

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Margarete Bause, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/25750 –

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Knoten München – Ausbau des Münchner Nordrings

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbau im Großknoten München sieht nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz Investitionen in Höhe von rund 1,1 Mrd. Euro vor. Das Maßnahmenbündel im Knoten München trägt zur Engpassbeseitigung bei und ist Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2030. Ein Schwerpunkt bei den Investitionen in den Eisenbahnknoten München bildet der Ausbau des Münchner Nordrings und hier vor allem der Abschnitt zwischen München-Johanneskirchen und Trudering. Dabei geht es vorrangig um zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterverkehr.

Gegenstand des Bedarfsplans Schiene sind hier der viergleisige Ausbau zwischen München-Johanneskirchen und Daglfing, der zweigleisige Ausbau Daglfing–Trudering („Truderinger Spange“), die Daglfinger Kurve und die Truderinger Kurve.

Von den Anwohnenden im Bereich der Truderinger und Daglfinger Kurve wurden frühzeitig Varianten vorgeschlagen, die das Ziel verfolgen, die neue Eisenbahninfrastruktur so weit wie möglich von der Wohnbebauung abzurücken. Die Deutsche Bahn AG hat dazu die Bürgervarianten 1 und 2 (B1 und B2) in ihre Variantenuntersuchung einbezogen, kommt aber in der bisherigen Abwägung zum Ergebnis, dass die Variante A0 („Amtsvariante“) als Vorzugsvariante in der folgenden Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) weiterzuverfolgen ist. Auch nach einer intensiven Diskussion im Münchner Stadtrat zeichnet sich ab, dass die Variante B2 die ungünstigste Variante ist, da sie einige naturschutzfachliche und artenschutzrechtliche Konflikte birgt und zudem mit der Planung einer Abstellanlage für die zweite Stammstrecke (Projekt „DB Regio Steinhausen“) kollidiert.

1. Hat die DB AG bezüglich der für die Varianten B1 und B 2 notwendigen Verlegung der Kfz-Verwahrstelle Benehmen mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration herstellen können?
2. Wenn ja, bis wann kann die Kfz-Verwahrstelle in der Thomas-Hauser-Straße verlegt werden, und wäre die notwendige Verlegung an einen neuen Standort möglich, ohne dass sich die Umsetzung des besagten Schienenprojekts verzögern würde?

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

Im Rahmen der Ausarbeitung der Alternativvarianten führte die Vorhabenträgerin mit dem Betreiber der Kfz-Verwahrstelle sowie mit dem Staatsbetrieb Immobilien Freistaat Bayern mehrere Gespräche.

Nach Auskunft der DB Netz AG war Ergebnis dieser Gespräche, dass die Verlegung erfordern würde, dass zunächst ein alternativer Standort gefunden werden müsste, an den die Kfz-Verwahrstelle nach Erlangung des Baurechts und Bau der neuen Anlage verlegt werden könnte. Die Vorhabenträgerin stuft das Risiko einer mehrjährigen Verzögerung des Schienenprojekts bei Verlegung der Kfz-Verwahrstelle als sehr hoch ein.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1, 2, 4 und 5, 8, 9 und 10 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/24819 verwiesen.

3. Liegen der Bundesregierung Informationen über die optimierte Amtsvariante A1 vor, welche in der öffentlichen Informationsveranstaltung der DB am 13. Oktober 2020 angekündigt wurde?

Wenn ja, welche Unterschiede bestehen zur Amtsvariante A0?

Im Rahmen der Entwurfsplanung hat die Vorhabenträgerin nach Abschluss des Trassenauswahlverfahrens im Herbst 2020 begonnen, die Variante A0 detaillierter zu planen.

Nach Auskunft der DB Netz AG führt die veränderte Trassenführung der Variante A1 zu einer geringeren Lärmbelastung der unmittelbaren Anwohnerinnen und Anwohner. Nach derzeitigem Planungsstand würde die Truderinger Kurve wenige Meter nördlich und westlich der bisherigen Trassierung verlaufen und sich der Abstand zu den anliegenden Wohnbebauungen vergrößern.

4. Zieht die Bundesregierung eine Beteiligung des Bundes an der Finanzierung der Tunnelvariante Daglfing-Johanneskirchen in Betracht, und steht sie dazu im Austausch mit der Landeshauptstadt München?

Wenn ja, in welcher Höhe ist eine finanzielle Beteiligung des Bundes denkbar?

Wenn nein, warum nicht?

Die ebenerdige Streckenführung ging in der Grobuntersuchung der DB Netz AG der einzelnen Varianten (ebenerdig/Tunnel/Trog) als Vorzugsvariante hervor. Aus haushalterischen Gründen sind die Mehrkosten einer Tunnellösung von Dritten (Landeshauptstadt München, Freistaat Bayern) zu tragen. Entsprechend wurde in der Planungsvereinbarung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Landeshauptstadt München vereinbart, dass die Mehrkosten der Vorplanung der Tunnelvariante von ihr zu übernehmen sind.

5. Mit welcher Zunahme des Schienengüterverkehrs rechnet die Bundesregierung nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Bereich Trudering sowie auf dem Münchner Nordring (bitte den derzeitigen Ist-Zugzahlen gegenüberstellen)?

Die Ergebnisse der sich in der Ausschreibung befindenden nächsten Langfrist-Verkehrsprognose werden voraussichtlich im Jahr 2023 vorliegen.

6. Von welcher Zunahme des Schienengüterverkehrs geht die Bundesregierung durch die verkehrspolitisch notwendige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene aus, und welcher Marktanteil des Schienengüterverkehrs soll für die zu erstellende bundesweite Verkehrsprognose 2035 im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung unterstellt werden?

Durch die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr soll der Güterverkehr deutlich auf die Schiene verlagert werden und der Anteil am Modal Split auf mindestens 25 Prozent bis 2030 gesteigert werden. In der Verkehrsprognose 2035 sollen hierfür mögliche Verkehrs-entwicklungen im Güterverkehr bis zum Jahr 2035 in zwei Planfällen und für den Horizont 2050 in sechs Szenarien untersucht werden.

7. Ergeben sich aus dem 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtakts zusätzliche Anforderungen im Bereich des Münchner Nordrings?

Wenn ja, welche zusätzlichen Personenverkehre sind vorgesehen?

Nein.

8. Welche Eisenbahnstrecken in Bayern hat die Bundesregierung zur Aufnahme in das Elektrifizierungsprogramm „Elektrische Güterbahnen“ untersucht, bzw. welche werden noch untersucht, und wie lautet das Ergebnis der Untersuchung?
9. Welche Eisenbahnstrecken in Bayern konnten sich für das Programm „Elektrische Güterbahnen“ nicht qualifizieren (bitte begründen)?
10. Welche Eisenbahnstrecken in Bayern können grundsätzlich in das Programm „Elektrische Güterbahnen“ aufgenommen werden, und bis wann soll die Liste der Vorhaben veröffentlicht werden?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vom Freistaat Bayern, der DB Netz AG und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen wurden für das Programm „Elektrische Güterbahn“ folgende Strecken in Bayern angemeldet:

Strecke
Aschaffenburg–Aschaffenburg Süd (Anschlussgrenze Hafenbahn)–Miltenberg (Maintalbahn)
Memmingen–Neu-Ulm (Illertalbahn)
Strecken Aschaffenburg Hbf–Aschaffenburg Hafen (Hafenbahn)
Mühldorf–Rosenheim
Mühldorf–Simbach–Grenze D/AT
Buchloe–Augsburg
Garching–Traunstein/Traunreut (Traun-Alz-Bahn)

Strecke
Neukirchen–Weiden
Kempten Hbf–Grenze D/A (–Reutte/Tirol)
Hochstadt–Marktzeuln–Oberkotzau
Neustadt (Aisch)–Rothenburg
Rohrbach (Ilm)–Wolnzach (Ast. Altmann)
Immenstadt–Oberstdorf
(München Hbf–) Buchloe–Kempten Hbf–Hergatz (–Lindau Hbf)
Türkheim–Bad Wörishofen

Die Begutachtung der Vorschläge ist abgeschlossen. Die Ergebnisse der Untersuchung und die Projektreihung werden demnächst veröffentlicht.

11. Hält die Bundesregierung die Elektrifizierung der Strecke Rosenheim–Mühldorf mittelfristig für erforderlich, um die Redundanz und Resilienz des Schienennetzes mit einer Ostumfahrung des Knotens München zu verbessern?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Im Zuge der Bewertung der Ausbaustrecke Regensburg–Mühldorf–Rosenheim wurde nicht genügend Nachfrage festgestellt, um die hohen Kosten eine Streckenführung des Schienengüterverkehrs am Knoten München und den dort befindlichen Güterverkehrsanlagen vorbei zu rechtfertigen. Eine verkürzte Streckenführung bis Mühldorf (ABS Regensburg–Landshut–Mühldorf) konnte positiv bewertet und in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden. Auch diese Maßnahme dient der Entlastung des Knotens Münchens, da damit für Züge insbesondere aus München-Riem und dem Chemiedreieck eine neue Route in Richtung Norden eröffnet wird.