

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Nicole Gohlke, Dr. Gesine Löttsch, Simone Barrientos, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Andreas Wagner, Harald Weinberg, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Ausbau des Bahnknotens München

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 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?
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)?
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)?
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)?

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)?

Berlin, den 23. Mai 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

