

MAEX – MünchenAirportExpress:

Die schnelle und leistungsfähige Verbindung zum Flughafen

(21.3.2006) In einem Pressegespräch stellten heute Oberbürgermeister Christian Ude, Stadtdirektor Wolfgang Roggel und Professor Dr. Jürgen Siegmann die ersten Ergebnisse der Untersuchungen über eine schnelle und leistungsfähige Express-S-Bahn-Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Flughafen München II, den MAEX – MünchenAirportExpress, vor.

1) Eine schnelle und leistungsfähige Express-S-Bahn zum Flughafen

Die Verbindung zum Flughafen München II mit dem Öffentlichen Nahverkehr ist attraktiver zu gestalten. Attraktiv heißt vor allem schnell und leistungsfähig.

Der Stadtrat hat das Planungsreferat beauftragt, die Möglichkeiten einer Express-S-Bahn zum Flughafen als Alternative zu einer Magnetschwebbahn zu untersuchen. Mit dem Gutachten wurden die Verkehrsexperten Professor Dr. Klaus J. Beckmann (RWTH Aachen) und Professor Dr. Jürgen Siegmann (TU Berlin) beauftragt. Für eine schnelle und leistungsfähige Verbindung einer Express-S-Bahn zum Flughafen sind zunächst verschiedene Routen, hier Korridore genannt, denkbar: Die Trasse der S1, die Trasse der Magnetschwebbahn, eine Verlängerung der U6 über Garching hinaus, die Trasse der S8 und der S2 mit dem bereits projektierten Ringschluss Erding.

Eine erste Untersuchung der verschiedenen Varianten hat gezeigt, dass sich vor allem der **Korridor der S1** und der **Korridor der S8** für eine derartige Verbindung eignen.

Der **Korridor der S8** weist unter Berücksichtigung maßgeblicher Kriterien wie beispielsweise Reisezeiten von Haus zu Haus, Fahrgastpotential, Umsteigebeziehungen, Investitionskosten und städtebauliche Synergieeffekte erhebliche Vorteile auf.

Deswegen haben sich die Gutachter bei der vertiefenden Untersuchung auf eine Express-S-Bahnverbindung über den Korridor der S8 konzentriert. In einem weiteren Schritt wäre eine entsprechende vergleichende Untersuchung auch für die S1-Trasse grundsätzlich denkbar.

2) Die Trasse des MünchenAirportExpress (MAEX)

Der MAEX nutzt die bereits vorhandene Trasse der S8. Dort wo es erforderlich ist, wird die Strecke ausgebaut. Auf dem innerstädtischen, etwa 4,1 Kilometer langen Abschnitt zwischen Zamdorf und Johanneskirchen empfehlen die Gutachter, die Trasse als Tunnel auszubauen. Dieser Tunnel bringt weitere vielfältige Vorteile sowohl für den Personen- und Güterverkehr der Bahn, für die lärmgeplagten Anwohner, die Querbarkeit der Trasse und die Schaffung von Wohnraum und Arbeitsplätzen.

Ausserhalb des Stadtgebietes quert die Trasse die Gemeinde Unterföhring und Ismaning in den dort bereits bestehenden Bahntunneln. Daher kommt es dort zu keinen wesentlichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Aus der Sicht der Gutachter ist ein Halt des MAEX entweder in Ismaning oder in Unterföhring verkehrlich sinnvoll.

Die Karte stellt den Verlauf der Trasse zwischen den MAEX-Haltepunkten Hauptbahnhof und Flughafen sowie den möglichen und verkehrlich sinnvollen Zwischenhalten Marienhof, Leuchtenbergring, Unterföhring oder Ismaning dar. Mit 3 bis 4 Zwischenhalten benötigt der MAEX zirka 25 Minuten vom Hauptbahnhof zum Flughafen. Der MAEX wird mindestens im 15-Minuten-Takt verkehren, ebenso die bisherige S8.

Alle Haltepunkte werden nach wie vor von der S8 angefahren, für die Anwohner bleibt das Nahverkehrsangebot also gleich gut. Nach Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke wird es noch weiter verbessert werden.

3) Das Grundkonzept des MAEX

Der MAEX beruht auf folgendem Grundkonzept:

- Fahrzeit von unter 25 Minuten zwischen Hauptbahnhof und Flughafen.
- 3 bis 4 Zwischenhalte zur Verbindung mit dem MVV-Netz.
- Mindestens 15-Minuten-Takt sowohl bei MAEX als auch bei der bestehenden S8.
- Viergleisiger Ausbau weitgehend im Tunnel zwischen Zamdorf und Johanneskirchen
- Führung im Umland auf bereits stadt- und umweltverträglich ausgebauter Trasse (in Unterführung und Ismaning im Tunnel verlaufend).
- Barrierefreier Ausbau der Stationen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen.
- Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit im Abschnitt Daglfing– Flughafen.
- Ausweitung des Verkehrsangebots im Schienenpersonennahverkehr zwischen München und dem Flughafen.

4) Der MAEX: Ein win-win-Projekt für alle

Der MAEX ist eine intelligente, attraktive und zugleich sparsame Verkehrslösung, mit dem die Anbindung an den Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erheblich verbessert wird. Eine bereits bestehende Strecke wird optimiert, dadurch werden die mit anderen Projekten an der Trasse bereits getätigten Investitionen noch effizienter genutzt und zusätzliche Investitionen verringert.

Alle profitieren vom MAEX:

- Die von außerhalb der Region München kommenden Fluggäste durch eine gegenüber heute verbesserte Hauptbahnhof-zu-Flughafen Reisezeit.
- Die Bewohner, Beschäftigten und Besucher der Stadt München und des Umlandes durch verkürzte Haus-zu-Haus-Reisezeiten zum/vom Flughafen.
- Für die normalen MVV-Nutzer verkehrt die S8 wie bisher weiter; nach Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke kommt eine zusätzliche Verbesserung durch eine Taktverdichtung in Betracht.
- Für Anwohner der S8 wird durch den innerstädtischen Bahntunnel der größtmögliche Lärmschutz hergestellt und die Mobilität in der Nachbarschaft erleichtert. Anwohner in Unterführung und Ismaning haben bereits einen Bahntunnel und werden deswegen nicht weiter belastet.
- Die Bauwirtschaft kann weitere Flächen für den Wohnungsbau nutzen.

Die Vorteile des MAEX im Einzelnen:

- Verkürzung der Haus-zu-Haus-Reisezeiten zum/vom Flughafen aufgrund der Umsteigemöglichkeiten bei 3 bis 4 Zwischenhalten. Beispielsweise Marienhof - Flughafen in 22 Minuten gegenüber heute 36 Minuten, zum Vergleich mit der Magnetschwebbahn in 23 Minuten.
- Optimale Einbindung in das bestehende S- und U-Bahn-System von Stadt und Region (Verknüpfung mit allen U-/S-Bahn-Linien).
- Systemvorteil gegenüber einer Insellösung mit Magnetschwebbahn.
- Hohe Betriebssicherheit von S8 und MAEX durch weitestgehende Trennung von Personen- und Güterverkehr mit höhenfreien Querungen und leistungsfähiger Infrastruktur.
- Rechtzeitige Ertüchtigung der Güterumgehungsbahn München im Vorgriff auf notwendige Kapazitätserweiterungen für eine leistungsfähige Alpenquerung (Brennerbasistunnel).
- Stärkung des Systems Bahn (z.B. durch Entflechtung von Güter- und Personenverkehr).
- Abbau von nachteiligen Trennwirkungen der Bahntrasse (Beseitigung von Bahnübergängen, Schaffung von Grünanlagen auf der Tunneldecke).

- Schaffung der Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklung im Münchner Nordosten auf den Arealen, auf denen derzeit wegen nicht ausreichender verkehrlicher Erschließung keine Bauvorhaben realisiert werden können (bis zu 10.000 Einwohner und bis zu 2.000 Arbeitsplätze nach gültigem Flächennutzungsplan).
- Optimaler Lärmschutz durch Tunnellage für bis zu 29.000 Einwohner und bis zu 9.000 Arbeitsplätze.
- Vermeidung von zusätzlichen Belastungen für Gemeinden im Umland (Unterführung und Ismaning führt S-Bahn bereits in Tunnel).
- Mit geschätzten 625 Millionen Euro reinen MAEX-Kosten (siehe unten) nur zirka 40 Prozent der ursprünglich angesetzten 1,6 Milliarden Euro für eine Magnetschwebbahn, zugleich erheblicher Mehrwert für andere Bahninvestitionen und für städtebauliche Entwicklung.
- Imagegewinn wegen der intelligenten, kreativen, situationsangepassten und kostengünstigen Verkehrslösung mit Mehrfachnutzen.

5) Kosten und Finanzierung

Die Kosten für alle mit dem Projekt MAEX verbundenen Teilmaßnahmen würden unter Berücksichtigung von 10 Prozent Planungskosten und 20 Prozent Risikozuschlag insgesamt 860 Millionen Euro betragen. Allerdings nutzt das Konzept folgende bereits geplanten Projekte mit:

- Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke mit zugehörigen Maßnahmen.
- Realisierung des Erdinger Ringschlusses inklusive Walpertskirchner Spange und Neufahrner Kurve und die damit verbundene Anpassung und Erweiterung der Bahnanlagen am Flughafen.

Bei einer verursachergerechten, das heißt anteiligen Rechnung der mitgenutzten „Ohnehin-Maßnahmen“ verringert sich die für den MAEX notwendige Investitionssumme um 235 Millionen Euro auf 625 Millionen Euro.

Keinen Eingang haben in diese Rechnung folgende Vorteile gefunden:

- Herstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur für den Bahngütertransport
- Lösung der verkehrlichen Probleme im Nordosten
- Auflösung der städtebaulichen Blockade im Nordosten.

Projekte wie der MAEX sind gemäß der Aufgabenaufteilung im Schienenverkehr Sache von Bund und Land. Der Freistaat Bayern könnte, unter Nutzung der Regionalisierungsmittel als Vorhabensträger und Besteller dieses Projektes auftreten.

Sofern nachgewiesen werden kann, dass der Nutzen die eingesetzten Kosten übersteigt, besteht die Möglichkeit einer Finanzierung über Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Ein weiterer potentieller Topf könnte der angekündigte Investitionsfördertopf der Regierungskoalition für Investitionen im Bahnbereich in Milliardenhöhe sein.

6) Der städtebauliche Nutzen

Auf der bestehenden Bahntrasse Zamdorf - Johanneskirchen fährt nicht nur die S8. Sie ist zugleich eine wichtige und hoch frequentierte Güterbahnverbindung zwischen dem Rangierbahnhof München Nord und der Strecke nach Österreich (Salzburg/Innsbruck) und Italien (Brenner). Im gegenwärtigen Zustand und Betrieb verhindert die Bahntrasse eine adäquate Erschließung der Gebiete östlich davon.

An den Bahnübergängen der Daglfinger- und Brodersenstraße sind die Schranken bereits heute mehr als 30 Minuten in der Stunde geschlossen.

Die Straßenunterführungen an der Stegmühl- und der Johanneskirchner Straße sind wegen der Enge nur eingeschränkt zu befahren.

Bereits 1989 hat die Landeshauptstadt München ein Konzept mit der damaligen Deutschen Bundesbahn abgestimmt,

in der diese Bahnstrecke zwischen Daglfinger- und Brodersenstraße in einem Tunnel geführt werden sollte. Gegenwärtig baut aber die Bahn weder die Trasse aus, noch installiert sie weitreichendere Lärmschutzmaßnahmen. Deswegen war es bislang nicht möglich, weitere im geltenden Flächennutzungsplan dargestellte mögliche Baugebiete für bis zu 10.000 Einwohner und bis zu 2.000 Arbeitsplätze östlich der Bahntrasse zu entwickeln.

Die Ziele der **städtebaulichen Entwicklung** sind demnach:

- Abbau funktionaler Trennwirkung durch
- Auflösung der hemmenden Bahnübergänge,
- Aufwertung des Umfeldes der Stationen (zum Beispiel Quartierszentrum Engelschalking),
- Schaffung zusätzlicher Fuß-/Radwegeverbindungen (zum Beispiel Denninger Anger),
- Ausbau attraktiver Grünbeziehungen bei möglichen Tunnellagen,
- Vermeidung zusätzlicher gestalterischer und funktionaler Trennwirkungen durch die Höhenlage,
- Nutzung der städtebaulichen Entwicklungspotentiale östlich der Trasse,
- Erhaltung und Entwicklung der Biotopverbundfunktion auf und entlang der Trasse,
- Vermeidung von Eingriffen in private Bausubstanz und private Grundstücksflächen.

Diese Ziele können am besten mit einem Bahntunnel zwischen Zamdorf und Johanneskirchen erreicht werden.

7) Resümee

Werden MAEX und MSB ganzheitlich hinsichtlich der positiven und der negativen Wirkungen (einschließlich der Bau- und Betriebskosten) auf Stadt und Region beurteilt, so zeigt sich, dass im Vergleich zu einer Magnetschwebebahn die Vorzüge des MAEX eindeutig überwiegen.