

Presseinformation

DTK: Nächste Schritte für den Alternativ-Vorschlag

Um eine gute Vergleichbarkeit zwischen der DB-Variante und dem Vorschlag der Bürger herzustellen, vertieft die Projektleitung die Untersuchungen.

(München, 24. Juli 2019) Im Februar 2019 hatte eine Gruppe von Anwohnern den DB-Planern eine alternative Idee zur Trassenführung für die Daglfinger und Truderinger Kurve sowie den zweigleisigen Ausbau Daglfing-Trudering vorgestellt. Aus dem Vorschlag wurden von der DB Netz AG zwei mögliche Alternativvarianten entwickelt.

Seitdem wurden mehrere grundlegende Kriterien an den Varianten, wie technische Machbarkeit, Zielvorgaben des Bundes sowie baubetriebliche und gesetzliche Anforderungen, überprüft.

Um einen annähernden 100%igen Variantenvergleich zu der DB-Variante belastbar durchzuführen, erstellt das Team der DTK, in enger Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt, nun eine Machbarkeitsstudie. Im Rahmen der Studie werden die Varianten auf der gleichen Detailtiefe beplant wie der aktuell bestandsnah vorgesehene zweigleisige Ausbau. U.a. werden zusätzliche Baugrunduntersuchungen und Vermessungsarbeiten durchgeführt. Durch diese intensive Planung ist es möglich, eine verifizierbare Kosten- und Risikoabschätzung für die Anwohner-Variante abzugeben.

Mit ersten Ergebnissen zur Machbarkeitsstudie rechnet die DB Netz AG Anfang nächsten Jahres. Auf Grund der Machbarkeitsstudie verzögert sich das Gesamtprojekt „Daglfinger und Truderinger Kurve sowie der zweigleisige Ausbau Daglfing-Trudering“ um circa ein Jahr. Die für den Herbst angekündigten Öffentlichkeitstermine zur Vorstellung der Entwurfsplanung verschieben sich, bis eine Entscheidung bzgl. der Varianten vorliegt.

Erste gute Nachrichten

In Bezug auf den Abstand der Gleisanlagen zu den 17 neugebauten Reihenhäusern in der Thomas-Hauser-Straße hat die DB Netz AG in Absprache mit anderen Bahn-Gesellschaften bereits gute Nachrichten zu verkünden. Das Abstell- und Rangiergleis, welches hinter den Häusern liegt, soll um ca. 100m verkürzt werden, sofern Ersatz für das Gleis gefunden wird. Somit würde eine Gleisachse im Bereich der Reihenhäuser entfallen und der Abstand der Häuser zur bestehenden Gleisachse würde sich von ca. 7m auf 15m vergrößern. Der Abstand zur Lärmschutzwand beträgt damit ca. 10m an der engsten Stelle - 4-5m mehr als in der ursprünglichen Planung.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter <https://www.abs38.de/daglfinger-und-truderinger-kurve.html>.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Unser Anliegen:



Franz Lindemair
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. 089130883779
franz.lindemair
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse