

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Sattelberger,
Dr. Christian Jung, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/24055 –**

Stand Bahnausbauprojekt Daglfinger und Truderinger Kurve in Oberbayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Schieneninfrastruktur-Großprojekt Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve und Truderinger Spange (zweigleisiger Ausbau Trudering-Daglfing, vgl. <https://www.abs38.de/untersuchungsvarianten-dtk.html>) ist nach einer Machbarkeitsstudie, deren Ergebnisse die DB AG im Juli 2020 dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München vorgestellt hat, in verschiedenen Varianten möglich. Nach Auskunft der DB AG an die Stadt München hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) überraschend bereits am 7. Oktober 2020 schon eine Entscheidung zugunsten der Amtsvariante A0 gefällt. Dies geschah unmittelbar nach der Sitzung des Mobilitätsausschusses im Münchner Stadtrat. In der Sitzung selbst vertraten die Vertreter der DB noch die Auffassung, das BMVI müsse sich für eine Variante erst noch entscheiden.

1. Welche Hauptkriterien haben das BMVI zur Variantenauswahl zugunsten von A0 veranlasst?
2. Werden die Bewertungsergebnisse je Variante veröffentlicht, und wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
4. Mit welchen Argumenten wurden die alternativen Trassenvorschläge B1 und B2 abgelehnt?
5. Mit welchen Baukosten ist bei Variante A0, B1 und B2 jeweils zu rechnen?

Die Fragen 1, 2, 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG ist als Vorhabenträgerin verantwortlich für die Durchführung der Trassenauswahlverfahren. Für die Daglfinger und Truderinger Kurve wurden drei Varianten –A0 als Ausgangsvariante sowie die aus einem Bürgervorschlag hervorgegangenen Alternativvarianten B1 und B2 – anhand einer Viel-

zahl von umweltfachlichen, verkehrlich betrieblichen und wirtschaftlichen Kriterien untersucht.

Im Ergebnis hat die Variante A0 die beste Bewertung. Bei der Vorzugsvariante A0 der Truderinger Kurve ist eine deutlich frühere Inbetriebnahme möglich. Die Varianten B 1 und B 2 bergen ein Verzögerungsrisiko von bis zu 10 Jahren. Variante B 1 verschiebt in Bezug auf den Lärm die Betroffenheit bei den Anwohnern; während die Anzahl der Schutzfälle sinkt, erhöht sich die Betroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner in der Thomas-Hauser-Straße.

Es wird auf den Bericht über das Trassenauswahlverfahren, die Untersuchungsvarianten von Anfang Juni 2020 und die Variantenbewertung mit den Bewertungskriterien vom Oktober 2020 verwiesen (abrufbar unter: <https://www.abs38.de/variantenbewertung-dtk.html>, <https://www.abs38.de/untersuchungsvarianten-dtk.html>). Ergänzend hat das Projektteam am 13. Oktober 2020 ein Webcast durchgeführt, bei dem die Projektleitung die Variantenbewertung der Öffentlichkeit im Detail erläuterte.

3. Wurden mit dem Freistaat Bayern im Vorfeld Gespräche zur Verlegung der Kfz-Verwahrstelle geführt, und wenn ja, wie viele, in welcher Form, und mit welchen Beteiligten auf beiden Seiten?

Die Kfz-Verwahrstelle München wird vom Polizeipräsidium München betrieben. Sie steht im Eigentum des Freistaats Bayern. Nach Auskunft der DB Netz AG war die Projektleitung mehrfach vor Ort und hat mit den Beteiligten gesprochen.

6. In welcher Form ist die Bürgerbeteiligung bei der weiteren Umsetzung des Projektes vorgesehen?
Ist insbesondere ein sogenanntes Dialogforum vorgesehen, das sich bei anderen Bahnprojekten bewährt hat?
7. Wird bei der Bürgerbeteiligung auch auf ein professionelles Kommunikationsmanagement durch das Bau- und Projektmanagement gegenüber den wesentlichen Beteiligten vor Ort (Stadt, Bürger) Wert gelegt, und wenn ja, in welcher Form, und welches Budget wird dafür zur Verfügung stehen?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB Netz AG führt sie seit 2019 bei der Daglfinger und Truderinger Kurve eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Dies erfolgt in Form von Präsenz-Bürgerversammlungen, kleineren Treffen mit Bürgergruppen sowie virtuellen Kommunikationsformaten. Seit kurzem hat die DB Netz AG einen Newsletter mit Entwicklungen bei der Daglfinger und Truderinger Kurve etabliert. Interessierte können über die E-Mail-Adresse des Großprojekts ABS 38 Fragen und Anliegen an das Projektteam stellen (abs38@deutschebahn.com).

8. Wie stuft das BMVI die rechtlichen Risiken insbesondere hinsichtlich des Planfeststellungsverfahrens ein?
9. Mit welcher Bauzeit rechnet das BMVI?
10. Wann ist mit Baustart zu rechnen?

Die Fragen 8, 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Daglfinger und Truderinger Kurve befinden sich derzeit in einem frühen Planungsstadium. Der Baustart und die Bauzeit können erst nach Vorliegen des Baurechts und vertiefter Planung eingeschätzt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.