

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kolo SPD**
vom 11. 04. 89

Verkehrsbelastung auf dem DB-Nordosttring zwischen dem Rangierbahnhof Nord und Zamdorf

Von den insgesamt derzeit jährlich den Brenner passierenden 19 Millionen Tonnen Güterverkehr werden nur knapp 5 Millionen Tonnen auf der Schiene transportiert. Während die Straßenkapazität derzeit täglich 4.000 Lkw beträgt, können nur rund 60 bis 70 Lkw im Huckepack auf die Brennerbahn verladen werden. Gleichzeitig wird bis zum Jahr 2000 mit einer Verdoppelung des Güterverkehrs gerechnet.

Durch sicherungs- und betriebstechnische Maßnahmen soll bis zum Jahr 2000 eine Leistungssteigerung des Güterverkehrs auf der Bahn auf 12 Millionen Jahrestonnen ermöglicht werden, was allerdings nicht einmal den zu erwartenden Zuwachs kompensiert. Voraussichtlich erst im Jahre 2000 — nach Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels — ist mit weiteren Transportsteigerungen auf der Bahn zu rechnen.

Voraussetzungen für eine stärkere Abwicklung des Alpen- transitverkehrs auf der Schiene bereits bis zum Jahr 1992 sind darüberhinaus u.a.

- der Bau des Rangierbahnhofs München-Nord,
- der Neubau des Container-Umschlagbahnhofs in München-Riem,
- die diese beiden Bahnhöfe verbindende, geplante, viergleisige Schienenumfahrung (Nordost-Ring, jetzt auch S 3).

Allein durch die bereits im Bau befindlichen und geplanten Ausbaumaßnahmen könnte die Kapazität am Brenner von derzeit 100 auf 190 Züge täglich bis 1992 gesteigert werden.

Dies bedeutet allerdings auch fast eine Verdoppelung des Güterverkehrs auf der DB-Strecke zwischen Zamdorf und Johanneskirchen im Münchner Nordosten.

Ich frage deshalb die Staatsregierung:

1. Mit welcher Verkehrsbelastung ist bereits
 - a) nach Durchführung der sicherheits- und betriebstechnischen Maßnahmen,
 - b) nach Eröffnung des Brenner-Basistunnels einerseits und
 - c) des Rangierbahnhofs andererseitsauf der Strecke Zamdorf-Johanneskirchen zu rechnen und welche Auswirkungen dürfte die Fertigstellung des Container-Bahnhofs auf die Frequenz auf dieser Strecke haben?
2. Inwieweit macht diese zu erwartende Steigerung des Güterverkehrs auf der jetzigen Strecke
 - a) umfassende Lärmschutzmaßnahmen bis zur Tunnellösung bzw. Einhausung notwendig oder
 - b) die Verlagerung des Güterverkehrs auf den bereits in den 30er Jahren — gerade im Hinblick auf den schon damals geplanten Rangierbahnhof Allach, aber auch die Verkehrsbeziehungen nach Südosteuropa — erworbenen und in Teilen errichteten Bahnkörper im Nordosten von München erforderlich?

3. Wie beurteilt die Staatsregierung auch aus landesplanerischen und verkehrspolitischen Gesichtspunkten und im Hinblick auf die angestrebte und zu erwartende Steigerung des Güterverkehrs — einerseits durch Verlagerung des Lkw-Verkehrs von der Straße auf die Schiene, andererseits im Hinblick auf den steigenden Alpen transit-Verkehr im Rahmen des Europäischen Binnenmarktes — Überlegungen, neben dieser Nordost-Trasse ihre Einschleifung auf die Strecke Mühldorf, aber auch die Anbindung an die Strecke Rosenheim zu ermöglichen?
4. Ist die Staatsregierung bereit, eventuell gemeinsam mit der Bundesbahn und den betroffenen Kommunen ein Gutachten über die gesamtverkehrspolitische Variante in Auftrag zu geben, zumal auch im Hinblick auf den Ringschluß zum Flughafen München II über die S 6 Fragen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens für den Flughafen München II aus dem südosteuropäischen Raum, insbesondere aus Österreich, bereits beim Kirchhoff-Gutachten eine Rolle spielen?

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr

Zu 1.:

Nach Auskunft der Deutschen Bundesbahn liegen Daten zur detaillierten Beantwortung der Frage nicht vor. Eine Verdoppelung des Güterverkehrs auf der DB-Strecke zwischen Zamdorf und Johanneskirchen im Münchner Nordosten ist jedoch nicht zu erwarten.

Vielmehr ist festzustellen, daß sich durch eine Neuordnung der Verkehrsströme im Bereich des Münchner Schienennetzes auf dem Nordring nur eine geringfügige Zunahme der Zugzahlen gegenüber dem heutigen Zustand ergeben wird. Die Deutsche Bundesbahn geht davon aus, daß sich die Zunahme im alpenquerenden Schienengüterverkehr auf den kombinierten Ladungsverkehr (rollende Landstraße und unbegleiteter Huckepack- bzw. Container-Verkehr) konzentrieren wird. Es wird dabei angestrebt, die Verlagerung auf die Schiene bereits am Entstehungsort des Verkehrs zu erreichen, d.h., daß schon im Norden und Westen der Bundesrepublik Deutschland die entsprechenden Verkehrsmengen für den Alpen transit auf die Schiene gebracht werden. Schon heute wird nach diesem Konzept gehandelt; jüngstes Beispiel sind die zum Fahrplanwechsel Mai 1989 eingeführten neuen Verbindungen des unbegleiteten Huckepackverkehrs zwischen Köln bzw. Hannover und Verona. Der in Form von Ganzzügen abzuwickelnde Verkehr des Alpen transits mit Quelle oder Ziel in anderen Regionen wird nicht in München behandelt und kann also großräumig im DB-Netz gefahren werden.

Unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Aufgabenstellung für den Containerbahnhof München-Riem zu sehen. Dessen Ausmaße sind so festgelegt, daß das derzeitige Ortsaufkommen des Großraums München einschließlich eines zu erwartenden Zuwachses verarbeitet werden kann. Er ist jedoch nicht als zentraler Umschlagbahnhof für den Alpen transitverkehr auf der Schiene geplant.

Bei dem derzeit erkennbaren Verkehrsaufkommen werden nach Darstellung der Bahn keine neuen Schienenwege benötigt. Durch den Ausbau des bestehenden Schienennetzes

können die zusätzlichen Verkehre bewältigt werden. Nach den jetzigen Erkenntnissen ist 1992/95 mit zusätzlich 40 Zügen/Tag auf der Brennerachse zu rechnen.

Zu 2.:

Sollten weitere bauliche Maßnahmen erforderlich werden, hat die Deutsche Bundesbahn im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 36 Bundesbahngesetz die Belange der Anwohner und deren Schutz vor unzumutbaren Umwelteinwirkungen nach den geltenden Vorschriften des Immissions- und insbesondere Lärmschutzes sicherzustellen. Die Staatsregierung wird sich für eine bestmögliche Berücksichtigung der Belange der Anwohner einsetzen.

Zu 3.:

Wie bereits zu Frage 1 dargelegt, wird durch die Neuordnung der Verkehrsströme im Bereich des Münchner Nordoststrings von der Bundesbahn keine wesentliche Zunahme des Güterverkehrs erwartet. Dementsprechend werden auch nach derzeitigem Erkenntnisstand keine weiteren Schienenwege benötigt.

Sollte die künftige Entwicklung den jetzigen Prognosen nicht entsprechen, wird die Einschleifung des Nordoststrings auf die Strecke Mühldorf und die Verbindungskurve Daglfing - München zum Containerbahnhof Riem in die Überlegungen mit

einbezogen werden. Eine Anbindung an die Strecke Rosenheim (über Feldkirchen) wird dagegen von der Bundesbahn nicht erwogen.

Zu 4.:

Der von der Staatsregierung angestrebte Ringschluß zum Flughafen München II über die S 6, der sogenannte „Erdinger Ringschluß“, stellt eine wichtige Ergänzung der Anbindung des neuen Flughafens an die Münchener S-Bahn dar und dient vor allem der Erschließung der Siedlungsachse Erding - Markt Schwaben und ihrer Anbindung an den Flughafen. Die für diesen Ringschluß erforderliche Strecke könnte teilweise auch vom Schienenfernverkehr mitbenutzt werden, wenn die Strecke Salzburg - Mühldorf - München ausgebaut und Verkehre über den Flughafen München II zum Münchner Hauptbahnhof geführt werden. Entsprechende Planungen führt die Deutsche Bundesbahn zur Zeit im Vollzug eines Auftrags des Bundesministers für Verkehr durch.

Da im Rahmen der Gesamtuntersuchung „Wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen des neuen Flughafens München“ die Weiterentwicklung des Verkehrskonzeptes für den neuen Flughafen München durch Prof. Dr. Kirchhoff bereits untersucht wurde, wird keine Notwendigkeit für die Vergabe eines weiteren Gutachtens zu dieser Frage gesehen.