



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Linus Förster, Harald Güller SPD**
vom 06.02.2015

Chancen für einen schienengebundenen Flughafen-transfer Augsburg – München

In einem Gutachten zur Flughafen-anbindung des damaligen Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (BayStMWIVT) vom 28.01.2009 wurde die Variante FV2 von Pasing via Pasinger Kurve und Westkorridor mit einem Faktor 1,3 bewertet und sollte somit in Phase II des Gutachtens weiterverfolgt werden.

Die Fortführung dieses Gutachtens wurde vom BayStMWIVT mit Datum 16.12.2009 vorgelegt. Hierin wird ein sog. „Westkorridor“ als Gesamtplanfall 1 näher untersucht und mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 bewertet. Die Kostenschätzung geht von einem Investitionsbedarf von 2,015 Mrd. € aus. Im Ergebnis ergibt sich dann für den sog. Gesamtplanfall 5 „Ostkorridor“ mit einem Faktor von 1,0 ein nur minimal besserer Faktor als für den Gesamtplanfall 1 „Westkorridor“ mit 0,9.

Im von der Staatsregierung am 23.03.2010 gefassten Beschluss zum Gesamtkonzept für den Bahnknoten München spielt der Westkorridor mit Pasinger Kurve keine Rolle mehr.

Durch die fehlende direkte schienengebundene Anbindung des Flughafens aus Richtung Augsburg entstehen von Augsburg-Hauptbahnhof aus Fahrzeiten von über 1 ½ Stunden mit mindestens einmaligem Umsteigen. Die lange Fahrzeit und das umständliche Umsteigen wird von vielen potentiellen Fahrgästen – nicht nur aus Augsburg, sondern auch aus dem gesamten Korridor in Richtung Ulm – Stuttgart – nicht angenommen und sie fahren mit Pkw's zum Flughafen. Zwischenzeitlich hat sich z. B. aus dem Raum Augsburg als Alternative über die Bundesautobahnen A8, A99 und A92 ein reger gewerblicher Shuttle-Verkehr etabliert.

Wir fragen die Staatsregierung daher:

1. Welche genauen Daten, Bewertungen und Begründungen liegen dem Gutachten vom Januar 2009 zugrunde?
 - a) Welche Fahrgastströme und Angebotsplanungen liegen der Verkehrsprognose zugrunde?
 - b) Wie beurteilt die Staatsregierung die damaligen Daten und Prognosen im Lichte der heutigen Situation?
2. Welche genauen Daten, Bewertungen und Begründungen liegen dem Gutachten vom Dezember 2009 zugrunde?
3. Wie konkret wurde die Möglichkeit der Anbindung West/Süd West (FV2) von Pasing via Pasinger Kurve und Westkorridor weiter geprüft?

- a) Welche genauen Ergebnisse ergab die Prüfung?
 - b) Wie beurteilt die Staatsregierung die damaligen Daten und Prognosen im Lichte der heutigen Situation?
4. Welche vertieften Untersuchungen – unter Nennung der genauen Daten und vertieften Darstellung der Gründe und Folgerungen – führten zum Beschluss der Bayerischen Staatsregierung vom März 2010?
 5. Warum ist die Anbindung West/Südwest (FV2) von Pasing via Pasinger Kurve und Westkorridor nicht Teil des Bahnknotenkonzepts München?
 6. Werden Chancen gesehen, die Diskussion über eine Schienenanbindung des Flughafens München durch einen schienengebundenen Flughafenexpress in absehbarer Zeit erneut aufzunehmen und zum Erfolg zu führen, oder hält die Bayerische Staatsregierung den heutigen Zustand für befriedigend und ausreichend für die Zukunft?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 20.03.2015

1. **Welche genauen Daten, Bewertungen und Begründungen liegen dem Gutachten vom Januar 2009 zugrunde?**
 - a) **Welche Fahrgastströme und Angebotsplanungen liegen der Verkehrsprognose zu Grunde?**

Die Fragen 1 und 1a werden gemeinsam beantwortet.

Das von der Bayerischen Staatsregierung in Auftrag gegebene Gutachten zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München, dessen erste Untersuchungsergebnisse im Januar 2009 öffentlich vorgestellt wurden, hatte den Prognosehorizont 2020 zur Grundlage. Damit spiegeln alle verwendeten Daten zu Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur, Modal-Split, Verkehrsprognosen und Fahrgastströmen die erwarteten Entwicklungen bis zum Jahr 2020 wider.

- b) **Wie beurteilt die Staatsregierung die damaligen Daten und Prognosen im Lichte der heutigen Situation?**

Die Staatsregierung bewertet auch unter den aktuellen Entwicklungen die Ergebnisse des Gutachtens als aussagekräftig.

2. **Welche genauen Daten, Bewertungen und Begründungen liegen dem Gutachten vom Dezember 2009 zugrunde?**

Die Daten, wie sie in der Antwort zur ersten Frage beschrieben wurden, lagen auch den im Dezember 2009 vorgestellten abschließenden Untersuchungsergebnissen zugrunde.

3. Wie konkret wurde die Möglichkeit der Anbindung West/Süd West (FV2) von Pasing via Pasinger Kurve und Westkorridor weiter geprüft?

Das Gutachten zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München war in drei von der Untersuchungstiefe verfeinerte Phasen unterteilt. So gelang es den Gutachtern, aus rund 90 Varianten zur Schienenanbindung des Flughafens München ein Zielkonzept an Maßnahmen zur Umsetzung zu empfehlen.

a) Welche genauen Ergebnisse ergab die Prüfung?

Die Anbindung West/Südwest über Pasing via Pasinger Kurve und Westkorridor zum Flughafen (Gesamtplanfall Westkorridor (GPF 1)) konnte in den Untersuchungsphasen I und II neben anderen Anbindungsmöglichkeiten die in diesen Phasen gesetzten Entscheidungskriterien erfüllen. In der Phase III des Gutachtens wurden als Entscheidungskriterien das Nutzen-Kosten-Verhältnis, der Investitionsbedarf insgesamt, der Investitionsbedarf in einer ersten Baustufe, die Fernbahntauglichkeit und die Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens festgesetzt.

Dabei ergaben sich für die in der Phase III noch vertretenen Gesamtplanfälle folgende Ergebnisse bei den Entscheidungskriterien:

	Westkorridor GPF 1	Zentralkorr. GPF 4	Ostkorridor GPF 5	Nordtunnel GPF VR
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,2	1,6	1,7	0,9
Investitionsbedarf insgesamt [Mio. €]	2.015	2.470	1.440	3.945
Investitionsbedarf 1. Baustufe [Mio. €]	850	1.300	200	1.600
Fernbahntauglichkeit	ja	nein	ja	ja
Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens [%/100 Mio. € Investition]	0,9	0,7	1,0	0,5

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass der Westkorridor keinen Spitzenplatz in der Gesamtwertung erzielen konnte, sodass die Gutachter den Gesamtplanfall 5 – Ostkorridor für die Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München empfehlen.

b) Wie beurteilt die Staatsregierung die damaligen Daten und Prognosen im Lichte der heutigen Situation?

Die Staatsregierung bewertet auch unter den aktuellen Entwicklungen die Ergebnisse des Gutachtens als aussagekräftig.

4. Welche vertieften Untersuchungen – unter Nennung der genauen Daten und vertieften Darstellung der Gründe und Folgerungen – führten zum Beschluss der Staatsregierung vom März 2010?

Das im März 2010 von der Staatsregierung beschlossene Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München berücksichtigt umfangreiche Gutachten (u. a. Betriebs-

simulation der S-Bahn mit 2. Stammstrecke (2004 und 2006), Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahntunnel/S-Bahn-Südring (November 2009), Planungen der DB zur 2. Stammstrecke, Gutachten zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München (November 2009), Ergänzende Untersuchung Nordtunnel Light (Februar 2010), Planungen der DB zur Verlängerung der S7 von Wolfratshausen nach Geretsried, Planungen zum Ausbau der S4 West (2007)) sowie die fachlichen Empfehlungen und die Ergebnisse einer Landtagsanhörung im Februar 2010.

5. Warum ist die Anbindung West/Südwest (FV2) von Pasing via Pasinger Kurve und Westkorridor nicht Teil des Bahn-Knotenkonzepts München?

Das von der Bayerischen Staatsregierung beschlossene Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München sieht neben der 2. Stammstrecke als zentralem Element auch den Ausbau zwischen Daglfing – Johanneskirchen, die Neufahrner Kurve, den Erdinger Ringschluss, die Walpertskirchner Spange, den Ausbau des Bahnhofs Pasing mit Überleitverbindung zur 2. Stammstrecke, die Pasinger Kurve, einen zweiten Flughafenbahnhof, den Ausbau der Linie A Dachau – Altomünster, den Ausbau der S4 West Pasing – Eichenau, die Verlängerung der S7 nach Geretsried und die Sendlinger Spange vor. Die Pasinger Kurve – als wesentliche Voraussetzung für einen Schienenpersonenfernverkehr aus Richtung Westen über den Flughafen München und weiter Richtung Salzburg und darüber hinaus – ist somit als langfristige Perspektive Bestandteil des Bahnknoten-Konzeptes.

6. Werden Chancen gesehen, die Diskussion über eine Schienenanbindung des Flughafens München durch einen schienenengebundenen Flughafenexpress in absehbarer Zeit erneut aufzunehmen und zum Erfolg zu führen, oder hält die Staatsregierung den heutigen Zustand für befriedigend und ausreichend für die Zukunft?

Das von der Bayerischen Staatsregierung beschlossene Bahnknoten-Konzept sieht vor, dass bereits mit der Realisierung der vorrangigen Maßnahmen aus dem Bahnknoten-Konzept die verkehrspolitische Zielsetzung der Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München aus nahezu allen Landesteilen des Freistaates erreicht werden kann.

Für Augsburg zum Beispiel bestünde dann im Rahmen des Bahnknoten-Konzeptes die Perspektive, nach Realisierung der 2. Stammstrecke und einem Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Daglfing und Johanneskirchen eine direkte Zugverbindung (Überregionaler Flughafenexpress) zum Flughafen zu erhalten. Mit diesem Überregionalen Flughafenexpress ließe sich aus Augsburg der Flughafen München in rund einer Stunde umsteigefrei erreichen. Die Züge würden aus Augsburg kommend die 2. Stammstrecke in München nutzen und dann weiter über den Ostkorridor zum Flughafen fahren.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich für die Bayerische Staatsregierung kein Diskussionsbedarf über die grundsätzliche Ausgestaltung der Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München.