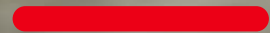




**NETZE**

# Herzlich Willkommen

zur virtuellen Infoveranstaltung zu den  
Projekten Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK)



13.10.2020

## **Teil A: Vorstellung Variantenbewertung (ca. 30 min)**

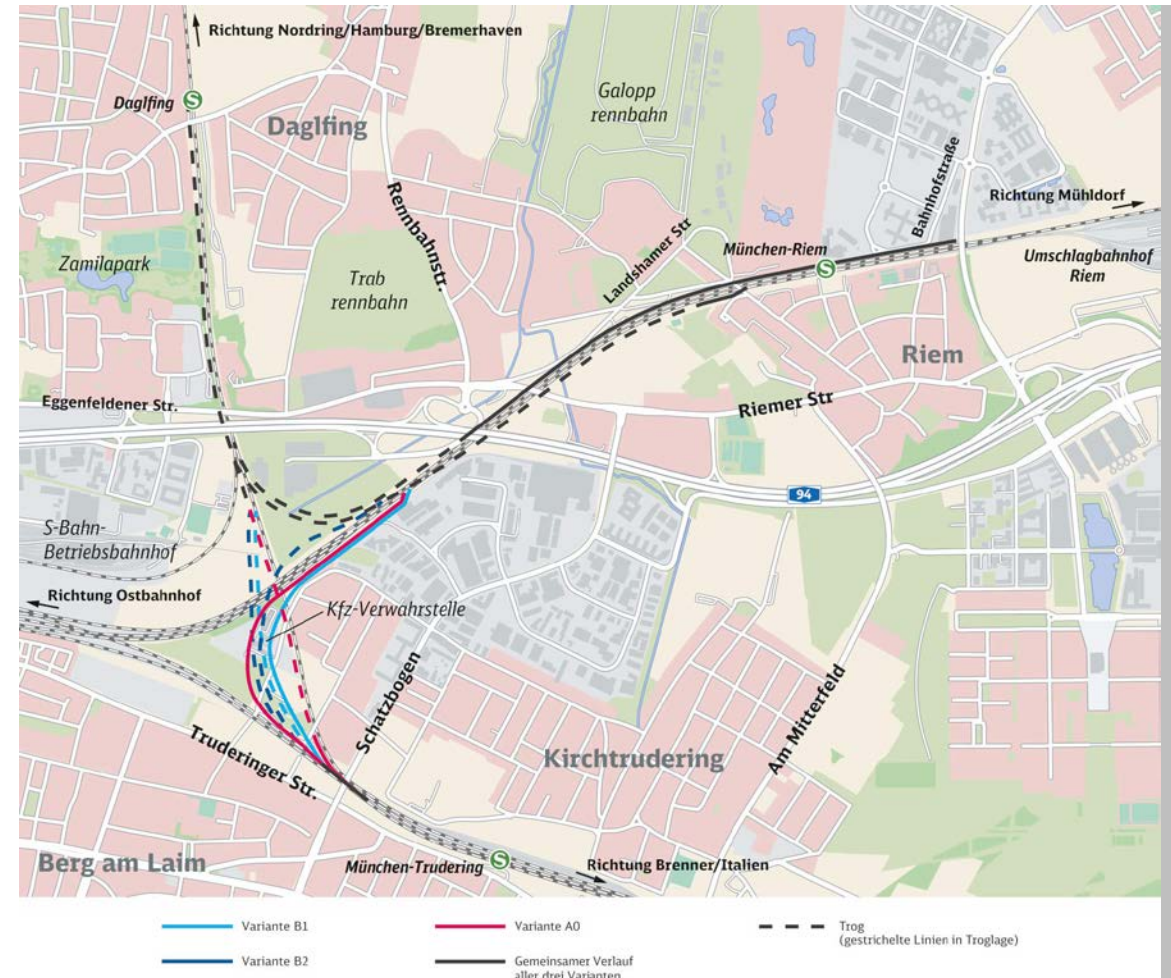
- 1. Kurze Vorstellung der Projekte DTK**
- 2. Kernthemen der Bewertung**
- 3. Umfang und Methodik der Variantenuntersuchung**
- 4. Fazit und Ausblick**

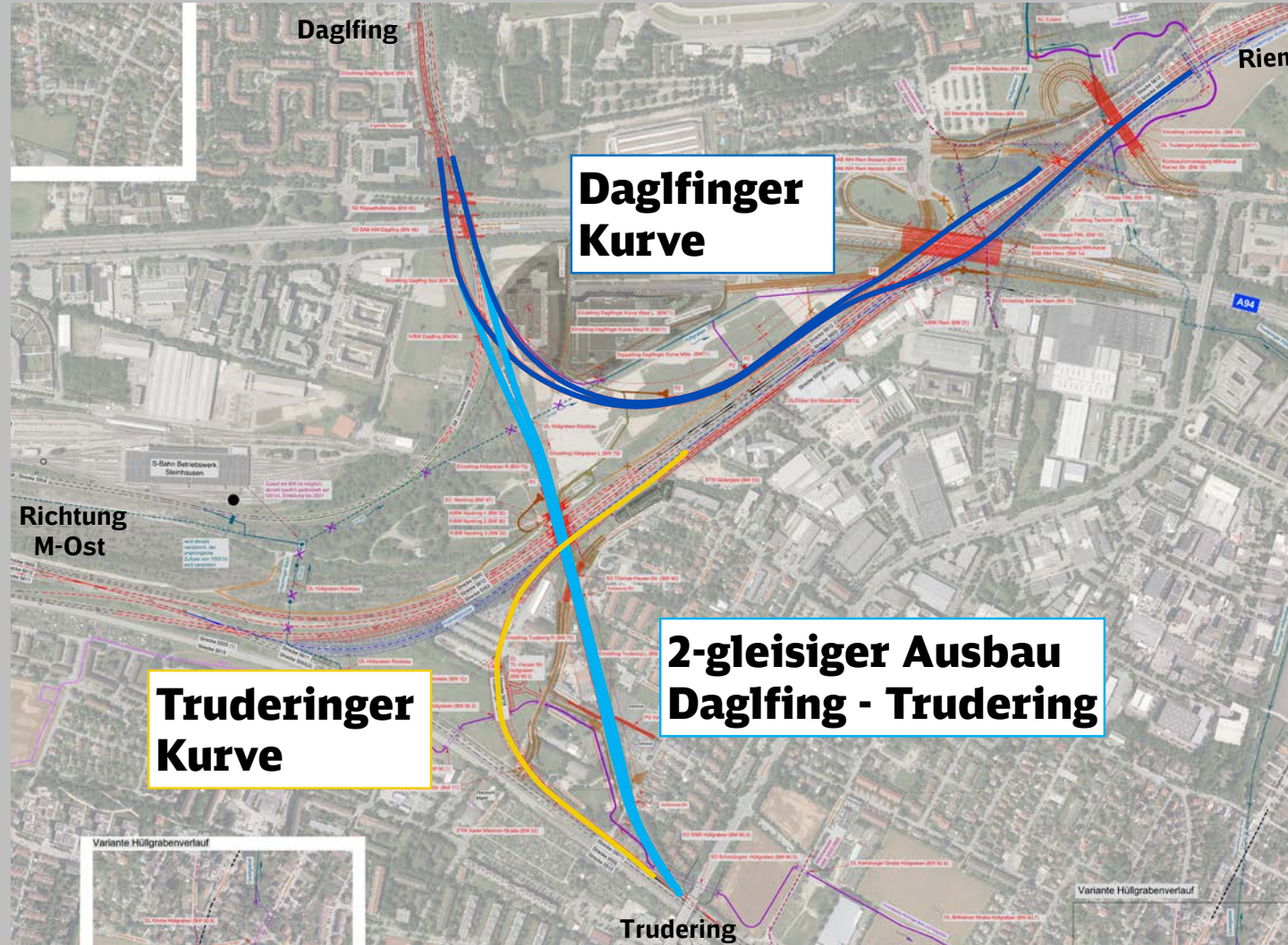
## **Teil B: Fragenrunde (ca. 45 min)**

# Ziele und Nutzen des Projekts DTK

## Nutzen:

- **Stärkung des Schienengüterverkehrs**
- Entlastung von Mensch und Umwelt durch die **Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene**
- **Kapazitätserweiterung** durch die Entflechtung von Güter- und Personenverkehr
- Verbesserung der Betriebsqualität durch **Auflösung von Engpässen**
- Entlastung des Südrings sowie des Rangierbahnhofs München Ost vom Güterverkehr
- **Lärmentlastung** der Anwohner durch Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen nach den gesetzlichen Vorgaben der Lärmvorsorge



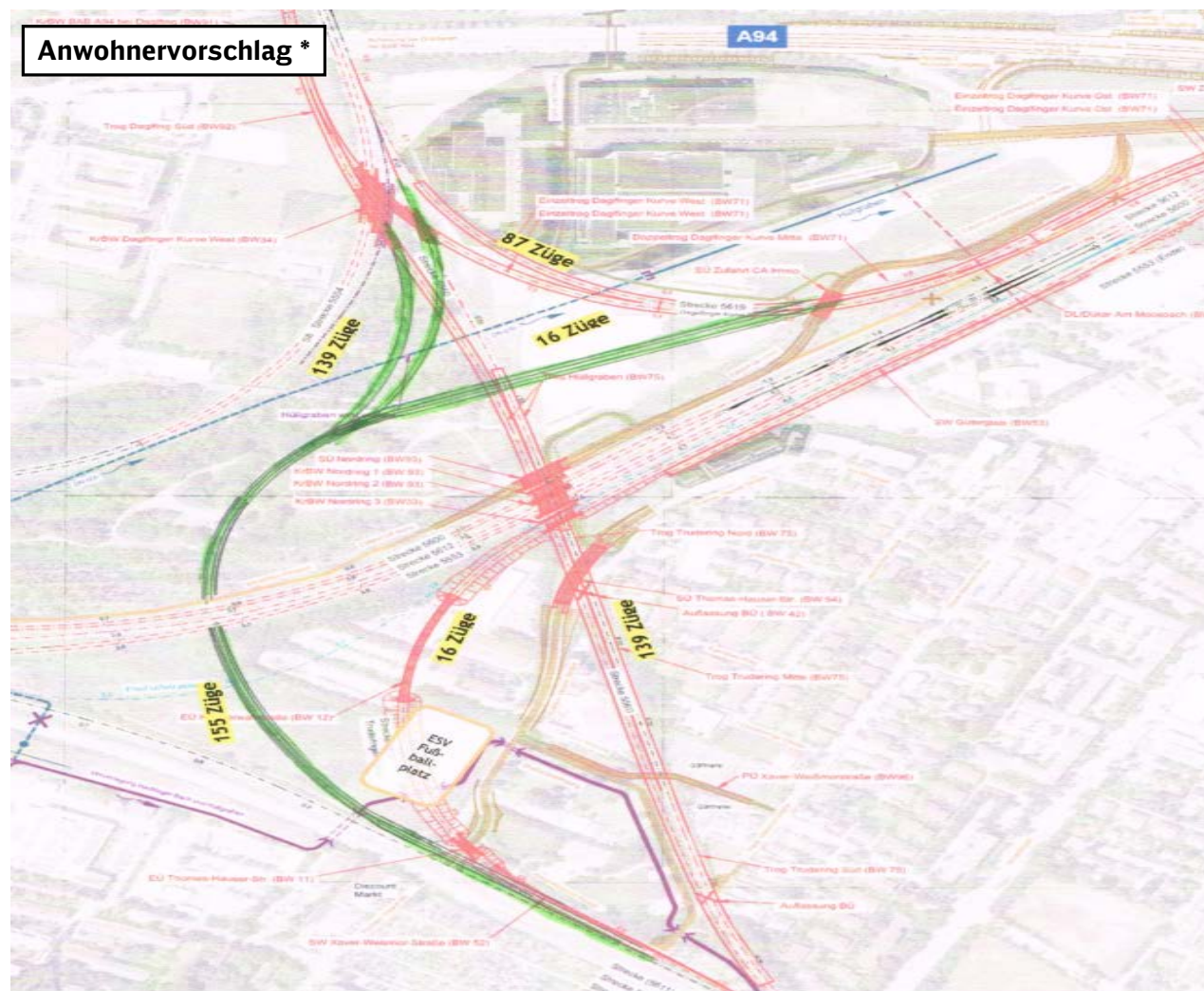


## Interessen der betroffenen Anlieger \*

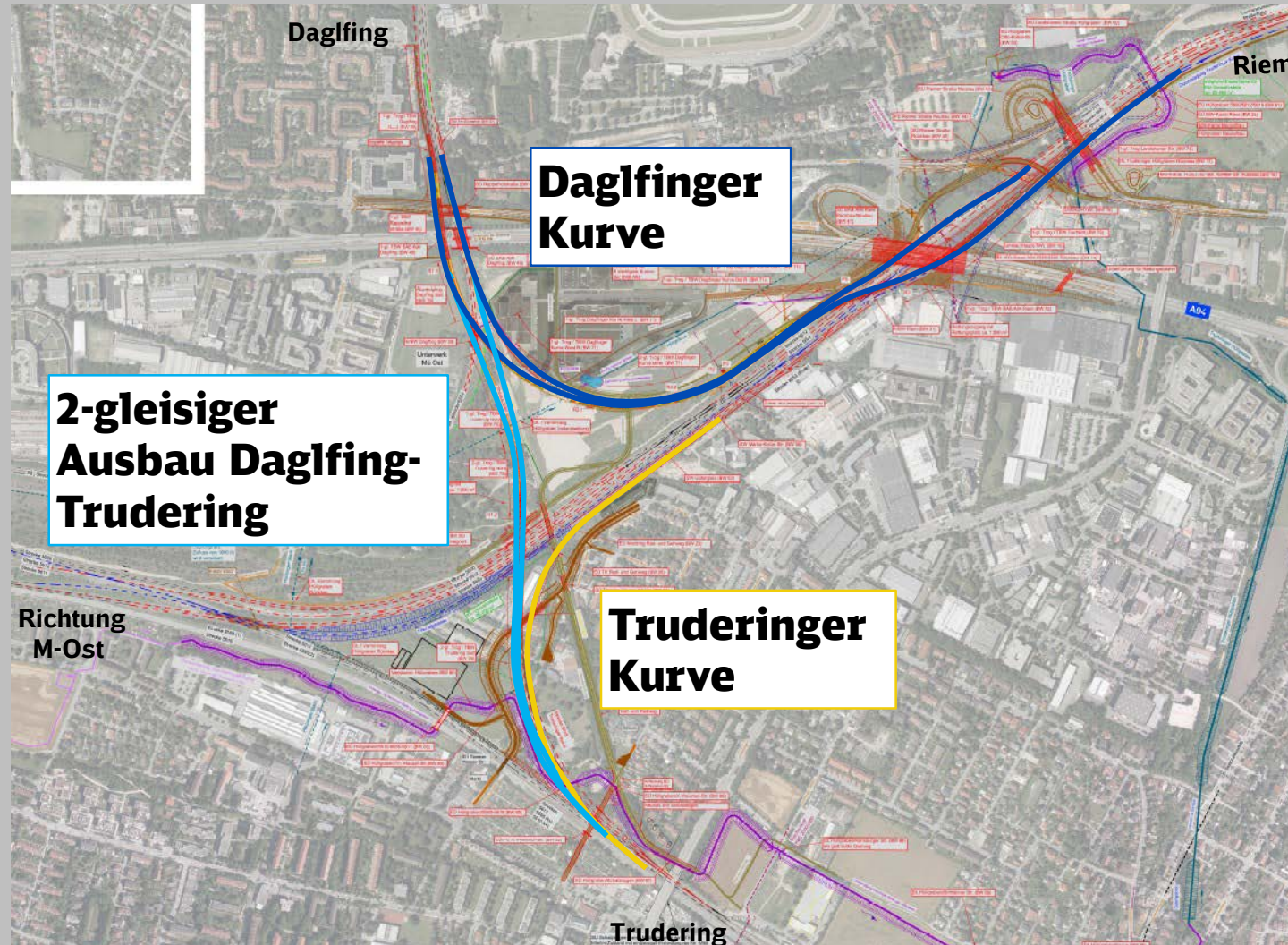
- Verbesserung der örtlichen Situation aus **akustischer Sicht** sowie **aus Sicht der Erschütterungen** infolge Bahnbetriebs
- **Abstand** zwischen Gleisanlagen und der benachbarten Wohnbebauung
- **Realisierung des Fußballplatzes** des ESV Ost
- **Nutzung der stillgelegten Truderinger Spange** als Radweg
- Verbesserung der Verkehrssituation der **Thomas-Hauser-Straße**

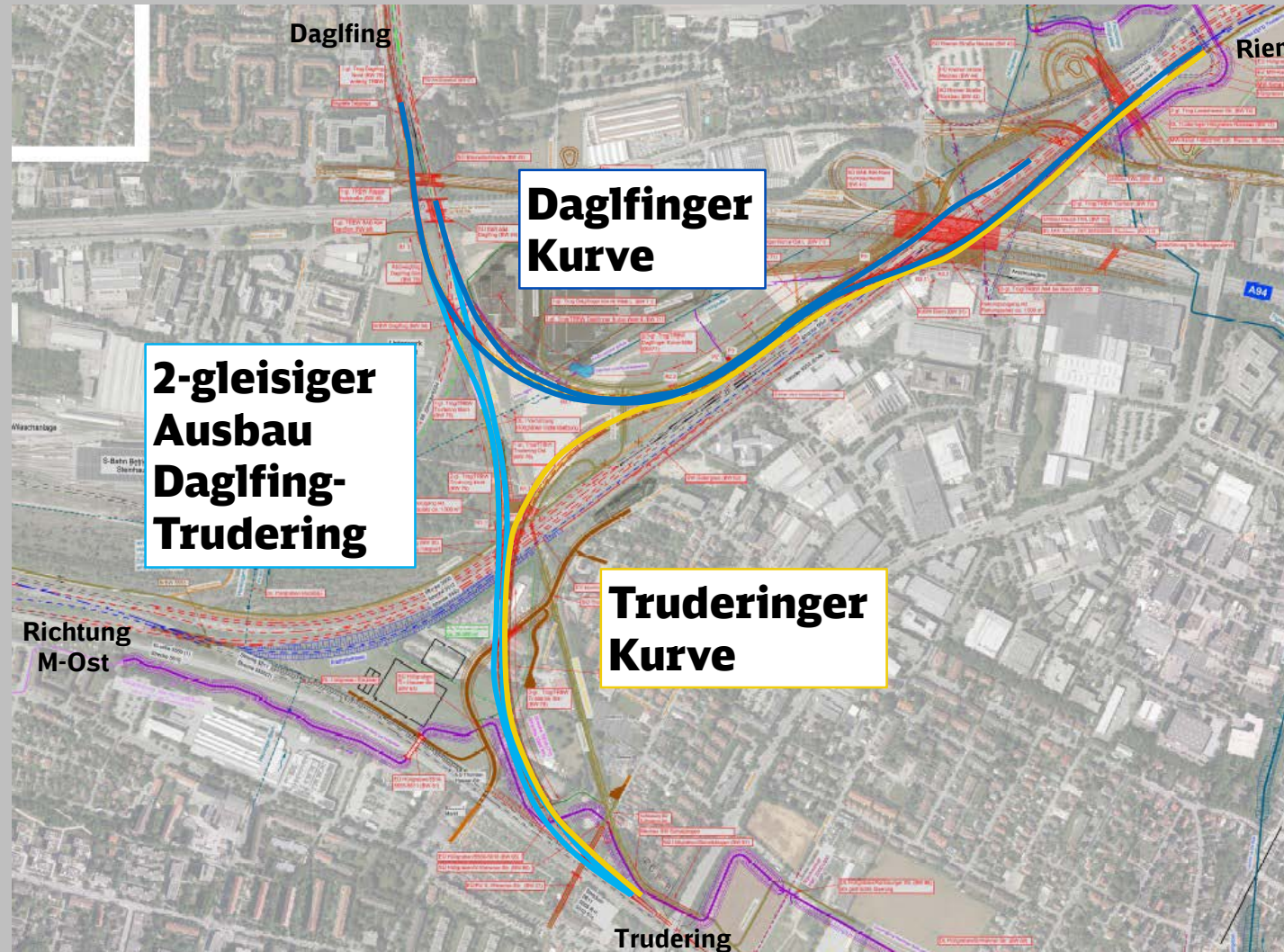


Aus Anregungen der Öffentlichkeit wurden weitere Trassierungsalternativen mit den Arbeitstiteln **»Bürgervariante B1«** und **»Bürgervariante B2«** entwickelt, die die Interessen der betroffenen Anlieger berücksichtigen.



\* Text und Grafik aus Präsentation von Peter Brück vom 20.05.2019





Die DB Netz AG empfiehlt nach ausführlicher Prüfung aller Kriterien die...

## Variante **A0 (Amtsvariante)**

...als Vorzugsvariante.

**Erläuterung der entscheidenden Bewertungskriterien:**

1. Umwelt & Wasser
2. Schall & Erschütterung
3. Freizeit & Erholung
4. Kfz-Verwahrstelle
5. Inbetriebnahme Truderinger Kurve
6. Schnittstellenprojekt DB Regio Steinhausen



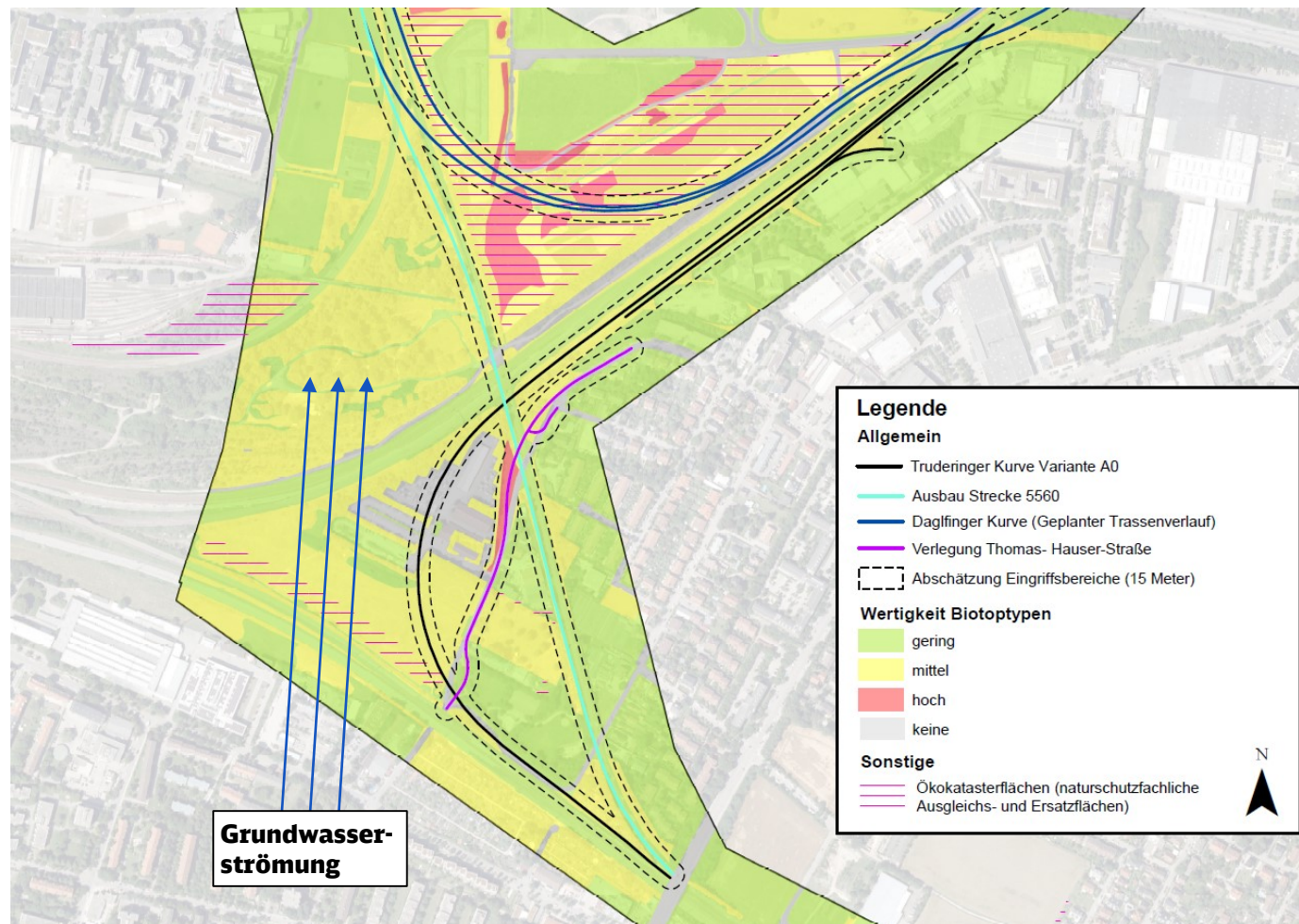
## Variante A0:

- Ausbau nah am Bestand reduziert Eingriff in hochwertige Flächen
- Zerschneidungswirkung relativ gering
- Geringste Neuversiegelung im Vergleich zu B1 / B2
- Geringerer Einfluss auf Grundwasserströmungen



A0

Die Variante A0 löst einen **vergleichsweise geringen Eingriff in Umwelt und Wasser** aus.



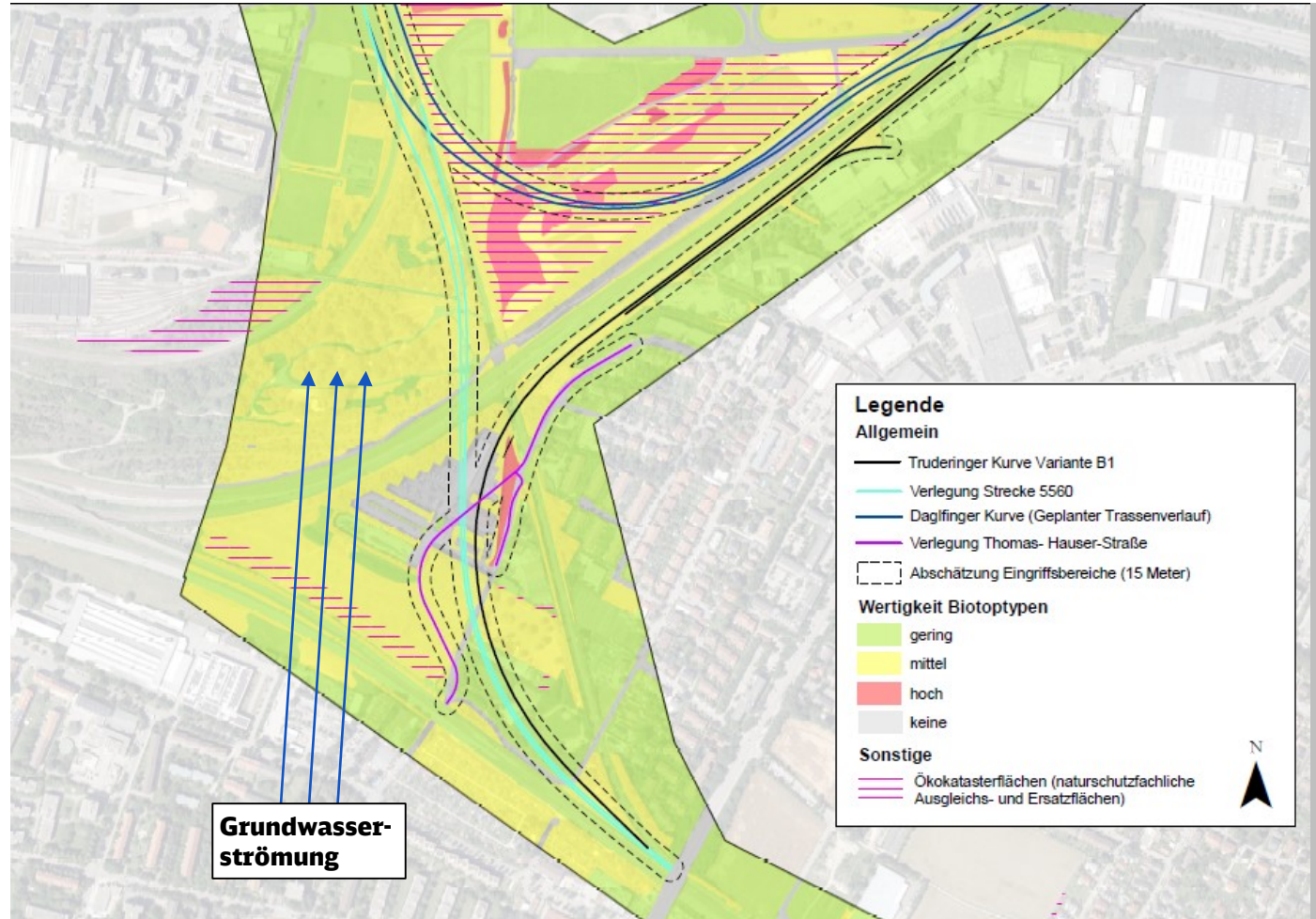
## Variante B1:

- Höhere Zerschneidungswirkung aufgrund Neubau abseits vom Bestand
- Höhere Neuversiegelung im Vergleich zu A0
- Geringer Einfluss auf Grundwasserströmungen



**B1**

Die **Variante B1** löst einen höheren Eingriff in Umwelt und Wasser aus.



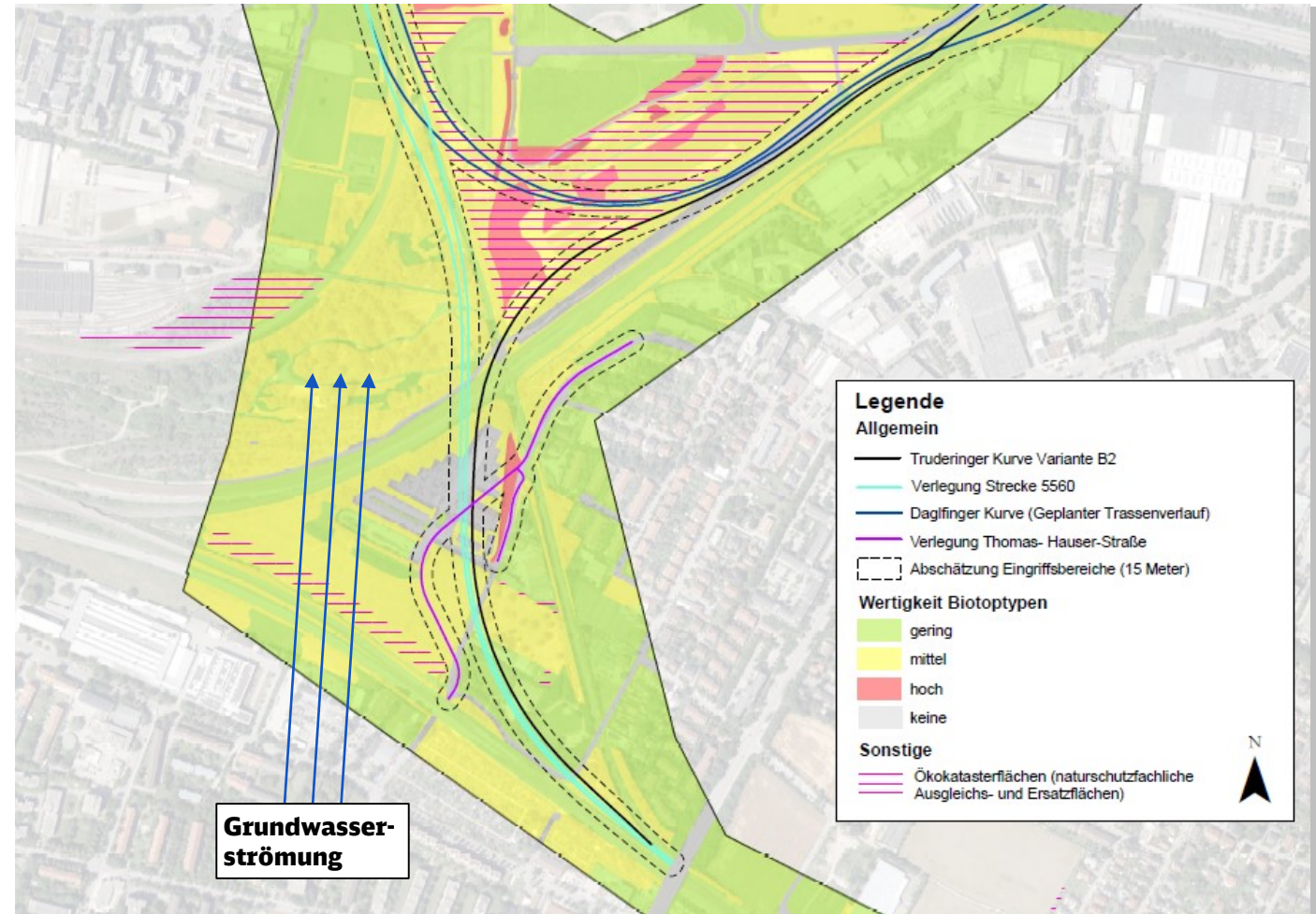
## Variante B2:

- Großer zusätzlicher Eingriff in hochwertige Biotope im Bereich des Hüllgrabens
- Hohe Zerschneidungswirkung aufgrund Neubau abseits vom Bestand und der Trasse der TK nördlich der Hauptgleise
- Höhere Neuversiegelung im Vergleich zu A0 / B1
- Hoher Einfluss auf Grundwasserströmungen aufgrund von zusätzlichem Trog im Bereich der Trasse TK nördlich der Hauptgleise



B2

Die **Variante B2** löst einen hohen Eingriff in Umwelt und Wasser aus, eine **Genehmigungsfähigkeit** ist angesichts zumutbarer Alternativen **in Frage zu stellen**.



## Hüllgraben

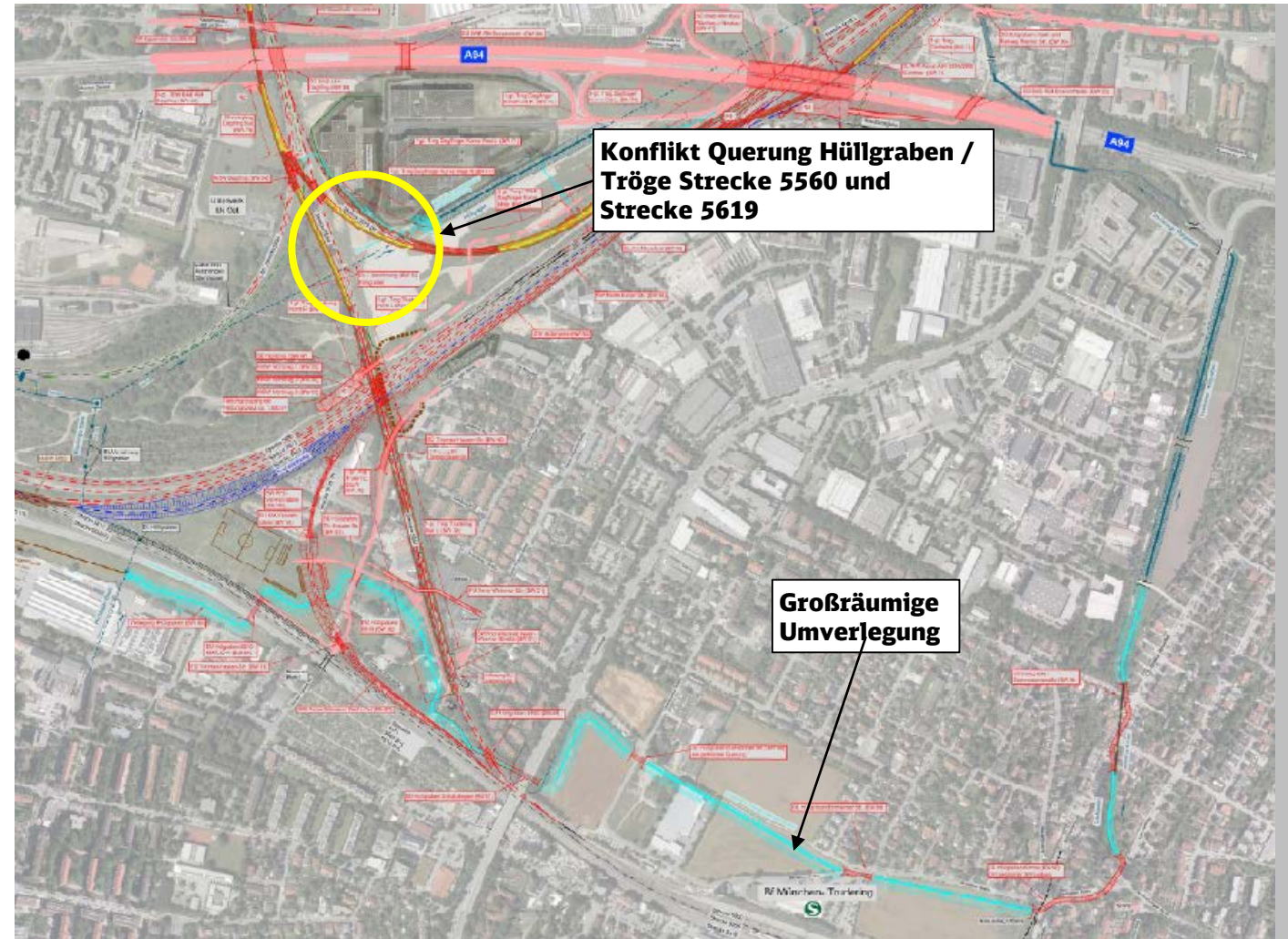
Aufgrund der Trogbauwerke für die Strecke 5560 und der Daglfinger Kurve ergibt sich ein Konflikt mit dem Hüllgraben

- Ökologische Durchgängigkeit des Gewässers muss gewährleistet sein
- Berücksichtigung der EU-Wasserrahmenrichtlinie (Verschlechterungsverbot / Verbesserungsgebot)
- Umverlegung muss in Abstimmung mit Landeshauptstadt München geschehen
- Zufluss des renaturierten Abschnitts des Hüllgraben muss gesichert werden



A0/B1/B2

Der **Konflikt mit dem Gewässer Hüllgraben besteht in allen drei Varianten gleich** und wurde daher bei der Beurteilung nicht herangezogen



## Gesamtsituation:

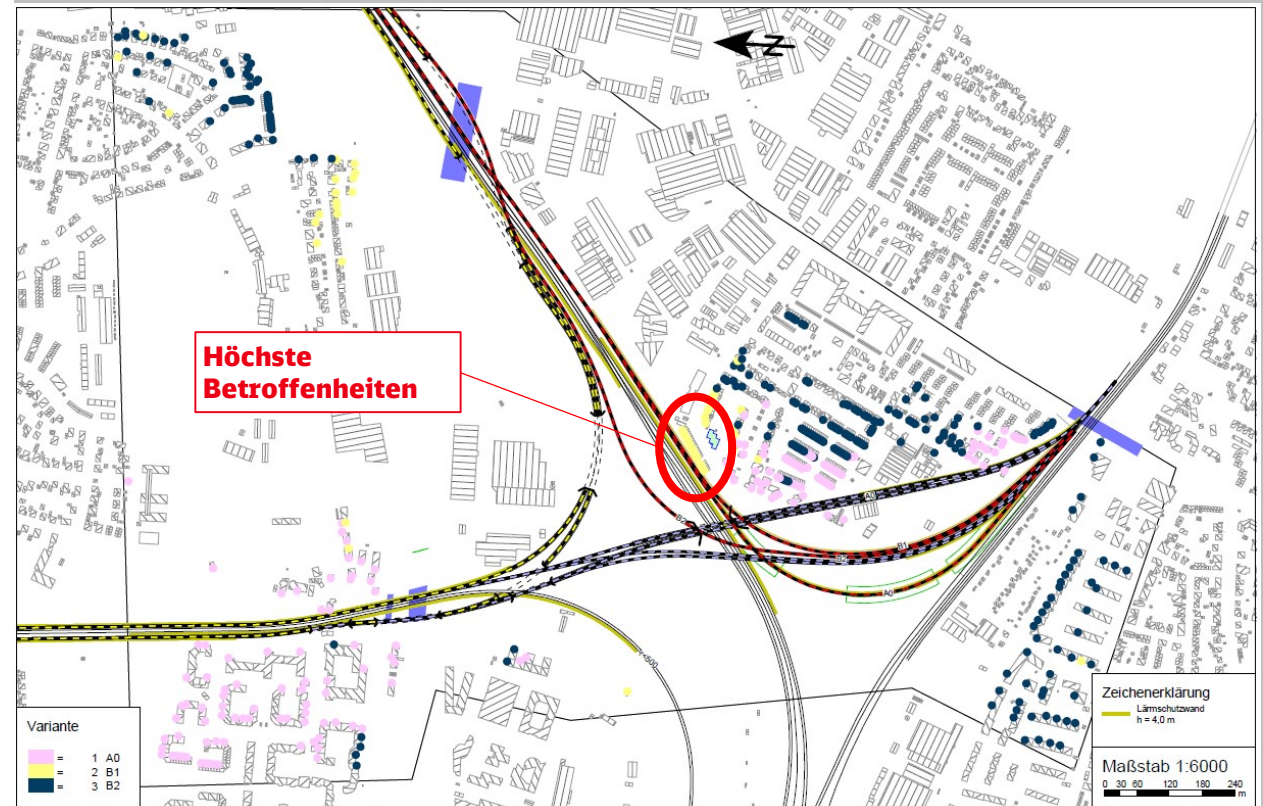
- Insgesamt hohe Lärmbelastung im Bereich Truderinger Kurve / Strecke 5560 bereits im Bestand
- Nicht nur Entfernung der neuen Gleise zur Wohnbebauung ausschlaggebend, sondern auch Abschirmung des Lärms von den Hauptstrecken
- Nur relativ geringe Betroffenheiten durch Erschütterung

A0	B1	B2
Betroffenheiten entlang der Strecke 5560	Höchste Betroffenheit durch Lärmpegel im Bereich der Reihenhäuser T.-Hauser-Str.	Erhöhte Lärmpegel im Bereich Berg am Laim
⊖	⊖	⊖



**Keine der Varianten kann die Betroffenheiten signifikant verringern. Die Betroffenheiten verschieben sich lediglich.**

„Welche Variante liefert den lautesten Pegel im Nachtzeitraum?“  
(Annahme: 4 m hohe Schallschutzwände)



## Vergleich Bestand (2018) und Prognose (2030):

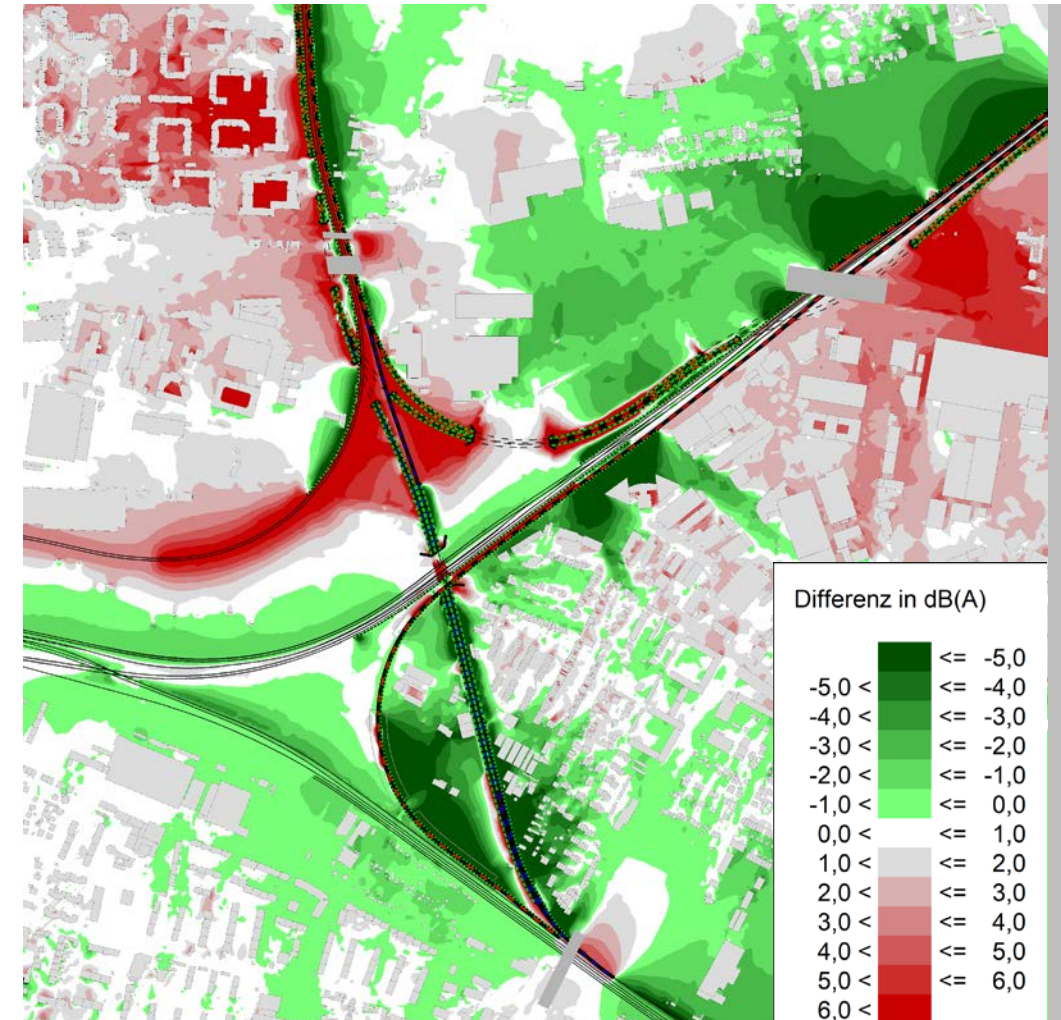
**Grün:** Leiser im Vergleich zum Bestand  
**Rot:** Lauter im Vergleich zum Bestand

### Berechnungsgrundlage:

- Zeitraum: Tag
- Schallschutzwände: 4m hoch, auf der zur Wohnbebauung hingewandten Seite der Gleise
- Zugzahlen: Ist-Zustand (2018) / Bundesverkehrswegeplan (2030) / Bestand: 100 % Flüsterbremsen
- Berechnung: 2,8 Meter über Gelände (Repräsentativ für Aufenthalt von Personen auf Freiflächen)

A0 / B1 / B2

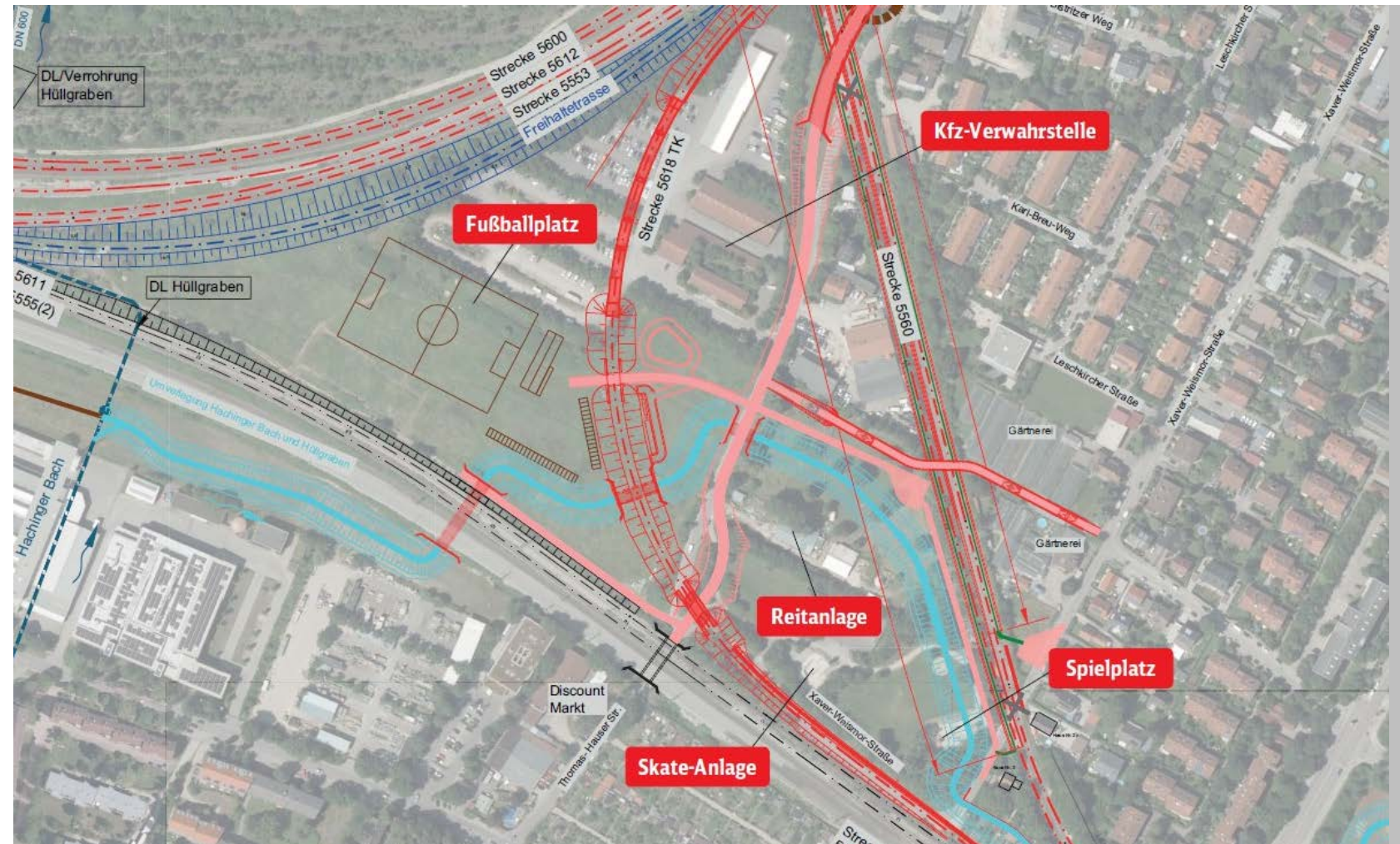
Durch **Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen** insgesamt **Verbesserung im Vergleich zum IST-Zustand.**



# Freizeit & Erholung A0

## Variante A0:

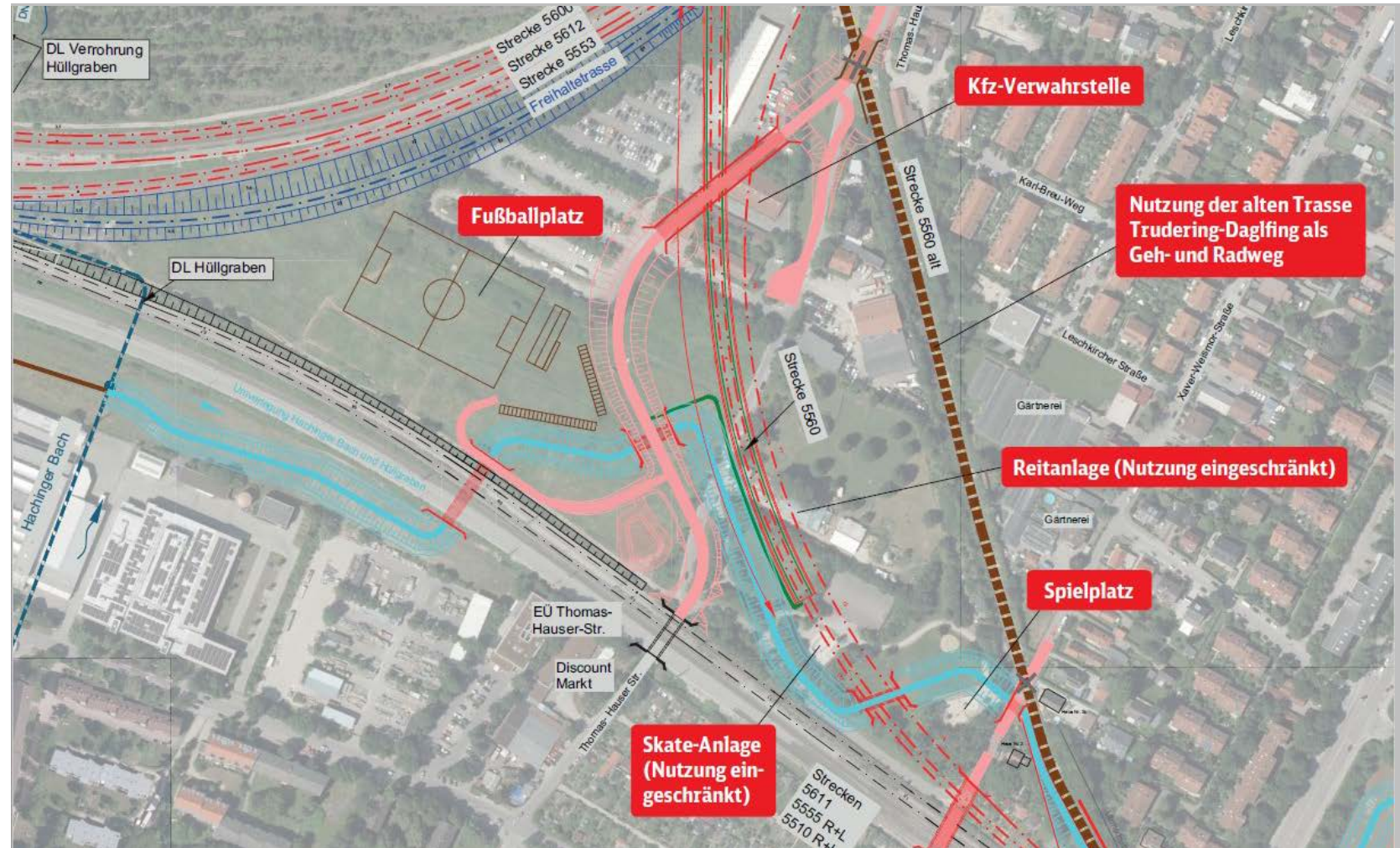
- **Erhalt** der bestehenden **Reitanlage**, des **Spielplatzes** und der **Skate-Anlage**
- **Fußballplatz** möglich
- Keine Nutzung der Trasse zwischen Trudering und Daglfing als Radweg



# Freizeit & Erholung B1

## Variante B1:

- Eingeschränkte Nutzung der bestehenden Reitanlage, des Spielplatzes und der Skate-Anlage
- **Fußballplatz möglich**
- Nutzung der alten Trasse zwischen Trudering und Daglfing als **Radweg möglich** (LHM)

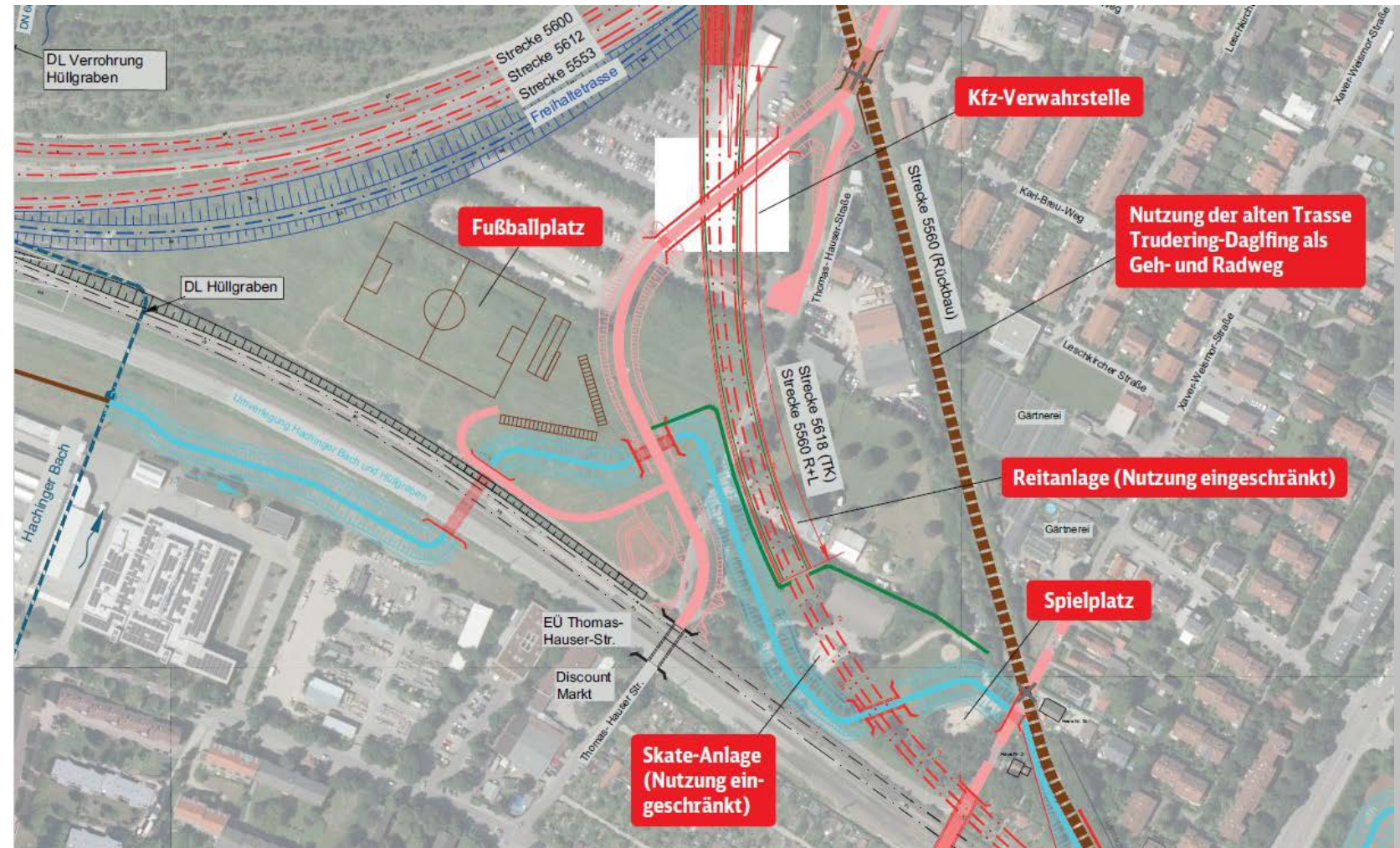




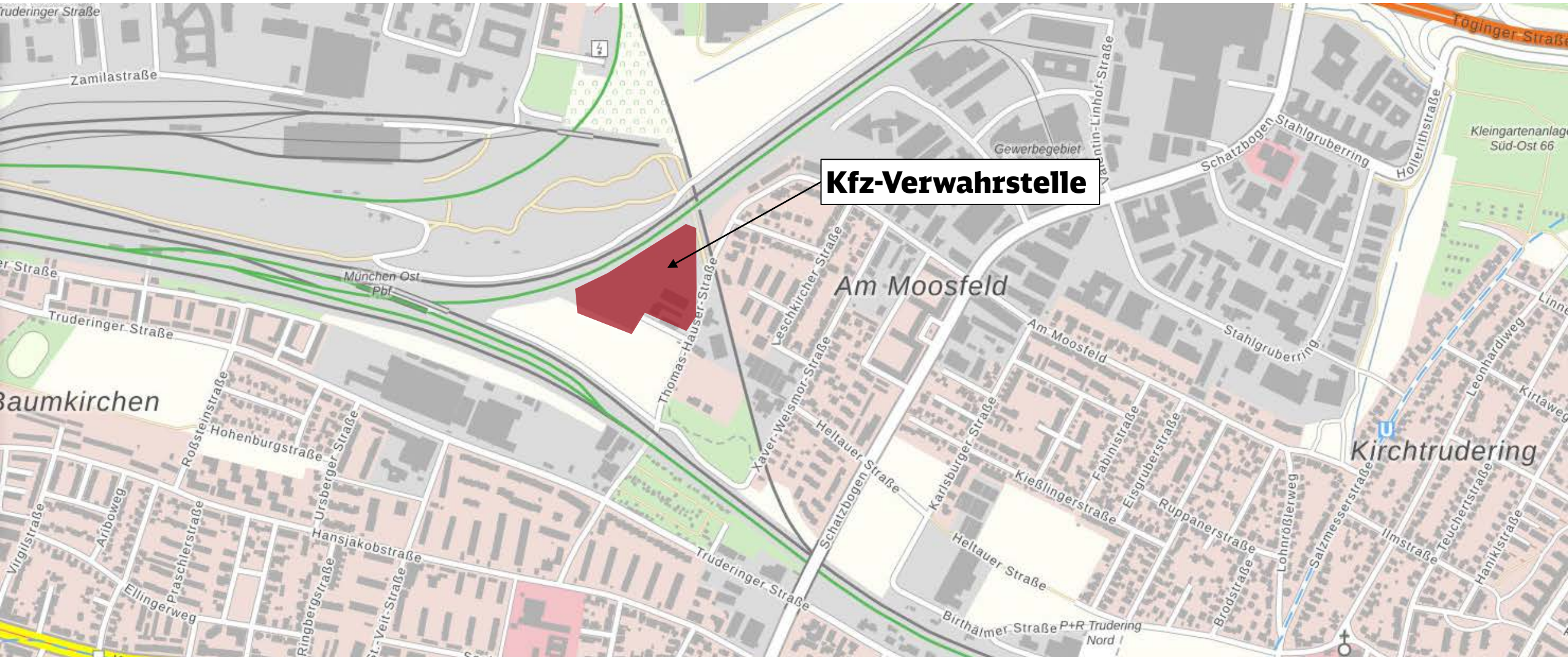
# Freizeit & Erholung B2

## Variante B2:

- Eingeschränkte Nutzung der bestehenden Reitanlage, des Spielplatzes und der Skate-Anlage
- **Fußballplatz möglich**
- Nutzung der alten Trasse zwischen Trudering und Dagfing als **Radweg möglich** (LHM)



# Kfz-Verwahrstelle

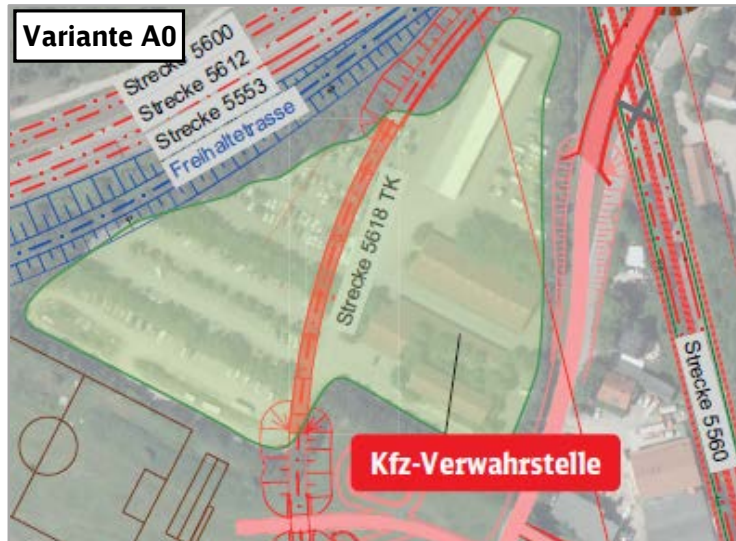


## Variante A0:



**Erhalt in bestehender Lage** möglich, da Überspannung der Truderinger Kurve mit einer Eisenbahnüberführung.

- Geringerer Grunderwerb
- Einvernehmen mit Betreiber

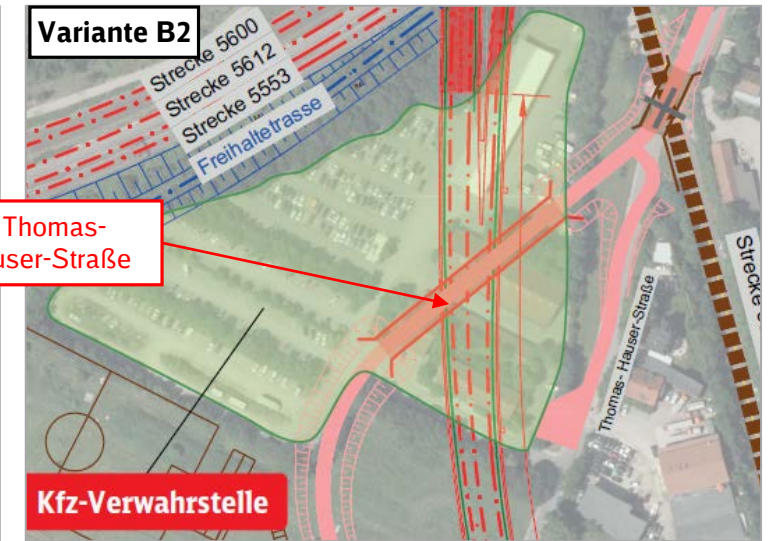
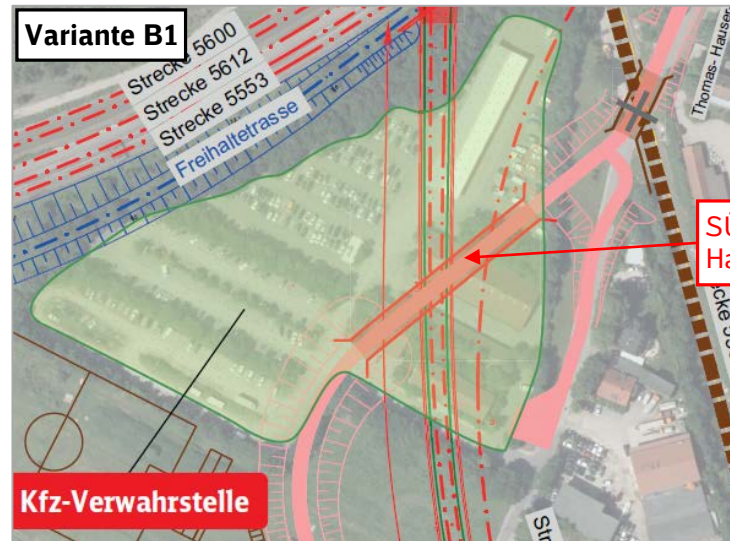


## Variante B1 / B2:



**Umverlegung ist zeitnah (2021) erforderlich**, da sonst ein hohes Risiko der Verzögerung des Baubeginns besteht.

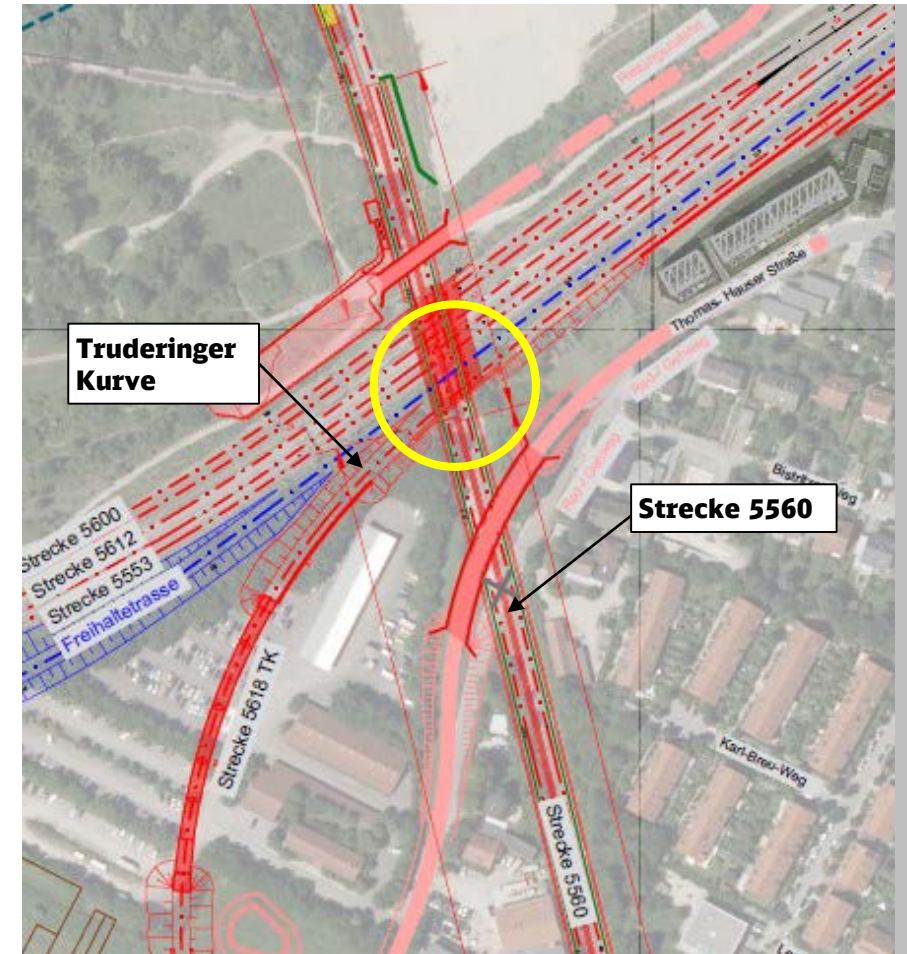
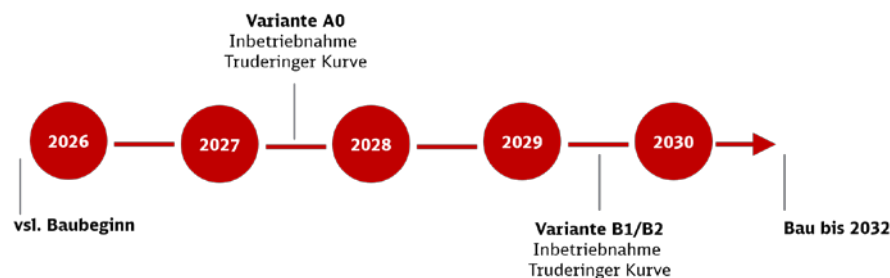
- Querung der KFZ-Verwahrstelle mit 3 Gleisen geländegleich / in leichter Tieflage
- Tunnel / Brücke und Neuordnung der Anlage nicht realisierbar



# Inbetriebnahme Truderinger Kurve (TK)

Im Bereich des Nordringbauwerks kreuzen sich die Strecken 5560 (Strecke Daglfing-Trudering) und die Strecke 5618 (Truderinger Kurve).

A0	B1 / B2
TK in Dammlage	TK verläuft geländegleich.
+	-
TK kann in früher Bauphase in Betrieb genommen werden, während Strecke 5560 noch in Betrieb bleibt.	TK kann erst in später Bauphase in Betrieb genommen werden, wenn die Strecke 5560 nach Westen verlegt ist.
+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>Güterverkehrsverbindung zum Umschlagbahnhof Riem früher möglich</li> <li>Einfachere Verkehrsführung in der Bauphase</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhte Belastung der bauzeitlichen Umfahrunsgleise</li> </ul>





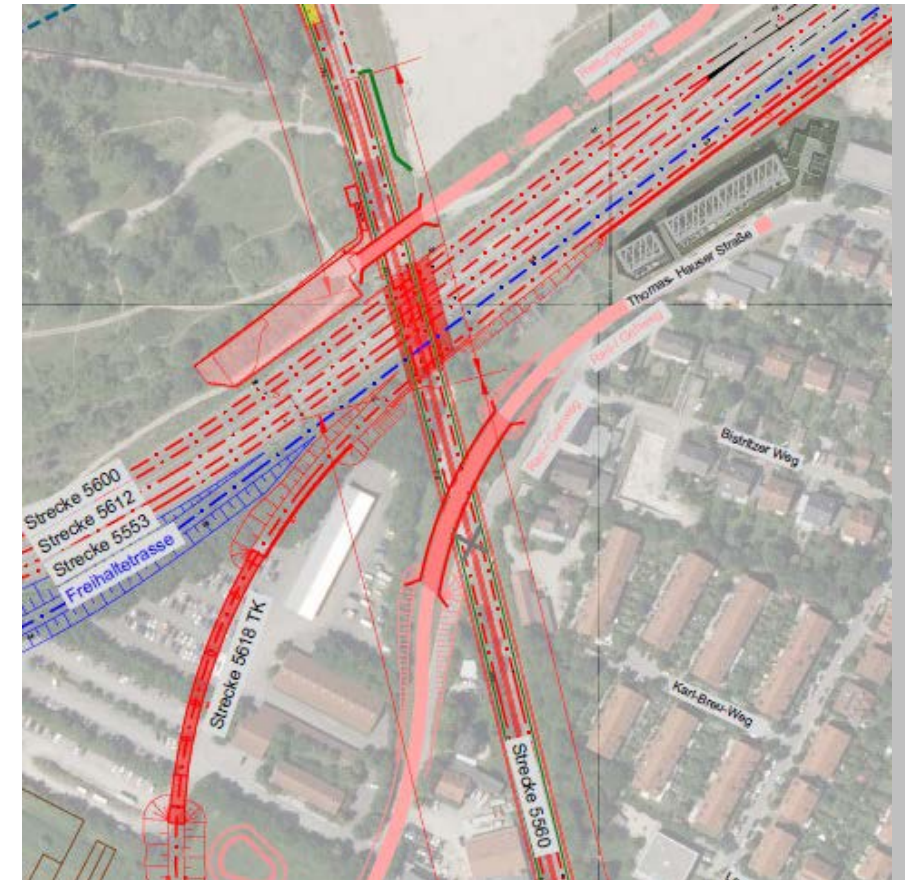
# Schnittstellenprojekt DB Regio Steinhausen

## Projekt DB Regio Steinhausen:

- Maßgeblich für das Betriebsprogramm der 2. S-Bahn-Stammstrecke
- Zusätzliche Abstellkapazitäten
- Ausbau der Instandhaltungsanlagen

➔ Gleise der Abstellanlage kreuzen im Bereich des Nordringbauwerks die Strecke 5560

A0	B1 / B2
Im Vergleich <b>weniger Gleisquerungen</b> , keine Konflikte mit Instandhaltungsprozessen	Erhöhte Anzahl an Gleisquerungen da Trassenverlauf Strecke 5560 weiter westlich, <b>erhebliche Konflikte mit Instandhaltungsprozessen</b>
	



## Struktur Kriterienkatalog:

- 2 Fachbereiche (*Verkehr und Technik / Raum und Umwelt*)
  - 14 Hauptkriterien (*Betriebsführung, Bauausführung, Lärm & Erschütterung, Tier und Pflanzen etc.*)
    - 26 Teilkriterien (*Instandhaltung, Bauzeit, Lärm, Europäischer Artenschutz, etc.*)
      - 56 Indikatoren (*Anzahl Weichen, Massenbilanz, Schutzfälle 16. BimSchV, Verlust Lebensräume, etc.*)

## Bewertung je Indikator

- 1-5 (Schlechteste Variante = 1 Punkt / Beste Variante 5 = Punkte)
- Bei Unterschieden <20% gleiche Bewertung
- Berechnung des Mittelwertes zur Beurteilung des Teilkriteriums, Hauptkriteriums, sowie Fachbereich
- Verzicht auf Gewichtung der Kriterien
- Gegenüberstellung der Summe der Nutzenpunkte der Fachbereiche mit Kosten und Risiken

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) folgen dem Vorschlag der DB Netz AG. Die Projektbeteiligten benennen nach gemeinsamer Abstimmung die...

## Variante **A0 (Amtsvariante)**

...als Vorzugsvariante.

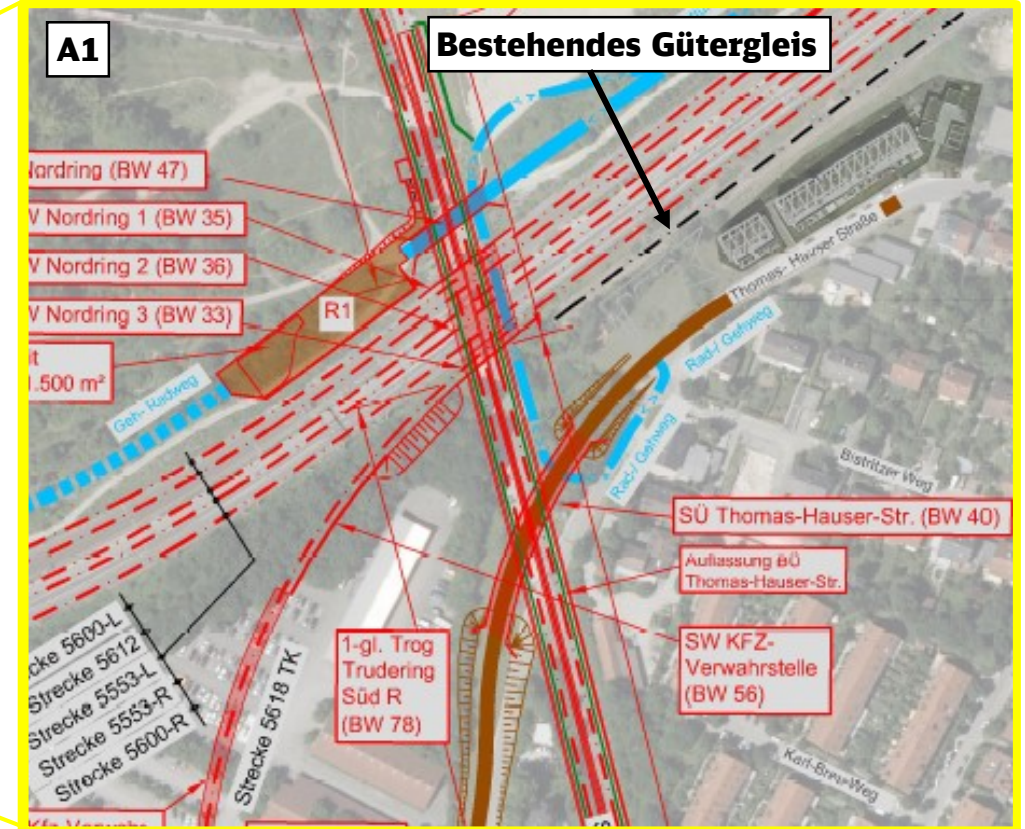
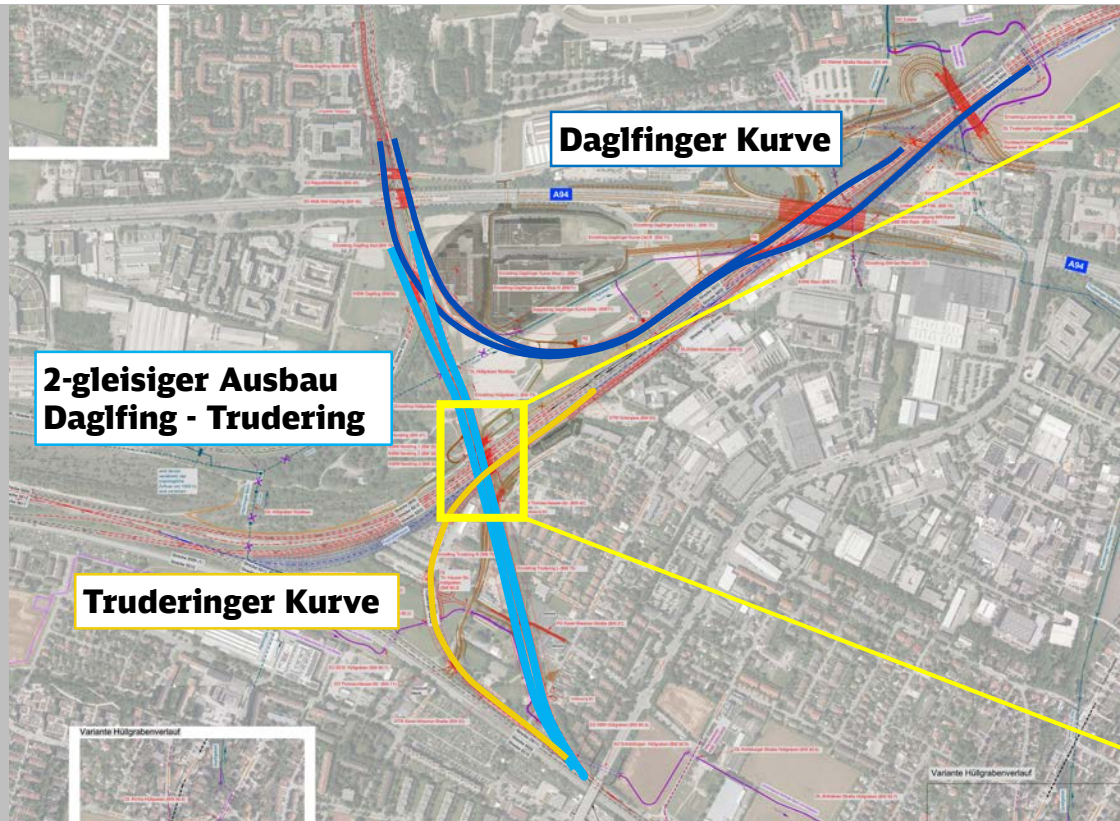
### Zusammenfassung Begründung:

- Kein Risiko einer Verzögerung aufgrund Kfz-Verwahrstelle
- Frühe Inbetriebnahme der Truderinger Kurve möglich
- Lärmbelastung für Anwohner nicht signifikant schlechter als B1
- Kein Konflikt mit Schnittstellenprojekt DB Regio Steinhausen
- Geringerer Eingriff in Natur und Umwelt aufgrund Bau nah an den Bestandsstrecken

 **Weiterführung der Variante A0 in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung**

# A1 (Optimierung Amtsvariante)

Bereich Nordring

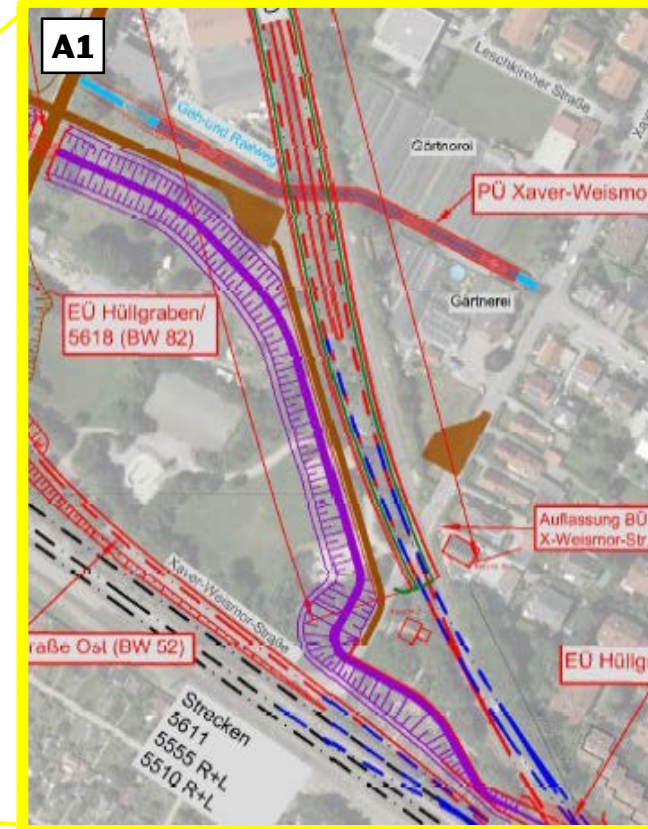
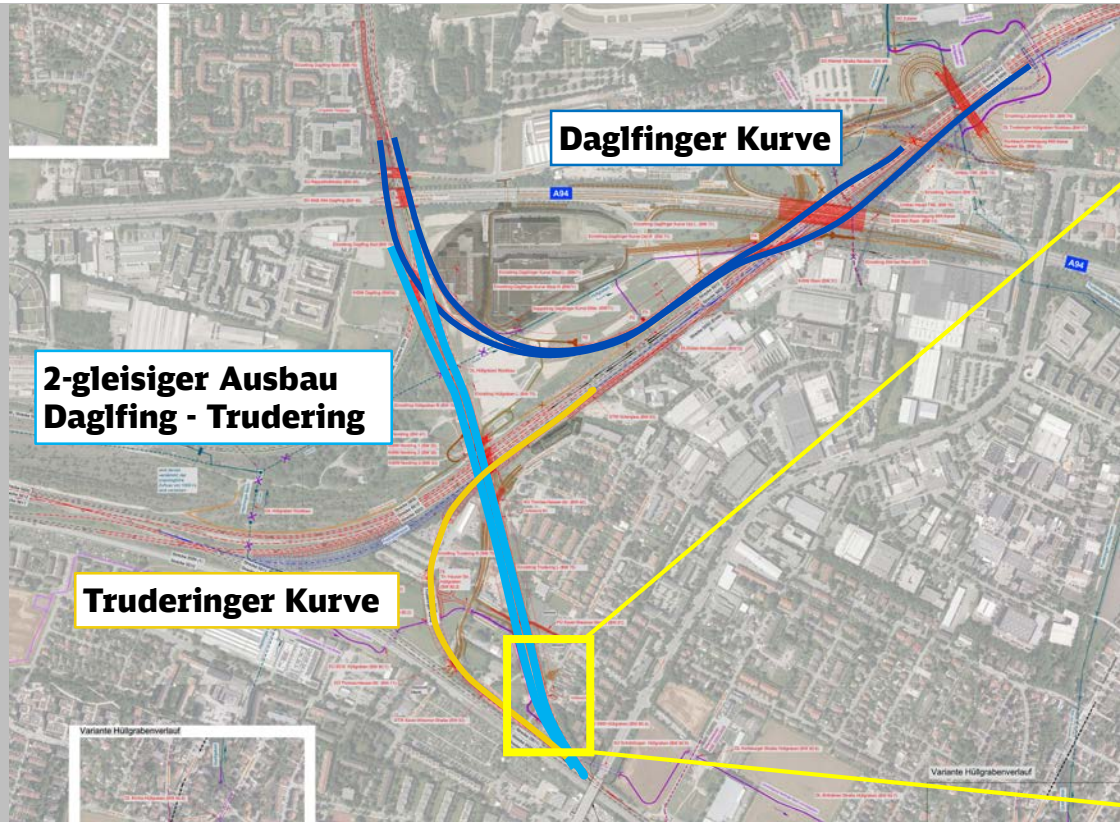


- Trasse der Truderinger Kurve verläuft im Bereich der bestehenden Gleise



# A1 (Optimierung Amtsvariante)

Arbeitsstand (Okt. 2020) Bereich Xaver-Weismor-Straße



- Trasse der Strecke 5560 rückt von der östlich gelegenen Bebauung ab
- Möglichkeit Personenüberführung in Lage des alten BÜ

**Wir beantworten jetzt gerne Ihre Fragen!**



NETZE

# Vielen Dank für Ihre Teilnahme

an unserer virtuellen Infoveranstaltung zu den  
Projekten Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK)

---

13.10.2020