

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Schienerfernverkehrsanbindung Flughafen München**

Der Flughafen München ist ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt für den innerdeutschen, europäischen und internationalen Luftverkehr. Bis heute hat der Flughafen München keine Anbindung an den Schienenfernverkehr. Stattdessen muss beispielsweise die S-Bahn oder das eigene Auto genutzt werden, um den Flughafen zu erreichen oder um ihn zu verlassen. Insbesondere gegenüber dem Lufthansa-Drehkreuz Frankfurt und im Vergleich mit internationalen Drehkreuz-Flughäfen stellt die fehlende Schienenfernverkehrsanbindung für München nach Ansicht der Fragesteller einen zunehmenden Wettbewerbsnachteil dar.

Denn eine solche Anbindung des Flughafens München würde nach Auffassung der Fragesteller erheblich zur Steigerung der Attraktivität des Flughafens München, zur Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Bayern sowie zur Ankurbelung des innerdeutschen Zugverkehrs und somit zum Klimaschutz beitragen. Mit dem Anschluss an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn würde sich die Fahrtzeit für Passagiere zwischen Hauptbahnhof und dem Flughafen München im ICE auf 15 Minuten verkürzen. Auch Züge nach Frankfurt, Nürnberg, Ingolstadt, Berlin sowie in das angrenzende Ausland könnten deutlich schneller werden (vgl. [www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/muenchen-flughafen-soll-ice-anschluss-bekommen-a-2b739c2b-5114-46b4-8b55-a92e19a820b6](http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/muenchen-flughafen-soll-ice-anschluss-bekommen-a-2b739c2b-5114-46b4-8b55-a92e19a820b6)).

Die Bundesregierung zeigt sich aus Sicht der Fragesteller allerdings bisher wenig aufgeschlossen, die notwendigen Schritte in Richtung Fernverkehrsanbindung des Flughafens München zu gehen und verlässliche Zusagen zu machen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche verkehrspolitische Bedeutung misst das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) dem Flughafen München bei, z. B. im Hinblick auf die Position des Flughafens München als Drehkreuz im Luftverkehr (bitte detailliert mit Kennzahlen unterlegen)?
2. Welche ökonomische Bedeutung misst das BMDV dem Flughafen München bei, z. B. im Hinblick auf Arbeitsplätze (bitte detailliert mit Kennzahlen unterlegen)?
3. Inwiefern werden das BMDV und die Deutsche Bahn AG den Flughafen München bei der Weiterentwicklung des Deutschlandtakts berücksichtigen, und welche Voraussetzungen müssen hierfür gegeben sein?
4. Wann soll der Deutschlandtakt fortgeschrieben werden?

5. Wie weit sind die Planungen zur Fortschreibung des Deutschlandtakts fortgeschritten?
6. Liegen der Bundesregierung Stellungnahmen der mit der Fortschreibung des Deutschlandtakts beauftragten Gutachter vor, und wie lautet deren Bewertung der Planungen des BMDV?
7. Liegen der Bundesregierung Stellungnahmen der mit der Fortschreibung des Deutschlandtakts beauftragten Gutachter zur Integration des Flughafens München in den Deutschlandtakt vor, und wie lautet deren Bewertung der Planungen des BMDV?
8. Wie plant das BMDV die Länder in die Fortschreibung des Deutschlandtakts und die damit verbundene Erstellung der Fahrplankonzepte (auch zukünftig) einzubinden?
9. Inwiefern wird es den Ländern möglich sein, bei der Fortschreibung des Deutschlandtakts (auch zukünftig) eigene Vorschläge für Projekte einzubringen?
10. Ist das BMDV bereit, den Flughafen München über § 6 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes einzubinden, und wenn nein, warum nicht?
11. Wann wird das BMDV den Bedarfsplan Schiene überprüfen, wie lautet der aktuelle Sachstand, und wann ist der Abschluss der Bedarfsplanüberprüfung geplant?
12. Inwiefern wird das BMDV den Flughafen München bei der Überprüfung des Bedarfsplans Schiene berücksichtigen, und welche Voraussetzungen müssen hierfür gegeben sein?
13. Inwiefern werden die Fortschreibung des Deutschlandtakts und des Bedarfsplans Schiene aufeinander abgestimmt?
14. Inwiefern wird das BMDV den Flughafen München bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigen?
15. Wann wird das BMDV den Bundesverkehrswegeplan fortschreiben?
16. Welche anderen Möglichkeiten – neben der Berücksichtigung im Deutschlandtakt und im Bundesverkehrswegeplan – sieht das BMDV, um die Schienenfernverkehrsanbindung des Flughafens München zu ermöglichen?
17. Beabsichtigt das BMDV, sich künftig an der vom Flughafen München initiierten Task Force Intermodalität (vgl.: [www.munich-airport.de/\\_b/000000000013099805bb6234524c/anlage-vorstellung-taskforce-intermodalitaet.pdf](http://www.munich-airport.de/_b/000000000013099805bb6234524c/anlage-vorstellung-taskforce-intermodalitaet.pdf)) zu beteiligen, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
18. Was ist der aktuelle Sachstand hinsichtlich der Erarbeitung eines Angebots- und Infrastrukturkonzepts zur Schienenfernverkehrsanbindung des Flughafens München (vgl.: [www.munich-airport.de/standort-ausbau-86430](http://www.munich-airport.de/standort-ausbau-86430))?
19. Wie sieht der Zeitplan des BMDV und der Deutschen Bahn AG für die Schienenfernverkehrsanbindung des Flughafens München aus?
20. Welche Finanzierungsperspektiven sieht das BMDV für die Schienenfernverkehrsanbindung des Flughafens München?

21. Welche Wechselwirkungen sieht das BMDV zwischen der Schienenfernverkehrsanbindung des Flughafens München und den Planungen anderer Projekte der Deutschen Bahn (inklusive S-Bahn) im Großraum München?

Berlin, den 14. August 2023

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**

