



Pressemitteilung:

Nach Aus für den Transrapid ist Ostbayern am Zug!

Der Transrapid hat bei vielen Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft die Fernbahnanbindung des Flughafens München zu einseitig – nämlich von West- und Südbayern - sehen lassen. Nach dem Scheitern des Transrapid-Projektes muss nun das sinnvoll Machbare wieder im Vordergrund stehen.

Die Initiative Marzlinger Spange fordert daher den Freistaat auf, dass er mit der gleichen Intention wie beim Transrapid die Fernbahnanbindung des Flughafens aus Nord- und Ostbayern in Form der Marzlinger Spange betreibt. Sie bietet nicht nur die günstigsten Voraussetzungen für eine schnelle Realisierung sondern liefert auch den höchsten verkehrlichen Nutzen.

Für die Marzlinger Spange wurde bereits ein Raumordnungsverfahren mit positivem Ergebnis durchgeführt. Die Machbarkeit der Marzlinger Spange ist auch bei Realisierung der 3. Start- und Landebahn gegeben. Die für den Transrapid vorgesehene Tunnelröhre im Flughafengebäude kann nun als Fernbahn-Bahnhof genutzt werden. Als Bundesprojekt belastet die Ostbayeranbindung den bayerischen Haushalt nur gering, Mittel stehen in der Sammelposition Knoten des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) bereits zur Verfügung. Ferner muss der Bund und Bayern nach dem Scheitern der Fernbahnanbindung durch den Transrapid größtes Interesse haben den Flughafen mit der Ostbayeranbindung an den internationalen Schienenfernverkehr anzubinden.

Der Erdinger Ringschluss – einschließlich der Neufahrner Gegenkurve und der Walpertskirchener Spange – ist systembedingt kein Ersatz für eine Fernbahnanbindung. Er stellt eine reine Nahverkehrslösung dar und dient in erster Linie dem S-Bahnverkehr. Nur die Marzlinger Spange kann auf Dauer eine fernverkehrsorientierte, schnelle und umsteigefreie Schienenanbindung für den ostbayerischen Raum und den angrenzenden EU-Staaten herstellen. Nur mit der Marzlinger Spange können fast 200.000 zusätzliche Fluggäste für den Flughafen gewonnen werden und 2 Mio. Personenfahrten statt auf der Straße auf der Schiene abgewickelt werden.

Der Freistaat muss nun endlich seine Hausaufgaben machen und die schon längst überfälligen Daten (Bewertung des Knoten Münchens, Verteilung der Verkehrsnachfrage) für den Bund erheben damit die Marzlinger Spange für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet werden kann.

Regensburg, den 07.04.2008