

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg),
Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Optimierung des Ausbaus des Schienenengpasses Augsburg – München als Voraussetzung der Finanzierung durch den Bund

Seit Jahren steht der Ausbau des Schienennadelöhrs Augsburg – München, eine der meistbefahrenen Bahnlinien Deutschlands, an. Nach dem vom Bundesminister für Verkehr vorgelegten, geltenden Fünfjahresplan Schiene ist der viergleisige Ausbau zwischen Augsburg-Hauptbahnhof und Olching nun endlich für die nächsten Jahre vorgesehen. Er wird von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ausdrücklich begrüßt, sollte aber auch im Hinblick auf eine effiziente Finanzmittelverwendung möglichst optimiert erfolgen. Leider müssen Zweifel daran angemeldet werden, daß der Bund im Rahmen der ihm zustehenden Kompetenzen bei der Finanzierungsvereinbarung und über das Eisenbahn-Bundesamt ausreichend auf diese Finanzeffizienz hinwirkt.

Die zugrundeliegende Problematik soll durch folgenden Vorgang verdeutlicht werden: Innerhalb von einer Woche kam es im Januar und Februar 1998 zu zwei folgenreichen Störungen auf der bisher zweigleisigen Bahnstrecke. Einmal wurde die Strecke durch einen Gleisbruch bei Kissing, das andere Mal durch einen Oberleitungsschaden im Raum Mering blockiert. Die Folge waren nicht nur Verspätungen auf der Strecke Augsburg – München, sondern auch Folgeverspätungen im gesamten deutschen ICE-Verkehr und bei vielen davon abhängigen Zügen. Hunderttausende von Fahrgästen waren betroffen.

Wäre der geplante viergleisige Ausbau bereits realisiert gewesen, wären jedoch nach der bisher vorgesehenen Ausbaukonzeption die Auswirkungen der genannten Störungen nicht wesentlich geringer gewesen! Daraus ist zu folgern, daß die Finanzmittel, die der Bund investieren will, nicht effizient eingesetzt werden, so daß gegebenenfalls über die Finanzierungsvereinbarung als auch über das Eisenbahn-Bundesamt Nachbesserungen einzufordern sind.

Unverständlicherweise ist der viergleisige Ausbau so geplant, daß zwischen dem neuzulegenden Gleispaar für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (ICE) und dem bestehenden Gleispaar,

das zukünftig dem Güter- und Regionalverkehr dienen soll, auf der Strecke zwischen Augsburg-Hauptbahnhof und Olching keinerlei Überleitstellen (Weichenverbindungen) vorgesehen sind. Anhand der oben benannten Problematik erscheint die vorgesehene Ausbauplanung als kontraproduktiv; das Eisenbahn-Bundesamt hätte hiergegen längst einschreiten müssen. Denn wenn künftig, nach dem viergleisigen Ausbau der Strecke, zwischen Augsburg-Hauptbahnhof und Olching ein ICE steckenbleibt, droht in vielen Fällen die gleiche Streckenblockade wie heute beim zweigleisigen Betrieb. Im Interesse sowohl des Fernverkehrs als auch des Regional- und Güterverkehrs sollte der Bund daher als Eigentümer der Deutschen Bahn AG (DB AG) und als Hauptfinanzier des viergleisigen Ausbaus über seine Aufsichtsratsmitglieder dafür sorgen, daß der viergleisige Ausbau nach dem Prinzip des „Richtungsverkehrs“ erfolgt. Dabei werden – vergleichbar einer vierspurigen Autobahn – die Gleise so angeordnet und befahren, daß schnellere Züge auf den „Überholgleisen“ vorbeiziehen können.

Das derzeit vorgesehene Prinzip des „Linienverkehrs“ ermöglicht hingegen die erforderliche Flexibilität in keiner Weise; folgerichtig gibt es im Straßenverkehr auch kaum die Entsprechung, daß neben einer zweispurigen Schnellstraße eine weitere zweispurige Straße für den langsameren Verkehr verläuft.

Falls dennoch der viergleisige Ausbau nach dem Prinzip des Linienverkehrs erfolgen soll, sollten zumindest beide Linien bzw. alle vier nach Verkehrsarten getrennten Gleise mit genügend Überleitstellen (Weichen) und Gleiswechselbetrieb (Fahren entgegen der normalen Fahrtrichtung) verbunden werden, um die Strecke auch bei Störungen flexibel nutzen zu können.

Im Hinblick auf den Ausbau der Strecke Augsburg – München ist schließlich folgender Aspekt für die Infrastrukturausbauplanung zu beachten: Nach Fertigstellung der ICE-Strecke Nürnberg – München über Ingolstadt wird sich eine andere Verkehrsverteilung gegenüber heute ergeben. Die Strecke Augsburg – München wird vom ICE entlastet, jedoch zusätzlich Güterzüge aufnehmen müssen. Baut man nun nach dem Prinzip des Linienverkehrs gleichsam zwei Strecken – eine für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, eine für den Regional- und Güterverkehr – „nebeneinander“, werden beide Strecken tendenziell sehr ungleich belastet, und insbesondere für den Regional- und Nahverkehr drohen aufgrund der zunehmenden Belastung durch den Güterverkehr neue Engpässe. Das hier favorisierte Prinzip des Richtungsverkehrs erweist sich in dieser Hinsicht als zukunftssicherer, so daß der Bund im Rahmen der ihm zustehenden Kontrollfunktionen für einen dementsprechenden Infrastrukturausbau sorgen sollte.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung die grundsätzliche Problematik von „Richtungs-“ und „Linienverkehr“ im Hinblick auf die Infrastruktur des Schienenverkehrs bekannt, und liegen ihr Informationen darüber vor, nach welchen Prinzipien bestehende

- (bzw. schon geplante) viergleisige Schienenstrecken in Deutschland und angrenzenden Ländern ausgebaut sind (ausgebaut werden)?
2. In welcher Weise nimmt die Bundesregierung bei der Finanzierung der Investitionsmaßnahmen des Bedarfsplans Einfluß auf die Infrastrukturplanungen der DB AG, um dem „Wohl der Allgemeinheit . . . beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes“ (Artikel 87 e Abs. 4 GG) hinsichtlich der Kapazitäten im Schienennetz möglichst optimal Rechnung zu tragen?
 3. In welcher Weise werden die von der DB AG der Bundesregierung vorgeschlagenen Neu- und Ausbaumaßnahmen hinsichtlich der aufgezeigten Problematik überprüft, und inwiefern sind die Unabhängigkeit der prüfenden Instanz von der DB AG und der effiziente Finanzmitteleinsatz bei Schieneninfrastrukturinvestitionen sichergestellt?
 4. a) Ist der Bundesregierung die Forderung von Verkehrsplanern bekannt, zur Verbesserung der Infrastruktur und zur Erhöhung der Kapazitäten des Schienennetzes mehr Weichen einzubauen?
b) Ist der Bundesregierung bekannt, daß demgegenüber die DB AG seit Jahren Weichen abbaut, so daß die Störanfälligkeit im deutschen Schienennetz, insbesondere auch bei Nahverkehrs- und Stichstrecken, erheblich zugenommen hat?
c) Inwiefern unterliegt dieser Kapazitätsabbau, der teilweise die langfristige Rentabilität des Schienennetzes insgesamt gefährdet – also auch die vom Bund getätigten Infrastrukturinvestitionen – bislang der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes (insbesondere auch im Hinblick auf § 11 Abs. 1 Satz 1: „ . . . deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke . . . “)?
d) Stimmt die Bundesregierung der Ansicht zu, daß sich das Eisenbahn-Bundesamt künftig verstärkt dieser Problematik widmen sollte?
 5. Wie beurteilt die Bundesregierung den Einsatz von Telematik im Schienennetz, durch den die Kapazität erheblich gesteigert werden kann (u. a. auch durch „fliegende Überholungen“ zweier gleichzeitig fahrender Züge, die heute nur sehr selten praktiziert werden), und warum ist der Telematikeinsatz bislang auf sehr wenige Schienenstrecken beschränkt?
 6. Hat die Bundesregierung im Rahmen ihrer Möglichkeiten, also bei der Finanzierungsvereinbarung oder über das Eisenbahn-Bundesamt, versucht, die im Einführungstext aufgezeigte Problematik des beabsichtigten Ausbaus der Strecke Augsburg – München zu thematisieren, um so die Effizienz der von ihr getätigten Infrastrukturinvestition von immerhin 1,1 Mrd. DM – nach Fünfjahresplan Schiene 1,3 Mrd. DM – sicherzustellen?

7. a) Liegen der Bundesregierung über das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Aufsichtsbehörde Informationen vor, welche Mehrkosten, beispielsweise im Bereich von Bahnhöfen und Haltepunkten, gegebenenfalls durch den „Richtungsbetrieb“ entstehen, weil die Züge nicht mit Geschwindigkeiten über 200 km/h Bahnsteige passieren dürfen, und sind eventuell diese Mehrkosten entscheidend dafür, daß Eisenbahn-Bundesamt und Bundesregierung die Planungen eines „Linienverkehrs“ trotz seiner offenkundigen Nachteile akzeptieren?
- b) Wurde in diesem Zusammenhang zwecks finanzieller Rentabilität der vom Bund getätigten Infrastrukturinvestitionen der Kompromiß eines „Gleiswechselbetriebes“ auf allen vier Gleisen mit genügend Überleitstellen erwogen, da so wenigstens bei Störfällen die Nachteile des reinen „Linienverkehrs“ vermieden werden können?
- c) Reicht nach Ansicht der Bundesregierung ein Gleiswechselbetrieb innerhalb des jeweiligen „Linienbetriebes“ angesichts der zu erwartenden, hohen Zugbelastung aus (vgl. Äußerungen des Staatssekretärs im bayerischen Verkehrsministerium in der „Süddeutschen Zeitung“ vom 7. Mai 1998)?
8. a) Stimmt die Bundesregierung unserer Auffassung zu, daß der geplante Ausbau, für den laut Fünfjahresplan Schiene 1,3 Mrd. DM eingeplant sind, dafür sorgen muß, daß Störfälle wie die beschriebenen künftig nicht mehr zu negativen Auswirkungen für den gesamten Bahnverkehr in Süddeutschland führen dürfen, d. h. sorgt die Bundesregierung dafür, daß der effiziente Einsatz des genannten Finanzbeitrages für das Projekt sichergestellt ist?
- b) Wird die Bundesregierung nach Bekanntwerden dieser Problematik im Rahmen ihrer Kompetenzen auf einen optimierten Ausbau der Bahnstrecke Augsburg – München hinwirken?
9. Liegen der Bundesregierung oder dem Eisenbahn-Bundesamt zwecks Beurteilung des von der DB AG geplanten Ausbaus der Strecke Augsburg – München Zahlen vor, wie sich die für den Ausbau der Infrastruktur relevanten Zugzahlen, getrennt nach
- Hochgeschwindigkeits- bzw. Fernverkehr,
 - Regional- und Nahverkehr und
 - Güterverkehr,
- nach Eröffnung der Neu- und Ausbaustrecke über Ingolstadt verändern werden, und welche Auswirkungen haben diese Zahlen auf die Beurteilung der Effizienz des Projektes im Hinblick auf einen „Richtungs-“ oder „Linienverkehr“?

10. In welcher Weise ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Einsatz von Telematik bei der Schienenstrecke zwischen Augsburg und München geplant, und welcher Teil der vom Bund aufgebrauchten Investitionsmittel ist dafür vorgesehen?

Bonn, den 7. Mai 1998

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Gila Altmann (Aurich)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

