

## Marzlinger Spange

VON RALPH SCHWEINFURTH

Seit Jahren boomt der Münchner Flughafen. Es ist sogar eine dritte Start- und Landebahn nötig. Doch während andere Luftverkehrsdrehkreuze wie Frankfurt am Main oder Köln auf direkte Fernverkehrsverbindungen per Bahn setzen, ist man im Erdinger Moos auch nach über 14 Jahren Flughafenbetrieb keinen Schritt weiter.

Vor kurzem hat zwar Verkehrsminister Erwin Huber den zweifellos wichtigen Startschuss zum Erdinger Ringschluss gegeben. Somit können bald Züge aus Südostbayern und dem Salzburger Raum Deutschlands zweitwichtigsten Airport ansteuern. Aber was ist mit Regensburg, Plattling, Straubing, Weiden oder Hof – also dem gesamten Nordostbayern? Eine Potenzialanalyse aus dem Jahr 2001 identifizierte rund 1,25 Millionen Fahrgäste pro Jahr – weit mehr als aus Südostbayern kommen. Das wären genug, um jede Stunde einen Extrazug fahren zu lassen. Notwendig hierfür wäre aber der Bau der so genannten Marzlinger Spange, die die Züge aus Richtung Osten kommend in den Flughafen leitet.

Wohl aus Angst, dass durch diese Spange Freising vom Fernverkehr der Bahn abgehängt wird, hat Ex-Wirtschaftsminister Otto Wiesheu das Projekt nicht weiter verfolgt. Auch eine dringend in Berlin benötigte Machbarkeitsstudie, um die Marzlinger Spange in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen, fehlt bisher.

Wiesheus Nachfolger Erwin Huber scheint auch nicht mehr Druck in dieser Sache machen zu wollen. Eingeweihte vermuten, der Transrapid könnte sonst ausgebremst werden, wenn Fernzüge aus Hof oder Prag kommend, ohne Halt vom Münchner Flughafen zum Münchner Hauptbahnhof durchfahren. Diese Befürchtung ist aber unbegründet, denn die Fernzüge müssten sich das Gleis mit der Münchner Flughafen-S-Bahn teilen. Also wäre eine Frequenzerhöhung, um all die Fahrgäste aufzunehmen, auch nur begrenzt möglich.

In der Summe ist wohl davon auszugehen, dass sowohl die Marzlinger Spange als auch der Transrapid und der Erdinger Ringschluss für die Schienenverkehrserschließung des Franz-Josef-Strauß-Airports notwendig sind. Denn es ist höchstwahrscheinlich, dass nach Inbetriebnahme der dritten Startbahn das Passagieraufkommen von 30 Millionen in diesem Jahr nochmals steigt. Prognosen gehen von 56 Millionen Fluggästen im Jahr 2020 aus. Und die sollen wegen der Umwelt nicht alle mit dem Auto anreisen.