

# Schienenanbindung des Flughafens München muss dringend verbessert werden

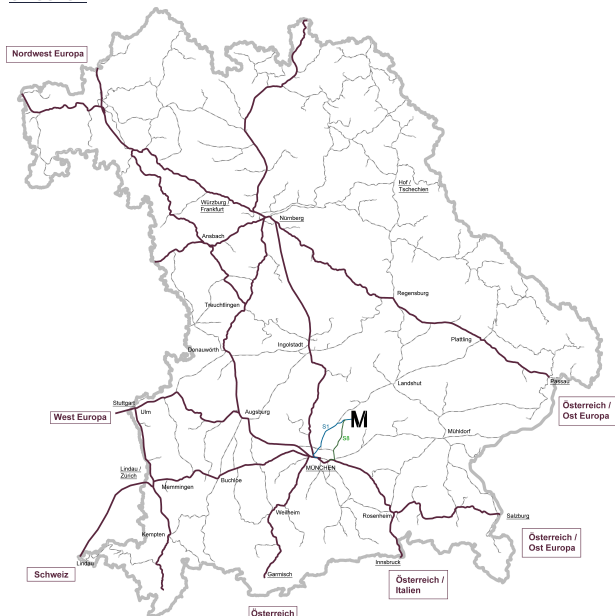
ZUG UM ZUG RICHTUNG ZUKUNFT  
Mai 2025

Aktuell binden zwei S-Bahnlinien und ein Überregionaler Flughafen-Express (ÜFEX) den Flughafen München über die Schiene an. Eine direkte Fernbahnanbindung gibt es nicht. Definitiv zu wenig für einen Premiumsteigeflughafen. Dabei hätte eine verbesserte Schienenanbindung positive Effekte für Reisende, den Flughafen und die Flughafenregion.

## Flughafen München liegt im »Fernverkehrsschatten«

Die unzureichende Schienenanbindung des Flughafens München (MUC) hängt im Wesentlichen mit seiner Lage im »Fernverkehrsschatten« zusammen. Die wichtigen Nord-Süd- bzw. Ost-West-Verbindungen auf der Schiene laufen zwar über München, jedoch nicht über den Flughafen. Eine indirekte Anbindung an den Fernverkehr gibt es bislang lediglich über die beiden S-Bahnlinien. Die Fahrtzeit in die Münchner Innenstadt beträgt ca. 40 Minuten. Zudem ist das System S-Bahn nicht auf die spezifischen Bedürfnisse der Flugpassagiere ausgerichtet. Für einen internationalen Premium-Hub, der im starken Wettbewerb steht, ist das nicht angemessen.

## Der Flughafen München liegt abseits der Schienenhauptverkehrsstrecken

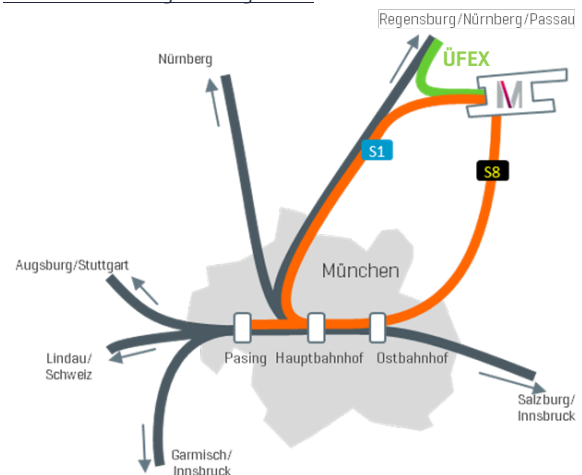


## Erste Erfolge im Regionalbahnbereich sind nicht ausreichend

In den letzten Jahren konnten zumindest in der überregionalen Anbindung erste Erfolge erzielt werden. Mit dem ÜFEX nach Regensburg und seit Dezember in

Verlängerung nach Nürnberg sind nun Ostbayern und Franken direkt an den Flughafen München angebunden. Doch auch die anderen bayerischen Regierungsbezirke müssen an den Flughafen besser angebunden werden.

## Aktuelle Anbindung des Flughafens



## Vorteile einer verbesserten Schienenanbindung des Flughafens München

- Stärkung der Intermodalität – nahtloser Übergang zwischen Flug und Bahn
- Verlagerung von Zubringerflügen auf die Bahn
- Sicherung und Ausweitung des Einzugsgebietes
- Stärkung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit
- Kürzere Reisezeiten und weniger Umstiege
- Erhöhung des Komforts für die Passagiere durch bequeme und direkte Verbindungen
- Positive Effekte für die Flughafenregion

## Fernbahnanbindung des Flughafens muss forciert werden

Im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit auf europäischer Ebene benötigt der Flughafen München dringend eine adäquate Einbindung in das Fernbahnnetz. Die wesentlichen Konkurrenten wie Frankfurt, Wien, Zürich, Rom, Amsterdam und Paris sind bereits heute direkt im Fernverkehr angebunden. Künftig sollen auch Flugreisende von und nach oder über München die Schiene als attraktive Alternative mit kurzen Reisezeiten und hohem Komfort zu Kurzstrecken- und Zubringerflügen nutzen können. Erfreulicher Nebeneffekt des Ganzen: eine attraktive Schienenanbindung kommt dem Klima zugute und schafft mit einem Fernbahnhof am Flughafen auch positive Struktureffekte für die Region.

## Gemeinsamer Vorschlag

Im Rahmen einer Kooperation zwischen der Deutschen Bahn, dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr [StMB], der Deutschen Luft-hansa und dem Flughafen München wurde eine Studie für die Fortschreibung des Deutschlandtakts für eine Fernverkehrs-anbindung des Flughafens erstellt. Zentrale Rolle spielt dabei eine Neubaustrecke [NBS] entlang der A9 von Ingolstadt nach München mit Flughafen-anbindung. Auf den geplanten Ausbau der Bestandsstrecke kann verzichtet werden.



Gleichzeitig gibt es Überlegungen in Österreich die Verbindung zwischen Wien und München deutlich zu beschleunigen. Hierfür nötig ist die Neue Innkreis-Bahn [NIB], eine Neubaustrecke vornehmlich in Österreich.

### Überlegung der ÖBB

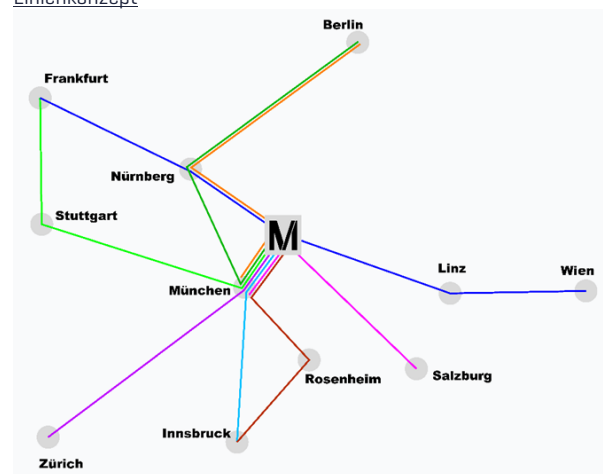


Auf deutscher Seite ist der bereits in der Bundesplanung verankerte Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf/Inn-Freilassing nötig. In Verbindung mit der Walpertskirchener Spange und dem Erdinger Ring-schluss (beides in Planung) ist dann eine Anbindung des Flughafens an die Strecke nach Wien möglich.

## ICE-Anbindung aus allen Richtungen möglich

Das in der Studie entwickelte Fahrplankonzept unterstellt beide Infrastrukturprojekte, NBS und NIB, und sieht die Verlängerung von Linien an den Flughafen vor, die derzeit am Hauptbahnhof München enden, so wie eine Anbindung aus Norden, Süden und Osten.

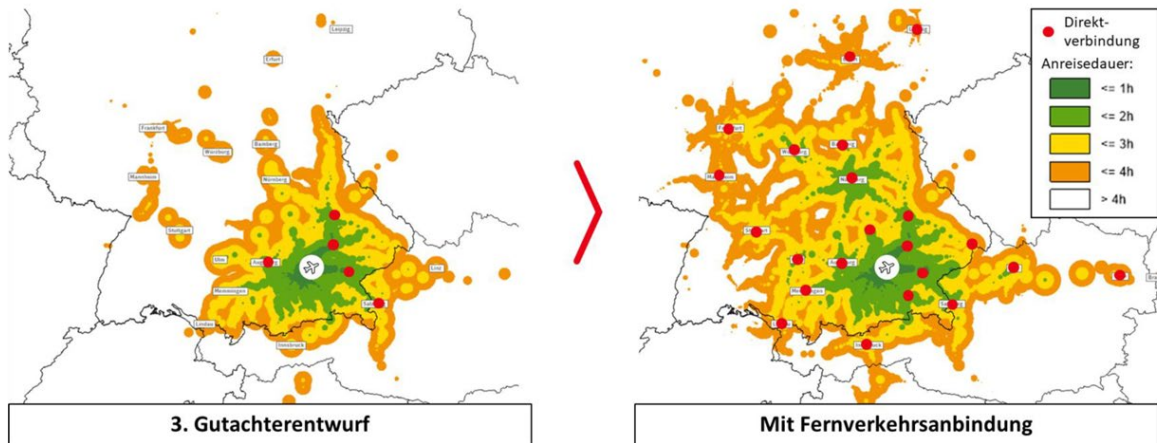
### Linienkonzept



Im Vergleich zum 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes würden sich die Fahrzeiten nach München sowie zum und vom Flughafen München deutlich verkürzen und so eine Zubringerfunktion der Bahn zum Premiumhub MUC ermöglichen.

Strecke	Mögl. Fahrzeit	Vergleich zum 3. Gutachterentwurf
Nürnberg – Mün-chen Hbf.	< 50 Min.	10 Min. schneller
Ingolstadt – München Hbf.	< 30 Min.	10 Min. schneller
Nürnberg – MUC	< 50 Min.	1 Std. schneller
Ingolstadt – MUC	< 25 Min.	1 Std. schneller
Wien – MUC	2:30 Std.	2 Std. schneller
Wien – München Hbf.	2:30 Std.	1:30 Std. schneller
Aus Landshut nach München		10 Min. schneller
Aus Nürnberg nach Linz/Wien [über MUC]		rd. 1 Std. schneller

#### Anreisedauer MUC mit maximal einem Umstieg



#### Perspektiven für Wirtschaft und Bevölkerung

- Die bessere Verbindung der bayerischen Regionen untereinander und die Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit Bayerns sowohl auf der Schiene als auch im Flugverkehr bringen starke Impulse für die bayerische Wirtschaft und integrieren den Flughafen noch stärker und nachhaltiger in die Region.
- Der Fern- und Regionalbahnhof am Flughafen MUC ist ein Bahnhof und ein Verkehrsknotenpunkt für die Region: Erdinger und Freisinger müssen nicht mehr zum ICE an den Münchner Hbf. fahren, sondern der ICE fährt direkt aus der Region ab. Zudem gibt es auch im Regionalverkehr neue, schnelle Direktverbindungen z.B. in Richtung Ingolstadt oder nach Salzburg. Weiterhin lässt sich ein regionaler Bus- und S-Bahn-Hub etablieren.
- Volkswirtschaftliche Vorteile für die Flughafenregion entstehen durch regionalökonomische und katalysatorische Effekte.
- Der Fernverkehrsanschluss stellt eine angemessene Anbindung des zweitgrößten deutschen Flughafens her, wie er seit der Eröffnung im Jahr 1992 diskutiert und aus der Region gefordert wird.
- Zukunftsweisende Investition: die NBS generiert deutlich mehr Nachfragepotenzial und Kapazität auf der Schiene als bei einem aufwändigen Ausbau der Bestandsstrecken Ingolstadt – München bzw. München – Freising – Landshut.
- Effekte der Lärminderung entstehen durch die Bündelung der Bahn-Neubaustreckenabschnitte mit Autobahnen abseits größerer Orte und durch die Entlastung von siedlungsnahen Bestandsstrecken (z.B. S1-Strecke nachts vom SGV entlastet).

#### Weiteres Vorgehen

Das Projekt einer Neubaustrecke von Ingolstadt/Freising nach München inklusive Anbindung eines zum Projektumfang gehörenden neuen Fern- und Regionalbahnhofs am Flughafen München steht am Beginn des

Planungsprozesses. Vertiefende Untersuchungen sind nötig und sinnvoll; insbesondere zur weiteren Klärung der technischen Umsetzbarkeit sowie zur Nutzen-Kostenermittlung.

Das Projekt wurde in die Untersuchungen zur Fortschreibung des Zielfahrplans des Deutschlandtaktes eingebracht, die derzeit im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt werden. Die Berechnung der Nachfragewirkungen werden damit mit dem aktuelleren Mengengerüst und dem Prognosehorizont 2040 erfolgen. **Ziel ist die Aufnahme des Projektes in den Deutschlandtakt.**

Die Neubaustrecke mit Flughafenanbindung wurde als erster Schritt in den Potenziellen Bedarf der Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplanung des Bundes aufgenommen. **Nun gilt es, schnellstmöglich eine Hebung in den Vordringlichen Bedarf zu erreichen.**