

Antrag zu 2.2.2 und 2.2.13

München, im November 2019

Truderinger/Daglfinger Kurven und viergleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Zamdorf bis Johanneskirchen: Daten beschaffen, aus einem Guss planen, Anwohnerschutz gewährleisten!

Antrag:

Der Bezirksausschuss Bogenhausen fordert die Landeshauptstadt München auf, alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen, um die Münchner Interessen beim viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Zamdorf und Johanneskirchen und bei der Planung der Daglfinger und Truderinger Kurven gegenüber dem Bund und der DB Netz AG klar zu stellen. Dabei ist davon auszugehen, dass die vom zuständigen Referat für Stadtplanung und Bauordnung formulierte Zielsetzung, „den Bahnknoten München grundsätzlich vom überregionalen Güterverkehr zu entlasten“, längst von neuen bundesgesetzlichen Vorgaben überholt ist. Diese Tatsache möge auch die Landeshauptstadt München endlich zur Kenntnis nehmen. Daher fordert der Bezirksausschuss Bogenhausen insbesondere:

1. Die Landeshauptstadt München möge die DB Netz AG auffordern, ihr die der Planung zugrundeliegenden Güterverkehrsprognosen für die Planungshorizonte 2030 und 2050 für die genannten Streckenabschnitte sowie die sich durch den Brennerbasistunnel zusätzlich ergebenden prognostizierten Verkehre vollständig zur Verfügung zu stellen.
2. Die Landeshauptstadt München gewährleistet gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine frühzeitige, transparente und umfassende Bürgerinformation und etabliert eine zentrale, städtische Koordinierungsstelle für die verschiedenen Bauprojekte im Rahmen des „Bahnknoten München“, die sowohl als Interessenvertretung der Stadt gegenüber Bahn und Bund, als auch als Informationsstelle für die Bürgerinnen und Bürger dient.

3. Die Landeshauptstadt München untersucht die Auswirkungen des massiv steigenden Güterverkehrs auf den Personennahverkehr und -regionalverkehr. Insbesondere möge sie untersuchen, ob in allen betroffenen Streckenabschnitten durch die Ausweitung des Güterverkehrs noch hinreichend Kapazitäten für einen modernen und pünktlichen Personenverkehr mit schnelleren Takten gerade zum Münchner Flughafen gewährleistet werden können.
4. Die neuen Gleistrassen im Bereich der Truderinger und der Daglfinger Kurven sind niveaugleich fortzuführen, sodass die Troglage in der Höhe gehalten und in ein künftiges Tunnelbauwerk im Bereich des Streckenabschnitts Zamdorf-Johanneskirchen überführt werden kann. Die Landeshauptstadt München wirkt als Planungsvertragspartner der DB Netz AG darauf hin, dass beide Projektabschnitte (Truderinger/Daglfinger Kurve und der viergleisig auszubauende Streckenabschnitt) nicht singular betrachtet werden, sondern endlich eine gesamtplanerische Lösung erarbeitet und realisiert wird.
5. Nachdem das Planungsreferat es nicht zeitnah geschafft hat, für das Thema „Bahnknoten München“ zufriedenstellende Lösungen und Schritte herbeizuführen, möge der Oberbürgermeister das für die SWM zuständige Referat für Arbeit und Wirtschaft beauftragen, das bei Bahnthemen ebenfalls über große Erfahrung verfügt.

Begründung:

Beim genauen Lesen der Beschlussvorlage des Planungsreferats vom 07.11.2019 fällt auf, dass die abstrakten Planungsgrundlagen der Deutschen Bahn so gut wie nicht behandelt werden. Auch die Tatsache, dass der Bund im neuen Bundesverkehrswegeplan die Umfahrung Münchens zurückstuft und die Abwicklung des Güterverkehrs durch den Brennerbasistunnel über München sogar als vordringlich bewertet, nimmt im Referat offenbar niemand zur Kenntnis. Es beschäftigt sich lieber mit kleinteiligen Themen, wie oberirdischen Fuß- und Radwegebeziehungen sowie Straßenanbindungen, die als absolut nachrangig angesehen werden müssen.

Fakt ist aber, dass die Ertüchtigung des Bahnknotens München, inklusive der beiden Bogenhausen betreffenden Projekte Truderinger und Daglfinger Kurve und viergleisiger Ausbau im Streckenabschnitt Zamdorf bis Johanneskirchen, eine massive Steigerung im Bereich des Güterverkehrs erwarten lässt.

In der Sitzungsvorlage 14-20 / V 15609 verweist das Referat für Stadtplanung im Hinblick auf die Truderinger und Daglfinger Kurve immer wieder darauf, dass die Einflussmöglichkeiten der Landeshauptstadt München bei Projekten der Deutschen Bahn begrenzt seien. Um Anwohnerinnen und Anwohner vor den Folgen der Zunahme des Bahnverkehrs (Lärm, Erschütterungen) zu schützen, muss die Stadt endlich wirksam die Interessen der Bürger Münchens vertreten.

Insbesondere müssen die genannten Vorhaben endlich gemeinsam betrachtet werden, um sinnvolle Lösungen gerade auch für den Bereich der Schnittstellen zwischen den Bauvorhaben zu finden und die Zeitabläufe aufeinander abzustimmen. Dabei ist weiterhin von der Beschlusslage des Stadtrats auszugehen, im Streckenabschnitt Zamdorf bis Johanneskirchen im Rahmen des viergleisigen Ausbaus eine Tunnellösung zu realisieren. Auch sind unbedingt die Auswirkungen des steigenden Güterverkehrs auf die Kapazitäten im Personenverkehr darzustellen, um städtische Planungen für einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs darauf abzustimmen. Dies ist aber nicht ohne eine valide Grundlage auf Grundlage der aktuell den Planungen zugrundeliegenden Zahlen der DB Netz AG zu bewerkstelligen.

Xaver Finkenzeller
Fraktionssprecher

Initiative:

Robert Brannekämper
1. Stellv. BA-Vorsitzender

Ulrich Tetzner
2. Stellv. BA-Vorsitzender