



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
Postfach, 80313 München

Verkehrs- und Bezirksmanagement -  
Bezirk Süd-Ost  
GB2-13

per E-Mail  
An den Vorsitzenden des BA15 – Trudering-  
Riem  
Herr Stefan Ziegler  
über BA-Geschäftsstelle Ost  
Friedenstraße 40  
81660 München

Postfach  
80313 München  
Telefon: 089 -  
Telefax: 089 -  
Dienstgebäude:  
Implerstraße 9  
Zimmer: [REDACTED]  
Sachbearbeitung:  
[REDACTED]

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
21.09.2021

**Drängende Fragen zu neuen Planungen in Bezug auf die Truderinger Kurve/Spange.**  
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01640 des Bezirksausschusses 15 - Trudering-Riem  
vom 21.01.2021

Sehr geehrter Herr Ziegler,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem wurde dem Mobilitätsreferat zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Darin fordern Sie Auskunft insbesondere zur Variante A1 der Daglfinger/Truderinger Kurve sowie zum Ausbau des Bahnhofs Trudering.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung:

1. Ist die LHM schon von der DB Netz, ABS 38 über die neue Variantenplanung der TDKS A1 informiert?

Nein. Die Verwaltung hat bisher – trotz Nachfrage - keine Unterlagen erhalten.

2. Wie bewertet die LHM diese Planung der Variante A1 der TDKS auch im Zusammenhang mit dem Projekt Bahnhof Trudering?

Der Verwaltung liegen noch keine Unterlagen zur Variante A1 vor. Eine Bewertung der Variante ist daher zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

3. Inwieweit ist die LHM über Ausbau-/Gleisverlängerungspläne der DB im nördlichen Bereich der Gleisharfe am Truderinger Bhf. Informiert?

Das Projekt Ausbau Bahnhof Trudering wurde dem Mobilitätsreferat erstmals am 22.06.2021 vorgestellt.

Für Informationen zum Projekt haben wir die Deutsche Bahn um Stellungnahme gebeten:

„Dazu eine kurze Projektbeschreibung, die auch den Zusammenhang der Planungen der Projekte Truderinger Bahnhof und DTK beinhaltet: Zwischen diesen Projekten bestehen (bauliche und zeitliche) Abhängigkeiten.

Das Projekt „Ausbau des Bahnhofs Trudering“ betrifft genau genommen die Bahnhofsgleise 5 – 10 (nördliche Güterzuggleise). Es befindet sich aktuell in der Vorplanung, einer sehr frühen Projektphase. Die Schnittstelle dieses Projekts zum benachbarten Vorhaben der Daglfinger und Truderinger Kurve mit deren zweigleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Trudering befindet sich unmittelbar südlich des Bahnübergangs an der Xaver-Weismor-Straße.

Das Ziel des Ausbaus des Bahnhofs Trudering ist eine Verlängerung der sogenannten Nutzlänge der Gleise 5 – 8 auf jeweils 740 Meter, um so Möglichkeiten zur Überholung und des zeitweisen Abstellens von Güterzügen zu schaffen, die künftig vermehrt mit dieser Zuglänge im deutschen Schienennetz verkehren werden. Damit einher geht in diesen Gleisen auch eine Anhebung und Vergleichmäßigung der Geschwindigkeit zu den benachbarten Streckenabschnitten von und nach Richtung Daglfing – Johanneskirchen bzw. von und nach Richtung Rosenheim auf 100 km/h (von und nach Richtung Umschlagbahnhof Riem über die künftige Truderinger Kurve auf 80 km/h). Dies wird einer ökonomischen und ressourcenschonenden Fahrweise der Güterzüge zu Gute kommen, da Brems- und Beschleunigungsvorgänge bei schweren Güterzügen neben Zeit auch sehr viel Energie kosten und nicht zuletzt zusätzliche Lärmemissionen verursachen. Unabhängig davon profitieren die Anwohner im Bereich Bahnhof Trudering künftig von Lärmschutz nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Lärmvorsorge).

Die LHM ist über den Ausbau des Bahnhofs Trudering informiert. Bereits seit August letzten Jahres gibt es Detailabstimmungen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN HA III/31) und dem Baureferat bezüglich einer Schnittstelle nördlich der Fuß- und Radweg-Unterführung am Lehrer-Götz-Weg, welche seitens der LHM barrierefrei ausgebaut werden soll. Sobald die Vorplanung fertiggestellt ist – voraussichtlich im 2. Quartal 2021 – wird die DB Netz AG den zuständigen Stellen der Stadtverwaltung als auch der Kommunalpolitik und interessierten Anwohnern das Projekt gesamthaft vorstellen. Bereits jetzt besteht das Angebot, sich über die Website <https://www.bahnausbau-muenchen.de/projekt.html?PID=78> über den Planungsstand zu informieren. Alles Wesentliche zu den Projekten DTK können Sie unter <https://www.abs38.de/daglfinger-und-truderinger-kurve.html> finden.“ *(Anmerkung seitens des Mobilitätsreferats: Die angekündigten Veranstaltungen haben unseres Wissens nach zwischenzeitlich stattgefunden.)*

Die DB hat in Ihrer Stellungnahme außerdem Folgendes mitgeteilt:

„Die im Antrag der SPD angesprochenen Auswirkungen auf die Straßenbrücke Schatzbogen sind nicht von der DTK verursacht, sondern vom Ausbau im Bahnhof Trudering.“

4. Welcher Organisationseinheit im Planungsreferat/ Mobilitätsreferat obliegt stadtseitig die Betreuung dieser Projekte?

Koordinierend ist weiterhin das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zuständig. Das Mobilitätsreferat vertritt die verkehrsplanerischen Belange.

5. Gibt es im neuen Mobilitätsreferat einen „Bahnkoordinator/ Ansprechpartner“, der als städtischer Gegenpol zur DB Netz AG die Interessen der Stadt München artikuliert?

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

„Mit Ziffer 9. des Beschlusses "Truderinger und Daglfinger Kurve sowie Erschließung von Pferdesportflächen im Münchner Nordosten" (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 15609) der Vollversammlung vom 18.03.2020 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, "die Vorbereitungen für den Aufbau einer „Koordinierungsstelle stadtentwicklungsplanerische Integration von überörtlichen Infrastrukturprojekten“ aufzunehmen und dem Stadtrat im Nachtragshaushalt für 2020 anzumelden".

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung arbeitet an der Besetzung der Stelle. Leider kam und kommt es hierbei zu coronabedingten Verzögerungen.

Weiterhin ist die Stelle auch nach der Schaffung des Mobilitätsreferates dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zugeordnet.“

6. Ist wegen Einsprüchen der DB die Erstellung des Bebauungsplans Heltauer Straße bzw. die Ertüchtigung der Grünfläche an der Bürgermeister-Keller-Straße zurückgestellt worden?

Bezüglich des Bebauungsplans Heltauer Straße hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes mitgeteilt:

„Die Vorbereitungen der städtebaulichen Entwicklung des Gebiets erfolgen in Abstimmung mit den DB-Planungsabsichten in diesem Bereich. Die im Zuge der DB-Planung Truderinger-Daglfinger-Kurve erforderliche Umleitung des Hüllgrabens über das Gebiet der Heltauer und Birlhölmer Straße werden in den bisherigen städtebaulichen Konzeptüberlegungen berücksichtigt und integriert. Der Hüllgraben soll ein wesentliches Element der öffentlichen Grünflächen im Planungsgebiet werden. Zudem hat die Deutsche Bahn, als Eigentümerin einer kleineren Teilfläche im Planungsgebiet (P+R Anlage), bisher Mitwirkungsinteresse an der Gebietsentwicklung gezeigt.“

Die DB hat in Ihrer Stellungnahme außerdem Folgendes mitgeteilt:

„Bei der angesprochenen Ertüchtigung der Grünfläche an der Bürgermeister-Keller-Straße gibt es einen Zusammenhang zum Ausbau im Bahnhof Trudering hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus der Fuß- und Radweg-Unterführung am Lehrer-Götz-Weg. Die DB Netz AG hat die LHM hier darauf hingewiesen, dass es aus ihrer Sicht nicht zielführend erscheint, diese Grünfläche 2023 herzurichten, wenn die DB etwa 4 Jahre später Teile davon als Baustelleneinrichtungsfläche vorübergehend in Anspruch nehmen muss.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 01640 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen



gez.

MOR GB2