

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Margarete Bause, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Knoten München – Ausbau des Münchner Nordrings

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?

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?

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?

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)?

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?

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

Wenn ja, welche zusätzlichen Personenverkehre sind vorgesehen?

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?

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?

Berlin, den 15. Dezember 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion