

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/5924 –

Einbindung des Flughafens München in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn AG

1. Hält die Bundesregierung die Verbesserung der luftverkehrsrelevanten Bahninfrastruktur, insbesondere die Verknüpfung mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), an den bedeutendsten internationalen Flughäfen in Deutschland im Grundsatz für erstrebenswert?

Die Bundesregierung verfolgt die Ziele der Förderung von Schienenanbindungen an Luftdrehkreuzen und die Verringerung von Kurzstreckenflügen durch bessere Bahnverbindungen. Auch der aktuelle Bundesverkehrswegeplan enthält das Ziel der Verbesserung von Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen, z. B. Flughäfen.

2. Welche internationalen Flughäfen in Deutschland verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über
 - a) einen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV; S-Bahnen, Regionalbahnlinien),
 - b) einen Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr,
 - c) sowohl über einen SPNV- als auch einen SPFV-Anschluss?

Folgende deutsche Flughäfen sind an das Streckennetz der Deutschen Bahn AG (DB AG) angeschlossen.

| Land | Flughafen | Nahverkehr | Fernverkehr |
|-------------------|--------------------|------------|-------------|
| Baden-Württemberg | Stuttgart* | X | |
| | Friedrichshafen | X | |
| Bayern | München | X | |
| | Nürnberg | X (U-Bahn) | |
| Brandenburg | Berlin-Brandenburg | X | X |

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 21. März 2023 übermittelt.

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

| Land | Flughafen | Nahverkehr | Fernverkehr |
|---------------------|---------------|------------|-------------|
| Hamburg | Hamburg | X | |
| Hessen | Frankfurt | X | X |
| Niedersachsen | Hannover | X | |
| Nordrhein-Westfalen | Düsseldorf | X | X |
| | Köln/Bonn | X | X |
| Sachsen | Dresden | X | |
| | Leipzig/Halle | X | X |
| Schleswig-Holstein | Lübeck | X | |

* Anbindung an Fern- und Regionalbahn im Rahmen von Stuttgart 21 voraussichtlich mit Fahrplanwechsel Dezember 2025

3. Hält die Bundesregierung eine Einbindung des Flughafens München Franz-Josef-Strauß (MUC) in das deutsche Schienenhochgeschwindigkeitsnetz für sinnvoll, um auch die Voraussetzungen für eine Anbindung von MUC in das ICE-Netz der Deutschen Bahn AG (DB AG) oder Netze anderer Bahngesellschaften (z. B. Österreichische Bundesbahnen [ÖBB], Schweizerische Bundesbahnen [SBB], Trenitalia o. a.) zu ermöglichen?
9. Liegt der Bundesregierung eine Schätzung vor, welche Fahrzeiten mit einem ICE zwischen München Hbf. und einem neu zu errichtenden MUC-Fernbahnhof in etwa erzielt werden könnten bei abschnittsweiser Ertüchtigung der Strecke 5500 (München – Regensburg)?
10. Gibt es bereits eine Abschätzung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses einer derartigen Neubaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr inklusive Fernbahnhof in MUC?

Die Fragen 3, 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bereits mit der im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene enthaltenen Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing schafft der Bund wichtige Voraussetzungen zur besseren Schienenanbindung des Flughafens München an den überregionalen Verkehr. Auch mit den bereits bestehenden Planungen zum Deutschlandtakt verbessern sich die überregionalen Schienenanbindungen deutscher Flughäfen. So sinken Reisezeiten durch eine bessere Verknüpfung der Nah- und Fernverkehrszüge in den Taktknoten. Weiterhin unterstellt der Zielfahrplan einen beschleunigten Halbstundentakt auf den Hauptachsen im Fernverkehr, sodass mehr Verbindungen zwischen den Metropolregionen möglich werden. Im Zielfahrplan Deutschlandtakt ist der Flughafen München mit zusätzlichen Angeboten und Expressverbindungen des Regional- und S-Bahnverkehrs weit besser als bisher an München Hbf und somit an das überregionale Fernverkehrsnetz angebunden.

Die bisherigen Planungen zum Deutschlandtakt auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030 sahen für den Flughafen München aufgrund geringer Nachfrage bei gleichzeitig hoher Auslastung der Zufahrtsstrecken keine Fernverkehrszüge vor. Im Rahmen der laufenden Arbeiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt können neue Konzepte zur schienenseitigen Anbindung von Flughäfen hinsichtlich einer Integration in den Zielfahrplan Deutschlandtakt geprüft werden. Dies trifft auch für eine Fernbahnanbindung des Flughafens München zu.

4. War die Bundesregierung in die Erstellung eines ihr bekannten Konzepts (vgl. Deutscher Bundestag, Ausschussdrucksache 20(15)141) der Bayerischen Staatsregierung zur schienenseitigen Anbindung des Flughafens München (präsentiert im Ausschuss für Wohnen, Bauen und Verkehr des Bayerischen Landtags am 29. November 2022) eingebunden, oder handelt es sich bei dem dargelegten „Vier-Stufen-Konzept“ um ein ohne inhaltliche Zustimmung der Bundesregierung entwickeltes Konzept?

Der Freistaat Bayern hat dem BMDV ein mehrstufiges Konzept zur künftigen Anbindung des Flughafens übermittelt. An der Erstellung des Konzeptes war das BMDV nicht beteiligt.

5. Wie steht die Bundesregierung zu den unter Stufe 4 des in Frage 4 genannten Konzepts vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere zu
 - a) einer HGV-Neubaustrecke (HGV = Hochgeschwindigkeitsverkehr) Ingolstadt – MUC via Neufahrn,
 - b) einem neuen Fernverkehrsbahnhof am Flughafen MUC?

Der Freistaat Bayern, der Flughafen München GmbH und die DB AG haben das Konzept gemeinsam erarbeitet. Dieses sieht in Stufe IV (langfristige Perspektive) eine Neubaustrecke von Ingolstadt nach München über den Flughafen München vor.

Im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt vor dem Hintergrund der noch zu erarbeitenden Verkehrsprognose 2040 kann das neue Konzept zur schienenseitigen Anbindung des Flughafens München hinsichtlich einer Integration in den Zielfahrplan Deutschlandtakt geprüft werden. Sollte dafür zusätzliche Infrastruktur erforderlich sein, wäre diese im Rahmen der Aufstellung des kommenden Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans zu bewerten.

6. Findet im Vorfeld der bevorstehenden Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrsprognose 2040 ein enger Austausch mit der Flughafen München GmbH zu einer künftigen direkten Anbindung des Flughafens München an den Fernverkehr statt, und liegt der Bundesregierung bereits ein wirtschaftlich sinnvolles Angebots- und Infrastrukturkonzept zur Fernverkehrsanbindung des Flughafens vor?

Im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt werden alle Beteiligten eingebunden.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

7. Könnte eine parallel zur Autobahn 9 (A 9) und A 92 zu errichtende, etwa 75 km lange Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke Ingolstadt – MUC aus raumordnerischer Sicht in den Augen der Bundesregierung eine Vorzugsvariante sein?

Bevor eine raumordnerische Eignung im weiteren Planungsverfahren geprüft werden kann, ist der Infrastrukturbedarf für eine solche Infrastruktur zu klären.

8. Liegt der Bundesregierung eine Schätzung vor, welche Fahrzeiten mit einem ICE zwischen Nürnberg Hbf. und einem MUC-Fernbahnhof bei Realisierung der genannten Vorhaben in etwa erzielt werden könnten?

Das Vier-Stufen-Konzept benennt ein Fahrzeitbeschleunigungspotenzial im Schienenpersonenfernverkehr zwischen München – Nürnberg von maximal 15 Minuten ohne Halt. Eine Überprüfung der Angaben durch das BMDV kann erst im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans erfolgen.