



An die Vorsitzende des Bezirksausschusses  
13 - Bogenhausen  
Frau Angela Pilz-Strasser  
Friedenstraße 40  
81660 München

PLAN-HAI-11-1

Blumenstr. 28 b  
80331 München  
Telefon: 089 233  
Telefax: 089 233-  
Dienstgebäude:  
Blumenstr. 31  
Zimmer  
Sachbearbeitung:

[plan.step-pfv@muenchen.de](mailto:plan.step-pfv@muenchen.de)

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

16.05.2019

**Daglfinger/Truderinger-Kurve: Gemeinsame Untertunnelung und Tieferlegung**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05798 des Bezirksausschusses 13 - Bogenhausen vom 12.02.2019

Sehr geehrte Frau Frau Pilz-Strasser,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Darin fordern Sie, dass sich die Landeshauptstadt München unverzüglich dafür einsetzt, dass das Projekt Daglfinger / Truderinger Kurve nur gemeinsam mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing – Johanneskirchen realisiert wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat zur Klärung der Frage, ob eine gleichzeitige Realisierung der Projekte möglich sei, bei der DB Netz AG nachgefragt und folgende Antwort erhalten:

„Die in Ihrer Anfrage geforderte gemeinsame Realisierung der Projekte „Daglfinger und Truderinger Kurve“ (DTK) und „Viergleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen“ ist auf Grund von mehreren Faktoren nicht umsetzbar:

- Beide Maßnahmen sind im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthalten und unabhängig voneinander zur Abwicklung des prognostizierten Güterverkehrs dringend notwendig.
- Die Daglfinger Kurve muss mit ihrer höhenfreien Kreuzung südlich von Daglfing möglichst zeitnah zur Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke realisiert werden, um Güter- und Personennahverkehr zu entflechten und somit die Bewältigung der Mehrungen der Flughafen-S-Bahn aufgrund der Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu gewährleisten.
- Die Projekte befinden sich in unterschiedlichen Planungsphasen. Die DTK ist bereits mitten in der Entwurfsplanung, während sich das Projekt für den viergleisigen Ausbau erst in einem Variantenauswahlverfahren der sogenannten Grobvariantenuntersuchung

zur Festlegung der Höhenlage der Trasse und somit in der ersten Phase der Vorplanung befindet.

- Der Neubau der Truderinger Kurve steht im Übrigen in keinem direkten Zusammenhang zum viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen.

Die in Ihrem Antrag angesprochene „Untertunnelung“ des Streckenabschnitts Daglfing-Johanneskirchen steht noch nicht fest. Im Rahmen der Vorplanung findet für das Projekt des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen eine Grobvariantenuntersuchung hinsichtlich der Höhenlage der Trasse (Ausbau im Tunnel / Ausbau im Trog / ebenerdiger Ausbau) statt. Das Projektteam der DTK befindet sich mit den Kollegen für den viergleisigen Ausbau Daglfing - Johanneskirchen im engen Austausch, um südlich vom Bahnhof Daglfing eine sinnvolle Verknüpfung zwischen beiden Projekten herzustellen.

Unabhängig davon, welche der Ausbauvarianten letztlich weiter verfolgt wird, handelt es sich beim viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen gemäß §1 der 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV) um eine wesentliche Änderung eines Schienenweges, so dass die Regelungen dieser Verordnung in Bezug auf den Lärmschutz von uns anzuwenden sind. Gleiches gilt im Übrigen auch für die Daglfinger Kurve. Bei beiden Projekten werden unabhängig voneinander die gemäß 16. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Wie dieser Schallschutz genau aussieht, lässt sich aufgrund des frühen Planungsstadiums leider noch nicht sagen. Grundlage für die Ermittlung des Schallschutzes bilden die prognostizierten Zugzahlen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, die später aus Trudering und Riem weiter in Richtung Johanneskirchen bzw. in die Gegenrichtung abgefahren werden.

Bei allen in Frage kommenden Varianten des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen werden die Bahnübergänge Brodersen- und Daglfinger Straße beseitigt, so dass es künftig auch keine Wartezeiten an geschlossenen Schranken mehr geben wird. Für die aufgelassenen Bahnübergänge werden alternative Querungsmöglichkeiten geschaffen. Die von Ihnen angesprochenen längeren Schließzeiten an den genannten Bahnübergängen nach Inbetriebnahme der Daglfinger Kurve werden durch Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Im Übrigen wird dieser vorübergehende Zustand aus heutiger Sicht nur relativ kurz bestehen, da schon sehr frühzeitig nach Baubeginn des viergleisigen Ausbaus eine Beseitigung der Bahnübergänge erfolgen wird.

Die in Ihrem Schreiben für den viergleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen genannte Realisierung „nicht vor 2040“ können wir so nicht bestätigen. Vielmehr ist die Inbetriebnahme stark von der künftig weiterzuerfolgenden Vorzugsvariante abhängig. Bei einem ebenerdigen Ausbau gehen wir derzeit von einer Inbetriebnahme im Jahr 2032, bei einer Tunnellösung jedoch nicht vor 2037 aus.“

Die Landeshauptstadt München wird die weiteren Planungen der beiden Projekte verfolgen und sich dafür einsetzen, dass die beiden Planungen aufeinander abgestimmt werden und der bestmögliche Schutz für die Anwohnerinnen und Anwohner gewährleistet wird.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 05798 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

Arne Lorz  
Hauptabteilungsleiter

