

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

Offener Brief zum Bahnknoten München – nur per Email

An: Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr
Tarek Al-Wazir, Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Markus von Glasenapp, DB InfraGO, Projektleiter DTK

Kopie an:

Bundesministerium für Verkehr (BMV):

Astrid Mohn, Eisenbahnpolitik, -recht und -verwaltung, Innovation, Technik
Thiemo Disl, Technik, Betrieb, Lärm und Umwelt
Ulrich Lange, parlam. Staatssekretär

Umweltbundesamt (UBA):

René Weinandy (Leiter des Fachgebietes „Lärminderung im Verkehr“)

Bundestag (MdB):

Wolfgang Stefinger, Wahlkreis München-Ost
Sebastian Roloff, Wahlkreis München-Süd
Ruppert Stüwe, Berichterstatter Petition 173674
Ina Latendorf, Berichterstatterin Petition 173674

Deutsche Bahn:

Heiko Büttner Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn in Bayern.
Gerd Matschke, DB InfraGO, Leiter der Infrastrukturprojekte Süd,
Michael Hatzel, DB InfraGO, Leiter Neu- und Ausbauprojekte Knoten München

Landeshauptstadt München (LHM)

Dominik Kraus, Oberbürgermeister
Till Vagedes, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Freistaat Bayern

Christian Bernreiter, Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, MdBR
Markus Blume, Staatsminister für Wissenschaft und Kunst, MdBR
Robert Brannekämper, MdL Stimmkreis Bogenhausen, BA 13

Bezirksausschuss 13 Bogenhausen

Florian Ring, Vorsitzender
Karin Vetterle, stellvertretende Vorsitzende

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

Sehr geehrter Herr Minister Schnieder,
sehr geehrter Herr Al-Wazir,
sehr geehrter Herr von Glasenapp,

am 22. April 2026 hat eine [Informationsveranstaltung](#) zum Thema Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK) unter der Leitung von Herrn von Glasenapp stattgefunden.

Ein zentraler Baustein der Lösung ist die **Einhausung** der Truderinger Spange südlich der Autobahn A94, wodurch Lärmemissionen deutlich verringert werden. Unser Dank geht an die DB InfraGO für den Vorschlag und die Ausarbeitung und an die bayerische Staatsregierung und die Landeshauptstadt München (LHM) für die **Übernahme der Mehrkosten**.

Kritisch sehen wir dagegen den Bereich nördlich der A94 bis zur Daglfinger Straße. Hier gibt es eine **Überlappung** zwischen DTK und dem viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen (D-J).

Von den drei Varianten der Grobvariantenuntersuchung Daglfing-Johanneskirchen

- (1) Ebenerdig
- (2) Trog
- (3) Tunnel

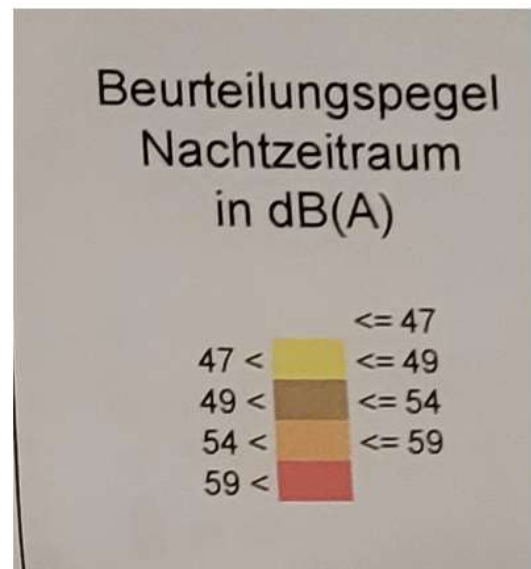
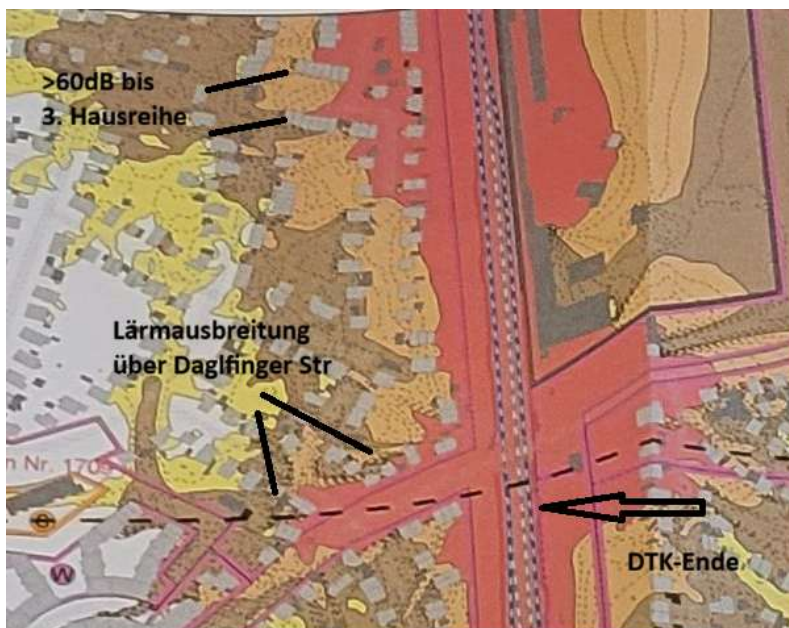
wurden zwei weitergeplant – die ebenerdige Variante als Vorzugsvariante des BMV, und die Tunnelvariante als Vorzugsvariante der Landeshauptstadt München (LHM) und Anwohner. Die LHM hat dabei die **Feinplanung des Tunnels Daglfing-Johanneskirchen** finanziert.

Im Bereich der Überlappung sind die DTK-Planungen mit den D-J-Planungen inkompatibel – z.B. enthält die DTK-Planung keine Verlegung des Bahnhofs Daglfing. Neben der Verschwendung von Steuergeldern durch doppelte Planung sehen wir ein noch größeres Problem in der dadurch entstandenen Möglichkeit, die **DTK ohne den viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen in Betrieb zu nehmen**.

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

Die bei der Veranstaltung lose ausgelegten Lärmkarten zeigen am Kartenrand das Szenario DTK ohne Ausbau Daglfing-Johanneskirchen (D-J). In den roten Bereichen übersteigt der Lärm 60dB nachts, teilweise bis in die 3. Häuserreihe, an der Daglfinger Straße sogar noch weiter. Leider fehlen weitere Farben für noch höhere Pegel. Man kann aber vermuten, dass in der ersten Reihe teilweise 70dB nachts überschritten werden. Es ist ferner anzunehmen, dass die Situation im weiteren Verlauf bis Johanneskirchen ähnlich aussieht.



Die früher gemachten **Beschwichtigungen** der DB, es würden alle Lärmschutzgrenzwerte eingehalten, haben sich mit dem Vorliegen der Lärmkarten als vollkommen **unrichtig** herausgestellt. Wir fordern hiermit eine **Gegendarstellung** gegenüber Anwohnern und LHM, da andernfalls die frühe Bürgerbeteiligung so mangelbehaftet wäre, dass die Genehmigung darüber angegriffen werden kann.

Beispielsweise findet sich folgender Auszug in <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/5925146> „Im 16. Bundesimmissionsschutzgesetz sind genaue Grenzwerte für den Schallschutz festgelegt, die von der DB eingehalten werden.“ Ähnliche Aussagen erfolgten in früheren Informationsveranstaltungen.

Im Fall DTK ohne D-J würden ferner die beschränkten Bahnübergänge Daglfing und Engelschalking durch die hohe Zugfrequenz unpassierbar.

Aufgrund (a) der dreijährigen Pause bei den Planungen D-J, (b) der Drohung der LHM gegen eine ebenerdige Lösung zu klagen, (c) der Neuorientierung der Bahnpolitik auf Erhalt vor Ausbau und (d) den fehlenden Anstrengungen, sich auf eine Tunnelfinanzierung zu einigen, halten wir ein **jahrzehntelanges Szenario DTK ohne D-J für sehr realistisch.**

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

Schon beim Ansatz der Zugzahlen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 ergeben sich nächtliche Lärmzustände, in denen analog zur Entscheidung [BVerwG 3 A 5.15](#) (insbesondere Rn 35-42) die Anwohner **enteignet** werden müssen. Im Urteil muss die Enteignung gemäß Rn 42 in den **Planfeststellungsbeschluss** aufgenommen werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) zu einer massiven weiteren Erhöhung der Zugzahlen führen wird ([BCP-Studie](#), bis zu 459 Güterzüge an der Grenze DE-AT; durch weitere Einmündungen noch mehr Züge im München) und damit eine Zunahme des Lärms führen wird. In der ersten Reihe dürften **Pegel weit über 70dB nachts** auftauchen.

Wir fordern daher

- Entweder einen **Verzicht der Nutzung** der Daglfinger Kurve und des zweiten Gleises der Truderinger Spange **bis zur Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus D-J** festzuschreiben
- Alternativ die notwendigen **Enteignungen in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen** und beim Vorliegen der Bedarfsplanüberprüfung anzupassen.
- Ferner sollten DTK und D-J in die **parlamentarische Befassung** zum Brennernordzulauf aufgenommen werden.

Vorsorglich möchten wir betonen:

- Es sei dahingestellt, ob der Ansatz, nur den Lärm zu berücksichtigen, welcher von der ausgebauten Strecke ausgeht, für das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) richtig ist. Jedenfalls kann das BImSchG nicht die Garantien auf Gesundheit und Eigentum in der Verfassung aushebeln.
- Ein mögliches Argument, die Zugzahlen seien ohne Ausbau D-J nicht realisierbar, wäre im Widerspruch zum stets vorgetragenen Mantra, man müsse immer mit den BVWP-Zahlen rechnen. Faktisch wären nachts die Zugzahlen der S-Bahn so gering, dass man deren Gleise nutzen könnte - der nächtliche Lärm wäre also auch ohne viergleisigen Ausbau ähnlich hoch.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit auch auf die [Petition 173674](#) hinweisen.

Die Strecke Karlsruhe-Basel erhält per Bundestagsentscheidung [BT-Drs. 18-7364](#) einen übergesetzlichen Lärmschutz; diese Entscheidung wurde für transeuropäische Netze mit [BT-Drs. 18-7365](#) verallgemeinert.

Das Beratungsprotokoll enthält die folgenden Wortlaute:

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

*„sechs Korridore von insgesamt neun TEN-Strecken durchkreuzen unser Land. Es muss doch in unser aller Interesse sein, diese Strecken einerseits auszubauen, andererseits aber **die unmittelbar Betroffenen nicht mit dem verstärkten Verkehrslärm alleinzulassen.**“*

...

*„Wir nehmen das, was heute für das Rheintal beschlossen wird, als **Blaupause**. Wir als Abgeordnete des Bundestages wollen, dass bundesweit auch andere Menschen, die ebenfalls an Güterschwerertrassen wohnen, nach diesem Vorbild – natürlich mit Beteiligung der dortigen Länder – künftig mehr Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus erreichen können.“*

Und der Beschluss lautete:

- 1. in Fällen **besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes**, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungs-fähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren **Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen** besonders zu berücksichtigen;*
- 2. aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall **konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren**, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können;*
- 3. dabei können künftig die Grundsätze und Maßstäbe zur Anwendung kommen, die durch den Projektbeirat Rheintalbahn gesetzt worden sind. Dies gilt zum Beispiel hinsichtlich der **Form der Zusammenarbeit von Bund, Land, regionalen Vertretern, Bürgerinitiativen und Bahn im Projektbeirat** und hinsichtlich der Bewertungsmaßstäbe für einen umwelt- und menschengerechten Ausbau, die jeweils im Einzelfall begründete alternative Trassierungen und andere über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehende Maßnahmen des Lärmschutzes zulassen können, um Mehrkosten durch nachträgliche Umplanungen und lange Verfahrensdauern zu vermeiden und um eine unverzügliche Umsetzung zu erreichen;*

Gleich zwei der sechs transeuropäischen Korridore in Deutschland sollen die Strecke Daglfing-Johanneskirchen nutzen, dieses Kriterium ist also mehr als erfüllt. Außerdem ist die Anwohnerdichte in München höher. Eine Zusammenarbeit von Bund, dem Freistaat und der LHM liegt ebenso vor, siehe Finanzierung der Einhausung und Finanzierung der Tunnelplanung.

Nach unserer Einschätzung wäre eine Tunnellösung nicht übergesetzlich. Bei Vorliegen der neuen Zugzahlen inklusiv Brennerbasistunnel sind bisherige Lärmkarten hinfällig. Für die Hochhäuser in Johanneskirchen werden Lärmschutzwände kaum wirken. Ein Festhalten an der ebenerdigen Planung würde nur Klagen provozieren, und der Bund müsste dann den Tunnel allein finanzieren. Mit korrigierten Zugzahlen ergibt sich auch mit Tunnel ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

Die DTK ist das Projekt, welches diese Situation verursacht. Wenn die DTK-Planung die durch die DTK verursachten Probleme im weiteren Streckenverlauf negiert, werden wir einen Einwand aufgrund der verfassungswidrigen Lärmpegel beim EBA bei der Plangenehmigung vorbringen.

Da fast alle Güterzüge des Brennernordzulaufs auf der Strecke Truderinger Spange-Daglfing-Johanneskirchen weiterfahren, sollten **DTK und D-J in die parlamentarische Befassung zum Brennernordzulauf mit aufgenommen werden**. Nur eine gemeinsame parlamentarische Behandlung kann sicherstellen, dass alle Projekte nach den gleichen Berechnungsmethoden beurteilt werden und dadurch die gebotene Kosten-Nutzen-Abwägung hinsichtlich kostenintensiver Maßnahmen (Tunnel) fehlerfrei getroffen werden kann.


Ferner möchten wir uns **als Bürgerinitiative konstruktiv beteiligen**.

Unter anderem haben wir eine Änderung der Weichenanordnung vorgeschlagen, welche es ermöglichen würde, den **Tunnel bis hinter die Hochhäuser in Johanneskirchen** zu bauen. Die DB hat diesen Vorschlag untersucht und unter einem Störfall-Gegenargument zurückgewiesen. Wir können uns dieser Sichtweise nicht anschließen und können dies gern darlegen.

Als weiteren Gedanken möchten wir noch die Möglichkeit einer **Streckenstilllegung während eines Tunnelbaus Daglfing-Johanneskirchen** nennen. Diese Idee fand demokratische Unterstützung durch die Bürgerversammlung in Bogenhausen. Für den Bund ergäben sich **massive Einsparungen an Kosten und Bauzeit**. Erdbewegungen und temporäre Inanspruchnahme von Fremdgrund würden sich stark reduzieren. Die Trassen müssten nicht mehrfach verschwenkt werden, es müssten weder temporäre Bahnhöfe noch temporäre Lärmschutzwände gebaut werden. Statische Probleme einer offenen Grube neben einer befahrenen Trasse würden vermieden, ebenso wäre die Logistik einfacher und mehr Arbeitsraum verfügbar. Schienenersatzverkehr für diese Strecke ist bereits erprobt, und eine verstärkte Anbindung an die U4 wäre möglich. Im Hinblick auf die zeitweise Verlagerung des Schienengüterverkehrs auf den Südring und die Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels sollte eine solche Lösung nicht verzögert werden.

Auf Grundlage der BCP-Studie gehen wir davon aus, dass Daglfing-Johanneskirchen zur **meistbefahrenen Güterzugstrecke Deutschlands** wird - quer durch eine Millionenstadt. Wo, wenn hier nicht hier soll BT-Drs. 18-7365 anzuwenden sein? Eine parlamentarische Befassung im Rahmen der Diskussion des Brennernordzulaufs würde es ermöglichen, gemeinsam eine nachhaltige Lösung für den Bahnknoten München zu finden.

Mit freundlichen Grüßen,



Klaus-Walter Kröll



Wolfgang Träger