

# **Von Salzburg zum Münchner Flughafen – und dann?**

## **Was will die Politik, und was nützt den Bürgern?**

Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN  
zu den Ausbau- und Neubauplänen im Schienenverkehr  
auf der Achse München – Flughafen – Mühldorf – Salzburg



**Herausgeber: PRO BAHN**  
**Regionalverband Oberbayern e. V.**  
**Agnes-Bernauer-Platz 8**  
**80687 München**  
**Tel. 089 - 53 00 31**  
**Fax 089 - 53 75 66**  
**Internet <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>**

**Von Salzburg zum Münchner Flughafen – und dann?**  
**PRO BAHN Oberbayern, München, August 2006**

## **Ein Projekt mit Historie und Widersprüchen**

Seit langem gibt es Planungen für den Ausbau der Schienenverkehrsachse München – Mühldorf – Salzburg. Über die Walpertskirchner Spange und den sogenannten Erdinger Ringschluss soll auch der Flughafen München eine schnelle Verbindung nach Salzburg bekommen.

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.

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. Da der Streckenausbau über Mühldorf nach Salzburg ein Fernverkehrsprojekt ist, hängt man von Finanzierungszusagen des Bundes ab. Diese wurden zunächst zurückgestellt. Über das Ergebnis von Nachverhandlungsversuchen gibt es widersprüchliche Aussagen.

Jetzt propagiert Wirtschaftsminister Erwin Huber wieder die schnelle Anbindung Salzburgs an den Münchner Flughafen und nennt als Zieldatum 2015. Gleichzeitig hört man neuerdings, dass der Erdinger Ringschluss nicht mehr von der Walpertskirchner Spange abhängig ist, sondern vom Bau der dritten Start- und Landebahn am Münchner Flughafen.

## **Nahverkehr im Flughafenumfeld verbessern**

Der Erdinger Ringschluss muss unabhängig vom Streckenausbau Richtung Mühldorf und unabhängig von Maßnahmen der Flughafengesellschaft so schnell wie möglich realisiert werden. Es gibt bereits zahlreiche Abhängigkeiten zwischen verschiedenen Komponenten des Gesamtprojekts. Der Erdinger Ringschluss kann im Gegensatz zu anderen Maßnahmen als relativ abgeschlossenes Teilprojekt verwirklicht werden. Wenn man Abhängigkeiten zu Themen schafft, die die Realisierung des Ringschlusses nicht wirklich beeinflussen, schädigt man die Bürger der betroffenen Region.

PRO BAHN begrüßt ausdrücklich, dass Minister Huber das Projekt Erdinger Ringschluss vorantreibt, und mit der Ausschreibung der Projektsteuerung ein deutliches Zeichen gesetzt hat. Bestandteil des Ringschlusses ist auch eine Kurve im Gebiet von Neufahrn, damit S-Bahnen aus Erding nicht am Flughafen enden müssen, sondern bis Freising weitergeführt werden können. Diesen Vorschlag von PRO BAHN hatte der ehemalige Minister Wiesheu Anfang 2003 aufgegriffen. PRO BAHN regt zudem an, im Bereich eines in Zukunft möglichen dritten Flughafenterminals Vorkehrungen für die spätere Einrichtung eines weiteren S-Bahn-Halts zu treffen.

Nicht vergessen werden darf der überwiegend eingleisige Abschnitt zwischen Markt Schwaben und Erding. Diese Strecke muss so ausgebaut werden, dass ihre Leistungsfähigkeit dem künftigen Bedarf entspricht.

Die Fahrgäste zum Flughafen unterteilen sich im Wesentlichen in Flugreisende und in Arbeitnehmer im Bereich des Flughafens. Die erste Gruppe wird politisch überproportional wahrgenommen, die Bedeutung der zweiten Gruppe dagegen unterschätzt. Diesen Flughafenpendlern nützen kein Transrapid und auch keine Verbindung bis Salzburg. Sie benötigen einen effektiven Nahverkehr in der Region mit den Schwerpunkten Erding und Freising. Deshalb ist ein Schienenanschluss der beiden Kreisstädte zum Flughafen so wichtig und muss vorrangig umgesetzt werden.

Das Flughafenumland braucht diese Verkehrsverbindung bereits jetzt und nicht erst, nachdem die Prozesslawine, die der Bau einer dritten Start- und Landebahn sicher auslösen wird, beendet ist. Wenn die Planungen nicht zeitnah umgesetzt werden, erfolgt der Zuzug weiterer Arbeitskräfte für den Flughafen ohne die notwendigen Verkehrswege. Damit entstehen unheilbare Schäden an der Siedlungsstruktur, und der Autoverkehr rund um den Flughafen wird noch schneller anwachsen. Freising und Erding ersticken schon heute unter der immer weiter zunehmenden Verkehrslast.

Durch den Ringschluss erhalten Freising und Erding nicht nur eine direkte Anbindung an den Flughafen, die beiden wichtigsten Städte der Region werden auch untereinander verknüpft. Durch die Möglichkeit des Umsteigens in Freising wird Nordostbayern besser an den Flughafen angeschlossen. Zwischen den Regionalzügen aus Richtung Landshut und der S-Bahn zum Flughafen muss bahnsteigegleiches Umsteigen möglich sein. Nur so wird eine Umsteigeverbindung gut angenommen werden. Zu diesem Punkt wurden von PRO BAHN bereits 2002 Realisierungsvorschläge gemacht.

Dass Freising eine zweite S-Bahn-Linie erhält, kann nur ein Schritt eines Gesamtkonzepts sein. Auf der Achse München – Freising liegt zwischen der Münchner Stadtgrenze und Neufahrn eine einwohnerstarke Wachstumsregion. Die Taktverdichtung bei der S-Bahn ist in diesem Bereich noch dringender notwendig als für Freising, das ja auch eine schnelle Regionalzuganbindung nach München hat. PRO BAHN fordert das Wirtschafts- und Verkehrsministerium auf, Konzepte vorzulegen, um den mangelhaften Zustand des Nahverkehrs zwischen München und Neufahrn genauso zu verbessern, wie das jetzt für Erding und Freising geplant ist.

### **Verbindung nach Salzburg im Gesamtzusammenhang betrachten**

Das Projekt einer schnellen Verbindung zwischen Salzburg und dem Münchner Flughafen unterliegt im Gegensatz zum Erdinger Ringschluss zahlreichen Abhängigkeiten.

Die Bundesregierung muss die Mittel zum Ausbau der Achse München – Mühldorf – Salzburg bereitstellen. Hierzu gehört die Walpertskirchner Spange, der viergleisige Ausbau von München bis Markt Schwaben, die Elektrifizierung der Gesamtstrecke bis Freilassing, sowie weitere Ausbaumaßnahmen in den Abschnitten Markt Schwaben – Mühldorf und Mühldorf – Freilassing. Für das südostbayerische Chemiedreieck um Burghausen muss die Führung von Güterzügen über Mühldorf deutlich verbessert werden.

Im Flughafen existiert bisher nur ein Tunnelbahnhof mit zwei Gleisen. Dieser kann zu den beiden bisherigen S-Bahn-Linien noch eine Linie über den Ringschluss aufnehmen, falls man vermeidet, S-Bahn-Züge direkt am Bahnsteig zu wenden. Die daher notwendige Weiterführung von S-Bahnen aus Erding bis nach Freising ist Bestandteil der Pläne für den Erdinger Ringschluss.

Regional- und Fernzüge können den bisherigen Flughafenbahnhof nicht nutzen. Zum einen ist dieser mit zukünftig drei S-Bahn-Linien komplett ausgelastet. Zum anderen ist die Bahnsteighöhe nur für S-Bahnen passend, andere Züge benötigen einen niedrigeren Bahnsteig.

Im Flughafen existiert ein weiterer Tunnel, der bereits seit dem Bau von Terminal 1 für einen zweiten Bahnhof vorgesehen ist. Diesen Tunnel möchte die Staatsregierung aber für den von ihr geplanten Transrapid verwenden. Eine weitere Möglichkeit im Terminalbereich einen Bahnhof zu errichten gibt es nicht. Falls dieser zweite Tunnel

nicht für den Eisenbahnbetrieb genutzt werden kann, sind alle Pläne, Fern- oder Regionalzüge zum Flughafen zu führen, nur inhaltslose Versprechungen.

Wenn die Bahnhofsfrage gelöst wird, und Züge von Salzburg zum Flughafen fahren, stellt sich die Frage, ob diese Züge dort enden sollen, oder was mit ihnen geschieht. Die einzige vernünftige Antwort darauf ist natürlich, diese Züge weiter zum Münchner Hauptbahnhof zu führen. Die S-Bahn-Strecke über Ismaning ist aufgrund der Tunnelbauwerke in Ismaning und Unterföhring und wegen Engpässen im Raum München denkbar ungeeignet für eine solche Weiterführung. Also bleibt nur die Strecke über Neufahrn. Diese ist aber bereits heute überlastet.

Die sinnvolle Nutzung der Walpertskirchner Spange ist also nicht nur vom Streckenausbau Richtung Mühldorf abhängig. Auch die Strecken westlich des Flughafens müssen ausgebaut werden, wenn sie weitere Züge aufnehmen sollen. Ein Ausbau zwischen München und Neufahrn ist aber zur Zeit nicht geplant, weil er politisch als Konkurrenz zum Transrapidprojekt der Staatsregierung verstanden wird.

PRO BAHN hat schon lange bevor der Transrapid diskutiert wurde vorgeschlagen, die heute für die Magnetbahn vorgesehene Trasse entlang der Autobahn A92 für eine Regional- und Fernzugstrecke zu nutzen. Die dadurch mögliche Trennung der Verkehre erlaubt die Züge Richtung Flughafen und Nordostbayern zu beschleunigen, sowie den Takt der S-Bahn zu verdichten. Die Ortskerne werden von schnellen, durchfahrenden Zügen entlastet und Anfälligkeit für Störungen sinkt.

Züge, die vom Flughafen über eine ausgebaute Trasse Neufahrn – München den Münchner Hauptbahnhof erreichen, könnten diese Strecke in weniger als 20 Minuten zurücklegen. Daraus ergibt sich direkt die Frage: Braucht man dann noch einen Transrapid?

### **Fakten und Folgerungen**

Nach einer Betrachtung der Gesamtproblematik zieht PRO BAHN folgende Schlussfolgerungen:

1. PRO BAHN fordert, dass der Erdinger Ringschluss inklusive einer Schienenverbindung vom Flughafen nach Freising so schnell wie möglich realisiert wird. Diese Maßnahme ist unabhängig von einem Ausbau der Bahnstrecke Richtung Mühldorf und Salzburg. Sie ist zur Entlastung der Region vom zunehmenden Straßenverkehr dringend notwendig. PRO BAHN begrüßt die von Minister Huber eingeleiteten Schritte.

2. Die Schienenverkehrsachse Salzburg – Mühldorf – Flughafen – München kann nur zusammenhängend betrachtet werden. Die zu beseitigenden Engpässe müssen analysiert und die notwendigen Ausbaumaßnahmen Bestandteil des Gesamtprojekts werden. Der immer wieder erklärte politische Wille zur Realisierung einer solchen Schienenverbindung muss endlich auf allen Ebenen auch zu konkreten Handlungen führen. Die Notwendigkeit eines leistungsfähigen Güterverkehrs ins südostbayerische Chemiedreieck ist bei den Planungen zu berücksichtigen.
3. PRO BAHN lehnt eine Verknüpfung von Schienenverkehrsprojekten mit Erweiterungsplänen der Flughafen München GmbH ab. Schon heute ist ein Verkehrsbedarf da, der den Ausbau von Bahnstrecken erfordert, und dieser Bedarf wird mit oder ohne Flughafenerweiterung wachsen. Maßnahmen wie eine dritte Start- und Landebahn sind umstritten und werden vor ihrer Realisierung zu Gerichtsverfahren führen. Die Risiken und die Zeitverzögerungen solcher Prozesse auf die Schienenanbindung des Flughafens auszudehnen zeugt von mangelnder Verantwortung. Die von der Verkehrslast im Flughafenumland betroffenen Bürger in Geiselhaft für den Ausbau des Flughafens zu nehmen, ist ein politischer Taschenspielertrick, an dem sich niemand beteiligen sollte.
4. Außer dem Erdinger Ringschluss ist ebenso dringend eine Verbesserung des Nahverkehrs zwischen München und Neufahrn notwendig. Obwohl diese S-Bahn-Strecke mit das höchste Fahrgastaufkommen im Raum München hat, existieren keine Pläne für eine Taktverdichtung in diesem Bereich. Der Mischverkehr von S-Bahn, Regional- und Güterzügen auf denselben Gleisen führt immer wieder zu Störungen und Einschränkungen. PRO BAHN fordert das Wirtschafts- und Verkehrsministerium auf, Konzepte für eine Beseitigung der Mängel und einen angemessenen Nahverkehr zwischen München und Neufahrn vorzulegen.
5. PRO BAHN hat sich mehrfach gegen den Bau einer Transrapidstrecke zwischen München und dem Flughafen ausgesprochen. Die zahlreichen Argumente gegen ein solch bahnfremdes System sind inzwischen allgemein bekannt. Auch bei Betrachtung des Korridors Salzburg – Mühldorf – Flughafen – München zeigt sich wieder, wie schädlich die Transrapid-Diskussion für eine Verwirklichung vernünftiger Verkehrsmaßnahmen rund um den Flughafen ist.

# Überblick über die Maßnahmen im Korridor München - Salzburg

