

## Positionspapier

Als Vertreterin von rund 150 Kommunen, Planungsverbänden, Wirtschaftskammern, Gewerkschaften, regionalen Initiativen und Unternehmen in den Regierungsbezirken Niederbayern, Oberpfalz und Oberfranken und unterstützt von entsprechenden Aussagen aus der Region Pfalz und aus Oberösterreich fordert die Initiative „Marzlinger Spange“ bei der Erstellung des Gutachtens zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens München die Berücksichtigung der folgenden Punkte:

### **Untersuchungsablauf und -Inhalt**

Es wird begrüßt, dass das Gutachten zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens München offen und transparent sein soll. Dies setzt aber voraus, dass die – wenn auch nicht unmittelbar von einer Baumaßnahme – Betroffenen in den Planungs- und Entscheidungsprozess eingebunden werden. Angesichts der Bedeutung des Gutachtens für den nord- und ostbayerischen Raum halten wir daher die Bildung eines projektbegleitenden Arbeitskreises oder Beirates für erforderlich. Nur so sind Untersuchungsstruktur, Bezugssituation, Zwischenentscheidungen und Ergebnisfindung nachvollziehbar. Zum Beispiel ist unklar, ob der Erdinger Ringschluss für den Bezugsfall schon als vorhanden angenommen wird. Ferner ist das gewählte Bedienungskonzept für die Potentialanalyse von großer Bedeutung.

### **Forderungen**

1. Für langlaufende Zugverbindungen über Regensburg bzw. aus Passau ist eine direkte, d.h. umsteigefreie Verbindung zum Flughafen München in Fernverkehrsqualität und im Stunden-Takt zu schaffen. Die Fahrzeit ab Regensburg sollte unter einer, die Fahrzeit ab Passau unter zwei Stunden liegen.
2. Zur Erschließung/Anbindung des Raumes ist ein ergänzendes Regionalbahn-Angebot zum Flughafen München im Stunden-Takt mit höchstens einem Umsteigen vorzusehen.
3. Unabhängig davon sollen die Züge auch den Hauptbahnhof München im Stunden-Takt anfahren. Die Fahrzeit sollte nicht wesentlich über einer Stunde bzw. zwei Stunden liegen.
4. Als Voraussetzung für die o.g. Forderungen ist für die Schienenanbindung zwischen der Stadtmitte Münchens und dem Flughafen München die Westtrasse (Regensburg/Passau -) Landshut – München zu stärken und insbesondere zu beschleunigen.
5. Die Elektrifizierung der Strecke Hof - Regensburg ist zur Fahrzeitreduzierung von langlaufenden Zügen auf der Nord-Süd-Achse unbedingt erforderlich. Die Kosten betragen nur einen Bruchteil der Strecke Hof – Nürnberg.
6. Die Schieneninfrastruktur zwischen Plattling und Landshut ist auszubauen.

## **Begründung**

Das Passagieraufkommen des Flughafens München wächst ständig weiter. Lag es 2006 noch bei 30,8 Millionen, so werden bis 2020 55,8 Millionen Fluggäste pro Jahr erwartet. Damit wird sich das Aufkommen praktisch verdoppeln. Dieser Kapazitätsvergrößerung müssen attraktive landseitige Verkehrsverbindungen gegenübergestellt werden, welche die Erschließung der bestehenden und neuen regionalen Märkte sicherstellen. Die Potenziale hierfür liegen insbesondere in den östlich des Flughafens gelegenen Regionen Nordost- und Ostbayern sowie in den grenznahen Bereichen Tschechiens und Österreichs, in denen insgesamt über eine Millionen Einwohner unmittelbar an den Bahnhaltepunkten des über Landshut – Regensburg/Passau führenden Fern- und schnellen Regionalverkehrs wohnen.

Nach einer Studie der Firma Intraplan (Schlussbericht Juli 2002) sind aus Ostbayern jährlich 125.000 zusätzliche Fluggäste (Prognosejahr 2015) für den Münchner Flughafen erschließbar - vorausgesetzt, dass eine umsteigefreie Direktanbindung des Schienenfernverkehrs aus Ostbayern an den Flughafen München realisiert wird. Angesichts der veränderten Rahmenbedingungen (steigende Pendlerzahlen, Internationalisierung und wachsende Wirtschaftskraft Ostbayerns) ist heute von einem wesentlich höheren Nachfragepotenzial auszugehen. Die Studie der Firma Intraplan muss daher unbedingt aktualisiert werden.

Allein in der Oberpfalz sind über 1.100 Firmen beheimatet, die international operieren. Die Exportquote der Industrieunternehmen liegt bereits bei 48 %. Im Entwicklungskonzept für das weitere Umland des Flughafens München wird festgestellt, dass sich der Teilraum Nord im besonderen Maße durch Agglomerationsvorteile auszeichnet. Diese resultieren aus der Fülle an Unternehmen und unterstützenden Institutionen, vor allem im Raum Regensburg, deren Einbindung in internationale Netzwerke durch den Flughafen München weiter gestärkt werden kann. Für die Verbesserung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit sind die globale Ausrichtung der vorhandenen Branchen sowie die Förderung technologieintensiver Unternehmen weiter voranzutreiben.

Aber auch der aufstrebende und ökonomisch starke Raum der „Donaustädte“ - Regensburg, Straubing, Deggendorf/Plattling, Passau und Linz (alles Hochschulstandorte) - verfügt über ein erhebliches Wachstumspotenzial. Zudem soll der Wissenschafts- und Technologiestandort Regensburg weiter für den Tagungstourismus ausgebaut werden. Eine direkte umsteigefreie Schienenanbindung an den Flughafen München ist daher für die Region von strategischer Bedeutung und würde die langfristigen Entwicklungsperspektiven insgesamt deutlich verbessern. Außerdem käme eine direkte Anbindung an den Wachstumsmotor Flughafen München auch der Wettbewerbsfähigkeit, der Lebensqualität und den Zukunftsperspektiven des ländlichen Raumes zugute.

Wie die Verkehrsanbindung des Flughafens Münchens an das Bahnnetz erfolgen soll, ist im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 (LEP) vorgegeben:

Die Vernetzung mit dem Schienenfernverkehr soll erfolgen durch

- „die Anbindung Ost- und Nordostbayerns durch Errichtung einer Spange vom Flughafen zur Strecke München–Regensburg,

- den Ausbau der Strecke München–Mühldorf a. Inn–Freilassing als Voraussetzung für die Flughafenbindung von Südosten
- und – in Verbindung mit der Verlängerung der S-Bahn von Erding zum Flughafen (sog. Erdinger Ringschluss) - Errichtung einer Verbindungsspanne für den Schienenpersonennah- und -fernverkehr zur Strecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing (sog. Walpertskirchner Spange).“ (Begründung zu Ziel B V 1.6.2 LEP)

Soll der in Ziel B V 1.6.1 LEP gestellte Anspruch einer bedarfsgerechten und funktionalen Anbindung des Flughafens München an den Schienenverkehr – und hier insbesondere den Fernverkehr – sichergestellt werden, so setzt dies u.a. voraus, dass hierbei kurze Fahrzeiten eingehalten werden können. Die hierfür erforderlichen kurzen Streckenverläufe i.V.m. der Möglichkeit, Züge am Flughafen München durchzubinden, macht die o.g. Fernbahneinführung aus Richtung Osten in den Flughafen unverzichtbar.

Durch die Osteinführung wird die notwendige Durchbindungsmöglichkeit für den Fernverkehr auf direktem und kürzestem Wege zu den eigentlichen betrieblichen Ziel- und Ausgangspunkten des Fernverkehrs - Münchner Hauptbahnhof (oder Ostbahnhof) - gewährleistet. Diese Variante ermöglicht auch eine internationale Fernbahnanbindung des Flughafens Münchens. Das Potenzial des betrieblichen Grundangebots bildet zusammen mit dem Fluggastaufkommen eine wirtschaftlich ausreichende Grundlage für ein dichtes und attraktives Angebot.

Die über die Neufahrner Kurve und die Westeinführung durchgebundenen Verkehre sind wegen ihrer Umwegigkeit über Erding und Markt Schwaben zum Ostbahnhof bzw. wegen ihrer für Fahrgäste aus Ostbayern nach Mühldorf uninteressanten Gesamtrelation betrieblich und wirtschaftlich fragwürdig; sie eignen sich allenfalls für die Abwicklung begrenzter Relationen des Pendlerverkehrs von und zum Flughafen München, ähnlich wie die S-Bahn. In einem Ausbaukonzept für die Fernverkehrsbindung des Flughafens München ist diese Verbesserung nur ein Zwischenschritt. Langfristig gesehen stellt die durch die Neufahrner Gegenkurve mögliche Flughafenbindung deshalb lediglich eine Nahverkehrslösung dar.

gez.  
Dr. Birgit Seelbinder  
Oberbürgermeisterin  
der Stadt Marktredwitz

gez.  
Hans Schaidinger  
Oberbürgermeister  
der Stadt Regensburg

gez.  
Jürgen Dupper  
Oberbürgermeister  
der Stadt Passau

gez.  
Hans Rampf  
Oberbürgermeister  
der Stadt Landshut

Die vorstehenden Personen haben den Inhalt zur Kenntnis genommen und gebilligt.  
Regensburg, den 01.10.2008

Hans-Joachim Pfeiff  
Geschäftsführer der IMS