

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus  
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl

## **ANTRAG**

18.11.2019

### **Für eine wirklich nachhaltige Lösung des Schienengüterdurchgangsverkehrs – Trassenbündelung mit A99 prüfen**

Der Stadtrat möge beschließen:

Die LHM beauftragt eine Machbarkeitsstudie, inwiefern der Schienengüterdurchgangsverkehr – also jene Güterzüge, die weder als Quell- noch als Zielort München-Rangierbahnhof haben – im Sinne einer Trassenbündelung auf der Trasse der A99 stadtfrem um München geführt werden können. Schienengüterdurchgangsverkehr sollte östlich Haar aus der Rosenheimer Trasse ausgefädelt und bis zur Eschenrieder Spange geführt werden, wo er in die vorhandene Güter-Umgebungsbahn einmünden kann.

Dabei sind auch technische Ausführungsvarianten zu prüfen, bei denen die Güterzüge auf aufgeständerten Trogbriücken geführt werden, wie sie z. B. bei der Umfahrung Innsbruck seit 1994 zur Überbrückung von Inn und Inntalautobahn eingesetzt sind.

#### **Begründung:**

Der Bahnknoten München muss ertüchtigt werden, um die zusätzlichen Güterverkehre in Folge des Brennerbasistunnels (BBT) abwickeln zu können. Auch wenn es derzeit unterschiedliche Prognosezahlen gibt, so ist doch gesichertes Erkenntnis, dass über 60 Prozent der Güterzüge reiner Durchgangsverkehr sind, der laut den Planungsvorgaben des Bundesverkehrswegeplans mit 100 km/h den Bahnknoten München soll.

Es ist kein Wunder, dass diese Zielvorstellungen und Ausbaupläne von der betroffenen Bevölkerung und den betroffenen Bezirksausschüssen kritisch hinterfragt werden. Diese Daten sind erst in letzten Monaten der breiten Öffentlichkeit bekannt geworden, insbesondere im Zuge der Vorstellung des DTK-Projekts (Daglfinger-Truderinger-Kurve). Allerdings hat das Planungsreferat bereits bei der Perspektive für einen ÖPNV-Betrieb auf dem Eisenbahnordring darauf hingewiesen, dass der prognostizierte Zuwachs an Güterverkehr dort keine freien Streckenkapazitäten mehr bietet. D. h. es müssten ohnehin ein zusätzliches Gleispaar gebaut werden. Hierfür gibt es noch überhaupt keine Perspektive. Not tut also ein ganzheitlicher Ansatz.

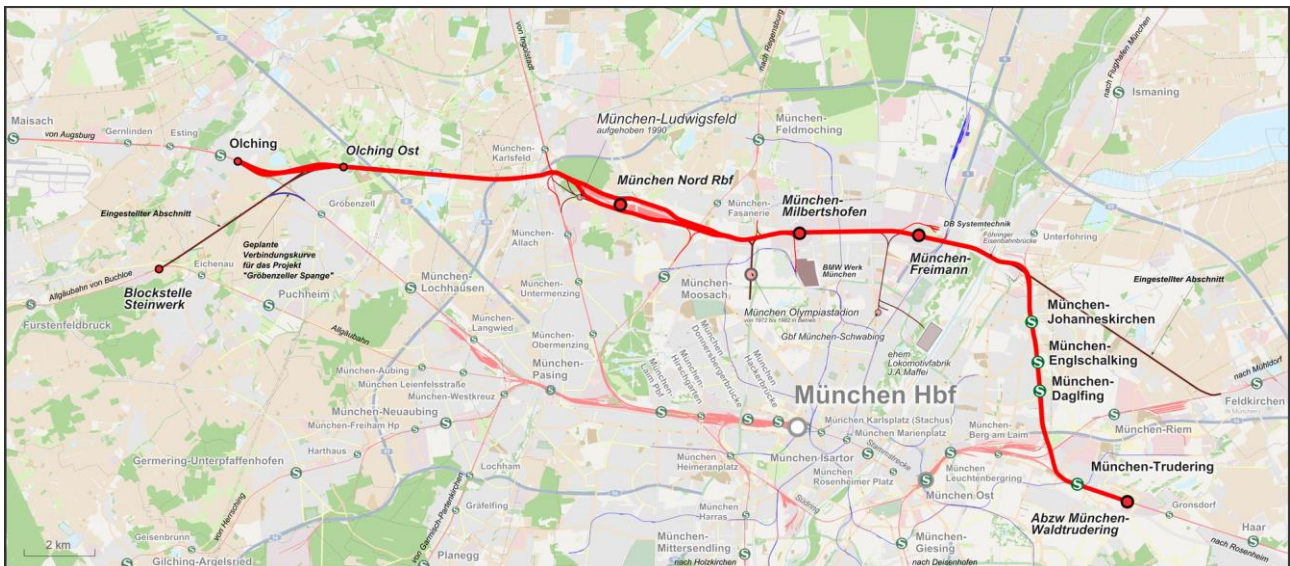
Geistige Anleihe kann man beim Autobahnring A99 machen, der ja mit dem Ziel geplant, beschlossen und realisiert wurde, den LKW- und PKW-Durchgangsverkehr aus der Kernstadt herauszuhalten. Dies ist weitgehend gelungen.

Warum sollte das bei dem Schienengüterverkehr anders sein? Flächensparende Trassenbündelungen gibt es bereits in Deutschland, z. B. wurde die ICE-Trasse zwischen Köln und Frankfurt entlang der Autobahn A3 geführt.

Bei der baulichen Ausführung ist eine Anlehnung an die 15,4 km lange Umfahrung Innsbruck vorstellbar, die seit 1994 in Betrieb ist und seinerzeit 211 Mio. Euro kostete.

Bei der Machbarkeitsstudie ist zu berücksichtigen, dass der vorhandene Nordring so vom Durchgangsgüterverkehr entlastet wird und dort Kapazität für eine S-Bahnnutzung ohne zusätzliche Streckengleise zur Verfügung stünde. Letztlich könnte auch der vierspurige Ausbau zwischen Daglfing und Oberföhring entfallen.

Die heute vorhandene Schieneninfrastruktur könnte im Störfall im Sinne eines Notbetriebs weiter benutzt werden.



Grafik: Nordring © Map data (c) <https://de.wikipedia.org/wiki/Benutzer:Pechristener> OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Manuel Pretzl, Stadtrat  
Fraktionsvorsitzender  
2. Bürgermeister