

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12025 –

Kapazitäten im Schienennetz rund um den Knotenpunkt Augsburg

Vorbemerkung der Fragesteller

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/fileadmin/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).

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?
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?

Die Fragen 1 bis 5 und 15 werden gemeinsam beantwortet.

Zur Dimensionierung des Knotens Augsburg in Bezug auf das Ziel der Bundesregierung von 25 Prozent Marktanteil im Güterverkehr liegen derzeit keine abschließenden Erkenntnisse vor. Grundlage für die Dimensionierung der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthaltenen Aus- und Neubauvorhaben inklusive des Planfalls Deutschlandtakt war die Verkehrsprognose 2030.

Mit dem durch den Zielfahrplan Deutschlandtakt ermöglichten Angebotskonzept kann eine Verdopplung der Fahrgastzahlen erreicht werden (abrufbar unter: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6nSeSiD5udWlqbBnaFZCte/46e3bea7f7bbd32fd1f9f4fb40f7df9/Deutschlandtakt_Gutachterbericht_zur_Verdopplung_der_Nachfrage_im_SPV.PDF).

Mithilfe des Deutschlandtakts sollen die Züge deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt und dadurch Umsteige- und Reisezeiten erheblich gesenkt werden. Mit dem Zielfahrplan Deutschlandtakt soll beispielsweise die Strecke Augsburg – Nürnberg stündlich mit Zügen des Fernverkehrs bedient werden. Ebenso ist im Zielfahrplan Deutschlandtakt vorgesehen, die Paartalbahn auf voller Länge zwischen Augsburg und Ingolstadt im durchgehenden Halbstundentakt zu befahren und die Einbindung in den Taktknoten Augsburg mit optimalen Anschlüssen an den Nah- und Fernverkehr im Augsburger Hauptbahnhof weiter zu verbessern.

Im Rahmen der Entwicklung des Zielfahrplans Deutschlandtakt wurden im Knoten Augsburg Engpässe identifiziert, die jedoch mit verschiedenen Maßnahmen im Sinne der fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung behoben wurden. Im Zuge der Planung des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Ulm – Augsburg hat die DB InfraGO AG im Hinblick auf die Einbindung des Vorhabens in den Knoten Augsburg eine Fahrplanstudie durchgeführt, bei der erneut kapazitative Engpässe detektiert wurden. Dies ist durch unterschiedliche Prämissen im Hinblick auf das Verkehrsangebot auf der Paartalbahn begründet. Im Rahmen des Deutschlandtaktes konnte der vom Aufgabenträger vorgeschlagene 15-Minuten-Takt der Paartalbahn nicht umgesetzt werden, da der für die Beibehaltung des 15-Minuten-Taktes erforderliche Ausbau im Bereich Augsburg-

Hochzoll aufgrund der beengten Verhältnisse nicht wirtschaftlich umsetzbar wäre.

Der Zielfahrplan wird im Rahmen der Überprüfung der Bedarfspläne auf Grundlage der aktuellen Verkehrsentwicklung fortgeschrieben. Die Ergebnisse der Fahrplanstudie der DB InfraGO AG werden im Zuge der Fortschreibung des Zielfahrplans zum Deutschlandtakt berücksichtigt. Grundlage wird die aktuell im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans in Erarbeitung befindliche Eisenbahnverkehrsprognose für das Zieljahr 2040 sowie aktualisierte Nahverkehrskonzepte der Länder sein.

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?
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?

Die Fragen 6 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Mit Entscheidung von 14. Februar 2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Antrag der Deutschen Bahn AG (DB AG) nach § 11 AEG vom 15. November 2019 stattgegeben und dem Ersatzkonzept für die Gleise 11, 22, 23, 52, 54, 60 und 92 zugestimmt. Als räumlich-funktionaler Ersatz für das wegfallende Trassengleis 60 (Teiltrückbau) wird das Gleis 61 herangezogen. Als räumlich-funktionaler Ersatz für das Gleis 61 als Serviceeinrichtung werden Kapazitäten mit den Gleisen 623–631 neu geschaffen. Für den Rück- und Teiltrückbau in Summe wurden und werden Gleisanlagen nach Aussage der DB AG in gleicher Länge im Hauptbahnhof Augsburg neu geschaffen.

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?

Das Gleis 60 im Rangierbahnhof Augsburg Nord wurde nach Angaben der DB AG planmäßig für die Behandlung von Containerzügen (Zuglänge bis zu 719 m) genutzt; an Werktagen für bis zu sechs derartige Züge eines privaten Güterverkehrsunternehmens (3 pro Richtung, Relation München-Riem – Hamburg-Billwerder). Des Weiteren wurde Gleis 60 auch für weitere endende und beginnende Güterzüge, sowie für Lok- und Personalwechsel genutzt (Zuglängen größer als 200 Meter), zudem auch für Überholungen, zurückzuhaltende Züge und durchfahrende Züge, für welche im Personenbahnhof keine freien Trassen verfügbar waren.

Insgesamt wurde das Gleis 60 pro Tag für ca. 10 Züge mit Behandlung genutzt; es erfolgten in/aus/durch Gleis 60 ca. 20–30 Zugfahrten pro Tag.

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?

Es wird davon ausgegangen, dass nicht das in der Frage genannte Gleis 30, sondern das Gleis 60 gemeint ist. Bezüglich des Ersatzes für Gleis 60 wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Unabhängig davon erscheint aus Sicht der DB InfraGO AG die Schaffung eines zusätzlichen 700 Meter langen Gleises – mit Verbreiterung der Brücke über die Wertach – grundsätzlich möglich. Hierzu gibt es nach Aussage der DB AG erste planerische Überlegungen. Eine Finanzierungsvereinbarung zum Bau dieses Gleises liegt nicht vor, insofern ist keine Aussage zum Zeitpunkt einer Realisierung möglich.

10. Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung und Planungen der DB AG das Stellwerk am Augsburg Hbf. erneuert und ein digitales Stellwerk umgesetzt werden?

Gemäß dem aktuellen Stand der Planung soll nach Angaben der DB AG das bisherige Relais-Stellwerk am Augsburger Hbf im Rahmen des DSD Starterpakets – Projekt ScanMed bis 2030 zu einem digitalen Stellwerk (DSTW) umgerüstet 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?

Die Fragen 11 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG bestehen bei der DB InfraGO AG keine Planungen zum Bau einer großräumigen Güterverkehrsumfahrung des Raumes Augsburg. Weder im BVWP noch im Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt ist eine derartige Maßnahme enthalten.

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?

Die Fragen 13 bis 13d werden gemeinsam beantwortet.

Das bestehende Terminal für den Kombinierten Verkehr in Augsburg-Oberhausen arbeitet seit Jahren an seiner Leistungsgrenze. Um der steigenden Nachfrage am klimafreundlichen Güterverkehr auf der Schiene in der Region Augsburg nachzukommen, baut die DB AG im Güterverkehrszentrum Region Augsburg ein neues Terminal für den Kombinierten Verkehr, das nach der Inbetriebnahme im Jahr 2026 das Bestandsterminal ablösen soll.

Im neuen Terminal Augsburg-Gersthofen werden gemäß Bedarfsplan-Prognose 2030 ca. 62 000 Ladeeinheiten (z. B. Container, Wechselbehälter) pro Jahr umgeschlagen. Die Kapazität des Terminals beträgt gemäß aktueller Planung 100 000 Ladeeinheiten pro Jahr. Das Terminal besteht aus vier Umschlaggleisen mit einer kranbaren Nutzlänge von 700 Metern, zwei Abstellgleisen, einem Umfahrgleis und einem Ausziehgleis. Zwei Portalkrane ermöglichen das Umladen der Container von den Lkws auf die Züge und umgekehrt. Es entsteht je eine Fahr-, Lade- und Rückfahrspur mit Lkws sowie vier Abstellspuren für Container. Die Ein- und Ausfahrten zum Terminal sind straßen- und schienen-seitig für eine digitale Erfassung der Ladeeinheiten mit Videotoren ausgestattet. Sie beschleunigen den Abfertigungsprozess. Die straßenseitige Anbindung erfolgt über die Karlsruher Straße mit unmittelbarer Verbindung zur Bundesstraße 17 und zur A8. Die Anbindung an den Rangierbahnhof Augsburg erfolgt über ein Zuführungsgleis im südlichen Bereich, inklusive des Neubaus von zwei Eisenbahnüberführungen. Am 8. Juli 2024 erfolgte der symbolische Spatenstich für den Neubau. Es finden bereits vorbereitende Arbeiten (z. B. Erdarbeiten) auf dem zukünftigen Terminalgelände statt.

14. Wie sollen die Flächen des heutigen KV-Terminals in Augsburg-Oberhausen nach dessen Rückbau genutzt werden?

Die Flächen im Bereich des jetzigen Containerbahnhofs sollen nach Angaben der DB AG zukünftig entweder als Baulogistikflächen für Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen verwendet oder als Gleise für Abstellungen vermarktet werden.

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?

Seitens des Bedarfsträgers, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), ist nach Angaben der DB AG geplant, die beiden Bahnsteige zu verkürzen und zu erhöhen. In der Planung werden die touristischen Sonderzüge auf der Strecke Augsburg – Utting (Dampfbahn Ammersee) vollständig berücksichtigt. Hinsichtlich der endgültigen SOLL-Länge der Bahnsteige erfolgen noch weitere Abstimmungen, weshalb derzeit keine abschließende Angabe gemacht werden kann.

17. Welche konkreten Maßnahmen sieht die Bundesregierung zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Augsburg – Buchloe vor?

Die Elektrifizierung der ABS Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz wurde im BVWP geprüft und aufgrund zu geringer Nachfragewirkungen im Schienenpersonenfern- und Güterverkehr nicht weiterverfolgt.

Auch im Zuge des Sonderprogramms Elektrische Güterbahn wurde die Strecke Augsburg – Buchloe geprüft und konnte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,12 nicht weiter berücksichtigt werden.

Unabhängig davon hat der Freistaat Bayern die Möglichkeit, die Elektrifizierung für eine Nahverkehrsbedienung zu prüfen. Der Bund stellt für solche Vorhaben Fördermittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bereit. Mit der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) haben die Länder bessere Möglichkeiten erhalten, Vorhaben des schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) anteilig mit Bundesfinanzhilfen finanzieren zu können. Darüber hinaus sind mit dem neuen GVFG und der seit dem 1. Juli 2022 zur Verfügung stehenden überarbeiteten Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im schienengebundenen ÖPNV sehr gute Voraussetzungen für die weitere Stärkung des schienengebundenen ÖPNV einschließlich der Elektrifizierung sowie des Ausbaus von Schienenstrecken des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gegeben.

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?

Die Konzeption des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) in Bayern basiert auf einem Knoten in Nürnberg zu den Minuten 0 und 30. Hier bestehen für den SPFV gute Anschlüsse untereinander und zu den meisten Linien des SPNV. Maßgebend bei der Planung zum Zielfahrplan Deutschlandtakt waren die Erreichung von Knoten, bei denen vor allem umfassende Umsteigeverhältnisse zum Nahverkehr bestehen (z. B. Ingolstadt, Würzburg oder Crailsheim). Hier entsprechen die Zielfahrzeiten idealtypischen Kantenzeiten (15, 30 oder 60 Minuten) und werden, sofern nicht bereits möglich, durch fahrplanbasiert abgeleitete Infrastrukturmaßnahmen hergestellt.

Planungsleitend im Zielfahrplan bezogen auf die SPFV-Linien von Nürnberg waren in Augsburg zielgerichtete Richtungsanschlüsse beim Übergang von SPFV auf den SPNV, beispielsweise für die Anschlüsse nach Mering (16'), Landsberg (11'), Buchloe/Allgäu (20') und Dinkelscherben (11'). Zwischen Nürnberg und Augsburg ist daher die Notwendigkeit der Kürzung der Kantenzeit nicht gegeben, so dass eine Kantenzeit von 60 Minuten nicht abgeleitet wurde.

Dies ist damit zu begründen, da aufgrund der genannten Fixierung des SPFV in Nürnberg eine Kantenzeit von 60' des SPFV von Nürnberg nach Augsburg eine 10' frühere Ankunft in Augsburg (bzw. eine entsprechend 10' spätere Abfahrt in der Gegenrichtung) erfolgen würde. Diese geänderte Fahrlage in Augsburg würde lediglich den Anschluss im SPFV für die Wegekette Nürnberg – Ulm stabilisieren. Neue Anschlüsse im Nahverkehr würden nicht geschaffen, und die genannten Anschlüsse würden sich um 10 Minuten verlängern.

Zudem kann eine Kantenzeit von 60' vermutlich nur durch umfangreiche Aus- und Neubauabschnitte realisiert werden, die die Wirtschaftlichkeit der von Bay-

ern gewünschten Ausbauten auf der nahezu parallelen, wesentlich nachfragestärkeren Strecke Nürnberg – Ingolstadt – München konterkarieren würden.

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?

Aus Sicht der DB InfraGO AG sind für eine weitere Verkehrsverlagerung auf die Schiene im Raum München und Ingolstadt zusätzliche Gleise für den Schienengüterverkehr notwendig.

20. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass auch an weiteren Bahnknoten in Bayern ein Mangel an sogenannten Serviceeinrichtungen für den Schienengüterverkehr besteht?

Bisher ging der BVWP von einer bedarfsgerechten anlagenpreisfinanzierten Entwicklung der Serviceeinrichtungen der Eisenbahn des Bundes aus. Dementsprechend wurde bisher nur der Bedarf von Kapazitäten im Kombinierten Verkehr festgestellt und gefördert. Mit der BSWAG-Novellierung und der Fortschreibung des Deutschlandtaktes prüft das Bundesministerium für Digitales und Verkehr derzeit den Bedarf an Serviceeinrichtungen, auch hinsichtlich der Notwendigkeit einer Bundesförderung. Die Ergebnisse werden frühestens Ende 2024 vorliegen.

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?

Die Fragen 21 und 22 werden gemeinsam beantwortet.

Kleine und mittlere Ausbaumaßnahmen für den Schienengüterverkehr im Netz der Eisenbahnen des Bundes können bei Bedarf über die Instrumente des Bedarfsplans für die Schienenwege und der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) finanziert werden.

Bei den Schienenwegen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen fördert der Bund mit dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) ebenfalls bereits Investitionen in Ersatz, Aus- und Neubau, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Zudem sind seit der vergangenen Gesetzesnovelle im Jahr 2021 Ersatzinvestitionen in Schienenwege in See- und Binnenhäfen förderfähig.

Derzeit wird eine Änderung des SGFFG vorbereitet und die Förderfähigkeit von Investitionen in Schienenwege in See- und Binnenhäfen hinsichtlich eines Aus- und Neubaus geprüft.

Darüber hinaus werden im Rahmen der anstehenden Evaluation der Anschlussförderrichtlinie Möglichkeiten zur Förderung vorgelagerter Infrastruktur sowie für die Reaktivierung von Bahnstrecken nichtbundeseigener Eisenbahnen für den Schienengüterverkehr untersucht.

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 Klimapaket der Bundesregierung zuzuordnen?

Die Fragen 23 und 24 werden gemeinsam beantwortet.

Neben den laufenden Aus- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans Schiene befinden sich in Bayern auch zahlreiche weitere größere und kleinere kapazitätssteigernde Maßnahmen aus verschiedenen Investitionsprogrammen (GVFG, Länderliste LuFV Anl. 8.7, KSP etc.) in Planung bzw. Umsetzung. Eine vollumfängliche Auflistung dieser Maßnahmen einschließlich der Kosten und eines Inbetriebnahmedatums ist nach Aussage der DB AG systemseitig kurzfristig nicht möglich.

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?

Jede Baumaßnahme erhält eine individuelle Logistikplanung, die je Projekt variiert.

Die Anzahl erforderlicher Gleise wird im Rahmen der individuellen Planung festgelegt und nach Anmeldung von der DB InfraGO AG explizit für die baulogistischen Zwecke vorgehalten. Gleise für Zugbildungen zum Zweck der Baulogistik sind in vielen Knoten vorhanden, wie in Augsburg auch.

Darüber hinaus ist ein bundesweites Konzept für die Ertüchtigung von Logistikstellen zum Umschlag von Gleisbaumaterialien flächendeckend erstellt, welches die Gleiskapazitäten in den Rangieranlagen erhöhen wird. In diesem Konzept ist auch der Großraum Augsburg berücksichtigt.

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?

Hierzu kann derzeit keine Aussage getroffen werden, da die Planungen der DB InfraGO AG hierzu noch nicht abgeschlossen sind.