



PLAN-HAI-12

I.

An den Vorsitzenden des Bezirksausschusses
15 - Trudering-Riem
Herrn Stefan Ziegler
Friedenstraße 40
81660 München

Blumenstraße 28b
80331 München
Telefon: 089 233-2
Telefax: 089 233-21559
Dienstgebäude:
Blumenstraf
Zimmer: 228
Sachbearbeitung:
H
plan.stap-pfv@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
08.06.2022

**Brenner Nordzulauf: Stellungnahme des Marktes Kirchseeon sowie des
Bezirksausschusses 15 Trudering-Riem**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03196 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem vom 21.10.2021

Sehr geehrter Herr Ziegler,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Darin wird die Stoßrichtung der Resolution des Marktes Kirchseeon mit folgender Maßgabe unterstützt:

„1) Die Betriebsstabilität des S-Bahn-Systems darf keinesfalls unter dem Brennerbasistunnel-Verkehr leiden. Dabei ist die Kapazität auf einen sauberen 10-Minuten-Takt zwischen München-Ost und Grafting Bahnhof auszulegen, wie es seit Jahrzehnten der Fall ist.

2) Durchgangsgüterzüge, die kein Ziel oder keinen Ursprung im Großraum München haben, sind um den Großraum München herumzuleiten.

3) Insbesondere die Automobilindustriestandorte Landshut, Dingolfing und Regensburg sowie das Chemiedreieck sind auf direktem Wege an den Brenner-Basistunnel anzubinden - also über Mühldorf - Rosenheim - und nicht über den Umweg München. Hierzu sollte die Bahnstrecke Landshut - Mühldorf - Rosenheim elektrifiziert werden, so dass kein Traktionswechsel Diesel /E-Lok notwendig ist. Als Vorbild könnte die Elektrifizierung der ebenfalls eingleisigen Umleitungsstrecke Mering - Geltendorf vor über 50 Jahren dienen.

Die Stadt München, aber auch alle Anrainer-Gemeinden an der Linie München - Rosenheim, wird bzw. werden gebeten, bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) diese Forderung einzubringen.“

Hierzu können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die Landeshauptstadt München hat sich mit den angesprochenen Punkten bereits in den letzten Jahren befasst und entsprechende Forderungen beim Bund, der Deutschen Bahn AG

und dem Freistaat Bayern gestellt.

Zu den einzelnen Punkten können wir Ihnen folgenden Stand mitteilen:

Zu 1):

Die Landeshauptstadt München setzt sich gegenüber dem Freistaat Bayern für ein optimale Anbindung der Bewohner*innen an die S-Bahn ein. Die Landeshauptstadt München wird sich deshalb auch dafür einsetzen, dass der Schienengüterverkehr über den Brenner-Basistunnel keinen Einfluss auf das S-Bahn-System der Landeshauptstadt München haben wird.

Zu 2):

Die Landeshauptstadt München hat sich mit der Fragestellung einer Verlagerung des Schienengüterverkehrs bereits mehrfach befasst und hat in den letzten Jahren, insbesondere durch Schreiben des Herrn Oberbürgermeisters Reiter, vom zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr eine Verlagerung des Schienengüterverkehrs gefordert. Diese Forderung wurde auch der Deutschen Bahn AG sowie dem Freisaat Bayern mitgeteilt. Allerdings wurde darauf hingewiesen, dass nach den Erkenntnissen der DB Netz AG aktuell ungefähr 2/3 der Züge, die über den Brenner verkehren, im Großraum München, insbesondere im Rangierbahnhof München Nord, zusammengestellt würden. Eine großräumige Umfahrung von München würde daher jedenfalls aus Sicht des Ministeriums nicht zwangsläufig zu einer Verlagerung im Großraum München führen.

Die Landeshauptstadt München wird sich aber, gerade auf Grund des zu erwartenden Anstiegs der Zugzahlen, auch weiterhin für eine Verlagerung des Durchgangsgüterverkehrs außerhalb Münchens einsetzen.

So hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München im Oktober 2020 im Beschluss „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01628) beschlossen, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gebeten werden soll, im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 in Auftrag zu geben. Herr Oberbürgermeister Reiter hat am 18.12.2020 gemäß dem Beschluss des Stadtrates ein entsprechendes Schreiben an Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer versandt. Mit Schreiben vom 22.07.2020 wurde seitens der Landeshauptstadt München die Forderung erhoben, eine Ausweitung des Betrachtungsraumes im Raumordnungsverfahren zur Brenner-Nordzulauftrasse zu schaffen, um einseitige Vorfestlegungen zu verhindern und Möglichkeiten für eine weitere Zugänglichkeit zum Brenner-Nordzulauf unter Umfahrung des Bahnknotens München zu eröffnen.

Zu 3):

Die Landeshauptstadt München hat bereits beim zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr einen Elektrifizierung der Bahnstrecke Landshut - Mühldorf - Rosenheim gefordert. Hierzu wurde seitens des Bundesministeriums Folgendes mitgeteilt:

„Die Maßnahme ABS Regensburg - Mühldorf mit dem im Zuge der Bewertung optimierten Ausbaumfang Elektrifizierung Landshut -Mühldorf, $V_{max} = 120$ km/h, Blockverdichtung Obertraubling -Landshut konnte aufgrund der positiven Bewertung in den Vordringlichen Bedarf

aufsteigen. Der ebenfalls bewertete Ausbauumfang zweigleisiger Ausbau Landshut Süd - Geisenhausen, Elektrifizierung Landshut - Mühldorf, $V_{max} = 120 \text{ km/h}$, Blockverdichtung Obertraubling - Landshut, 1-gleisige Verbindungskurve Mühldorf ist hingegen nicht wirtschaftlich.“

Abschließend können wir Ihnen versichern, dass sich die Landeshauptstadt München weiterhin für die angesprochenen Punkte einsetzen wird.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 03196 kann entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

- II. Abdruck von I.**
an das Direktorium HA II BA-Geschäftsstelle Ost
zum Auftrag vom 09.11.2021.
an das Mobilitätsreferat
z. K..

- III. „...“ z.K.**

...
e

..

!

...geordnet