

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Margarete Bause, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/20859 –**

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Knoten München und der Zulaufstrecken des Brennerbasistunnels

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?
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)?

Die Fragen 1, 2 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die internationale Task Force Rollende Landstraße, die im Rahmen des ersten Brenner-Gipfels im Jahr 2018 eingesetzt und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geleitet wurde, hat konkrete Maßnahmen zur Wiedereinführung der Rollenden Landstraße (RoLa) auf der Strecke zwischen Regensburg und Wörgl und damit eine Verlängerung der RoLa auf der Brennerachse geprüft. Im Ergebnis stellte die Task Force jedoch eine deutlich fehlende Wirtschaftlichkeit für die geprüfte Strecke fest, obwohl zusätzliche staatliche Betriebszuschüsse in EU-rechtlich zulässiger Höhe unterstellt wurden. Die RoLa-Verbindung zwischen Regensburg und Wörgl wurde daher nicht reaktiviert.

Im Juli 2019 wurde vom BMVI mit Vertretern aus Österreich, Bayern und Tirol ein „10-Punkte-Plan“ zur Entlastung der Bevölkerung am Brennerkorridor vom gewerblichen Schwerlastverkehr vereinbart. Entsprechend den Festlegungen hat das BMVI hinsichtlich der beihilferechtlichen Genehmigung der Erhöhung seiner Fördermittel für die RoLa auf der Brennerachse im Zeitraum 2018 bis 2022 Österreich bei der Europäischen Kommission unterstützt.

Des Weiteren fördert der Bund über die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen die Schaffung von Umschlagkapazitäten für 52.600 zusätzliche Ladeeinheiten (LE) im Terminal der Bayernhafen GmbH & Co. KG Regensburg.

Im Bereich der Neu- und Ausbaumaßnahmen nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege befinden sich derzeit folgende Aus- und Neubauten in Planung:

- Augsburg:
Neubau im GVZ Augsburg, Kapazität der 1. Baustufe rund 65 Tausend Ladeeinheiten (TLE)
- Landshut:
Ausbau des bestehenden Terminals für zusätzliche 10 TLE
- München:
Neubau im Bereich München-Riem, Kapazität der 1. Baustufe rund 160 TLE
- Regensburg:
Neubau im Bereich Burgweinting, Kapazität rund 270 TLE

Für den schienenseitigen Brennernordzulauf läuft derzeit das Trassenfindungsverfahren, die Ausrüstung der Bestandsstrecke München – Rosenheim – Kie-

fersfelden mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS befindet sich in der Planung.

Eine weitere Maßnahme besteht in der Entwicklung eines intelligenten Lkw-Leitsystems. Es wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Entwicklung verschiedener Maßnahmen befasst, um die verkehrlichen Auswirkungen des alpenquerenden Lkw-Transitverkehrs auf ein Minimum zu reduzieren und gleichzeitig die Verkehrs- und Versorgungssicherheit in Tirol zu gewährleisten. Dabei wurde auch eine Zuleitung zu den Bahnverladestellen berücksichtigt. Die Maßnahmen werden derzeit sukzessive umgesetzt. Im Vordergrund stehen kurzfristige Verbesserungen der Information von Fahrern über verkehrsbeschränkende Maßnahmen und hiermit in Zusammenhang stehenden Wartezeiten.

3. Welchen Planungsstand hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) bei den Ausbauprojekten 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)?

Das Vorhaben des viergleisigen Ausbaus zwischen München-Daglfing und München-Johanneskirchen befindet sich in der Vorplanung. Diese Planungsphase erfolgt in zwei Stufen. Die 1. Stufe (Grobvariantenuntersuchung) wurde im Mai 2020 abgeschlossen. Drei Varianten für den Ausbau des Streckenabschnitts (ebenerdiger Ausbau, Ausbau im Trog, Ausbau im Tunnel) einschließlich der drei betroffenen S-Bahnstationen wurden grob ausgeplant. In der 2. Stufe der Vorplanung (Feinvariantenuntersuchung) wird die Vorzugvariante des Bundes, der ebenerdige Ausbau, und ggf. zusätzlich – sofern durch die Landeshauptstadt München die Finanzierung der Planung sichergestellt wird – auch die Tunnelvariante weiter ausgeplant.

Bei den Streckenneu- und Ausbauprojekten der Daglfinger und Truderinger Kurve inkl. des zweigleisigen Ausbaus zwischen München-Daglfing und München-Trudering prüft die DB Netz AG unterschiedliche Varianten im Rahmen der Vorplanung. Das Ergebnis der Variantenuntersuchung wird im dritten Quartal 2020 erwartet. Die Entwurfsplanung soll Ende 2021 abgeschlossen sein. Bis Anfang 2022 sollen die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht werden.

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)?

Die Verkehrsbelastung des Münchner Nordrings lag nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) für die Jahre 2017 bis 2019 für Richtung und Gegenrichtung hinsichtlich des Schienenpersonennahverkehrs bei null. Das Güterverkehrsaufkommen entwickelte sich von 2017 mit 74 Zügen über 2018 mit 85 Zügen auf 87 Züge im Jahr 2019.

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)?

In den Genehmigungsverfahren sind für alle Projekte der DB Netz AG die Prognosen des dann jeweils gültigen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zugrunde zu legen. Prognosezahlen werden im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung von den Experten des Bundes turnusmäßig zur Aufrechterhaltung der Prognosegüte überprüft, mit der Entwicklung der zurückliegenden Jahre abgeglichen und wenn erforderlich, aufgrund aktueller Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben. Die Vorhabenträgerin wird auf der Grundlage der dann gültigen Verkehrsprognose ihr Betriebsprogramm für die Planfeststellungsverfahren der ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A erstellen.

Parallel hierzu wird in einem laufenden Prozess zwischen Österreich, Italien und Deutschland im Rahmen der BrennerCorridorPlatform (BCP) die Dimensionierung der Zugzahlen harmonisiert. Hintergrund der Dimensionierung ist eine einheitliche Kapazität der Brennerachse in Italien, Österreich und Deutschland. Der Bemessungsfall der Dimensionierung wurde von der BCP auf 400 Zügen pro Tag festgelegt; dieser enthält keine Differenzierung nach Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr bzw. Schienengüterverkehr.

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)?

Die Anzahl der Güterzüge, die über die Strecken 5503/5581, 5500, 5501, 5510, 5702 den Münchner Knoten ohne Behandlung/Auflösung durchfahren, beliefen sich nach Auskunft der DB AG im Jahr 2017 auf 13.240 Güterzüge, im Jahr 2018 auf 13.004 Güterzüge und im Jahr 2019 auf 14.858 Güterzüge.

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?

Der Anteil an Güterzügen, die den Münchner Knoten ohne Behandlung/Auflösung über die Strecken 5510 und 5702 durchfahren, betrug nach Auskunft der DB AG im Jahr 2017 40,18 Prozent, im Jahr 2018 40,14 Prozent und im Jahr 2019 43,95 Prozent.

8. Welches Gesamtkonzept verfolgt die Bundesregierung für die Weiterführung des Güterverkehrs über die Brennerachse nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels und der Unterinntalbahn nach Norden?

Die Führung der über den Knoten München hinauslaufenden Züge soll gleichermaßen über die ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A sowie über die ABS (München –) Mühldorf – Freilassing in Verbindung mit der ABS Regensburg – Mühldorf und dem Ostkorridor erfolgen.

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)?
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)?

Die Fragen 9, 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt ABS Regensburg – Mühldorf wurde in zwei Bauabschnitte aufgeteilt:

- Bauabschnitt Nord: Obertraubling – Landshut (Blockverdichtung)
- Bauabschnitt Süd: Landshut – Mühldorf (a) (Elektrifizierung)

Die Planungsleistung der Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) ist für beide Bauabschnitte bis 09/2021 vorgesehen. Hierzu wird als erster Schritt in der Grundlagenermittlung aktuell die Verkehrliche Aufgabenstellung erarbeitet. Das entsprechende Betriebsprogramm liegt noch nicht vor. Die Leistungsphase 2 (Vorplanung) ist derzeit für den Bauabschnitt Nord von 10/2021 bis 02/2023 und für den Bauabschnitt Süd von 10/2021 bis 04/2024 geplant.

Zum Ausbau von Überholgleisen zur Aufnahme von 740 m langen Güterzügen im Rahmen dieses Projektes und möglicher zweigleisiger Begegnungsabschnitte kann erst nach der Vorplanung eine Aussage getroffen werden. Davon unabhängig wird im Bedarfsplanprojekt „Überholgleise für 740 m-Züge“ im Bahnhof Regensburg ein Überholgleis für die Aufnahme von 740 m langen Güterzügen hergestellt.

10. In welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen der ABS Regensburg–Mühldorf sind bereits heute Überholgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 740 Metern vorhanden?

In keinen.

13. Welche Zugzahlenprognose liegt der ABS Regensburg–Landshut–Mühldorf zugrunde (bitte Werte der Verkehrsprognose 2030 differenziert nach Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr abschnittsweise angeben)?

Grundlage für die Planungen der ABS Regensburg – Landshut – Mühldorf sind die im Rahmen des BVWP 2030 umgelegten Zugzahlen (Betriebsprogramm der DB Netz AG) des Prognosehorizontes 2030. Die täglichen Zugzahlen für den Prognosehorizont 2030 nach Auskunft der DB Netz AG sind für die einzelnen Streckenabschnitte folgender Tabelle zu entnehmen:

Abschnitt	SPFV	SPNV	SGV
Obertraubling – Landshut	36	78	42
Landshut – Neumarkt	0	38	12
Neumarkt – Mühldorf	0	74	14

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?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In dem am 30. Juni 2020 vorgestellten 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt wurde ein viergleisiger Ausbau zwischen Regensburg und Obertraubling fahrplanbasiert abgeleitet. Derzeit ist der Planfall Deutschlandtakt nach wie vor im potenziellen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege eingeordnet. Zum Aufstieg in den vordringlichen Bedarf bedarf es zunächst einer volkswirtschaftlichen Bewertung nach der geltenden Methodik des BVWP. Diese wird derzeit in Abstimmung mit den Ländern und Aufgabenträgern vorbereitet.

Unabhängig davon sind für im vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans zum Ausbau der Bundesschienenwege enthaltenen Vorhaben ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd) bzw. ABS Nürnberg – Passau im Zuge der bereits laufenden Planung aktuelle verkehrliche Anforderungen zu berücksichtigen. Daraus abgeleitet wird von der DB Netz AG ein Spurplan entwickelt, der z. B. zusätzliche Fahrmöglichkeiten, Gleisverbindungen und z.T. höhenfreie Kreuzungsmöglichkeiten (Überwerfungsbauwerke) enthält, um den nun höheren Anforderungen gerecht zu werden. Es wurde mit der DB Netz AG vereinbart, den Planungsbereich auf den Abschnitt Regensburg-Prüfening – Obertraubling auszuweiten, um eine ganzheitliche Betrachtung der Infrastrukturanforderungen im Bereich Regensburg zu erreichen. Ob dies im Ergebnis die bereits viergleisige Realisierung unabhängig von den Anforderungen des Deutschlandtaktes bedeutet, bleibt abzuwarten.

16. Plant die Bundesregierung die Aufnahme des Streckenabschnitts Mühldorf–Rosenheim in das Elektrifizierungsprogramm des Bundes (Säule/Programm „Elektrische Güterbahnen“)?
17. Wenn ja, welche weiteren Investitionen sind in den Ausbau der Infrastruktur der Strecke Mühldorf–Rosenheim neben der Streckenelektrifizierung geplant?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorschläge zum Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“, zu denen auch die Strecke Mühldorf – Rosenheim zählt, befinden sich in der Endphase der Prüfung durch das BMVI. Im Anschluss wird unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel eine Auswahl und Priorisierung der Vor-

haben vorgenommen. Die Ergebnisse der Untersuchung und die Projektreihung sollen im Anschluss veröffentlicht werden. Das Programm dient ausschließlich der Förderung von Elektrifizierungsmaßnahmen.

18. Hat die Bundesregierung ihre Einschätzung bzw. Bewertung des Verkehrswertes der ABS Regensburg–Mühldorf, der nach Ansicht der Fragesteller weitaus größer ausfallen würde, wenn man die Elektrifizierung von Mühldorf bis Rosenheim verlängern würde, seit Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6546 geändert?

Wenn ja, warum, bzw. auf welcher Grundlage?

Nein.

19. Wird die Bundesregierung im Zuge der Vertiefung der Planung des Brennergordzulaufs eine Variante untersuchen, die eine Verbindung zwischen dem Ostkorridor und dem Brennergordzulauf als östliche Umfahrung des Eisenbahnknotens München herstellt?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

20. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Umschlagkapazitäten im Kombinierten Verkehr (KV) in Bayern seit 2010 entwickelt (bitte KV-Umschlagkapazitäten für 2010, 2015 und 2020 je Standort angeben)?

Standort	2010	2015	2020	Bemerkung
München	210.000 Ladeeinheiten (LE)	310.000 LE	330.000 LE	– Inbetriebnahme (IBN) 3. Modul im Jahr 2011 – IBN Depotfläche 2015 – Kranersatz 2019
Landshut	70.000 LE	70.000 LE	70.000 LE	
Regensburg	100.000 LE	100.000 LE	100.000 LE	
Augsburg Oberhausen	30.000 LE	30.000 LE	30.000 LE	
Nürnberg (Tricon)	320.000 LE	320.000 LE	320.000 LE	DB-Beteiligung
Burghausen		40.000 LE	80.000 LE	DB-Beteiligung

Quelle: DB AG

21. An welchen Standorten in Bayern sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2010 KV-Terminals neu entstanden (bitte Inbetriebnahmeterrn und Umschlagkapazität angeben)?

Im Bereich der DB-Terminals (inkl. Beteiligungen) ist das Terminal Burghausen 2015 in Betrieb genommen. Zu Terminals, die durch Dritte betrieben werden, liegen keine Angaben vor.

23. Wie hat sich die Zahl der Gleisanschlüsse in Bayern seit 2010 entwickelt?

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl	408	400	394	389	386	383	380	373	367	365	365

Quelle: DB AG

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)?

Nach Auskunft der DB AG entstanden neue Gleisanschlüsse durch Neubau, Reaktivierung sowie Übernahme bestehender Gleisinfrastruktur von der DB Netz AG zum Weiterbetrieb als Gleisanschluss:

Vertragsbeginn	Betriebsstelle	Strecke	Anschließer
Neubau			
22. Januar 2015	Kempten (Allgäu) Hbf	5362	Amprion GmbH
02. Juni 2014	Burghausen	5725	RegioInvest Inn-Salzach GmbH
04. September 2017	Wallersdorf	5634	Imperial Automotive Logistics GmbH
von DB Netz AG übernommen:			
01. Januar 2012	Rain	5381	AGRO Donau-Ries GmbH
01. Januar 2013	Schweinfurt Hbf	5102	Translog GmbH
01. Januar 2013	Augsburg Hbf	5304	FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH
01. Januar 2013	Landshut (Bay) Hbf	5500	Bayerischer Localbahnverein e.V.
01. Januar 2014	Nürnberg Rbf	5962	ARS Altmann AG
01. Januar 2018	Regensburg Hbf	5850	Siemens Mobility GmbH
14. Januar 2020	Bayrischzell	5621	Bayerische Oberlandbahn GmbH
Reaktivierung:			
01. September 2014	Rain	5381	Südzucker AG Mannheim/Ochsenfurt, Werk Rain
01. Januar 2015	Amberg Stöllger	5062	Amberger Kaolinwerke Eduard Kick GmbH

25. Wie viele Gleisanschlüsse wurden in Bayern seit 2010 über die Gleisanschlussförderung 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 Gleisanschlüssen 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)?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Jahr	Bescheide	Mineralöl	Chemie	Schrott	Stahl	Holz	Logistik	Agrar	Baustoffe
2010	1						Obernburg		
2011	0								
2012	2				Schweinfurt		Steinbach am Wald		
2013	2	Kiefersfelden; Vilshofen							
2014	1			Regensburg					
2015	2			Nürnberg			Deggendorf		
2016	0								
2017	2		Gablingen					Großmehring	
2018	3		Gersthofen				Nürnberg		Aschaffenburg
2019	2					Hengersberg	Neutraubling		

Für die Förderung wurden auf der Grundlage der von den Fördernehmern prognostizierten Mengen für diese 15 Gleisanschlüsse jährlich zusammen 867.300 Tonnen Fracht und 300,33 Mio. Tonnenkilometer zugrunde gelegt. Dabei wird bei dem kleinsten Gleisanschluss von 5.000 Tonnen Fracht und 2,85 Mio. Tonnenkilometer (tkm) pro Jahr, beim größten Gleisanschluss von 283.600 Tonnen und 70,910 Mio. tkm pro Jahr ausgegangen. Dies entspricht einem durchschnittlich prognostizierten Aufkommen von 57.820 Tonnen und 20,02 Mio. tkm je Gleisanschluss und Jahr.

Die Gleisanschlussvorhaben befinden sich teilweise noch in der Umsetzung und haben den Betrieb noch nicht aufgenommen. Nachweise liegen dem EBA bei diesen Gleisanschlüssen noch nicht vor. Da im Rahmen der Gleisanschlussförderung beim Transport von leichten und schweren Gütern eine unterschiedliche Bemessung der transportierten Mengen möglich ist, sind die einzelnen Gleisanschlüsse hinsichtlich der angegebenen Transportmengen untereinander nicht immer vergleichbar.

Für Bayern liegen dem EBA zwei Anträge vor, wovon einer bereits abschließend bearbeitet ist. Es handelt sich dabei um den Ausbau eines Gleisanschlusses in Burghausen (Chemie, Mineralöl) und die Reaktivierung eines Gleisanschlusses in München (Mineralöl). Die Antragsteller haben bei ihren Anträgen ein jährliches Aufkommen von (jeweils zusammen) 859.700 Tonnen Fracht und 362,23 Mio. Tonnenkilometer zugrunde gelegt.

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

Nach Auskunft der DB AG sind neue Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr seit 2010 nur auf der Infrastruktur von Gleisanschließern entstanden.

