

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/14975 –

Planungen zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Daglfing – Johanneskirchen

Vorbemerkung der Fragesteller

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).

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?

Die im Rahmen der Bewertung auftretenden Unterschiede in den Zugzahlen basieren auf unterschiedlichen Annahmen zur Bezugsfallinfrastruktur, die Grundlage für die volkswirtschaftliche Bewertung der einzelnen Planfälle ist. Die Bewertung des Brennernordzulaufs basiert auf einem Bezugsfall, der keines der Bedarfsplanvorhaben im Knoten München berücksichtigt, während der für die Bewertung des Knoten München auch Bedarfsplanvorhaben außerhalb von München zugrunde legt. Daher werden zwischen München-Nord und Rosenheim weniger Züge prognostiziert, als in der Bewertung des Knotens Münchens.

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?

Die Fragen 2 bis 7 werden gemeinsam beantwortet.

Bedarfsplanvorhaben der Schieneninfrastruktur werden grundsätzlich nicht anhand einer maximalen Kapazität dimensioniert. Die jeweils gültige Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ist stets die Grundlage für Ausbau- und Neubauvorhaben.

Die aktuellen Verkehrsprognosen des Bundes aus dem BVWP 2030 spiegeln noch nicht die verkehrliche Wirkung aus der Fertigstellung des Brennerbasistunnels und des Projektes ABS/NBS München – Grenze D/A (Brenner-Nordzulauf) wider. Eine Aussage kann erst mit Fortschreibung der Verkehrsprognose des Bundes für das Jahr 2040 gemacht werden.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wird die Ergebnisse der Basisprognose 2040 (= 1. Prognosefall der Verkehrsprognose 2040) sukzessive veröffentlichen. Die Basisprognose 2040 ist die empirische Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung und die aktuell laufende Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt. Die Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt soll Ende des ersten Quartals 2025 abgeschlossen werden. Im Anschluss werden die Zugzahlen 2040 für den Deutschlandtakt erarbeitet, die zukünftig die Basis für planrechtliche Genehmigungen von Projekten bilden werden.

Im Rahmen des § 18g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist die DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin gesetzlich verpflichtet, geänderte Prognosezahlen in ihrer Planung zu berücksichtigen. Wird die BVWP-Verkehrsprognose aktualisiert, werden die neuen Prognosezahlen Grundlage für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich der schalltechnischen Untersuchung.

8. Zu welchen Gesamtprojekten und Planungsabschnitten gehören die Streckenabschnitte Daglfing–Johanneskirchen, Daglfinger Kurve, Truderinger Kurve, Truderinger Spange, Trudering–Grafing und Riem–Mühdorf (bitte, wo nötig, getrennt nach BVWP, Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung [BUV], Bundesschienenwegeausbaugesetz [BSWAG] und Auffassung der DB InfraGO AG tabellarisch auflisten)?

Projekt der DB InfraGO	gehört zu BVWP-Vorhaben	Finanzierung
Viergleisiger Ausbau Daglfing–Johanneskirchen	Großknoten München	Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)/Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)
Ausbau Bahnhof Trudering (ehemals „Truderinger Spange“)	Großknoten München	BSWAG/BUV
Daglfinger Kurve	Großknoten München	BSWAG/BUV
Truderinger Kurve	Ausbaustrecke 38	BSWAG/BUV
Trudering–Grafing	Brenner-Nordzulauf (Ausbaubereich)	BSWAG/BUV
Riem–Markt Schwaben	nicht im BVWP enthalten	Freistaat Bayern
Markt Schwaben–Mühdorf	Ausbaustrecke 38	BSWAG/BUV

9. Welche Unterschiede im Planungsverfahren, in der Bürgerbeteiligung und den angesetzten Lärm- und Erschütterungsstandards ergeben sich durch die jeweilige Zuordnung zum Gesamtprojekt oder Planungsabschnitt?

Die Zuordnung zu verschiedenen BVWP-Vorhaben oder Planungsabschnitten hat bei den unter Frage 8 aufgeführten Projekten keinen Einfluss auf das Planungsverfahren, die rechtliche Grundlage der Bürgerbeteiligung und die angesetzten Lärm- und Erschütterungsstandards.

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?

Die Fragen 10 bis 12 werden gemeinsam beantwortet.

Eine wechselseitige Beeinflussung der jeweiligen Planungen beider Projekte besteht aufgrund der räumlichen Trennung nicht. Aufgrund der unterschiedlichen Zeithorizonte, Betroffenheiten und tangierender Maßnahmen wie die städtebauliche Entwicklung der Landeshauptstadt München ist es sinnvoll, die Projekte unabhängig voneinander zu führen. Dies führt insgesamt zu einer Beschleunigung. Unabhängig davon stehen die Projekte im regelmäßigen Austausch miteinander.

13. Welche planungsrechtlichen Vorgaben gelten für die beiden Projekte Brenner-Nordzulauf und Knoten München, und worin unterscheiden sich die Vorgaben?

Die planungsrechtlichen Vorgaben zur Erlangung des Baurechts sind für beide Vorhaben identisch und durch § 18 AEG in Verbindung mit den §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) definiert. Unterschiede bestehen in dem Erfordernis des Raumordnungsverfahrens (ROV).

Für alle Teilvorhaben im Knoten München und für den unmittelbar angrenzenden Ausbauabschnitt Trudering–Grafing entfällt das Erfordernis eines ROV, da es sich hier um einen bestandsnahen Ausbau von bereits vorhandener Eisenbahninfrastruktur entlang vorhandener Strecken und Bahnhöfe handelt.

Für den Neubauabschnitt des Brenner-Nordzulaufs wurde ein ROV nur für den Abschnitt von Ostermünchen bis Landesgrenze abgeschlossen, für den Abschnitt Grafing–Ostermünchen hat die Regierung von Oberbayern kein ROV durchgeführt, da es sich hierbei um ein nicht erheblich überörtlich raumbedeutendes Vorhaben handelt.

14. Ist für den Knoten München eine parlamentarische Befassung wie für den Brenner-Nordzulauf vorgesehen, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Die Einbindung des Deutschen Bundestages ist für den Knoten München nach Auffassung des BMDV nicht angezeigt. Das Gesamtvorhaben Knoten München ist kein neues Vorhaben im Sinne § 5 BUV, da sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der BUV bereits Teile des Knotens in der Leistungsphase 3/4 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) befanden.

15. Warum ist die Bürgerbeteiligung beim Knoten München anders strukturiert als die Bürgerbeteiligung bei dem räumlich und inhaltlich eng verbundenen Brenner-Nordzulauf?

Für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in den Infrastrukturvorhaben der DB InfraGO setzt § 25 VwVfG den gesetzlichen Rahmen. Sowohl der Knoten München als auch der Brenner-Nordzulauf erfüllen diese gesetzlichen Anforderungen mit den jeweils umgesetzten Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit.

Beide Vorhaben sind hinsichtlich ihrer Inhalte nicht vergleichbar, woraus sich auch die unterschiedlichen Ansätze bei den Konzepten und Formaten der Öffentlichkeitsarbeit begründen. Beim Brenner-Nordzulauf bestand die Herausforderung darin, im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens die Vorzugsvariante für die Neubaustrecke aus einer Vielzahl unterschiedlicher Trassenvarianten auszuwählen. Die verschiedenen Trassenvarianten führten abschnittsweise oder auch zum Großteil durch Gebiete/Gemeinden, in denen bisher keinerlei Eisenbahninfrastruktur existiert.

Im Gegensatz dazu handelt es sich beim Knoten München um den bestandsnahen Ausbau von bereits vorhandener Eisenbahninfrastruktur entlang vorhandener Strecken und Bahnhöfe.

16. Wie kann eine entsprechend umfassende Bürgerbeteiligung beim Knoten München umgesetzt werden?

Alle Teilvorhaben im Knoten München haben eigene, auf die spezifische Projektsituation angepasste Konzepte und Formate der Öffentlichkeitsarbeit ent-

wickelt und setzen diese in den verschiedenen Projektphasen eigenverantwortlich und wo nötig eng abgestimmt um. Alle Formate erfüllen die gesetzlichen Anforderungen. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

17. Wird für den Knoten München ein Projektbeirat, entsprechend dem Brenner-Nordzulauf, geplant?

Ein Projektbeirat für das BVWP-Gesamtvorhaben Knoten München ist nicht geplant. Ergänzend wird auf die Antworten zu den Fragen 15 und 16 verwiesen.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 2 Absatz 4 Satz 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) soll die Bundesregierung spätestens im Jahr 2025 dem Deutschen Bundestag Bericht über die Durchführung der Verordnung erstatten. In dem Bericht soll insbesondere dargestellt werden, ob die in § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte dem Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechen – auch mit Blick auf die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation – und ob weitere Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche erforderlich sind. Die Prüfung läuft noch.

20. Ist geplant, eine Anpassung der Grenzwerte in die laufenden Planungen der Ausbaustrecke Daglfing–Johanneskirchen aufzunehmen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Bei der Novellierung von Gesetzen und Verordnungen wurden in der Vergangenheit meist spezifische Übergangsregelungen für bereits laufende Vorhaben getroffen. Damit wird je nach Projektfortschritt zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novellierung dezidiert festgelegt, ob bei einem weit fortgeschrittenen Planungsstand neue gesetzliche Regelungen und/oder Verordnungen anzuwenden sind oder nicht. Ob angepasste Immissionsgrenzwerte in der laufenden Planung des viergleisigen Ausbaus Daglfing–Johanneskirchen Berücksichtigung werden finden müssen, wird von den im Einzelfall greifenden Übergangsregelungen abhängen.

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?

Für Planungsleistungen zum Ausbau der Strecke Daglfing–Johanneskirchen hat das BMDV in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG (heute DB InfraGO AG) einen Förderantrag im Rahmen des Förderaufrufs 2021 der Connecting Europe Fazilität (CEF) für Verkehr im Januar 2022 eingereicht. Das Förderprogramm CEF Verkehr dient dem Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Mit dem Förderantrag sollte ein EU-Zu-

schuss in Höhe von knapp 2,5 Mio. Euro für im Zeitraum 2021 bis 2023 anfallende Planungsleistungen in Höhe von knapp 5 Mio. Euro eingeworben werden. Der Förderaufruf war stark überzeichnet. Die Europäische Kommission hat den Förderantrag nicht bewilligt.

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)?

Das BMDV ist an die Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung gebunden. Danach muss die wirtschaftlichste genehmigungsfähige Variante realisiert werden. Dies ist im vorliegenden Fall die oberirdische Variante.

Die Tunnelvariante kann somit nur unter der Bedingung realisiert werden, dass Dritte wie der Freistaat Bayern und/oder die Landeshauptstadt München vollständig die Kostendifferenz zwischen der oberirdischen und der Tunnelvariante übernehmen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.