

München ohne Transrapid – wie kann es weitergehen?

Von Edmund Lauterbach

➤ Am 27. März beschlossen Vertreter der Bundesregierung und der Bayerischen Staatsregierung, dass das Projekt einer Transrapid-Verbindung vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen im Erdinger Moos nicht mehr weiterverfolgt wird.

Vorausgegangen war eine Kostenschätzung der Industrie, die die Drei-Milliarden-Grenze deutlich überschritt. Dass die von der Politik vorgesehene Obergrenze von 1,85 Mrd. Euro keinesfalls haltbar war, war von PRO BAHN und anderen schon längere Zeit vorhergesagt worden. In ihrer typischen Unbelehrbarkeit hielten aber Politiker verschiedener Parteien krampfhaft an dem verkehrspolitisch unsinnigen Projekt fest. Gerade in Bayern ging der Kampf für das Projekt bis hin zur Herabwürdigung des Engagements der Transrapid-Gegner durch die Politik und leider auch durch die DB-Magnetbahn-Gesellschaft.

Probleme ungelöst

Dies ist nun Vergangenheit. Wie aber sieht die Zukunft aus? Der Münchner Flughafen hat wachsende Passagier- und Mitarbeiterzahlen. Pläne für eine dritte Startbahn und weitere Abfertigungsgebäude sind umstritten, aber von Politik und Flug-

gesellschaften gewünscht. Unabhängig von einer Bewertung dieser Entwicklungen muss eine Erschließung des Flughafens über die Schiene Schritt halten mit den politisch nicht zu verhindernden Straßenausbauten in der Flughafenregion.

Schon vor Jahren hat PRO BAHN Vorschläge für eine bessere Bahnanbindung des Münchner Flughafens gemacht. Anders als der Transrapid bietet eine schnelle Schienenverbindung nicht nur Vorteile für Fluggäste, sondern sie kann auch den Großteil des Pendlerverkehrs zum Flughafen auffangen. Eine gute Einbindung ins Bahnnetz leistet deutlich mehr als eine Verbindung zur Münchner Innenstadt, die ohne Zwischenhalt nur zwei Punkte verbindet und nicht erlaubt, künftig durchgehende Züge zu weiteren Zielen anzubieten.

Bahnerschließung über Osttrasse

Den im Vergleich zu den Kosten geringen Nutzen des Transrapids für die Bürger der Region wurde auch von der Stadt München frühzeitig erkannt. Folgerichtig wurde von dieser Seite eine Alternative zum Transrapid vorgeschlagen: MAEX – München Airport Express.

Das Projekt sieht vor, die östlich der Isar verlaufende Bahnstrecke,

die zurzeit von der S-Bahn-Linie S8 genutzt wird, so auszubauen, dass außer der S-Bahn dort auch Expresszüge zum Flughafen verkehren können. Notwendig dazu ist in erster Linie ein Ausbau innerhalb des Stadtgebiets zwischen Daglfing und dem Abzweig zum Güternordring nördlich von Johanneskirchen. Auf diesem Abschnitt fahren außer der S-Bahn viele Güterzüge, sodass ohne Ausbau auf mehr als zwei Gleise eine deutliche Steigerung im Verkehrsaufkommen nicht möglich ist.

Die MAEX-Planner stellen sich im Wesentlichen vor, dass die viergleisige Bahntrasse und die drei Bahnhöfe dieses Streckenstücks in einem Tunnel verschwinden. Eine weitere Voraussetzung für MAEX ist der geplante und ebenfalls umstrittene zweite S-Bahn-Tunnel für die Münchner Innenstadt. Die Vorteile des Projekts sind in erster Linie städtebaulicher Art. Durch eine Enttunnelung der Bahnstrecke ließen sich neue Wohngebiete im Nordosten Münchens deutlich besser erschließen.

Bahnerschließung über Westtrasse

PRO BAHN bevorzugt eine andere Lösung. Die westliche Zubringerstrecke zum Flughafen ist zwischen München-Moosach und Neufahrn hoch belastet. Hier verkehren außer der S-Bahn-Linie S1 mehrere Regionalzuglinien und zahlreiche Güterzüge. Eine solche Belastung spräche zunächst einmal dagegen, diese Strecke für Expresszüge zum Flughafen zu nutzen. Andererseits bringt ein Ausbau mehr Vorteile, wenn dadurch bereits heute bestehende Probleme gelöst werden können.

Dass die Strecke über Neufahrn einen relativ zu ihrer Belastung schlechten Ausbaustand hat, liegt unter anderem daran, dass erheblicher Widerstand gegen einen Ausbau der Bestandsstrecke mit mehreren Ortsdurchfahrten besteht. Auch hier gab es Vorschläge für eine weitgehende Untertunnelung, die aber angesichts der Kosten sehr unrealistisch sind.

PRO BAHN hat daher sehr früh vorgeschlagen, eine zweigleisige Ausbaustrecke entlang der Autobahn A 92 zwischen München-Feldmoching und Neufahrn zu bauen. Durch die Anbindung von Güternordring und Rangierbahnhof in Feldmoching ist dies der am stärksten belastete Abschnitt. Auch eine von Anliegergemeinden in Auftrag gegebene Studie unterstützte eine solche Neubaustrecke. Die einseitige Festlegung der Bayerischen Staatsregierung auf das Trans-



Hochfliegende Pläne blockierten jahrelang eine realistische Planung, und viel Geld wurde mit Werbeschriften vergeudet.

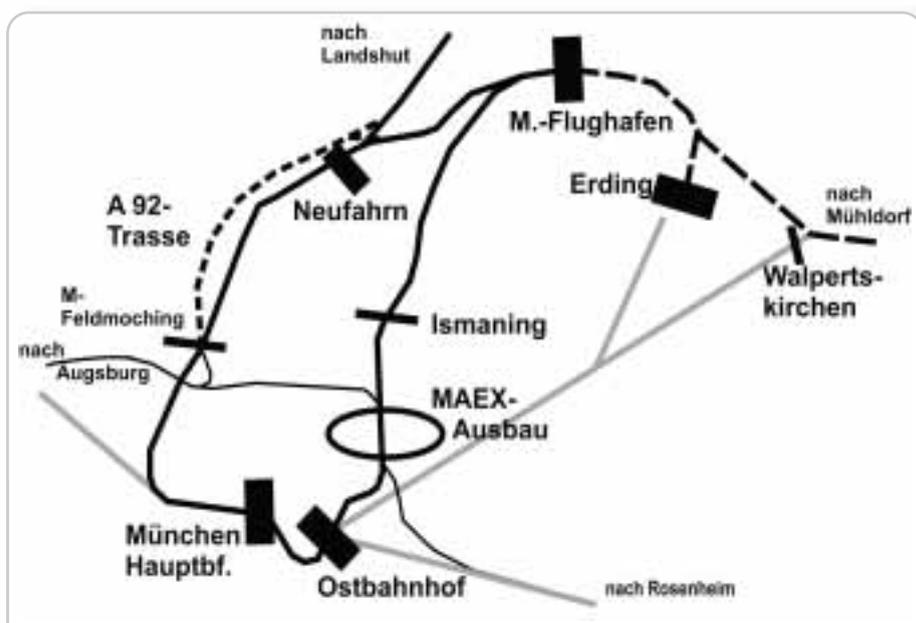
rapid-Projekt stoppte dann ab 2002 alle offiziellen Überlegungen zum Bahnausbau. Die von PRO BAHN und anderen vorgeschlagene Trasse entlang der Autobahn wurde stattdessen für den Transrapid verplant.

A92-Trasse statt MAEX

Die Probleme auf der Neufahrner Strecke kann jeder Fahrgast bereits heute täglich erfahren. Dagegen würde eine Überlastung im Streckenabschnitt Daglfing – Johanneskirchen durch Expresszüge über die Osttrasse erst verursacht. Auch ohne Flughafen-Express ist dort eine Trennung von Güterverkehr und S-Bahn vonnöten. Dies kann aber durchaus ein gemäßigter Ausbau ohne teure Tunnelbauten leisten. Eine neue Schienentrasse entlang der Autobahn A92 bringt gleich in mehrfacher Hinsicht Vorteile:

- Die Fahrzeit vom Hauptbahnhof zum Flughafen wird sich von heute 40 auf rund 20 Minuten verkürzen.
- Der gesamte Verkehr zwischen München und Nordost-Bayern kann störungsfreier und schneller abgewickelt werden.
- Die Ortsdurchfahrten können insbesondere nachts von Güterzügen entlastet werden.
- Die S-Bahn nutzt die bestehende siedlungsnaher Strecke weitgehend unabhängig von Güter- und Reisezügen und fährt öfter und pünktlicher.
- Das zeitraubende und störanfällige Flügeln der S1 in Neufahrn nach Freising und zum Flughafen kann entfallen und durch zwei eigenständige S-Bahn-Linien ersetzt werden.
- Die zukünftig aus Richtung Mühldorf und Salzburg über die geplante Walpertskirchner Spange zum Flughafen fahrenden Züge können nach München durchgebunden werden.

Die von der Bayerischen Staatsregierung immer wieder vorgetragenen Bedenken, den Betrieb von Expresszügen zahlen zu müssen, während die DB den Transrapid eigenwirtschaftlich betreiben würde, sind bei Betrachtung der deutlich geringeren Gesamtbetriebskosten wenig relevant. Ein Flughafen-Express ist auch mit einem oder zwei Zwischenhalten keine S-Bahn. Aufgrund der Funktion als Zubringer von Fernverkehrszügen handelt es sich hierbei um ein Mischprodukt aus Nah- und Fernverkehr mit hohem Kostendeckungsgrad. Und ob die DB die behauptete Eigenwirtschaftlichkeit des Transrapids durchgehalten hätte, kann nur als zweifelhaft bezeichnet werden.



Weil die im Osten vorhandene Streckenbelastung durch S-Bahn und Güterverkehr (dünne Linie) durch den Express zum Flughafen erhöht würde, wäre dort ein großzügiger Ausbau mit Tunnel unvermeidbar (MAEX-Planung). Die A 92-Trasse löst nicht nur einen schon vorhandenen Engpass auf, sondern ermöglicht auch die Weiterführung von Zügen aus Richtung Mühldorf bis zum Hauptbahnhof.

Andere Projekte

Neben der schnellen Anbindung des Flughafens an das Münchener Stadtzentrum gibt es weitere Projekte für die Anbindung des Flughafens. In Ost-West-Richtung sind in Planung:

- die Walpertskirchner Spange zwischen der Strecke nach Mühldorf und dem Norden Erdings,
- der Erdinger Ringschluss zwischen Erding und dem Flughafen,
- eine Verbindungskurve zwischen Flughafen und der Bahnstrecke nach Freising, zusammen mit einem viergleisigen Ausbau südlich von Freising.

Transrapid-Geld für vernünftige Bahn-Lösungen

Trotz der aus Sicht von PRO BAHN unterschiedlich zu bewertenden Transrapid-Alternativen muss eines im Vordergrund stehen: Die für den Transrapid in die Haushalte von Bund und Bayern eingestellten Investitionssummen müssen für den Bahnverkehr genutzt werden. Und zumindest der bayerische Anteil muss auch in der Region eingesetzt werden, für den er vorgesehen ist. Sollte versucht werden, die Gelder anderweitig zu verwenden, entlarvt sich das Transrapid-Projekt nur noch stärker

als ein fernab des Bedarfs geplantes Spielzeug.

Politiker, die jetzt wegen des gescheiterten Prestigeobjekts Transrapid verschnupft reagieren und eine optimale Schienenlösung verzögern, werden bei Fahrgästen und Wählern nicht auf Verständnis stoßen. Äußerungen aus der Bayerischen Staatsregierung lassen in dieser Hinsicht Sorgen aufkommen: Nun sollen erst wieder zeitaufwendige Studien erstellt werden – als ob man mit den Transrapid-Planungen nicht genug Zeit verschwendet hätte. Es ist zu hoffen, dass man jetzt schnell zur Realpolitik übergeht.

Auf Basis der neuen Sachlage müssen vernünftige, den Bürgern der Region München nützende Lösungen entwickelt werden. Es ist ein Zeichen mangelnder Verantwortung, dass solche Lösungen wegen des Transrapids bisher vernachlässigt wurden. Und dass die Realisierung einer Bahnanbindung mehr Zeit benötigt als ein Projekt mit einer nicht im Praxiseinsatz stehenden Technik, wird man der Politik nicht abnehmen. Hier bietet sich der in Bayern regierenden CSU die Möglichkeit, ihre Glaubwürdigkeitsprobleme bis zur Landtagswahl im Herbst etwas zu reduzieren.

→ Weitere Informationen:
www.pro-bahn.de/oberbayern/transrapid/