



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 25.01.2017

Knoten München

Der Großknoten München wurde im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung im Jahr 2010 vom Bund positiv bewertet. Der Bund hat angekündigt, voraussichtlich bis Ende 2017 alle Knoten einschließlich möglicher Bestandteile neu zu bewerten. Das betrifft auch den Großknoten München.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Welche außer den im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Bestandteilen des Großknotens München (4-gleisiger Ausbau München-Daglfing – München-Johanneskirchen, Ausbau Bahnhof Pasing u. Überleitverbindung von Regionalbahn-Gleisen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, 2-gleisiger Ausbau München-Daglfing – München-Trudering (Truderinger Spange), neue 1-gleisige Verbindungskurve (VbK) mit Überwerfung zur niveaufreien Anbindung an Rangierbahnhof (Rbf) Riem, Wendeanlage für S-Bahn im Bahnhof (Bf) Hallbergmoos, 1-gleisige Neubaustrecke (NBS) Walpertskirchen – Erding (neu) (Walpertskirchener Spange), 2-gleisiger Ausbau Erding (neu) – Flughafen-Bf) werden nach Kenntnis der Staatsregierung bewertet?
2. In welcher Weise hat der Bund der Staatsregierung zugesichert, die Bestandteile des Knotens München zu finanzieren, auf denen nur Schienenpersonennahverkehr stattfinden wird?
3. Inwieweit werden die von der Staatsregierung in der Stellungnahme des Freistaats Bayern zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgeschlagenen Schieneninfrastrukturprojekte (Kapazitätsausbau zwischen München-Ost und Markt Schwaben, Ausbau zwischen München-Pasing und Buchenau, Strecke zwischen München und Landshut) mitbewertet?
4. Inwieweit setzt sich die Staatsregierung dafür ein, dass die Realisierung einer attraktiven und kundengerechten Expressverbindung zwischen Flughafen München und Hauptbahnhof München mitbewertet wird?
5. Inwieweit setzt sich die Staatsregierung dafür ein, dass ein Bahnanschluss der Messe München mitbewertet wird?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 20.03.2017

1. **Welche außer den im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Bestandteilen des Großknotens München (4-gleisiger Ausbau München-Daglfing – München-Johanneskirchen, Ausbau Bahnhof Pasing u. Überleitverbindung von Regionalbahn-Gleisen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, 2-gleisiger Ausbau München-Daglfing – München-Trudering (Truderinger Spange), neue 1-gleisige Verbindungskurve (VbK) mit Überwerfung zur niveaufreien Anbindung an Rangierbahnhof (Rbf) Riem, Wendeanlage für S-Bahn im Bahnhof (Bf) Hallbergmoos, 1-gleisige Neubaustrecke (NBS) Walpertskirchen – Erding (neu) (Walpertskirchener Spange), 2-gleisiger Ausbau Erding (neu) – Flughafen-Bf) werden nach Kenntnis der Staatsregierung bewertet?**

Die Staatsregierung hat im März 2017 dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die seitens des Freistaats aktuell mittel- bis langfristig geplante Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Bedienung auf Basis des Bahnknotenkonzepts München übermittelt, damit für die Untersuchung und Bewertung des „Großknotens München“ im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) bzw. Bedarfsplans Schiene zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) in einem ersten Schritt der Bezugsfall und dann in einem weiteren Schritt der Planfall ermittelt werden kann. Der Planfall enthält diejenigen bedarfsplangeeigneten Infrastrukturprojekte des „Großknotens München“, die der Beseitigung möglicher Kapazitätsengpässe dienen. Welchen Zuschnitt der Planfall haben wird, ist derzeit noch nicht bekannt.

2. **In welcher Weise hat der Bund der Staatsregierung zugesichert, die Bestandteile des Knotens München zu finanzieren, auf denen nur Schienenpersonennahverkehr stattfinden wird?**

Hinsichtlich der Zuständigkeit des Bundes für die Finanzierung von Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes ist es gemäß Grundgesetz zuerst einmal unerheblich, welches Eisenbahnsegment diese Infrastruktur überwiegend nutzt. Nach § 8 Abs. 1 BSWAG hat der Bund alle im jeweilig aktuellen Bedarfsplan stehenden Maßnahmen im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel zu finanzieren. Dies gilt entsprechend auch für alle künftigen Teilmaßnahmen, die im Bedarfsplanprojekt „Großknoten München“ enthalten sein werden.

3. **Inwieweit werden die von der Staatsregierung in der Stellungnahme des Freistaats Bayern zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgeschlagenen Schieneninfrastrukturpro-**

jekte (Kapazitätsausbau zwischen München-Ost und Markt Schwaben, Ausbau zwischen München-Pasing und Buchenau, Strecke zwischen München und Landshut) mitbewertet?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

4. Inwieweit setzt sich die Staatsregierung dafür ein, dass die Realisierung einer attraktiven und kundengerechten Expressverbindung zwischen Flughafen München und Hauptbahnhof München mitbewertet wird?

Entsprechend der verkehrspolitischen Zielsetzung der Staatsregierung, die Schienenanbindung des Flughafens München zu verbessern, hat der Freistaat beim Bund für die Bewertung des Großknotens München im Rahmen des BVWP 2030 bzw. Bedarfsplans Schiene auch eine Expressverbindung zwischen dem Flughafen München und der Münchner Innenstadt angemeldet.

5. Inwieweit setzt sich die Staatsregierung dafür ein, dass ein Bahnanschluss der Messe München mitbewertet wird?

Die Staatsregierung setzt sich beim Bund dafür ein, dass im BVWP 2030 bzw. im Bedarfsplan Schiene auch eine Entwicklungsperspektive für den Abschnitt der Ausbaustrecke (ABS) 38 München Ost – Markt Schwaben Berücksichtigung finden muss. Hierzu wird derzeit gemeinsam mit dem „S-Bahn-Bündnis Ost“ eine Untersuchung zur Erhöhung der Streckenkapazität zwischen München Ost und Markt Schwaben durchgeführt, bei der auch eine S-Bahn-Anbindung der Messe betrachtet wird. Die Untersuchungsergebnisse werden dem Bund für die Bewertung des „Großknotens München“ im Rahmen des BVWP 2030 zur Verfügung gestellt.