



Herrn Bundesminister Dr. Peter Ramsauer
per E-Mail: poststelle@bmvbs.bund.de

Herrn Staatsminister Martin Zeil
per E-Mail: poststelle@stmwivt.bayern.de

Herrn Oberbürgermeister Christian Ude
per E-Mail: buero.ob@muenchen.de

Eisenbahnknoten München – fehlende Gleiskurve Feldmoching/Nordring

Sehr geehrter Herr Bundesminister,
sehr geehrter Herr Staatsminister,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Eisenbahnknoten München gibt es mehrere hochbelastete Streckenabschnitte. Umso unverständlicher ist, dass selbst ganz kleine entlastende Maßnahmen seit Jahren nicht durchgeführt werden.

Als Beispiel möchte ich die Verbindungskurve zwischen dem östlichen Teil des Eisenbahn-
nordrings und dem Gütergleis Richtung Feldmoching anführen. Diese seit Inbetriebnahme
des Nordrings existierende Kurve wurde mit Bau des Rangierbahnhofs München-Nord um
1990 herum zurückgebaut. Der heutige Zustand ist, dass der größte Teil der Kurve existiert,
aber im Norden knappe einhundert Meter Gleis und eine Weiche fehlen. Zurzeit wird das
bestehende Gleisstück zum Abstellen unbenutzter Güterwagen verwendet.

Der Effekt dieser fehlenden einhundert Meter ist beispielsweise, dass Güterzüge in der
Relation Regensburg/Landshut – Rosenheim/Brenner/Salzburg statt über den Nordring
mitten durch die Stadt München über den Südring fahren. Dabei müssen alle diese Züge die
sehr lärmintensive Braunauer Eisenbahnbrücke benutzen. Die fehlende Kurve führt zudem
dazu, dass Züge zwischen dem Münchner BMW-Werk und anderen BMW-Standorten oder
dem in Lohhof angeschlossenen Auslieferungslager auf Münchner Stadtgebiet Umwege
oder eigentlich nicht nötige Rangierfahrten machen müssen.

Die vollständige Wiedererrichtung der auf den Luftbildern zu erkennenden Gleiskurve wird
im Abschlussbericht zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege vom

November 2010 als "Bestandsnetzinvestition" eingestuft, und damit bezüglich der dort untersuchten Maßnahmen als existierend vorausgesetzt. Geschlossen wurde diese Lücke aber weder vor November 2010 noch danach. Deswegen kreisen Güterzüge immer noch durch weite Teile des Münchner Stadtgebiets.



Lage der Verbindungskurve

Vergrößerung der Gleislücke

(Luftbilder entnommen aus Google Earth, Aufnahmedatum 18.8.2012)

Es gibt noch andere kleine Maßnahmen, die den Güterverkehr im Knoten München verbessern können. Genannt seien die fehlenden Verbindungskurven zwischen Daglfing und Riem sowie zwischen Riem und Trudering. Hierbei handelt es sich aber um Neubaumaßnahmen, die zudem eng mit geplanten Ausbaumaßnahmen im Bereich Daglfing – Johanneskirchen verknüpft sind.

Leider wurde politisch festgelegt, dass der Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen zusammen mit dem Ausbau für Express-Verkehre zum Münchner Flughafen geschehen soll. Dies ist nur verständlich als Folge der politischen Vorgabe, in der Münchner Innenstadt einen zweiten Bahntunnel für die S-Bahn und die genannten Expressverkehre zu bauen. Damit verzichtet die Politik bewusst und zum Schaden der Bahn, ihrer Fahrgäste und der betroffenen Anwohner auf die Synergieeffekte, die sich zwischen einem besseren Flughafenanschluss über Neufahrn und der Eisenbahnstrecke Richtung Landshut, Passau und Regensburg beispielsweise durch eine kurze Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn A 92 ergeben würden. Bezüglich des Güterverkehrs sei auch auf die von der DB geplante Entlastungsstrecke Ost hingewiesen, in deren Rahmen der Abschnitt von Hof bis Regens-

burg elektrifiziert werden soll. Wie die Güterzüge von dort nach München oder zum Brenner weiterfahren werden, und dass dabei die Streckenauslastung zwischen Freising und München und die hier thematisierte Verbindungskurve eine Rolle spielen werden, ergibt sich leicht aus der Streckengeografie.

In der unnötigen Verknüpfung aller Maßnahmen im Bahnknoten München mit dem sogenannten zweiten Stammstreckentunnel sehe ich aber auch den Hauptgrund für die jahrelang andauernden und nicht mehr hinnehmbaren Zeitverzögerungen. Weil die Deutsche Bahn nicht genau weiß, was zwischen Daglfing und Johanneskirchen passiert, weil ein Tunnelbau in diesem Bereich den Güterverkehr eventuell für Jahre ausbremst, deshalb wartet sie wohl mit dem Wiederaufbau der hundert Meter fehlendem Gleis zwischen Feldmoching und dem östlichen Nordring. Und alles, was zwischen Daglfing und Johanneskirchen passieren soll, wartet auf irgendwelche Entscheidungen zum Tunnelbau in der Innenstadt, der ja auch den Ausbau der S-Bahn seit mehr als zehn Jahren verzögert. Fazit: deutsche Verkehrspolitik vom Feinsten.

Die Politik fokussiert viel zu sehr auf einzelne Großprojekte wie den zweiten S-Bahn-Tunnel oder den Flughafenanschluss und lässt dann eine dazu passende Gesamtlösung konstruieren. Richtig wäre, zuerst das Gesamtsystem Bahn und die Bedürfnisse seiner Nutzer zu betrachten, und dann davon abgeleitet die notwendigen Einzelschritte zu planen und umzusetzen. Ein solches Vorgehen verweigert sich aber leider viel stärker einer vereinfachten und mediengerechten Darstellung als die Fokussierung auf wenige Großmaßnahmen. Aber es würde dazu führen, dass wir schon einen Großteil des Weges gegangen wären, anstatt immer noch am Anfang zu stehen, weil die Konflikte um Großprojekte und ihre Finanzierung den Blick auf alles andere und Weg dorthin blockieren.

Der ganze Themenkomplex ist eine verkehrspolitische Katastrophe. Mir ist klar, dass Sie diese Beurteilung bestenfalls als "gänzlich unangemessen" zurückweisen müssen. Als langjähriger Beobachter der Entwicklung – oder besser: der langjährigen Nicht-Entwicklung – bleibt mir aber im Grunde genommen nur noch dieses eine Urteil.

Sie können gerne versuchen mich von etwas anderem zu überzeugen – ich bitte Sie hiermit explizit um eine Stellungnahme. Dabei möchte ich mir vorbehalten, dieses Schreiben und Ihre Reaktionen darauf in geeigneter Form zu veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen

