

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Planungen zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing – Johanneskirchen

Die Planungen für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing – Johanneskirchen sind im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 dem Knoten München zugeordnet. Sie grenzen an das Projekt Brenner-Nordzulauf und liegen in einem Gebiet, das in den kommenden Jahren von der Stadt München als neues Stadtquartier beplant werden soll. Von der Deutschen Bahn (DB) InfraGO AG wird ein ebenerdiger Ausbau favorisiert. Die Stadt und die betroffenen Anwohner favorisieren den Ausbau der Strecke in Tunnellage. Die Stadt München trägt die Kosten für eine entsprechende parallele Variantenuntersuchung (www.daglfing-johanneskirchen.de/home.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wodurch ergeben sich im BVWP 2030 die unterschiedlichen Belastungszahlen beim Schienengüterverkehr (SGV) im Hinblick auf die räumlich eng miteinander verbundenen Maßnahmen des Knotens München und des Brenner-Nordzulaufs?
2. Welche zusätzliche Belastung an Güterzügen auf der Strecke Daglfing – Johanneskirchen ergibt sich durch die Anbindung der Strecken aus Richtung Kufstein und aus Richtung Salzburg?
3. Welche maximale Kapazität für Güterzüge wird für die Strecke Daglfing – Johanneskirchen geplant, und wie sehen die Kapazitäten der angrenzenden Streckenabschnitte, insbesondere des Brenner-Nordzulaufs, aus?
4. Wie viele der Güterzüge aus den beiden Richtungen Kufstein und Salzburg sollen planungsgemäß auf dem Nordring verkehren?
5. Werden konkrete Prognosen für die Zugzahlen für die Streckenabschnitte im Knoten München im Kontext der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung veröffentlicht, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
6. Sind Veränderungen bei den Zugzahlen für die beiden Projekte Knoten München und Brenner-Nordzulauf im Kontext der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung zu erwarten, insbesondere auf dem Streckenabschnitt Daglfing – Johanneskirchen und den angrenzenden Abschnitten, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
7. Wird die aktualisierte Zugzahlen-Prognose in die Planungen für den Knoten München miteinbezogen?
8. Zu welchen Gesamtprojekten und Planungsabschnitten gehören die Streckenabschnitte Daglfing – Johanneskirchen, Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve, Truderinger Spange, Trudering – Grafing und Riem – Mühldorf

- (bitte, wo nötig, getrennt nach BVWP, Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung [BUV], Bundesschienenwegeausbaugesetz [BSWAG] und Auffassung der DB InfraGO AG tabellarisch auflisten)?
9. Welche Unterschiede im Planungsverfahren, in der Bürgerbeteiligung und den angesetzten Lärm- und Erschütterungsstandards ergeben sich durch die jeweilige Zuordnung zum Gesamtprojekt oder Planungsabschnitt?
 10. Ist eine Zuordnung des Abschnitts Daglfing–Johanneskirchen aufgrund der engen inhaltlichen und räumlichen Verbundenheit zum Brenner-Nordzulauf sinnvoll, und was spricht nach Erkenntnissen der Bundesregierung dafür und was dagegen?
 11. Warum wird der Knoten München als eigenes Gesamtprojekt im BVWP 2030 geführt, obwohl er direkt an das Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf angrenzt?
 12. Würde eine gemeinsame Planung für die beiden Projekte Vorteile bringen?
 13. Welche planungsrechtlichen Vorgaben gelten für die beiden Projekte Brenner-Nordzulauf und Knoten München, und worin unterscheiden sich die Vorgaben?
 14. Ist für den Knoten München eine parlamentarische Befassung wie für den Brenner-Nordzulauf vorgesehen, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
 15. Warum ist die Bürgerbeteiligung beim Knoten München anders strukturiert als die Bürgerbeteiligung bei dem räumlich und inhaltlich eng verbundenen Brenner-Nordzulauf?
 16. Wie kann eine entsprechend umfassende Bürgerbeteiligung beim Knoten München umgesetzt werden?
 17. Wird für den Knoten München ein Projektbeirat, entsprechend dem Brenner-Nordzulauf, geplant?
 18. Da für das Jahr 2025 eine Berichterstattung der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag gesetzlich verankert ist, ist eine Überarbeitung der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung geplant?
 19. Ist eine Absenkung der nächtlichen Grenzwerte anhand der Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu erwarten?
 20. Ist geplant, eine Anpassung der Grenzwerte in die laufenden Planungen der Ausbaustrecke Daglfing–Johanneskirchen aufzunehmen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
 21. Wurde eine EU-Finanzierung für den Ausbau der Strecke Daglfing–Johanneskirchen im Rahmen der Finanzierung transeuropäischer Netze beantragt, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
 22. Hat die Bundesregierung erörtert, unter welchen Bedingungen und innerhalb welchen finanziellen Rahmens sie bereit wäre, eine Finanzierung der Tunnelvariante gemeinsam mit der Landeshauptstadt München und dem Freistaat Bayern zu übernehmen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis (bitte näher ausführen)?

Berlin, den 14. Februar 2025

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion