

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/8077 –**

#### **Schienerfernverkehrsanbindung Flughafen München**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Flughafen München ist ein Drehkreuz im internationalen Luftverkehr mit wichtigen Verbindungen aus und nach Deutschland in alle Teile der Welt. Nach der Anzahl der Fluggäste handelt es sich, nach Frankfurt/Main, um den zweitgrößten Flughafen Deutschlands. In dieser Funktion werden wichtige regionale- und überregionale ökonomische Wirkungen erzielt, die auch über Landesgrenzen hinweg, z. B. nach Österreich, reichen. Es ist daher folgerichtig, dass der Flughafen München im Rahmen des Luftverkehrskonzepts des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) als Flughafen im Bundesinteresse genannt wird. Am Flughafen München verteilen sich etwa 33 330 Beschäftigte auf 464 unmittelbar am Flughafen angesiedelte Betriebe und Behörden. Somit ist fast jeder vierte Arbeitsplatz in den beiden Landkreisen Erding und Freising am Flughafen angesiedelt.

Zu den weiteren Standorteffekten zählen positive ökonomische Auswirkungen, wie etwa die Steigerung der Produktivität und Investitionen sowie ein hohes Beschäftigungs- und Innovationsniveau. Die Nähe zum Flughafen ist ein wichtiges Kriterium für die Ansiedlung von Firmen, insbesondere von international tätigen Unternehmen. Dadurch leistet der Standortfaktor „Luftverkehrsanbindung“ einen Beitrag für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Region München. Der Flughafen gibt zudem Impulse für die Tourismusbranche.

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?
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?

Die Fragen 3 bis 5, 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten zur Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt wurden im April 2023 eingeleitet. Darin werden auch aktuelle verkehrspolitische Ziele der Bundesregierung, u. a. die bessere Anbindung von Luftfahrt-Drehkreuzen an die Schiene und zwischenzeitlich fortgeschriebene Nahverkehrskonzepte der Länder berücksichtigt. Länder, Verbände und Eisenbahnverkehrsunternehmen werden in einem mehrstufigen Prozess eng eingebunden und können ihre Vorschläge sowie Konzepte einbringen.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit werden die eingegangenen Konzepte, auch zur Schienenfernverkehrs-anbindung des Flughafens München, durch die beauftragten Gutachter geprüft.

10. Ist das BMDV bereit, den Flughafen München über § 6 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes einzubinden, und wenn nein, warum nicht?

Ein unvorhergesehener Bedarf gemäß § 6 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) ist derzeit für den Flughafen München nicht erkennbar. Dazu wäre eine nachweisbare, deutlich und dauerhaft abweichende Änderung der Verkehrsstruktur gegenüber der aktuellen Verkehrsprognose (derzeit – VP2030) nachzuweisen. Eine solche Verlagerung kann anhand der vorliegenden Statistiken und Prognosen nicht festgestellt werden. Für eine kurzfristige Bewertung mit dem Zweck der Aufnahme der Neubaustrecke in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege besteht somit keine Rechtsgrundlage.

11. Wann wird das BMDV den Bedarfsplan Schiene überprüfen, wie lautet der aktuelle Sachstand, und wann ist der Abschluss der Bedarfsplanüberprüfung geplant?

Die gemäß der §§ 4 BSWAG, des Fernstraßenausbaugesetzes und des Bundeswasserstraßenausbaugesetzes durchzuführende Überprüfung der Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße (BPÜ) läuft bereits. U. a. wird derzeit mit der Basisprognose der Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose 2040 eine zentrale Grundlage für die BPÜ erarbeitet. Es wird angestrebt, die Untersuchungen zur BPÜ Ende 2023 abzuschließen und nach Abschluss der Erstellung des BPÜ-Berichts den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse zu informieren.

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?

Die Fragen 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung werden ausschließlich Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege untersucht. Die Fernverkehrs-anbindung des Flughafens München gehört zwar nicht dazu, parallel zur gesetzlich

festgelegten Überprüfung der Bedarfspläne wird allerdings der Zielfahrplan Deutschlandtakt fortgeschrieben und an die derzeit in Arbeit befindliche neue strategische Langfristverkehrsprognose 2040 angepasst. Im Rahmen der Fortschreibung wird geprüft, ob sich Änderungsbedarf an dem im Zielfahrplan hinterlegten Angebots- und Infrastrukturkonzept aufgrund der zukünftigen Verkehrsentwicklung ergibt und wie der Zielfahrplan an die neuen verkehrlichen Entwicklungen anzupassen ist. Sollte zusätzlicher Infrastrukturbedarf für die Eisenbahnen des Bundes erforderlich werden, kann dieser bei bereits im Bedarfsplan für die Bundeschienenwege befindlichen Vorhaben wie beispielsweise bei der ABS/NBS München – Ingolstadt als Bestandteil des Planfalls Deutschlandtakt entsprechend vollzogen werden. Sollte sich im Ergebnis aufgrund gesteigerter Verkehrsmengen eine Neubaustrecke ableiten lassen, könnte diese im Rahmen der Aufstellung des kommenden Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans bewertet werden.

15. Wann wird das BMDV den Bundesverkehrswegeplan fortschreiben?

Für den neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 hat das BMDV mit dem Infrastrukturdialo g mit Verbänden im Dezember 2022, der laufenden BPÜ und weiteren Prozessen, wie etwa der fortlaufenden Überarbeitung der Verfahren und Methoden der Bundesverkehrswegeplanung, den Erstellungsprozess eingeleitet. Vor diesem Hintergrund soll der BVMP 2040 in dieser Legislaturperiode durch die Entwicklung eines Konzepts sowie mit einem möglichst breiten Konsens, u. a. im Rahmen des Infrastrukturdialo gs, auf den Weg gebracht werden. Die Umsetzung dieses Konzepts bzw. Erarbeitung und Beschluss des BVMP 2040 erfolgen in der nächsten Legislaturperiode.

16. Welche anderen Möglichkeiten – neben der Berücksichtigung im Deutschlandtakt und im Bundesverkehrswegeplan – sieht das BMDV, um die Schienenfernverkehrs anbindung des Flughafens München zu ermöglichen?

Bereits mit der im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans enthaltenen ABS München – Mühldorf – Freilassing wird die schienenseitige Anbindung des Flughafens München deutlich verbessert. Schienenpersonenfernverkehr ist in Deutschland in Übereinstimmung mit dem europäischen Recht komplett eigenwirtschaftlich in ausschließlicher Zuständigkeit und Verantwortung der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen organisiert, einschließlich der Entscheidung über Streckenführung, Verkehrshalte und eingesetzte Fahrzeuge. Über Netzzugang und Trassenvergabe entscheidet die DB Netz AG und in Konfliktfällen die Bundesnetzagentur. Das BMDV nimmt darauf keinen Einfluss.

17. Beabsichtigt das BMDV, sich künftig an der vom Flughafen München initiierten Task Force Intermodalität (vgl.: [www.munich-airport.de/\\_b/00000000000013099805bb6234524c/anlage-vorstellung-taskforce-intermodalitaet.pdf](http://www.munich-airport.de/_b/00000000000013099805bb6234524c/anlage-vorstellung-taskforce-intermodalitaet.pdf)) zu beteiligen, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Dazu finden derzeit Gespräche auf Fachebene statt, welche insbesondere in die Arbeiten zur Fortschreibung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakts einfließen werden.

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))?

Ein mehrstufiges Konzept zur Fernverkehrsanbindung des Flughafens München wurde vom Freistaat Bayern in Abstimmung mit der Flughafen GmbH und der DB AG erarbeitet. Im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt wird das Konzept geprüft und bei Bedarf, ggf. in modifizierter Form, in die Planungen integriert.

19. Wie sieht der Zeitplan des BMDV und der Deutschen Bahn AG für die Schienenfernverkehrsanbindung des Flughafens München aus?

Derzeit liegt dem BMDV kein Zeitplan vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 12 bis 14 verwiesen.

20. Welche Finanzierungsperspektiven sieht das BMDV für die Schienenfernverkehrsanbindung des Flughafens München?

Über die Mittel für die Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege entscheidet der Haushaltsgesetzgeber. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 12 bis 14 verwiesen.

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?

Die bereits im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthaltene Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing einschließlich der sogenannten Walpertskirchener Spange sowie der zweigleisige Ausbau von Erding zum Flughafen München werden derzeit geplant und bei der Entwicklung eines wirtschaftlich sinnvollen Angebots- und Infrastrukturkonzepts sowie bei den Arbeiten zur Fortschreibung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt berücksichtigt.





