

In 67 Minuten direkt zum Flughafen

ANBINDUNG Züge, die über die Neufahrner Gegenkurve rollen, sollen Reisende aus Regensburg im Stundentakt nach München bringen. Für OB Hans Schaidinger ist das nur eine Zwischenetappe.

VON FRANK BETTHAUSEN, MZ

REGENSBURG/MÜNCHEN. Wirtschaftsvertreter sind zufrieden, Politiker wie Regensburgs Oberbürgermeister Hans Schaidinger sprechen von einer „wichtigen Zwischenetappe“: Läuft alles nach Plan, werden im Jahr 2015 Regionalzüge von Regensburg aus im Stundentakt direkt den Flughafen in München ansteuern. Möglich werden soll die umsteigefreie Anbindung über die sogenannte Neufahrner Gegenkurve im Süden von Freising. Sie spielt nach dem Aus für den Transrapid in einem Gutachten zur künftigen Erreichbarkeit des Flughafens auf dem Schienennweg eine entscheidende Rolle. Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) stellte die Untersuchung am Montag vor (wir berichteten).

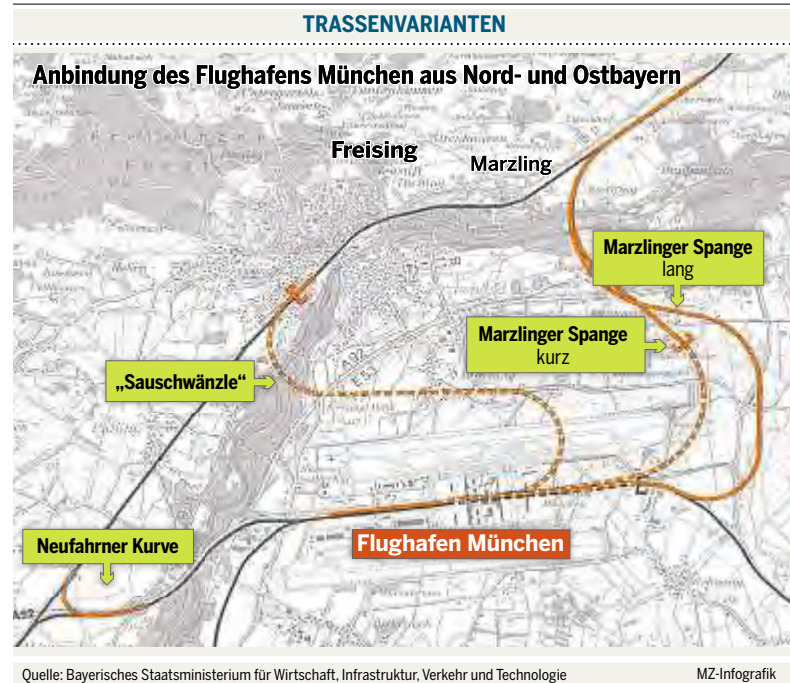
Wie Katharina Bittner, Sprecherin des Wirtschaftsministeriums, bestätigte, soll Ende des Jahres, Anfang 2010 die Planfeststellung für die 85 Millionen Euro teure Lösung eingeleitet werden. Spätestens 2012 soll das Baurecht vorliegen, sodass drei Jahre später die Züge rollen könnten – laut Bittner geht es dabei sowohl um die bisher verkehrenden Regionalbahnen als auch um zusätzliche Direktverbindungen. Sie sollen die Fahrzeit für Reisende aus Nord- und Ostbayern von Regensburg aus um etwa eine halbe Stunde auf 67 Minuten verkürzen.

„Das ist eine riesen Verbesserung gegenüber jetzt“, sagte OB Hans Schai-

dingern gestern in einem MZ-Interview. Mit der Neufahrner Gegenkurve sei eine gute Zwischenlösung unter Dach und Fach. Im Gegensatz zu anderen Verlautbarungen und zu Martin Zeil sieht der CSU-Politiker allerdings keinesfalls das Ende der Marzlinger Spange gekommen, die in dem vorgestern präsentierten Gutachten im Kosten-Nutzen-Verhältnis und bei der zeitlichen Realisierbarkeit wesentlich schlechter abschneidet. „Wir brauchen auch eine fernbahntaugliche Anbindung“, sagte Schaidinger, für den die Neufahrner Gegenkurve diesem Anspruch weitaus weniger gerecht wird als die Marzlinger Spange.

Fernzüge auf der Verbindung Prag-München würden wie bisher am Flughafen vorbei in die Landeshauptstadt fahren: Dieses Manko erläuterte er Zeil und Europaministerin Emilia Müller am Wochenende. Vor diesem Hintergrund tritt Schaidinger für eine direkte Fernbahnanbindung „von Norden und Osten“ Richtung Münchner Hauptbahnhof ein, die nicht über den Freisinger Bahnhof führe.

„Für uns ist das Entscheidende, dass diese Lösung kommt. Ich will auch gar nicht daran herummäkeln“, sagte Dr. Christian Götz, Sprecher der Industrie- und Handelskammer (IHK) Regensburg, über die Ankündigung der Staatsregierung, die Neufahrner Gegenkurve realisieren zu wollen. Eine direkte, umsteigefreie Verbindung aus Ostbayern zum Flughafen war nach seinen Angaben eine jahrelange Forderung an die Politik. „Sicherlich kann man alles noch verbessern“, sagte Götz über die angestrebte Lösung. „Aber das ist unsere erste Priorität und die soll so schnell wie möglich realisiert werden.“ Am 3. Dezember wird in Weiden eine Schienen- und Verkehrskonferenz der IHK stattfinden. Dabei wollen die Verantwortlichen mit Martin Zeil das Thema noch einmal beleuchten.



Diese vier Varianten zur Anbindung Nord- und Ostbayerns an den Flughafen prüften die Gutachter. Während die Investitionskosten für die Neufahrner Gegenkurve bei 85 Millionen Euro liegen, sind es im Fall der Marzlinger Spange 355 Millionen für die lange und 565 Millionen für die kurze Ausführung. Im Fall des sogenannten „Sauschwänzles“ wären es 540 Millionen Euro.

DAS AUS FÜR DIE MARZLINGER SPANGE?

► **Verkehrsminister** Martin Zeil macht den Befürwortern der Marzlinger Spange zur Anbindung Nord- und Ostbayerns an den Münchner Flughafen, wie sie etwa die Regionalinitiative „Pro Marzlinger Spange“ fordert, wenig Hoffnung.

► **Der Vergleich** zwischen den Varianten in dem am Montag vorgestellten Gutachten hat nach seinen Worten „klar ergeben, dass mit der Neufahrner Gegenkurve die größten Vorteile erreicht werden könnten“.

► **Der Investitionsbedarf** falle hier mit 85 Millionen Euro am geringsten aus. Gerade in der heutigen Zeit sei das ein

wichtiges Kriterium. Dazu sei die Umsetzbarkeit relativ kurzfristig möglich.

► **Die Marzlinger Spange** dagegen erreiche kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis. Je nach Ausführung betragen die Baukosten in dem Gutachten zwischen 355 und 565 Millionen Euro.

► **Darüber hinaus** lägen für die Trasse, wie Zeil betont, weder die notwendigen Planungen vor, noch sei das Baurecht schnell zu erwarten.

► **„Ich werde mich** daher bei Bund und Bahn dafür einsetzen, dass die Neufahrner Kurve schnellstmöglich realisiert wird“, kündigt der FDP-Politiker an. (bf)

Etappensieg für Anbindung an Flughafen erreicht

VERKEHR Schaidinger begrüßt Experten-Vorschlag: Bis 2015 soll Neufahrner Gegenkurve Weg zum Airport erleichtern

REGENSBURG. Aus dem Gutachten zur Verbesserung der Schienenanbindung des Münchener Flughafens, das Verkehrsminister Martin Zeil jetzt vorgestellt hat, geht ein konkreter Vorschlag hervor: Nach dem Aus für den Transrapid soll mit der Realisierung der Neufahrner Gegenkurve bis 2015

eine direkte Anbindung der Region Ostbayern an den Flughafen geschaffen werden. So erfreulich dieser Vorschlag sei, als endgültige Lösung könne er nicht betrachtet werden, betonte OB Hans Schaidinger am Dienstag. „Nach wie vor bedeutet eine Neufahrner Gegenkurve keine Fernbahn-

anbindung wie die von uns gewünschte Marzlinger Spange. Es ist aber eine durchaus akzeptable Zwischenlösung, sozusagen ein Etappensieg auf dem Weg zur Marzlinger Spange.“ Der Bau der Neufahrner Gegenkurve, die einen Teil des Erdinger Ringschlusses darstellt, ermöglichte den Bürgern aus Re-

gensburg und Ostbayern, mit dem Zug im Stundentakt auf direktem Weg in den Flughafen zu fahren. Mit 67 Minuten Fahrzeit wäre die Zugverbindung von Regensburg zum Flughafen konkurrenzfähig zum Auto. Allerdings betreffe die Lösung ausschließlich den Regionalbahnverkehr.