



Ein Plan gewinnt Konturen

Mit dem ICE zum Flughafen

Verkehrsexperten diskutieren die künftige Airport-Anbindung - München gerät dabei ins Hintertreffen

Von Dominik Hutter

Die Chancen für eine Express-S-Bahn zum Flughafen sinken. Nach dem Aus für den Transrapid zeigt der Freistaat keinerlei Bereitschaft, nun dem rot-grünen Lieblingsprojekt "M-Express" zum Durchbruch zu verhelfen. Stattdessen wittern Landespolitiker die Chance, endlich die versäumte Fernbahnanbindung nachzuholen. Von der würden allerdings eher Schwaben und Ostbayern profitieren, die Stadt München kaum.

Wer gehofft hatte, nach dem jahrelangen Transrapid-Gezänk stehe nun eine Entspannungsphase an, wird enttäuscht. Der Freistaat hat zwar offiziell verkündet, noch einmal sämtliche Alternativen für eine bessere Flughafenanbindung zu checken, hinter den Kulissen zeichnet sich aber bereits deutlich ab, welche Variante schlechte Karten hat: die Express-S-Bahn. Deren Pläne werden derzeit zwar von der Stadt München fortgeschrieben - auf Landesebene steht aber eine ganz andere Frage im Vordergrund: Wie lässt sich der Schienenanschluss in der Fläche verbessern, also für die Oberpfälzer, Landshuter, Mühldorfer, Augsburgener, denen derzeit gar keine attraktive Zugverbindung zur Verfügung steht?

"Für mich ist das Thema S-Bahn nicht prioritär", berichtet etwa Franz Pschierer (CSU), der Vorsitzende des Landtags-Verkehrsausschusses, der eher in Richtung Ostbayern und Tschechien schießt. Dort befänden sich erhebliche Entwicklungspotentiale für den Münchner Airport - gerade für den Osten der einzige weit und breit mit einem attraktiven Interkontinentalangebot. Auch Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) macht seit langem schon keinen Hehl aus ihrer Abneigung gegenüber allen Express-S-Bahn-Plänen. Der CSU-Europaabgeordnete Bernd Posselt wirbt bereits dafür, einen ICE von München über den Flughafen und das ostbayerische Chemiedreieck Burghausen gen Salzburg zu führen. "Das wäre eine phantastische Lösung", sagte Posselt der Agentur dpa, man dürfe nicht "ins Kleinklein" verfallen. Was wohl bedeuten soll: die internationale Drehscheibe im Moos per Bimmelzug oder S-Bahn erschließen.

Diese Debatte macht zweierlei deutlich: Dass das Klima zwischen Stadt und Freistaat in puncto Flughafenanbindung nachhaltig vergiftet ist - und dass die politischen Akteure in Wahrheit völlig unterschiedliche Positionen einnehmen. Schon in der Transrapid-Debatte stand für die Münchner vor allem die Fahrtzeit zum Flughafen im Vordergrund. Wie kann man die Schleich-S-Bahn beschleunigen? Die Staatsregierung hingegen betonte stets, dokumentiert in der berühmten Stoiberrede ("das bedeutet, dass der Hauptbahnhof an Bayern heranwächst"), es gehe darum, den verpassten Fernbahnanschluss nachzuholen - also die Bewohner ländlicher Gegenden und vielleicht auch die Nürnberger, Stuttgarter oder Salzburger vom Auto auf die Schiene zu locken.

Fraglich ist, ob die Münchner überhaupt von einer Fernbahnanbindung profitieren können. Der

Airport-ICE, das wurde schon bei früheren Überlegungen zur Flughafenanbindung deutlich, würde wohl kaum im Zehn-Minuten-Takt fahren, und er muss auch nicht zwangsläufig am Hauptbahnhof stoppen. Denkbar wäre es, den Zug in Pasing zu teilen und einige Waggons nonstop über eine noch zu bauende Gleiskurve Richtung Feldmoching und Flughafen zu schicken. Dann gingen, mit Ausnahme der Pasinger und Obermenzinger, die meisten Münchner leer aus.

Allerdings halten Experten des Verkehrsministeriums auch eine Variante für möglich, die einer S-Bahn-Lösung zumindest nahe kommt: einen Airport-Express auf der bisherigen Transrapidtrasse. Geschätzte Fahrtzeit vom Hauptbahnhof: 20 Minuten, vielleicht sogar etwas weniger. Zu erwarten wären allerdings exorbitante Baukosten sowie heftige Proteste der kampfgestählten Anwohner. Der CSU-Bundestagsabgeordnete Johannes Singhammer bemüht sich derzeit, diese Variante von vornherein aus allen Planspielen zu verbannen und ist deswegen bereits im Bundesverkehrsministerium vorstellig geworden. Dabei habe, wie Singhammer triumphierend berichtet, Staatssekretär Matthias von Randow versichert: "Wir betreiben dies nicht!"

Ob diese Auskunft für Freudenpartys der Anwohner ausreicht, muss freilich offen bleiben. Denn Berlin, so erklärte eine Sprecherin des Ministeriums auf SZ-Nachfrage, betreibt ohnehin keine Planungen für die Flughafenstrecke. Diese Aufgabe müsse der Freistaat erledigen.

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.115, Montag, den 19. Mai 2008 , Seite 54

Fenster schließen ::