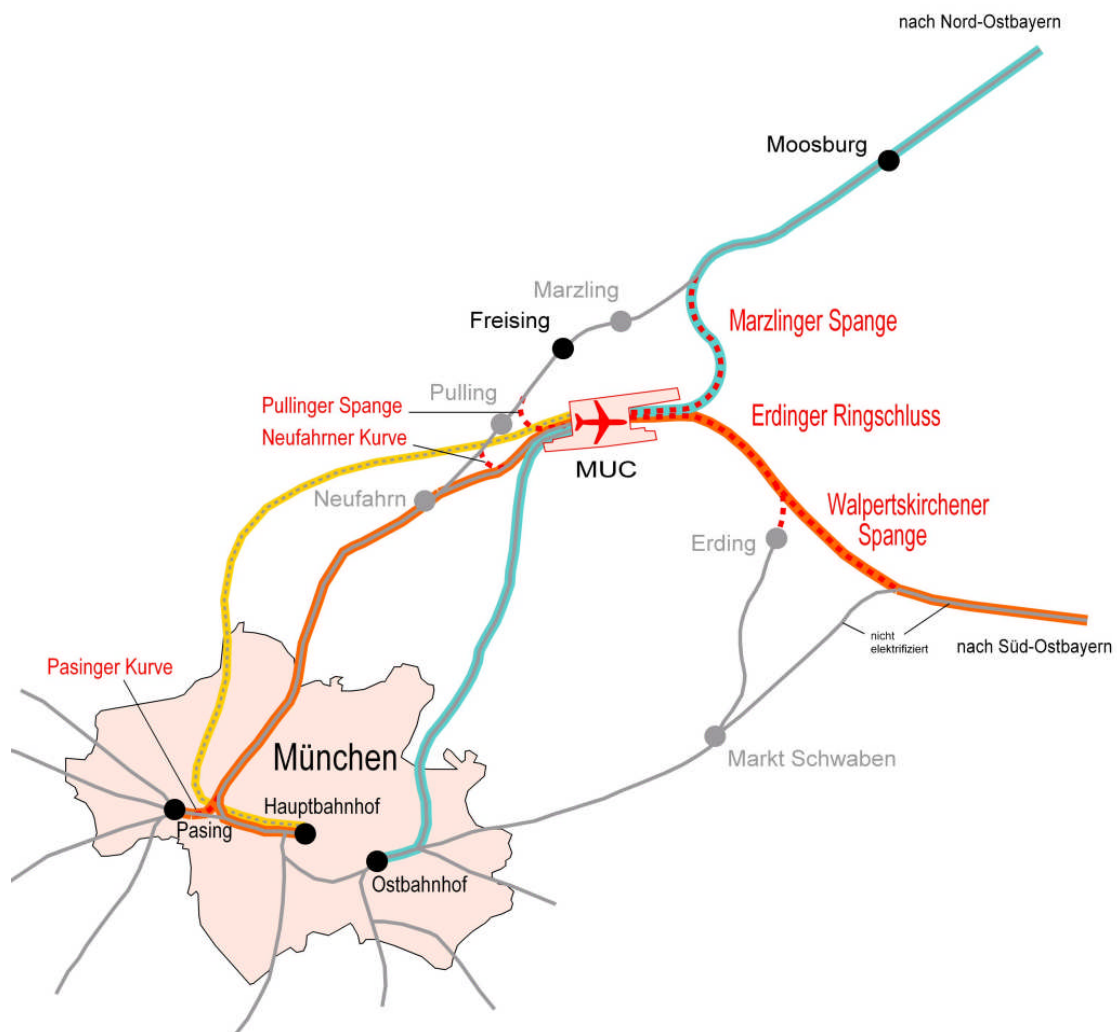


Mögliche Fernbahnanbindungen des Flughafens München



- bestehende Strecken
- ... geplante / geprüfte Strecken
- Nord-Süd-Anbindung
- Ost-West-Anbindung
- - - Transrapid (Planung)

Standortfaktor Airport

Der Flughafen München stellt für die Wirtschaftsentwicklung Ost- und Nordostbayerns sowie für die angrenzenden EU-Regionen einen wichtigen Standortfaktor dar.

Mit der Nähe zu diesem internationalen Verkehrsknoten und der gleichzeitigen Nähe zu den neuen Wachstumsregionen in den östlichen EU-Staaten besteht gerade für den ost- und nordostbayerischen Raum ein Entwicklungspotenzial, das es diesem ermöglicht, sich als Standort international tätiger Unternehmen weiter zu profilieren.

Am Airport die Weichen stellen Richtung Wachstum

Damit die Entwicklungsimpulse des Münchener Airports wirklich zum Tragen kommen, sind infrastrukturelle Voraussetzungen zur Herstellung einer entsprechenden Anbindungsqualität unverzichtbar. Mit der Eröffnung des Terminals 2 und der geplanten 3. Start- und Landebahn entwickelt der Flughafen München eine Dynamik, die mit dem Rhein-Main-Flughafen Frankfurt vergleichbar ist, doch die landseitige Anbindung durch die Schiene bleibt weiter einseitig auf den Raum München ausgerichtet (z.B. Transrapid). Aus Richtung Ostbayern bleibt die Anbindung im schnellen Schienenverkehr weiter auf provinziellem Niveau: Die derzeit den Fluggästen aus Ostbayern gebotene Umsteigesituation in den Freisinger Shuttlebus ist inakzeptabel. Ostbayern braucht den Fernbahnanschluss!

Fluggastpotentiale so groß wie München warten auf Anschluss

Zählt man nur die unmittelbar an den Fernbahn- und Regionalexpress-Haltepunkten wohnenden Menschen zusammen, ergibt sich aus dem Bereich Ost-/Nordostbayern und den grenznah gelegenen Städten Tschechiens und Österreichs ein Potenzial von mehr als einer Million Menschen, die mit der Bahn schnell, bequem und umsteigefrei den Airport München erreichen könnten.

Marzlinger Spange stellt Fernbahnanschluss her

Die Marzlinger Spange bietet aufgrund ihrer Osteinbindung in das Flughafengelände, welche die richtungskonforme Weiterführung der Züge zum Münchener Haupt- oder Ostbahnhof erlaubt, die einzige Anbindungsvariante für die Herstellung eines vollwertigen Fernbahnanschlusses. Im Vergleich mit anderen Anbindungsalternativen (Neufahrner Kurve, Pullinger Spange) wurden der Marzlinger Spange die größten Fahrgastpotenziale bescheinigt (ca. 2,6 Mio. flughafenbezogene Personenfahrten pro Jahr, Intraplan 2001). Im Jahre 2003 wurde die Raumordnung mit positivem Ergebnis abgeschlossen. Weitere Untersuchungen – insbesondere zu den Trassenkapazitäten für die betriebliche Weiterführung Richtung München-Hbf. und/oder München-Ost-Bf. – stehen derzeit noch aus. Ein entsprechender Antrag wurde im Juli 2004 von der CSU-Fraktion in den Bayerischen Landtag eingebracht. Die Bayerische Staatsregierung hat aber bis heute ihre Hausaufgaben nicht erledigt. Die Vollversammlung der Initiative hat daher am 6. Juni 2007 in Regensburg folgende Resolution beschlossen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, für die Realisierung einer direkten fernbahntauglichen Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München folgende Maßnahmen durchzuführen:

- die verkehrliche Bewertung für den Knoten München abzuschließen und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über die Ergebnisse zu unterrichten
- vorbereitende Maßnahmen für die Realisierung der Marzlinger Spange durch die DB AG und den Bund im Zeitraum bis zum Jahr 2015 in Angriff zu nehmen - in diesem Zusammenhang ist auch auf die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Reichenbach hinzuwirken
- die Marzlinger Spange als „Vordringlicher Bedarf“ für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans anzumelden und darauf hinzuwirken, dass sie in die entsprechende Mittelfristplanung für die Vorhaben des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege aufgenommen wird
- die Fernbahnanbindung durch die Marzlinger Spange in der gleichen öffentlichen Intensität voranzutreiben, wie das beim Transrapid der Fall ist

Ziel der Initiative muss es nun sein, dass die Marzlinger Spange in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, dessen Fortschreibung nächstes Jahr beginnt. Damit in 8 Jahren mit der Realisierung der Marzlinger Spange begonnen werden kann, müssen bereits jetzt die erforderlichen Schritte eingeleitet werden. Hier gilt es nun die Staatsregierung aufzufordern ihre Hausaufgaben zu machen.

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.marzlinger-spange.de.