



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Joachim Unterländer CSU**
vom 20.06.2016

Zusätzliche Lärmbelastungen durch das Güterzuggleis Rangierbahnhof München-Nord – Lerchenau – Feldmoching

Die Deutsche Bahn AG betreibt die Strecke zwischen dem Rangierbahnhof München-Nord und der Bahnlinie München-Regensburg (Strecke 5566). Durch eine Schließung der vermeintlichen Gleislücke durch die sogenannte „Feldmochinger Kurve“ soll diese Strecke um eine direkte Fahrmöglichkeit von Feldmoching nach Milbertshofen ergänzt werden.

Ich frage in diesem Zusammenhang die Staatsregierung:

1. Welcher aktuelle Sachstand ist der Staatsregierung in diesem Zusammenhang bekannt?
2. Wie viele Züge nutzen derzeit die Strecke 5566 Feldmoching – München Nord Rbf pro Tag?
3. Wie viele Züge sind nach Reaktivierung der Verbindungskurve in Richtung Milbertshofen („Feldmochinger Kurve“) auf der Strecke 5566 zu erwarten (Anzahl Züge von/nach München Nord Rbf und Anzahl Züge von/nach Milbertshofen)?
4. Nachdem nach dem Planfeststellungsantrag durch die Deutsche Bahn AG lediglich 19 zusätzliche Züge das neue Gleis benutzen sollen, andere Quellen hingegen von 30 Zügen pro Werktag und 40 weiteren Zügen sprechen, frage ich die Staatsregierung, wie sie die entsprechenden Zahlendifferenzen beurteilt?
5. Welche Rolle spielt dieses Projekt im Zusammenhang mit der Zukunft und „Weiterentwicklung“ des Bahnknotens München?
6. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind aus Sicht der Staatsregierung möglich und notwendig?
7. Ist aus Sicht der Staatsregierung davon auszugehen, dass das zusätzlich geplante Aufkommen sowohl zu einer weiteren Verkehrsbelastung (durch schienengleiche Bahnübergänge) als auch zu einer weiteren Lärmbelästigung für die Anwohner führt? Inwieweit ist davon auszugehen, dass die Maßnahme an anderer Stelle zu einer Entlastung führt, z. B. durch eine Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 08.08.2016

1. Welcher aktuelle Sachstand ist der Staatsregierung in diesem Zusammenhang bekannt?

Die DB Netz AG beabsichtigt nach eigenen Angaben, die vorhandenen Stellwerke in München-Milbertshofen und München-Freimann durch moderne elektronische Stellwerke zu ersetzen. Ursprünglich war vorgesehen, im Rahmen dieses Projekts auch die ehemalige Gleisverbindung zwischen der Strecke 5566 und dem Rangierbahnhof Milbertshofen, die sog. „Feldmochinger Kurve“, wieder in Betrieb zu nehmen. In der Zwischenzeit hat sich die DB Netz AG entschieden, zunächst nur das Stellwerksprojekt zu realisieren. Die Feldmochinger Kurve wird ggf. zu einem späteren Zeitpunkt in einem eigenen Verfahren betrachtet.

2. Wie viele Züge nutzen derzeit die Strecke 5566 Feldmoching – München Nord Rbf pro Tag?

Hierüber liegen der Staatsregierung keine Informationen vor. Da die Strecke im Regelverkehr ausschließlich von Güterzügen genutzt wird, ist von starken, nachfrageabhängigen Schwankungen auszugehen.

3. Wie viele Züge sind nach Reaktivierung der Verbindungskurve in Richtung Milbertshofen („Feldmochinger Kurve“) auf der Strecke 5566 zu erwarten (Anzahl Züge von/nach München Nord Rbf und Anzahl Züge von/nach Milbertshofen)?

Die Strecke 5566 wird im Regelbetrieb ausschließlich von Güterzügen befahren. Aufgrund der fehlenden Zuständigkeit hat die Staatsregierung grundsätzlich keinen Zugriff auf Prognosen zu Güterzugzahlen. Die Entwicklungen im Schienenpersonennahverkehr einschließlich der S-Bahn, welche in der Verantwortung des Freistaates Bayern liegen, lassen erwarten, dass eine signifikante Zunahme des Güterverkehrs auf der Zulaufstrecke Freising – Feldmoching nicht mehr möglich sein wird.

4. Nachdem nach dem Planfeststellungsantrag durch die Deutsche Bahn AG lediglich 19 zusätzliche Züge das neue Gleis benutzen sollen, andere Quellen hingegen von 30 Zügen pro Werktag und 40 weiteren Zügen sprechen, frage ich die Staatsregierung, wie sie die entsprechenden Zahlendifferenzen beurteilt?

Für die Feldmochinger Kurve ist derzeit kein Planfeststellungsverfahren anhängig; auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Erst nach Eröffnung des Verfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt würde die Planung an die Fachbehörden des Freistaates geleitet. Die Angabe von 19 zusätzlichen Zügen kann daher von der Staatsregierung nicht bestätigt werden.

5. Welche Rolle spielt dieses Projekt im Zusammenhang mit der Zukunft und „Weiterentwicklung“ des Bahnknotens München?

Die Staatsregierung steht der Reaktivierung der Feldmochinger Kurve grundsätzlich positiv gegenüber, da sie folgende Vorteile bringt:

- Bereits heute verkehren Güterzüge von den Industriebetrieben im Münchner Norden über die Strecke 5566 nach Feldmoching und weiter z. B. nach Lohhof. Für diese Züge würde der Fahrtrichtungswechsel im Rangierbahnhof München Nord entfallen, d. h. die Lok muss nicht mehr aufwendig ans andere Ende des Zuges umgesetzt werden. Da der Umweg über den Rangierbahnhof München Nord entfällt, verkürzt sich der Fahrweg. Dies reduziert sowohl die Lärm- und Abgasemissionen als auch die Kosten und stärkt die Bahn im Wettbewerb mit dem Lkw.
- Die betriebliche Flexibilität bei Bauarbeiten und Großstörungen erhöht sich. So könnten die Regionalzüge aus Richtung Freising im Störfall nicht nur zum Hauptbahnhof, sondern ggf. im Einzelfall auch zum Ostbahnhof abgeleitet werden.

6. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind aus Sicht der Staatsregierung möglich und notwendig?

Eine Bewertung der Lärmimmissionen ist Bestandteil der Planung bzw. eines etwaigen Planfeststellungsverfahrens für die Feldmochinger Kurve. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist keine vergleichende Bewertung heutiger und künftiger Schienenlärmimmissionen möglich.

7. Ist aus Sicht der Staatsregierung davon auszugehen, dass das zusätzlich geplante Aufkommen sowohl zu einer weiteren Verkehrsbelastung (durch schienengleiche Bahnübergänge) als auch zu einer weiteren Lärmbelastung für die Anwohner führt? Inwieweit ist davon auszugehen, dass die Maßnahme an anderer Stelle zu einer Entlastung führt, z. B. durch eine Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene?

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist keine vergleichende Bewertung heutiger und künftiger Schienenlärmimmissionen möglich, auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen. Einer etwaigen Mehrung der Zugzahlen einerseits stehen vsl. auch lärmindernde Effekte gegenüber wie z. B. der zunehmende Anteil lärmarmen Güterwagen. Ziel der Bundesregierung ist es, dass bis Ende 2020 nur noch lärmarme Güterwagen verkehren dürfen. Da die Feldmochinger Kurve die Schienenanbindung der Industriebetriebe im Münchner Norden verbessert, würde sie auch zur Vermeidung von Lkw-Verkehr und zum schnelleren Verkehrsfluss im Münchner Norden beitragen.

Seitens der DB Netz AG gibt es Überlegungen, den Bahnübergang Schittgabler Straße (neu: Wilhelmine-Reichard-Straße) durch eine Straßen- oder Eisenbahnüberführung zu ersetzen. Hierfür wäre gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz neben der DB Netz AG auch die Landeshauptstadt München zuständig. Aus Sicht der Staatsregierung wäre eine solche Maßnahme zu begrüßen.