

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Kapazitäten im Schienennetz rund um den Knotenpunkt Augsburg

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zum Ziel gesetzt, mehr Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Zahl der Fahrgäste auf der Schiene soll sich bis 2030 verdoppeln, der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene soll bis dahin auf 25 Prozent steigen (vgl. www.spd.de/filadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf). Aktuell ist die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller meilenweit von ihren Zielen entfernt. Ein Grund dafür ist, dass die Schieneninfrastruktur völlig überlastet ist (vgl. www.eurailpress.de/nachrichten/infrastruktur-ausruestung/detail/news/infrago-bericht-zustand-des-schienennetzes-verschlechtert-sich.html). Das führt unter anderem dazu, dass sich Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr gegenseitig beeinträchtigen, weil insbesondere vielbefahrene Strecken oft „verstopft“ sind. Vor allem Güterzüge müssen häufig warten, bis sie weiterfahren können, weil ein anderer Zug – meist ein Personenzug – Vorrang bekommt (www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/). Das führt zu Verzögerungen, Unpünktlichkeit und letztlich Unzufriedenheit auf beiden Seiten.

Deshalb muss es aus Sicht der Fragesteller das Ziel sein, die Kapazitäten auf der Schiene zu erweitern. Dabei stehen nach Ansicht der Fragesteller insbesondere Knotenpunkte wie Augsburg im Vordergrund. Allerdings hat eine 2023 veröffentlichte Knotenuntersuchung der Deutschen Bahn AG (DB AG) ergeben, dass der Hauptbahnhof Augsburg ein Nadelöhr darstellt, das den Herausforderungen der Zukunft nur schwerlich gewachsen ist. Speziell die steigende Masse an Güterverkehrszügen bereitet dabei Schwierigkeiten (www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/augsburg-bahnverkehr-hauptbahnhof-wird-zum-nadeloehr-id66963456.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bahnknoten Augsburg mit Blick auf das Ziel der Bundesregierung von 25 Prozent Marktanteil im Güterverkehr und einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schiennenverkehr.pdf?__blob=publicationFile) nicht ausreichend dimensioniert, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
2. Gibt es Untersuchungen zur aktuellen und zukünftig erforderlichen Kapazität des Bahnknotens Augsburg, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 - a) Wer hat diese Untersuchungen durchgeführt?
 - b) Gibt es Untersuchungen der DB AG bzw. der DB InfraGO AG?

3. Bestätigen diese Untersuchungen, dass der Zielfahrplan des Deutschland-Takts konstruierbar ist, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, welche Maßnahmen werden zur Realisierung geplant, und über welche Projekte sollen diese Maßnahmen im Detail realisiert werden?
4. Konnte in diesen Untersuchungen bestätigt werden, dass der Zielfahrplan des Deutschland-Takts mit guter Betriebsqualität fahrbar ist?
5. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung angesichts dieser Untersuchungsergebnisse ergriffen?
6. Wird für die Verkürzung des Gleises 60 in Augsburg Hbf. (Hauptbahnhof) von 700 m auf 200 m ein Ersatz geschaffen, wenn ja, wo, mit welcher Gleislänge, und bis wann, und wenn nein, warum nicht?
7. Haben Güterverkehrsunternehmen Gleis 60 im Augsburger Hbf. bis zum Zeitpunkt des Rückbaus regelmäßig mit mehr als 200 m langen Zügen genutzt, wenn ja, in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?
8. Ist aus Sicht der Bundesregierung und der DB AG die Schaffung eines zusätzlichen 700 m langen Gleises – ggf. mit Verbreiterung der Brücke über die Wertach – möglich, um Ersatz für das rückgebaute Gleis 30 zu schaffen, wenn ja, gibt es hierzu bereits planerische Überlegungen der DB AG, bis wann erfolgt die bauliche Umsetzung, und wenn nein, warum nicht, und erwarten die Bundesregierung und die DB AG durch den Rückbau der genannten Gleise einen aufwendigeren und/oder unpünktlicheren Bahnbetrieb – insbesondere im Schienengüterverkehr, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
9. Wurde vor dem Rückbau der genannten Gleise ein Verfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durchgeführt, wenn ja, warum wurde der Kapazitätsreduzierung durch die Verkürzung des Gleises zugestimmt, und wenn nein, warum nicht?
10. Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung und Planungen der DB AG das Stellwerk am Augsburg Hbf. erneuert und ein digitales Stellwerk umgesetzt werden?
11. Welche Pläne existieren nach Kenntnis der Bundesregierung bei der DB AG im Hinblick auf die zukünftige Steuerung des Güterverkehrs rund um Augsburg?
12. Inwieweit plant die DB AG neben dem Ausbau des Knotenpunktes Augsburg Hbf. eine großräumige Güterverkehrsumfahrung des Raums Augsburg?
13. Wie soll das Güterverkehrszentrum Region Augsburg an das Schienennetz angeschlossen werden?
 - a) Welche Rolle spielt der Verladeterminale für den Kombinierten Verkehr (KV) Schiene/Straße?
 - b) Wie wird der neue Verladeterminale ausgestattet sein?
 - c) Welche Kapazitäten kann der neue KV nach Ansicht der DB AG aufnehmen?
 - d) Wie ist der Projektstand rund um den neuen Verladeterminale, und für wann plant die DB AG die Inbetriebnahme?
14. Wie sollen die Flächen des heutigen KV-Terminals in Augsburg-Oberhausen nach dessen Rückbau genutzt werden?

15. Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, damit der Engpass zwischen Augsburg Hbf. und Augsburg-Hochzoll beseitigt wird und trotz der im Deutschland-Takt angestrebten Verkehrsmehrungen auf der Achse Augsburg-München der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Augsburg und Friedberg weiterhin im 15-Minuten-Takt verkehren kann?
16. Planen die Bundesregierung und die DB InfraGO AG am Bahnhof Schondorf, der u. a. auch für die touristischen Sonderzüge Augsburg – Utting genutzt wird, im Zuge der laufenden Planungen zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs die Länge des zuvor 196 m langen Bahnsteigs auf 140 m zu kürzen?
17. Welche konkreten Maßnahmen sieht die Bundesregierung zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Augsburg – Buchloe vor?
18. Wurde eine Kantenfahrzeit unter 60 Minuten zwischen Augsburg und Nürnberg im Zielfahrplan des Deutschland-Takts berechnet, wenn ja, zu welchen Ergebnissen ist man gelangt, und wenn nein, warum wurde diese Kantenfahrzeit nicht berechnet?
19. Sind aus Sicht der Bundesregierung und der DB AG in Ingolstadt Hbf. und im Bereich des Münchner Nordrings zu wenige ausreichend lange Abstell- und Zugbildungsgleise für den Schienengüterverkehr vorhanden?
20. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass auch an weiteren Bahnknoten in Bayern ein Mangel an sogenannten Serviceeinrichtungen für den Schienengüterverkehr besteht?
21. Weshalb gibt es bislang keinen regulären Fördertopf, mit dem in einem transparenten Antragsverfahren kleine und mittelgroße Ausbaumaßnahmen für den Schienengüterverkehr gefördert werden können?
22. Plant die Bundesregierung, eine solche Fördermöglichkeit zu schaffen, wenn ja, bis wann, und wenn nein, warum nicht?
23. Welche Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität von Bahnhöfen (inklusive Abstellanlagen) und Bahnstrecken sind vonseiten der DB AG aktuell in Bayern geplant oder befinden sich in der Umsetzung (bitte Einzelvorhaben mit voraussichtlichen Kosten und Inbetriebnahmedatum nennen)?
24. Welche dieser Maßnahmen sind dem Klimapakets der Bundesregierung zuzuordnen?
25. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass es in einigen Bahnknoten und an einigen stark ausgelasteten Bahnstrecken an Gleisen für die Baulogistik (Bereitstellung, Zugbildung, Be- und Entladung von Bauzügen) mangelt, wenn ja, plant die Bundesregierung, entsprechende Infrastrukturen zu schaffen, und wo, und bis wann (bitte Vorhaben einzeln mit geplantem Datum der Inbetriebnahme auflisten), und wenn nein, warum nicht?
26. Werden im Rahmen der Generalsanierung der Hochleistungskorridore dauerhaft verbleibende Baulogistikgleise geschaffen, wenn ja, wo, und bis wann (bitte Vorhaben einzeln auflisten), und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 25. Juni 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

