



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**
vom 12.11.2020

Truderinger Kurve: Machbarkeit und Anwohnerfreundlichkeit der drei Trassenvarianten

Das Projekt Ausbaustrecke 38 (ABS 38) der Deutschen Bahn (DB) ist Teil des künftigen Nordzulaufs für den Brenner Basistunnel und wird nach Fertigstellung zu einer erheblichen Zunahme des Güterverkehrs im dicht besiedelten Münchner Osten führen. Bei der Trassenauswahl für die Truderinger Kurve geht es um die entscheidende Frage, wie nah in absehbarer Zukunft der Güterverkehr an der Wohnbebauung vorbeirauscht. Deshalb sollte die anwohnerfreundlichste Trassenvariante mit dem optimal möglichen Lärm- und Erschütterungsschutz umgesetzt werden. Für den Ausbau der Truderinger Kurve standen zuletzt drei Trassenvarianten zur Auswahl, die sogenannte Amtsvariante A0 der DB Netz AG sowie zwei von der ursprünglich von der Anwohnerinitiative im Moosfeld vorgeschlagenen Alternativvariante abgeleitete Trassenvarianten B1 und B2. Diese Bürgervarianten B1 und B2 würden deutlich weiter von der Wohnbebauung verlaufen, laut Aussage der Deutschen Bahn in ihrer Umsetzung aber am Vorhandensein der Kfz-Verwahrstelle scheitern. Die Kfz-Verwahrstelle wird vom Polizeipräsidium München betrieben und befindet sich im Besitz des Freistaates Bayern. Einen weiteren Hinderungsgrund, der gegen die beiden Bürgervarianten spricht, sieht die Deutsche Bahn in der geplanten Erweiterung des DB-Betriebswerks Steinhausen (DB Regio Steinhausen).

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Inwieweit ist die Staatsregierung in die Pläne der DB Netz AG zum Ausbau der Daglfinger und Truderinger Kurve bzw. Spange eingebunden? 2
- b) Wie beurteilt die Staatsregierung die drei im Vorspruch genannten Trassenvarianten zum Ausbau der Truderinger Kurve im Hinblick auf ihre Realisierung und Anwohnerfreundlichkeit? 2
- c) Sind der Staatsregierung Pläne der DB Netz AG bekannt, inwieweit die Amtsvariante A0, als optimierte Variante A1, insoweit nachgebessert werden soll, dass sich der Abstand zur Wohnbebauung erhöht? 3

2. a) Hat die Deutsche Bahn im Rahmen der Machbarkeitsprüfung der Bürgervarianten in puncto Kfz-Verwahrstelle das Gespräch mit dem Freistaat/der Staatsregierung gesucht? 3
- b) Gab es vonseiten der DB Netz AG eine Anfrage bei der „Immobilien Freistaat Bayern“ bezüglich der Kfz-Verwahrstelle in München-Trudering? 3
- c) Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussage der DB Netz AG, die Kfz-Verwahrstelle sei ein Hindernis bei der Realisierung der beiden Bürgervarianten? 3

3. a) Teilt die Staatsregierung die Ansicht der DB Netz AG, „dass eine Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle das Projekt ABS 38 um zehn Jahre verzögern würde“? 3
- b) Inwieweit ließe sich auf dem Gelände der Kfz-Verwahrstelle ein zweistöckiges Parkdeck in Stahlträgerständerbau realisieren, um somit genügend Raum für den Ausbau der Truderinger Kurve zu schaffen? 3
- c) Inwieweit kann sich die Staatsregierung eine Neugestaltung der Kfz-Verwahrstelle im Zuge des Ausbaus der Truderinger Kurve vorstellen? 4

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

4. a) Inwieweit wird das Betriebswerk der DB Regio Steinhausen im Rahmen der Fertigstellung der 2. Stammstrecke der S-Bahn München über den im April 2020 in Betrieb genommenen Bereich hinaus erweitert? 4
- b) Wo bestehen Konfliktlinien bzw. Kompatibilitätsprobleme beim Ausbau der Daglfinger-/Truderinger Kurve (nach Machbarkeitsprüfung der drei im Vorspruch genannten Trassenvarianten) gegenüber dem geplanten Erweiterungsprojekt DB Regio Steinhausen bzw. der 2. Stammstrecke der S-Bahn München? 4
- c) Inwieweit beeinträchtigen die beiden Bürgervarianten den vom Freistaat durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) beauftragten und von der DB Regio durchzuführenden Instandhaltungsprozess der S-Bahnzüge und die künftige Abstellung der Zugpaare? 4

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
vom 14.12.2020

1. a) Inwieweit ist die Staatsregierung in die Pläne der DB Netz AG zum Ausbau der Daglfinger und Truderinger Kurve bzw. Spange eingebunden?

Die Daglfinger und Truderinger Kurve sowie der zweigleisige Ausbau Trudering – Daglfing dienen vorrangig dem Schienengüterverkehr und sind Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Die Planungen werden im Auftrag des Bundes von der DB Netz AG (DB Netz) durchgeführt und verantwortet.

Die DB Netz war seit 2015 mehrmals in Kontakt mit dem grundbesitzbewirtschaftenden Polizeipräsidium München zur Ausarbeitung der als Amtsvariante A0 bekannten Planung. Im Wege einer Eisenbahnüberführung wird durch die ermittelte Trasse das Areal der Kfz-Verwahrstelle des Polizeipräsidiums München überquert und stellt eine mit dem derzeitigen Dienstbetrieb der Kfz-Verwahrstelle vereinbare Lösung dar.

Die Staatsregierung hat sich im August 2019 an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und an den DB-Vorstand mit der Forderung gewandt, dass die bisherige Planung der DB (Amtsvariante A0) um Planungen alternativer Trassenführungen auf Grundlage von Überlegungen aus der Bürgerschaft (Bürgervarianten B1 und B2) ergänzt und ein ergebnisoffener Vergleich vollzogen wird.

b) Wie beurteilt die Staatsregierung die drei im Vorspruch genannten Trassenvarianten zum Ausbau der Truderinger Kurve im Hinblick auf ihre Realisierung und Anwohnerfreundlichkeit?

Am 7. Oktober 2020 hat die DB Netz die Untersuchungsergebnisse des Variantenvergleichs zwischen der Amtsvariante A0 und den Bürgervarianten (B1 und B2) im Münchner Stadtrat vorgestellt. Diese Untersuchungsergebnisse wurden der Staatsregierung ebenfalls erst am 7. Oktober 2020 bekannt gegeben.

Die Staatsregierung hat aufbauend auf den von der DB vorgelegten Untersuchungsergebnissen eine eigene Bewertung der Varianten vorgenommen. Entgegen der DB Netz kommt die Staatsregierung zur Bevorzugung der Variante B1.

Im Hinblick auf ihre Realisierung und Anwohnerfreundlichkeit sieht die Staatsregierung Vorteile bei der Variante B1. Mit dieser Variante kann u. a. eine deutliche Abrückung von der Wohnbebauung erreicht werden.

- c) **Sind der Staatsregierung Pläne der DB Netz AG bekannt, inwieweit die Amtsvariante A0, als optimierte Variante A1, insoweit nachgebessert werden soll, dass sich der Abstand zur Wohnbebauung erhöht?**

Seitens der DB wurde eine Variante A1 in Aussicht gestellt, die die Situation der Bürgerinnen und Bürger im Vergleich zur Variante A0 verbessern soll.

Soweit entsprechende Informationen zur Variante A1 der Staatsregierung bekannt sind, lassen sich die hier von der DB vorgenommenen Optimierungen an der Truderinger Kurve in der Nähe des nördlichen Bereichs der Thomas-Hauser-Straße auch gut mit der Bürgervariante B1 verknüpfen, was die Anwohnerfreundlichkeit weiter erhöhen würde.

2. a) **Hat die Deutsche Bahn im Rahmen der Machbarkeitsprüfung der Bürgervarianten in puncto Kfz-Verwahrstelle das Gespräch mit dem Freistaat/der Staatsregierung gesucht?**

Nein.

- b) **Gab es vonseiten der DB Netz AG eine Anfrage bei der „Immobilien Freistaat Bayern“ bezüglich der Kfz-Verwahrstelle in München-Trudering?**

Anfang November 2020 trat die DB Netz telefonisch an die Immobilien Freistaat Bayern heran, um einen Besprechungstermin zur Truderinger Kurve zu vereinbaren. Bis jetzt fand noch kein Termin statt.

- c) **Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussage der DB Netz AG, die Kfz-Verwahrstelle sei ein Hindernis bei der Realisierung der beiden Bürgervarianten?**

Wie zu Frage 1 a thematisiert, verläuft die Variante A0 in Form einer Eisenbahnüberführung über das Gelände der Kfz-Verwahrstelle. Der Platzbedarf von Widerlager und Stützen der Brücke ist für die Dienststelle des Polizeipräsidiums München vertretbar und könnte durch Ausgleichsflächen ersetzt werden.

Ein Weiterbetrieb der Kfz-Verwahrstelle in der derzeitigen Form ist bei den Bürgervarianten B1 und B2 aufgrund der großen Flächenverluste und der Aufgabe mehrerer Bestandsgebäude durch diese Planungsvarianten nicht möglich.

3. a) **Teilt die Staatsregierung die Ansicht der DB Netz AG, „dass eine Verlagerung der Kfz-Verwahrstelle das Projekt ABS 38 um zehn Jahre verzögern würde“?**

Das von der DB gesehene bauzeitliche Risiko von zehn Jahren für die Verlegung der Kfz-Verwahrstelle kann – unter der Voraussetzung, dass ein passendes Grundstück vorhanden ist – fachlich nicht nachvollzogen werden.

- b) **Inwieweit ließe sich auf dem Gelände der Kfz-Verwahrstelle ein zweistöckiges Parkdeck in Stahlträgerständerbau realisieren, um somit genügend Raum für den Ausbau der Truderinger Kurve zu schaffen?**

Die Staatsregierung weist darauf hin, dass ein mehrstöckiges Parkdeck lediglich einen quantitativen Ausgleich der im Zuge der Umsetzung der Bürgervarianten B1 und B2 aufzugebenden Stellplätze schaffen würde. Der Dienstbetrieb der Kfz-Verwahrstelle bringt es allerdings mit sich, dass Fahrzeuge durch Abschleppfahrzeuge an ihre Position gebracht werden. Die abzuschleppenden Fahrzeuge sind in der Regel ohne Schlüssel bzw. Zugangstransponder, teilweise auch unfallbeschädigt und/oder nicht fahrbereit oder gar rollfähig. Es muss außerdem aufgrund von Beschädigungen der Fahrzeuge mit auslaufenden Betriebsmitteln gerechnet werden. Das Abladen der Fahrzeuge mittels Hebekran erfordert selbst bei Standard-Pkws daher einen weit über reguläre Parkdecks hinausgehenden Luftraum von mehreren Metern. Bei höheren Fahrzeuggattungen wie SUV oder Klein-Lkw verstärkt sich diese Problematik.

Die Unterbringung von Zugmaschinen, Aufliegern, größeren Anhängern und Spezialfahrzeugen wäre in einem Parkdeck nicht zu realisieren. Zusätzlich zu einem Parkdeck müsste aus diesen Gründen eine entsprechend groß dimensionierte Freifläche für Sonderfälle zur Verfügung stehen, weshalb diese Lösung nicht erfolgversprechend ist.

c) Inwieweit kann sich die Staatsregierung eine Neugestaltung der Kfz-Verwahrstelle im Zuge des Ausbaus der Truderinger Kurve vorstellen?

Eine Neustrukturierung der Kfz-Verwahrstelle auf dem bestehenden Gelände ist bei Umsetzung der Bürgervarianten B1 und B2 voraussichtlich nicht möglich. Die Kfz-Verwahrstelle ist auf einem staatseigenen Grundstück situiert, welches im Nordwesten von Bahntrassen, östlich von der öffentlichen Thomas-Hauser-Straße und in südlicher Richtung von einer Fläche im Besitz der Landeshauptstadt München begrenzt ist. Für diese Fläche bestehen anderweitige Planungen der Landeshauptstadt München. Als Erweiterungsfläche könnte daher lediglich ein bislang ungenutztes Teilgrundstück dienen. Bei den Bürgervarianten B1 und B2 ist dieses jedoch bereits überplant.

Der Freistaat als Eigentümer der Fläche wäre grundsätzlich bereit, die Kfz-Verwahrstelle zu verlegen. Eine Verlegung kann gelingen, wenn auch die Landeshauptstadt München – die die bisherigen Planungen der DB Netz konsequent ablehnt – intensiv mitwirkt. Dies bedingt aber auch, dass im Interesse der Bürgerinnen und Bürger Freistaat und Landeshauptstadt München einen adäquaten Ersatzstandort für die Kfz-Verwahrstelle finden.

- 4. a) Inwieweit wird das Betriebswerk der DB Regio Steinhausen im Rahmen der Fertigstellung der 2. Stammstrecke der S-Bahn München über den im April 2020 in Betrieb genommenen Bereich hinaus erweitert?**
- b) Wo bestehen Konfliktlinien bzw. Kompatibilitätsprobleme beim Ausbau der Daglfinger-/Truderinger Kurve (nach Machbarkeitsprüfung der drei im Vorpruch genannten Trassenvarianten) gegenüber dem geplanten Erweiterungsprojekt DB Regio Steinhausen bzw. der 2. Stammstrecke der S-Bahn München?**
- c) Inwieweit beeinträchtigen die beiden Bürgervarianten den vom Freistaat durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) beauftragten und von der DB Regio durchzuführenden Instandhaltungsprozess der S-Bahnzüge und die künftige Abstellung der Zugpaare?**

Das S-Bahn-Werk Steinhausen soll mittelfristig zur Kapazitätssteigerung um zusätzliche Anlagen erweitert werden. Die dafür erforderlichen Planungen befinden sich aber noch in einem sehr frühen Stadium, sodass der Umfang der möglichen Erweiterung derzeit noch nicht benannt werden kann. Konfliktlinien mit dem Bau der 2. Stammstrecke sind der Staatsregierung nicht bekannt.