in der langfristigen der Stadt zum Ausbau des U-Bahn-Netzes immer wieder erwähnt. Derzeitige Überlegungen zur Variantenauswahl für den 4-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing-Johanneskirchen berücksichtigen die Vernetzung mit der U-Bahn aber offensichtlich nicht.

Ohne einen formalen Auftrag wird die DB Netz AG diesen Kreuzungsbahnhof bei ihrer vom Bundesverkehrsminister beauftragten Untersuchungen auch nicht berücksichtigen.

Jedes weitere Zuwarten der Stadt gefährdet die Verknüpfung von Flughafen-Express-S-Bahn und U-Bahnnetz in Englschalking und verteuert sie zudem.

#### **Antrag**

**Ich beantrage, dass die Landeshauptstadt München umgehend über den Freistaat Bayern und die Bayerische Eisenbahngesellschaft bei der DB Netz AG die Planung für den Kreuzungsbahnhof von S 8 und U 4 in Englschalking in Auftrag gibt.**

## Zugzahlenprognose des BVWP 2030 für Dagfing - Johanneskirchen

<b>BVWP 2030</b>		<b>Abschnitt Dagfing - Johanneskirchen *</b>	
	<b>Gesamt</b>	<b>Tagsüber 6.00 - 22.00 Uhr</b>	<b>Nachts 22.00 - 6.00 Uhr</b>
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

