



Schriftliche Anfrage

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

2. S-Bahn-Tunnel XIV – Flughafenanbindung – Betriebskonzept

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welches Fahrplan- und Betriebskonzept wird auf den Kursbuchstrecken KBS 930, 931, 932 und der „Neufahrner Kurve“ gefahren, wenn letztere in Betrieb sein wird?
2. An welchen Stationen soll die ab 12/2018 über die in Realisierung befindliche „Neufahrner Kurve“ geführte SPNV-Linie halten und in welchem Takt soll diese verkehren?
3. Welches Fahrplan- und Betriebskonzept wird auf dem „Erdinger Ringschluss“ und der „Walpertskirchner Spange“ realisiert und wie steht die Staatsregierung zu einer Durchbindung der über Markt Schwaben bis Erding führenden S-Bahnlinie weiter über Flughafen München bis Freising?
4. Welche Bahnsteiggleisbelegung favorisiert der Freistaat Bayern im Bahnhof Flughafen München Terminal und im Bahnhof Freising jeweils ohne und mit dem „Erdinger Ringschluss“ (Auflistung der Bahnsteiggleisbelegung je Linie und Fahrtrichtung für die Bahnhöfe Flughafen München Terminal und Freising)?
5. Welche Regional- oder Fernverkehrszuglinien plant der Freistaat Bayern zur umsteigefreien Anbindung von Nürnberg Hbf. an den Flughafen München bzw. falls er keine plant, warum nicht?
6. Warum wird zwischen München Hbf. und Flughafen München Terminal auf den Bestandsstrecken via Neufahrner Kurve bislang kein Flughafenexpress realisiert?
7. Welche Fahrzeuge fordert der Freistaat Bayern für die zu bestellende Regionalzuglinie über die „Neufahrner Kurve“ und welche Höhendifferenz verbleibt in deren Einstiegsbereich an 960 mm über Schienenoberkante hohen S-Bahnsteigen?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 14.08.2015

Zur Schriftlichen Anfrage, zu deren Beantwortung auch Stellungnahmen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Autobahndirektion Südbayern herangezogen wurden, wird wie folgt Stellung genommen:

1. Welches Fahrplan- und Betriebskonzept wird auf den Kursbuchstrecken KBS 930, 931, 932 und der „Neufahrner Kurve“ gefahren, wenn letztere in Betrieb sein wird?

Die Inbetriebnahme der Neufahrner Kurve ist für Dezember 2018 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt wird nach heutigem Planungsstand ein ganztägiger Stundentakt von Regensburg über die Neufahrner Kurve zum Münchner Flughafen verkehren. Das bestehende Fahrplanangebot auf der Strecke von Landshut nach München Hbf. wird voraussichtlich quantitativ unverändert bleiben.

2. An welchen Stationen soll die ab 12/2018 über die in Realisierung befindliche „Neufahrner Kurve“ geführte SPNV-Linie halten und in welchem Takt soll diese verkehren?

Nach heutigem Planungsstand wird der Überregionale Flughafen-Express (ÜFEX) zwischen Regensburg und dem Münchner Flughafen stündlich auch in Landshut, Moosburg und Freising halten. Es werden derzeit weitere Angebotskonzepte mit zusätzlichen Halten, wie z. B. in Obertraubling, untersucht. Abschließende Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor.

3. Welches Fahrplan- und Betriebskonzept wird auf dem „Erdinger Ringschluss“ und der „Walpertskirchner Spange“ realisiert und wie steht die Staatsregierung zu einer Durchbindung der über Markt Schwaben bis Erding führenden S-Bahnlinie weiter über Flughafen München bis Freising?

Folgendes Betriebskonzept ist nach derzeitigem Planungsstand und unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit auf dem Erdinger Ringschluss im Zielzustand (d. h. nach Inbetriebnahme des Lückenschlusses Flughafen – Erding, der Walpertskirchner Spange sowie der ABS 38) vorgesehen:

- S-Bahn im 15-/30-Minuten-Takt
- ÜFEX im Stundentakt von Regensburg – Landshut – Freising – Flughafen – Erding – Dorfen – Mühldorf – Salzburg
- Flughafen-Express (FEX) im Stundentakt von Landshut – Freising – Flughafen – Erding – Dorfen – Mühldorf
- Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Flughafentunnels fahren die heute an der Station Flughafen wendenden Züge zukünftig bis zur Betriebsstelle Schwaigerloh weiter.

Die geplante Durchbindung der S-Bahn aus Richtung Markt Schwaben über Erding und Flughafen bis nach Freising ermöglicht neben der Erreichbarkeit des Flughafens auch eine direkte Verbindung zu den Kreisstädten und wird als verkehrlich sinnvoll erachtet.

4. Welche Bahnsteiggleisbelegung favorisiert der Freistaat Bayern im Bahnhof Flughafen München Terminal und im Bahnhof Freising jeweils ohne und mit dem „Erdinger Ringschluss“ (Auflistung der Bahnsteiggleisbelegung je Linie und Fahrtrichtung für die Bahnhöfe Flughafen München Terminal und Freising)?

Verbindliche Aussagen zu den zukünftigen Bahnsteiggleisbelegungen an den Bahnhöfen Flughafen und Freising können derzeit noch nicht gemacht werden.

5. Welche Regional- oder Fernverkehrszuglinien plant der Freistaat Bayern zur umsteigefreien Anbindung von Nürnberg Hbf. an den Flughafen München bzw. falls er keine plant, warum nicht?

Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) fällt nicht in die Aufgabenverantwortung des Freistaates Bayern. Kenntnisse, ob Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Verbindung im SPFV zwischen Nürnberg und Flughafen München planen, liegen dem Freistaat bisher nicht vor. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind im derzeit erreichten

Planungsstand keine direkten Zugverbindungen zwischen Nürnberg und dem Flughafen München vorgesehen.

6. Warum wird zwischen München Hbf. und Flughafen München Terminal auf den Bestandsstrecken via Neufahrn bislang kein Flughafenexpress realisiert?

Im Rahmen des von der Staatsregierung beschlossenen Entwicklungskonzeptes für den Bahnknoten München, welches unter anderem auch die Ergebnisse des Gutachtens zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München berücksichtigt, sind Expressverbindungen zum Flughafen München aus der Landeshauptstadt und westlich davon über den Ostkorridor (Strecke der S8) vorgesehen.

7. Welche Fahrzeuge fordert der Freistaat Bayern für die zu bestellende Regionalzuglinie über die „Neufahrner Kurve“ und welche Höhendifferenz verbleibt in deren Einstiegsbereich an 960 mm über Schienenoberkante hohen S-Bahnsteigen?

Nach derzeitigem Planungsstand ist für den ÜFEX zwischen Regensburg und Flughafen München vorgesehen, dass Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 760 mm über Schienenoberkante zum Einsatz kommen. Mögliche Höhendifferenzen zu den Bahnsteigen an den vom ÜFEX bedienten Stationen sollen bei Bedarf durch fahrzeugseitig vorhandene technische Hilfsmittel überbrückt werden.