

# **Fakten und Thesen zur Neufahrner Spange**

**Juli 1995**

**Herausgeber: PRO BAHN Oberbayern e. V.  
Schwanthalerstraße 74  
80336 München  
Tel.: 089 - 53 00 31  
Fax: 089 - 53 75 66**

**PRO BAHN**  
**Ihr Fahrgastverband**



## PRO BAHN - Ihr Fahrgastverband

In den nächsten Jahren wird in Form der Neufahrner Spange eine zweite S-Bahn-Verbindung von München zum Flughafen entstehen. Damit diese Verbindungsspanne zwischen den Linien S1 und S8 den optimalen Nutzen für die Fahrgäste bringt, müssen rechtzeitig die Konsequenzen der zu treffenden Planungsentscheidungen klar sein. Einige aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN wichtige Aspekte sind im Folgenden aufgezählt.

- Für Fahrgäste aus dem Raum München ist der Flughafen besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar als die meisten anderen Ziele im MVV-Außenbereich. Eine weitere Verbesserung des Flughafenanschlusses ist im Sinne der Mitarbeiter der am Flughafen sitzenden Firmen und der Fluggäste. Diese beiden Gruppen sind bei weitem nicht die Mehrheit der Fahrgäste im Raum München. Der Flughafen nimmt beim Fahrgastaufkommen keine herausragende Sonderrolle ein.
- Der Ausbau einzelner S-Bahn-Strecken auf einen 10-Minuten-Takt ist nicht sinnvoll, solange auf anderen stark belasteten Teilstrecken tagsüber nur alle 40 Minuten eine S-Bahn fährt. Damit eine Taktverdichtung während der Hauptverkehrszeit nicht zu Lasten anderer S-Bahn-Linien erfolgt, ist eine entsprechende Ertüchtigung der Stammstrecke hierfür Voraussetzung. Welche Strecken zuerst auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden, sollte aufgrund der Belastung in Spitzenzeiten entschieden werden.
- Die Neufahrner Spange ist ein erster Schritt zur Abkehr vom derzeitigen Sternnetz bei der Münchner S-Bahn. Die seit Jahren geforderte Südumfahrung der Innenstadt ist sowohl für die Fahrgäste als auch aus städtebaulicher Sicht wichtiger. Eine weitere Verzögerung der Realisierung dieser Südtangente wegen des Baus der Neufahrner Spange darf nicht eintreten.
- Eine Querverbindung zwischen zwei S-Bahn-Linien ist auch im Norden Münchens sinnvoll. Eine Verbindung die stadtnäher liegt als die Neufahrner Spange (S-Bahn-Nordring) würde dem Großraum München allerdings mehr Vorteile bringen.
- Die S1-Nord erschließt Wohn- und Gewerbegebiete und ist daher in beide Richtungen und über die gesamte Betriebszeit gleichmäßiger ausgelastet als andere Linien. Die Vorteile einer Verknüpfung mit einer anderen Linie kommen dadurch besser zum tragen.
- Eine Verbindung zum Flughafen über die S1 ist sinnvoll, da sie als Flughafenzubringer ganz andere Gebiete erschließt als die S8. Dieser Effekt wird durch die Verknüpfung zwischen S1 und U-Bahn in Feldmoching noch verstärkt.
- Die S1-Nord ist stärker belastet als alle anderen S-Bahn-Linienäste (Tagesdurchschnitt inkl. DB-Nahverkehr bis Freising).
- Die Neufahrner Spange wird schon in der Planungsphase entscheidende Anreize zum Ausbau der S1-Nord geben. Leider ist es bei der Deutschen Bahn AG immer noch so, daß Entscheidungen wesentlich häufiger zugunsten von betrieblichen Verbesserungen fallen, als zugunsten von Fahrgastinteressen. Im Falle der Neufahrner Spange entsteht durch den politischen Willen, den Flughafenanschluß zu verbessern ein, ein Ausbaudruck auf die S1-Nord. Dieser Druck - zusammen mit der Forderung der betroffenen Gemeinden nach einer integrierten Gesamtplanung für Neufahrner Spange und S1-Ausbau - ist anscheinend wesentlich stärker als der seit langem existierende Bedarf aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens.
- Wird die Neufahrner Spange gebaut, muß die S1 bis Neufahrn ganztägig im 20-Minuten-Takt fahren. Dies kann bei dieser bereits gut ausgelasteten Bahnstrecke zu betrieblich Konflikten zwischen Fernverkehr und S-Bahn führen. Eine nachhaltige Lösung ist - ebenso wie im Osten auf der S8-Trasse - nur durch Trennung von S-Bahn und Fernverkehr zu erreichen. In beiden

## PRO BAHN - Ihr Fahrgastverband

Fällen existieren Forderungen nach einem Tunnel, der bei der Lage der öffentlichen Haushalte nicht zu realisieren ist. Außerdem binden Tunnelbauten Gelder, die für andere dringende Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr sinnvoller und effektiver eingesetzt werden können.

- Bei der Neufahrner Spange besteht - im Gegensatz zu einer verstärkten Flughafenanbindung durch die S8 - eine Alternative zum Ausbau der vorhandenen Strecke: Fernverkehr und Güterzüge, die hauptsächlich Lärmquellen, werden aus den Siedlungen herausgenommen und auf eine Trasse entlang der Autobahn A92 verlegt. Dieser Vorschlag, den PRO BAHN bereits vor einigen Jahren betroffenen Gemeinden gemacht hat, wird inzwischen auch durch eine Studie des Planungsbüros Viereggs & Rößler gestützt. <sup>1) 2)</sup>
- Der überwiegende Anteil der Reisenden zum Flughafen kommt aus dem Raum München. Hierbei darf der Anteil der Nicht-Fluggäste nicht unterschätzt werden. Insbesondere aus dem Einzugsgebiet der durch die Neufahrner Spange anzuschließenden Bahnstrecken kommen viele Mitarbeiter der Flughafenfirmen. Hier besteht ein Potential für eine echte Verlagerung von Verkehrsleistung von der Straße auf die Schiene, das genutzt werden sollte. Voraussetzung ist eine Flächenerschließung durch Buslinien als Zubringer zu den S-Bahnhöfen.
- Die Fahrzeiten der S1 und der S8 zum Flughafen sind ab Innenstadt etwa gleich.
- Bei einem vernünftigen Fahrplan kann man ab den Innenstadtbahnhöfen immer die nächste S-Bahn nehmen, egal ob S1 oder S8. Am Marienplatz sind wegen unterschiedlicher Bahnsteige technische Informationsmaßnahmen notwendig.
- Die beiden Linien sollten am Flughafen und im Bereich Hauptbahnhof / Stachus jeweils um 10 Minuten versetzt fahren.
- Die meisten Fahrgäste aus dem S-Bahn-Bereich wollen in den Raum Innenstadt. Daher macht es auf der S1 zur Zeit wenig Sinn, wertvolle Fahrplantrassen für Züge zu opfern, die nicht dorthin fahren. Eine zusätzliche Anbindung zum Beispiel nach Pasing ist zu begrüßen, kann aber erst durchgeführt werden, wenn
  1. auf der S1-Strecke alle 10 Minuten eine S-Bahn fahren kann,
  2. im Bereich Nymphenburger Kanal / Laim ein Umsteigebahnhof existiert, an der von jedem nicht in die Innenstadt fahrenden Zug am gleichen Bahnsteig und ohne Zeitverlust in Richtung Innenstadt umgestiegen werden kann.
- Die Neufahrner Spange muß so gebaut werden, daß über eine Verbindungskurve nach Norden ein Anschluß in Richtung Freising sowie in die Region Nord-Ost-Bayern möglich ist. Die nördlich von Freising angedachte Marzlinger Spange brächte für den Raum Freising strukturelle Nachteile und ließe sich nur mit starken Eingriffen in die Natur (Isarhangkante) realisieren. Sie wird daher von PRO BAHN abgelehnt. Ein weiterer Vorteil einer Verbindungskurve südlich von Freising ist, daß sofort ein Umsteigeanschluß zum Flughafen in Freising hergestellt werden kann, für den andernfalls ein zusätzlicher Fernzughalt in Neufahrn erforderlich wäre.
- Eine Verbindungskurve Freising - Flughafen wird zusammen mit dem geplanten Ringschluß vom Flughafen in Richtung Erding eine Schieneninfrastruktur für die Entwicklungsachse Freising - Erding schaffen. Die Nutzung der Verbindung nach Erding bei einem Weiterbau in Richtung Mühldorf auch für den Fernverkehr würde jedoch unter anderem eine Erweiterung Flughafenbahnhofs erfordern.

## PRO BAHN - Ihr Fahrgastverband

- Es wird auf absehbare Zeit keinen wesentlichen Fernverkehr zum Flughafen geben. Der Bedarf hierfür ist verglichen mit dem Ziel München Hauptbahnhof äußerst gering. Es führt zu einer Verärgerung der Mehrheit der Fahrgäste, wenn man sie zwingt, in Pasing oder Augsburg umzusteigen, um das Ziel München Hauptbahnhof zu erreichen.
- Die Neufahrner Spange wird zum Teil mit Geld gebaut, das dem öffentlichen Verkehr (ÖV) anders nicht zur Verfügung stände. Da diese Maßnahme politisch begründet ist und nicht durch einen Bedarf im Sinne des öffentlichen Nahverkehrs, ist darauf zu achten, daß auch die Folgekosten zum Teil durch ÖV-externe Quellen abgedeckt werden.<sup>3)</sup>
- Wenn die politische Konstellation zur Zeit so ist, daß für den Anschluß des Flughafens Gelder bereit gestellt werden, die für den Ausbau hochbelasteter S-Bahn-Strecken nicht zur Verfügung stehen, und wenn in Form der Neufahrner Spange die Deutsche Bahn AG eine Planung vorlegt, die es gestattet, daß eine auf diese Art finanzierte Maßnahme auch "normalen" Fahrgäste zugute kommt, kann PRO BAHN die Realisierung dieses Projekts nur begrüßen. Eine politische Konstellation, bei der Entscheidungen auf mehr rationaler Basis getroffen würden wäre uns allerdings lieber. Fehlentscheidungen, wie der U-Bahn-Bau nach Riem, binden Investitionsmittel und erzeugen Folgekosten, die an anderer Stelle - z. B. beim S-Bahn-Ausbau - dringend benötigt werden.

Als Fazit der aufgelisteten Fakten und Thesen ergibt sich aus Sicht von PRO BAHN:

Auch wenn die Neufahrner Spange nicht die dringlichste Maßnahme zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Raum München darstellt, enthält sie jedoch Potentiale, die es für die Fahrgäste zu nutzen gilt. Damit diese Potentiale auch wirklich genutzt werden, müssen jetzt die richtigen Entscheidungen getroffen werden. Parallel dazu müssen andere dringend notwendige Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Netz mit verstärktem Einsatz aller Beteiligten weiterverfolgt werden.

---

1) "Untersuchung von Alternativen zum geplanten Ausbau der Bahnstrecke München - Freising", Vieregk & Rößler GmbH Innovative Verkehrs- und Umweltberatung, Dezember 1994, Herausgeber: Gemeinde Unterschleißheim.

2) Zur Lärmschutzproblematik und Autobahntrasse:

Eine Führung entlang der Autobahn hätte auch für autobahn-nahe Gebäude Vorteile: Durch den zwingend vorgeschriebenen Lärmschutz bei Neubaumaßnahmen wird nicht nur der Bahnlärm, sondern auch der Autolärm reduziert.

Ein weitergehender Lärmschutz für die Anwohner der bestehenden Strecke wäre durch aktive Lärmschutzmaßnahmen an den S-Bahn-Fahrzeugen zu erreichen. Diese Maßnahmen kämen - im Gegensatz zu einem nur lokal wirksamen Tunnel - allen Anwohnern von S-Bahn-Strecken und auch den Fahrgästen zugute.

Bei der Autobahntrasse bietet sich eventuell auch eine integrierte Planung gemeinsam mit einer aus Richtung Ingolstadt zu erfolgenden Einführung der ICE-Neu- bzw. Ausbautrasse in den Großraum München ein. Auch entlang der geplanten ICE-Trasse gibt es bereits massive Anwohnerproteste.

3) Zu Folgekosten bei politisch gewollten Investitionen:

Diese Problematik spielt auch bei der S8 und bei der U-Bahn zur Messe Riem eine große Rolle und wird uns vermutlich in Zukunft - bei knapper werdenden öffentlichen Kassen - noch häufiger beschäftigen.