



Landeshauptstadt München, Direktorium
D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung, Bereich Recht, Verwaltung
Arbeitsfeld Infrastruktur/Verkehr

PLAN-HAI/11-1

Vorsitzender
Stefan Ziegler

Privat:
Telefon: 0172/ 894 33 34
Telefax: (089) 4 39 87 115
E-Mail: ba@ziegler-muc.de

Geschäftsstelle Ost:
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon: (089) 233 - 61490
Telefax: (089) 233 - 989 61490
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 05.10.2020

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
9.1.5 - 10/20

Variantenvergleich Truderinger Kurve und Truderinger Spange
Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und
Mobilitätsausschuss am 07.10.2020 (VB)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Frau Prof. Dr. Merk,
sehr geehrte Damen und Herren Stadträte,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

auch wenn die Anhörungsfrist zu dem o.g. Beschlussentwurf sehr kurz war, gebe ich für den BA15 vorab die nachfolgende Stellungnahme ab:

Der BA 15 begrüßt grundsätzlich die Haltung der Stadt München, den Zeitpunkt für eine Entscheidung zu den Varianten der Truderinger Kurve und der Truderinger Spange hinauszuschieben, um weitere Klärungen vornehmen zu können.

Auch wenn dem Vernehmen nach, die Entscheidung des BMVI bereits gefallen ist, ist diese nicht unumstößlich und umso mehr eine Beteiligung der Bürger und der betroffenen Kommune erforderlich.

Ein Projekt dieser Größenordnung, mit dessen Fertigstellung ohnehin nicht in den nächsten drei Jahren gerechnet werden kann, muss auf der Basis der Verkehrszahlen von 2050 geplant werden und kann nicht – wie derzeit – auf veraltete Grundlagen gestützt werden.

Die Bahn will groß denken, die Bundesrepublik Deutschland, die Republiken Österreich und Italien haben sich verständigt, den Güterverkehr auf der Straße zu verringern und sind dabei, dafür extra einen Tunnel durch die Alpen zu graben.

Und was passiert in München? Nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels (BBT) soll der gesamte nordeuropäische Güterverkehr, der mit München nichts zu tun hat, mit 100 km/h durch Bogenhausen, Dagfing und Trudering gepresst werden.

Der BA 15 und die CSU-Stadtratsfraktion haben eine Machbarkeitsstudie gefordert, nach der geprüft werden soll, ob der Bahnverkehr, der weder seinen Quell- noch Zielort in München hat, über eine Umgehungsstrasse entlang der A99 geführt werden kann. Der BA 15 hält an dieser Forderung fest und fordert alle Entscheidungsträger bei Stadt, Freistaat und Bund auf, den Ansatz umgehend durch eine Machbarkeitsstudie aufzugreifen.

Dabei muss der bauingenieurtechnischen Kreativität freien Lauf gelassen werden. Aus Sicht des BA 15 kann die Trasse in Teilbereichen aufgeständert und in anderen Teilbereichen in existierende seitliche Lärmschutzwälle unter Verwendung von Galerien integriert werden.

Der Lösungsansatz im Bundesverkehrswegeplan 2030, den gewaltigen langfristigen Schienenverkehrszuwachs nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels (BBT) durch die "alten Schläuche" des vor fast einem Jahrhundert konzipierten Münchner Bahnsystems zu pressen, ist aus Sicht des BA 15 vollkommen falsch. Allein schon deshalb, weil der von Stadt und Freistaat mittelfristig angestrebte S-Bahn-Betrieb auf dem Nordring mit Ast nach Trudering durch die ausschließliche Nutzung durch Güterzüge vollständig kannibalisiert würde. Auch die Aussicht, dass bis zu 6 Meter hohe Lärmschutzwände kilometerlang das innerstädtische Ortsbild prägen sollen, spricht gegen den derzeitigen Lösungsansatz.

Auch widerspricht dieser Ansatz den Zielen des von der Bundesregierung in diesem Jahr aufgelegten »Masterplan Schienenverkehr«¹. Unter Punkt 4 (S. 35): „Lärm und Klimaschutz vorantreiben“ weist der Plan trotz technischer Fortschritte bei der Lärmverringerung der Züge (z.B. Bremsen) explizit auf die Schwierigkeiten der Vereinbarkeit vom Ziel der Stärkung des Schienenverkehrs gegenüber der Straße und gleichzeitigem Klima- und Gesundheitsschutz, u.a. nach Schutzzielen der WHO von 2018, hin.

Die im Vortrag der Referentin formulierte Kritik an der mangelnden Bürgerbeteiligung durch die Vorhabensträger stellt keine wirklich überzeugende Begründung für das eigentliche Problem dar: ein schlechter Lösungsansatz wird auch durch eine perfekte Bürgerbeteiligung in der Sache nicht besser!

Was den konkreten Variantenvergleich betrifft, spricht sich der BA klar für eine Trassenbündelung im Sinne der Bewohnervarianten B1 und B2 und gegen die Trasse A0 aus, um den Bahnverkehr weg von der bestehenden Wohnbebauung zu bekommen.

Soweit eine Trassenführung durch das Gebiet der LH München und insbesondere den Stadtbezirk 15 erfolgen und damit für die nächsten Jahrzehnte ertüchtigt werden muss, fordert der BA 15 aus der Kombination von Abstand halten und baulichen Lärmschutzmaßnahmen einen bestmöglichen Anwohnerschutz entsprechend dem zum Bauzeitpunkt verfügbaren Stand der Technik. Ein Minimalschutz der Anwohnerschaft ist nicht hinnehmbar.

Soweit die vorliegenden Planungsvarianten in teils sehr wertvolle Vegetationsflächen eingreifen, fordert der BA 15 frühzeitig (Ausgleichs-)Maßnahmen im gesamten Planungsgebiet einzuplanen, um die negativen Auswirkungen durch die Baumaßnahmen möglichst umweltverträglich zu kompensieren.

Hinsichtlich der nicht im Besitz des Bundes befindlichen Grundstücke der Kfz-Verwahrstelle und weiterer Privateigentümer wird die DB Netz AG aufgefordert, auf die IMBY (Immobilien Freistaat Bayern) und die Privateigentümer zuzugehen und die Bereitschaft zur Veräußerung oder einen Grundstückstausch abzufragen. Von der IMBY ist zu hören, dass diesbezüglich keine Gespräche stattgefunden haben, ein Grundstückstausch aber durchaus in Betracht gezo-

¹ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile

gen werden kann und die privaten Grundbesitzer sind – dem Vernehmen nach – gegen einen angemessenen Kaufpreis zur Veräußerung der Flächen bereit. Wodurch hier eine Verzögerung um bis zu zehn Jahre ausgelöst werden soll, ist dem BA 15 nicht begreiflich; es steht zu vermuten, dass mit dieser Annahme die Bürgervariante im Vergleich zur Amtsvariante belastet werden soll.

Aus Sicht des BA 15 ist in jedem Fall darauf hinzuwirken, dass die Trennung der Trassen von Truderinger Spange und Kurve aufgelöst und im Rahmen einer der Bürgervarianten zusammen gelegt werden, wobei der Variante B2 der Vorzug zu geben ist, da diese den ohnehin stark belasteten Anwohnern der Bahnstrecke den größtmöglichen Schutz bietet.

Der BA 15 fordert daher, den Antrag der Referentin wie folgt zu ändern:

Tz. 2 wird um die Forderung ergänzt, dass durch den Freistaat Bayern und die LH München eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung entlang der A99 in Auftrag gegeben wird und dass der Variantenvergleich unvoreingenommen unter realistischen Bedingungen und der Annahme der Möglichkeit des kurzfristigen Erwerbs der notwendigen Flächen um die Kfz-Verwahrstelle durchgeführt wird.

Tz. 5 neu:

Das RGU wird beauftragt, im Planungsgebiet Untersuchungen durchzuführen, welche Maßnahmen möglich sind, um die negativen Auswirkungen durch die Baumaßnahmen möglichst umweltverträglich zu kompensieren und damit in diesem Gleisdreieck langfristig hochwertige, vernetzte und dauerhafte Biotopstrukturen entstehen können.

Tz. 5, 6 und 7 werden Tz. 6, 7 und 8.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stefan Ziegler
Vorsitzender