

Petition an den Deutschen Bundestag

Antrag: Der Deutsche Bundestag möge den „Knoten München“ in die parlamentarische Befassung zum „Brennernordzulauf“ aufnehmen

Hintergrund

Strecken und Zugzahlen Brennernordzulauf

Brennerbasistunnel (BBT), Brennernordzulauf (BNZ) und Knoten München stehen in einem unmittelbaren Sachzusammenhang. Gemäß der Brenner Corridor Platform Studie, welche vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr präsentiert wird, fährt fast jeder Güterzug, welcher von Kufstein nach Rosenheim fährt, nach München weiter.

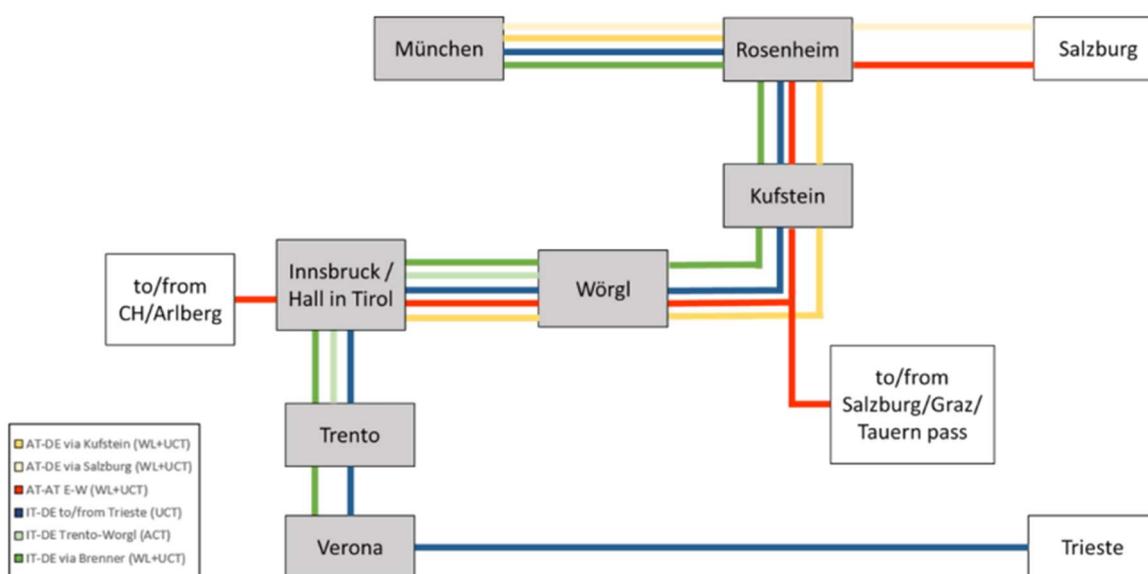


Abbildung 18 – Darstellung der Verkehrsströme über den Brenner im Jahr 2040

Hinzu kommen die Züge Salzburg-Rosenheim (in 2040 netto etwa 25% zusätzliche Güterzüge, die unten genannten 72 594 Züge pro Jahr entsprechen 199 pro Tag).

JAHRESZUGZAHLEN	2040 ACT	2040 UCT	2040 WL	2040 REGIONAL	2040 GESAMT
MÜNCHEN - ROSENHEIM	-	52,553	17,941	2,100	72,594
ROSENHEIM - SALZBURG	-	9,190	9,307	-	18,497
ROSENHEIM - WÖRGL	-	43,653	11,385	1,500	56,538
WÖRGL - BAUMKIRCHEN	4,874	42,589	17,139	2,500	67,102
BAUMKIRCHEN - FORTEZZA	4,874	41,105	7,910	250	54,139
FORTEZZA - TRENTO	4,874	41,105	7,910	-	53,889
TRENTO - VERONA	-	41,105	7,910	-	49,015

Tabelle 31 - Jahreszugzahlen in 2040 BCP Central Case (Verkehrsprognose A - ohne Umleitung über München - Mühldorf - Salzburg)

ACT – Accompanied combined transport / Begleiteter kombinierter Verkehr;

UCT -Unaccompanied Combined Transport / Unbegleiteter kombinierter Verkehr;

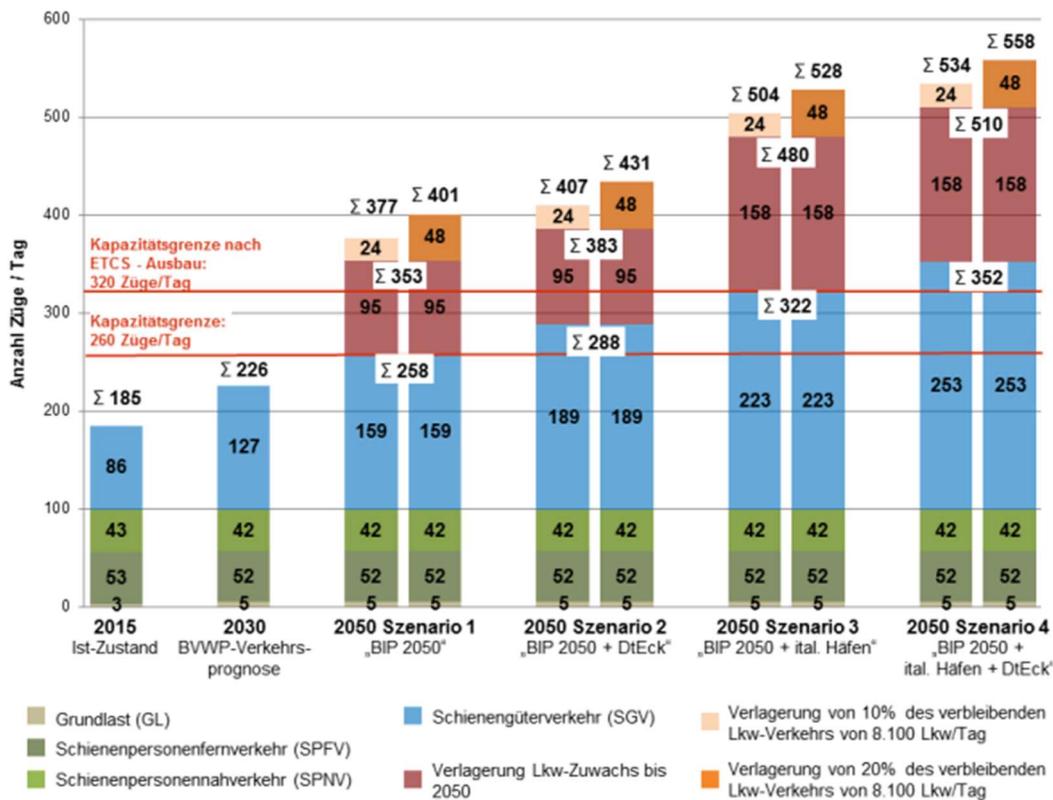
WL – Wagenladungsverkehr;

Regional: Regionaler Güterverkehr

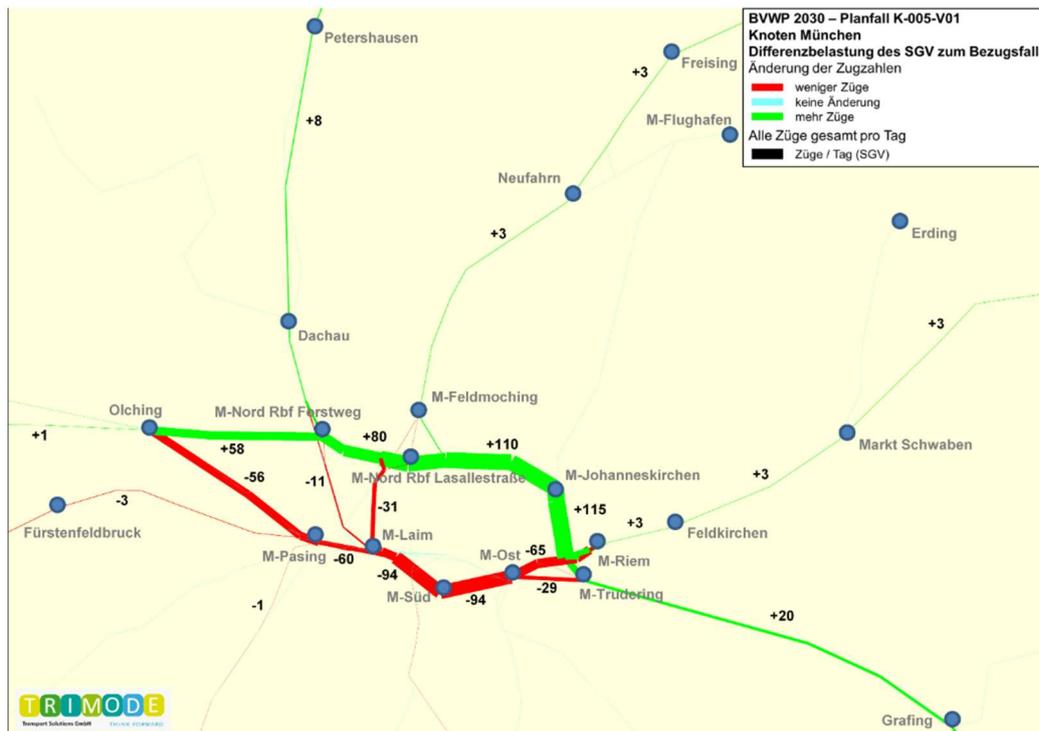
Quelle:

https://www.bcplatform.eu/fileadmin/user_upload/BCP/gueterverkehrsstudie/BCP_GV_S_Zusammenfassung_NB.pdf

Die Anzahl der Güterzüge soll nach Fertigstellung von BBT/BNZ sehr stark wachsen. Ohne die konstant etwa 100 Züge des Schienenpersonenverkehrs, welche für die Lärmbelastung des Knotens München unerheblich sind, wächst der Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Rosenheim – Kufstein von 86 im Jahr 2015 auf bis zu 459 (=48+158+253) im Jahr 2050.



Die großen Unterschiede bei den Szenarien beruhen unter anderem auf der nicht genau bekannten zukünftigen Verlagerung von LKW auf die Schiene. Aus umweltpolitischen Gründen, den verfassungsrechtlichen Vorgaben zugunsten zukünftiger Generationen, aus Mangel an LKW-Fahrern und auch im Interesse Österreichs sollte von einer maximalen Verlagerung ausgegangen werden. Die Alternative, besonders schwere LKWs einzusetzen, scheidet schon daran, dass die Straßenabnutzung mit der vierten Potenz der Achslast steigt. Die österreichischen Maßnahmen zur Eindämmung des Verkehrs sind aus den Medien wohlbekannt.



Differenzbelastung in SGV-Zügen/Tag zwischen Planfall K-005-V01 und Bezugsfall Knoten
 Abb. 9: Differenz-Belastungen des SGV zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030 (Züge/Tag)

Quelle:

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

Konkret wurde anlässlich einer Lärmschutzberechnung (peutz VL 7937-3 vom 20.04.2019) mit $36+51=87$ Güterzügen auf der Daglfinger Kurve (5619) gerechnet, welche zusätzlich zum BNZ-Verkehr (unten $89+50=139$) auf dem Münchner Nordring fahren werden. Die sich ergebenden 226 Güterzüge entsprechen fast genau der Angabe von 229 Güterzügen in der betrieblichen Aufgabenstellung der Variantenuntersuchung.

Tabelle 2.1 Emissionen der berücksichtigten Bahnstrecken

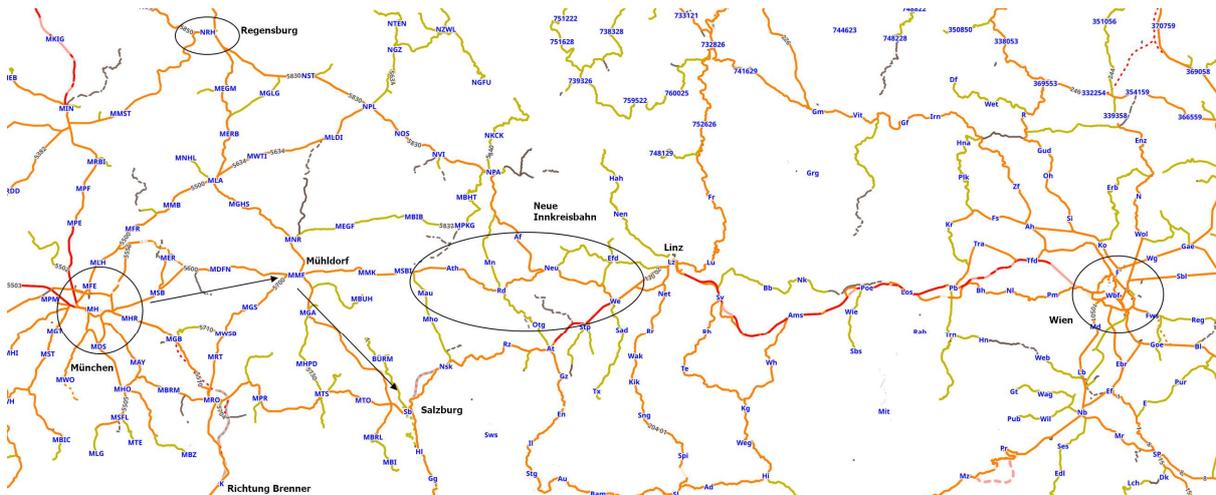
Strecke	Anzahl Züge		Geschwindigkeit	Emissionspegel L'w [dB(A)] Quellhöhe h = 0 m	
	Tag	Nacht		Tag	Nacht
Nr.	Tag	Nacht	Km/h	Tag	Nacht
5560	89 GZ-E	50 GZ-E	80	89,6	90,1
5619	36 GZ-E	51 GZ-E	80	85,7	90,2
5554	248 S-Bahn	32 S-Bahn	80	83,3	77,4
5611	4 GZ-E	2 GZ-E	60	74,8	74,8
5510	5 GZ-E	4 GZ-E	100	86,4	80,6
	64 RE-VT	12 RE-VT	130		
	33 ICE	5 ICE	130		
5555	154 S-Bahn	13 S-Bahn	110	83,9	79,5
	26 S-Bahn	6 S-Bahn	110		

Zusätzlich zu beachten sind Mehrverkehre durch den Ausbau der Strecke Richtung Mühldorf (ABS 38), der Ertüchtigung des Rangierbahnhofs München Nord zum ersten digitalen Güterbahnhof und dem benachbarten Neubau eines Containerterminals.

Die ABS38-Strecke soll Teil des Rhein-Donau-Korridors werden. Dieser wird laut DB zurzeit über Regensburg abgewickelt.



Was im Diagramm der Bahn wie eine direkte Verbindung aussieht ist in Realität ein enormer Umweg. Dementsprechend wird eine Fertigstellung der ABS 38 und voraussichtlich auf österreichischer Seite der neuen Innkreisbahn zu weiteren starken Verlagerungen führen.



Quellen:

<https://abs38.de/home.html>

<https://www.dbcargo.com/rail-de-de/logistik-news/automatisierte-zugbildung-gueterzuege-starten-deutlich-schneller-6224162>

<https://www.umschlagbahnhoefe.de/muenchen-nord.html>

<https://abs38.de/mediathek.html>, dann 2023-Präsentation München Ost

<https://presse-oebb.at/news-neue-innkreisbahn-oebb-auf-info-tour-bei-buergermeisterinnen?id=202280&menueid=27021&l=deutsch>

Die maximale Belastung des Knoten München im Bereich Daglfing-Johanneskirchen im Jahr 2050 kann somit folgendermaßen abgeschätzt werden:

- 459: Rosenheim – Kufstein
- 115: Salzburg-Rosenheim (459*25%)
- 87: Daglfinger Kurve 2030
- X: Steigerung Daglfinger Kurve bis 2050, ABS 38-Verlagerung Rhein-Donau
- Y: Mehrverkehr durch Ertüchtigung des Rangierbahnhofs München Nord
- Z: Mehrverkehr durch Neubau eines Containerterminals

Ergibt 661+X+Y+Z Güterzüge pro Tag.

Angesichts dieser Überlegungen wird deutlich, dass die zwei Gleise des Nordrings wohl im Laufe der Zeit zu 100% ausgelastet werden. Ein Zug alle 5 Minuten auf beiden Gleisen ergibt 576 Züge.

Wenn man diese Zahlen mit aktuellen Güterzugzahlen in Deutschland vergleicht, dürfte der Münchner Nordring von Daglfing bis Johanneskirchen auf dem ersten Platz in Deutschland landen:

Güterzugaufkommen in den Hauptkorridoren in Deutschland

Güterzüge	pro Tag	daraus errechnet	
		pro Std.	Abstand in Minuten
Köln – Koblenz – Mannheim	300	12,5	4,8
Karlsruhe – Basel	200	8,3	7,2
Hamburg – Hannover	200	8,3	7,2
Bremen – Hannover	150	6,3	9,6
Hannover – Fulda/Gießen	250	10,4	5,8
Gemünden – Nürnberg – Regensburg – Passau	215	9,0	6,7
Minden – Hannover – Braunschweig – Magdeburg	160	6,7	9,0
Würzburg/Nürnberg – München – Rosenheim – Kufstein – Brenner bzw. Salzburg	140	5,8	10,3

Quelle: Schienennetz 2025/2030: Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland (2010)^[4]
Dort tägliches Aufkommen. Umgerechnet auf 24 Std. pro Tag und Abstand in Minuten. Zusätzlich Züge des Personenverkehrs, Zugfolgen noch dichter

Quellen:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Schieneng%C3%BCterverkehr>, Abruf 05.10.2024.

<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4005.pdf> (Seite 50 Zugzahlen, Seite 52 Zugfolgezeiten)

Nutzenberechnung für den Knoten München laut BVWP

Aus den lediglich 20 zusätzlichen Zügen Richtung Grafing kann man eindeutig ablesen, dass im BVWP 2030 der Zuwachs durch BBT/BNZ/Umbau Rbf M-Nord noch nicht enthalten sind.

Für den Knoten München wurde allein aus diesen 20 zusätzlichen Zügen und der innerstädtischen Verlagerung vom Südring auf den Nordring ein Nutzen von 1.17 Milliarden errechnet. Zusätzlich wurde ein Nutzen für den Personenverkehr in Höhe von 246 Millionen errechnet, und dies netto und Preisstand 2012.

Summe Nutzen Personenverkehr		11.087	246,5
Summe Nutzen Güterverkehr		52.525	1.167,7
Summe Nutzen		60.289	1.340,3

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

Optionen Daglfing-Johanneskirchen

Im Bereich Daglfing-Johanneskirchen wurden

- eine oberirdische
- und eine 2.6km lange Tunnellösung

parallel geplant. Die Bahn bestätigte, dass beides möglich sei.

Quelle: www.daglfing-johanneskirchen.de

Bei der Tunnellösung wurden Varianten untersucht, in der das Nordende des Tunnels etwas weiter nach Norden verschoben ist. Dies würde dazu dienen, die Hochhäuser in diesem Bereich vor Lärm zu schützen.

Quelle (Seite 26ff):

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

Forderung Parlamentarische Befassung

In Anbetracht der höheren Zugzahlen und der höheren Bebauungs-dichte und -höhen (welche Lärmschutzwände wenig wirksam machen) scheint ein Tunnel in München deutlich notwendiger als im BNZ. Mit dem Tunnel wäre auch die Querung leichter (z.B. Vermeidung von 8% steilen Rampen, Radschnellwege), und es würden weniger permanente Enteignungen nötig.

Aus einem Flyer zum Bahnausbau entnimmt man:

<https://www.bahnausbau-muenchen.de/files/downloads/ABS36/Brenner-Nordzulauf-Projektflyer.pdf>

„Der Ausbau des Brenner-Nordzulaufs ist ein langfristiges Projekt. Aktuelle Zugzahlprognosen decken kaum den Zeitraum bis zu dessen Inbetriebnahme ab. Da neue Eisenbahninfrastruktur jedoch mit einer Lebensdauer für mehrere Generationen angelegt ist, sind entsprechende Leistungsreserven zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wurde für das Trassenauswahlverfahren ein Bemessungsfall mit 400 Zügen je 24 Stunden definiert.“

Die Lebensdauer für mehrere Generationen gilt genauso für den Knoten München, aber hier wurde nicht nach dieser Methode gerechnet, was eine Ungleichbehandlung darstellt.

Für den BNZ fordert die Bahn eine parlamentarische Befassung, wohl in der Absicht, dass der Bund die über 30km Tunnel als übergesetzlichen Schutz mitfinanziert.

<https://www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2023-06-29-parlamentarische-befassung-so-kommt-der-brenner-nordzulauf-in-den-bundestag.html>

Die Grundlagen für eine parlamentarische Befassung finden sich in einer Entscheidung des Bundestags aus dem Jahr 2016 zu einem ähnlich gelagerten Fall, dem Oberrheingraben.

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

*Die Europäische Union hat sich bis 2050 insgesamt ehrgeizige Ziele gesteckt, um das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) aufzubauen: So soll die **Hälfte des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder Wasserwege umgelenkt werden**. Schwerpunkt einer milliardenschweren **EU-Bezuschussung „Connecting Europe Facility“** (CEF) ist darum der Aufbau eines **Kernetzes für Güterverkehr** mit neun Verkehrskorridoren bis 2030. Sowohl die territoriale Größe als auch die geografische Lage und die Wirtschaftsstärke definieren Deutschland innerhalb des TEN-V-Verkehr-Kernetzes als das Land mit den größten Verkehrsströmen. Infolgedessen durchkreuzen **sechs** dieser Korridore Deutschland in Nord-Süd- und Ost-West-*

*Richtung. Es ist unser nationales Interesse, als größte europäische Exportnation diese Staatsverträge einzuhalten, die Gütertrassen zu bauen und damit das Ziel der **Verlagerung des rapide wachsenden Güterverkehrs von der Straße auf Schiene** und Wasserwege zuverlässig zu erreichen.*

Der Deutsche Bundestag beschließt:

1. in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig 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;***

Dies bedeutet: seit 2016 kann der Bundestag entscheiden, dass der Bund Kosten über dem gesetzlichen Minimum übernehmen kann. Der erste Fall war das Oberrheintal (insbesondere 11km Tunnel bei Offenburg). Der Tunnel in Offenburg wurde beschlossen im Hinblick auf 335 Güterzügen im Oberrheintal täglich (für das Jahr 2025). Im Verkehrswegeplan 2030 gibt es Planzahlen für Offenburg (270).

Diese Petition baut auf den damaligen Fall auf. Wie erläutert ist in München mit deutlich höheren Güterzugzahlen zu rechnen, der notwendige Tunnel wäre deutlich kürzer, und München hat mehr betroffene Anwohner als Offenburg. Die Strecke Daglfing-Johanneskirchen ist Teil von zwei Kernkorridoren. Die Landeshauptstadt München hat sich wiederholt für einen Tunnel ausgesprochen und eine Mitfinanzierung in Aussicht gestellt.

Daher wird hiermit ein Antrag auf parlamentarische Befassung für den Knoten München gestellt. Der Bundestag möge

- „die besondere regionale Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind“, feststellen
- die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort [zu] unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders [zu] berücksichtigen – dies betrifft u.a. die Vorschläge der Landeshauptstadt München (etliche Links im Text dazu), das Engagement der BI Tunnel (<https://bi-tunnel.de/>), der Webseite Knoten-Muenchen.de (u.a.

muenchen.de/2022/07/12/tunnelportal-an-den-hochhaeusern/) und der Anwohner TDKS (<https://www.anwohner-tdks.de/>)

- *im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen [zu können]*

Wenn zeitlich möglich sollte die Befassung gemeinsam mit den BNZ erfolgen.

Finanzierung der Mehrkosten – bisherige Positionen

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.

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

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

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

Die DB InfraGO lehnt eine Beteiligung an den Mehrkosten bisher ab. Ferner beruhen die Planungen der DB auf den Zugzahlen des BVWP 2030, die deutlich geringer sind als die Zahlen, welche sich aus der Brennerstudie ergeben, siehe oben. 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 angeprangert, oder die Berechnung aufgrund von bösgläubigen Falschannahmen beanstandet. Eine gemeinsame parlamentarische Befassung könnte bewirken, dass keine Steuergelder verschwendet werden durch zweierlei Maß, und dass die Genehmigungsverfahren nicht durch darauf beruhende Klagen verzögert werden. Die LHM sieht den Knoten München als Teil des BNZ und hat schon angedroht, Rechtsmittel einzulegen.

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

Laut Information der DB ist eine finanzielle Beteiligung des Freistaats Bayern und der EU nicht vorgesehen.

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

Finanzierungsideen

Neben der Hauptforderung der gemeinsamen parlamentarischen Befassung Brennergordzulauf und Knoten Munchen fordern wir

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

auf, dem Bund gegenuber zu konkretisieren, wie man sich an den Kosten beteiligt, und den Bund und die Bahn dazu auf, dies aktiv einzufordern.

Landeshauptstadt Munchen (LHM)

Die Landeshauptstadt Munchen hat seit Jahren signalisiert, dass sie sich an den Kosten beteiligen wurde, 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 Munchen schon groBzugig fur die Anwohner in Trudering gezeigt, in dem er eine Beteiligung an einer Einhausung angeboten hat, obwohl er hier gar nicht zustandig scheint, da es sich um eine reine Gueterzugstrecke handelt. Im BVWP 2030 wurde fur Daglfing-Johanneskirchen ein Nutzen fur den Schienenpersonennahverkehr von etwa €246Mio (Barwert netto 2012) identifiziert, immerhin werden dadurch auch 3 S-Bahnhofe neu gebaut, welche bisher marode/nicht barrierefrei sind. Der bayerische Wissenschaftsminister Markus Blume hat sich fur eine maximale Untertunnelung des Brennergordzulaufs im Stadtgebiet Munchen bereits ausgesprochen.

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

Auch Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter schreibt: „Unser Ziel bleibt, dass die Planungen der DB fur den Schienenguterkehr im Munchner Osten moglichst anwohnerfreundlich umgesetzt werden.“

Fur die S-Bahnlinie S8 traegt der Freistaat bereits einen Teil der Kosten vor und hinter der Strecke Daglfing-Johanneskirchen (zweite Stammstrecke, NEM23). Somit sollte eine Beteiligung des Freistaats Bayern, der hier fur die S-Bahn zustandig ist, selbstverstandlich ebenso eingefordert werden, einmal wegen der Zustandigkeit fur die

S-Bahn (Nutzen 246 Millionen netto Kostenstand 2012) und einmal in Sinne von Bayerns Politik der Unterstützung des Anwohnerlärmschutzes.

EU

Die EU fördert den Ausbau der TEN-T-Korridore durch das Programm CEF2.

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

Da gleich zwei der sechs Korridore in Deutschland sich die Gleise Daglfing-Johanneskirchen teilen werden, sollte Unterstützung auch von der EU 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 einzufordern.

DB

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 DB 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 und hatte die S8-Trasse zum Flughafen inklusive der Tunnel in Unterführung und Ismaning mitfinanziert.

Fazit

Der Schienengüterverkehr im Knoten München und insbesondere im Abschnitt Daglfing-Johanneskirchen wird

- durch Mehrverkehre aus dem Brennerbasistunnel,

- innerstädtischen Verlagerungen,
- Ausbau der ABS 38,
- Ertüchtigung des Güterbahnhofs
- und dem Neubau eines Containerterminals

einen neuen deutschen Rekord an Güterzügen pro Tag aufstellen.

Mit dem Festhalten an veralteten Zahlen wird dies nicht korrekt berücksichtigt.

Trotz höherer Zahl von betroffenen Anwohnern ist bisher keine parlamentarische Befassung geplant. Dies ist eine klare Ungleichbehandlung zum Oberrheingraben und Brennernordzulauf.

Die Nutzungsdauer von Zugtrassen bemisst sich nicht in wenigen Jahren. Deswegen stimmen Anwohner, die Landeshauptstadt München und der Freistaat darin überein, dass Teile des Knoten München in den Tunnel verlegt werden müssen. Was heute als „übergesetzlicher Lärmschutz“ bezeichnet wird, wird bei korrekter Zugzahl zu einem gesetzlich geschuldeten Lärmschutz. Niemand wäre gedient, wenn die Betroffenen sich mit Verzögerungstaktiken oder gar Rechtsmittel wehren müssten, damit die richtigen Annahmen genommen werden.

Ein Abwarten der Bedarfsplanüberprüfung, welche gesetzeswidrig seit Jahren überfällig ist, ist weder zeitlich noch inhaltlich eine sinnvolle Option, erst recht nicht, wenn der wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags zugibt, dass kein Rechtsweg offensteht, um die Termineinhaltung einzuklagen, sondern dass der Bundestag frei ist, „auch vor Abschluss einer Überprüfung einen neuen Bedarfsplan zu erlassen“.

Quelle:

<https://www.bundestag.de/resource/blob/1001080/550927494f8635aea2134ea5ae6bc5f/WD-5-055-24-pdf.pdf>

Ideen zur Finanzierung des Tunnels wurden skizziert. Für einen Teil des Knoten München sollen die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren in 2025 eingereicht werden. Es ist höchste Zeit im Rahmen einer parlamentarischen Befassung zu einer Übereinkunft zu kommen. Nur eine parallele Befassung BNZ und Knoten München würde gerade in Zeiten knapper Kassen eine optimale Allokation von Finanzmitteln sicherstellen.