

Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung vorhandener Gleisanschlüsse in München und dem angrenzenden Umland

Auftraggeber:



Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Referat für Arbeit und Wirtschaft



Industrie- und Handelskammer für
München und Oberbayern

Industrie- und Handelskammer
für München und Oberbayern

Bearbeitet von:



TÜV Rheinland
Grebner Ruchay Consulting GmbH

München, den 1. März 2012

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|-----------|
| 1. AUSGANGSSITUATION | 4 |
| 2. AUFGABENBESCHREIBUNG | 6 |
| 2.1 UNTERSUCHUNGSRAUM..... | 6 |
| 2.2 ZEITRÄUME | 7 |
| 3. HEUTIGER ZUSTAND | 9 |
| 3.1 STRECKENNETZ IN MÜNCHEN..... | 9 |
| 3.2 ANLAGEN FÜR DEN GÜTERVERKEHR..... | 9 |
| 3.3 DEFINITION FÜR EIN ANSCHLUSSGLEIS | 10 |
| 3.3.1 Planrechtliche Einzelheiten zu Anschlussgleisen | 11 |
| 3.3.2 Betrieb des Anschlussgleises | 11 |
| 3.4 ANSCHLUSSGLEISE IM JAHR 2010 (2011) | 13 |
| 3.5 ÜBERSICHT ZU DEN ANSCHLUSSGLEISEN..... | 14 |
| 4. FRÜHERE ZUSTÄNDE | 17 |
| 4.1 GÜTERVERKEHRANLAGEN IN MÜNCHEN..... | 18 |
| 4.2 ANSCHLUSSGLEISE..... | 19 |
| 4.2.1 Generelle Entwicklung der Anschlussgleise in Deutschland | 19 |
| 4.2.2 Genauigkeit der Daten | 19 |
| 4.2.3 Nach 2000 aufgegebenene Anschlussgleise..... | 20 |
| 4.2.4 Zwischen 1990 und 2000 aufgegebenene Anschlussgleise..... | 22 |
| 4.2.5 Vor 1990 aufgegebenene Anschlussgleise | 23 |
| 4.2.6 Zusammenfassung | 24 |
| 4.3 GRÜNDE FÜR DIE AUFGABE DER ANSCHLUSSGLEISE..... | 25 |
| 5. AUSBLICK | 29 |
| 5.1 BEKANNTE VERÄNDERUNGEN | 31 |
| 5.2 ANSCHLUSSGLEISE BEI DENEN DER FRÜHERE NUTZER NICHT MEHR EXISTIERT..... | 33 |
| 6. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN | 34 |
| 6.1 FÖRDERUNG VON ANSCHLUSSGLEISEN | 34 |
| 6.2 ERHALT VORHANDENER ANSCHLUSSGLEISE | 35 |
| 6.3 NEUBAU ODER REAKTIVIERUNG VON ANSCHLUSSGLEISEN | 36 |
| 6.4 ALTERNATIVEN ZUM ANSCHLUSSGLEIS FÜR EIN EINZELNES UNTERNEHMEN | 40 |
| 6.4.1 Industriestammgleis | 40 |
| 6.4.2 Errichtung eines so genannten Railports..... | 41 |
| 7. ZUSAMMENFASSUNG | 44 |

Abbildungen, Fotos, Tabellen

| Abbildung Nr. | Inhalt |
|---------------|---|
| 1 | Untersuchungsraum |
| 2 | Streckennetz in München |
| 3 | Anschlussgleis BMW in Milbertshofen |
| 4 | Im Jahr 2010 bestehende Anschlussgleise |
| 5 | Stillgelegte Strecken und aufgegeben Güterverkehrsanlagen |
| 6 | Aufgegebene Anschlüsse 2000 - 2010 |
| 7 | Aufgegebene Anschlüsse 1990 - 2000 |
| 8 | Vor 1990 aufgegebene Anschlussgleise |
| 9 | Mögliche GVZ-Standorte (Plan 5 aus dem VEP 2006) |
| 10 | Anschluss Dachau |
| 11 | Gleise im Kreuzlinger Forst |
| 12 | Containerumschlagplatz Unterföhring |
| 13 | Verlagerung Brauerei Paulaner |
| 14 | B-Plan 1998a (AW Neuaubing) |
| 15 | Railport, Systemskizze |
| 16 | Railport Transportkette |

| Bild Nr. | Inhalt |
|----------|--|
| 1 | Großmarkt München, Blickrichtung Süden |
| 2 | Großmarkt München, Blickrichtung Norden, rechts Halle UGM II |
| 3 | Logistikunternehmen Birketweg |
| 4 | Anschlussgleis vor dem Süddeutschen Verlag |
| 5 | ehemaliges AW Neuaubing, Einfahrt ins Gelände |
| 6 | ehemaliges AW Neuaubing, Einfahrt ins Gelände |

| Tabelle Nr. | Inhalt |
|-------------|---|
| 1 | Anschlussgleise 2010 sortiert nach Bahnstrecken |
| 2 | Anschlussgleise 2010 sortiert nach Nutzungen |
| 3 | Anschlussgleise 2010 sortiert nach Bedienungshäufigkeit |
| 4 | Anschlussgleise der LH München bzw. von Gesellschaften der LH München |
| 5 | Zahl der Anschlussgleise insgesamt |
| 6 | Zahl der Anschlussgleise im Stadtgebiet München |
| 7 | stilllegungsgefährdete Anschlussgleise |
| 8 | derzeit nicht genutzte Anschlussgleise |
| 9 | Anschlussgleise nach Branchen aufgliedert |

Impressum

Auftraggeber

Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA I - Stadtentwicklungsplanung
Blumenstraße 31
80331 München

Referat für Arbeit und Wirtschaft
Herzog-Wilhelm-Straße 15
80331 München

Industrie- und Handelskammer
für München und Oberbayern
Balanstraße 55 – 59
81541 München

Verfasser

Dipl.-Ing. Hans-Peter Faas

TÜV Rheinland
Grebner Ruchay Consulting GmbH

Sonnenstraße 32
80331 München

E-Mail h.faas@tuv.grebner-ruchay.com

München, im März 2012

Alle Darstellungen und Fotos stammen vom Verfasser soweit nichts anderes angegeben.

1. Ausgangssituation

Beim Aufbau des Eisenbahnnetzes und der Festlegung der Trassen war der Transport von Gütern häufig der auslösende Faktor. Jeder Bahnhof hatte daher ausgedehnte Anlagen für den Güterverkehr. Neben den Freiladegleisen waren Schuppen und Hallen für das Umladen und Zwischenlagern der Güter (Stückgut) vorhanden. Betriebe mit größerem Güteraufkommen hatten eigene Anschlussgleise und Laderampen. Die Eisenbahnstrecken waren der wichtigste Standortfaktor für bestimmte Zweige der Wirtschaft. In München mit seinen Lokomotivfabriken, zahlreichen Betrieben der Zulieferindustrie und den großen Brauereien gab es bis zum zweiten Weltkrieg mehrere hundert Verladestationen im Stadtgebiet und den umliegenden Gemeinden.

Nach dem Krieg hat ein Wandel stattgefunden, der in den letzten beiden Jahrzehnten den Höhepunkt hatte. Eine Vielzahl von produzierenden Betrieben ist grundsätzlich verschwunden, durch den Ausbau des Straßennetzes ist der Transport auf der Straße schneller geworden, und da der Staat die Kosten des Fahrweges nicht auf die tatsächlichen Nutzer umlegt, auch deutlich kostengünstiger. Der Transport mit dem Lkw ist zudem flexibler, nicht wenige der Unternehmen haben eine Lagerhaltung abgeschafft und nutzen die Straße als Lager.

Mit der Durchsetzung des Containers hat sich der Wandel weiter beschleunigt. Es war nun nicht mehr unbedingt nötig, einen eigenen Gleisanschluss zu betreiben. Die Güter werden jetzt über die großen Entfernungen mit Containerzügen transportiert, die Feinverteilung erfolgt dann mit dem Lkw.

Mit diesem Wandel ist die Zahl der Anschlussgleise drastisch gesunken. In ganz Deutschland hat sich alleine in der Zeit seit der Bahnreform im Jahr 1994 die Zahl der Anschlussgleise auf ein Drittel reduziert. In München ist die Zahl der Anschlussgleise seit 1980 auf ein Viertel gesunken. Heute sind noch ca. 45 Anschlüsse in Betrieb, weniger als 40 davon werden tatsächlich auch noch genutzt. Vor 1980 gab es ca. 188 Anschlussgleise in München und dem näheren Umland.

Es ist zu erwarten, dass sich die Zahl weiter reduziert. Bei den Anschlussgleisen, für die zwar heute noch ein Vertrag zwischen der DB AG und dem Anschließter besteht, die aber tatsächlich nicht mehr genutzt werden, ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass bei anstehenden Unterhaltsarbeiten oder betrieblichen Veränderungen beim Anschließter der Vertrag gekündigt wird und damit das Anschlussgleis stillgelegt wird.

Einige Anschlussgleise, wie zum Beispiel die Gleise der Tanklager, haben auch heute noch ein hohes Verkehrsaufkommen, zum Teil fahren dort mehrere Züge am Tag. Andere Anschlussgleise werden nur noch sehr wenig genutzt.

Nachstehend zwei aktuelle Aufnahmen aus den Ladegleisen des Großmarktes an der Thalkirchner- / Schäftlarnstraße. Die Aufnahme zeigt sehr deutlich den Niedergang des Transportes auf der Schiene. Die Gleise sind zwar noch vorhanden und auch in betriebsbereitem Zustand, eine Nutzung ist aber nicht mehr erkennbar.



Bild 1: Großmarkt München, Blickrichtung Süden



Bild 2: Großmarkt München, Blickrichtung Norden, rechts Halle UGM II

2. Aufgabenbeschreibung

Die Untersuchung soll die aktuelle Situation bei den heute noch aktiv betriebenen Anschlussgleisen in Gewerbegebieten in München und dem angrenzenden Umland darstellen und die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten beschreiben.

2.1 Untersuchungsraum

In Ergänzung zur Anfrage hat das Planungsreferat der Landeshauptstadt München den Auftrag etwas weiter gefasst und den Untersuchungsraum mit dem Gebiet der Stadt München und dem angrenzenden Umland definiert.

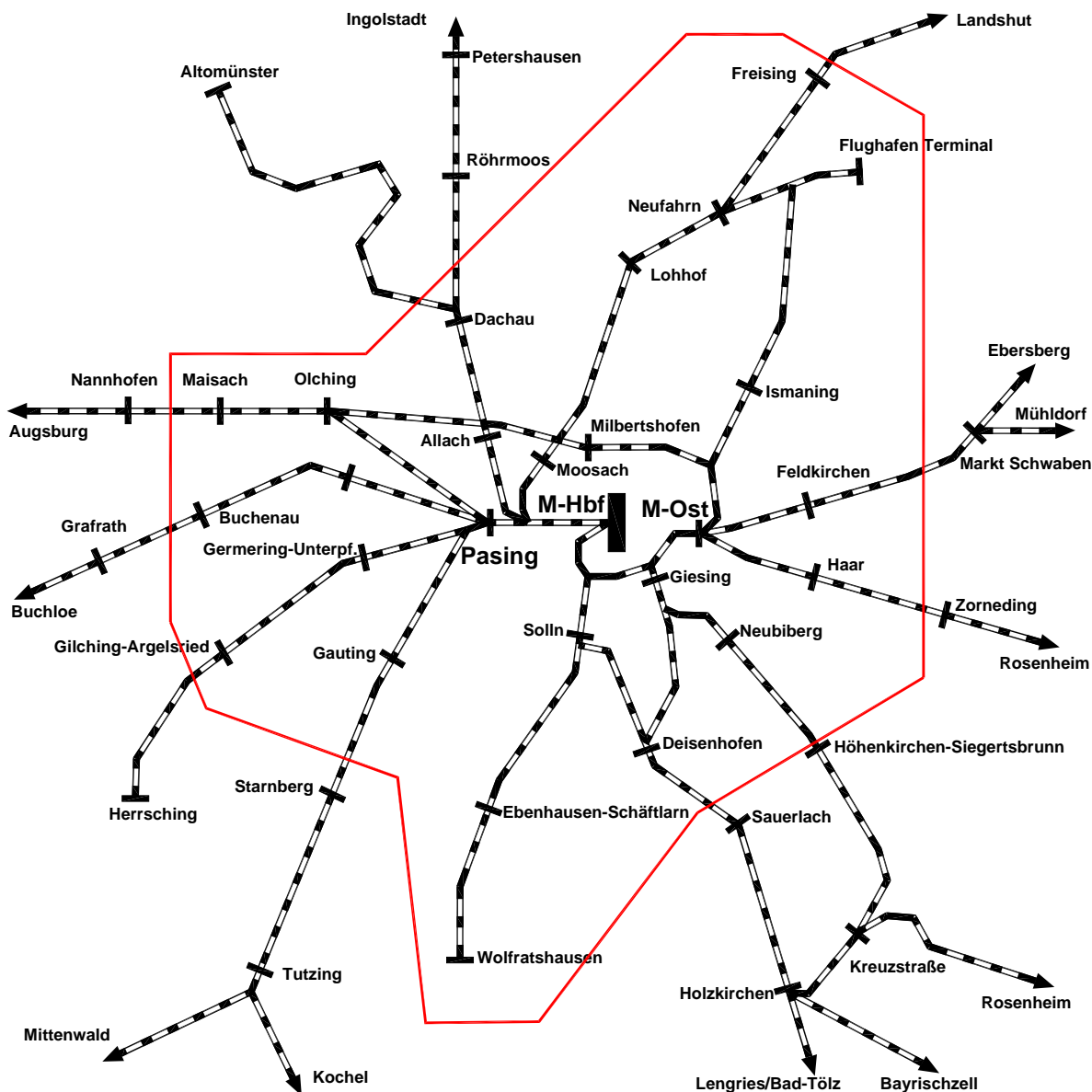


Abbildung 1: Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wird durch das Stadtgebiet und den S-Bahn Raum gebildet. Nicht an allen S-Bahn Strecken wurde die Untersuchung bis zum Endpunkt der Strecken ausgedehnt. Im Westen ist der Raum durch die Orte Buchenau, Maisach und Dachau begrenzt, im Osten durch die Orte Heimstetten und Haar. Im Norden ist der Raum durch Dachau und Freising begrenzt, im Süden durch Tutzing, Wolfratshausen – Geretsried, Holzkirchen und Kreuzstraße. Die Abgrenzung hat sich auch an den Anschlussgleisen orientiert. Außerhalb der gewählten Abgrenzungen sind an den Strecken bis zum Endpunkt der S-Bahn Linien keine Anschlussgleise mehr vorhanden.

2.2 Zeiträume

Es werden mehrere Zeiträume betrachtet und jeweils beschrieben, welche Anschlussgleise in Betrieb sind bzw. waren. Für den heutigen Zustand wird erläutert, welches Verkehrsaufkommen jeweils vorhanden ist und welche Art von Gütern über die Anschlussgleise befördert werden.

Zeiträume für die Darstellung der Gleisanschlüsse:

- Heutiger Zustand (2010)
- Zustand ca. 2000
- Zustand ca. 1990
- Zustand vor 1990

Bei den aufgegebenen Anschlüssen ist der genaue Zeitraum der Auflassung teilweise nicht mehr nachvollziehbar. Viele Firmen, die Anschlüsse betrieben haben, existieren nicht mehr. Die Zeitangaben 2000 und früher sind daher nur näherungsweise Angaben.

Zur Darstellung der Anlagen wurde das gesamte Gleisnetz von München und Umgebung schematisch dargestellt. Zusätzlich werden die Anschlussgleise im generalisierten Stadtplan eingetragen.

Zu dieser Bestandsbeschreibung wird ein Ausblick formuliert und es werden Vorschläge dargestellt, ob und welche Maßnahmen notwendig sind, um die Anschlüsse weiter zu sichern und was die Stadt München für Möglichkeiten hat, die Einrichtung neuer Anschlussgleise zu fördern.

Auf mehrere Punkte wird besonders eingegangen:

Der Großmarkt an der Thalkirchner- / Schäftlarnstraße wird derzeit überplant. Aus einem Gutachterverfahren sind Konzepte für den Bereich Großmarkt entnommen. An diesen Konzepten ist erkennbar, dass der Transport auf der Schiene lediglich als langfristige Option in die Überlegungen mit einbezogen wird.

Frühere Anschließter haben ihr Gleis oft aufgegeben, als die Lagerhaltung und die Kommissionierung der Waren vom Betrieb an ein fremdes Logistikunternehmen außerhalb verlagert wurden. Damit entstanden andere Betriebsabläufe, in die der Schienentransport nicht mehr integrierbar war. Hier hat DB Schenker reagiert, und bietet unter dem Begriff „Railport“ neben dem reinen Transport weitere Dienstleistungen an.

In Nürnberg wurde im Zuge der Umstrukturierung der Güterverkehrsanlagen ein Railport neu errichtet. Die Anlage ist im Wesentlichen auf den Umschlag von Papier für Druckereien konzipiert, es können aber andere Warenarten behandelt werden. Die Halle hat eine Größe von ca. 5.100 m² und bietet Platz für ca. 4.000 to Papier und 1.200 Paletten.

Es sind sowohl Freiladegleise für den Direktumschlag wie auch Rampengleise an der Halle vorhanden. Die Halle verfügt über 16 Verladetore und bietet eine Lagerhöhe bis zu 10 m.

Es werden folgende Dienstleistungen angeboten:

- Direktumschlag
- Papierlogistik
- Kommissionierung
- Qualitätskontrolle
- Verpackung

Quelle: www.transa.dbschenker.de

Als weiteres Beispiel werden die Randbedingungen für die Errichtung eines Gleisanschlusses der Brauerei Paulaner am geplanten neuen Standort Langwied dargestellt.

3. Heutiger Zustand

3.1 Streckennetz in München

Das Streckennetz in München besteht aus den 8 zum Hauptbahnhof führenden Strecken von Norden, Westen und Süden und den 5 zum Ostbahnhof führenden Strecken aus Osten und Südosten. Über den Südring ist der Ostbahnhof mit dem Hauptbahnhof verbunden. Der Nordring Olching – Johanneskirchen – Trudering verbindet die Strecken von Augsburg und Nürnberg unter Umfahrung des Hauptbahnhofes mit der Strecke nach Rosenheim.

Das heutige Netz in München und dem näheren Umfeld ist in der nachfolgenden Darstellung abgebildet.

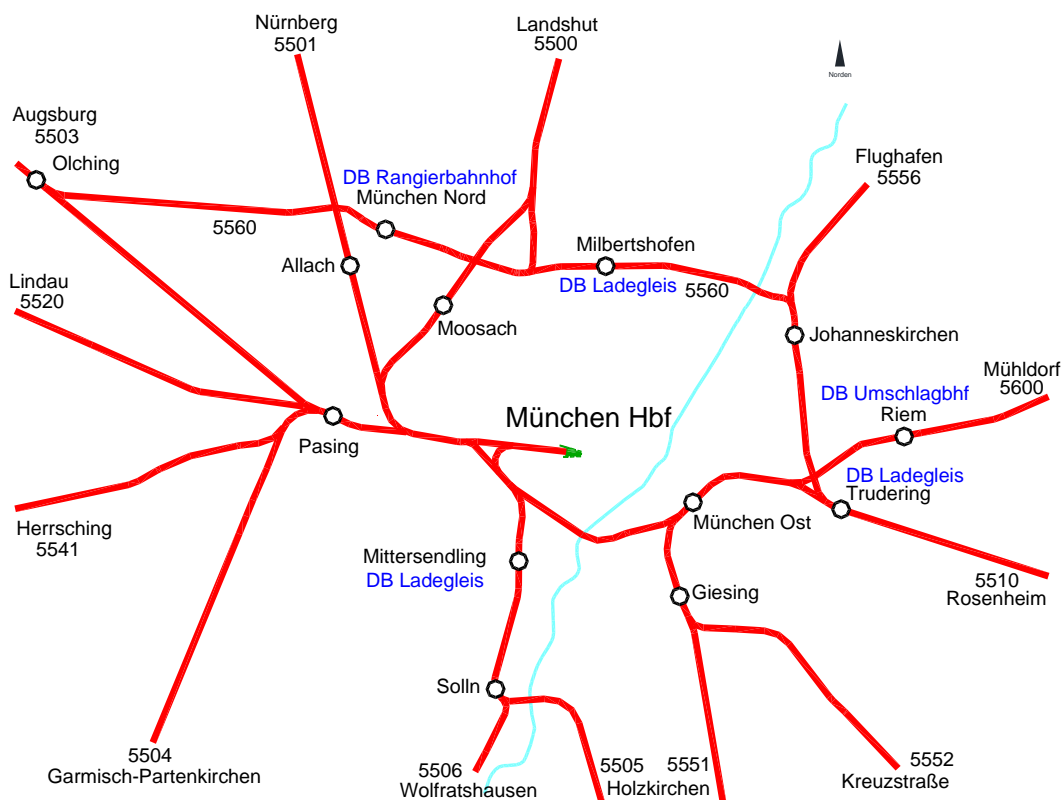


Abbildung 2: Streckennetz in München

3.2 Anlagen für den Güterverkehr

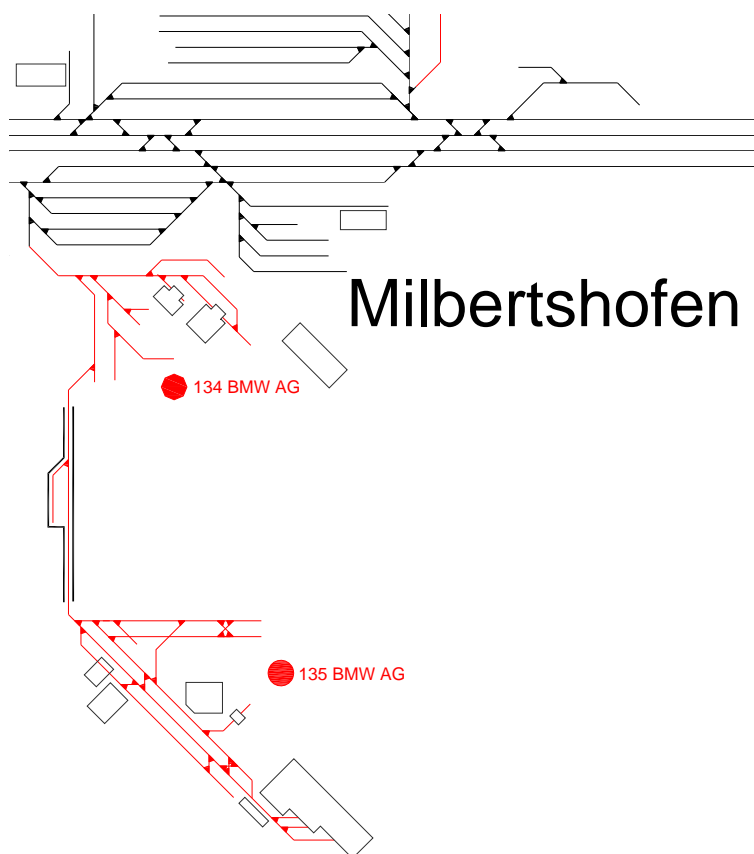
Die DB Netz AG betreibt in München nur noch wenige Anlagen für den Güterverkehr. Am Nordring liegt in Ludwigsfeld der Rangierbahnhof München Nord (Rbf). Innerhalb des Rangierbahnhofes gibt es keine Ladegleise.

An der Strecke nach Mühldorf am Inn liegt in Riem der Umschlagbahnhof (Ubf). Hier sind zwei Containerkräne im Einsatz. Innerhalb des Ubf ist noch ein öffentliches Ladegleis mit einer Nutzlänge von 345 m vorhanden.

Neben Riem gibt es noch in Milbertshofen ein weiteres Ladegleis mit 255 m Nutzlänge und ein Gleis in Mittersending mit 300 m Nutzlänge.

In den ehemaligen Rangierbahnhöfen Laim und München Ost sind nur noch einzelne Gleise zum Umspannen von Lokomotiven und als Staugleise vorhanden.

3.3 Definition für ein Anschlussgleis



Hinter dem Begriff Anschlussgleis, wie er auch in dieser Untersuchung verwendet wird, kann sich auf dem Gelände des Anschließers eine mehr oder weniger umfangreiche Gleisanlage verbergen. Es kann nur ein einziges Gleis sein, in einigen Fällen handelt es sich (wie zum Beispiel im Gleisanschluss von BMW) um ausgedehnte Gleisanlagen.

Abbildung 3: Anschlussgleis BMW in Milbertshofen

Zu jedem Anschluss existiert ein Vertrag zwischen der DB Netz AG und dem jeweiligen Anschließter. Ab der definierten Anschlussgrenze, in der Regel direkt nach der Abzweigweiche, ist der Anschließter für Betrieb und Unterhalt zuständig. Anschlussgleise werden häufig mit einer Gleissperre gesichert, bei Anschlüssen mit höherem Verkehrsaufkommen erfolgt die Sicherung auch mit Schutzweichen.

Wenn der Eisenbahn-Anschlussvertrag (EAV) mit der DB gekündigt ist, wird das Anschlussgleis in **dieser Untersuchung** als stillgelegt oder aufgegeben bezeichnet.

In den Übersichten zu den früheren Ständen können durchaus Anschlussgleise aufgeführt sein, bei denen zwar kein EAV mehr besteht, die planungsrechtlich aber noch vorhanden sind.

Formal entspricht die Kündigung des EAV daher nicht gleichzeitig der vollständigen Stilllegung des Gleisanschlusses und allen daraus entstehenden Konsequenzen.

3.3.1 Planrechtliche Einzelheiten zu Anschlussgleisen

Der Neubau eines Anschlussgleises an das Eisenbahnnetz des Bundes (vereinfacht: Netz der DB) erfordert folgende Verfahrensschritte:

- Planrechtsverfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) für die Anschlussweiche und den Gleisabschnitt bis zur Anschlussgrenze, Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt
- Planrechtsverfahren nach § 18 AEG für die Gleisanlagen ab der Anschlussgrenze, Planfeststellungsbehörde ist hier die Regierung von Oberbayern

Soll ein Anschlussgleis abgebaut werden, sind wiederum zwei Planrechtsverfahren erforderlich. Neben dem Antrag der DB beim Eisenbahnbundesamt für die Anlagen bis zur Anschlussgrenze stellt der Anschließer (der Grundstückseigentümer) dazu bei der Regierung von Oberbayern einen Antrag auf Rückbau und einen Antrag auf Freistellung nach §23 AEG.

Wird das Gleis mit der Kündigung des Vertrages nicht mehr genutzt und auch die Anlagen nicht mehr ordnungsgemäß gewartet, kann die Landeseisenbahnaufsicht nach §16 Bayerisches Eisenbahn- und Seilbahngesetz die Einstellung des Betriebes anordnen.

Erst nach den entsprechenden Bescheiden kann das Gleis rückgebaut werden, die Fläche kann dann überplant und anderen Nutzungen zugeführt werden.

3.3.2 Betrieb des Anschlussgleises

Nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ist ein Anschlussgleis eine nicht öffentliche Eisenbahn. Für die Eisenbahnanlage muss ein Betriebsleiter und ein Vertreter benannt werden, der sich um den ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb der Eisenbahn kümmert und dafür sorgt, dass die Anlagen in einem betriebssicheren Zustand sind.

Für Anschlussgleise gilt die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (EBAO). Nach diesen Vorschriften muss der Anschließer die Anlagen auch in einem betriebsfähigen Zustand erhalten.

Die Aufsicht über die Anschlussgleise hat nicht das Eisenbahnbundesamt wie für die Anlagen im Netz des Bundes, die nichtbundeseigene Eisenbahnen unterliegen der Landesaufsicht. Ohne eine Genehmigung dürfen weder Eisenbahnverkehrsleistungen erbracht noch eine Eisenbahninfrastruktur betrieben werden.

Bezogen auf die Lage im Gleisnetz gibt es drei Arten von Anschlussgleisen die sich betrieblich unterscheiden:

- Anschlussgleis innerhalb eines Bahnhofs (häufigste Form), Wagenzustellung als Rangierfahrt im Bahnhof
- Anschlussstelle, Anschlussgleis auf der freien Strecke, eine Zugfahrt zwischen zwei Bahnhöfen mit Zustellung der Wagen innerhalb der Zugfahrt
- Ausweichanschlussstelle, Anschlussgleis auf der freien Strecke, das sicherungstechnisch eine selbständige Betriebsstelle darstellt, zwei getrennte Zugfahrten

Bis auf vier Anschlussgleise (Umspannwerk bei Dachau, ehemaliges Steinwerk in Fürstenfeldbruck, zwei Gleise bei Heimstetten) handelt es sich bei allen anderen Anschlussgleisen um Gleise, die an Bahnhofsgleise angebunden sind. Bei Anschlussstellen und Ausweichanschlussstellen handelt es sich bei der Zustellung um Streckenfahrten. Anschlussstellen sind nur bei wenig belasteten Nebenstrecken möglich, da eine Zustellfahrt die Strecke so lange blockiert, bis die Wagen im Anschlussgleis abgesetzt wurden und die Lokomotive wieder an einem Bahnhof angekommen ist.

Bei der Ausweichanschlussstelle werden zwei eigenständige Fahrten durchgeführt:

- Vom Ausgangsbahnhof bis in das Anschlussgleis
- Vom Anschlussgleis in den nächsten Bahnhof

Die Sperrung der Strecke ist hier deutlich kürzer, zwischen den beiden Teilfahrten der Wagenzustellung (oder Abholung) können andere Zugfahrten auf der Strecke durchgeführt werden.

Die Ausweichanschlussstelle erfordert einen deutlich höheren Aufwand bei der Leit- und Sicherungstechnik, da hier zwei zusätzliche Zugfahrstraßen eingerichtet werden müssen (hauptsignalabhängige Fahrstraßen).

3.4 Anschlussgleise im Jahr 2010 (2011)

Nach den Unterlagen der DB Netz AG sind in München heute (Stand 2011) noch 45 Anschlüsse vorhanden. Davon liegen 17 Anschlussgleise im Umland und 28 Anschlussgleise innerhalb des Stadtgebietes von München. Für diese Gleise existieren Eisenbahn-Anschlussverträge zwischen der DB und dem jeweiligen Unternehmen, das den Anschluss betreibt. Nicht in jedem Fall ist der Vertragspartner der DB auch der tatsächliche Nutzer. Wo dies der Fall ist, ist in den tabellarischen Übersichten und den Einzelblättern angegeben.

Die Betreiber der Gleise wurden telefonisch befragt, einzelne Firmen wurden schriftlich angefragt. Es wurden dabei folgende Informationen abgefragt:

- Nutzen Sie das Anschlussgleis noch?
- Welche Güter schlagen Sie über das Anschlussgleis um?
- Welches Verkehrsaufkommen haben Sie?

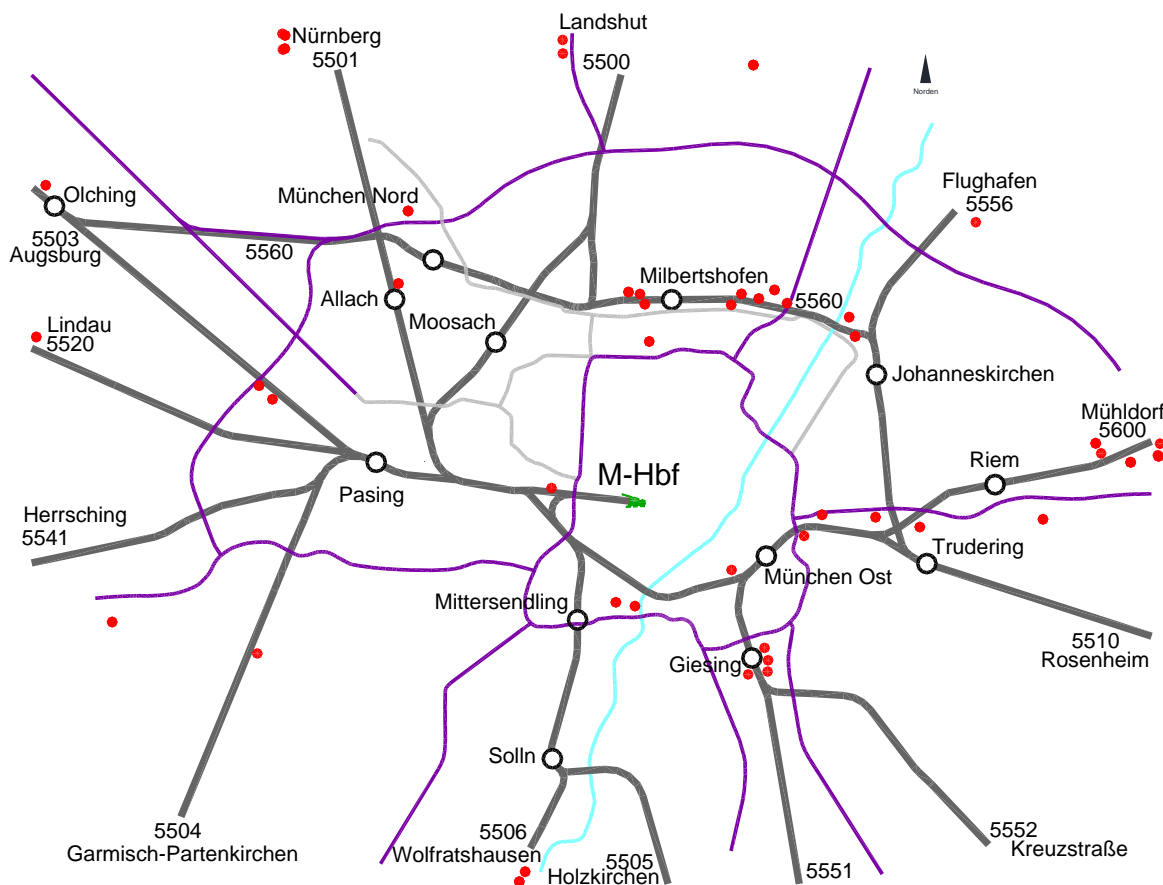


Abbildung 4: Im Jahr 2010 bestehende Anschlussgleise

3.5 Übersicht zu den Anschlussgleisen

Zur Beschreibung der heute vorhandenen 45 Anschlussgleise werden diese nach unterschiedlichen Kriterien aufgeschlüsselt.

Lage an den Bahnstrecken

An den 13 von München ausgehenden Strecken und dem Nordring verteilen sich die heute vorhandenen Anschlussgleise wie folgt:

| Nr. | Strecke bzw. Streckenabschnitt | aktive Anschlussgleise |
|------|--|------------------------|
| 5503 | München Hbf – Pasing – Maisach – (Augsburg) | 4 |
| 5520 | Pasing – Fürstenfeldbruck – Buchenau – (Buchloe) | 1 |
| 5541 | Pasing – Weßling – (Herrsching) | 1 |
| 5504 | Pasing – Starnberg - Tutzing | 1 |
| 5501 | Abzweig Laim – Allach – Dachau – (Ingolstadt) | 4 |
| 5500 | Abzweig Laim – Moosach – Neufahrn – (Landshut) | 3 |
| 5510 | Abzweig Donnersbergerbrücke – Südbahnhof – Ostbahnhof – Haar – (Rosenheim) | 4 |
| 5507 | Abzweig Heimeranplatz – Solln - Wolfratshausen | 3 |
| 5505 | Solln – Deisenhofen - Holzkirchen | -- |
| 5600 | Ostbahnhof – Riem – Vaterstetten – (Mühlendorf) | 9 |
| 5551 | Ostbahnhof – Deisenhofen | 4 |
| 5552 | Giesing – Kreuzstraße | -- |
| 5556 | Ostbahnhof – Ismaning - Flughafen | 1 |
| 5560 | Olching – Trudering (Nordring) | 10 |
| | | 45 |

Tabelle 1: Anschlussgleise 2010 sortiert nach Bahnstrecken

Die Nummern sind die offiziellen Streckennummern der DB AG.

Obwohl der Schwerpunkt des Bahnnetzes westlich der Isar liegt, liegt nahezu die Hälfte der noch aktiven Anschlussgleise im Osten und hier im Umfeld des Ostbahnhofes. Auch am Nordring Olching – Trudering im Bereich Milbertshofen – Freimann liegen traditionell noch viele Anschlussgleise.

Im Gegensatz dazu ist im gesamten zentralen Bereich der Bahnanlagen zwischen Hauptbahnhof und Pasing gerade noch ein einziges Anschlussgleis in Betrieb, der Anschluss zum so genannten Deutschmann-Gelände. Alle anderen Anschlussgleise auf beiden Seiten der Bahnanlagen sind längst aufgegeben. In Milbertshofen, dem traditionellen Industrie- und Gewerbegebiet, sind noch einige Anschlussgleise (9) vorhanden, ebenso in Giesing (5) und im Bereich zwischen Ostbahnhof und Riem (5). Außerhalb des Stadtgebietes werden in Feldkirchen noch Anschlussgleise betrieben (5). Alle übrigen Anschlussgleise sind auf das gesamte Stadtgebiet und das Umland verteilt.

Aufgeschlüsselt nach der Art der Nutzung

An den heute aktiven Anschlussgleisen sind Unternehmen folgender Branche angeschlossen:

| Art der Unternehmen | Aktive Anschlussgleise |
|---|------------------------|
| Herstellung, Vertrieb Technischer Gase | 3 |
| Handel mit Chemikalien | 4 |
| Tanklager | 3 |
| Energieerzeugung | 4 |
| Logistik | 4 |
| Recycling | 6 |
| Stahlhandel | 2 |
| Fahrzeugbau | 3 |
| Schienenfahrzeuge | 1 |
| Verkehrsunternehmen | 2 |
| Lebensmittel | 4 |
| Landwirtschaftliche Produkte, Lagerhaus | 1 |
| Nur Grundstücksverwaltung | 3 |
| Sonstiges | 5 |
| Summe | 45 |

Tabelle 2: Anschlussgleise 2010 sortiert nach Nutzungen

Bei 6 Anschlussgleisen ist zwar noch ein Vertrag vorhanden und die Anlagen sind technisch noch betriebsbereit, derzeit findet aber kein Verkehr statt.

Bei drei Anschlussgleisen ist der Vertragspartner eine Grundstücksverwaltung. Zum Beispiel führt in Feldkirchen noch ein Anschlussgleis zu einer Gewerbefläche, das Gleis wird seit Jahren nicht genutzt. Der Eigentümer will den Gleisanschluss jedoch erhalten um sich bei einer Vermarktung der Fläche auch die Möglichkeit offen zu halten, einen Käufer zu finden, der den Anschluss nutzen möchte.

Im Wesentlichen werden also Massengüter über die Anschlussgleise umgeschlagen. Auffallend ist, dass weder die Deutsche Post noch andere Post-Dienstleister Anschlüsse betreiben. Sowohl die Briefsendungen wie auch der Paketdienst (DHL) sind vollständig auf Straßentransport umgestellt.

Für den Briefverkehr werden die längeren Strecken gar mit dem Flugzeug bedient. Das Briefverteilzentrum liegt direkt am Flughafen Franz-Josef-Strauß, die Verteilung erfolgt von dort aus ausschließlich über die Straße.

Aufgeteilt nach der Häufigkeit der Nutzung

Die Anschlussgleise werden sehr unterschiedlich genutzt. Das Aufkommen liegt dabei zwischen einem Aufkommen von mehreren Zügen am Tag bis zu vereinzelt Wagen im Monat.

| Verkehrsaufkommen | Aktive Anschlussgleise |
|---|------------------------|
| Mehrere Züge am Tag | 4 |
| Täglich ein Zug | 1 |
| Vereinzelt Züge | 5 |
| Mehrere Wagen täglich | 5 |
| Vereinzelt Wagen | 8 |
| Derzeit nicht bedient | 7 |
| Nur für Überstellung von Schienenfahrzeugen | 3 |
| Keine Angaben | 12 |
| Summe | 45 |

Tabelle 3: Anschlussgleise 2010 sortiert nach Bedienungshäufigkeit

Der Betreiber des Tanklagers hat neben den eigenen Anschlussgleisen noch weitere Gleise des Bahnhofs Milbertshofen zum Abstellen von Tankzügen angemietet. Regelmäßig sind zahlreiche Tankzüge auf den Gleisen zu sehen.

Zu den Anschlussgleisen über die täglich mehrere Züge verkehren, gehören weiter die Gleise von BMW, das Kraftwerk Unterföhring und die Gleise zum Tanklager Feldkirchen.

Die Firma BMW verlädt in Garching-Hochbrück Fahrzeuge auf Züge zu den Seehäfen. Es wird dabei täglich 1 Zug mit ca. 500 m Länge abgefertigt. Vom Werk nach Garching-Hochbrück werden die Pkws derzeit per Lkw transportiert. Mit diesem Zug werden ca. 200 Fahrzeuge transportiert. Im Werk an der Riesenfeldstraße werden bis zu 3 Züge abgefertigt. Von der Tagesproduktion von ca. 1.000 Fahrzeugen werden heute ca. 60% mit der Bahn abtransportiert.

Ab diesem Jahr bzw. Anfang 2013 soll die Zahl der Züge sowohl in Garching-Hochbrück wie auch im Werk an der Riesenfeldstraße nach Angaben von BMW erhöht werden.

Anschlussgleise der Landeshauptstadt München

Es sind noch 8 Anschlussgleise vorhanden, die von der Landeshauptstadt München direkt oder von Gesellschaften, deren Eigentümer (ausschließlich bzw. mit Anteilen) die LH München ist, betrieben werden.

| Anschlussgleis | Nutzung |
|-------------------------------|-----------------------|
| 115 Kraftwerk Thalkirchen SWM | selten |
| 116 Markthallen München | derzeit keine Nutzung |
| 122 ehemalige HW Tram SWM | selten |

| | |
|---------------------------------|--|
| 125 Tanklager Flughafen FMG | regelmäßig |
| 127 Verbindungsgleis zur U6 SWM | für Fahrzeugüberführungen U-Bahn |
| 129 Heizkraftwerk Freimann SWM | selten |
| 131 Heizkraftwerk Nord SWM | regelmäßig |
| 144 Messe München | nur bei Transportmesse alle zwei Jahre |

Tabelle 4: Anschlussgleise der LH München bzw. von Gesellschaften der LH München

4. Frühere Zustände

Das Streckennetz in München hat sich seit dem Aufbau an einigen Stellen verändert. Die Einführung der Strecken von Holzkirchen über Sendling [1] wurde im Bereich Westend nach Westen verschoben. An dieser Strecke lagen keine Anschlussgleise. Die Einführung der Strecke von Landshut [2] ist ursprünglich auch auf einer anderen Trasse verlaufen. Vom Bahnhof Feldmoching verlief die Trasse direkt nach Süden auf der Fläche der heutigen Landshuter Allee und bog an der Donnersbergerbrücke Richtung Hauptbahnhof ein. An ein Zweiggleis von der ehemaligen Strecke entlang der Dachauer Straße [3] waren einige Anschlussgleise angebunden. In Ansätzen ist diese Strecke noch vorhanden. Vom Bahnhof Feldmoching bis zum Nordring liegt noch ein Streckengleis, das durch Güterzüge zum Rbf Nord genutzt wird. Weiter nach Süden liegen die Zufahrtsgleise vom Nordring zum ehemaligen S-Bahnhof Olympiastadion, parallel dazu sind noch Reste eines Gleises vorhanden.

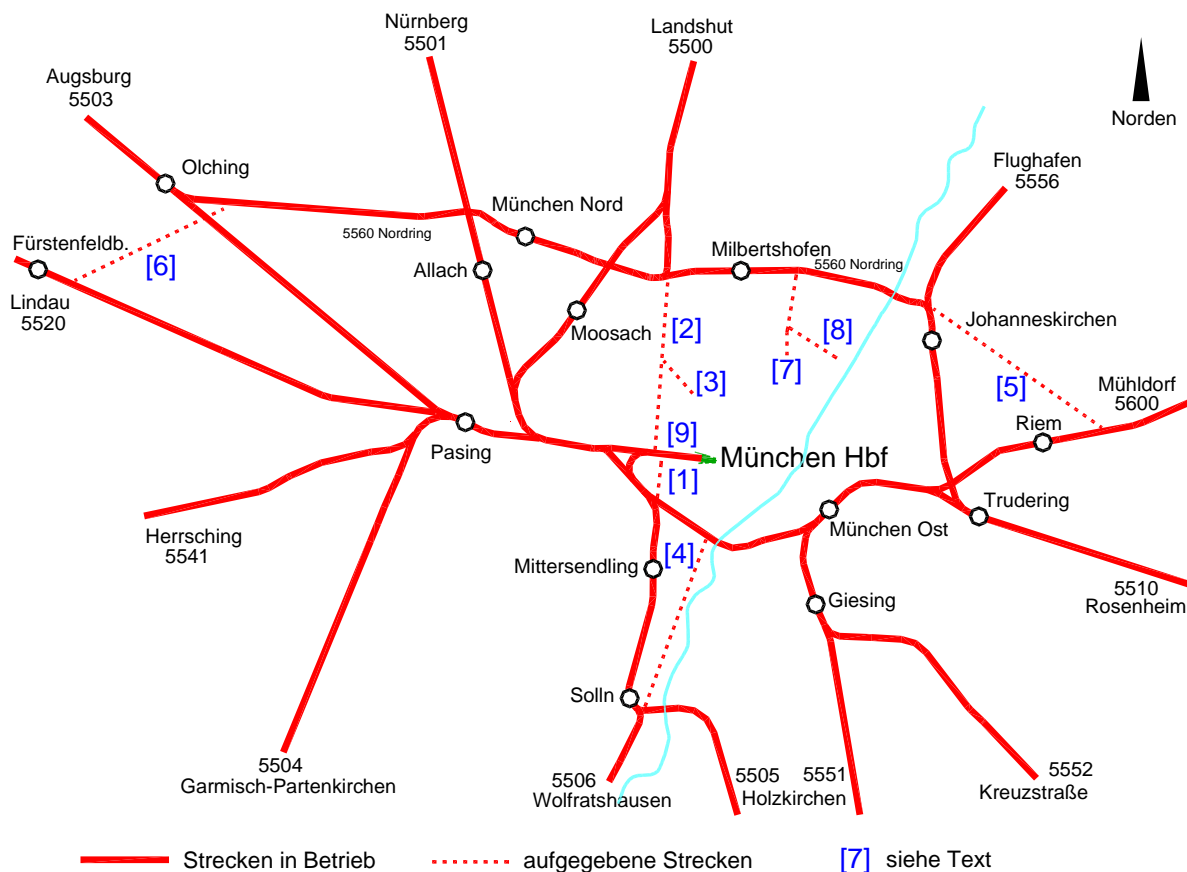


Abbildung 5: Stillgelegte Strecken und aufgegebenen Güterverkehrsanlagen

Die Isartalbahn [4] vom Bahnhof München Süd über Thalkirchen nach Großhesselohe ist dagegen restlos verschwunden. An dieser Strecke gab es am Isartalbahnhof und am Bahnhof Thalkirchen Anlagen für den Güterverkehr.

Der Nordring hatte an beiden Enden Verlängerungen. Von Johanneskirchen gab es eine Verbindungskurve nach Riem zur Strecke nach Mühldorf [5] und vom Gröbenzell nach Fürstenfeldbruck zur Strecke Richtung Lindau [6]. An beiden Strecken waren keine Anschlüsse vorhanden.

4.1 Güterverkehrsanlagen in München

Für den Güterverkehr sind in den letzten 30 Jahren einige wichtige Anlagen verschwunden. So wurde der Güterbahnhof Schwabing [7] schon vor längerer Zeit aufgegeben. Der Güterbahnhof lag an der Berliner Straße und wurde vor 1980 aufgegeben und 1982 vollständig abgerissen. Am Zufahrtsgleis lagen mehrere Anschlussgleise, zeitweise führte auch ein Gleis zur Lokomotivenfabrik Maffei in der Hirschau [8].

Der Containerbahnhof Arnulfstraße zwischen der Donnersbergerbrücke und der Hackerbrücke [9] wurde bis 1990 vollständig zurückgebaut. Der Bahnhof hatte ca. 29 Gleise, die Anlage war über die Arnulfstraße erschlossen. Das Gelände war ursprünglich der Hauptgüterumschlagsbahnhof der Stadt, als Ersatz wurde der Containerbahnhof in Riem errichtet. An der Hackerbrücke südlich der Gleise zum Hauptbahnhof lag der Milchladehof.

Diese Anlagen sind im Rahmen der Zentralisierung der Rangiertätigkeiten auf den Rangierbahnhof München Nord in Ludwigsfeld und der weitgehenden Schließung der Rangierbahnhöfe Laim und München Ost aufgegeben worden.

Der Gütertransport auf der Bahn bestand immer zu einem großen Teil aus dem so genannten Stückgutverkehr. Mit der Bahnreform 1994 wurde der Stückgutverkehr als eigener Geschäftsbereich gegründet. Im Jahr 1997 wurde für den Stückgutverkehr zusammen mit Speditionen die Bahntrans AG gegründet. Die Bahntrans konnte sich am Markt nicht behaupten, in der Folge wurde der Stückgutverkehr auf der Schiene noch im Jahr 1997 vollständig eingestellt. Alle Stückgutverladestellen in München (unter anderem Milbertshofen, Pasing, Südbahnhof, Moosach) wurden geschlossen, die Anlagen wurden nach und nach abgebrochen. Parallel dazu wurden die Ladegleise an diesen Standorten aufgegeben.

4.2 Anschlussgleise

4.2.1 Generelle Entwicklung der Anschlussgleise in Deutschland

Im Jahr der Privatisierung der Deutschen Bahn 1994 waren noch ca. 11.750 Anschlussgleise vorhanden. Bis Ende 2010, also in 14 Jahren, ging die Zahl auf 1/3 zurück. Ende 2010 waren noch ca. 3.700 Anschlussgleise vorhanden. Allerdings gab es hier bei vielen Gleisen noch die entsprechenden Verträge, eine größere Zahl wurde aber tatsächlich nicht mehr genutzt.

Die Zahlenangaben sind den Veröffentlichung der DB AG entnommen (Deutsche Bahn, Daten & Fakten 1994 bzw. 2010).

4.2.2 Genauigkeit der Daten

Die Zahl der heute noch aktiven Anschlussgleise entspricht der Zahl der Eisenbahn-Anschlussverträge im Bereich des definierten Untersuchungsraumes, die bei der zuständigen Stelle von DB Netz existieren und nicht gekündigt sind.

Bei der Erhebung der aufgegebenen Anschlüsse konnte sehr häufig der Zeitpunkt der Stilllegung nicht mehr genau bestimmt werden. Wie bereits erwähnt, existieren zahlreiche Firmen, die ehemals Anschlussgleise hatten, nicht mehr. Hier kann die Aufgabe des Anschlussgleises nur noch näherungsweise ermittelt werden. Selbst bei Firmen, die noch in Betrieb sind, ist oft der genaue Zeitpunkt nicht mehr zu fixieren. Die Zahlen zu den früheren Anschlussgleisen sind daher mit einer Ungenauigkeit behaftet. Diese Zahlen sollen auch lediglich die Entwicklung veranschaulichen.

4.2.3 Nach 2000 aufgegebene Anschlussgleise

Zwischen dem Jahr 2000 und 2010 wurden 66 Anschlussgleise aufgegeben, 9 der Gleise lagen im Umland und 57 im Stadtgebiet München.

In München ist dabei eine besondere Konzentration auf die Hauptachse Pasing – Laim – Südbahnhof – Ostbahnhof – Riem zu beobachten.

Im Zuge der Achse Hauptbahnhof - Laim – Pasing wurden die letzten Anschlussgleise südlich der Bahnanlagen aufgegeben. Der Geländestreifen zwischen den Bahnanlagen und der Landsberger Straße ist im aktuellen Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München nach wie vor als Gewerbegebiet ausgewiesen. Ein großer Teil der Flächen wurden in den vergangenen Jahren neu bebaut. Bei keiner einzigen Neuansiedlung wurde die direkte Lage an den Gleisanlagen genutzt. Es ist kein einziger Anschluss erhalten geblieben bzw. neu entstanden.

Nördlich der Bahn war in diesem Zeitraum nur noch ein einziger Anschluss vorhanden.

Im Gewerbegebiet an der Baumbachstraße wurden in diesem Zeitraum alle Anschlussgleise aufgegeben, in Mittersending wurden ebenfalls die letzten vorhandenen Anschlüsse aufgegeben, im Bereich des Südbahnhofes (Großmarktgelände) waren es 5 von den 7 im Jahr 2000 noch vorhandenen Anschlussgleisen. Auch in Haidhausen/Au und Obergiesing wurde die Hälfte der 2000 vorhandenen Anschlussgleise aufgegeben, in Riem waren es 8 Anschlüsse. In Mittersending wurden in diesem Zeitraum 5 Gleise aufgegeben. Damit wurde in Mittersending kein Anschlussgleis mehr betrieben.

Im nördlichen Stadtgebiet wurden in diesem Zeitraum nur wenige Anschlussgleise aufgegeben. Im Bereich Milbertshofen waren dies 5 Gleise. Im nördlichen Umland wurden Anschlussgleise in Freising und Eching aufgegeben.

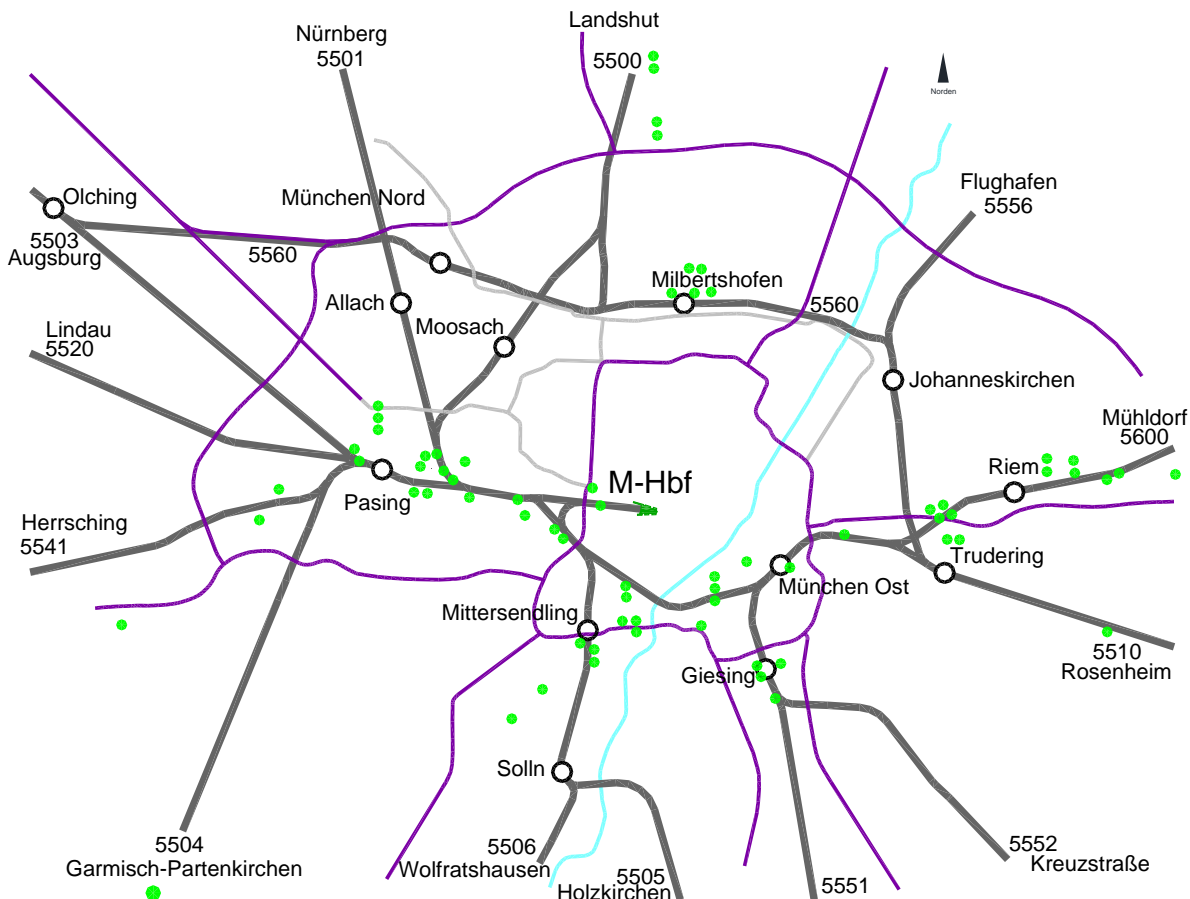


Abbildung 6: Aufgegebene Anschlüsse 2000 - 2010

Eine Besonderheit stellt hier das so genannte Industriestammgleis in Eching dar. Das Anschlussgleis wird von der Gemeinde Eching betrieben, die Gemeinde ist der Vertragspartner der DB Netz AG. Der Anschluss besteht auch derzeit noch. Die Gemeinde hat ihrerseits Verträge mit den Nutzern entlang des Gleises. Von den ehemals über 10 Nutzern an diesem Stammgleis ist aktuell nur noch ein Logistikunternehmen übrig. Die anderen Anschlüsse sind baulich einschließlich der Abzweigweichen vom Stammgleis noch erhalten, die Weichen sind aber verschlossen. Eine Reaktivierung wäre jederzeit möglich.

Die Firmen, die Anschlussgleise aufgegeben haben, kamen aus nahezu allen Branchen. Unter den Firmen waren Baufirmen (Maschinenhöfe), Recyclingbetriebe, Versorgungsunternehmen, produzierende Betriebe und Betriebe aus dem Bereich Lebensmittelversorgung. Eine besondere Konzentration auf ein bestimmtes Gewerbe ist nicht erkennbar.

4.2.4 Zwischen 1990 und 2000 aufgegebene Anschlussgleise

Im Zeitraum zwischen 1990 und 2000 wurden in München und der näheren Umgebung 57 Anschlussgleise aufgegeben, 50 Anschlussgleise davon im Stadtgebiet München.

Wie bereits in der Zeit nach 2000 waren auch hier mit 38 Gleisen überwiegend Anschlussgleise in der Achse Pasing – Laim – Südbahnhof – Ostbahnhof – Riem betroffen. In Mittersendingling ist mit 7 Gleisen ein weiterer Schwerpunkt zu erkennen. Im übrigen Stadtgebiet und im Umland wurden dagegen nur insgesamt 12 Anschlussgleise aufgegeben.

Wiederum kommen die Firmen, die Anschlussgleise aufgegeben haben, aus nahezu allen Branchen.

Neben der Firma Siemens, die das Anschlussgleis in Mittersendingling um 1994 aufgegeben hat, ist hier der Euro-Industriepark besonders zu erwähnen. Die ausgedehnten Gleisanlagen mit 4 so genannten Stammgleisen mit 5 und mehr Nutzern pro Stammgleis wurden bis auf einen Nutzer Mitte der neunziger Jahre vollständig aufgegeben.



Abbildung 7: Aufgegebene Anschlüsse 1990 - 2000

4.2.5 Vor 1990 aufgegebene Anschlussgleise

Die früher vorhandenen Anschlussgleise können noch etwa bis in die Zeit um 1985 nachvollzogen werden. Gleise, die vor dieser Zeit existiert haben, sind in den Unterlagen der DB nicht mehr registriert. Auch vor Ort sind kaum noch Informationen verfügbar. Es konnten daher noch etwa 20 Anschlussgleise lokalisiert werden, die vor 1990 aufgegeben wurden.

Einige wichtige Anschlussgleise wie etwa die Gleise zur Post-Umladehalle an der Wilhelm-Hale-Straße, sind dabei nicht in den Tabellen mit aufgeführt. Auch bei der Post sind zu diesem Anschlussgleis keine Informationen mehr vorhanden.

Die Gleisanschlüsse in Allach, in Moosach und Karlsfeld konnten ebenfalls nicht mehr erfasst werden.



Abbildung 8: Vor 1990 aufgegebene Anschlussgleise

Nachweisbar wurden vor 1990 20 Anschlussgleise aufgegeben, 14 davon im Stadtgebiet München. Ein Anschlussgleis im Bereich Hauptbahnhof kann der Landeshauptstadt München zugeordnet werden, die genaue Lage ist nicht mehr nachvollziehbar.

4.2.6 Zusammenfassung

Die Zahl der Anschlussgleise in München und Umgebung hat sich seit Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts auf ein Viertel reduziert. Im Stadtgebiet ist die Zahl der Anschlussgleise sogar auf unter ein Fünftel zurück gegangen.

Als Übersicht nachfolgend die Entwicklung in diesem Zeitraum.

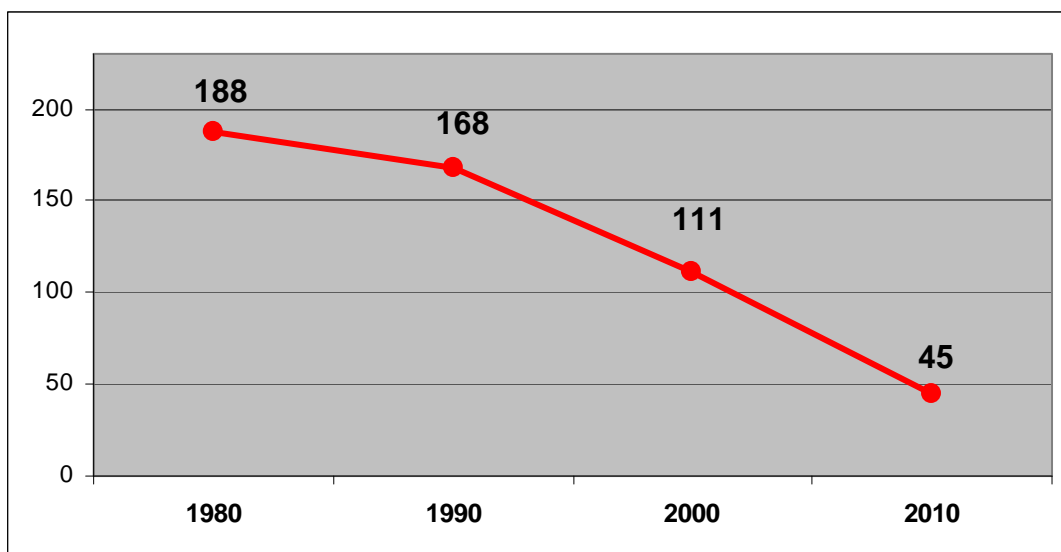


Tabelle 5: Zahl der Anschlussgleise insgesamt

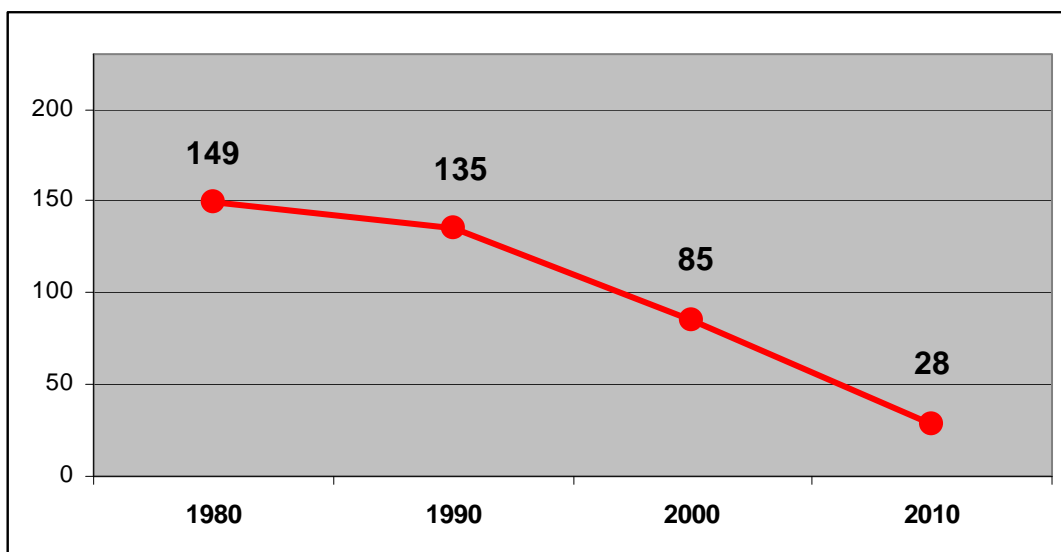


Tabelle 6: Zahl der Anschlussgleise im Stadtgebiet München

4.3 Gründe für die Aufgabe der Anschlussgleise

Für die Aufgabe von Anschlussgleisen sind sehr unterschiedliche Gründe verantwortlich. Ohne Gewichtung sind dies folgende Gründe:

- Firma existiert nicht mehr (Insolvenz, Auflösung)
- Firmenverlagerung
- Der gegenseitige Anschluss wird aufgelassen
- Nutzungsänderung auf dem Grundstück
- Transport auf der Straße flexibler
- Kosten des Anschlusses
- Veränderungen im Gleisnetz der DB, Aufgabe von Rangierbahnhöfen
- Flächennutzungsplanungen der Kommune

Firmenauflösung

In nahezu allen Branchen sind in den letzten Jahrzehnten Firmen in die Insolvenz gegangen. Bis dann die Fläche neu genutzt wird, ist der vorhandene Gleisanschluss oft nicht mehr existent. Die DB Netz AG optimiert das Schienennetz laufend. Weichen haben einen hohen Unterhaltungsaufwand. Wird die Weiche zu einem Anschluss längere Zeit nicht mehr genutzt, hat die DB Netz AG hier keine Einnahmen mehr. Steht die Weiche dann zur Erneuerung an, baut die DB Netz AG die Weiche in der Regel aus. Am Bahnhof Dachau existiert nach den Unterlagen der DB AG noch ein Anschlussgleis. Das Gleis wird seither nicht mehr genutzt, da die Produktion vollständig eingestellt wurde. Es ist sehr wahrscheinlich, dass dieses Gleis auch zukünftig nicht mehr genutzt wird. Die Stadt Dachau hat inzwischen einen Ideenwettbewerb für eine Nachnutzung des Geländes durchgeführt. In keiner der eingereichten Arbeiten war ein Gleisanschluss in die Überlegungen einbezogen, alle Arbeiten schlagen ausschließlich Wohnbebauung und gewerbliche Nutzung im tertiären Bereich als Nachnutzung vor.

Firmenverlagerung

Am Jahresende 2011 hat die Brauerei Paulaner die Verlagerung des Betriebes von Giesing nach Langwied bekannt gegeben. Paulaner hat in Giesing ein Anschlussgleis das am Ostbahnhof an das Gleisnetz angebunden ist. Paulaner erhält die Kohlensäure für die Produktion mit Kesselwagen über die Schiene. Das neue Betriebsgelände in Langwied liegt zwar nur ca. 1,5 km von vorhandenen Bahnanlagen entfernt, der Neubau eines Gleisanschlusses würde aber einen erheblichen finanziellen Aufwand bedingen. Neben dem reinen Gleisneubau wäre eine Querung mehrere Straßen und der Bahnstrecke München – Augsburg (4 Gleise) notwendig, da der Anschluss an die Gleise im Bereich des

Betriebswagenwerkes Langwied erfolgen müsste. Da nur einen einziger Nutzer angebunden wird, ist der Neubau des Anschlusses damit nicht wirtschaftlich. Eine detaillierte Darstellung des neuen Anschlusses erfolgt in Kapitel 6.

Da das bisherige Werksgelände durch seine zentrumsnahe Lage am Isar-Hochufer nach Abzug der Brauerei sicher nicht mehr gewerblich genutzt wird, wird der heute vorhandene Anschluss wegfallen. Nach der Aufgabe zwei weiterer Gleisanschlüsse ist dann an diesem Gleis kein Nutzer mehr und der gesamte Anschluss wird von der DB Netz mit Sicherheit durch Ausbau der Anschlussweiche endgültig aufgegeben.

Mit der Verlagerung der Kohlesäurelieferung an Paulaner auf die Straße fällt beim Lieferanten wieder ein Teil des Aufkommens für dessen Gleisanschluss weg. Stellen weitere Empfänger auf Straßentransport um, ist es nur noch ein kurzer Schritt bis zur Aufgabe des Anschlussgleises des Lieferanten. Der Wegfall von Anschlussgleisen hat damit immer einen doppelten Effekt. Mit jedem wegfallenden Gleis reduziert sich auch das Schienenverkehrsaufkommen auf der Gegenseite.

Nutzungsänderung auf dem Grundstück

In vielen Fällen ist eine Nutzungsänderung auf dem Grundstück am Anschlussgleis die Ursache für die Aufgabe des Anschlusses. Häufig betreibt der neue Nutzer ein Gewerbe, das nur einen geringen Transportbedarf hat oder der Transportbedarf ist derartig differenziert, dass sich ein Transport mit der Bahn nicht lohnt.

Hier gibt es zahlreiche Beispiele in München. Im Euro-Industriepark wurden einige Betriebe aufgegeben und auf dem Grundstück haben sich Großhandelsunternehmen (Baumarkt, Verbrauchermarkt) angesiedelt. Hat der frühere Nutzer Güter umgeschlagen, die einen Bahntransport vom Volumen her wirtschaftlich ermöglichten, hat der neue Nutzer einen derartig differenzierten Warenumsatz, dass ein Transport mit der Bahn nicht mehr wirtschaftlich ist. Zudem hatte der bisherige Nutzer seine Entscheidungen alleine nach den Bedürfnissen seines Unternehmens an diesem Standort orientieren können. Der neue Nutzer, die Filiale einer Handelskette, kann für den Transport überhaupt keine eigenständigen Entscheidungen mehr treffen. Die großen Handelsketten haben ein zentrales Konzept für die Logistik, das in den meisten Fällen vollständig auf Straßentransport aufgebaut ist.

Transport auf der Straße flexibler

Die Verlagerung des Transportaufkommens eines Betriebes von der Bahn auf die Straße kann prägnant an einem Beispiel aus Bayreuth erklärt werden. DB Schenker betreibt am Rangierbahnhof Nürnberg die so genannte Papierumladehalle. Dort wird Papier für Druckereien vom Hersteller per Bahn angeliefert und zwischengelagert. Das Papier wird von dort zum Teil mit der Bahn zum Endverbraucher geliefert, zum Teil auch mit dem Lkw. Da die Lagerhalle im Zuge der Umstrukturierungen des Bahnhofsgeländes verlagert werden muss, versucht DB Schenker neue Kunden zu gewinnen. Es zeigt sich, dass Großdruckereien im Gegensatz zu früheren Zeiten das Papier nicht mehr über lange laufende Verträge von einem einzigen Hersteller beziehen, sondern die aktuelle Marktsituation nutzen. Die Beschaffungsmengen sind dabei sehr unterschiedlich und haben oft nicht den Umfang, der einen Bahntransport rechtfertigen würde. Trotz intensiver Akquisitionsbemühungen konnte DB Schenker keine Lieferungen mit der Bahn vereinbaren.

Bei produzierenden Betrieben mit einem großen Zulieferaufkommen erfordert der Bahntransport in der Regel eine Zwischenlagerung vor der Zuführung zum Produktionsprozess. Um hier die Kosten zu sparen, sind sehr viele Unternehmen auf die „Just-in-time“ Zulieferung übergegangen. Hier ist der Abtransport mit dem Lkw nahezu Voraussetzung. Durch die kleinen Transportgefäße kann hier sehr flexibel reagiert werden. Die Zwischenlagerfläche wird dabei vom Straßennetz übernommen.

Kosten des Anschlussgleises

Bei einem Anschlussgleis ist die DB Netz AG für die Anschlussweiche und das anschließende Gleisstück bis zur Anschlussgrenze zuständig und muss dort für den Erhalt und Unterhalt sorgen. Ab der Anschlussgrenze ist der Anschließer verantwortlich. Das Bauteil mit dem höchsten Unterhaltsaufwand ist die Anschlussweiche. Für den Anlagenteil des Anschließers ist der Aufwand für Erhalt und Unterhalt zumeist äußerst gering. Ein Anschließer gibt ein Gleis daher oft auch dann nicht auf, wenn er es nicht nutzt, um sich die Option für die spätere Wiedernutzung offen zu halten. Die DB hat dann aber hier durch den fehlenden Verkehr keine Einnahmen aus diesem Anschlussgleis. Steht dann die Weiche zum Austausch an (Erreichen der Lebensdauergrenze, Probleme im Untergrund usw.), versucht die DB den Anschließer an den Kosten des Weichenaustausches zu beteiligen. Hier können dann sehr schnell Kosten in Höhe von einigen 100 TEuro für den Anschließer entstehen. Regelmäßig ist dies dann der Grund für die Kündigung des Vertrages mit der DB und Stilllegung des Anschlussgleises.

Veränderungen im Gleisnetz der DB, Aufgabe von Rangierbahnhöfen

Die Bedienung eines Gleisanschlusses erfolgt vom nächsten Rangierbahnhof aus. Dort muss der zuzuführende Wagen oder auch Wagengruppen aus den Ferngüterzügen herausrangiert werden und mit einer Rangierlokomotive zum Anschlussgleis geführt werden bzw. von dort abgeholt und einem Ferngüterzug zugeführt werden.

Lediglich bei Anschlussgleisen, bei denen so genannte Ganzzüge zugeführt werden (z.B. Tanklagergleis des Flughafens Franz-Josef-Strauss), sind keine Rangiertätigkeiten in einem Rangierbahnhof erforderlich.

Mit der Konzentration der Rangierbahnhöfe auf wenige Standorte werden die Wege von diesen Verteilzentren zum Anschlussgleis immer länger. Die Produktivität der Rangierlokomotiven sinkt, da deutlich weniger Wagen in der Zeiteinheit transportiert werden können, die Kosten für Personal und Energie steigen.

Bis zum Neubau des Rbf München Nord gab es in München zwei Rangierbahnhöfe in Laim und am Ostbahnhof. Ein großer Teil der Anschlussgleise konnte auf kurzem Weg von diesen Bahnhöfen bedient werden. Heute haben sich die Wege vom Rbf München Nord deutlich erhöht. Durch die Reduzierung der Gleisanlagen im Zusammenhang mit der Aufgabe der beiden früheren Rangierbahnhöfe müssen die Zustellungen oft über die stark belasteten Streckengleise erfolgen. Wartezeiten auf freie Fahrplantrassen sind daher die Folge.

Der Rangierbahnhof München Nord wurde Mitte der achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts in Betrieb genommen. Das Güteraufkommen auf der Schiene hat sich seither derartig reduziert und verändert (z.B. Wegfall des Stückgutverkehrs), dass bei der DB bereits Überlegungen angestellt werden, ob die Aufgaben des Rbf München Nord nicht vom Rbf Nürnberg mit übernommen werden können. Dies würde bedeuten, dass die Zustellung auch im Raum München von Nürnberg aus erfolgen müsste. Damit reduziert sich der Anteil des Ferntransportes, auf dem der lange Güterzug mit geringem Personaleinsatz mit einer einzigen Lokomotive einen wirtschaftlichen Transport sicherstellt.

Flächennutzungsplanungen der Kommune

Anfang des letzten Jahrhunderts war die Eisenbahn das Universaltransportmittel für den Güterverkehr. München wurde durch dies auch in der Entwicklung entscheidend geprägt. Es entstanden zahlreiche Unternehmen, die direkt oder indirekt mit der Eisenbahn verbunden waren. Neben den Lokomotivfabriken waren dies auch zahlreiche Zulieferer von Einzelteilen für das System Eisenbahn. Entlang der Bahntrassen haben sich darüber hinaus die Betriebe angesiedelt, die von einem umfangreichen Gütertransport anhängig waren. An

allen Bahnstrecken entstanden damit parallel zu den Eisenbahntrassen Bänder mit Industrie- und Gewerbebetrieben. Die überwiegende Zahl dieser Betriebe hatte einen Gleisanschluss. Auch die bahneigenen Anlagen für die Güterverteilung waren zentrumsnah an diesen Bändern angesiedelt. Erst jenseits dieser Bänder waren die Wohnquartiere angesiedelt.

In den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts wurde diese Struktur immer mehr als störend empfunden. Die Flächennutzungsplanung begann, frei werdende Flächen immer häufiger mit „weniger störenden Nutzungen“ zu belegen. Mit der Privatisierung der Deutschen Bahn im Jahr 1994 und dem darauf folgenden Zusammenbruch des Gütertransportes auf der Schiene bekam diese Entwicklung einen riesigen Aufschwung. Es wurden riesige Bahnflächen plötzlich frei. Große Teile dieser Flächen wurden an die Immobilienverwertungsunternehmen, die im Zuge der Privatisierung der DB gegründet wurden, übereignet. Da für Wohn- und Büronutzung natürlich höhere Preise zu erzielen sind gegenüber einem Verkauf als Gewerbeflächen und in München zudem ein Mangel an Wohnungen besteht, mussten die Flächen durch die Kommunen planungsrechtlich überplant werden. Auch in München wurden nahezu alle frei werden Flächen der gewerblichen Nutzung entzogen. Paradebeispiel ist die Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und Pasing. Gab es bis ca. 1990 noch etwa 40 Anschlussgleise, existiert heute an der Wilhelm Hale Straße noch ein einziger Anschluss. Nördlich der Bahnanlagen sind die Flächen fast ausschließlich der Büro- und Wohnnutzung zugeführt. Südlich der Bahn ist das Gewerbeband zwar noch vorhanden, es sind aber nur noch Nutzungen vorhanden, die keinen Bahnanschluss benötigen.

5. Ausblick

Ende des vergangenen Jahres ging die Meldung durch die Presse, dass die Brauerei Paulaner den Standort am Nockherberg aufgibt und nach Langwied zieht. Die Brauerei hat heute einen Gleisanschluss, der vom Ostbahnhof aus bedient wird. In Langwied am künftigen Standort ist keine Bahnstrecke in unmittelbarer Nähe, die Strecke nach Augsburg liegt ca. 1,5 km weit entfernt.

Mit der Aufgabe des Anschlusses verliert natürlich auch die „Gegenseite“ wieder Verkehrsaufkommen. Damit verliert dieser Anschluss ein Stück seiner Berechtigung. Sinkt dort das Aufkommen weiter ab, wird der Anschluss aufgegeben. Damit fallen weitere Transporte weg, es werden wiederum die Gegenstellen überflüssig. Dieses Beispiel zeigt, dass hier dringend Handlungsbedarf besteht um die Aufgabe weiterer Anschlussgleise zu verhindern.

Die Landeshauptstadt München sucht hier nach Lösungen, Transporte wieder auf die Schiene zu bringen, um die weitere Belastung des Straßennetzes mit Gütertransporten zu verhindern und die Umweltbelastungen zu reduzieren.

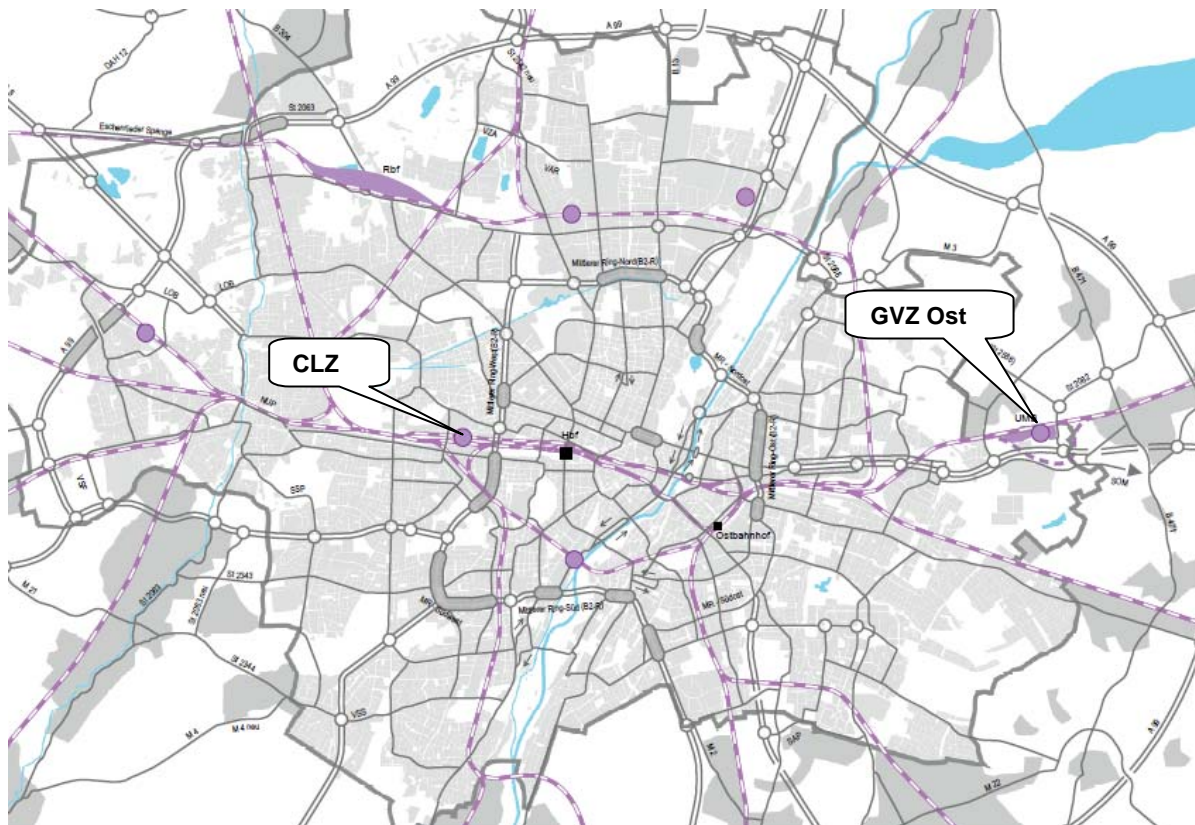


Abbildung 9: Mögliche GVZ-Standorte (Plan 5 aus dem VEP 2006)

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt München, der am 15.03.2006 vom Stadtrat beschlossen wurde, sind mögliche GVZ-Standorte aufgenommen worden (siehe vorstehende Abbildung).

Der Stadtrat hat sich am 27.07.2011 für die Fortschreibung des dezentralen Güterverkehrszentrenkonzeptes (GVZ-Konzept) der Landeshauptstadt München ausgesprochen und die Verwaltung beauftragt, für zwei GVZ-Standorte, das Citylogistikzentrum am Birketweg (CLZ, siehe Abbildung 11) und das Güterverkehrszentrum an der Hofbräuallee (GVZ Ost, siehe Abbildung 11) die entsprechenden Flächen auszuschreiben. Beide GVZ-Standorte sollen künftig über einen Gleisanschluss verfügen.

Für weitere GVZ-Standorte stehen nach derzeitigem Planungsstand keine Flächen (mit Ausnahme der Fläche östlich der Bergsonstraße in Aubing) zur Verfügung.

Heute finden an der Wilhelm-Hale-Straße bereits City-Logistik-Tätigkeiten mit Einsatz der Schiene statt , die bis zur Übernahme durch einen Investor erhalten bleiben sollen.



Bild 3: Logistikunternehmen am Birketweg

Die dort angesiedelte Firma erhält heute noch fast täglich einen so genannten Halbzug. Betrieblich ist die Zufahrt zum Anschlussgleis sehr problematisch. Die Züge müssen durch die so genannte Vorstellgruppe Nord (Abstellgleise der Nahverkehrseinheiten von DB Regio) zu einem Ausziehgleis fahren und von dort in das Anschlussgleis geschoben werden. Dazu muss aber die Zufahrt zur Vorstellgruppe Nord nochmals gekreuzt werden.

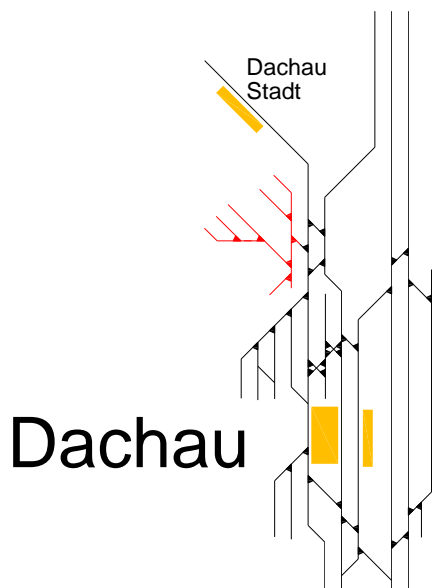
5.1 Bekannte Veränderungen

Mehrere Anschlussgleise werden ohne Einwirkungen von außen, zum Beispiel durch die Kommune, sicher demnächst aufgegeben. Es sind dies:

| Anschluss | Grund der Aufgabe |
|---------------------|---|
| Karlsfeld | Gleis wird nicht mehr genutzt |
| Dachau | Betrieb ist stillgelegt |
| Flughafen FFB | Bundeswehrstandort wird aufgegeben |
| Markthallen München | Umgestaltung des gesamten Geländes in Planung |
| Paulaner Brauerei | Betriebsverlagerung geplant |

Tabelle 7: stilllegungsgefährdete Anschlussgleise

Für ein Anschlussgleis in Karlsfeld zu den Gewerbebetrieben nördlich des Allacher Forstes existiert zwar noch ein Anschlussvertrag, das Gleis wird aber seit längerer Zeit nicht mehr genutzt.



Der Betrieb in Dachau wurde im Jahr 2007 stillgelegt, der Anschlussvertrag existiert noch. Das Gelände wird zwar überplant, derzeit ist die Fabrikanlage noch vorhanden und wird durch einen Wachschutz gesichert.

Die Stadt Dachau hat im Jahr 2008 einen Ideenwettbewerb zur Nachnutzung des Geländes durchgeführt.

Abbildung 10: Anschluss Dachau

Aus der Dokumentation der Stadt Dachau zum Wettbewerb ist zu ersehen, dass kein Konzept vorgelegt wurde, bei dem Gewerbenutzungen, die einen Gleisanschluss nutzen könnten, vorgesehen sind. Das Konzept, das den ersten Preis erhalten hat, sieht Wohnbebauung und Nahversorgungseinrichtungen sowie Gewerbe aus dem tertiären Bereich am östlichen Rand zur Bahnstrecke Richtung Altomünster vor.

Derzeit ist noch nicht absehbar, wann die Planungen realisiert werden. Das Anschlussgleis wird aber mit Sicherheit aufgegeben.

Ende des Jahres 2011 wurde bekannt, dass der Bundeswehr Fliegerhorst Fürstenfeldbruck aufgegeben wird. Der Flugplatz hat heute ein Anschlussgleis im Bahnhof Maisach. Das Anschlussgleis ist über den Nordring vom Rangierbahnhof München Nord erreichbar. Durch ein Überwerfungsbauwerk bei Gernlinden können die Ferngleise Richtung Augsburg höhenfrei gekreuzt werden. Die Einfahrt in das Anschlussgleis ist aber in Maisach nur von den S-Bahn Gleisen aus möglich (Kopfmachen des Zuges erforderlich). Da dies für den S-Bahn Betrieb eine gravierende Störung ist, ist abzusehen, dass auch bei einer Nutzung von Teilen der Flugplatzfläche für entsprechendes Gewerbe das Gleis mit Abzug der Bundeswehr aufgegeben wird.

Für das Großmarktgelände an der Thalkirchner- / Schäftlarnstraße wird derzeit die Umgestaltung geplant. Im Konzept für den Marktbereich ist kein Anschlussgleis mehr vorgesehen. Als Ersatz für die heute vorhandenen Gleise sollen nach neueren Überlegungen im Gelände des Südbahnhofes Ladegleise vorgesehen werden.

Von diesen Ladegleisen würde dann das Großmarktgelände mit Straßenfahrzeugen über die heutige Eisenbahnbrücke über die Lagerhausstraße angedient.

Es muss aber angezweifelt werden, ob mit diesen Überlegungen das Anschlussgleis des Großmarktes tatsächlich sicher ist. Das Gelände gehört der DB AG, die LH München hat hier kaum direkt Einflussmöglichkeiten über die langfristige Nutzung der Fläche.

Der Wegfall des Anschlussgleises der Brauerei Paulaner durch die geplante Betriebsverlagerung ist bereits sicher.

5.2 Anschlussgleise bei denen der frühere Nutzer nicht mehr existiert

Bei drei Flächen, die ein Anschlussgleis haben, ist der frühere Nutzer nicht mehr vorhanden. Die Grundstücke werden derzeit durch Grundstücksgesellschaften verwaltet.

| Anschluss | Anmerkungen |
|---------------------|--|
| Anschluss Steinwerk | Fürstenfeldbruck |
| Freiham | Ehemalige Pionierkaserne Krailling, Nato Tanklager |
| Feldkirchen | Frühere Nutzung unbekannt |

Tabelle 8: derzeit nicht genutzte Anschlussgleise

Die Fläche des ehemaligen Steinwerkes in Fürstenfeldbruck ist heute Lagerplatz eines Unternehmens, das das Anschlussgleis nicht nutzt. Der Eigentümer sucht zwar einen Nutzer der Fläche, der Interesse am Gleisanschluss hat, findet sich hier in absehbarer Zeit niemand, wird der Anschluss sicher aufgegeben.

Beim einem Anschluss in Feldkirchen ist die Situation ähnlich.

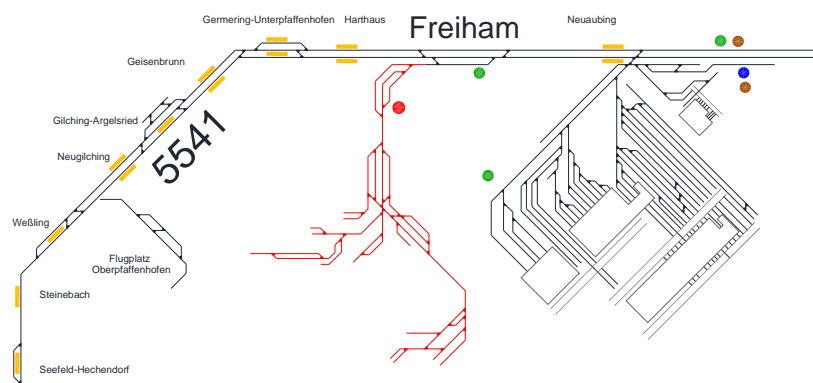


Abbildung 11: Gleise im Kreuzlinger Forst

Im Bahnhof Freiham ist eine umfangreiche Gleisanlage im Kreuzlinger Forst zwischen Germering und Krailling angeschlossen. Der frühere Bundeswehrstandort war mit diesen Gleisen erschlossen. Auf dem Gelände befand sich die Pionierkaserne Krailling.

Im westlichen Teil werden noch Tankzüge zum so genannten Nato-Tanklager gefahren.

Im südlichen Teil ist 1996 die Kraillinger Innovationsmeile entstanden. Die Flächen sind zwar inzwischen alle durch Gewerbebetriebe genutzt, keiner der Betriebe nutzt aber die Anschlussgleise.

6. Handlungsempfehlungen

Im aktuell gültigen Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München (VEP) aus dem Jahr 2006 ist als Ziel die Entlastung der Innenstadt vom Schwerverkehr enthalten. Dazu soll bis 2015 ein City-Logistik-Zentrum aufgebaut werden. Hier sollen die Güter von der Bahn auf stadtverträgliche kleinere Einheiten umgeladen werden. Ein weiteres Ziel im VEP ist zu den Anschlussgleisen formuliert: „Grundsätzlich sind vorhandene Gleisanschlüsse in Gewerbe- und Industriegebieten zu erhalten und die Anlage neuer Gleisanschlüsse anzustreben“. Der Schienengüterverkehr ist ein wichtiges Element im Sinne eines nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs mit weniger Emissionen.

Bei den Handlungsempfehlungen werden diese Ziele mit einbezogen. Es wird dargestellt, wo Möglichkeiten erkennbar sind, bestehende Gleisanschlüsse weiter zu sichern oder neue Anschlussgleise zu realisieren. Bei neuen Anschlussgleisen oder bei der Erhöhung des Transportvolumens durch Ausbau vorhandener Anlagen sind Zuschüsse des Bundes möglich. Hierzu hat die IHK für München und Oberbayern einen Leitfaden herausgegeben. Nachstehend werden die grundsätzlichen Sachverhalte daher nur kurz dargestellt.

Mit den dargestellten Beispielen werden aber auch die Schwierigkeiten, die im Zusammenhang mit den Anschlussgleisen bestehen, erläutert.

6.1 Förderung von Anschlussgleisen

Der Bund gewährt Wirtschaftsunternehmen in privater Rechtsform Zuschüsse für

- den Neubau eines Gleisanschlusses
- die Wiederbelebung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse
- den Ausbau vorhandener Gleisanschlüsse

Die Randbedingungen für die Förderung sind in der Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen

(Gleisanschlussförderrichtlinie) dargestellt. Es werden Zuschüsse bis zur Höhe von 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt.

Die Unternehmen verpflichten sich, innerhalb des Förderzeitraums über den Gleisanschluss ein bestimmtes - zusätzliches - Frachtvolumen (Mehrverkehre) auf der Schiene zu transportieren. Bei Nichterreichung dieses Frachtvolumens muss der Zuschuss anteilig zurückgezahlt werden.

Die für die Förderung zuständige Bewilligungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

6.2 Erhalt vorhandener Anschlussgleise

Großmarkt München Thalkirchen

Sowohl der Großmarkt wie auch der Schlachthof München befinden sich im Eigentum der Kommune. Bei der geplanten Umgestaltung der Anlagen kann die Landeshauptstadt München daher zweifach Einfluss auf die Planungen nehmen.

- als Eigentümer
- bei der baurechtlichen Genehmigung

Um den vorhandenen Gleisanschluss zu erhalten, sollten die für Verkehr und Baurecht zuständigen Stellen der Stadt München hier aktiv Einfluss auf die Planungen nehmen.

Das verfolgte Konzept bei der Überplanung, im Bereich des Südbahnhofgeländes Flächen für eine spätere Nachrüstung von Anschlussgleisen freizuhalten, erfordert intensive Verhandlungen der Stadt mit der DB mit dem Ziel, die erforderlichen Bahnflächen zu erwerben.

Containerdienst München

In Unterföhring nördlich des Heizkraftwerkes wird von einem Unternehmen ein Containerdienst betrieben. Im November des vergangenen Jahres war in der Presse zu lesen, dass es Beschwerden der Anwohner über Lärmbelästigungen durch das Beladen der Container gibt. Der Containerumschlagplatz liegt mit einem direkten Straßenanschluss an den Föhringer Ring ideal. Die Zufahrt tangiert keine Wohnbereiche.

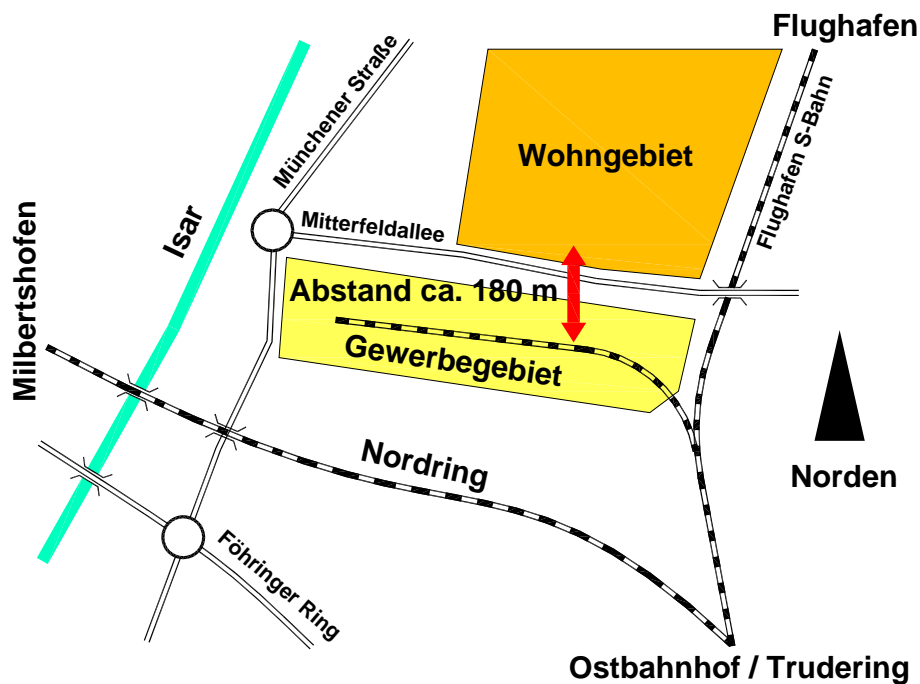


Abbildung 12: Containerumschlagplatz Unterführung

Das Wohnareal nördlich des Umschlagplatzes ist erst in den letzten Jahren entstanden. Es wurde aber offensichtlich versäumt, bei der Ausweisung des Wohngebietes einen Schutz nach Süden vorzusehen. Um den Umschlagplatz zu erhalten, muss geprüft werden, welche Möglichkeiten für einen Schutz des Wohngebietes denkbar sind. Das Gewerbegebiet mit dem Anschlussgleis war vor der Wohnbebauung vorhanden, werden die Kosten für einen Lärmschutz dem Betreiber des Umschlagplatzes auferlegt, ist es wahrscheinlich, dass der Standort aufgegeben wird.

6.3 Neubau oder Reaktivierung von Anschlussgleisen

Östlich der Friedenheimer Brücke am Birketweg und südlich der Hofbräuallee in Riem sollen zwei GVZ Standorte – das City-Logistik-Zentrum und das GVZ-Ost - mit Gleisanschlüssen errichtet werden (siehe auch Kapitel 5).

Brauerei Paulaner

Für den künftigen Standort der Brauerei Paulaner wird grob untersucht und dargestellt, unter welchen Bedingungen ein neuer Gleisanschluss für die Brauerei möglich ist.

Der Standort liegt im Südöstlichen Quadranten des Autobahnkreuzes München West. Ein Anschlussgleis ist nur nach Süden zur Strecke München – Augsburg bzw. zu den südlich davon gelegenen Gleisen des Betriebswagenwerkes (Bww) Langwied denkbar.

Ein Anschluss direkt an die Streckengleise muss ausgeschlossen werden, da das Gleis direkt an die Fernstrecke angebunden würde. Eine Zustellfahrt über die Fernstrecke über eine Distanz von nahezu 4 km vom Bahnhof Pasing aus würde die Fernstrecke zu lange blockieren. Es ist nicht vorstellbar, dass die DB einen solchen Anschluss erstellen würde.

Damit wäre nur eine Anbindung des Anschlussgleises an die Gleisanlagen des Bww Langwied möglich. Dazu müssen aber die zwei Ferngleise und die zwei S-Bahn Gleise gequert werden. Neben der Querung der Bahnstrecke müssen zwei Straßen gequert werden. Für die Lochhausener Straße muss auf jeden Fall eine Brücke errichtet werden.



Abbildung 13: Verlagerung Brauerei Paulaner

Für die Kreuzung der Bergwiesenstraße ist theoretisch die Anlage eines BÜ denkbar. Die Länge des Anschlussgleises beträgt ca. 1.650 m.

Nach einer groben Kostenschätzung fallen unverhältnismäßig hohe Kosten an. Die Chancen für Neubau eines Anschlussgleises im Rahmen dieser Maßnahme sind damit äußerst gering einzuschätzen.

Süddeutscher Verlag

Als weiteres Beispiel wird ein Anschluss für den Süddeutschen Verlag in Steinhausen betrachtet.



Bild 4: Anschlussgleis vor dem Süddeutschen Verlag

Entlang des Grundstücks des Süddeutschen Verlages liegt ein bestehendes Anschlussgleis das vom Bahnhof München Ost zu einem Grundstück an der Zamiliastraße führt.

Am Druckerei-Gebäude liegt sogar noch ein Gleis. Dieses Gleis wird aber seit längerer Zeit nicht mehr genutzt. Aus den Unterlagen der DB ist nicht mehr nachvollziehbar, wann der Anschluss aufgegeben wurde.

Papier für Druckereien wird heute immer noch zu einem erheblichen Anteil mit der Bahn transportiert. Damit sind die grundsätzlichen Voraussetzungen vorhanden, einen Anschluss für eine Druckerei zu errichten, da die Hersteller von Papier über Gleisanschlüsse verfügen.

Industriestammgleis Steinhausen

Das Gleis zur Druckerei der Süddeutschen Zeitung ist Teil eines umfangreicheren Systems. Vom Ostbahnhof ausgehend führt ein Gleis parallel zur Truderinger Straße und Zamiliastraße bis zu einem Unternehmen nördlich des Betriebswerkes Steinhausen (S-Bahn). An diesem Gleis liegen noch Flächen, die mit Gewerbe bebaut werden sollen (Bereich Grillparzerstraße). Das Gleis könnte langfristig als Industriestammgleis erhalten werden. Voraussetzung ist, dass die vorhandenen Betriebe das Gleis weiter nutzen und bei Veränderungen darauf geachtet wird, dass Nachfolgebetriebe das Gleis wieder nutzen. Wie am Beispiel der Druckerei der SZ geschildert, könnten sogar neue Anschließer für das Gleis gewonnen werden.

Ehemaliges AW Neuaubing

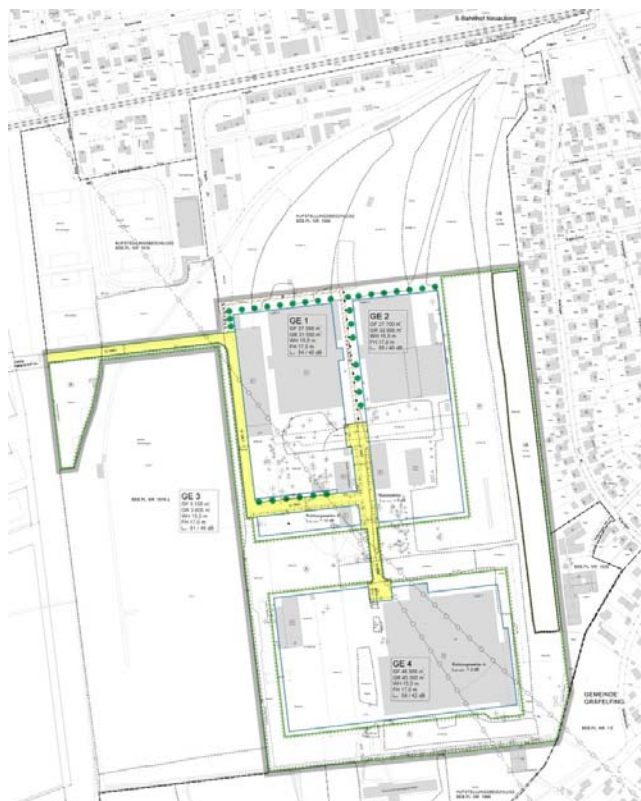
In Aubing war früher das DB Ausbesserungswerk für Reisezugwagen. Die Anlage wurde im Jahr 2003 aufgegeben und ist seitdem geschlossen, Hallen und Gleise sind heute noch unverändert vorhanden.

Nach einer Pressenotiz hat der derzeitige Eigentümer mit den Planungen für die Nachnutzung begonnen. Auf dem Gelände soll ein Wohn- und Gewerbekomplex entstehen, die Große Werkhalle soll dabei erhalten bleiben. Als Gewerbe sollen dabei in der Hauptsache mittelständische Betriebe und Kleinbetriebe angesiedelt werden.



Bild 5, 6: ehemaliges AW Neuaubing, Einfahrt ins Gelände

Um die Voraussetzungen hierzu zu schaffen, wurde der Bebauungsplan 1998a aufgestellt.



Der Bebauungsplan umfasst als ersten Abschnitt zunächst nur den südlichen Teil des Geländes. Im Bereich der Gleisharfe ist in einem späteren Realisierungsabschnitt Wohnbebauung geplant.

Die Erschließung der Gewerbefläche erfolgt von Westen vom neuen Gewerbegebiet Freiham Süd her über die Straße, ein Anschlussgleis ist nicht geplant.

Auch wenn hier nur mittlere Betriebe angesiedelt werden sollen, sollte nochmals überprüft werden ob nicht ein Anschlussgleis angeboten werden sollte.

Abbildung 14: B-Plan 1998a (AW Neuaubing)

Die gleistechnische und auch signaltechnische Anbindung ist heute noch vorhanden. An der Ausfahrt steht ein Hauptsignal. Das Anschlussgleis könnte damit vom Bf. Pasing über Zugfahrten direkt erreicht werden. Allerdings müssten Fahrten vom Rangierbahnhof München Nord her in Laim gewendet werden, eine direkte Zufahrt ist nicht möglich.

Betreiber des Anschlussgleises könnte hier die LH München sein (siehe folgendes Kapitel).

6.4 Alternativen zum Anschlussgleis für ein einzelnes Unternehmen

Der Neubau des klassischen Anschlussgleises ist heute für ein einzelnes Unternehmen kaum wirtschaftlich. Es werden zwei Alternativen die hier bessere Chancen haben, dargestellt.

6.4.1 Industriestammgleis

Eine Lösung ist der Neubau eines Anschlussgleises durch einen Dritten und Erschließung mehrerer Unternehmen mit diesem Anschlussgleis. In München kommt hier die Fläche des ehemaligen AW Neuaubing in Frage. Da dort zwar Gewerbebetriebe angesiedelt werden

sollen, von der Größe es aber kaum Betriebe geben wird, die alleine einen Anschluss betreiben wollen, könnte die LH München als Vertragspartner der DB den Anschluss für die Unternehmen im Gebiet zur Verfügung stellen. Da die große Halle des AW erhalten bleibt (siehe oben) ist sogar denkbar, dass die Ladeeinrichtungen (Rampe, Freiladegleis) in die Halle verlegt werden und sich damit von den Ladetätigkeiten keine störenden Lärmimmissionen an der östlich liegenden Wohnbebauung ergeben. Das Zufahrtsgleis könnte zudem zur Bebauung hin mit wenig Aufwand abgeschirmt werden.

Am Industriestammgleis der Gemeinde Eching haben alle ehemaligen Nutzer bis auf ein Unternehmen den Gleisanschluss inzwischen aufgegeben. In Eching waren die Anschließer fast ausschließlich Großunternehmen. In diesen Unternehmen werden globale Entscheidungen getroffen, die oft keine Rücksicht auf den einzelnen Standort nehmen. Vielleicht sind mit der in Neuaubing geplanten Gewerbestruktur die Aussichten zu einer langfristigen Nutzung eines Anschlussgleises besser.

6.4.2 Errichtung eines so genannten Railports

Leistungen operierender Logistikunternehmen

Die heute operierenden Logistikunternehmen bieten komplexe Leistungen an. Ein wesentlicher Wettbewerbsvorteil der Logistikunternehmen gegenüber dem Betreiber des Schienennetzes mit seinem Güterverkehrsunternehmen ist das Leistungsportfolio dieser Firmen. Dort werden dem Kunden neben dem reinen Transport des Gefäßes auch andere Leistungen angeboten.

Neben dem Transport bietet das Logistikunternehmen noch weitere Leistungen an:

- Lagerbewirtschaftung
- JIT- und JIS-Systeme
- Montage und Vormontage
- Leergutsteuerung
- Retourenmanagement
- Versorgung und Entsorgung von Montagelinien

Railport

DB Schenker hat in den letzten Jahren versucht, ein neues Angebot auf dem Markt zu platzieren, um Kunden für den Gütertransport auf der Schiene zu gewinnen.

Unter dem Stichwort „Railport“ wurde ein neues Konzept entwickelt.

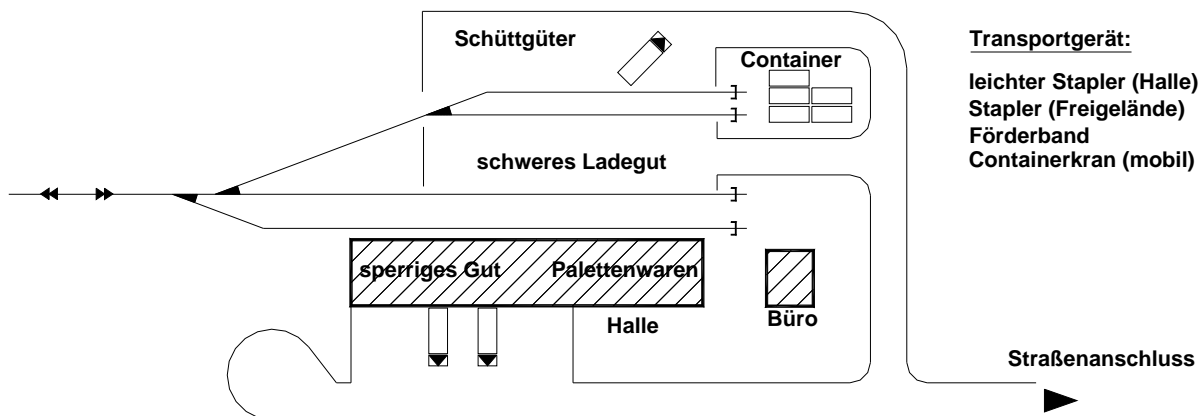


Abbildung 15: Railport, Systemskizze

Neben den Leistungen, die von der DB früher in den Güterbahnhöfen angeboten wurden, werden inzwischen in den Railports weitere Leistungen angeboten um Marktanteile zurückzugewinnen. Schienengüterverkehr ohne eigenen Gleisanschluss, das ist der Grundgedanke, der hinter den Railports der DB steckt.

Leistungen im Railport

- Zwischenlagerung
- Kommissionierung
- Bestandskontrolle
- Qualitätskontrolle
- Zollabwicklung
- Transportüberwachung
- Just-in-time-Lieferkonzepte

Es werden alle Umschlagsysteme im Railport angeboten die innerhalb der Transportkette notwendig sind wie Gabelstapler, Förderbänder und Ähnliches.

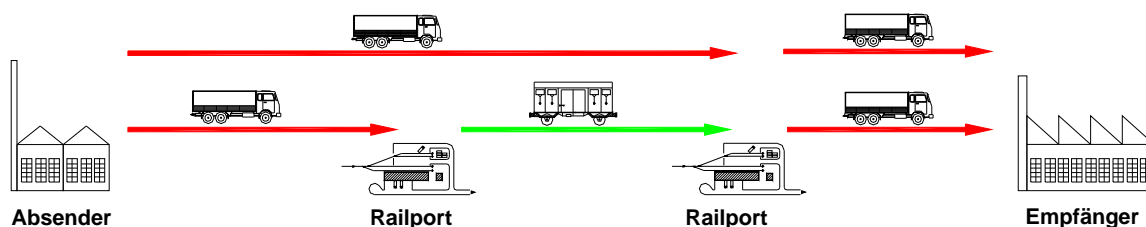


Abbildung 16: Railport Transportkette

Der Railport zielt dabei auch auf ein multimodales Leistungsangebot ab. Der Straßentransport ist ebenfalls in das System mit einbezogen, je nach Art des Gutes und Transportentfernung ist auch ein reiner Straßentransport zwischen den Railports denkbar.

In Bayern sind derzeit drei Railports in Betrieb.

- Gablingen bei Augsburg
- Nürnberg
- Regensburg

Insgesamt gibt es in Deutschland inzwischen über 25 Railports, das System soll auch länderübergreifend ausgebaut werden. In Gleiwitz in Polen wurde erst kürzlich ein Railport eröffnet.

In Nürnberg wird derzeit der vorhandene Railport im Zuge der Neuordnung des Südbahnhofgeländes errichtet. Die Anlage soll im März 2012 in Betrieb gehen.

Railport Standorte in München

Für München würde dieses Konzept sicher eine Chance bieten, Gütertransporte auf die Schiene zurückzuholen.

Mit der DB Netz AG wurde in einem Gespräche nach Flächen im Bereich der Bahnanlagen gesucht, auf denen eine solche Anlage errichtet werden könnte.

In München ist keine geeignete Fläche sofort verfügbar. Lediglich im Bereich zwischen dem Betriebswagenwerk Langwied und der Strecke nach Augsburg an der Bergsonstraße wäre eine Fläche vorhanden. Ob diese allerdings geeignet ist, wurde bislang noch nicht näher geprüft. Hier sollen aber weitere Gespräche geführt werden.

Außerhalb der Stadtgrenze ist denkbar, dass auf der Fläche des Bundeswehr-Flugplatzes Fürstenfeldbruck nach Aufgabe des Standortes eine Teilfläche für einen Railport genutzt wird. Der Flugplatz hat aktuell noch ein Anschlussgleis, das für den Railport genutzt werden könnte.

Die beiden geplanten GVZ Standorte (CLZ, GVZ-Ost) sind damit derzeit die einzigen Maßnahmen, die in absehbarer Zeit realisiert werden können.

7. Zusammenfassung

Es sollten mit der Untersuchung folgende Fragen beantwortet werden:

Wie viele Gleisanschlüsse (GA) gibt es 2010 in München und dem Umland, wie viele werden benutzt, wie viele GA sind in städtischer Hand?

| | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|----|
| Zahl der Anschlussgleise 2010 | im Stadtgebiet München | 28 |
| | im Umland ¹⁾ | 17 |
| | gesamt | 45 |
| davon Zahl der Anschlussgleise | mit regelmäßiger Bedienung | 38 |
| | derzeit ohne Bedienung | 7 |
| | in städtischer Hand ²⁾ | 8 |

1) mit dem Anschlussgleis der Gemeinde Geretsried sind noch zwei Nutzer erschlossen

2) städtische Betriebe bzw. Betriebe an denen die LHM Anteile hält

Welche Branchen / Betriebe nutzen Gleisanschlüsse?

Aufstellung der Anschlussgleise zu denen ein Eisenbahn-Anschlussvertrag mit der DB existiert nach Branchen sortiert.

| Art der Unternehmen | Aktive Anschlussgleise |
|---|------------------------|
| Herstellung, Vertrieb Technischer Gase | 3 |
| Handel mit Chemikalien | 4 |
| Tanklager | 3 |
| Energieerzeugung | 4 |
| Logistik | 4 |
| Recycling | 6 |
| Stahlhandel | 2 |
| Fahrzeugbau | 3 |
| Schienenfahrzeuge | 1 |
| Verkehrsunternehmen | 2 |
| Lebensmittel | 4 |
| Landwirtschaftliche Produkte, Lagerhaus | 1 |
| Nur Grundstücksverwaltung | 3 |
| Sonstiges | 5 |
| | 45 |

Tabelle 9: Anschlussgleise nach Branchen aufgliedert

Wie war die Situation im Jahr 2000?

| | | |
|-------------------------------|------------------------|----|
| Zahl der Anschlussgleise 2000 | im Stadtgebiet München | 85 |
| | im Umland | 26 |