

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**– Drucksache 13/10699 –**

**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.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25. Mai 1998 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

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 zukunftsicherer, so daß der Bund im Rahmen der ihm zustehenden Kontrollfunktionen für einen dementsprechenden Infrastrukturausbau sorgen sollte.

## Vorbemerkung

Mit Inkrafttreten der Bahnreform im Jahre 1994 ist die Deutsche Bahn AG (DB AG) als privatrechtlich organisiertes Unternehmen Eigentümer und Betreiber der Schieneninfrastruktur der früheren Deutschen Bundesbahn und der früheren Deutschen Reichsbahn geworden. Die in Artikel 87 e Abs. 4 des Grundgesetzes festgelegte Verantwortung des Bundes für die Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes wird durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) sowie durch § 22 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) konkretisiert. Danach finanziert der Bund Investitionen in die Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes. Vorgabe hierfür ist insbesondere der Bedarfsplan Schiene (Anlage zu § 1 BSchwAG). Für die Realisierung von Neu- und Ausbauvorhaben nach dem Bedarfsplan Schiene schließen Bund und DB AG Finanzierungsvereinbarungen ab, in denen die Maßnahme sowie die vom Bund zu erstattenden Kosten vereinbart werden. Dabei ist für den Bund Maßstab, daß die Investitionsvorhaben unter Berücksichtigung eines möglichst wirtschaftlichen Mitteleinsatzes so realisiert werden, daß sie die dem Bedarfsplan Schiene für die einzelnen Vorhaben zugrundeliegenden Leistungsparameter im Hinblick auf Streckenkapazität und Streckengeschwindigkeit erfüllen. Verschiedene Möglichkeiten zur Erfüllung dieser Vorgaben werden im Rahmen der Planungsbegleitung zwischen Eisenbahn-Bundesamt als ausführende Behörde des Bundes und DB AG abge-

stimmt. Die Bahnreform verbietet es aber, der DB AG von staatlicher Seite betriebliche Detailkonzeptionen vorzugeben, die die DB AG aus unternehmerischer Sicht ablehnt.

Im übrigen trifft es nicht zu, daß sich durch einen Richtungsbetrieb generell Kapazitätsgewinne erzielen lassen.

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) vierspurige Schienenstrecken in Deutschland und angrenzenden Ländern ausgebaut sind (ausgebaut werden)?

Der Bundesregierung ist der Unterschied von Richtungs- und Linienbetrieb bekannt. Ob für bestimmte Schienenstrecken Richtungs- oder Linienbetrieb günstiger ist, hängt von den jeweiligen Infrastrukturerfordernissen und Betriebskonzeptionen ab. Soweit anhand der Eisenbahn-Streckenkarte abschätzbar, überwiegt bei den bestehenden Parallelstrecken in Deutschland der Linienbetrieb. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

- a) Wie bei jeder Betriebsanlage, muß die Dimensionierung der Eisenbahn-Infrastruktur nach dem Grundsatz „So viel wie nötig, so wirtschaftlich wie möglich“ erfolgen. Da die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastruktur durch die Trassen-nutzungsentgelte finanzieren, liegt eine wirtschaftliche Dimensionierung auch in deren Interesse. Weiterhin ist zu berücksichtigen, daß Weichen – auch unter Berücksichtigung der ebenfalls erforderlichen Steuerungseinrichtungen und der zusätzlichen Oberleitungen – eine potentielle Störungsquelle darstellen. Eine Erhöhung der Streckenkapazität ist allein mit zusätzlichen Weichen nicht verbunden. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.
- b) Nach eigenen Angaben hat die DB AG im Zusammenhang mit der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Schienennetzes u. a. im Rahmen von Anpassungen auch Weichen ausgebaut bzw. bei Neuplanungen nicht mehr so zahlreich vorgesehen, wobei hiervon die Bereiche des reinen Nahverkehrs kaum betroffen sind. Dabei gehen jeder Infrastrukturanpassung eingehende betriebliche Untersuchungen voraus, bei denen auch der erreichte Stand der Technik bei den Triebfahrzeugen, bei den Stellwerken und anderen Komponenten einbezogen wird. Die in den letzten Jahren aufgetretene, aber bereits weitgehend zurückgedrängte Verspätungshäufigkeit ist insbesondere auch auf die große Investitionstätigkeit mit zahlreichen Baustellen im Schienennetz zurückzuführen. Mit der fortschreitenden Modernisierung der Infrastruktur wird sich die Verspätung der Züge also weiter verringern.
- c) und d) Hinsichtlich der Maßnahmen der DB AG zur wirtschaftlichen Dimensionierung der Infrastruktur in den Bahnhöfen wird auf die Antworten zu Frage 22 in Drucksache 13/2569, zu Frage 6 in Drucksache 13/3921, zu Frage 9c) in Drucksache 13/4777 und zu Frage 3h) in Drucksache 13/5369 sowie auf die Vorbemerkung verwiesen.

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 Schienestrecken beschränkt?

Bereits heute wird Telematik zur Betriebsführung im Eisenbahnnetz in vielen Fällen verwendet, z. B. durch rechnerunterstützte Disposition des Zugbetriebes auf den stark belasteten Hauptabfuhrstrecken. Die Bundesregierung begrüßt den Einsatz innovativer Technologien, um auf die Weise Qualität oder Kapazität des Schienennetzes zu erhöhen. Derartige Investitionsmaßnahmen – wie z. B. der Einsatz von CIR-ELKE (Computer-Integrated-Railroading, Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz) – werden mit Bundesmitteln finanziert.

Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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)?
- a) Die Entscheidung zum Linienbetrieb wurde im Jahr 1992 von der DB AG anhand einer Kostenschätzung getroffen. Die investiven Mehrkosten bei Richtungsbetrieb wurden mit ca. 23 Mio. DM ermittelt. Bei der Realisierung des Richtungsbetriebes bestehen weitere finanzielle Unwägbarkeiten, insbesondere durch vermehrte Bauzustände, weil die Gleise neu geordnet werden müssen. Der Linienbetrieb ermöglicht den Bau der zusätzlichen Gleise unter weitgehender Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes auf der vorhandenen Strecke.
- b) und c) Die auf den beiden Strecken vorgesehenen Gleiswechselverbindungen reichen nach Angaben der DB AG für die Abwicklung des Zugverkehrs in Störfällen aus. Die Anzahl der Gleiswechselverbindungen wurde unter den Vorgaben eines wirtschaftlichen Einsatzes von Investitionsmitteln und geringstmöglicher Vorhaltungskosten geplant. Verbindungen zwischen den Strecken außerhalb der großen Knoten wurden zunächst nur optional vorgesehen. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.
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?

Es ist Aufgabe der DB AG als Betreiber der Schieneninfrastruktur, daß Auftreten von Störungen mit geeigneten Maßnahmen zu verhindern und negative Auswirkungen zu minimieren. Bei zwei parallelen Strecken besteht die Möglichkeit, bei Ausfall eines Streckengleises die Züge auf die andere Strecke umzuleiten. Der Kapazitätsverlust ist weitaus geringer als beim Ausfall eines Streckengleises auf der vorhandenen zweigleisigen Strecke, bei dem das verbleibende Gleis die Züge beider Richtungen aufnehmen muß. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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“?

Alle Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege sind durch prognostizierte Zugzahlen unter Berücksichtigung des angestrebten Netzausbaus belegt, so auch die Ausbaustrecke Augsburg – München. Die Leistungsfähigkeit einschließlich der notwendigen Zuschläge berücksichtigt die nach der Prognose zu erwartenden Zugzahlen: im Fernverkehr 88 Züge pro Tag und Richtung, im Güterverkehr 146 Züge pro Tag und Richtung und im Nahverkehr abgestuft von Augsburg Hbf. bis Augsburg-Hochzoll 67 Züge pro Tag und Richtung, dann bis Mehring 42 Züge pro Tag und Richtung und bis Olching/München 24 Züge pro Tag und Richtung. Für die Beurteilung der Vorteilhaftigkeit eines Richtungs- oder Linienbetriebes sind diese Zahlen nur bedingt relevant. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

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 aufgebrachten Investitionsmittel ist dafür vorgesehen?

Auf der Schienenstrecke zwischen Augsburg und München kommt konventionelle Signaltechnik (LZB, ESTW) zum Einsatz. Der Anteil der Bundesmittel hierfür liegt bei 10 Prozent des Gesamtinvestitionsvolumens.



