

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Margarete Bause, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Knoten München und der Zulaufstrecken des Brennerbasistunnels

Als Drehscheibe für den internationalen Fernverkehr und Schienengüterverkehr in Richtung Italien und Südosteuropa nimmt der Eisenbahnknoten München eine herausragende Rolle ein. Gleichzeitig kann der Ausbau eines attraktiven Nahverkehrsangebots auf Schiene im Verdichtungsraum München mit der unverändert dynamischen Bevölkerungsentwicklung kaum Schritt halten. Für die Organisation der Verkehrswende, mit dem Aufbau des Deutschland-Takts und der Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene, ist der massive Kapazitätsausbau in Großknoten wie München eine grundlegende Bedingung.

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege sieht im Eisenbahnknoten München verschiedene Infrastrukturmaßnahmen zur Steigerung der Kapazität und der Betriebsqualität vor. Dazu zählt der Ausbau des Münchner Nordrings zwischen München-Johanneskirchen, München-Daglfing und München-Trudering, wodurch der Münchner Südring vom Güterverkehr entlastet werden kann. Die ebenfalls geplante höhenfreie Daglfinger Kurve schafft eine direkte Verbindung zwischen der Strecke in Richtung München-Riem und Mühldorf an den Münchner Nordring.

Für langlaufende internationale Güterzüge, die bisher den Knoten München in Nord-Süd-Richtung durchfahren, fehlt nach Auffassung der Fragesteller eine leistungsfähige Ostumfahrung. Zwischen dem sogenannten Ostkorridor (Uelzen–Magdeburg–Leipzig–Hof–Regensburg) und dem Brennernordzulauf sieht die Investitionsplanung für die Bundesschienenwege östlich von München bisher keine durchgehende Verbindung vor. Die Fragesteller halten im Zusammenhang mit der laufenden Planung des Brennernordzulaufs eine entsprechende Ergänzung und Variantenuntersuchung für wichtig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen zur Lösung der Transitprobleme auf der Brennerachse, die die Bundesregierung mit Vertretern der Republik Österreich auf den „Brenner-Gipfeln“ verabredet hat, befinden sich derzeit in der Umsetzung?
2. Welche Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs und der Verkehrsverlagerung auf die Schiene hat die Bundesregierung als Ergebnis der „Brenner-Gipfel“ auf den Weg gebracht, wie ist der Stand der Umsetzung, und welche Maßnahmen befinden sich in Vorbereitung?

3. Welchen Planungsstand hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) bei den Ausbauvorhaben im Verlauf des Münchner Nordrings, also dem viergleisigen Ausbau zwischen München-Daglfing und München-Johanneskirchen, der Daglfinger Kurve, dem zweigleisigen Ausbau München-Daglfing – München-Trudering sowie der Truderinger Kurve mittlerweile erreicht, und bis wann soll die jeweils anschließende Leistungsphase im Planungsprozess eingeleitet und abgeschlossen werden (bitte erreichten Planungsstand für alle genannten Teilprojekte und Zeitplan für die nächste Leistungsphase angeben)?
4. Welche Ist-Zahlen ergeben sich bei der Verkehrsbelastung des Münchner Nordrings derzeit (bitte Zugzahlen für die Jahre 2017, 2018 und 2019 differenziert nach Schienenpersonennahverkehr –SPNV – und Schienengüterverkehr – SGV – angeben)?
5. Welche Zugzahlenprognose liegt den in Frage 1 genannten Ausbauvorhaben für das Prognosejahr 2030 zugrunde (bitte Werte der Verkehrsprognose 2030 differenziert nach SPNV und SGV abschnittsweise angeben)?
6. Wie viele Güterzüge, die den Eisenbahnknoten München über die Strecken 5503/5581, 5500 und 5501 erreichen, durchfahren den Knoten München in Nord-Süd-Richtung und fahren weiter über die Strecken 5510 und 5702, ohne das eine Behandlung bzw. Auflösung im Knoten München erfolgt (bitte Zugzahlen für 2017, 2018 und 2019 angeben)?
7. Wie hoch war der Anteil dieser Güterzüge (Ziel oder Quelle nicht im Knoten München, keine Behandlung oder Auflösung im Knoten München) auf der der Strecke München–Rosenheim–Kiefersfelden (VzG-Streckenummer [VzG = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten] 5510 und 5702) in den Jahren 2017, 2018 und 2019?
8. Welches Gesamtkonzept verfolgt die Bundesregierung für die Weiterführung des Güterverkehrs über die Brennerachse nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels und der Unterinntalbahn nach Norden?
9. Welchen Planungsstand hat die DB Netz AG bei der Ausbaustrecke (ABS) Regensburg – Mühldorf erreicht, und bis wann sollen die Planungsleistungen der Leistungsphase 1 und 2 jeweils abgeschlossen werden (bitte nach besagten Leistungsphasen differenzieren)?
10. In welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen der ABS Regensburg–Mühldorf sind bereits heute Überholgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 740 Metern vorhanden?
11. In welchen Bahnhöfen und Betriebsstellen der ABS Regensburg–Mühldorf sollen im Zuge des geplanten Ausbaus Überholgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 740 Metern neu geschaffen werden (bitte genaue Bezeichnung der Betriebsstelle angeben)?
12. Sind auf der eingleisigen Strecke Landshut–Mühldorf längere zweigleisige Begegnungsabschnitte vorgesehen, und wenn ja, in welchen Abschnitten (bitte genaue Lage und Länge der Zweigleisigkeit angeben)?
13. Welche Zugzahlenprognose liegt der ABS Regensburg–Landshut–Mühldorf zugrunde (bitte Werte der Verkehrsprognose 2030 differenziert nach Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr abschnittsweise angeben)?
14. Ist für den Ausbau des Streckenabschnitts Regensburg–Obertraubling mittlerweile eine Entscheidung getroffen worden, ob ein drei- oder viergleisiger Ausbau notwendig ist?

15. Werden im Fall eines zunächst dreigleisigen Ausbaus Vorleistungen (z. B. bei der Dimensionierung von Brückenbauwerken) für einen späteren viergleisigen Ausbau vorgesehen, um später schneller und ohne langandauernde Betriebsbeschränkungen die Kapazität durch den Bau eines vierten Gleises zu erhöhen?

Wenn nein, warum nicht?

16. Plant die Bundesregierung die Aufnahme des Streckenabschnitts Mühl-dorf–Rosenheim in das Elektrifizierungsprogramm des Bundes (Säule/ Programm „Elektrische Güterbahnen“)?
17. Wenn ja, welche weiteren Investitionen sind in den Ausbau der Infrastruk-tur der Strecke Mühl-dorf–Rosenheim neben der Streckenelektrifizierung geplant?
18. Hat die Bundesregierung ihre Einschätzung bzw. Bewertung des Verkehrs-wertes der ABS Regensburg–Mühl-dorf, der nach Ansicht der Fragesteller weitaus größer ausfallen würde, wenn man die Elektrifizierung von Mühl-dorf bis Rosenheim verlängern würde, seit Beantwortung der Kleinen An-frage auf Bundestagsdrucksache 19/6546 geändert?
- Wenn ja, warum, bzw. auf welcher Grundlage?
19. Wird die Bundesregierung im Zuge der Vertiefung der Planung des Bren-nernordzulaufs eine Variante untersuchen, die eine Verbindung zwischen dem Ostkorridor und dem Brennernordzulauf als östliche Umfahrung des Eisenbahnknotens München herstellt?
- Wenn nein, warum nicht?
20. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Umschlagkapazi-täten im Kombinierten Verkehr (KV) in Bayern seit 2010 entwickelt (bitte KV-Umschlagkapazitäten für 2010, 2015 und 2020 je Standort angeben)?
21. An welchen Standorten in Bayern sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2010 KV-Terminals neu entstanden (bitte Inbetriebnahmeterrin und Umschlagkapazität angeben)?
22. An welchen Standorten in Bayern befinden sich neue KV-Terminals oder Erweiterungen bestehender Anlagen in Planung (bitte genaue Bezeichnung der Anlage unter Angabe der Umschlagkapazität angeben)?
23. Wie hat sich die Zahl der Gleisanschlüsse in Bayern seit 2010 entwickelt?
24. Wie viele neue Gleisanschlüsse sind in Bayern seit 2010 entstanden bzw. reaktiviert worden (bitte möglichst genaue Lage im Netz angeben und nach Neubau und Reaktivierung unterscheiden)?
25. Wie viele Gleisanschlüsse wurden in Bayern seit 2010 über die Gleisan-schlussförderung des Bundes gefördert (bitte für jedes Jahr angeben, nach Branchen differenzieren und die durchschnittlich über den jeweiligen Gleisanschluss jährlich abgewickelte Transportmenge angeben)?
26. Wie viele Anträge zur Förderung von neuen oder zu reaktivierenden Gleis-anschlüssen liegen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für Bayern derzeit vor, und für wie viele neue bzw. zu reaktivierende Gleisanschlüsse hat das EBA im Jahr 2020 bereits einen Förderbescheid erteilt (bitte genaue Lage im Netz und die Branche sowie die anvisierte jährliche Transportmenge angeben)?

27. Welche weiteren neuen Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr sind seit 2010 in Bayern entstanden (z. B. RailPorts)?

Berlin, den 30. Juni 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion