



Petition 173674

Streckenführung - Bau eines Tunnels zwischen Daglfing und Johanneskirchen (gemäß BT-Drs. 18-7365)

Text der Petition	Mit der Petition wird gefordert, dass der Deutsche Bundestag seinen Beschluss zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze (BT-Drs. 18-7365) umsetzt, indem er in München den Bau eines Tunnels zwischen Daglfing und Johanneskirchen beschließt. Die dazu erforderliche parlamentarische Befassung ist spätestens zusammen mit der Befassung zum Brenner Nordzulauf durchzuführen.
Begründung	<p>(1) Die Strecke „Daglfing-Johanneskirchen“ wird im Jahr 2050 die meistbefahrene Güterstrecke Deutschlands sein. Zwei der neun Transeuropäischen Güterzugkorridore (TEN-V Netze) führen über die Strecke Daglfing-Johanneskirchen. Nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels/ Brenner Nordzulaufs (TEN-V „Skandinavien-Mittelmeer“) wird nahezu der gesamte Güterverkehr dieser Strecke über Daglfing-Johanneskirchen weiterfahren. Zusätzlich werden in Daglfing-Johanneskirchen noch die Güterzüge des zweiten Transeuropäischen Güterzugkorridors „Rhein-Donau“ fahren. Trotz bis zu sechs Meter hohen Lärmschutzwänden auf einer drei Kilometer langen Strecke würden bei einem ebenerdigen Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen die Lärmschutzgrenzwerte bei tausenden Anwohnern überschritten sein. Ferner sind kilometerlange Lärmschutzwände städtebaulich höchst problematisch. Die Bahn hat auf Kosten der Landeshauptstadt München parallel eine Tunnelvariante geplant, welche obige Probleme lösen würde. Der Bundestag hat 2016 für einen solchen Fall explizit den Beschluss zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze gefasst (BT-Drs. 18-7365).</p> <p>(2) Der Brenner Nordzulauf und die Strecke Daglfing-Johanneskirchen schließen direkt aneinander an und dort fahren größtenteils dieselben Güterzüge. Dennoch wurden bei den jeweiligen Planungen unterschiedliche Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Zugzahlen verwendet. So wird beim Brenner Nordzulauf argumentiert, dass die normalerweise anwendbaren Zugzahlprognosen hier nicht verwendet werden sollen, da sie „kaum den Zeitraum bis zu dessen Inbetriebnahme“ abdecken. Stattdessen wurden Szenarien für 2040 und 2050 untersucht und pauschal ein Bemessungsfall für das Trassenauswahlverfahren festgelegt. Auf der Strecke Daglfing-Johanneskirchen hingegen wurden für die Variantenuntersuchung und Lärmschutzberechnungen die Planzahlen für 2030 angewendet, welche die Fertigstellung des Brenner Nordzulaufs nicht berücksichtigen. Durch die Nichtberücksichtigung des Brenner Nordzulaufs wurde die Tunnelvariante im Variantenvergleich benachteiligt. Nur eine gemeinsame parlamentarische Behandlung kann sicherstellen, dass beide Projekte nach den gleichen Berechnungsmethoden beurteilt werden und dadurch die</p>

gebotene Kosten-Nutzen-Abwägung hinsichtlich kostenintensiver Maßnahmen (Tunnel) fehlerfrei getroffen werden kann.