



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 24.02.2015

2. S-Bahn-Tunnel XV – Flughafenanbindung – Infrastrukturkonzept

Ich frage die Staatsregierung:

1. Warum wird die Eisenbahnstrecke 5556 (S8-Ost München-Johanneskirchen – Flughafen München) von bislang 120 km/h nur auf 140 km/h statt auf 160 km/h ausgebaut, obwohl dies gleisgeometrisch, fahrleitungs-, signal- und zugsicherungstechnisch mit nur geringem Zusatzaufwand möglich wäre?
2. Wird der Fernbahnhof am Flughafen München – die zwei zusätzlichen Bahnsteiggleise 3 und 4 – mit jeweils 430 m langen Bahnsteigen ausgerüstet, und wenn nein, warum nicht?
3. Werden für einen zweigleisigen Ausbau der eingleisig geplanten „Walpertskirchner Spange“ bauliche Vorleistungen berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?
4. Sind sämtliche Ein- und Ausfädelungen bei der „Walpertskirchner Spange“ am Erdinger Ringschluss bzw. an der Bahnstrecke München – Mühldorf (Obb.) höhenfrei, und wenn nein, warum nicht?
5. Für welche Entwurfsgeschwindigkeit wird die „Walpertskirchner Spange“ trassiert?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 14.08.2015

Zur Schriftlichen Anfrage, zu deren Beantwortung auch eine Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern herangezogen wurde, wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.:

Bestandteil des Projektes 2. Stammstrecke sind auch sogenannte Netzergänzende Maßnahmen (NeM), zu der auch die NeM „Fahrzeitverkürzung Flughafen“ zählt. Der Planungsauftrag des Freistaates an die Deutsche Bahn umfasst auch eine Prüfung, ob und mit welchem Aufwand die Strecke auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt werden kann. Untersuchungsergebnisse der Deutschen Bahn liegen hierzu noch nicht vor.

Zu 2.:

Die infrastrukturellen Eckdaten für einen zusätzlichen schienenpersonenfernverkehrstauglichen Flughafenbahnhof können nicht benannt werden. Die Aufgabenzuständigkeit für den Schienenpersonenfernverkehr liegt nicht beim Freistaat.

Zu 3.:

Die Walpertskirchner Spange wird eingleisig geplant. Ein Bedarf für einen zweigleisigen Ausbau für die Walpertskirchner Spange ist auch langfristig nicht erkennbar, sodass entsprechende Planungen durch den Freistaat nicht veranlasst wurden.

Zu 4.:

Die Ein-/Ausfädelungen der Neufahrner Kurve in die Strecke Neufahrn – Freising sowie in die Strecke Neufahrn – Flughafen München werden höhenfrei gestaltet.

Die Abzweigstelle Flughafen West, an der die Strecke der S8 von der Strecke der S1 abzweigt, wird für eine höhenfreie Ein-/Ausfädelung geplant. Dies gilt auch für die Einfädelung der Walpertskirchner Spange in die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) bei Obergeiselbach.

Die Ein-/Ausfädelung der Walpertskirchner Spange in den Lückenschluss Erding – Flughafen München westlich des Bahnhofs Erding wird höhengleich geplant, da hier keine betrieblichen Zwangspunkte für eine deutlich aufwendigere höhenfreie Lösung vorliegen.

Zu 5.:

Der bisher erreichte Planungsstand für die Walpertskirchner Spange berücksichtigt eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h. Im Abzweigungsbereich bei der Ein-/Ausfädelung in die ABS 38 soll die Entwurfsgeschwindigkeit 130 km/h betragen.