

Fragen-Antworten-Katalog zum Webcast der Projekte Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK) vom 13. Oktober 2020

- **Webcast:**

Die Aufzeichnung der 90-minütigen virtuellen Infoveranstaltung bleibt unter folgendem Link weiterhin abrufbar: <https://slidesync.com/eZvO1dNAVw>

- **Fragenaufbereitung:**

Die nachfolgenden Fragen stammen einerseits direkt aus dem Webcast, andererseits wurden sie bereits vorab oder im Anschluss an die Veranstaltung per E-Mail an das Projektteam gerichtet. Fragen mit gleichlautendem Inhalt wurden dabei zusammengeführt. Für eine bessere Übersichtlichkeit wurden die Fragen verschiedenen Kernthemen zugeordnet, die wiederum alphabetisch sortiert sind. (Der Fragenwortlaut der Absender wurde weitestgehend beibehalten, Rechtschreibung und Grammatik wurden angepasst.)

A1 (VARIANTE)

„Wurde die leicht abgewandelte Variante A1 auch untersucht? Wie sieht die Lärmbetroffenheit bei A1 im Vergleich zu A0 und B1 aus?“

Die letzten Wochen haben wir dazu genutzt, die Variante A0 weiterzuentwickeln. Die Variante A1 ist nun unser aktuellster Planungsstand, für den jedoch noch keine detaillierten Untersuchungen zum Schallschutz vorliegen. Diese werden in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung durch einen Gutachter erstellt. Durch das Abrücken der Gleise von der Wohnbebauung um mehrere Meter ist an diesen Stellen mit einem besseren Ergebnis zu rechnen als bei der Variante A0.

Der Vergleich A0 und B1 hat uns jedoch schon gezeigt, dass es bezogen auf die Lärmbetroffenheit im Gesamtbild keine signifikanten Änderungen geben wird. Vermutlich würde ein Vergleich der Varianten A1, B1 und B2 auch zu gleichen Ergebnissen hinsichtlich der Belastung im Gesamtbild kommen. Die detaillierte Schallschutzberechnung wird in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung erfolgen.

„Werden Details und der Plan zur A1 veröffentlicht?“

Die Variante A1 wird aktuell noch ausgeplant. Sobald die Ergebnisse final vorliegen, werden wir einen entsprechenden Lageplan und Informationen dazu auf unserer Website veröffentlichen. Dies wird voraussichtlich Anfang 2021 der Fall sein. Bis dahin bitten wir um Geduld.

„Was heißt bei der Variante A1 in Zahlen 'etwas nach Westen' verschieben?“

Derzeit können wir zur Planungsvariante A1 im Bereich Xaver-Weismor-Straße noch keine Meterangaben machen. Wir haben Ihnen im Webcast den aktuellen Planungsstand vorgestellt, der erst final ausgeplant wird. Wenn die Planung und Prüfung abgeschlossen sind, werden wir dies auch mit genaueren Angaben beziffern können.

„Durch den Ausbau einer neuen Strecke wird im Vergleich zum Ausbau des Bestands mehr Grünfläche beschädigt. Allerdings würde in Variante A1 doch ebenfalls eine Teilstrecke des Gleises verlegt werden und damit bestehende Grünflächen zerschnitten. Dafür könnten in den Bürgervarianten B1 und B2 aber neue Grün- und Erholungsflächen bei einem Fahrradweg o.ä. von der Stadt geschaffen werden und damit eine ggf. geringfügigere Zerschneidung (über-) kompensieren?“

Die Varianten wirken sich auf unterschiedliche Weise auf die Umwelt aus. Verglichen wurden im Variantenvergleich der Flächenverbrauch von Lebensräumen verschiedener Wertigkeit (gering / mittel / hoch) sowie die Zerschneidungswirkung auf ebendiese Lebensräume. Wie Sie dem Bericht zum Variantenvergleich (S.47 bis S.49) entnehmen können, weichen alle drei Varianten nur zu geringem Maße voneinander ab, was die absoluten Zahlen betrifft. Somit werden auch alle drei Varianten gleich bewertet. Jedoch ist festzuhalten, dass ein Ausbau entlang bestehender Trassen grundsätzlich eine geringere Belastung der örtlichen Lebensräume bedeutet als Trassenführungen in größerer Entfernung zum Bestand. Dazu kommt, dass sich im städtischen Umfeld des Gleisdreiecks die in den Varianten B1 und B2 potenziell freiwerdende Flächen an der Strecke Daglfing-Trudering nicht zu hochwertigen Lebensräumen aufwerten lassen.

Die Variante B2 greift am stärksten in den Bereich der hochwertigen, amtlich kartierten Flächen im Umkreis des Hüllgrabens ein. Angesichts der zumutbaren Alternativen A0 und B1 stellt dies ein großes Risiko bezüglich der Genehmigungsfähigkeit dar. Die Varianten A0 und B1 weisen diese Problematik nicht auf und sind daher auf das Kriterium Umwelt bezogen als gleichwertig einzuschätzen. Des Weiteren ist die Variante A1 als Weiterentwicklung der A0 bezüglich der Umweltauswirkungen genauso einzuschätzen wie die ursprüngliche Variante A0.

BÜRGERBETEILIGUNG / -KOMMUNIKATION

„Warum war nicht schon früher ein Webcast oder eine Bürgerinformation mit Zoom oder Teams möglich?“

Wir haben den Webcast auf inhaltlicher Basis der veröffentlichten Webseite angeboten und die Variantenbewertung zunächst dort ausführlich aufbereitet, um, infolge, die Dinge im Webcast noch im Detail zu erläutern.

Der Webcast sollte bereits im September stattfinden. Wir haben uns hier dem Wunsch des Oberbürgermeisters der Stadt München, Dieter Reiter, gebeugt und die Veranstaltung nach hinten verschoben. Wir haben bei diesem Webcast im Übrigen technisch mit Microsoft Teams gearbeitet.

„Wie werden die Bürger weiter informiert?“

Wir haben einen neuen Newsletter (DTK-Infomail) eingeführt, der künftig regelmäßig bei Neuigkeiten alle Interessenten, die sich bislang dafür auf unserer Webseite angemeldet haben, informiert.

Zudem wird die Webseite eine weitere wichtige Plattform für die Bürgerinformation bleiben sowie die virtuellen Informationsformate wie dieser Webcast. Aber natürlich, sollten es die äußeren Rahmenbedingungen wieder zulassen, werden auch wieder Bürgerversammlungen organisiert.

Jederzeit haben die Bürger die Möglichkeit, auf uns mit ihren Fragen über unsere E-Mail-Adresse abs38@deutschebahn.com heranzutreten.

Seit 2018 haben wir im Übrigen mehr als 120 Anfragen per E-Mail zur DTK von verschiedenen Anspruchsgruppen erhalten und beantwortet.

„Warum lässt die Bahn die in der Stadtratssitzung besprochenen Dinge in der Webseite unerwähnt?“

Wir haben im Stadtrat, ebenso wie im Webcast, die Variantenbewertung präsentiert. Dabei ist die Variantenbewertung aus Sicht der Projektbeteiligten dargestellt – das sind die Deutsche Bahn, die Aufsichtsbehörde Eisenbahn-Bundesamt (EBA), sowie der Auftraggeber Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Bahn sieht sich nicht als ein Sprachrohr des Münchner Stadtrats und dessen Bewertung.

„Diese Veranstaltung haben Sie aber gut versteckt. Ihr Webcast ist kaum zu finden.“

Wir haben den Webcast keineswegs „versteckt“, sondern im Vorfeld über verschiedene Kommunikationskanäle angekündigt – so über eine Anwohnerinformation per Postwurfsendung an die von den Projekten DTK tangierten umliegenden Haushalte, über eine Presseinformation, die medial auch aufgegriffen und weiterverbreitet wurde, über eine Infomail sowie auf unserer Webseite. Schließlich war es das Ziel unserer virtuellen Infoveranstaltung, möglichst viele Anwohner und interessierte Bürger zu erreichen, um die Neuigkeiten rund um die Variantenbewertung einem breiten Publikum zu vermitteln.

„Wo ist die Bürgerbeteiligung? Ausgewählt haben die DB und das Ministerium, nicht die Bürger.“

Nach unserem Empfinden scheint es Fehlannahmen in der Öffentlichkeit zu geben, was unter einer Bürgerbeteiligung generell zu verstehen ist. Sicherlich gibt es einen deutlichen Unterschied zwischen einer Beteiligung der Bürger bzw. Öffentlichkeit sowie einer, oft gewünschten, Mitbestimmung der Bürger im Planungsprozess. Letzteres ist nicht möglich. Variantenbewertungen bzw. -entscheidungen obliegen den direkt am Projekt Beteiligten. Dies sind der Auftraggeber, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Aufsichtsbehörde, Eisenbahn-Bundesamt (EBA), und die DB Netz AG für die Umsetzung des Auftrags. Außerdem ist wichtig zu verstehen, dass Entscheidungen stets nach gemeinsamer Abstimmung der Projektbeteiligten entstehen. Und zudem erst nachdem die Betroffenen – Anwohner/Bürger – auch die Möglichkeit hatten, sich beispielsweise die Planung anzuschauen und ihre Anliegen und Vorschläge einzubringen.

Es war und ist nach wie vor ein dauerhaftes Ziel des Projektteams, eine Öffentlichkeitsbeteiligung, sogar in einem sehr frühen Projektstadium, freiwillig durchzuführen. Deshalb informieren wir die Bürger und Anwohner seit 2018 regelmäßig über das Fortschreiten der Projekte, indem wichtige Projektschritte aktiv mitgeteilt, erklärt und veranschaulicht werden. Seit 2019 kommunizieren wir sehr aktiv mit den politischen Stakeholdern und den Bürgern (nachzulesen auch im Downloadbereich unserer Homepage www.abs38.de).

Seit 2018 steht das Projektteam auch in einem kontinuierlichen direkten Kontakt mit einigen Anwohnern, die sich zwischenzeitlich auch zu einer inoffiziellen Bürgergruppe formiert haben. Einige Anwohnervertreter haben uns auch bereits mehrfach in unseren Projekträumlichkeiten zu Gesprächen besucht. Mit einer weiteren Anwohnergruppe tauschte sich das Projektteam bereits vielfach telefonisch aus. Das verdeutlicht unsere stetigen Bemühungen zum einen um Aufklärung als auch Bürgerbeteiligung. Letztere ist insbesondere auch dadurch realisiert worden, dass neben der ursprünglichen Planungsvariante auch ein Bürgervorschlag im Rahmen zweier Alternativvarianten auf Machbarkeit untersucht wurden. Dieser Vorschlag wurde in der ersten großen Bürgerversammlung, die die Bahn für Anwohner Anfang 2019 organisierte, an das Projektteam herangetragen.

Nachdem Mitte Mai 2020 die Ergebnisse der Variantenuntersuchung vorlagen, war es dem Projektteam ein Anliegen, diese zeitnah der Öffentlichkeit zu präsentieren. Da dies aufgrund der unbeständigen Gesundheitslage rund um die Corona-Pandemie nicht wie in der Vergangenheit durch eine Bürgerversammlung möglich war, wurden kurzerhand alternative Kommunikationswege entwickelt:

Eine eigene Webseite wurde gestaltet (www.abs38.de/untersuchungsvarianten-dtk.html) und im Juni veröffentlicht, auf der die Varianten in der Breite vorgestellt und anhand von Detailplänen (auch zum Download) sowie umfassenden Erläuterungen veranschaulicht wurden. Auch in der Folgezeit arbeitete das Projektteam konsequent an der Fortführung dieses Kommunikationsweges, da sich die Gesundheitslage nicht veränderte. Also wurde auch die Variantenbewertung durch den Projektauftraggeber BMVI der Öffentlichkeit zeitnah präsentiert, zunächst über eine weitere Webseite (<https://www.abs38.de/variantenbewertung-dtk.html>), gefolgt von einer ergänzenden virtuellen Informationsveranstaltung – dem Webcast, der weiterhin unter <https://slidesync.com/eZvO1dNAVw> abrufbar ist. Bewusst wurde ein großer Teil des Webcast als Fragerunde gestaltet, um auf die Anliegen der Teilnehmer gezielt eingehen zu können. Über die Möglichkeiten ihrer Teilhabe am Webcast haben wir die Anwohner mit einer Postwurfsendung im Vorfeld informiert, dazu eine Pressenmeldung verschickt und die Projektwebseite für die Ankündigung genutzt. Auch dies verdeutlicht das Ziel, möglichst viele Bürger und Interessenten zu erreichen.

Mittlerweile haben wir außerdem eine DTK-Infomail etabliert, die regelmäßig zu wichtigen Projektschritten informiert. Das Projektteam möchte größtmögliche Transparenz im Planungsprozess gewähren, allerdings halten wir es nicht für zielführend, dabei jeden kleinsten Planungsschritt zu veröffentlichen, sondern die Veröffentlichungen auf punktuell zentrale Planungsmeilensteine zu fokussieren.

„Was ist für Sie der Unterschied zwischen Bürger-INFORMATION und Bürger-BETEILIGUNG? Außer dem Vorschlag von vor 1,5 Jahren ist nicht ersichtlich, dass die Bürger in irgendeiner Form `beteiligt` wurden.“

Seit 2018 ist in punkto Bürgerkommunikation und infolge auch Bürgerbeteiligung Einiges geschehen. Der historische Abriss wurde in der vorherigen Antwort bereits skizziert.

Eine Bürgerinformation ist nach Auffassung des Projektteams eine vorgelagerte Form einer Bürgerbeteiligung. Ein gutes Beispiel ist die Webseite und daran gekoppelt der Webcast, der gerade auch durch diese Fragen-Antworten-Aufbereitung, eine intensive Nachbereitung erfahren hat. Das Projektteam kümmerte sich im Zuge dessen um jede einzelne Anfrage und spielte offene Punkte auch in Richtung des Planungsteams weiter, das sich mit den Anliegen auseinandersetzen und sogar, sofern es möglich ist, Anpassungen an der Planung vornehmen kann. So entstand nicht zuletzt auch der Planungsvorschlag zur aktuellen Variante A1, der aus der A0 hervorging und zuvor die Bürgervarianten B1 und B2 als Reaktion auf die Anmerkungen der Bürger zur vorgestellten ursprünglichen Variante A0.

FLÄCHENEINGRIFF

„Wieviel Prozent der Fläche mit dargestellter hoher Wertigkeit werden für die Herstellung der Daglfinger Kurve zerstört? Der zweigleisige Ausbau der Daglfinger Kurve benötigt mindestens 15 m lichte Breite und eine Aufböschung.“

In Prozent kann diese Frage für die Daglfinger Kurve nicht isoliert betrachtet werden. Die hochwertigen Teile der Ausgleichsflächen im Bereich des Hüllgrabens sind zusammenhängend und werden auch durch andere Teile des Vorhabens tangiert. Festzuhalten bleibt, dass sich die Daglfinger Kurve hinsichtlich des Eingriffs bei allen drei Varianten immer gleich verhält. Hier gibt es keine Unterschiede. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden Maßnahmen zum Erhalt, Ersatz und Rekultivierung der betroffenen Flächen entwickelt.

„Können Sie den zusätzlichen Umfang an Schnitten durch hochwertige Biotope und den erhöhten Flächenverbrauch der Varianten B1 und B2 relativ zur Variante A0 beziffern?“

Die Varianten wirken sich auf unterschiedliche Weise auf die Umwelt aus. Verglichen wurden im Variantenvergleich der Flächenverbrauch von Lebensräumen verschiedener Wertigkeit (gering / mittel / hoch) sowie die Zerschneidungswirkung auf diese Lebensräume. Wie dem Bericht zum Variantenvergleich (S.47 bis S.49) zu entnehmen ist, weichen alle drei Varianten nur zu geringem Maße voneinander ab, was die absoluten Zahlen betrifft. Somit werden für diesen Faktor auch alle drei Varianten gleich bewertet.

Die Variante B2 greift jedoch am drastischsten in den Bereich der teilweise hochwertigen, amtlich kartierten Flächen im Bereich des Hüllgrabens ein, welche in der Zukunft einem hochwertigen Biotopstatus zugeführt werden sollen (Entwicklungsziel der Flächen). Hier ergeben sich insbesondere Konflikte mit Arten, welche unter europäischem Schutzstatus stehen. Angesichts der zumutbaren Alternativen A0 und B1 stellt dies ein großes Risiko bezüglich der Genehmigungsfähigkeit dar. Die Varianten A0 und B1 weisen diese Problematik nicht auf; sie sind daher auf das Kriterium `Beeinträchtigung Lebensräume` bezogen als gleichwertig einzuschätzen.

Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass ein Ausbau entlang bestehender Trassen eine geringere Belastung der örtlichen Lebensräume bedeutet als Trassenführungen in größerer Entfernung zum Bestand. Dazu kommt, dass sich im städtischen Umfeld des Gleisdreiecks die in den Varianten B1 und B2 potenziell freiwerdenden Flächen an der Strecke Daglfing-Trudering nicht zu hochwertigen Lebensräumen aufwerten lassen.

GÜTERVERKEHR MÜNCHEN

„Bei der aktuellen Planung wird der Güterverkehr, der nichts mit München zu tun hat, mit 80-100 km/h durch München geleitet. Wann wird eine Variante untersucht, bei der der Güterverkehr an München vorbei und nicht durchgeleitet wird (z.B. an der A99, Beispiel Innsbruck)?“

Sobald eine Trasse vorgeschlagen und in den Bundesverkehrswegplan aufgenommen wird, haben wir die Möglichkeit, diese zu beplanen. Bisher ist eine Trasse entlang der A99 nicht im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, somit haben wir auch keine Planungsaktivität in diesem Bereich vorgenommen und werden dies auch nicht tun.

„Wann wird die Deutsche Bahn dem BMVI die aus ökonomischen Gründen und mit Rücksicht auf die Zumutbarkeit für die Anwohner erforderliche außerstädtische Umleitung des Güterzug-Durchgangsverkehrs empfehlen?“

Die Deutsche Bahn AG ist gebunden an die Planung der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Neu- und Ausbauprojekte. Eine angesprochene Umfahringstrasse der Stadt München für Güterzüge ist aktuell dort nicht vorgesehen.

HÜLLGARBEN

„Hat die Verlegung des Hüllgrabens Auswirkungen auf das Grundwasser und die Höhe des Grundwasserspiegels?“

Im gesamten Projektgebiet ist das Grundwasser ein wichtiges Thema, das uns auch in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung intensiv begleiten wird. Wir schreiben aktuell für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung einen Planungsauftrag aus, bei dem eine 3D-Modellierung der Grundwasserströme angefertigt werden soll. Zum einen soll dort detailliert untersucht werden,

welche Wechselwirkungen der Hüllgraben mit dem Grundwasser hat. Zum anderen wird beleuchtet, wie sich das Grundwasser bei den Trogbauwerken aufstauen wird. Dort gibt es auch bestimmte Grenzwerte, die nicht überschritten werden dürfen.

KFZ-VERWAHRSTELLE

„Kann die KFZ-Verwahrstelle wirklich nicht verlegt werden?“

Die KFZ-Verwahrstelle München wird vom Polizeipräsidium München betrieben und ist somit eine Anlage des Freistaats Bayern. Wir waren dort mehrfach vor Ort und haben mit den Beteiligten und Immobilien Freistaat Bayern gesprochen. Dem Thema ist dort relativ ablehnend begegnet worden.

Denn die Verlegung läuft nicht über die Deutsche Bahn ab. Werden für den Bau der Strecke Grundstücke benötigt, so zahlt die Deutsche Bahn eine Entschädigung, die sich am Verkehrswert der Grundstücke orientiert.

Der Freistaat müsste dann das Thema der Verlegung selbst steuern, hätte auch gewisse Mehrkosten und wäre mit Bauaktivitäten belastet. Obwohl der Freistaat erst ablehnend war, signalisierte er in der letzten Stadtratssitzung, dass er zu Gesprächen bereit ist. Diese Gesprächsmöglichkeit werden wir wahrnehmen.

Allerdings wären mit der Verlegung der KFZ-Verwahrstelle auch Risiken verbunden. Denn die Verlegung muss bereits durchgeführt sein, bevor mit dem Bau der Kurve begonnen wird. Dies birgt das Risiko einer zeitlichen Verschiebung. Denn der Freistaat würde mit einer frühzeitigen Verlegung während des Planfeststellungsverfahrens ebenfalls ein Risiko eingehen, da sich die Planung in dieser Phase nochmal ändern könnte. Diese Risiken wurden in der Variantenbewertung auch eingerechnet und als relativ hoch eingeschätzt, denn sie könnten sich in einer Bauzeitverlängerung oder durch einen verspäteten Baubeginn niederschlagen.

LÄRMBELASTUNG

„Wie kommen Sie zu der Aussage, dass es nach der Baumaßnahme leiser sein wird als vorher? Das kann sich ja nur auf den einzelnen Zug beziehen - und selbst dann ist es fraglich. Dass 10 x-mal (?) so viele Züge fahren und schneller (100 statt 30 km/h) ist da sicher nicht berücksichtigt.“

In dem Vergleich zwischen dem Ist-Zustand und dem Zustand nach der Baumaßnahme sind die steigenden Zugzahlen gemäß Prognose 2030 wie auch die dann gefahrenen Geschwindigkeiten berücksichtigt. Die Prognose 2030 entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan weist dabei in etwa eine Verdreifachung der Zugzahlen für den Tageszeitraum und eine Verdoppelung im Nachtzeitraum auf. Die Reduzierung der Lärmbelastung begründet sich dadurch, dass aktuell im Gebiet kein bzw. kaum aktiver Schallschutz vorhanden ist. Bei dem Aus- bzw. Neubau der Strecken sind wir gesetzlich verpflichtet, die geltenden Grenzwerte gemäß 16. Bundesimmissionsschutzverordnung einzuhalten. Hieran orientiert sich die Dimensionierung des Schallschutzes.

„Auf Folie 23 stand, dass bei Variante A0 die Lärmbelastung für Anwohner nicht signifikant schlechter als bei B1. Heißt das, Variante B1 ist bezüglich des Lärms am besten (außer in der Thomas-Hauser-Straße)?“ // „Wieviele Häuser sind schalltechnisch negativ beeinflusst - im Vergleich der Lösungen in A0 und B1/B2?“

In der Variantenuntersuchung wurde die Anzahl der Schutzfälle untersucht. Als Berechnungsgrundlage dient dabei ein digitales Geländemodell, in welchem jedes einzelne Gebäude abgebildet

ist. Insgesamt sind in der Variante A1 726 Gebäude, in der Variante B1 751 Gebäude und in der Variante B2 747 Gebäude betroffen. Um zu untersuchen, in welchen Bereichen negative Betroffenheiten auftreten, wurden die Schutzfälle je Gebäude gesondert für Tag und Nacht (je ein Schutzfall) und unter Berücksichtigung der betroffenen Geschosse je Gebäude ermittelt. Für ein dreigeschossiges Gebäude können also bis zu 6 Schutzfälle auftreten. Dabei wird zwischen Tages- und Nachtzeitraum unterschieden, und je nach Bebauungsplan gelten verschiedene Grenzwerte.

Je nach Grenzwert und Zeitraum unterscheidet sich die Anzahl der Schutzfälle bzw. der betroffenen Gebäude. Für die Variantenuntersuchung wurden 4 Grenzwerte untersucht (siehe auch Bericht Variantenvergleich auf unserer Website, S. 36-37):

1. Schutzfälle gemäß 16. BimschV ohne Lärmschutz / mit Lärmschutz

Der Grenzwert für Wohngebiete liegt bei 59 dB(A) im Tagzeitraum und bei 49 dB(A) im Nachtzeitraum. Zur Einordnung der Zahlen, 49 dB(A) sind vergleichbar mit leiser Radiomusik oder Vogelgezwitscher, 59(A) dB mit einem in normaler Lautstärke geführten Gespräch.

Berechnung ohne Lärmschutzwände:

Variante A0: Tagzeitraum: 365 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 1641 Schutzfälle

Variante B1: Tagzeitraum: 373 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 1727 Schutzfälle

Variante B2: Tagzeitraum: 356 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 1709 Schutzfälle

Berechnung mit Lärmschutzwänden (4 m hoch an der zur Wohnbebauung hingewandten Seite):

Variante A0: Tagzeitraum: 193 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 1048 Schutzfälle

Variante B1: Tagzeitraum: 129 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 1017 Schutzfälle

Variante B2: Tagzeitraum: 143 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 1170 Schutzfälle

2. Schutzfälle gemäß 16. BimSchV (70/60 dB(A) Kriterium) ohne Lärmschutz / mit Lärmschutz

Die Grenzwert 70 dB(A) für den Tageszeitraum und 60 dB(A) beschreibt die Grenze ab der Lärmbelastung potentielle gesundheitsgefährdende Auswirkungen haben kann. 70 dB(A) sind vergleichbar mit einem Staubsauger oder einem Haartrockner.

Berechnung ohne Lärmschutzwände:

Variante A0: Tagzeitraum: 46 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 394 Schutzfälle

Variante B1: Tagzeitraum: 91 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 402 Schutzfälle

Variante B2: Tagzeitraum: 41 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 409 Schutzfälle

Berechnung mit Lärmschutzwänden (4 m hoch an der zur Wohnbebauung zeigenden Seite):

Variante A0: Tagzeitraum: 30 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 158 Schutzfälle

Variante B1: Tagzeitraum: 14 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 103 Schutzfälle

Variante B2: Tagzeitraum: 13 Schutzfälle / Nachtzeitraum: 124 Schutzfälle

Insgesamt unterscheiden sich die Varianten hinsichtlich der insgesamt ermittelten Schutzfälle (bzw. Gebäude) je nach Betrachtungsbereich und jeweils festzulegendem Lärmschutz nur relativ gering. Aufgrund der schalltechnischen Situation wurden die untersuchten Varianten A0, B1 und B2 nahezu gleich bewertet.

„Sind in die Berechnungen der Schutzfälle die heute vom Südring kommenden Züge des Schienengüterverkehrs und in Zukunft wegfallenden Zugmengen des SGV von zurzeit 80-90 Züge eingeflossen?“

In die Untersuchung des Schall- und Erschütterungsschutzes sind die aktuellen Zugzahlen der Prognose 2030 eingeflossen.

Wieso bleibt die Belastung für die Anwohner über die drei Varianten gleich (Aussage in der bisherigen Bewertung), wenn doch die Varianten B1/B2 weiter von den Häusern entfernt sind als Variante A0?

Die Belastung für die Anwohner ist über die drei Varianten nicht für jeden Anwohner gleich. Allerdings ist die Gesamtbelastung des Projektgebietes bei allen Varianten ungefähr gleich. Je nach Variante verschiebt sich die Belastung auf ein anderes Gebiet. So wird die Gesamtbelastung für alle Anwohner im gesamten Projektgebiet durch keine der drei Varianten signifikant verringert.

Zum Beispiel führt die Variante A0 die Truderinger Kurve in Dammlage und schirmt so den Lärm der Bestandsstrecken relativ gut ab. Das ist in den anderen Varianten nicht so. Die Varianten B1 und B2 rücken zwar von den Wohnbebauungen etwas ab, haben dafür aber mehr Auswirkungen auf die Bebauungen westlich der Bestandsstrecken als die Amtsvariante A0.

NACHBARPROJEKT (STEINHAUSEN)

„Auf der Website werden den Varianten B1 und B2 nachteilige Eingriffe in die Planungen für das DB-Regio-Werk Steinhausen zugeschrieben. Dies ist anhand der Planunterlagen nicht nachvollziehbar, da keine Berührung der dortigen Anlagen auftritt. Geht es vielleicht um weitere Maßnahmen in Steinhausen, die im Hintergrund vorausgesetzt, aber nicht erläutert werden? Hier wäre eine umfassendere Darstellung hilfreich, um die Entscheidung für eine Vorzugsvariante besser nachvollziehen zu können.“

Das Projekt DB Regio Steinhausen befindet sich aktuell noch in einer frühen Projektphase. Das Projekt wird sich der Öffentlichkeit selbst vorstellen. Wir haben dazu keine Planungsunterlagen veröffentlicht und werden dies auch nicht tun, da dies dem Projekt selbst obliegt und wir nicht vorgehen wollen. Wichtig zu wissen ist allerdings, dass wir in enger Abstimmung mit dem Projekt sind.

„Stimmt es, dass sich die Kollision mit dem Projekt Steinhausen hauptsächlich auf das sogenannte Ausziehgleis bezieht?“

Das Projekt DB Regio Steinhausen befindet sich noch in einer frühen Projektphase. Im Bereich des Ausziehgleises bestehen nach aktuellem Stand keine Konflikte.

„Wieso ist bei gleicher Linienführung von B1 und B2 und der Verschwenkung der Truderinger Kurve nach Osten die Variante B2 ein stärkerer Eingriff als bei B1?“

Bei der B2 ist ein noch stärkerer Eingriff gegeben, da diese Verschwenkung der Truderinger Kurve nach Norden nochmal in die vorgesehenen Prozesse in der Abstellanlage Steinhausen negativ eingreift. Diese Auswirkung gibt es bei der B1 nicht, da die TK dort im Süden verbleibt.

„Worin besteht der Konflikt mit der S-Bahn-Station Steinhausen? Was steht der Auflösung der Konfliktsituation mit den Varianten B1 und B2 durch einen Kompromiss im Wege?“

Die 2. Ausbaustufe des Werks Steinhausen ist ein kritischer Baustein des Betriebsprogramms der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Schnittstellen ergeben sich in allen drei Varianten, da die Gleisanlagen

beider Projekte sich im Bereich des Nordringbauwerks kreuzen. Für die Strecke Daglfing-Trudering gilt dabei, dass je weiter diese sich nach Westen verschiebt (in den Varianten B1 und B2), desto mehr Gleisachsen sind zu unterqueren, was zu erheblichen Mehrkosten und Konflikten in der unterschiedlichen Höhenlage führt. Die Variante B2, mit der nördlich der Stammstrecke Richtung Riem liegenden Truderinger Kurve verunmöglicht dabei die nötigen Instandhaltungsprozesse im Werk Steinhausen. Beide Projekte, DTK und Werk Steinhausen, haben an vielerlei Stellen gemeinsame Lösungen entwickelt und werden dies auch in der weiteren Planung tun. Jedoch ist aufgrund der beschriebenen Zwangspunkte dies nicht überall möglich, was sich in der Bewertung der Varianten widerspiegelt.

SCHALLSCHUTZ

„Beim Vergleich der Variante A0 und B1 wird gezeigt, dass es im Truderinger Wohnbereich um X dB lauter wird, obwohl der Abstand zu den Häusern deutlich größer wäre. Wie ist das möglich? Wurden bei der B1 keine weiteren Schallmaßnahmen berücksichtigt?“

Im Zuge der Schalluntersuchung wurde eine gesamtheitliche Betrachtung der Lärmimmissionen durchgeführt. Die Berechnung zum Vergleich der beiden Varianten A0 und B1 wurde ohne (fiktive) Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt, um eine Vergleichbarkeit der Gesamtsituation zu gewährleisten. Dabei zeigt sich, dass es innerhalb des betroffenen Gebietes in gewissen Bereichen die Variante B1, in anderen die Variante A0 weniger Betroffenheiten auslöst. Dabei ist nicht nur der Abstand zur jeweiligen Strecke (Truderinger Kurve und Strecke Daglfing-Trudering) einzig entscheidender Faktor, sondern es zeigt sich, dass Reliefveränderungen und benachbarte Gebäude auch großen Einfluss haben, wenn man die Lärmimmissionen aus allen Strecken im Gebiet gesamthaft betrachtet. Insbesondere der erhöhte Bahndamm der Truderinger Kurve hat für den Bahnlärm aus den Hauptstrecken eine abschirmende Wirkung, welche in der B1 nicht vorhanden ist.

Gesamthaft betrachtet, ist festzuhalten, dass sich die Lärmbelastung im Bereich Trudering durch die gesetzlich vorgeschriebene Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zur Ist-Situation deutlich verbessert.

„Sie suggerieren in Ihrer Darstellung, dass die Lärmbelastung für Anwohner nicht signifikant schlechter ist als bei der Variante B1. Wie können Sie so eine Behauptung aufstellen, ohne die Lärmschutzmaßnahmen klar definiert haben?“

Die Variantenuntersuchung wurde auf der Planungstiefe der Vorplanung durchgeführt. Dieser Planungsstand lässt keine detaillierte Ausplanung aller Lärmschutzmaßnahmen zu, da z.B. die genauen Abmessungen von Brücken oder Trögen noch nicht feststehen. Es wurde daher eine Annahme getroffen, die für alle drei Varianten gleich ist, um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Dabei wurde eine Lärmschutzwand von 4 m Höhe auf der zur Wohnbebauung zeigenden Seite der Gleisachse angenommen. Weitere Maßnahmen wie Mittelwände zwischen den Schienen oder Schienenstegdämpfer wurden nicht betrachtet.

Grundlage für die Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen ist letztendlich der gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutz gemäß 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BimSchV). Dieser wird in der Genehmigungsplanung detailliert ausgeplant. Hätte man alle Varianten mit allen maximal möglichen Lärmschutzmaßnahmen berechnet, wäre nicht sicherzustellen gewesen, dass für alle diese Maßnahmen überhaupt gesetzlicher Anspruch besteht. Von daher wäre ein verfälschtes Bild entstanden, welches keine Vergleichbarkeit zwischen den Varianten zugelassen hätte.

„Sie behaupten in Ihrem Vergleich, dass die Variante A0 eine geringere Lärmbelastung bedeutet als die Variante B1. Prämisse ist eine 4 m hohe Lärmschutzwand. Sagen Sie uns die 4 m Schallschutzwand zu?“

Die 4m hohe Schallschutzwand ist eine Annahme für die Variantenuntersuchung, welche getroffen wurde, um die Vergleichbarkeit zwischen den Varianten A0, B1 und B2 herzustellen. Grundlage für die Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen ist letztendlich der gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutz gemäß 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BimSchV). Dieser wird in der Genehmigungsplanung detailliert ausgeplant. Im Zuge dessen erfolgt eine Kosten-Nutzen-Rechnung auf Basis der gesetzlichen Grundlagen. Neben dem übergeordneten Ziel der Lärmreduktion werden auch städtebauliche und landschaftliche Aspekte in die Planung miteinbezogen. Auch die Anliegen der angrenzenden Anwohner in Bezug auf mögliche Beschattung der Grundstücke fließen in diese Betrachtung ein. Von daher kann die Höhe der effektiv implementierten Lärmschutzwände von 4 m abweichen.

„Dass die Anwohner der Truderinger Spange einer höheren Lärmbelastung ausgesetzt sein sollen, widerspricht der Einfärbung auf Ihrer Internetseite. Was stimmt nun?“

Gesamthaft betrachtet, ist festzuhalten, dass sich die Lärmbelastung im Bereich Trudering durch die gesetzlich vorgeschriebene Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zur Ist-Situation deutlich verbessert.

„Werden die Werte der 16. BimSchV von 59/69 dB für Wohngebiete eingehalten und mit welchen Maßnahmen wird dies sichergestellt?“

In der Vorplanung werden nur erste Voruntersuchungen zum Thema Schallschutz angestellt.

Erst in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden die Schallschutzmaßnahmen final ausgeplant. Es werden dann konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der 16. BImSchV detailliert festgelegt, um die in der Verordnung festgelegten Grenzwerte einzuhalten.

„Das Brückenbauwerk der Truderinger Kurve in der A0 Variante müsste doch mit einer hohen Lärmschutzwand versehen sein. Diese Brücke und die Lärmschutzwand müssten wie ein Spoiler für die Frischluft nach München wirken. Warum wird dies nicht in der Studie und auch nicht im Webcast erwähnt?“

Das Thema Frischluftschneise hat sich unser Umweltplaner bei den verschiedenen Varianten sehr detailliert angeschaut. Die Hauptfrischluftschneisen nach München verlaufen zwischen Trudering und München-Ost auf den bestehenden Eisenbahnstrecken. Aber auch zwischen Riem und München-Ost. Diese werden durch die Truderinger Kurve nicht tangiert. So hat das Dammbauwerk der Truderinger Kurve nur eine sehr geringe Auswirkung auf das Thema Frischluftschneisen, weil die großen bestehenden Frischluftschneisen in Richtung Stadt auch in der Variante A0 bestehen bleiben.

„Sie behaupten, in Ihrer Schlussbewertung, dass die Lärmbelastung für Anwohner nicht signifikant schlechter ist als bei der Variante B1. Welche Lärmschutzmaßnahmen nehmen Sie als Prämisse an?“

An den bebauten Stellen sind wir in der Untersuchung bei allen drei Varianten von 4 m hohen Außenwänden der zur Bebauung hinzeigenden Seite der Gleiskörper ausgegangen. Das ist jedoch nur eine vergleichende Untersuchung gewesen, bei der wir für alle Varianten den gleichen Ausgangszustand unterstellt haben.

„Warum werden wir nicht den Bewohnern des Inntals gleichgestellt - Stichwort: übergesetzlicher Lärmschutz?“

Im Inntal gab es mehrere Maßnahmen, die zum Thema Lärmschutz an den Bestandsstrecken umgesetzt wurden bzw. in Planung sind.

Detaillierte Informationen und Hintergründe finden Sie hier:

https://www.brennernordzulauf.eu/vortraege.html?file=files/mediathek/informationmaterial/vortraege/2019-03-13_Laermschutz_Bestandstrecke_Muenchen-Rosenheim-Kiefersfelden.pdf

und hier: <https://gruen.deutschebahn.com/de/strategie/strategie-laermschutz/machbarkeitsuntersuchungen>

Übergesetzlicher Lärmschutz wird bei der Planung der Neubaustrecke des Brenner-Nordzulaufs aktuell nicht berücksichtigt.

„Wenn die Lärmpegel in der aktuellen Planung keine Detailaussagen zulässt, wie kommen Sie auf das Ergebnis, dass es zu Verschiebungen von Lärmbelastungen kommen kann? Wie garantieren Sie überhaupt eine unvoreingenommene Prüfung der Varianten?“

Die Untersuchung auf Tiefe einer Vorplanung lässt durchaus einen vergleichenden Schluss zu, wo ist es in welcher Variante lauter wird. Wie allerdings der Lärmschutz konkret aussieht, wird erst an späterer Stelle innerhalb der im Vergleich zur Vorplanung genaueren Entwurfs- und Genehmigungsplanung deutlich.

„Wird der mit Bäumen bewachsene Erdwall am Schatzbogen als vorhandener Lärmschutz berücksichtigt? Ist der Unterschied zusammen mit einer Schallschutzwand wirklich so gravierend?“

Richtig, der beschriebene Erdwall hat auch eine abschirmende Wirkung für Lärmimmissionen. Im für die Berechnung der Lärmimmissionen verwendeten Geländemodell ist dieser auch enthalten und berücksichtigt. Jedoch ist für die Ausbreitung des Schalls von der Lärmquelle aus nicht nur die Höhe relevant, sondern auch der horizontale Abstand. Schienenlärm entsteht in erster Linie im Bereich zwischen Schiene und Laufrädern, relativ nah am Boden. Eine 4 Meter hohe, senkrechte Lärmschutzwand direkt neben den Gleisen hat daher eine deutlich höhere Wirkung als ein in einiger Entfernung zum Gleis liegender Erdwall. Aus diesem Sachverhalt ergibt sich die deutliche Verbesserung der Lärmsituation bei Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen, welche im Zuge des Projektes erstellt werden müssen.

„Wie sieht die Erhöhung der Lärmbelastung an der Daglfinger Kurve aus (Sie haben in der Präsentation nur die Truderinger Kurve gezeigt)? Welcher Art Ausbau ist an der Daglfinger Kurve geplant - Tunnel, Troglage, ebenerdig ohne Lärmschutzwand, ebenerdig mit Lärmschutzwand?“

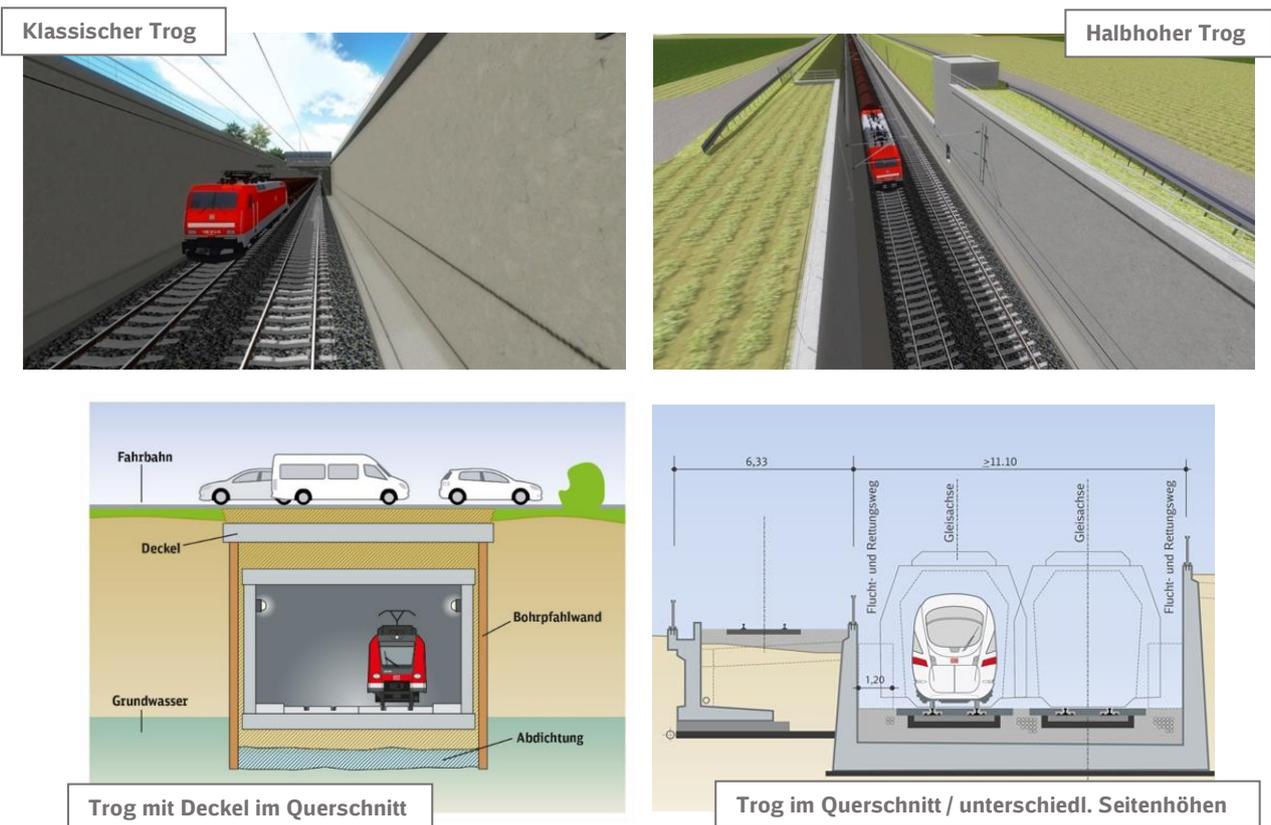
Die Daglfinger Kurve ist zweigleisig und führt von Riem in Richtung Daglfing. Sie kreuzt dabei zwei Strecken höhenfrei, sprich die Gleise der Daglfinger Kurve führen unter der kreuzenden Strecke hindurch. Die Gleise tauchen in Riem ab und befinden sich dann in Trog- und Tunnellage, um die Bestandsstrecken zwischen München Ost und Riem zu unterqueren. Die Trasse taucht erst Richtung Daglfing wieder auf. Die Trog- und Tunnellage reduziert die Lärmimmissionen aus der Daglfinger Kurve deutlich, insbesondere die überdeckelten Bereiche haben eine hohe abschirmende Wirkung. Dennoch fließt auch dieser Bereich natürlich in die Planung von Lärmschutzmaßnahmen ein.

„Was passiert mit den Bäumen auf dem Wall entlang der Xaver-Weismor-Str. aus? Die Schallschutzwand hört dem Gebäude Xaver-Weismor-Str. 2c auf. Danach ist keine Fortführung der Mauer erkennbar? Was ist in diesem Gebiet geplant?“

Generell liegt die Lärmschutzwand in 3,8 m Entfernung zur Gleisachse, bei beengten Verhältnissen wie im Bereich Xaver-Weismor-Straße direkt auf den Wänden der Trogbauwerke. In die Gestaltung, insbesondere die Höhe der Lärmschutzwände, fließen neben einer Kosten-Nutzen-Rechnung gemäß gesetzlichem Lärmschutz auch städtebauliche und landschaftsplanerische Aspekte mit ein. Genauso werden auch Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke, wie Beschattung oder Luftströme mit einbezogen.

Ob der Baumbestand entlang der bestehenden Gleise durch das Vorhaben beeinträchtigt wird, können wir einerseits aufgrund des derzeitigen Planungsstands nicht mit genügender Sicherheit sagen. Der Bestand und eine allfällige Rekultivierung werden jedoch in der landschaftspflegerischen Begleitplanung beachtet werden.

TROG



„Bitte erläutern Sie Troglage!“

Ein Trog ist ein umfassendes, langgestrecktes Bauwerk, das nach oben hin offen ist. I.d.R. besteht es aus Stahlbeton. Es wird meistens im Rampenbereich vor oder nach einem Tunnel oder tunnelartigem Bauwerk im Bereich der Gleisabsenkung oder des -anstiegs erforderlich. Sind die Wände der Tröge sehr hoch bzw. befindet sich der Trog tiefer in der Erde, kann es erforderlich werden, dass Tröge aus statischen Gründen teilweise mit Deckel (Decke auf den Stützwänden) oder Riegel (Querbalken aus Stahlbeton in regelmäßigen Abständen) gestützt werden. In Troglage

befinden sich also Gleise, wenn sie tiefer als die Geländeoberfläche liegen und gegen das Erdreich und ggf. eintretendes Grundwasser seitlich durch Stützwände und von unten durch eine Bodenplatte geschützt werden.

„Was gibt es hierbei für schall- und schwingungsdämpfende Maßnahmen bzw. aktive Schallschutzmaßnahmen in den drei Varianten.“

Grundsätzlich wirkt sich eine Trasse in Troglage günstig auf die Schallausbreitung aus, da die tiefliegende Lärmquelle im Bereich der Gleise abgeschirmt wird. Weitere Verbesserungen können durch Unterschottermatten und Schienenstegdämpfer erreicht werden. Ob diese in der Planung des Projektes umgesetzt werden müssen, wird in der Entwurfsplanung genauer definiert.

„Es wurde nicht erwähnt, wie die Variante A0 nun ausgeführt werden soll. Es war von Trog und Tunnel die Rede. Wie und wann wird dies entschieden?“

Sie finden auf unserer Website schematische Übersichtskarten zu den einzelnen Varianten und daneben detaillierte Übersichtspläne als Pdf zum Download. Auf den schematischen Übersichtskarten können Sie erkennen, welche Teile der Strecke in Troglage oder oberirdisch verlaufen: Die gestrichelten Linien deuten an, dass die Bereiche in Troglage verlaufen, durchgezogene Linien bedeuten, dass die Strecke hier oberirdisch verläuft. Die detaillierten Übersichtspläne für die verschiedenen Varianten haben wir zum Download bereitgestellt.

Das ist der Link zur Variante A0: https://abs38.de/files/downloads/DTK/DTK_Uebersichtsplan-A0_2020-06-25.pdf. Auf diesem Plan können Sie erkennen, wie die Trogbereiche ausgeführt werden. Der Legende können Sie entnehmen, was die verschiedenen Farben bedeuten: Rot eingefärbte Bereiche bedeuten, dass es sich um ein Kreuzungsbauwerk / Trog mit Deckel handelt. Gelb bedeutet, dass es ein Trogabchnitt ist, der mit Riegeln ausgesteift wird. Zu beachten ist, dass hier der Vorplanungsstand dargestellt ist. Im Rahmen der Entwurfsplanung können sich noch Änderungen ergeben.

UNTERSUCHUNGSKRITERIEN

„Der Bewertungskatalog, sprich die Vergabe von 1 bis 5 Punkten, ist nicht nachvollziehbar. Die Aufbereitung ist nicht bürgerfreundlich.“

Der Kriterienkatalog ist originär ein Arbeitsdokument für die Planer und war kein Dokument für die Zielgruppe Bürger/Öffentlichkeit. Dieses ist vielmehr die Plattform Webseite. Dort haben wir die zentralen Dinge des Kriterienkatalogs versucht allgemeinverständlich aufzubereiten - mittels Grafiken, Podcasts und Erläuterungen. Dennoch haben wir uns bewusst entschlossen, den Untersuchungskatalog der Öffentlichkeit als Beleg unserer ausführlichen Planungsentwicklungen transparent zu machen. Das ist ein freiwilliges, zusätzliches Angebot von unserer Seite.

„Wurden bei der Bewertung im Rahmen des Kriterienkataloges Mitglieder von Stadt oder Bürgerinitiative berücksichtigt?“

Die Interessen der Stadt und Bürger wurden im Kriterienkatalog berücksichtigt. Die Bewertung der Kriterien erfolgte durch die DB Netz und deren beauftragte Planer.

„Sie sprechen immer von `nicht signifikant`. In der Psychologie gibt es dafür eine genaue Definition. Welche Parameter verwenden Sie, um eine Aussage treffen zu können `nicht signifikant`?“

Die angewendete Methodik für den die Bewertung finden Sie im Bericht, den Sie auf unserer Website herunterladen können auf Seite 9. Darin werden je Indikator 1-5 Punkte vergeben,

gemessen an der Zielerfüllung: Die schlechteste Variante (z.B. größte Betonkubatur) bekommt 1 Punkt, die beste (z.B. geringste Betonkubatur) bekommt 5 Punkte. Die dazwischenliegende Variante wird in eine Zwischenklasse eingeordnet (nur ganze Zahlen).

Bei geringen Unterschieden zwischen den Varianten war eine zu große Spreizung bei der Bewertung zu vermeiden: Wenn der Unterschied zwischen der besten und der schlechtesten Variante weniger als ca. 20% beträgt, sind alle Varianten in die gleiche Klasse einzustufen (bei qualitativen Kriterien muss abgeschätzt werden, ob dieser Fall zutrifft). Dann werden alle Varianten je nach Zielerreichungsgrad gleich „gut“, „mittel“, oder „schlecht“ (1-5 Punkte) eingestuft.

Signifikante Unterschiede wurden somit ab einer Abweichung von mehr als 20 Prozent in die Bewertung aufgenommen.

„Sind die drei Varianten unter exakt gleichen Randbedingungen, d.h. Bauweisen, Schallschutzmaßnahmen, Simulationsmodell-Erstellung, bewertet worden?“ Das Ergebnis einer gesamtheitlich betrachtet nahezu gleichwertigen Lärmimmission steht im Widerspruch zur aus Energieerhaltungsgründen quadratischen Abnahme des Schalldruckes mit dem Abstand von der Schallquelle.

Alle drei Varianten wurden bezogen auf die Berechnung der Lärmimmissionen mit gleichen Voraussetzungen berechnet. Für alle Trassen wurden 4 m hohe Lärmschutzwände angesetzt, um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Genauso wurden das gleiche Geländemodell und die gleichen Zugzahlen für den Ist-, als auch den Prognosezustand verwendet. Ihrer Behauptung, das Ergebnis unserer Untersuchung seien gleichwertige Lärmimmissionswerte möchten wir widersprechen. Für einen festen Punkt im Untersuchungsgebiet unterscheiden sich die Immissionen natürlich je nach Höhenlage und Entfernung der Trassen. Gesamtheitlich betrachtet ergibt sich jedoch das Bild, dass die Bereiche mit Lärmimmissionen, aus welchen starke Betroffenheiten resultieren, sich lediglich verschieben, und dabei keine der Varianten zu einer insgesamt besseren Situation führt. Vereinfacht gesagt: Für jede der drei Varianten gibt es Gewinner und Verlierer.

„Wurden die gemäß aktueller Gesetzeslage projektierten Kosten für Minderungsmaßnahmen hinsichtlich Lärm- und Schwingungsbelastungen einer Bauausführung mit maximalem Schutz der Anwohner gegenübergestellt?“

Die von Ihnen vorgeschlagene Gegenüberstellung ist nicht erfolgt und für eine Bewertung der Varianten auch nicht sinnvoll. Zunächst einmal lassen sich zu den Kosten der letztendlich resultierenden Lärmschutzmaßnahmen im gegenwärtigen Vorplanungsstadium keine gesicherten Aussagen treffen, da die Festlegung der Lärmschutzmaßnahmen gemäß 16. Bundesimmissionsschutzverordnung erst erfolgen kann, wenn genügend Informationen zu Bauwerken und Oberbauform festgelegt wurden, was erst in späteren Planungsphasen geschieht. Bezüglich einer Gegenüberstellung der Kosten lässt sich zudem mit Sicherheit sagen, dass in allen drei Varianten Kosten für Lärmschutz anfallen werden. Die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen in der Variante A0 sind zudem im Vergleich zu den in den Varianten B1 und B2 zusätzlich zu realisierenden Trogbauwerken sehr gering.

„Wie wurden die entstehenden Luftströmungsableitungen durch die Truderinger Kurve in der Variante A0 bewertet?“

Im Zuge der Variantenbewertung wurde die Stadtklimaanalysekarte ausgewertet und diese in der Variantenbewertung berücksichtigt. Die Haupt-Frischlufschneisen verlaufen entlang der Bestandsstrecken von Trudering bzw. von Riem Richtung München-Ost. Diese werden auch durch die Variante A0 nicht beeinflusst.

ZUGZAHLEN UND -GESCHWINDIGKEITEN

„Wieso werden weiterhin für 2030 Zugzahlen angenommen, die im Wesentlichen dem heutigen Aufkommen entsprechen? Nahezu alle Beteiligten, inkl. dem Verkehrsminister, rechnen mit einer Verlagerung auf die Schiene und mit steigendem Güterverkehr durch den Brennerbasistunnel.“

Alle Schienenausbau- und -neubau-Projekte in Deutschland sind gesetzlich dazu verpflichtet, diese Prognosezahlen zu verwenden. Die aktuellen Zahlen sind aus der Prognose 2030. Diese liegen den Planungen zu Grunde, und mit diesen Zahlen soll auch ins Planfeststellungsverfahren gegangen werden.

Falls es bis dahin eine Prognose 2035 geben sollte, so wird diese natürlich als neue Grundlage herangezogen.

Die Zahlen aus der Prognose 2030 sind kein Status quo der heutigen Zugzahlen, sondern enthalten eine Steigerung. Zum Beispiel auf der zweigleisigen Strecke zwischen Daglfing und Trudering. Stand 2018/2019 fahren dort ca. 70 Züge am Tag, die Prognose 2030 sieht mit 139 Zügen pro Tag fast doppelt so viele vor.

„Ist die Truderinger Spange mit den prognostizierten 139 Zügen an ihrer Kapazitätsgrenze oder besteht die Möglichkeit das nach 2030 noch mehr Züge dort fahren werden?“

Die Truderinger Spange ist der zweigleisige Streckenausbauabschnitt zwischen Daglfing und Trudering. Grundlage unserer Planungen ist die Prognose 2030 bzw. 2035.

Die Kapazität der Strecke ist dabei abhängig von verschiedenen Faktoren. Einerseits kann die Kapazität durch digitale Signaltechnik und entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge weiter gesteigert werden. Abhängig ist die Kapazität jedoch auch von Folgeprojekten, wie zum Beispiel dem 4-gleisigen Ausbau Daglfing-Johanneskirchen, sowie der insgesamten Kapazität der Zulaufstrecken Brenner-München.

„Sie führen als Nutzen eine „Lärmentlastung“ an. Heute fahren an der Daglfinger Kurve wenige Züge relativ langsam. Zukünftig sollen viel mehr Züge und viel schneller fahren. Wie passt das zusammen?“

Momentan gibt es im Projektgebiet kaum Schallschutzmaßnahmen. Es gibt eine Schallschutzwand an der Thomas-Hauser-Straße, aber insbesondere an der Strecke Daglfing-Trudering gibt es keinerlei Maßnahmen. Weiter wird das Projektgebiet heute nicht nur durch Lärm von der Strecke Daglfing-Trudering belastet, sondern auch von den Strecken München-Ost - Riem und Trudering - München-Ost. Das sind Lärmquellen, die die Anwohner heute zu spüren bekommen. Wir werden durch den Aus- und Neubau erstmalig im gesamten Projektgebiet Schallschutz vorsehen, der sich an den gesetzlichen Vorgaben und strengen Grenzwerten orientiert, sodass es durch diese Schallschutzmaßnahmen im Projektgebiet größtenteils leiser wird im Vergleich zum Ist-Zustand.

Trotz der erhöhten Zugzahlen, die der Berechnung zugrunde liegen, wird das Projektgebiet also entlastet.

„Wenn die zu planenden Schallschutzmaßnahmen zu den Zugzahlen vom BMVI 2030 zugrunde liegen, wie wird der Schallschutz zukünftig bei einer Erhöhung der Kapazitäten gewährleistet bzw. nachgerüstet? Wäre es nicht sinnvoller, gleich einen Tunnel bei den drei Varianten zu erstellen, auf welchem man auch einen Radweg / Freizeitflächen führen könnte?“

Wir legen immer die aktuellen Prognosezugzahlen zugrunde. Darauf basieren die Lärmschutzmaßnahmen. Sehr wahrscheinlich werden es dann die Personenzugzahlen für 2035 sein, wenn wir ins Planfeststellungsverfahren gehen.

Warum bauen wir nicht alles im Tunnel? Wir haben eine sehr komplexe Streckenführung von Eisenbahn- und Straßeninfrastruktur, wir haben Kreuzungen, einen Umschlagbahnhof etc. Wir können nicht einfach den gesamten Schienenverkehr in einen Tunnel legen. Wir müssen verschiedenste Verbindungen herstellen. Daher ist es nicht möglich, in diesem Schienekreuz einfach eine Ebene tiefer zu gehen und alles in einen Tunnel zu verlegen, da die Verbindungen dann nicht mehr funktionieren.

„Wie schnell können Züge die Truderinger Kurve realistisch befahren, wenn sie im Umschlagbahnhof Riem losfahren bzw. halten?“

Die TK ist auf 80 km/h ausgelegt. Die Einfahrt in den Umschlagbahnhof Riem ist verkehrlich untersucht worden. Die Geschwindigkeit wird erst reduziert, wenn Güterverkehre in Umschlagbahnhof einfahren. Wichtig ist, dass die Züge den Bahnhof Trudering schnell durchfahren und nach kurzer Zeit räumen, um die Folgezugzeit zu minimieren.

ZUSÄTZLICHE EINZELFRAGEN

„Stimmt es, dass in den Bozener Verträgen ein Zielhorizont 2029 + 1-2 Jahren für die Daglfinger Kurve stehen?“

Wir gehen davon aus, dass mit den Bozener Verträgen die gemeinsame Absichtserklärung über die Umsetzung verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen aus 2018 gemeint ist.

Hier ist die Daglfinger Kurve nicht erwähnt. In der Absichtserklärung ist festgehalten, dass der Ausbau des Brenner-Nordzulaufs im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bedarfs- und zeitgerecht umzusetzen ist.

„Wie sieht die Eingleisung des zweigleisigen Ausbaus in die Gleise auf die Hauptstrecke aus? In der Veranstaltung in Riem gab es an der Kreuzung letztlich nur ein Gleis, was dazu führen würde, dass die Züge warten müssen.“

Die zukünftig zweigleisig ausgebaute Strecke Daglfing-Trudering wird im angesprochenen Bereich zweigleisig weitergeführt. Dies wird in den Planungen des Nachbarprojektes "Ausbau Bahnhof Trudering" entsprechend berücksichtigt. Es wird dabei angestrebt, den Zeitpunkt der Realisierung der Maßnahme DTK und Ausbau Bahnhof Trudering so aufeinander abzustimmen, dass eine eingleisige Einfädelung nur als zwischenzeitlicher Bauzustand zum Tragen kommt. Im Regelbetrieb ist nicht vorgesehen, Züge auf der Strecke Daglfing-Trudering warten zu lassen.