



## Schriftliche Anfrage

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

### 2. S-Bahn-Tunnel XVI – Flughafenanbindung – Projektrealisierung

1. Nachdem nach Aussage der Flughafen München GmbH (FMG) die 100 Millionen €, die ursprünglich als Zuschuss für den Bau der Magnetschnellbahn „Transrapid“ vorgesehen waren, nun für den Ausbau der Schienenanbindung des Münchner Flughafens zur Verfügung stehen (vgl. auch Süddeutsche Zeitung, 23.02.2012), frage ich die Staatsregierung, wird dieser Zuschuss der FMG für den Erdinger Ringschluss oder die geplanten zwei zusätzlichen Bahnhofsgleise am Flughafen terminal verwendet werden, und wenn nein, warum nicht?
2. Mit welchen Investitionskosten rechnet die Staatsregierung für den zusätzlichen Fernbahnhof am Flughafen München, den „Erdinger Ringschluss“ und die „Walpertskirchner Spange“?
3. Zu welchem Jahresfahrplan rechnet die Staatsregierung mit der Fertigstellung des zusätzlichen Fernbahnhofs am Flughafen München, des „Erdinger Ringschlusses“ und der „Walpertskirchner Spange“?
4. Wie ist der aktuelle Planungsstand und Stand der Vorbereitung zum Planfeststellungsverfahren für den zusätzlichen Fernbahnhof am Flughafen München, den „Erdinger Ringschluss“ und die „Walpertskirchner Spange“?

## 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.:

Das Finanzierungskonzept sieht vor, dass sich die Flughafen München Gesellschaft neben der Finanzierung der Tunnelverlängerung am Flughafen München mit 100 Mio. € am Neubau des Lückenschlusses Erding – Flughafen München beteiligt. Dieser Beitrag dient dazu, den Lückenschluss Erding – Flughafen München für überregionalen Schienenpersonenverkehr zu ertüchtigen.

Zu 2.:

Für einen zusätzlichen schienenpersonenfernverkehrstauglichen Flughafenbahnhof können aufgrund fehlender Zuständigkeit vom Freistaat keine belastbaren Investitionskosten benannt werden.

Die Investitionskosten für den Lückenschluss Erding – Flughafen München betragen nach derzeitigem Stand aus der Entwurfsplanung rund 370 Mio. € (Preisstand 2009) einschließlich der Verlängerung des Flughafentunnels.

Die Investitionskosten für die Walpertskirchner Spange betragen auf Grundlage der Vorplanung geschätzt rund 150 Mio. € (Preisstand 2009).

Zu 3.:

Für den zusätzlichen schienenpersonenfernverkehrstauglichen Flughafenbahnhof können aufgrund fehlender Zuständigkeit vom Freistaat keine Aussagen zu einem Realisierungszeitplan gemacht werden.

Die Planungen zum Lückenschluss Erding – Flughafen München sind weit fortgeschritten. Der Antrag auf Einleitung der Planfeststellung für den Abschnitt zwischen dem Flughafen München und der nordwestlichen Stadtgrenze Erding wurde im August 2014 von der Deutschen Bahn beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt. In Kürze steht der Beginn des Anhörungsverfahrens in Aussicht. Für den Streckenabschnitt im Stadtbereich Erding werden derzeit die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet. Aufgrund der zeitlichen Unwägbarkeiten im Planfeststellungsverfahren ist es derzeit allerdings nicht möglich, einen belastbaren Realisierungszeitplan zu nennen.

Bei der Walpertskirchner Spange wurde im April 2015 die Entwurfs- und Genehmigungsplanung beauftragt. Auch hier ist es derzeit noch nicht möglich, einen belastbaren Realisierungszeitplan zu nennen.

Zu 4.:

Die Frage 4. steht im Sachzusammenhang mit der Frage 3. Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.