

# Verbesserung der Anbindung des Münchner Flughafens

Stand: Mai 2008

Derzeit gibt es nördlich von München verschiedene Planungen und Ausbaumaßnahmen im Bahnbereich. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat die Möglichkeiten und Notwendigkeiten des Schienenwegeausbaus rund um den Flughafen analysiert und zeigt einige Optionen auf, wie sowohl kurz- als auch mittelfristig die Bahnanbindung des Flughafens verbessert werden kann. Dabei darf allerdings die Bedeutung des Flughafenverkehrs nicht überbewertet werden. Verbindungen zwischen München und Städten im S-Bahn-Bereich, oder auch von München und seinem Umland nach Nordostbayern sind ebenso wichtig, auch wenn sie weniger politische Aufmerksamkeit genießen.

Längerfristig ist ein Ausbau der Infrastruktur unabdingbar. Da aber die bayerische Staatsregierung ausschließlich auf das Prestigeobjekt Transrapid gesetzt hat und bewußt keine Alternativen geprüft wurden, sind auch kurzfristigen Maßnahmen ohne oder mit nur wenig Infrastruktureingriff notwendig. Die mittelfristigen Maßnahmen müssen auf den kurzfristigen aufbauen und diese ergänzen.

## **Ausbauprojekte**

### *München – Mühldorf*

Seit langem gibt es Planungen für den Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenverkehrsachse München – Mühldorf - Salzburg als Teil des Transeuropäischen Netzes (TEN). Diese Strecke ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr überlastet, ein Ausbau ist nicht nur für die Bürger, sondern auch für den Standort Burghausen wichtig und politisch gewollt. Da der Streckenausbau über Mühldorf nach Salzburg ein Fernverkehrsprojekt ist, hängt man von Finanzierungszusagen des Bundes ab.

### *Erdinger Ringschluß*

Der Hauptnutzen des sogenannten Erdinger Ringschluß besteht darin, die beiden Kreisstädte Erding und Freising untereinander und mit dem Flughafen zu verknüpfen. Dazu werden die in Erding endenden S-Bahnen bis zum Flughafen und weiter nach Freising verlängert. Um die Verbindung zwischen Nordost-Bayern und dem Flughafen zu stärken, muß der Freisinger Bahnhof so umgestaltet werden, dass in beiden Richtungen bahnsteiggleiches Umsteigen zwischen Regionalzügen und den beiden dann dort verkehrenden S-Bahn-Linien erfolgen kann. Um dies zu ermöglichen kann man nördlich des Bahnhofs eine Wendeanlage für S-Bahnen errichten, oder diese zu einem neuen Haltepunkt „Freising Nord“ verlängern.

### *Neufahrner Gegenkurve / Ausbau Neufahrn – Freising*

Um die S-Bahnen aus Erding weiterführen zu können, ist nordöstlich von Neufahrn eine Kurve vom Flughafen kommend Richtung Pulling / Freising notwendig. Die bestehende Isarquerung

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



wird von dieser Spange mitgenutzt. Dieser Vorschlag von PRO BAHN aus dem September 2002 wurde bereits im Februar 2003 vom damaligen Wirtschaftsminister Wiesheu aufgegriffen.

Im weiteren Verlauf nach Freising ist nach Ansicht des Wirtschaftsministeriums ein Ausbau auf vier Gleise notwendig. Die Ausbauplanungen werden von PRO BAHN grundsätzlich begrüßt. Eine sinnvolle Nutzung ist aber nur möglich, wenn der Ausbau bereits am Nordkopf des Neufahrner Bahnhofs beginnt und dazu genutzt wird, die beiden S-Bahn-Linien vom Regionalverkehr zu trennen. Die Einfädung der Neufahrner Gegenkurve sollte niveaufrei erfolgen.

#### *Walpertskirchner Spange*

Walpertskirchner Spange und Erdinger Ringschluß erschließen das große Potenzial Südostbayerns für den Flughafen. Pendler aus diesen Regionen erreichen dadurch erstmals auf der Schiene die Arbeitsplätze am Flughafen. Darüber hinaus erhält die bayrische-österreichische Grenzregion bei Salzburg einen schnellen Anschluß zum Münchner Flughafen.

Unter dem ehemaligen Wirtschafts- und Verkehrsminister Wiesheu wurde ein gleichzeitiger Bau von Ringschluss und Walpertskirchner Spange angestrebt. Das führte für Erding zu einer Diskussion um den zukünftigen Bahnstandsstandort und zu Plänen für ein aufwendiges Bahnhofs- und Verknüpfungsbauwerk im Süden des jetzigen Fliegerhorstgeländes. PRO BAHN hatte Anfang 2004 hierzu Vorschläge gemacht, die die Interessen der Erdinger Bürger stärker berücksichtigen.

Von vornherein war ebenfalls klar, dass Züge aus Richtung Mühldorf und Salzburg zum Flughafen nur sinnvoll sind, wenn die Gesamtstrecke elektrifiziert ist. Dieselverkehr in einem Tunnelbahnhof unterhalb des Flughafenterminals ist kaum vorstellbar. Daraus ergibt sich eine Abhängigkeit zwischen dem Ausbau der Strecke München – Mühldorf und der Walpertskirchner Spange. Der Erdinger Ringschluß dagegen kann auch unabhängig von der Walpertskirchner Spange und der Elektrifizierung der Strecke München – Mühldorf - Freilassing errichtet und betrieben werden.

Sollen Züge aus dem Bereich Mühldorf / Salzburg über die Walpertskirchner Spange den Flughafen erreichen, so stellt sich die Frage, wo diese vernünftigerweise enden sollen. Vom Flughafen aus ist ohne Wenden Freising (mittels der Neufahrner Gegenkurve) und München über die beiden Flughafen-Strecken erreichbar. Allerdings: Von Mühldorf aus über den Flughafen zum Ostbahnhof zu fahren ist ein großer Umweg und von der Fahrzeit wenig attraktiv. Freising – Flughafen ist künftig durch die verlängerte S-Bahn ab Erding gut bedient. Übereckverkehre von Mühldorf über den Flughafen nach Freising und Landshut werden angesichts einer bestehenden Strecke Mühldorf – Landshut kaum neue Fahrgäste gewinnen können. Eine attraktive Lösung ergibt sich nur durch eine möglichst schnelle Weiterführung vom Flughafen zum Münchner Hauptbahnhof. Da die Weststrecke via Neufahrn bereits sehr stark ausgelastet ist, macht dies den Ausbau und Neubau von Infrastruktur nötig. Dies läßt sich mit der Zeitachse für den Ausbau der Mühldorfer Strecke synchronisieren.

#### *Überwerfungsbauwerk Neulustheim*

An der Bahnstrecke München – Freising ist im Bereich Neulustheim ein Überwerfungsbauwerk in Bau, das bis Sommer 2008 fertiggestellt wird. Seine Inbetriebnahme vermindert die Störanfälligkeit des Bahnbetriebs und schafft neue Optionen der Fahrplangestaltung.

### *Feldmoching – Neufahrn entlang der Autobahn*

Die Strecke München – Freising ist überlastet. Die bereits weiter oben vorgestellten Ausbaumaßnahmen südlich von Freising alleine reichen bei weitem nicht aus, um den Anforderungen durch den steigenden Personen- und Güterverkehr gewachsen zu sein. Eine neue Eisenbahnstrecke zwischen Feldmoching und Neufahrn entlang der Autobahn könnte große Teil des Verkehrs aufzunehmen. Sie verlief im wesentlichen abseits der Bebauung, und wurde in dieser Form von PRO BAHN erstmals in den 90er Jahren vorgeschlagen. In der gemeinsamen Resolution der Nordallianz-Gemeinden vom Mai 2006 ist der Bau einer Strecke entlang der Autobahn auch zur Entlastung der bestehenden Strecke vom durchgehenden Bahnverkehr vorgesehen.

Die bis Februar 2008 laufenden Transrapidplanungen haben einen sechsjährigen Diskussionsstillstand beim Ausbau von Eisenbahnstrecken bewirkt. Unter anderem daher ist diese Strecke bisher nicht Bestandteil der Ausbaupläne des Freistaats Bayern.

### *Untertunnelung Daglfing – Johanneskirchen*

Die Stadt München hat die Flughafenanbindung als Hebel entdeckt, um zu versuchen, S-Bahnen und Güterverkehr unter die Erde zu verbannen. Verkehrlich dagegen ist diese Strecke erheblich weniger belastet als die Strecke zwischen Laim und Freising. Ein durchgehendes drittes Gleis für den Güterverkehr von Daglfing zum Güternordring würde derzeit ausreichen. Für eine Zunahme des Güterverkehrs beispielsweise durch eine Kurve zur Mühldorfer Strecke (Containerbahnhof Riem) müssen Ausbauoptionen offengehalten werden. Ein kürzerer Tunnel nur für die Gütergleise im Bereich der dichten Besiedlung wird dann sicher Bestandteil der Überlegungen sein.

Die immens teure Untertunnelung längerer Strecken sollte vermieden werden. Das Fahren im Tunnel ist für Fahrgäste wenig attraktiv. Tunnelbahnhöfe erfordern umfangreiche und teure Sicherheitsmaßnahmen. Die Durchfahrt schnellerer Züge (Flughafenexpress) durch unterirdische Bahnhöfe ist für wartende Personen extrem unangenehm.

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich dafür aus, bei dieser Strecke (wie auch bei allen anderen Eisenbahnstrecken) ausreichend Abstand zwischen eventuell geplanter Neubebauung und bestehender Strecke vorzusehen.

## **Verbesserte Anbindung des Flughafens**

### *Kurzfristig*

Für den Zeitraum bis eine ausgebaute Bahninfrastruktur zur Verfügung steht, sollte man überlegen, eine Übergangslösung anzustreben. Hierzu bietet sich wegen der Möglichkeit den Hauptbahnhof ohne zusätzliche Züge im Stammstreckentunnel anzubinden, die Bahnstrecke über Moosach und Neufahrn an. Die hier skizzierte Lösung kann – politischer Wille vorausgesetzt – bereits im Herbst 2008 umgesetzt werden.

Bis zum Sommer 2008 wird das neue Überwurfbauwerk Neulustheim am Nymphenburger Kanal fertiggestellt. Weil dann die Trennung von S-Bahn und Regionalverkehr ohne Gleiskreuzung erfolgt, können sich dort Verspätungen nicht mehr auf die Gegenrichtung übertragen. Dadurch reduziert sich die Störanfälligkeit der Strecke München – Freising und vorhandene Zeitpuffer können besser eingesetzt werden. Eine weitere Möglichkeit, Zeitreserven zu schaffen, besteht darin, auf das zeitraubende und störanfällige Teilen und Zusammenkuppeln der Züge in Neufahrn

zumindest zu bestimmten Tageszeiten zu verzichten und neben der S1 eine eigenständige S-Bahn-Linie zum Flughafen fahren zu lassen.

Da die schnelleren Regionalzüge die zweigleisige Strecke zwischen Neulustheim und Neufahrn im Regelfall kurz vor einer S1 erreichen, im Verlauf dieser Strecke aber bis nahe an die vorausfahrende S1 auffahren, ist der 20-Minuten-Zeitraum zwischen zwei S-Bahnen zu einem großen Teil ausgefüllt. Zwei S-Bahn-Linien – nach Freising und zum Flughafen – im eigentlich wünschenswerten 10-Minuten-Abstand fahren zu lassen, ist daher unmöglich.

Es bieten sich jedoch zwei Varianten an, vorhandene Zeitreserven so zu nutzen, dass trotz der vorhandenen Beschränkungen zwei eigenständige S-Bahn-Linien die Strecke befahren können.

Variante 1 ist eine leicht beschleunigte S-Bahn. Sie würde in der Haupthalle des Hauptbahnhofs starten und über Donnersbergerbrücke und Laim den Bahnhof Moosach erreichen. Ab hier würde sie nicht mehr an jeder Station halten, sondern nur an solchen mit starkem Fahrgastaufkommen sowie in Neufahrn, um auch von ausgelassenen Zwischenhalten ein Umsteigen zum Flughafen zu ermöglichen.

Diese S-Bahn mit Arbeitstitel „S1-X“ erfordert, dass die Regionalzüge am Hauptbahnhof etwas früher abfahren, so dass die Flughafenzüge die zweigleisige Strecke in Neulustheim zwischen Regionalzug und S1 nach Freising erreichen. Durch den Verzicht auf die Zugteilung reduziert sich in Neufahrn die Standzeit der S1, und sie verkehrt im Streckenabschnitt bis Freising etwas früher als bisher. So fährt der Regionalzug dort auch bei früherer Abfahrt in München nicht dichter zur S-Bahn auf. Alternativ könnte man die Fahrplanlage der S1 zwischen München und Neufahrn etwas nach hinten verlegen. In die umgekehrte Richtung führen die Regionalzüge im Abschnitt Freising – Hauptbahnhof etwas später als heute, oder die S1 ab Neufahrn etwas früher.

Nachteil dieser Variante ist das Einfädeln der S1-X auf dem Abschnitt Donnersbergerbrücke – Moosach unmittelbar vor der S1 nach Freising. Hierdurch würde unter anderem die Änderung zahlreicher S-Bahn-Fahrpläne notwendig. Ebenso kann es Einflüsse auf die Fahrpläne der Regionalzüge geben.

Eine andere Variante besteht darin, die jetzt ab Neufahrn gekuppelten Züge aus Freising und vom Flughafen ungekuppelt und im Blockabstand hintereinander nach München fahren zu lassen. Dabei würden beide Züge zwischen Neufahrn und Moosach an allen Stationen halten. Die vom Flughafen kommenden Züge – Arbeitstitel „S11“ – führen ab Moosach ohne Halt zum Hauptbahnhof.

Für beide Varianten ergeben sich ähnliche Fahrzeiten. Was bei Variante 1 durch Auslassen von Stationen gewonnen wird, kann die S11 dadurch einsparen, dass sie nicht ab Laim die Stammstrecke benutzt.

Vorteil der S11-Variante ist, dass Umsteigen in Neufahrn zwischen Flughafen und den von der S1-X ausgelassenen Stationen nicht notwendig ist. Dies erleichtert die Behandlung von Verspätungsfällen, da die Reihenfolge der Züge auf dem zweigleisigen Abschnitt weniger wichtig ist. Ein Nachteil der S11-Variante ist das Auslassen des Umsteigeknotens Laim. Dies kann dadurch etwas gemildert werden, dass im Regelfall der Flughafenzug stadteinwärts vor und stadtauswärts hinter der S1 verkehrt. Hierbei spielt die Frage eine Rolle, ob die Priorität der Fahrgäste zum Flughafen eher die Fahrzeit oder eher die Umsteigefreiheit ist. Dies sollte genauso wie die Frage,

ob die S11 abhängig von Fahrplandaten und genauen Fahrzeiten weitere Halte auslassen kann, vor einer Umsetzung analysiert werden.

### *Längerfristig*

Aufbauend auf diesem kurzfristigen Szenario kann die Flughafenanbindung erheblich verbessert werden, sobald für den Abschnitt Feldmoching – Neufahrn eine Ausweichstrecke entlang der Autobahn zur Verfügung steht. Dort können dann Expreszüge mit geeigneter Inneneinrichtung verkehren, die in etwa 20 Minuten vom Hauptbahnhof zum Flughafen fahren. Werden diese Expreszüge entsprechend motorisiert, sind auch geringere Fahrzeiten vorstellbar.

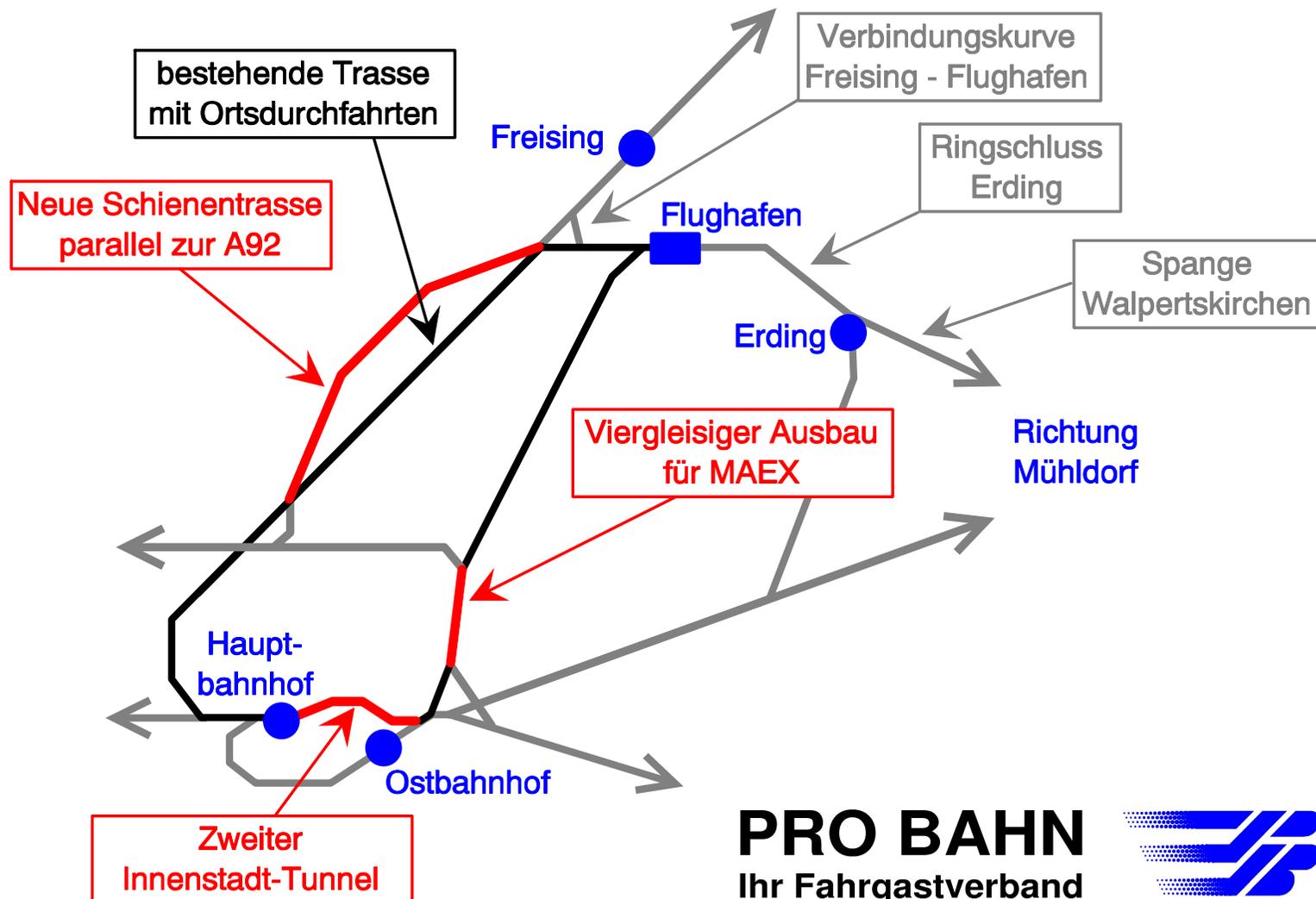
Dadurch, dass Regional- und Güterzüge auf diese neue Strecke verlagert werden, können die bestehenden Gleise durch die Ortschaften für einen besseren S-Bahn-Verkehr genutzt werden. So kann man die skizzierte S11 mit der S1 so verzahnen, dass zwischen Neufahrn und München ein echter 10-Minuten-Takt herrscht.

### **Auswirkungen auf das S-Bahn-System**

Die Münchner S-Bahn ist ein komplexes System. Daher muß die Auswirkung von Änderungen auf das Gesamtsystem berücksichtigt werden. Die kurzfristige Lösung trägt durch Verzicht auf Flügel in Neufahrn zur Reduzierung der Komplexität und damit Störanfälligkeit bei und kompensiert damit die zusätzliche Streckenbelastung. Die längerfristige Lösung trägt wesentlich zur Reduzierung der Abhängigkeiten zwischen S-Bahn und Regionalverkehr bei und verbessert daher das gesamte S-Bahn-System.

Neben der Realisierung der hier vorgestellten Vorschläge darf die weitere kontinuierliche Verbesserung der Münchner S-Bahn nichts ins Stocken geraten. Insbesondere muss der Ausbau aller Außenstrecken stärker als bisher forciert werden. Dies hat für den Fahrgastverband PRO BAHN einen mindestens so hohen Stellenwert wie ein guter Flughafenanschluss.

Herausgeber:  
PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V.  
Agnes-Bernauer-Platz 8  
80687 München  
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>



**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband

