

# Gutachten: Flughafen-Zug bis 2015

Bahn-Anbindung von Landshut aus – Ostbayern müssten weiter umsteigen – Direktverbindung auch aus Mühldorf

Von Alexander Kain

**München.** Der Münchner Flughafen soll besser an den Schienenverkehr angebunden werden. Möglichkeiten dazu haben Experten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums erarbeitet und gestern in München zusammen mit Wirtschafts-

minister Martin Zeil (FDP) vorgestellt.

Eine zentrale Rolle spielt dabei die sogenannte Neufahrner Kurve. Über sie sollen auch Züge, die aus Norden kommen, zum Flughafen hin abbiegen können. Bisher gibt es einen Gleisanschluss nur aus Süden, also von München kommend.

Diese Trasse soll etwa 2015 oder 2016 realisiert sein und durch einen Regionalexpress Regensburg-Landshut-Freising-Flughafen stündlich bedient werden.

Nachteil für die Ostbayern: Der Zug von Passau nach München wird den Flughafen nicht direkt anfahren – wer zum Flughafen will, muss in Landshut

umsteigen. Immerhin: Durch die Taktung soll die Gesamtfahrzeit von Passau aus von 141 auf 120 Minuten verringert werden.

Zudem soll die Trasse München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg so ausgebaut werden, dass über Erding ebenfalls eine direkte Flughafenverbindung möglich wird. Die Fahrzeit von

Salzburg aus soll sich von 125 auf 66 Minuten verkürzen.

Daneben sollen auch die Region Augsburg/Ulm sowie die Landeshauptstadt selbst besser an den Flughafen angeschlossen werden. Die Gesamtkosten liegen laut Gutachten bei 1,44 Milliarden Euro.

– **Standpunkt/Bayern**

# Rückt Ostbayern näher an den Flughafen?

## Konzept für bessere Zuganbindung und kürzere Fahrtzeiten vorgestellt – Zeil: Ein roter Faden für Ausbaupläne

Von Alexander Kain

**München.** Eine direkte Verbindung von Passau zum Münchner Flughafen bleibt ein Traum – erstmal. Weil das Verkehrsaufkommen einen Regionalexpress nicht hergibt, werden die Passauer auch in Zukunft einmal umsteigen müssen, wollen sie den Münchner Flughafen per Bahn erreichen. Bisher musste man bis Freising fahren und dann per Bus zum Flughafen, oder nach München und dann per S-Bahn zum Airport. Künftig, also ab 2015 oder 2016, steigt man in Landshut in den aus Regensburg kommenden Regionalexpress und kommt so zum Münchner Flughafen. Immerhin 20 Minuten Zeitersparnis soll diese Lösung bringen.

Besser haben es da die Regensburger. Sie können den Flughafen künftig per Regionalexpress direkt erreichen – im Einstunden-Takt geht es über Landshut und Freising an den Flughafen. Ebenfalls im Einstunden-Takt sollen die Salzburger kommen – über Mühldorf. Das sieht das Gutachten zur Verbesserung der Schienenanbindung des Münchner Flughafens vor.



**Acht S-Bahnen und sieben Expresszüge** sollen künftig den Münchner Flughafen besser anbinden. – F.: dpa/Willmerding



### 1,44 Milliarden Euro sollen investiert werden

Insgesamt acht S-Bahnen und sieben Expresszüge sollen den Airport dann besser erschließen. Gesamtkosten: 1,44 Milliarden Euro. Unter anderem geplant: Ein zweiter Flughafen-Bahnhof (320 Millionen Euro), der viergleisige Ausbau der Strecke Dagfling-Johanneskirchen (175 Millionen Euro), die Neufahrner Kurve (85 Millionen Euro), die sogenannte ABS 38 München-Mühldorf-Freilassing (560 Millionen Euro), die Überleitung der zweiten S-Bahnstammstrecke in München (110 Millionen Euro), die Pasinger Kurve (160 Millionen Euro) sowie Überholgleise in Oberschleißheim und Lochhausen (je 15 Millionen Euro).



**Wichtig für Ostbayern:** Zum einen der direkte Anschluss des Landshuter Gleises an den Flughafen, zum anderen der Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Freilassing. – Grafik: Ministerium

antritt vorgefunden, watscht Zeil seine Vorgänger Emilia Müller, Erwin Huber und Otto Wiesheu (alle CSU) ab. Die Diskussion über die Anbindung sei „so alt wie der Flughafen selbst“. Von einem „Geburtsfehler“ spricht Zeil, der nach eigenem Bekunden auch einer Transrapid-Lösung „positiv gegenübergestanden“ wäre. „Aber der ist beerdigt, darüber brauchen wir uns nicht mehr den Kopf zerbrechen.“

Ziel des Gutachtens, das vor einem Dreivierteljahr in Auftrag gegeben wurde, war, aus der Vielzahl der Vorschläge ein stimmiges Konzept zu machen. Am Ende hat die „Ostkorridor“-Variante gewonnen. Sie schließt zahlreiche Großräume angesichts vergleichsweise geringer Investitionskosten (andere Varianten hätten statt 1,44 Milliarden bis zu knapp vier Milliarden Euro gekostet) deutlich besser an den Flughafen an:

Salzburg in 66 statt 125 Minuten Fahrzeit, Passau in 120 statt 141, Regensburg in 67 statt 98, Augsburg in 60 statt 85, Pasing in 30 statt 42, den Münchner Hauptbahnhof in 23 statt 39, den Münchner Marienplatz in 21 statt 36 und den Münchner Ostbahnhof in 18 statt 30 Minuten.

Hier sei der Infrastrukturbedarf „am geringsten“, so Zeil. Und er drückt aufs Tempo. „Unverzichtbare Voraussetzung für die Anbindung Südostbayerns

ist die Strecke München-Mühldorf-Freilassing. Sie ist Bestandteil der europäischen Magistrale Paris-München-Wien-Budapest. Der Ausbau ist im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben. „Die Realisierung kommt allerdings nur schrittweise voran“, klagt Zeil. Allerdings sei er „zuversichtlich, dass wir mit dem neuen Bundesverkehrsminister hier weiter vorankommen“. Der heißt Peter Ramsauer (CSU) und stammt just aus dem besagten Gebiet.

Aber natürlich werde vieles, was das Gutachten benennt, „nicht morgen schon“ realisiert. Finanzierung und Baurecht werden noch Jahre erfordern, rund zehn Jahre werde es dauern, bis die wichtigsten Strecken realisiert sein könnten. Und ohnehin werde jetzt erstmal mit den einzelnen Regionen geredet.

Und für die Passauer, die weiterhin nicht per Bahn direkt an den Flughafen angeschlossen sein werden, hat Zeil zumindest eine Vision parat: Baulich würde mit der Neufahrner Kurve die Möglichkeit für eine Direktanbindung geschaffen. Ob dann tatsächlich ein Zug von Passau bis an den Flughafen eingesetzt werde, das hänge ab vom künftigen Aufkommen. „Ausgeschlossen ist es jedenfalls nicht.“

**STANDPUNKT*****Entwicklungsland****Von Alexander Kain*

Es macht einen Unterschied. Im Zweifelsfall sogar einen gewichtigen. Wer aus Richtung Passau mit der Bahn an den Münchner Flughafen will, der muss umsteigen. Schwere Koffer rein in den Zug, schwere Koffer raus aus dem Zug, schwere Koffer rein in den Zug, schwere Koffer raus aus dem Zug, dann endlich zur Gepäckaufgabe am Flughafen – attraktiver wird es so nicht, das Auto stehen zu lassen und per Bahn an den Münchner Flughafen zu fahren. An die Regensburger hat man gedacht, an die Augsburger und die Ulmer, an die Münchner sowieso und sogar an unsere österreichischen Nachbarn in Salzburg – sie alle sollen künftig direkt mit der Bahn bis zum Franz-Josef-Strauß-Airport fahren können, bequem im Einstunden-Takt. Nur die im östlichsten Bayern sind wieder einmal die Gelackmeierten. Mangelndes Aufkommen, heißt es. Weder kommt man mit der Bahn ordentlich aus dem Bayerischen Wald heraus noch in einer ordentlichen Zeit nach München. Und nun halt auch nicht direkt an den Flughafen. Dass die A94 nur in homöopathischen Dosen vorwärts geht, ist da schon fast logisch. Ebenso der stockende Donauausbau und die immer maroder werdende A3. Immerhin im Südosten Bayerns wird man möglicherweise profitieren von der Trasse Salzburg-Mühldorf-Flughafen und der stündlichen Verbindung, wobei Altötting und alles östlich davon bereits wieder das Los des restlichen östlichen Bayerns teilt. Der Osten bleibt verkehrliches Entwicklungsland.

Aber vielleicht ist die ganze Aufregung um den Münchner Flughafen eh umsonst – weil die Schienenanbindung scheitert – am Geld oder den Klagen oder weil sich die Politik uneinig ist. Das wäre zugegebenermaßen allerdings der größte Schaden.