Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11034**

19. Wahlperiode 21.06.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Nicole Gohlke, Dr. Gesine Lötzsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/10607 –

Ausbau des Bahnknotens München

Vorbemerkung der Fragesteller

Die geplante Bahnstrecke vom Flughafen München über Erding nach Walpertskirchen (an der Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing) soll nach ihrer Fertigstellung die Anbindung von Südostbayern an den Flughafen München ermöglichen. Zwischen dem Flughafen und Mühldorf sind im Halbstundentakt Regionalzüge mit mehreren Zwischenhalten geplant. Zwischen Flughafen und Erding soll die Strecke zusätzlich von S-Bahnen befahren werden. Von Schwaigerloh am Ostrand des Flughafengeländes bis Erding ist die Strecke Teil des Bundesverkehrswegeplan (BVWP)-Projektes „Bahnknoten München“, während die sog. Walpertskirchner Spange Erding–Walpertskirchen neuerdings dem BVWP-Projekt Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing zugeordnet wurde.

Laut den Leitlinien des Bundes werden im Rahmen des BVWP im Bereich Bahn – anders als im Bereich Straße – nur Projekte des Fern- und Güterverkehrs gefördert („Ein Projekt kann nur in den BVWP aufgenommen werden, wenn es einen Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) oder Schienengüterverkehr (SGV) hat“, vgl. Vorbemerkung der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/8526). Doch ein Schienenpersonenfernverkehr ist auf dieser Strecke bislang nicht vorgesehen: So ist weder in den Entwürfen des Deutschlandtaktes noch in den aktualisierten Unterlagen im Projektinformationssystem (PRINS) zur Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing die Führung von Fernverkehrslinien auf dieser Strecke dargestellt. Auch für den Güterverkehr ist die Strecke nicht relevant. Am Flughafen sollen die Züge im engen, nur zweigleisigen S-Bahnhof mit 96 cm Bahnsteighöhen halten, die nach Ansicht der Fragesteller strenggenommen nicht einmal für Regionalverkehr geeignet sind, der mit 76 cm Einstiegshöhe verkehrt. In Erding ist ein nur eingleisiger Regionalbahnhof im Tunnel vorgesehen, der nachträglich nicht erweiterbar ist.

In der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksache 19/2312, Antwort zu Frage 4) bezüglich der zwei baulichen Varianten am Flughafen (eine fernbahntaugliche und eine nicht fernbahntaugliche) wurde vor einem Jahr mitgeteilt, dass die einzelnen baulichen Maßnahmen noch nicht feststünden. Seit Anfang des Jahres 2019 finden jedoch bereits vorbereitende Bauarbeiten für die nicht fernbahntaugliche

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19. Juni 2019 übermittelt.

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

juris Lex QS
09052024 ()

Variante statt. Damit scheint der Übergang von noch nicht abgeschlossenen Planungen bis zum konkreten Bau in diesem Falle erstaunlich schnell zu sein.

Ein weiteres Teilprojekt des BVWP-Projektes „Bahnknoten München“ ist außerdem der Neubau einer reinen S-Bahn-Strecke von Pasing nach Laim.

1. Welche gesetzgeberischen, organisatorischen und baulichen Maßnahmen plant die Bundesregierung, um eine aus Sicht der Fragesteller für den Klimaschutz gewünschte Verlagerung von Kurz- und Mittelstreckenflügen auf die Bahn zu ermöglichen und zu begünstigen (bitte Maßnahmen auflisten und einzeln begründen)?

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit ein Maßnahmenprogramm zur Erfüllung der Klimaschutzziele 2030. Der eingerichtete Kabinettausschuss „Klimaschutz“ soll die rechtliche Umsetzung noch in diesem Jahr sicherstellen. Ein wichtiger Bestandteil des Maßnahmenprogramms wird die weitere Attraktivitätssteigerung des klimafreundlichen Personenschienenverkehrs sein, um Verlagerungseffekte zugunsten der Schiene zu generieren.

2. Hält die Bundesregierung einen Anschluss des Flughafens München als zweitgrößten Flughafen in Deutschland an das Fernbahnnetz für sinnvoll und wünschenswert, insbesondere mit Blick auf eine mögliche Verlagerung von Kurzstrecken-Zubringerflügen auf die Bahn, der Diskussion um die politisch umstrittene dritte Startbahn am Flughafen München und der mehrfach geäußerten Bereitschaft der Flughafen München GmbH, sich an einem Fernbahnhof finanziell zu beteiligen (bitte begründen)?

   a) Falls ja, welche Linienführungen wären aus Sicht der Bundesregierung vorstellbar und sinnvoll (bitte genau darstellen und begründen)?

   b) Falls nein, warum nicht, und hält die Bundesregierung die Schienenanbindung nur mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für ausreichend, und/oder welche zusätzlichen Alternativen für die Schienenanbindung bevorzugt die Bundesregierung (bitte begründen)?

3. Welche ergänzenden baulichen Maßnahmen wären nach Kenntnis der Bundesregierung erforderlich, damit Fernzüge auf der Strecke Flughafen–Erding–Walpertskirchen fahren können, insbesondere im Bereich Flughafen und im Bereich Bahnhof Erding (bitte begründen und die Maßnahmen präzisieren)?

   a) Sind für die ggf. erforderlichen Maßnahmen Vorwegmaßnahmen geplant (z. B. Ausweitung der Tunnel für künftigen Abzweig zusätzlicher Gleise)?

   b) Wenn keine Maßnahmen in Erding erforderlich sein sollten, sind bezüglich des nur eingleisigen Regionalbahnhofs Kapazitätsnachweise mit Hilfe von Fahrplanstudien erbracht worden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis (bitte Studien ggf. beilegen)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Neufahrner Kurve und der geplanten Walpertskirchener Spange in Kombination mit der Erweiterung des Erdinger Ringschlusses sind bzw. werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Anbindung des Flughafens München an das Fernbahnnetz geschaffen.

Die derzeitigen Angebotskonzepte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beinhalten eine Bedienung des Flughafens mit sog. Flughafenexpresszügen aus

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
09052024 ()

Richtung Regensburg und Landshut. Diese sollen künftig in Richtung Salzburg und Mühldorf verlängert werden.

Ein darüber hinausgehendes, vertaktetes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wird nach aktueller Einschätzung indes nicht wirtschaftlich zu betreiben sein. Es ist daher für den Planfall kein SPFV vorgesehen.

Die prognostizierte Nachfrage wird mit den vorhandenen bzw. geplanten Bedienungsangeboten des SPNV hinreichend bedient.

4. Hat die Bayerische Staatsregierung bei der Anmeldung des Projekts zum BVWP Ergänzungsplanungen für den Fernverkehr im Bereich Flughafen und im Bereich Erding vorgelegt, und welche Kosten würden dafür ggf. entstehen (bitte die Maßnahmen und die damit verbundenen Kosten detailliert auflisten)?

Für die Bewertung der Walpertskirchener Spange sowie des Fernbahngleises des Erdinger Ringschlusses wurden die Planungen inkl. Kostenzuordnungen des Freistaates Bayern übernommen und bzgl. der BVWP-Anteile in die BVWP-Methodik überführt. Der Maßnahme Fernbahngleis Erdinger Ringschluss wurden Investitionskosten von vsl. 147,4 Mio. Euro zugeordnet.

5. Wieso hat die Bundesregierung die nach Ansicht der Fragesteller offensichtlich nur für S-Bahn- und Regionalverkehr geplante Bahnstrecke Flughafen–Erding–Walpertskirchen sowie die auch langfristig nur für S-Bahn-Verkehr vorgesehene Bahnstrecke Pasing–Laim in den BVWP entgegen der oben zitierten Aussage, wonach nur Strecken für den Fernverkehr in den BVWP aufgenommen werden, aufgenommen (bitte begründen)?

Der sog. Erdinger Ringschluss (Strecke Flughafen–Erding) ist unverändert ein S-Bahn-Projekt und wird u. a. aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert.

Die Ergänzung des eingleisigen Ringschlusses um ein Fernbahngleis in Kombination mit der eingleisigen Walpertskirchener Spange dient den geplanten Flughafenexpresszügen Regensburg–Flughafen–Salzburg und damit dem überregionalen Personenverkehr. Für diese Einordnung ist nicht das Produkt im Schienenpersonenverkehr (SPV) maßgeblich, sondern die zurückgelegte Entfernung (> 50 km) bzw. die Reisezeit (> 1 h).

Der Ausbau der Strecke München-Pasing–München-Laim ist nicht Bestandteil des BVWP-Projekts Knoten München.

6. Warum wurde im Gegenzug dazu die Aufnahme anderer Bahnprojekte mit überwiegendem Nutzen für den SPNV und den S-Bahn-Verkehr in den BVWP abgelehnt, selbst wenn diese zumindest indirekt auch dem SPFV nutzen und potenziell neue SPFV-Strecken ermöglichen (bitte begründen)?

Maßgeblich für die Aufnahme von Infrastrukturmaßnahmen für den SPV in den BVWP ist ein nachgewiesener Nutzen für den überregionalen Personenverkehr. Dies trifft auch für den Rhein-Ruhr-Express oder die ABS Berlin–Angermünde–Stralsund zu, die keinen oder nur einen vernachlässigbaren Nutzen für den Schienengüterverkehr (SGV) aufweisen und auf denen kein eigenwirtschaftlich verkehrender SPFV unterstellt wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

juris Lex QS
09052024 ()

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

juris Lex QS
09052024 ()