

Der Münchener Flughafen Eine Annäherung mit dem Rad

*Von einem verzweifelten Versuch, den Münchener Flughafen
mit dem Fahrrad zu erreichen*

Stefan Kühl, 13. März 2017

stefan.kuehl@uni-bielefeld.de

Working Paper 3/2017

Kurz nach der Eröffnung des neuen Münchener Flughafens vor 25 Jahren versuchte der Autor, diesen mit dem Fahrrad zu erreichen. Ein Unterfangen mit nahezu kafkaesken Zügen. Dieser Leidensbericht entstand kurz nach dem letztlich doch erfolgreichen Versuch. Angeblich sollen sich die Anreisemöglichkeiten mit dem Fahrrad inzwischen deutlich gebessert haben.

Der Franz-Josef-Strauß-Flughafen liegt lediglich etwas mehr als zwanzig Kilometer vom Münchener Stadtzentrum entfernt. Was liegt also näher, als eine Flugreise mit einer kleinen Radtour durch das Isartal zu verbinden? Bei einem strammen Tempo braucht man eine gute Stunde, auch nicht viel länger als mit den bewährten Verkehrsmitteln Flughafen-Bus, S-Bahn oder Taxi. Als ich kurz nach der Eröffnung des Flughafens vor 25 Jahren in einer kleinen Runde die geplante Anreise zum neuen Flughafen per Rad verkündete und dies mit dem schönen Radweg an der Isar Richtung Norden und mit Münchens Reputation als fahrradfreundliche Stadt begründete, schlug mir Skepsis entgegen. Zwar würde man sich – so der Einwand – auch in Bayern um die Verknüpfung von bewährten Fortbewegungsmitteln wie dem Fahrrad mit neueren Verkehrsmitteln bemühen. Diese Verknüpfung bestünde aber eher darin, das Fahrrad an einem Sonntag auf den aerodynamischen Dachgepäckträger des neusten BMW-Modells zu befestigen und sich dann in einem Naherholungsgebiet mit einem Rundkurs zu begnügen. Die Skeptiker sollten recht behalten.

Das erste Problem war ein ganz banales. Zwar gab es in den Isarauen ein hervorragend ausgedeutetes Radwegenetz, den Erfindern schien es aber damals wichtiger gewesen zu sein, dem Radler den Weg zu solch bedeutenden Orten wie Landsham, Goldach und Dietersheim zu weisen, statt den Weg zum Flughafen auszuschildern. Meine Hoffnung war, dass man diesen angesichts der landenden und startenden Flugzeuge und des recht auffälligen Towers sowieso nicht verfehlen könnte und man wohl deshalb einfach auf die Ausschilderung des sowieso Naheliegenden verzichtet hatte.

Das zweite Problem war lediglich, dass es bei der Annäherung an den Flughafen irgendwann keinen eigenen Radweg mehr gab und sich die verschiedenen Trampelpfade in einem Bermudadreieck von Autobahn, S-Bahn-Trasse und Startbahn verloren. Angesichts der Aussicht, mich dem Terminal über die Bahnschienen oder gar über das ungewohnte Terrain der Landebahn zu nähern, blieb mir an dieser Stelle nichts anderes übrig, als mich dem Flughafen über die Autobahn zu nähern. Die Effekte waren zu erwarten – nach nur wenigen Minuten wurde meine Anfahrt durch die Flughafenpolizei unterbrochen. Mein Hinweis, dass ich lediglich versuchen würde, an das Flughafenterminal A zu gelangen und ich auch gerne bereit wäre, mich an einen Fahrradweg zu halten, wenn man ihn mir nur zeigen würde, wurde von den Ordnungshütern mit entgeisterten Kopfschütteln quittiert. Eine Anreise auf Fahrrädern in Richtung Flughafen sei nicht vorgesehen, und ich sollte bitte wieder zurückfahren. Nach meinem Hinweis, dass diese Rückfahrt ja auch nur über die Autobahn stattfinden könnte, entschlossen sich die Ordnungshüter dazu, mich die verbleibenden zwei Kilometer auf der Autobahn zum Flughafenterminal zu eskortieren.

Wer jedoch glaubt, dass mit der Ankunft am Terminal die Odyssee ein verspätetes, aber glückliches Ende fand, irrt sich. Eine kleine, nicht ganz unwichtige Frage blieb und führte zum dritten Problem: Wohin mit dem Fahrrad? Der Versuch, mein Fahrrad an einem Zaun am Terminal anzuschließen, wurde sofort von einer flughafeneigenen Ordnungskraft unterbunden. Ein Fahrrad im Flughafenbereich stelle ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar und könne nicht geduldet werden. Ich sollte das Fahrrad sofort wieder entfernen. Leicht verzweifelt nahm ich das Fahrrad mit in das Terminalgebäude und wandte mich mit dem Problem an eine Dame am Service-Schalter der Lufthansa. Diese erklärte mir, dass sie mir zwar problemlos Hunderte von Autoparkplätzen vermitteln könnte, aber leider für Fahrräder keine Abstellplätze vorhanden seien. Auch ein hinzugerufener Mitarbeiter der Münchener Flughafengesellschaft war ratlos und versuchte per Funkgerät von erfahreneren Kollegen Ratschläge für die Lösung dieses diffizilen Problems einzuholen.

Nach langen Erörterungen wurden mir drei Vorschläge unterbreitet: Die erste Variante war, das Fahrrad einfach in der Gepäckaufbewahrung im Untergeschoss für die drei Tage meiner Abwesenheit in Verwahrung zu geben (Kosten damals 95,-- DM). Als ich entgegnete, dass dies mich bald teurer komme als das Flugticket, ersann ein anderer Kollege eine relativ kostengünstige Variante: Ich könnte mit der S-Bahn drei Stationen Richtung München fahren. An der Haltestelle Neufahrn gebe es Fahrradständer (Kosten damals 54,-- DM für S-Bahn-Ticket inklusive Fahrradkarte). Nachdem ich, weil ich mit dieser Alternative meinen Flieger verpasst hätte, insistierte, dass es in München, so wie beim Zielflughafen in Berlin-Tegel, einen Fahrständer geben müsse, wurde die dritte Variante ins Spiel gebracht. Ich könnte das Fahrrad ganz normal als Gepäckstück mit nach Berlin nehmen und dann dort am Berliner Flughafen abstellen (Kosten für zusätzliches Gepäck bei der Lufthansa damals 120,-- DM). Angesichts der nicht unerheblichen Kosten der verschiedenen Vorschläge entschied ich mich für Illegalität, schloss das Fahrrad in einer dunklen Ecke eines der vielen Parkhäuser ab und hoffte darauf, dass es dort nicht sofort als Sicherheitsrisiko auffallen würde.

Bei der Rückkehr war das Fahrrad noch an seinem Platz. Aber es stellte sich das nächste Problem: Wie komme ich vom Flughafen mit dem Fahrrad wieder zurück? Die von mir vorsichtshalber gleich herbeigerufene Polizei gab mir zu verstehen, dass sie nicht vorhabe, die Autobahneskorte in Richtung Isar-Radweg zu ihrer Standardleistung zu machen. Nach Funkkontakt mit der Flughafenleitstelle der Polizei und Hinzuziehung weiterer Einsatzkräfte des Bundesgrenzschutzes gelang es ihnen jedoch nach ungefähr zwanzig Minuten, einen mit dem Fahrrad passierbaren Weg zu identifizieren. Es war eigentlich ganz einfach: Man schiebt sein Fahrrad durch das Terminal bis zu dem E-Bereich, von dort gibt es einen kleinen,

unscheinbaren Fußweg, der parallel zur Autobahn verläuft, auf diesem kommt man zu einem kleinen Trampelpfad, der zum Besucherhügel führt. Von dort gibt es eine kleine Stichstraße zu einem Weg, über den die Dienstleistungsbereiche des Flughafens versorgt werden, und dann muss man nur noch geradeaus fahren, bis man an die Isar kommt. Da soll noch einer behaupten, dass die Verkehrsplaner bei der Planung des Flughafen Münchens nicht auch an die Fahrradfahrer gedacht haben.

Stefan Kühl lehrte damals Soziologie an der Universität München. Heute ist er Professor für Soziologie an der Universität Bielefeld, wo sich solche Probleme mangels eines Flughafens gar nicht erst stellen.