

Petition an den Deutschen Bundestag

Antrag:

1. Der Bundestag möge seinen Beschluss zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze (BT-Drs 18-7365)¹ umsetzen, indem er in München einen Tunnel zwischen Daglfing und Johanneskirchen beschließt.
2. Die dazu erforderliche parlamentarische Befassung ist spätestens zusammen mit der Befassung zum Brennernordzulauf durchzuführen.

Begründung

Auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) plant die Deutsche Bahn AG (Bahn) das Projekt *Knoten München*², aufgeteilt in mehrere Unterprojekte, u.a. den *viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen*³.

Unter Berücksichtigung von üblichen Zeiten für:

- die Fertigstellung der Planungsunterlagen,
- die Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt und
- die darauffolgenden Bauphase

ist eine Fertigstellung vor Mitte der 2040er Jahre kaum denkbar. Ebenso wird der Brennernordzulauf frühestens in den 2040er Jahren in Betrieb gehen⁴. Voraussichtlich wird Daglfing-Johanneskirchen dann zur meistbefahrenen Güterzugstrecke Deutschlands, siehe Berechnungen in Anlage 1. Wesentliche Ursache hierfür ist die Fertigstellung des Brennerbasistunnels/ Brennernordzulaufs. Zu den Zügen durch den Brennerbasistunnel kommen noch weitere Güterzüge durch die schon bestehende Verbindung Salzburg-Rosenheim und über die bis dahin fertiggestellte Daglfinger Kurve⁵ hinzu. Über die Strecke Daglfing-Johanneskirchen werden zwei Transeuropäische Güterzugkorridore geleitet:

- 1) Skandinavien-Mittelmeer über den Brenner und
- 2) dem Rhein-Donau-Korridor über Wien⁶.

Die Bahn darf laut eigener Aussage rechtlich nicht mit den vorhersehbaren -und beim Brennernordzulauf auch herangezogenen- Szenarien für 2050 planen, sondern müsse die Zahlen für 2030 zugrunde legen⁷. Damit rechnet man mit Zahlen, welche die Realität nach Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus zwischen Daglfing-Johanneskirchen nicht annähernd abbilden, da der komplette Brennerbasistunneleffekt nicht berücksichtigt wird. Schon damit errechnete die Bahn, dass die Lärmgrenzwerte bei 1570 Wohneinheiten

¹ <https://dip.bundestag.de/vorgang/menschen-und-umweltgerechte-realisation-europ%C3%A4ischer-schienennetze/71924>

² https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-005-V01/K-005-V01.html

³ <https://www.bahnausbau-muenchen.de/projekt.html?PID=46>

⁴ <https://www.bundestag.de/resource/blob/1011672/206586fea670b7cab9bd7698cdd5be15/20-15-299-A-Mueller.pdf>

⁵ <https://www.bahnausbau-muenchen.de/projekt.html?PID=23>

⁶ https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/9729880/5ee1c5751e99792acc03f7e41be3a790/Broschuere_RFC-Rhine-Danube-data.pdf

⁷ <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/5993994>

überschritten werden, trotz sechs Meter hohen Lärmschutzwänden⁸. Mit korrekten Annahmen zu den Zugzahlen wären wohl mehrere tausend Wohneinheiten betroffen.

Genau für solche Fälle wurde der Beschluss zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze vom Bundestag gefasst – im Jahr 2016 sollte gerade nicht nur ein Einzelfall (Rheintalbahn)⁹ entschieden werden, sondern es wurde ein weiterer Beschluss gefasst, in welchen zukünftigen Fällen der Bundestag übergesetzlichen Schutz beschließen kann¹⁰.

Es wird bis 2050, dem geplanten Ende des Ausbaus der transeuropäischen Netze, voraussichtlich keine andere Einzelmaßnahme geben, welche den Zugverkehr so beeinflusst wie der Brennerbasistunnel. Der Großteil der Güterzüge, die vom Brennerbasistunnel kommen, werden die Strecke Daglfing – Johanneskirchen befahren¹¹.

Nur eine Tunnellösung kann die Probleme dieses gigantischen Schienengüterverkehrs durch München nachhaltig lösen und Projektverzögerungen vermeiden.

Eine ebenerdige Lösung würde auf Jahrzehnte bis Jahrhunderte München durch eine Lärmschutzwand teilen. Trotz der bis zu sechs Meter hohen Lärmschutzwände werden die Grenzwerte nicht einzuhalten sein, und zwar auf der gesamten Länge der Strecke Daglfing-Johanneskirchen. Die Wohnviertel würden auseinandergerissen, Fußgänger müssten durch lange Unterführungen, während man bisher einfach zu Fuß auf die andere Seite ging, der geplante Radschnellweg¹² müsste in Schleifen geführt werden oder Radfahrer müssten eine Steigung von 8% bewältigen. Die ebenerdige Trasse mit vier geschachtelten Lärmschutzwänden (mit bis zu sechs Metern Höhe) wäre für viele Tiere kaum überwindbar und würde die Frischluftzufuhr im Münchener Osten behindern.

Durch einen Tunnelbau würden diese Probleme vermieden und zusätzlich entstünde eine wertvolle oberirdische Grünfläche, die von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden kann.

In ihrer Grobvariantenuntersuchung kam die Bahn zum Ergebnis, dass auch bei Ausblendung der Kosten die ebenerdige Variante qualitativ mit der Tunnellösung vergleichbar sei¹³. Das Hauptargument für die ebenerdige Variante war hierbei die kürzere Bauzeit gegenüber der Tunnelvariante. Hierbei wurde jedoch nicht berücksichtigt, dass bei der ebenerdigen Variante ein deutlich höherer Planungs- und Abstimmungsaufwand erforderlich ist¹⁴, weil die bestehenden Straßenführungen geändert werden müssen. Ferner ist -im Gegensatz zur Tunnelvariante- bei der ebenerdigen Variante mit Klagen der betroffenen Anwohner und der Landeshauptstadt München zu rechnen, insbesondere da mit unzutreffenden Zugzahlen gerechnet wurde (siehe oben, Planzahlen 2030 anstatt Szenarien für 2050). Selbst ohne Klagen der Anwohner/ Landeshauptstadt wäre eine Umplanung der Lärmschutzmaßnahmen spätestens dann erforderlich, wenn die Planzahlen

⁸ https://www.daglfing-johanneskirchen.de/files/img/Grafiken/Bahn_Grafiken_Website_DAJO_Teil2_17_6b-1.jpg

⁹ <https://dserver.bundestag.de/btd/18/073/1807364.pdf>

¹⁰ <https://dserver.bundestag.de/btd/18/073/1807365.pdf> - <https://dip.bundestag.de/vorgang/menschen-und-umweltgerechte-realisation-europ%C3%A4ischer-schienennetze/71924>

¹¹ Hierzu ausführlich Anlage 1 zu dieser Petition

¹² <https://muenchenunterwegs.de/content/1387/download/kurzfassung-rsv-munchen-markt-schwaben.pdf>

¹³ https://www.daglfing-johanneskirchen.de/files/doc/DB_Netz_AG_Abschlussbericht_Uni_Innsbruck_2020.pdf

¹⁴ <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/4958088>

des BVWP aktualisiert werden. Es ist daher absehbar, dass mit dem Bau der ebenerdigen Lösung später als mit der Tunnelvariante begonnen werden kann.

Eine ebenerdige Lösung würde eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Projekten mit geringeren Zugzahlen, weniger Anwohnern und dennoch längeren Tunnelstrecken darstellen.

Die Landeshauptstadt München hat bereits signalisiert, sich an den Mehrkosten für den Tunnel zu beteiligen. Ferner könnten EU-Fördermittel (CEF2¹⁵) beantragt werden. Weitere Ideen zur Finanzierung sind im Anlage 2 skizziert.

Aus Gründen der Effizienz, der Gleichbehandlung zum Brennernordzulauf und dem Umstand, dass die Planung für die Strecke Daglfing-Johanneskirchen schon weiter fortgeschritten ist als für den Brennernordzulauf, sollte die parlamentarische Befassung spätestens zusammen mit dem Brennernordzulauf erfolgen.

Zeitkritische Schritte wie die Antragstellung auf EU-Fördermittel und die Bildung eines Projektbeirats sollten unverzüglich angegangen werden.

Der Bundestag wird hiermit aufgefordert, seinen Beschluss zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze umzusetzen, indem er die Mehrkosten eines Tunnels zwischen Daglfing und Johanneskirchen mitfinanziert.

Anlagen:

Anlage 1 (Zugzahl - Berechnung)

Anlage 2 (Finanzierungsvorschläge)

¹⁵ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze-antragstellung-cef2.html>