

Von: <Sven-Christian.Schuster@stmi.bayern.de>  
An: <stefanie.bartle@web.de>  
Betreff: WG: Trassenüberlegung Neubaustrecke München-Freising  
Datum: Freitag, 5. Mai 2017 11:13

Sehr geehrte Frau Bartle,

vielen Dank für die unten stehende Anfrage, die ich gerne zuständigkeithalber beantworte.

Die Bahnlinie München Hbf - Feldmoching - Freising ist sehr stark ausgelastet. Der Mischbetrieb aus S-Bahn-Zügen mit Halt an jeder Station und schnellen Regionalzügen führt schon heute dazu, dass die Verspätung eines einzelnen Zuges oft in einer Art Dominoeffekt auf mindestens einen weiteren Zug übertragen wird. Da die S1 zunehmend an Ihre Kapazitätsgrenzen stösst, wird sie im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke vom heutigen 20 min-Takt auf einen 15 min-Takt verdichtet. Zudem hat die DB angekündigt, nach Elektrifizierung der Strecke Regensburg - Hof eine IC-Linie München - Regensburg - Dresden einzuführen. Nicht zuletzt drängen wir den Bund, die Strecke München - Regensburg - Schwandorf - Prag für höhere Fahrgeschwindigkeiten zu ertüchtigen, damit dort regelmäßige Fernverkehrszüge mit kurzen Reisezeiten verkehren können. Alle diese Züge müssten über die schon heute hochbelastete Strecke geführt werden.

Der Ausbau der bundeseigenen Schieneninfrastruktur -also auch der Strecke München - Freising - ist nach Maßgabe des Grundgesetzes Aufgabe des Bundes. Aufgrund der eingangs geschilderten verkehrlichen Situation hat die Bayerische Staatsregierung den Bund aufgefordert, im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplane auch eine Kapazitätssteigerung zwischen München und Freising zu berücksichtigen. Der Bund hat diesen Vorschlag zunächst als "potentiellen Bedarf" bewertet und dem Projekt "Großknoten München" zugeordnet. Der Bund prüft derzeit alle im Großknoten München enthaltenen BVWP-Anmeldungen. Bei entsprechend positivem Prüfergebnis könnte die Strecke München - Freising in eine höhere Kategorie eingeordnet werden. Nur dann sehe ich eine realistische Chance für eine zügige Planung und Realisierung.

Da es sich um einen der kritischsten Flaschenhälse im Knoten München handelt, haben wir eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die dazu dienen soll, den Bund von der volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit und verkehrlichen Dringlichkeit des Projektes zu überzeugen. Hierbei haben wir eine naheliegende Trassenvariante zu Grunde gelegt, wie sie auf der von Ihnen übersandten Grafik ersichtlich ist. Die Neubaustrecke entlang der A92 soll dabei den schnellen Regionalverkehr, einen Teil des Güterverkehrs und den zukünftigen Fernverkehr aufnehmen. Die gestrichelt eingezeichneten Verbindungskurven zum Nordring - sowohl in westlicher als auch in östlicher Richtung - sind Bestandteil des aktuellen Konzeptes. Sie ermöglichen unter anderem auch eine deutliche Entlastung der Strecke 5566. Darüber hinaus verfolgt Herr Staatsminister Herrmann die strategischen Grundüberlegung, den Infrastrukturausbau so zu gestalten, dass Verkehre (insbesondere auch Güterverkehre), die nicht nach München hereinfahren müssen möglichst weiträumig um München herumgeleitet werden.

Ob sich der Bund für den Bau der skizzierten Neubaustrecke entscheiden wird und ob er dabei dann ggf. die in der Machbarkeitsstudie unterstellte Trassenführung wählen wird, ist für uns derzeit nicht absehbar. So ist z.B. derzeit auch noch eine Trassierungsvariante im Gespräch, die der Verein "Fasanerie aktiv e.V." dem Bund vorgeschlagen hat. Sie sieht vor, dass die bestehende Strecke München - Feldmoching im Stadtteil Fasanerie tiefergelegt und viergleisig ausgebaut wird - ob es dabei zu einer Entlastung der Strecke 5566 kommen wird, ist fraglich. Unabhängig von der gewählten Variante ist jedoch bei Projekten dieser Größenordnung von einer sehr langen Vorlaufzeit auszugehen.

In der Zeit bis zur Realisierung einer wie auch immer gearteten Aus- oder Neubaustrecke rechne ich jedoch mit einem spürbaren Rückgang der Lärmemissionen an der Strecke 5566. Einerseits setzen die Züge von der Strecke 5566 kommend fast zwangsläufig ihre Fahrt auf den Strecke Feldmoching -Freising fort, die wie gesagt bereits sehr stark ausgelastet ist. Daher kann ich mir einen signifikanten Anstieg der Güterzugzahlen kaum noch vorstellen. Andererseits rüsten derzeit schon sämtliche Halter von Güterwagen in Deutschland ihre Fahrzeuge auf die so genannte "Flüsterbremse" um, also Verbundstoffbremsklotzsohlen. Die Umrüstung von rund 170.000

Güterwagen soll bis 2020 abgeschlossen sein. Derzeit ist man etwa bei 50% Umrüstungsquote. Dank dieser neuen Bremsklötze werden die Radlaufflächen weniger aufgeraut, so dass die Wagen weniger vibrieren. Dank der glatteren Radlaufflächen halbiert die "Flüsterbremse" das Vorbeifahrgeräusch eines Güterzuges - und zwar nicht nur dann, wenn der Zug bremst, sondern auch dann, wenn er mit gelöster Bremse bzw. konstanter Geschwindigkeit vorbeifährt. Der Bundesrat wird am 12. Mai aller Voraussicht nach den Weg frei machen für ein Schienenlärmschutzgesetz, das den Einsatz lauter Güterwagen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 auch gesetzlich verbietet. Zwar kann der Verkehr ausländischer Güterwagen, die nicht mit "Flüsterbremse" ausgerüstet sind, aufgrund von EU-Recht nicht vollständig untersagt werden. Das deutsche Schienenlärmschutzgesetz sieht aber vor, dass beim Verkehr solcher Wagen nicht mehr Lärm emittiert werden darf, als ein Zug mit Flüsterbremse verursachen würde. Züge mit lauten Wagen könnten daher nur noch mit stark verminderter Geschwindigkeit fahren.

Mit freundlichen Grüßen  
Sven-Christian Schuster

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr  
Sachgebiet IIE3  
Lazarettstraße 67  
80636 München

Telefon: +49 (89) 2192-3833  
E-Mail: Sven-Christian.Schuster @stmi.bayern.de<mailto:Sven-Christian.Schuster%20@stmi.bayern.de>  
Internet: <http://www.innenministerium.bayern.de><<http://www.innenministerium.bayern.de/>>

Von: Stefanie Bartle [<mailto:stefanie.bartle@web.de>]  
Gesendet: Freitag, 21. April 2017 23:31  
An: Poststelle (OBB)  
Betreff: Trassenüberlegung Neubaustrecke München-Freising

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin Vorsitzende der Bürgerinitiative Aktionskreis contra Bahnlärm München Nord e.V., die sich für einen Schutz der Anwohner der Güterzugstrecke 5566 (Rangierbahnhof München-Nord nach Feldmoching) vor der immer höheren Lärmbelastung einsetzt. Bei meinen Recherchen bin ich auf eine Trassenüberlegung aus Ihrem Haus aus dem Jahr 2015 gestoßen: eine Neubaustrecke München-Freising inkl. Untertunnelung und möglicher Anbindung an den Güternordring (siehe Anhang).

Ich ersuche Sie um Auskunft nach dem aktuellen Stand dieser Trassenüberlegung. Ist sie weiterhin Teil der Planungen und wird möglicherweise realisiert? Ist die Anbindung an den Nordring und Nutzung durch den Güterverkehr nach wie vor eine Option?

Herzlichen Dank für eine Auskunft.

Mit freundlichen Grüßen  
Stefanie Bartle

1. Vorsitzende  
Aktionskreis contra Bahnlärm München Nord e.V. (A.c.B.)  
Amtsgericht München VR 206480  
[www.bahnlaerm-muenchen.de](http://www.bahnlaerm-muenchen.de)<<http://www.bahnlaerm-muenchen.de>>  
[info@bahnlaerm-muenchen.de](mailto:info@bahnlaerm-muenchen.de)<<mailto:info@bahnlaerm-muenchen.de>>  
Bocksdornstr. 27  
80935 München  
Tel. 0176 66066438