

**Brenner-Nordzulauf in München /Transeuropäische Netze - Daglfinger Kurve,
Truderinger Kurve sowie zweigleisiger Ausbau Trudering-Daglfing**

Kfz-Verwahrstelle und Einhausung

Truderinger Kurve: Verlegung der KFZ-Verwahrstelle

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-
Riem am 30.11.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14130

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.10.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Die DB InfraGO AG hat Amtsvariante beim Projekt Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve sowie dem zweigleisigen Ausbau Trudering-Daglfing weiterentwickelt. Es wird der aktuelle Sachstand dargestellt.
Inhalt	Es werden die Ergebnisse der Gespräche zur Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle sowie die neusten Entwicklungen beim zweigleisigen Ausbau Trudering-Daglfing vorgestellt. Weiterhin wird empfohlen, dass sich die Landeshauptstadt München aus stadtplanerischen und stadtgestalterischen Gründen an einer teilweisen Einhausung der zweigleisigen Strecke Trudering-Daglfing im Rahmen einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Freistaat Bayern beteiligen sollte. Auch sollten die Kosten für Begrünung zu des Deckels der Einhausung übernommen werden. Des Weiteren wird eine Empfehlungen behandelt.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	9.350.000 € gesamt investiv
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist nicht gegeben.

Entscheidungs- vorschlag	<p>Der Stadtrat befürwortet die teilweise Einhausung des zweigleisigen Ausbau Trudering-Daglfing zwischen dem SÜ Schatzbogen und der BÜ Thomas-Hauser-Straße sowie die Begrünung des Deckenteils der Einhausung.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermächtigt, mit dem Freistaat Bayern eine Finanzierungsvereinbarung über die hälftige Übernahme der Mehrkosten einer Einhausung zu verhandeln und diese abzuschließen. Dabei ist von Kosten in Höhe von derzeit 8,35 Mio. Euro (ohne Nominalisierung und Risikozuschlag) auszugehen.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird weiter ermächtigt, mit der DB eine Finanzierungsvereinbarung über die Kosten für eine Begrünung des Deckenbauteils der Einhausung von ca. 1,00 Mio. Euro zuzüglich etwaiger Baukostensteigerungen abzuschließen.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, sich in den weiteren Planungen dafür einzusetzen, dass die Länge der Galerie auf das technisch notwendige Minimum begrenzt wird.</p> <p>Das Mobilitätsreferat und das Baureferat werden gebeten, mit der DB InfraGO AG die technische Realisierbarkeit einer zusätzlichen Anlage von Fuß- und Radwegen sowie eine landschaftlich und raumwirksame Begrünung auf dem geplanten Deckenteil der Einhausung oder eine alternative sinnvolle Fuß- und Radverkehrsführung entlang der Strecke zu überprüfen.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die für die Haushaltsjahre ab 2031 benötigten Auszahlungsmittel im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung bei der Stadtkämmerei anzumelden.</p> <p>Die Stadtkämmerei wird beauftragt die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve, zweigleisiger Ausbau Trudering-Daglfing, Güterverkehr, Brenner-Nordzulauf, Transeuropäische Netze
Ortsangabe	Gleisstrecke Trudering-Daglfing, Berg am Laim, Trudering

**Brenner-Nordzulauf in München /Transeuropäische Netze - Daglfinger Kurve,
Truderinger Kurve sowie zweigleisiger Ausbau Trudering-Daglfing**

Kfz-Verwahrstelle und Einhausung

Truderinger Kurve: Verlegung der KFZ-Verwahrstelle

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-
Riem am 30.11.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14130

Anlagen:

1. Empfehlung Nr. 20-26 / E 01748
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
3. Stellungnahme der Stadtkämmerei

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.10.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	2
1. Anlass	2
2. Sachstand	2
2.1 Kfz-Verwahrstelle	3
2.2 Einhausung	3
2.3 Klimaprüfung	7
2.4 Zugzahlen	7
3. Empfehlung "Truderinger Kurve: Verlegung der KFZ-Verwahrstelle"	8
4. Darstellung der Kosten und Finanzierung	8
4.1 Mehrjahresinvestitionsprogramm	8
4.2 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit	9
4.3 Nutzen	9
4.4 Finanzierung	9
II. Antrag der Referentin	11
III. Beschluss	13

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1. Anlass

Mit Beschluss „Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01628) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Stadtrat über die Planungen der Deutsche Bahn (nachfolgend: DB) im Zusammenhang mit der Ausbaustrecke München-Mühdorf-Freilassing (ABS 38) und dem Bahnknoten München unterrichtet und dargestellt, dass drei große Schieneninfrastrukturprojekte im Münchner Osten, nämlich die Daglfinger Kurve, die Truderinger Kurve sowie die Truderinger Spange (zweigleisiger Ausbau Trudering – Daglfing) vorgesehen sind. Durch diese Maßnahmen sollen insbesondere zusätzliche Verbindungen für den Schienengüterverkehr geschaffen und die bestehenden Strecken über den Rangierbahnhof München Ost und den DB-Südring entlastet werden. In der Vorlage wurde auch erläutert, dass durch die DB für die Truderinger Kurve und die Truderinger Spange im Rahmen der Entwurfsplanung eine Variantenuntersuchung (neben der Amtsvariante zwei Bürger*innenvarianten, nämlich die Variante B1 und die Variante B2) durchgeführt wurde, nachdem seitens der Anwohner*innen Vorschläge zu einer alternativen Führung der Truderinger Spange unterbreitet wurden. Da bei jeder Variante Vor- und Nachteile vorlagen, hat der Stadtrat in diesem Beschluss seine bisherige Haltung bekräftigt, dass nur eine Variante realisiert werden kann, die die berechtigten Belange der Anwohner*innen nach Immissionsschutz höchstmöglich berücksichtigt. Herr Oberbürgermeister wurde daher beauftragt, vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (nachfolgend: BMDV) sowie von der DB zunächst eine Aufhebung der Variantenentscheidung zu fordern, nachdem nur die Amtsvariante und nicht die alternativ untersuchten Bürgervarianten weitergeplant werden sollten.

Des Weiteren wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, für alle Varianten weitergehende Untersuchungen vor einer neuen Variantenentscheidung zu fordern. Hierbei sollten auch Zugzahlen, bezogen auf einen Prognosehorizont 2050, eingefordert werden.

Im Folgenden wird der aktuelle Sachstand, insbesondere hinsichtlich einer möglichen Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle bei 2.1 sowie einer möglichen Einhausung eines Teilstücks des zweigleisigen Ausbaus Trudering-Daglfing bei 2.2 dargestellt. Weiter wird auf die zu erwartenden Zugzahlen bei 2.3 sowie bei 3. auf die Empfehlung der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 30.11.2023 zur Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle eingegangen. Eine Darstellung der Kosten einer Einhausung und deren Finanzierung ist schließlich bei Ziffer 4 zu finden.

2. Sachstand

Mit Beschluss „Brenner-Nordzulauf – Kernforderungen an den Bundestag; Sachstand Anschlussprojekte der Deutschen Bahn im Münchner Osten“ der Vollversammlung vom 31.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10819) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Stadtrat informiert, dass der BMDV den Wunsch der Landeshauptstadt München nach einer Aufhebung der Variantenentscheidung abgelehnt hatte (vgl. Punkt 2.1.2 und 2.2 des Vortrages der Referentin im genannten Beschluss). Die Ablehnung der Aufhebung der Variantenentscheidung erfolgte dabei mit dem Hinweis, dass eine mögliche

Weiterverfolgung einer der beiden Bürgervarianten untrennbar mit der Verlegung der Kfz-Verwahrstelle von ihrem derzeitigen Standort verbunden sei, vgl. nachfolgend bei 2.1. Allerdings hatte das BMDV in seinem Antwortschreiben an Herrn Oberbürgermeister Reiter vom 09.06.2023 zunächst mitgeteilt, dass es im Nachgang zu einer möglichen schriftlichen Bestätigung der Verlegung der Kfz-Verwahrstelle durch den Freistaat Bayern gemeinsam mit der DB eine Neubewertung der Sachlage vornehmen würde.

2.1 Kfz-Verwahrstelle

Nach Angaben der DB muss die Kfz-Verwahrstelle an der Thomas-Hauser-Straße bei beiden Bürgervarianten verlegt werden, wohingegen bei der Amtsvariante eine Verlagerung nicht für nötig erachtet wurde. Bei dieser Variante soll stattdessen ein Brückenbauwerk die Verwahrstelle überspannen.

Um eine ausgewogene Prüfung, gerade auch der Bürgervarianten, zu ermöglichen hatte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in den letzten Jahren zahlreiche Gespräche mit dem Freistaat Bayern geführt und insgesamt zwölf Grundstücke zur Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle vorgeschlagen. Aufgrund der hohen Anforderungen des Innenministeriums bzw. des Polizeipräsidiums München an eine Ersatzfläche für die Kfz-Verwahrstelle gestalteten sich die Gespräche jedoch schwierig. Aus den vorgeschlagenen Grundstücken kommen nach Angaben des Freistaats elf Grundstücke aus unterschiedlichen Gründen für eine Verwendung als Ersatzgrundstück nicht in Betracht.

Letztlich konnte daher nur ein Grundstück näher untersucht werden. Dazu wurden auch bereits erste Gespräche mit der Eigentümerin geführt, die allerdings darauf hingewiesen hatte, dass eine schalltechnische Untersuchung ergeben habe, dass bei einer Ansiedelung der Kfz-Verwahrstelle voraussichtlich mit Lärmkonflikten in der Nachtzeit zu rechnen sei, weshalb eine Verlagerung auf das untersuchte Grundstück als problematisch erachtet wurde.

Sämtliche vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgeschlagenen Alternativgrundstücke kommen demnach aus Sicht des Freistaats für eine Verlegung der Kfz-Verwahrstelle leider nicht in Frage. Aufgrund der großen Flächenkonkurrenz in München sind weitere Grundstücke in der geforderten Größenordnung für eine Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle aktuell nicht ersichtlich.

2.2 Einhausung

Herr Oberbürgermeister Reiter und Herr Staatsminister Bernreiter haben in einem gemeinsamen Schreiben vom 01.02.2024 an den Bundesminister für Digitales und Verkehr, Herrn Dr. Volker Wissing, dargestellt, dass es für den Bereich des zweigleisigen Ausbaus Trudering - Daglfing mit Daglfinger und Truderinger Kurve Ziel von Freistaat und Landeshauptstadt sei, die bisherigen Planungen der DB („Amtsvariante“) durch eine den berechtigten Forderungen der Bürger*innen gerecht werdende Ausbauplanung zu ersetzen. Dazu wurde eine Umsetzung einer der Bürgervarianten oder gegebenenfalls auch eine Einhausung einer Teilstrecke zwischen Trudering und Daglfing gefordert.

Parallel zu diesen Forderungen hatte die DB nach dem 2020 erfolgten Variantenentscheid die Amtsvariante weiter geplant. Dabei stellte sich aber heraus, dass neben Schallschutzwänden von bis zu sechs Metern Höhe (über Schienenoberkante) als zusätzlicher Schutz vor Erschütterungen ein technisch aufwändiges Masse-Feder-System in die Planungen zu integrieren ist, für das wiederum massive Trogbauwerke erforderlich sind. Auch im Hinblick auf die Komplexität einer solchen Lösung hat die DB daher mittlerweile die Forderung einer Einhausung im Rahmen einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung der Amtsvariante geprüft. Es wurde festgestellt, dass eine Einhausung des Masse-Feder-Systems im

Bereich der Xaver-Weismor-Straße sowie ein komplette Einhausung beim zweigleisigen Ausbau Trudering-Dagfing zwischen den SÜ Schatzbogen und BÜ Thomas-Hauser-Straße möglich ist, nachdem durch die notwendig werdenden Trogbauwerke bereits ein Fundament mit Lärmschutzwänden vorhanden ist, das als Basis für eine Einhausung genutzt werden kann. Der Freistaat Bayern hat daher in Gesprächen mit dem Bund eine Lösung gefunden, die diese Situation nutzt und darauf aufbauend eine komplette Einhausung der Strecke zwischen den SÜ Schatzbogen und BÜ Thomas-Hauser-Straße (siehe Abb. 3) ermöglichen würde. Die Einhausung wäre danach 681 m lang. Allerdings ist zu beachten, dass nach den geltenden Regeln der Technik eine Einhausung nur maximal 500 m lang sein darf. Überschreitet das Bauwerk diese Länge ist es als Tunnel anzusehen. Es gelten u. a. dann strengere Brandschutzanforderungen. Die DB plant deshalb die Einhausung auf einer Länge von bis zu ca. 250 m durch eine Galerie zu unterbrechen. Die seitliche Öffnung befindet sich nach den Planungen auf der westlichen Seite der Einhausung und wäre damit von der Wohnbebauung in der Xaver-Weismor-Straße abgewandt (siehe Abb. 2: roter Strich). Die Bewertung der Lärmemissionen im Bereich der Galerie durch die DB ist noch nicht abgeschlossen. Es können sich somit noch Änderungen in den weiteren Planungen ergeben. Jedoch ist ein weitere Verlängerung der Galerie nicht vorgesehen, so dass die den aktuellen Planungen zugrunde liegende Länge die maximale Ausdehnung der Galerie entspricht. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird sich in den weiteren Planungen dafür einzusetzen, dass die Länge der Galerie auf das technisch notwendige Minimum begrenzt wird.

Nach dem gegenwärtigen Verhandlungsstand kommt nun eine Lösung in Betracht, nach der der Freistaat Bayern dem Bund die Kosten für den Deckenteil einer Einhausung erstattet. Der Differenzbetrag zu einer Troglösung mit Lärmschutzwänden beläuft sich nach den aktuellen Berechnungen der DB auf 16,7 Mio. Euro (Gesamtkosten der Einhausung: 74,8 Mio. Euro; Preisstand 2022). Er wäre nach dem Zeitplan der DB zwischen 2031 und 2037 fällig. Kostensteigerungen sind dabei im Hinblick auf den späteren Realisierungszeitpunkt nicht auszuschließen.

Der Ministerrat des Freistaats Bayern hat diese Lösung bereits vorangebracht und im September 2024 eine Beteiligung an den Kosten des Deckels der Einhausung beschlossen. Allerdings ist eine Finanzierung durch den Freistaat Bayern nur möglich, wenn sich die Landeshauptstadt München zu 50 % an den Kosten, mithin in Höhe von derzeit 8,35 Mio. Euro beteiligt (siehe Pressemitteilung des Freistaats Bayern vom 18.09.2024; <https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2024/117/index.php>). Die Beteiligung wird vom Freistaat Bayern gefordert, da es sich um den Ausbau einer Strecke für den Güterverkehr handelt und der Freistaat Bayern, wie die Landeshauptstadt München, nicht zuständig ist. Ein Risikozuschlag ist in dieser Summe noch nicht enthalten. Kostensteigerungen dürften nach Einschätzung der DB nicht sehr hoch ausfallen, da der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München nur die Mehrkosten für die Bauwerksteile zu übernehmen hätten, die mit der Einhausung zusammenhängen (Deckenteil).

Im Einzelnen wäre bei einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Freistaat Folgendes zu berücksichtigen:

- die Verhandlungen und der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit der Landeshauptstadt München muss nach Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr aus haushalterischen Gründen noch im Jahr 2024 erfolgen
- in der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und dem Freistaat Bayern wird kein Rücktrittsrecht für den Fall einer Kostensteigerung enthalten sein, da der Bund einer Einhausung sonst nicht zustimmen würde. Es kann deshalb in einer

Finanzierungsvereinbarung zwischen Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München ebenfalls kein Rücktrittsrecht vereinbart werden

- der Freistaat Bayern kann sich ausschließlich an der Einhausung selbst, nicht aber an der landschaftsplanerischen bzw. stadtgestalterischen Integration beteiligen

Aus Sicht des Referats für Stadtplanung erscheint die vom Freistaat vorgeschlagene Lösung einer Kostenbeteiligung im Ergebnis sowohl aus stadtplanerischer Sicht als auch im Interesse der Anwohner*innen durchaus vorteilhaft. Ihr sollte daher aus folgenden Gründen zugestimmt werden:

- die DB muss im Umfeld der Einhausung aufgrund der verpflichtend wiederherzustellenden Wegebeziehungen und deren Rampen sowie des Neubaus einer offen liegenden zusätzlichen südlichen Verbindung des Hachinger Bachs mit dem Truderinger Hüllgraben ohnehin die Anböschung der Einhausung auf Kosten des Bundes planen und umsetzen. Nach Auskunft der DB verblieben für die Landeshauptstadt München daher lediglich die zusätzlichen Kosten für eine Begrünung des Deckenteils der Einhausung. Einfachste und billigste Variante wäre nach Auskunft der DB die Aufbringung einer Erdschicht vom 50 cm und die Ansaat von Rasen. Die Kosten würden sich nach Auskunft der DB auf aktuell ca. 1 Mio. Euro belaufen. Diese Kosten müsste die Landeshauptstadt München alleine übernehmen. Die Zahlungen hierfür würden an die Deutsche Bahn erfolgen und wären nicht in der Finanzierungsvereinbarung mit dem Freistaat Bayern enthalten.

- neben dieser Minimalvariante wären auf dem Deckenteil der Einhausung möglicherweise aber auch zusätzliche Maßnahmen, wie die Anlage von Fuß- und Radwegen sowie eine landschaftlich und raumwirksame Begrünung denkbar. Auch diese Kosten müsste die Landeshauptstadt München tragen. Die Prüfung der grundsätzlichen Realisierbarkeit dieser Gestaltungsmöglichkeiten sollte durch das Mobilitätsreferat und das Baureferat zeitnah durchgeführt werden, da die DB die Planfeststellungsunterlagen Ende 2025 beim Eisenbahn-Bundesamt einreichen möchte und in den Unterlagen grundsätzlich auch die Gestaltung des Deckels der Einhausung enthalten sein soll.

- aufgrund der offenen Verlegung des Hüllgrabens, der Anböschung der Einhausung sowie der Begrünung des Deckels der Einhausung ergibt sich schließlich die Möglichkeit das betroffene Gebiet stadtgestalterisch aufzuwerten und den Anwohner*innen einen Erholungsraum zu schaffen. Dabei können auch Aspekte wie das Schwammstadtprinzip und der Artenschutz gefördert werden. Für den Artenschutz ist dies von Bedeutung, denn durch das Vorhaben kommt es vor allem im Gleisdreieck zu einem Verlust von teilweisen wertvollen Bereichen (z.B. geschützte Zauneidechsen im Bereich der Pädagogischen Farm, Thomas-Hauser-Straße 2), die teilweise auf durch die Begrünung des Deckels vor Ort ausgeglichen werden könnten.

- die Einhausung ist die derzeit beste Möglichkeit die berechtigten Belange der Anwohner*innen nach Emissionsschutz bestmöglich zu berücksichtigen

- der Deckenteil wird nur 0,8 m höher ausfallen als die derzeit noch vorgesehenen Lärmschutzwände. Die Einhausung würde zudem bis zu einer Höhe von 2,50 m unter der Erdoberfläche liegen, wobei zusätzlich die Deckenhöhe durch den Einbau von Stromschienen anstatt von Oberleitungen verringert werden soll.

Durch eine letztlich gemeinsame Finanzierung mit dem Freistaat Bayern ergibt sich im Ergebnis die einmalige Möglichkeit das betroffene Gebiet stadtplanerisch aufzuwerten (siehe Abb. 1 und Abb. 3). Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sollte daher zum

Abschluss entsprechender Finanzierungsvereinbarungen mit dem Freistaat zur Einhausung und mit der DB zur Begrünung des Deckenteils der Einhausung ermächtigt werden.

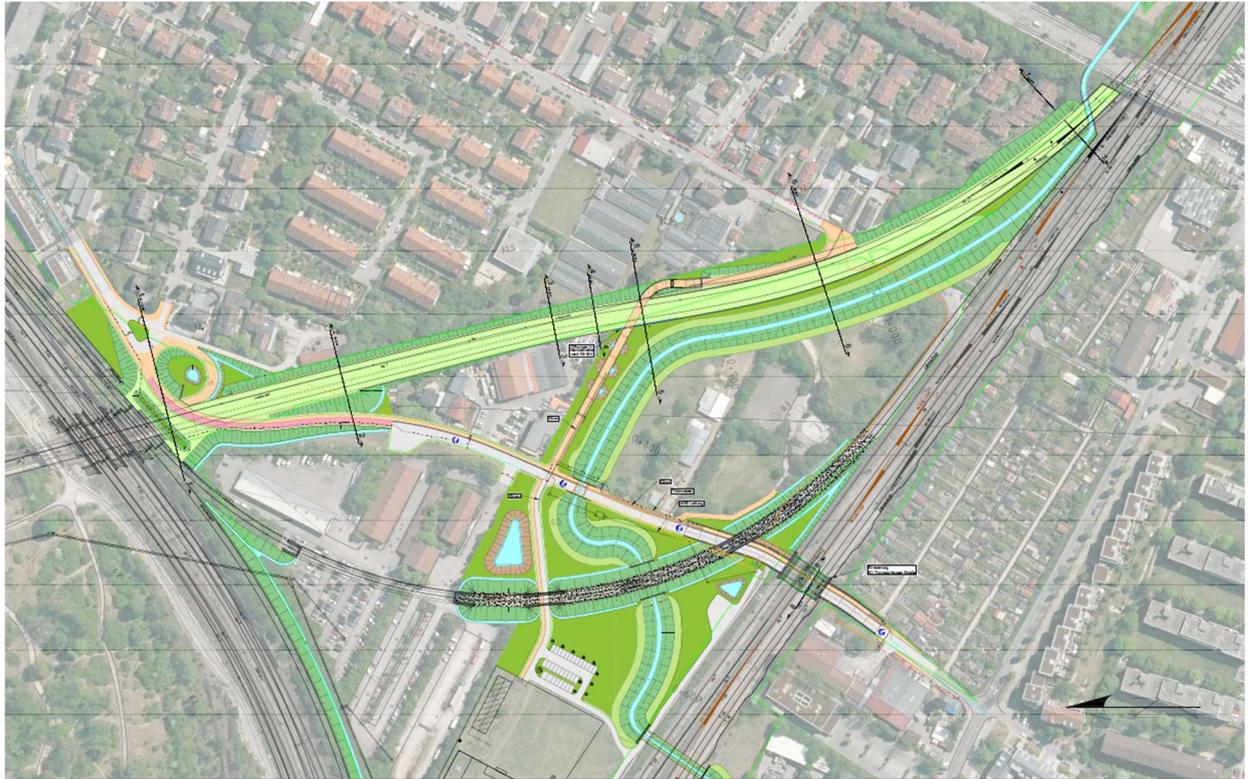


Abb. 1

Quelle: DB InfraGO AG

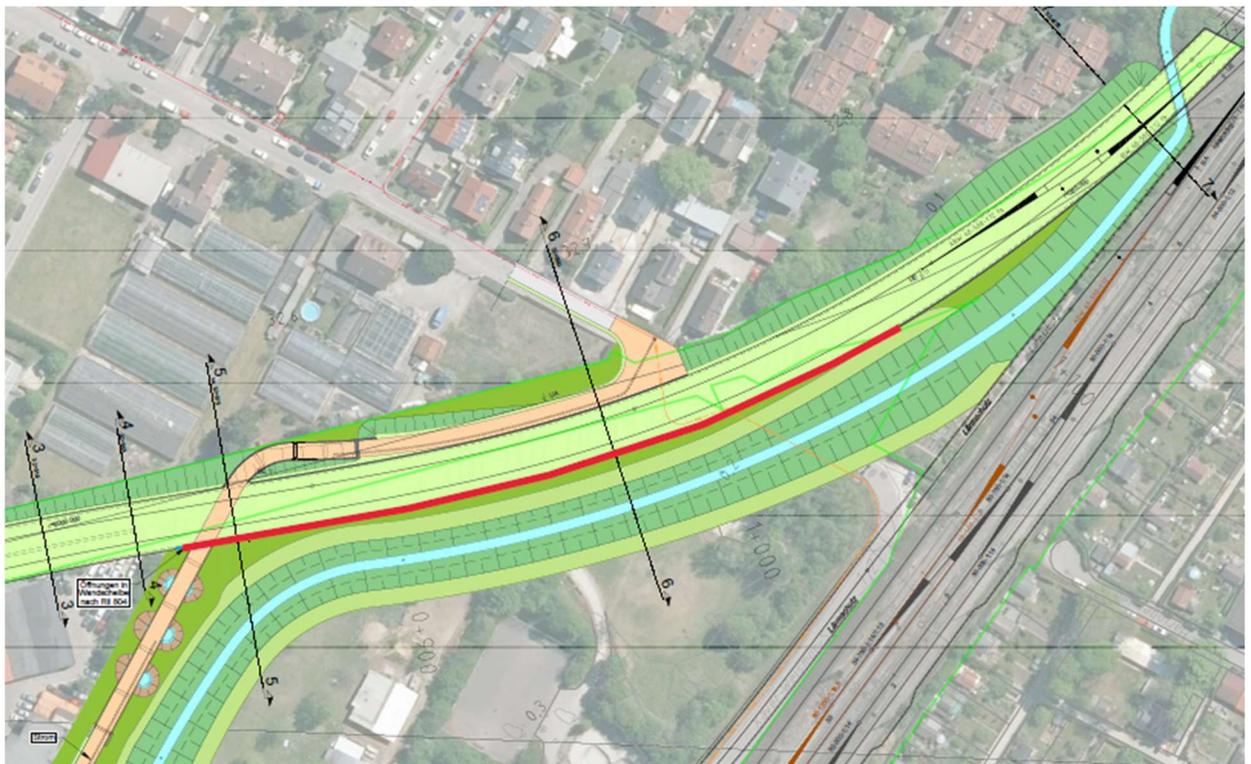


Abb. 2

Quelle: DB InfraGO AG

Visualisierung der DB nach dem erfolgten zweigleisigen Ausbau mittels Einhausung:

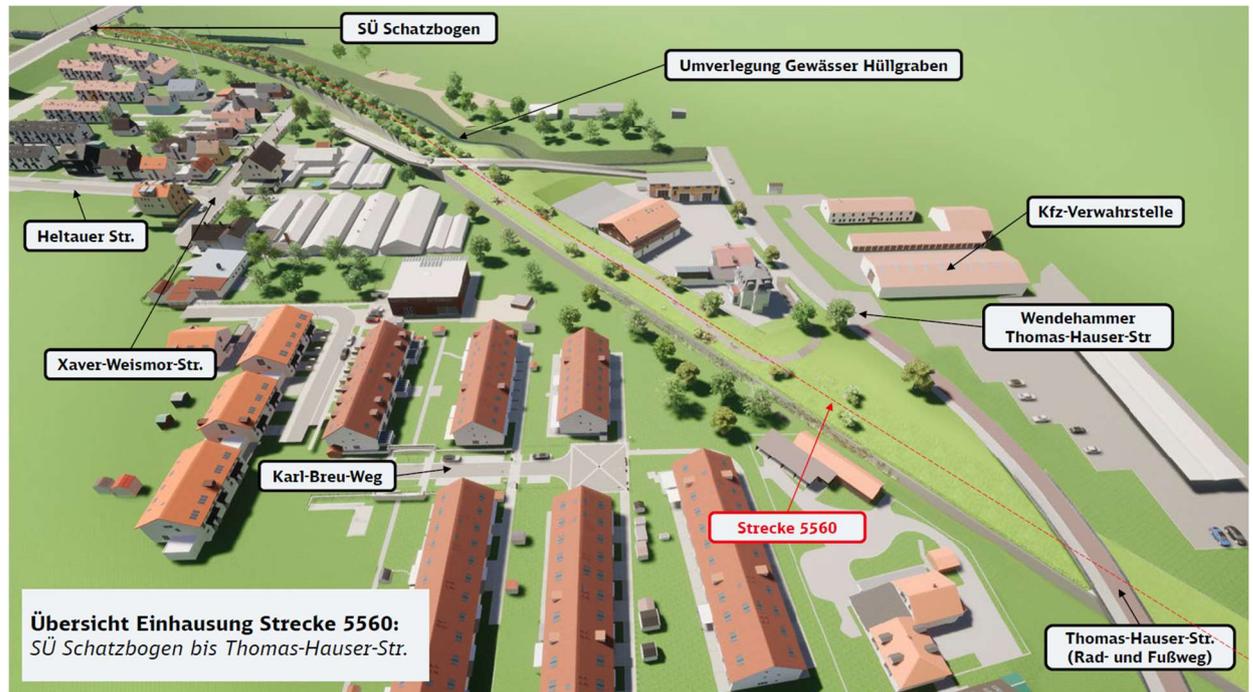


Abb. 3

Quelle: DB InfraGO AG

Anm.: Es handelt sich um eine Illustration der DB. Die Ausgestaltung der Thomas-Hauser-Straßen-Brücke ist derzeit noch in Diskussion.

2.3 Klimaprüfung

Die Einschätzung, dass das Vorhaben nicht oder wenig klimaschutzrelevant ist, erfolgt aus den von der DB bisher übermittelten Informationen (z.B. Länge des Deckels und der Galerie, Stahlbeton, ggf. Erde und Begrünung) zum Vorhaben. Daraus können die THG-Emissionen mithilfe von Emissionsfaktoren und einer Annahme zur Stärke der Betonplatte grob geschätzt werden. Verteilt über die Lebensdauer des Bauwerkes (Annahme > 50 Jahre) liegen diese nach der Berechnung des Referates für Klima- und Umweltschutzes unter dem Schwellenwert von 50 t CO₂ eq / a des in der städtischen Klimaschutzprüfung benutzten Klimaschutzcheck 2.0.

Des Weiteren leistet die Einhausung einen positiven Beitrag zur städtischen Klimaanpassung. Dies gilt insbesondere im Hinblick darauf, dass durch die Einhausung Aspekte des Schwammstadtprinzips gefördert werden können und eine Begrünung des Deckels Einfluss auf das Stadtklima nehmen kann.

2.4 Zugzahlen

Die Landeshauptstadt München hat bereits mehrfach gegenüber dem BMDV und dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern darauf hingewiesen, dass es für die Landeshauptstadt München nicht nachvollziehbar ist, dass bei sämtlichen Planungen im Münchner Nordosten nur die überholten Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt werden. Aufgrund des Baus des Brennerbasistunnels und des Brenner-Nordzulaufs ist bereits jetzt absehbar, dass es zu einer massiv steigenden Belastung der Landeshauptstadt München mit Schienengüterverkehr kommen wird. Es ist deshalb eine umgehende Anpassung der Zugzahlen bei den laufenden Planungen sowie eine Verlagerung des Durchgangsgüterverkehrs erforderlich.

Summe	9.350	0	0	0	0	0	0	0	0	9.350
St.A.	9.350	0	0	0	0	0	0	0	0	9.350

4.2 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)			9.350.000 € von 2031 bis 2037
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			9.350.000 € von 2031 bis 2037
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

4.3. Nutzen

Der Nutzen, der nicht durch Kennzahlen beziffert werden kann, ergibt sich aus Ziffer 2.2 des Sachvortrags.

4.4 Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Baureferat und das Mobilitätsreferat haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. Die Stadtkämmerei hat der Beschlussvorlage nicht zugestimmt. Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist der Beschlussvorlage als Anlage 3 beigelegt.

Die Stadtkämmerei führt in ihrer Stellungnahme u.a. aus, dass die Landeshauptstadt München für den Ausbau der Güterverkehrsstrecke nicht zuständig sei und es sich somit bei den Maßnahmen weder um gesetzliche noch um vertragliche Verpflichtungen im kommunalrechtlichen Sinn für die Landeshauptstadt München handle.

Es wird daher weiter ausgeführt, dass vor „dem Hintergrund des beschlossenen Umsetzungskonzepts zur Reduzierung der investiven Ansätze auf 1,5 Mrd. € pro Jahr (Nr. 20-26 / V 13956) vom 24.07.2024 und der sich abzeichnenden schwierigen finanziellen Situation in den Folgejahren [...] die Stadtkämmerei der weiteren Belastung für den städtischen Haushalt durch zusätzliche freiwillige Aufgaben nicht zustimmen“ kann. „Mit Blick auf die mittelfristige Finanzplanung besteht keinerlei Finanzierungsspielraum für weitere Maßnahmen.“

Insoweit stünde die beantragte Haushaltsausweitung in jedem Fall bis zur Verabschiedung des Haushalts 2031 ff. unter Finanzierungsvorbehalt.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Es ist richtig, dass die Landeshauptstadt München für den Ausbau des Güterverkehrs nicht zuständig ist. Dies ist vielmehr eine Aufgabe des Bundes. Aufgabe der Landeshauptstadt München ist es allerdings das Gebiet der Landeshauptstadt München für die Bewohner*innen zu entwickeln und zu gestalten, um ihnen möglichst gute Lebensverhältnisse zu ermöglichen. Durch den Ausbau der Güterverkehrsstrecke ergibt sich nun die einmalige Gelegenheit das betroffene Stadtgebiet stadtgestalterisch aufzuwerten, insbesondere, da der Hüllgraben durch das Vorhaben in diesem Gebiet um- und offengelegt wird. Weiterhin wird auf Punkt 2.2 „Einhausung“ der Ausführungen der Referentin verwiesen, in welchem ausgeführt wurde, dass die Einhausung und Begrünung des Deckels der Einhausung positive Aspekte für das städtische Klima und den Artenschutz hat sowie für die Anwohner*innen ein Erholungsraum geschaffen werden kann.

Außerdem muss die Landeshauptstadt München die Kosten für den Deckelteil der Einhausung nicht allein tragen, sondern der Freistaat Bayern würde sich an diesen Kosten zur Hälfte beteiligen. Diesbezüglich ist zu beachten, dass die Landeshauptstadt München nur die hälftigen Kosten für die Herstellung des Deckels der Einhausung sowie die Kosten der Begrünung tragen muss. Die Planungskosten werden vollständig vom Bund übernommen und es werden auch keine zukünftigen Kosten für die Instandhaltung des Bauwerks fällig.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung empfiehlt daher den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Freistaat Bayern.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13 Bogenhausen, 14 Berg am Laim und 15 Trudering-Riem haben gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung ein Anhörungsrecht.

Da ein unaufschiebbarer Fall vorliegt, nachdem nach Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr noch im Jahr 2024 der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung erfolgen muss, war ein fristgerechte und rechtzeitige Einbindung der Bezirksausschüsse nicht möglich. Zur vorliegenden Beschlussvorlage wurden deshalb gemäß § 13 Abs. 2 Satz 3 der Bezirksausschuss-Satzung die Bezirksausschussvorsitzenden angehört. Eine rechtzeitig vorliegende Stellungnahme wird in der Sitzung, gegebenenfalls mittels Hinweisblatt, bekanntgegeben. Auf die Möglichkeit der Beantragung eines Rede-rechts im Stadtrat wird hingewiesen.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13 Bogenhausen, 14 Berg am Laim und 15 - Trudering-Riem haben Abdruck der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Kainz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

8. Die Stadtkämmerei wird beauftragt die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen.
9. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem am 30.11.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
10. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. **Beschluss**

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. **Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (1x)
3. An die Bezirksausschüsse 13, 14 und 15
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
6. An das Mobilitätsreferat
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/1
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

12. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/12

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

Wortmeldungsbeitrag zur Bürgerversammlung, Stadtbezirk Trudering am 30.11.2023

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger, sehr geehrte Mitglieder des BA und Vertreter der Stadt München.

Ich möchte mich kurz vorstellen, mein Name ist [REDACTED] und ich komme aus der [REDACTED] in Kirchtrudering.

Das ist dort an der Truderinger Kurve wo Herr Markus Blume bei der letzten Ortsbegehung gesagt hat: (ich zitiere) "Da fahren ja die Güterzüge buchstäblich über die Terasse" (Zitatende)

Genau hier würden nach den Vorstellungen der Bahn etwa 10m von den Häusern entfernt, ca.400 Güterzüge/ Tg ,also ca. alle 3einhalb Min mit einer Gesamtlänge von 750m und einem Gesamtgewicht von über 1900t mit 100km/h durch die städtischen Wohngebiete rasen.

Das ist unvorstellbar !!!

Die Bahn hat jetzt deswegen im November letzten Jahres Messungen zur Erschütterungs- u. Lärmemmission unmittelbar bei den Betroffenen an mehreren Stellen durchgeführt, bis heute warten wir jedoch auf die Bekanntgabe der Meßergebnisse. Die Kommunikation mit Bürgern ist nicht die Stärke der Bahn. Es wird nur kommuniziert was ihr nützt. Dabei wäre es so einfach bei Projekten dieser Größenordnung die Bürger und Anwohner mitzunehmen. Unsere Bürgerinitiative kämpft jetzt seit 5 Jahren dafür.

Diese Messungen wären im Übrigen überflüssig, wäre die Bahn dem Vorschlag der Initiative gefolgt.

Die Vorschlagsvariante B2 der Bürgerinitiative führt mit ausreichend Abstand an den betroffenen Wohngebieten vorbei und wäre auch realisierbar.

Jedoch gibt es dabei ein kleines Hindernis und das ist die KFZ-Verwahrstelle. Sie verhindert die Streckenführung der B2 Variante und müsste verlegt werden. Daran scheitert im Moment ein zukunftsweisender Vorschlag, der für alle Beteiligten die beste Lösung wäre.

Wir kämpfen weiterhin für die Verlegung der Verwahrstelle und unsere B2- Variante und bitten deshalb noch einmal eindringlich die Vertreter der Stadt München ihren politischen Einfluss, über die Parteigrenzen hinweg, geltend zu machen um die Gesundheit ihrer Bürgerinnen u. Bürger zu schützen. Der BA ist bestens über diese Angelegenheit informiert und auch auf unserer Seite.

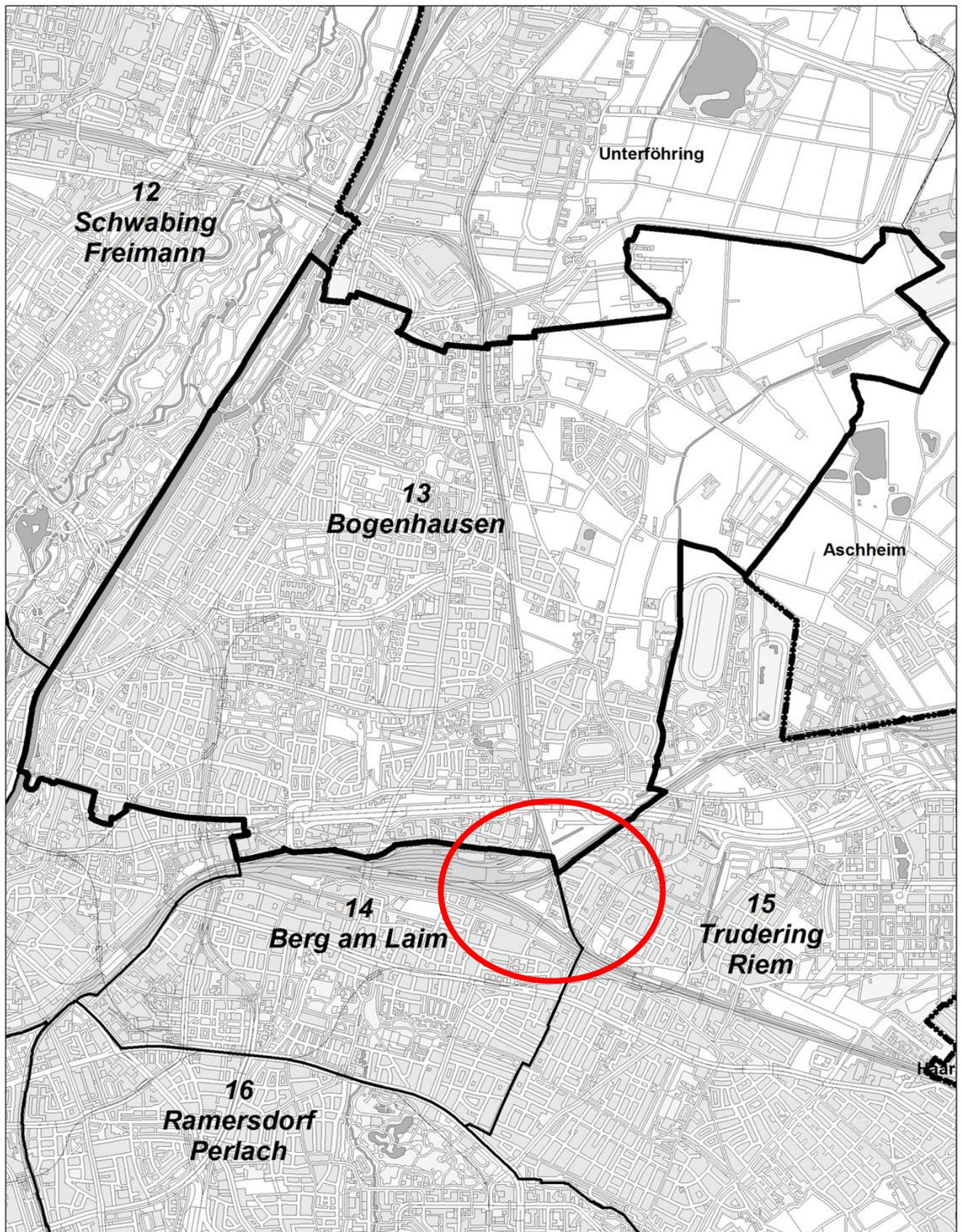
Frei nach dem Zitat von Erich Kästner "es gibt nichts Gutes, außer man tut es "

Vielen Dank

[REDACTED] im Namen der Anwohner TDKS-Info

Übersichtsplan

Stadtbezirk 13



Quelle: Landeshauptstadt München
Truderinger und Dagfingerring sowie
zweigleisiger Ausbau Trudering-Dagfingerring

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/12

Datum: 12.09.2024



Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei

Tel.: +49 (89) [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Investitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21

**Brenner-Nordzulauf in München /Transeuropäische Netze - Daglfinger Kurve,
Truderinger Kurve sowie zweigleisiger Ausbau Trudering-Daglfing**

Kfz-Verwahrstelle und Einhausung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14130

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.10.2024 (VB)
Öffentliche Sitzung

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Die Stadtkämmerei kann der vorgelegten Beschlussvorlage in der vorliegenden Fassung nicht zustimmen.

Bei den vorgesehenen Maßnahmen handelt es sich weder um gesetzliche noch um vertragliche Verpflichtungen im kommunalrechtlichen Sinn. Für den Ausbau der Güterverkehrstrecke ist die Landeshauptstadt München nicht zuständig. Mit dieser Beschlussvorlage sollen bereits zum jetzigen Zeitpunkt Haushaltsmittel für die Jahre ab 2031ff. in Höhe von 9,350 Mio. € gebunden werden.

Vor dem Hintergrund des beschlossenen Umsetzungskonzepts zur Reduzierung der investiven Ansätze auf 1,5 Mrd. € pro Jahr (Nr. 20-26 / V 13956) vom 24.07.2024 und der sich abzeichnenden schwierigen finanziellen Situation in den Folgejahren kann die Stadtkämmerei der weiteren Belastung für den städtischen Haushalt durch zusätzliche freiwillige Aufgaben nicht zustimmen. Mit Blick auf die mittelfristige Finanzplanung besteht keinerlei Finanzierungsspielraum für weitere Maßnahmen.

Insoweit stünde die beantragte Haushaltsausweitung in jedem Fall bis zur Verabschiedung des Haushalts 2031 ff. unter Finanzierungsvorbehalt.

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

gezeichnet

[REDACTED]