

München-Region-Bayern

Schneller in die Luft

Nach langer Pause wird über eine bessere Flughafen-Anbindung gesprochen, per Express-Verbindung auf der S1-Strecke

München . In die Debatte um eine Expressverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen kommt Bewegung. Das Planungsreferat will voraussichtlich im Frühjahr dem Stadtrat eine Studie vorschlagen, mit der mehrere kurz- wie auch langfristige Verbesserungen im Schienennetz des Münchner Nordens geprüft werden . darunter auch ein kurzfristig zu realisierender Airport-Express auf der Strecke der S1. Die internen Überlegungen sind offenbar weit fortgeschritten. Auch bei Flughafen-Chef Michael Kerkloh stehen schnelle Züge ins Erdinger Moos seit vielen Jahren ganz oben auf der Wunschliste. Favorisierte Variante: Nicht S-Bahnen, sondern speziell als Flughafen-Express gestaltete Komfort-Züge mit extragroßen Gepäckabteilen sollen die Tour übernehmen.

Um die Anbindung des Flughafens ist es seit langem still geworden . obwohl das Thema der Staatsregierung einst so wichtig war, dass sie den Transrapid auf dieser Route schweben lassen wollte. Das heftig umstrittene Projekt scheiterte im Vorfeld der Landtagswahl 2008, offiziell aus Kostengründen. Nun kehrt eine schon vor vielen Jahren diskutierte Variante ins Rennen zurück: der Express slight%auf der S1, der ohne große Investitionen in die Strecke möglich wäre. Da die Fahrtzeit zum Flughafen noch immer etwa 30Minuten betragen würde (derzeit 40), schmähte der einstige Verkehrsminister Otto Wiesheu (CSU) diese Lösung als Humpel-Express%.Für kürzere Fahrtzeiten müssten zusätzliche Gleise verlegt werden, auf der Trasse geht es bereits ziemlich eng zu.

Aus Sicht seiner Befürworter ist der Humpel-Express%jedoch derzeit die einzige Chance, halbwegs zeitnah schnellere Züge ins Erdinger Moos zu schicken. Langfristig sollen diese Aufgabe Express-S-Bahnen auf der Trasse der S8 übernehmen, die nach dem geplanten Ausbau der Strecke in 20Minuten am Flughafen wären. Allerdings gilt eine Anbindung über die Ostroute nur dann als sinnvoll, wenn die Züge nicht am Ost-, sondern am Hauptbahnhof starten.

Voraussetzung dafür wäre jedoch eine zweite Stammstrecke, der vorhandene S-Bahn-Tunnel ist ausgelastet.

Unumstritten ist der Humpel-Express%nicht, die Anwohner im Münchner Norden haben bereits mehrfach gegen zusätzlichen Verkehr protestiert. Hauptproblem sind die Bahnübergänge, deren Schranken schon jetzt große Teile des Tages geschlossen sind. Die Folge sind Staus auf den Straßen. Wenn auch noch der Airport-Express durch Feldmoching und andere Orte rauschen würde, wären die Bahnübergänge wohl etwa 45Minuten je Stunde dicht. Ein Albtraum, finden viele Anwohner. 2009 hatten der CSU-Bundestagsabgeordnete Johannes Singhammer und sein Landtagskollege Joachim Unterländer deshalb schon einmal eine Unterschriftensammlung initiiert. Ihre Befürchtung ist, dass ein sProvisorium für die Ewigkeit%entstehen könnte.

Auch diesmal ist die neue Variante des Humpel-Express%lediglich als Übergangslösung gedacht. Nach Auskunft von Flughafensprecher Ingo Anspach soll der Express komplett mit der bestehenden Infrastruktur auskommen, also den vorhandenen S-Bahnhof am Airport mitnutzen. Am Hauptbahnhof könnten die Züge in der Haupthalle losfahren, das macht die Verbindung für Umsteiger attraktiver.

Die Untersuchungen des Planungsreferats drehen sich nicht ausschließlich um die Flughafenanbindung, sondern betreffen den gesamten Münchner Norden. Laut Verkehrsplaner Horst Mentz geht es unter anderem um die Frage, ob künftig S-Bahnen über den Eisenbahn-Nordring fahren können. Das Planungsreferat habe ein Arbeitsprogramm für eine Machbarkeitsstudie erstellt. Angestoßen wurden die Überlegungen unter anderem durch die Expansionspläne von BMW. Das Unternehmen will die 25000 Arbeitsplätze im Norden auf 40000 erhöhen. Dominik Hutter

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 13. November 2015, Seite 45