



Suche nach Verbesserung der Flughafenanbindung beginnt von neuem

Viele Varianten, viele Wünsche, kein Plan

Der Transrapid ist tot und eine Lösung nicht in Sicht: Nun sollen weitere Gutachten erstellt werden

Von Dominik Hutter
Einen Tag nach dem Scheitern des Transrapids verstärkt sich der Druck auf die Staatsregierung, eine Alternative für eine schnelle Airportanbindung zu finden. Während Wirtschaftsverbände statt einer "S-Bahn-Stöpselsei" eine ICE-Trasse fordern, erinnern die Grünen an Zusagen des einstigen Ministers Otto Wiesheu, die Planungen für eine Express-S-Bahn würden unabhängig von der Magnetbahn weitergeführt.

Besonders ermutigend hören sich die bisherigen Aussagen der Regierung zur Flughafenanbindung nicht an. Man stehe wieder ganz am Anfang, verkündete Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) am Donnerstag, während Ministerpräsident Günther Beckstein (CSU) ganz offen das Fehlen eines Plans B eingestand. "Ein Desaster", wie Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) findet, der es für selbstverständlich gehalten hätte, Vorsorge für ein mögliches Scheitern des Transrapids zu treffen.

"Fakt ist: Die Staatsregierung hat wertvolle Zeit verstreichen lassen", ärgert sich auch der grüne Landtagsabgeordnete Martin Runge. Offenbar seien die im Jahr 2001 von Verkehrsminister Wiesheu (CSU) ausdrücklich zugesagten Planungen für eine Express-S-Bahn, die "unabhängig von einer möglichen Magnetbahnverbindung" laufen sollten, später eingestellt worden. "Es gibt noch nichts Konkretes", versicherte Ministerin Müller am Freitag noch einmal. Alle bislang diskutierten Varianten fielen wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit aus. Nun sollen in einem Gutachten sämtliche Möglichkeiten noch einmal unter die Lupe genommen werden.

Tatsächlich gibt es jede Menge Varianten, die Schienenanbindung des Flughafens zu verbessern. Das aktuelle Problem ist nur: Jeder fordert etwas anderes. Während Ude und seine SPD den "M-Express", eine Expresslinie entlang der S 8 favorisieren, hält der Grüne Runge einen maßvollen Ausbau der S 1 für sinnvoller - allerdings nur, wenn die Investitionen nicht allein den Airport-Passagieren zugute kommen. Die "Union mittelständischer Unternehmen" und der "Zentralverband Deutscher Ingenieure" warnen dagegen vor einer "S-Bahn-Stöpselsei" und wollen lieber einen ICE-Anschluss fürs Erdinger Moos. Bisheriger Favorit der Staatsregierung (abseits des Transrapids) war hingegen der Bau neuer Schienen auf der auch für den Transrapid vorgesehenen Trasse. Die SZ stellt einige derzeit bekannte Alternativen für eine verbesserte Flughafenanbindung vor:

Strecke der S 1: Nach Fertigstellung des neuen Gleises auf Höhe Neulustheim (Termin Ende 2008) wäre es möglich, eine provisorische Express-S-Bahn über die Schienen zu schicken. Nachteil: Die Fahrtzeit vom Hauptbahnhof betrüge immer noch fast 30 Minuten. Zudem könnten die "normalen" S-Bahn-Züge nicht mehr in Neufahrn geflügelt werden. Wer also in Moosach oder Unterschleißheim wohnt, müsste bei einer Flughafentour in Neufahrn in die Expressbahn umsteigen. Diese Variante gilt allenfalls als Zwischenlösung. Für eine leistungsfähige Express-S-Bahn mit einer Fahrtzeit von 20 Minuten müsste die Strecke ausgebaut werden - dabei sind allerdings Probleme mit den Anwohnern zu erwarten.

Strecke der S 8: Ohne zusätzliche Gleise, da sind sich alle Experten einig, geht auf dieser Strecke fast nichts - wegen des parallel laufenden Güterverkehrs wäre auf den bestehenden Gleisen allenfalls eine wenig attraktive Expresslinie mit einer Fahrtzeit von 35 Minuten möglich. Im "M-Express"-Konzept geht die Stadt deshalb von einem viergleisigen Ausbau zwischen Zamdorf und Johanneskirchen aus, im Interesse der Anwohner und des Städtebaus im Tunnel. Diese Züge würden etwa 25 Minuten benötigen, und sobald der zweite S-Bahn-Tunnel fertig ist, ginge es noch etwas schneller.

Fernzug/ICE: Prinzipiell kann der ICE dieselben Gleise wie die S-Bahn benutzen, allerdings darf er ohne technische und bauliche Änderungen nicht so schnell fahren wie gewohnt. Anbieten würde sich eine Anfahrt auf der Trasse der S 1: Entweder als Abstecher vom Hauptbahnhof oder - nach Fertigstellung zweier ohnehin geplanter Schienenprojekte (Erdinger Ringschluss und Walpertskirchner Spange) - auf der West-Ost-Verbindung Pasing-Flughafen-Mühldorf, noch später vielleicht sogar als Teil der Magistrale Paris-München-Wien-Budapest. Ein Flughafenstopp auf der Nord-Süd-Trasse gen Nürnberg gilt als unrealistisch: Die ICE-Trasse verläuft viele Kilometer entfernt, der Abstecher würde die Zeitersparnis der Neubaustrecke in Frage stellen.

Neubau entlang der Transrapid-Trasse: Diese sehr kostspielige Variante, die vermutlich die Anwohnerproteste neu anfachen würde, ist inzwischen unwahrscheinlich geworden. (Seite 55)

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.74, Samstag, den 29. März 2008, Seite 53

Fenster schließen ::