



Mögliche ICE-Trassen via Pasing oder Hauptbahnhof: Dem Flughafen fehlt weiterhin ein schneller Anschluss an den Fernverkehr.

„Eine Express-S-Bahn allein reicht nicht“

# Flughafenchef fordert ICE zum Airport

Michael Kerkloh: Nach dem Aus für den Transrapid muss der Anschluss ans Fernbahn-Netz her

Von Dominik Hutter

In der Debatte um die beste Flughafen-anbindung fordert Airport-Chef Michael Kerkloh einen Fernbahnanschluss. Allein die von der Stadt favorisierte S-Bahn werde den Verkehrsproblemen der Drehscheibe im Moos nicht gerecht, erklärte der einstige Transrapid-Verfechter. Der Weg zum attraktiven Airport-ICE wäre allerdings noch weit, da der Ausbau der überregionalen Zulaufstrecken nur im Schnecken-tempo vorangeht.

„Wir haben zehn Jahre verloren“, lautet Kerklohs Resümee des jähren Endes für den Transrapid – nun gelte es, eine andere Chance zu nutzen. Denn München ist neben Karlsruhe die einzige Stadt in Deutschland, in der sich dereinst zwei große europäische Schienenmagistralen kreuzen sollen – die Nord-Süd-Strecke zwischen Berlin und Rom sowie die West-Ost-Verbindung Paris-Wien. In diesen Dimensionen will am liebsten auch Kerkloh mitmischen. Ein Luftdrehkreuz europäischen Maßstabs benötige eine entsprechende Erschließung per Schiene, also am besten einen Anschluss an die großen Kontinental-Magistralen. Nur auf diese Weise könnten Reisende auch aus entfernteren Orten auf die Schiene gelockt werden, betonte der Flughafenchef am Dienstagabend bei einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

Mit seiner Forderung begibt sich Kerkloh auf heikles Terrain – der Manager hat sich bereits mit seiner Transrapid-freundlichen Haltung bei der Stadt München, die 23 Prozent der Flughafenanteile hält, in die Nesseln gesetzt. Denn Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) setzt weiter auf den „M-Express“, also auf eine Express-S-Bahn entlang der S 8 über Ismaning. Zwar hält auch Kerkloh eine schnelle S-Bahn für sinnvoll und notwendig, die Münchner selbst könnten schließlich nur begrenzten Nutzen aus einer

ICE-Lösung ziehen. Es gilt aber als unwahrscheinlich, dass bei einem Fernbahnanschluss des Flughafens die Strecke der S 8 eine Rolle spielt. Denn der ICE würde von Westen her wohl eher auf S 1-Gleisen (die man dann ausbauen müsste) oder aber einer Neubaustrecke entlang der einstigen Transrapidtrasse das Erdinger Moos ansteuern. Gen Osten verlief die Gleisschleife über Erdinger Ringschluss und Walpertskirchner Spange (siehe Grafik) in Richtung Mühldorf/Salzburg. Sollte also der Freistaat Bereitschaft zeigen, doch noch eine schnelle

S-Bahn zu bestellen, wäre es mehr als naheliegend, den bereits ausgebauten ICE-Pfaden zu folgen – von Westen her. Und der „M-Express“ im Tunnel, mit dem sich die Stadt eine Aufwertung des nordöstlichen Bogenhausens erhofft, bliebe ein rot-grüner Wunschtraum.

Dies möchte Ude unbedingt verhindern, an der Untertunnelung der Ost-Strecke führe „auf lange Sicht kein Weg vorbei“, erklärte der OB auf SZ-Anfrage. Auch Ude hält eine Fernbahnanbindung für wünschenswert – allerdings sei dies eine Sache von „Jahrzehnten“. Da

sei der „M-Express“ schneller zu haben.

Wie es letztlich kommt, ist freilich offen. Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) will erst das Ergebnis eines umfassenden Gutachtens zur Flughafenerschließung abwarten. Nach SZ-Informationen gibt es aber innerhalb der CSU eine klare Tendenz in Richtung Fernbahn – nicht zuletzt aus politischen Gründen: Denn nach dem Ende des Transrapid, das die Stadt München mit offener Häme bejubelt hat, haben die Christsozialen nur wenig Lust, dem gegnerischen Projekt „M-Express“ zum Durchbruch zu verhelfen.

Schwierig wird es allemal mit dem Airport-Stopp im europäischen Maßstab. Denn während das Hochgeschwindigkeitsnetz der Franzosen schon weit gen Osten vorgedrungen ist, befinden sich die Magistralen-Planungen auf deutschem Gebiet in beklagenswertem Zustand. Die zeitraubende Überquerung der Schwäbischen Alb wird frühestens 2019 schnellzugtauglich, bei vielen anderen Abschnitten steht der Ausbau noch völlig in den Sternen.

Besonders schlimm sieht es östlich von München aus: Die für die Magistrale vorgesehene Strecke über Mühldorf ist auf langen Abschnitten eingeleisig und nicht einmal elektrifiziert. Gearbeitet wird bestenfalls häppchenweise. Immerhin: In unmittelbarer Flughafennähe tut sich etwas. Ministerin Müller will im kommenden Jahr die Genehmigungsprozesse für Erdinger Ringschluss und Walpertskirchner Spange einleiten. Diese beiden Projekte, für die etwa 33 Kilometer Schienenstrecke gebaut werden müssen, ermöglichen einen dritten S-Bahn-Anschluss des Flughafens (von Erding her) sowie Direktverbindungen gen Freising/Landshut sowie Mühldorf.

Dem Flughafen wäre eine bessere Schienenanbindung einiges wert: Nach SZ-Informationen besteht grundsätzlich die Bereitschaft, mitzuzahlen. Wie schon beim Transrapid – für den hatte Kerkloh 100 Millionen Euro zugesagt.

## „Höchstens eine Delle“

Trotz hoher Ölpreise: MUC bleibt optimistisch

Eigentlich stehen die Zeichen auf Sinkflug: Der hohe Ölpreis von deutlich über 120 Dollar pro Barrel wird wohl auch an der Luftfahrt nicht folgenlos vorübergehen, Experten erwarten höhere Preise für die Tickets und spürbare Einschnitte ins weltweite Streckennetz. American Airlines, die größte Fluggesellschaft der Welt, hat bereits die Stilllegung von Flugzeugen angekündigt, bei British Airways sind entsprechende Überlegungen im Gange. Es herrscht Krisenstimmung im Geschäft über den Wolken.

Und München? Glaubt man der Einschätzung von Geschäftsführer Michael Kerkloh, wird der Flughafen in Erdinger Moos auch in schwierigen Zeiten seine Erfolgsstory fortsetzen. Zu erwarten sei „schlimmstenfalls eine Delle im langjährigen Aufwärtstrend“, erklärte der Manager, der Kerosinpreis sei schließlich nicht der einzige und beileibe nicht der entscheidende Einflussfaktor für die Entwicklung der Luftfahrt. „Der weltweite Mobilitäts-

bedarf wird weiter wachsen“, davon ist Kerkloh überzeugt. Allenfalls die „goldenen Zeiten“ der Billigfliegerei könnten dem Ende zugehen.

Völlig anders wird die Entwicklung von Umweltschützern beurteilt. Der grüne Landtagsabgeordnete Christian Magerl erwartet, dass die Wachstumsprognosen, die auch Grundlage der Ausbauplanungen sind, deutlich korrigiert werden müssen: von 57 auf nur noch 42 Millionen Fluggäste im Jahr 2020. Dann könnte, so frohlockt der Grünen-Politiker, auf die dritte Startbahn verzichtet werden, die nach Einschätzung Magerls schon aus finanziellen Gründen „völlig verantwortungslos“ ist. Denn der Bau der 4000-Meter-Piste werde wohl die Marke von einer Milliarde Euro überschreiten – das Risiko trage der Steuerzahler.

Im laufenden Jahr hat „MUC“ sein Wachstum erst einmal fortgesetzt – mit plus 6,2 Prozent. Genug, um London-Gatwick von Rang sechs der europäischen Flughäfen zu verdrängen. dh