

Anlage 2: Finanzierungsvorschläge

Sachstand

Für den Knoten München hat die Landeshauptstadt einen Tunnel und eine parlamentarische Befassung gefordert, und mehrfach signalisiert, sich an Mehrkosten für einen Tunnel zu beteiligen^{1,2,3}.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr lehnt eine Beteiligung des Bundes an den Mehrkosten bisher ab⁴.

Die Planungen der DB beruhen auf Zugzahlen, die deutlich geringer sind als die Zahlen, welche sich aus der Brennerstudie und den weiteren Betrachtungen für das Jahr 2050 ergeben. Neben der dadurch erfolgten Unterschätzung der Lärmemission, der Erschütterungen und der Kosten für Lärmschutzwände wurde dies von der Politik und den Medien vielfach als Ungleichbehandlung angeprangert⁵.

Eine gemeinsame parlamentarische Befassung könnte eine effiziente Allokation von Steuermitteln sicherstellen. Die Landeshauptstadt München sieht den Knoten München als Teil des Brennernordzulaufs und hat schon angedroht, Rechtsmittel einzulegen⁶.

Laut Information der Bahn ist eine finanzielle Beteiligung des Freistaats Bayern und der EU nicht vorgesehen⁷.

Finanzierungsideen

Neben der Hauptforderung, der Mitfinanzierung der Tunnelmehrkosten durch den Bund, fordern wir indirekt

- die Landeshauptstadt München,
- den Freistaat Bayern,
- die EU (nach Antrag der Bahn),
- die Bahn
- und evtl. die Flughafen München GmbH

¹ <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7069949>

² <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/8382608>

³ <https://ru.muenchen.de/2020/125/OB-Reiter-fordert-Verbesserungen-beim-Ausbau-von-Bahnstrecke-91732>

⁴ <https://www.daglfing-johanneskirchen.de/faq.html>

⁵ <https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6585578>

⁶ <https://ru.muenchen.de/2024/84/Zugstrecke-Daglfing-Johanneskirchen-Stadtrat-fordert-Tunnelloesung-112517>

⁷ <https://www.daglfing-johanneskirchen.de/faq.html>

auf, dem Bund gegenüber zu konkretisieren, wie man sich an den Kosten beteiligt.

Landeshauptstadt München (LHM)

Die Landeshauptstadt München hat seit Jahren signalisiert, dass sie sich an den Kosten beteiligen würde, um eine Schneise durch die Stadt zu verhindern. Eine konkrete und verbindliche Zusage sollte nun erfolgen.

Freistaat Bayern

Der Freistaat Bayern hat sich beim Thema Knoten München schon großzügig für die Anwohner in Trudering gezeigt, in dem er eine Beteiligung an einer Einhausung angeboten hat, obwohl er hier gar nicht zuständig ist, da es sich um eine reine Güterzugstrecke handelt⁸.

Im BVWP 2030 wurde für Daglfing-Johanneskirchen ein Nutzen für den Schienenpersonennahverkehr von etwa €246Mio (Barwert netto 2012) identifiziert⁹, immerhin werden dadurch auch 3 S-Bahnhöfe neu gebaut, welche bisher marode/nicht barrierefrei sind.

Der bayerische Wissenschaftsminister Markus Blume hat sich für eine maximale Untertunnelung des Brennernordzulaufs im Stadtgebiet München bereits ausgesprochen¹⁰. Auch Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter schreibt: „Unser Ziel bleibt, dass die Planungen der DB für den Schienengüterverkehr im Münchner Osten möglichst anwohnerfreundlich umgesetzt werden.“¹¹

Für die S-Bahnlinie S8 trägt der Freistaat bereits Kosten für Strecken vor und hinter der Strecke Daglfing-Johanneskirchen (zweite Stammstrecke, NEM23)¹².

Somit sollte eine Beteiligung des Freistaats Bayern, der hier für die S-Bahn zuständig ist, selbstverständlich sein, einmal wegen der Zuständigkeit für die S-Bahn (Nutzen 246 Millionen netto Kostenstand 2012) und einmal in Sinne von Bayerns Politik der Unterstützung des Anwohnerlärmschutzes über das gesetzliche Minimum hinaus.

⁸ <https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2024/14/index.php>

⁹ https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-005-V01/K-005-V01.html

¹⁰ <https://knoten-muenchen.de/km/wp-content/uploads/2023/05/PM-Markus-Blume-Gruenes-Licht-fuer-Verlagerung-der-Kfz-Verwahrstelle.pdf>

¹¹ <https://www.bayern.de/schienengueterverkehr-im-muenchner-osten/>

¹² <https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/kosten-und-finanzierung.html>

EU

Die EU fördert den Ausbau der TEN-T-Korridore durch das Programm CEF2¹³.

Da sich zwei der sechs Korridore in Deutschland die Gleise Daglfing-Johanneskirchen teilen werden, sollte Unterstützung auch von der EU erfolgreich beantragt werden. Dies gilt umso mehr, da im Bereich München die Kriterien der EU übererfüllt sind (doppelter TEN-T-Korridor, Knoten, kombinierter Verkehr, Flughafenbindung, Interoperabilität, Engpassbeseitigung, CO2-Einsparung usw.).

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Bahn bisher immer auf die günstigste erlaubte Lösung abstellt, ohne erfolgreich eine EU-Beteiligung für Daglfing-Johanneskirchen einzufordern, und dies im Gegensatz zur Daglfinger und Truderinger Kurve¹⁴.

Bahn

Schon bei einer geringen Zunahme von 20 Zügen am Tag wurde für den SGV ein Nutzen von mehr als einer Milliarde Euro netto ermittelt. Wie viel größer muss der Nutzen sein, wenn dort hunderte Güterzüge am Tag mehr verkehren?

In Anbetracht der rechtlichen Unwägbarkeiten eines oberirdischen Ausbaus (Stichworte: Grundgesetz Art 2 und 14, BGB §906, Gleichbehandlungsgrundsatz, Verpflichtung zu einer parlamentarischen Befassung nach § 5 Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung, Notwendigkeit von Enteignungen, Naturschutz, BImSchG §41-43) sollte auch die Bahn oder ihr Anteilseigner, der Bund, ein Interesse an einer Tunnellösung haben, und damit eine Beteiligung an den Mehrkosten anbieten.

Flughafen München GmbH FMG

Schließlich könnte auch die Flughafen München GmbH finanziell mit ins Boot genommen werden. Gesellschafter sind der Freistaat Bayern mit einem Anteil von 51 Prozent, die Bundesrepublik Deutschland mit 26 Prozent und die Landeshauptstadt München mit 23 Prozent. Die FMG hat ein Interesse an einer leistungsfähigen Flughafenbindung.

¹³ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze-antragstellung-cef2.html>

¹⁴ https://abs38.de/files/mediathek/Dokumente_Publikationen/Flyer_Broschueren/20220908_DTK-Flyer_web.pdf