

Initiative Pro Marzlinger Spange

An die
Träger der Initiative

84028 Landshut, den 31. Juli 2006

Schiienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München

Rundschreiben Nr. 16

Sehr geehrte Damen und Herren,

nun sind seit unserem letzten Tätigkeitsbericht, den wir als Rundschreiben Nr. 15 an Sie geben durften knapp zehn Monate vergangen. Seither sind unsere Aktivitäten keineswegs erlahmt. Vielmehr gab es eine Reihe von neuen Entwicklungen, die hinterfragt und eingeordnet werden mussten. Fangen wir mit den erfreulichen an: Seit dem September 2005 konnten wir wieder zwei neue **Mitglieder** begrüßen. Damit hat sich ihre Zahl auf **130** erhöht. Wir freuen uns über den Beitritt der Firmen

- **Eiberweiser GmbH Co. KG, Mercedes-Benz Service-Partner, Deggendorf**
- **Pan Asian Invest GmbH mit Sitz im Ost-West-Kompetenzzentrum Marktredwitz.**

So erfreulich diese Neuaufnahmen für eine starke Gemeinschaft sind, dürfen wir uns damit keineswegs zufrieden geben. Es gibt noch erhebliche Potenziale in unserem Initiativgebiet. Um wirklich allenthalben mit unseren Forderungen ernst genommen zu werden und das Gerede von „den paar Hanseln aus Ostbayern“ ad absurdum zu führen, brauchen wir noch erheblich mehr an Unterstützung. Alle Träger, insbesondere natürlich die mit der Wirtschaft in Kontakt stehenden Personen und Stellen sind aufgerufen, neue Mitglieder für die Initiative „Pro Marzlinger Spange“ zu werben. Es genügt eine kurze schriftliche Erklärung für den kostenfreien Beitritt.

Werben auch Sie neue Mitglieder für die Initiative „Pro Marzlinger Spange“!

Der Wechsel im bayerischen Verkehrsministerium – eine neue Chance für die Marzlinger Spange?

Mit dem Wechsel von Dr. Otto Wiesheu zu Erwin Huber haben nicht wenige neuen Rückenwind für eine fernbahntaugliche Schienenanbindung der Regierungsbezirke Niederbayern, Oberpfalz, Oberfranken der benachbarten EU-Regionen erhofft. Um diesen zu nutzen, baten die Sprecher unserer Initiative, Oberbürgermeisterin Dr. Birgit Seelbinder sowie die Oberbürgermeister Hans Schaidinger, Albert Zankl und Hans Rampf, den neuen Ressortchef um ein Gespräch, das am 15. März statt fand. Das Ergebnis dieser Unterredung kann beim besten Willen nicht als Durchbruch gewertet werden. Staatsminister Huber machte deutlich, dass die Strecke München – Mühldorf und ihre Anbindung über die Walpertskirchener Kurve und den Erdinger Ringschluss an den Flughafen eindeutige Priorität genieße. Es handle sich hier um ein Teilstück der „Magistrale für Europa“, für deren Verwirklichung der Bund internationale vertragliche Verpflichtungen eingegangen sei. Die Marzlinger Spange hingegen könne man nur als „Langzeit-Projekt“ betrachten. Dennoch werde man für die Schienen-Anbindung des nordostbayerischen Raumes eine Machbarkeitsstudie erarbeiten, deren Ergebnis voraussichtlich etwa Mitte des Jahres 2007 vorliege.

Am 27. April 2006 schob das Wirtschaftsministerium eine Pressemeldung nach. Darin wird zum Ausdruck gebracht, der Freistaat Bayern sitze bezüglich der Marzlinger Spange "nicht am Bremshebel". Zudem wird in dem Papier darauf verwiesen, dass sich die Neufahrner Gegenkurve und die Marzlinger Spange nicht gegenseitig ausschließen. Sie seien jedoch zeitlich nacheinander zu bewerten.

Rückenwind aus dem Bayerischen Landtag

... durch den Wirtschaftsausschuss,....

Aber es gibt durchaus auch positive Signale. In seiner Sitzung am 29. Juni 2006 fasste der Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie des Bayerischen Landtages einen Empfehlungsbeschluss an das Plenum. In diesem wird die Bayerische Staatsregierung aufgefordert, das Projekt Marzlinger Spange voran zu treiben und in Verhandlungen mit dem Bund auf eine Verwirklichung bis zum Jahr 2015 zu drängen. Antragsteller war eine Reihe von Parlamentariern der CSU. Zustimmung kam aus dieser Fraktion, aber auch von Ausschussmitgliedern der SPD. Der Vertreter der Grünen wandte sich vehement gegen das Projekt. Das ist insofern erstaunlich, als gerade diese Partei nicht müde wird, konkrete Maßnahmen für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu fordern.

... durch den Fraktionsvorsitzenden der CSU im Bayerischen Landtag,

Aus konkretem Anlass hat sich der Unterzeichner an den CSU-Fraktionschef Joachim Herrmann gewandt und mit Datum vom 18. Juli 2006 einen Antwortbrief erhalten, in dem ausgeführt wird: *„Wie Sie wissen, hat sich die CSU-Landtagsfraktion nicht zuletzt auf Grund intensiver Bemühungen meiner ostbayerischen Kolleginnen und Kollegen wiederholt für eine Verbesserung der Fernanbindung des Flughafens München Franz-Josef-Strauß von und nach Ostbayern eingesetzt. Auch ich habe*

mich dabei immer wieder dafür ausgesprochen, die Marzlinger Spange in die Planungsüberlegungen verstärkt mit einzubeziehen.“

Schienenverkehrskonferenz in Weiden

Zentraler Punkt in der Schienenverkehrs-Konferenz der Industrie- und Handelskammern aus Regensburg und Passau am 11. Juli 2006 in Weiden war einmal mehr die direkte Anbindung Ostbayerns an den Flughafen München. Gefordert wird in Übereinstimmung mit unseren bekannten Positionen die zeitliche Abfolge: 1. Neufahrner Gegenkurve, 2. Marzlinger Spange. Positiv überraschte Staatssekretär Hans Spitzner. Nicht nur durch seine Einordnung der Marzlinger Spange als „mittelfristig“ zu verwirklichendes Projekt, sondern auch durch die Ankündigung, nach der die Machbarkeitsstudie für die fernbahntaugliche Anbindung schon in den nächsten Wochen zur Verfügung stehen soll.

In der Machbarkeitsstudie soll die fernbahntaugliche Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München in Verbindung mit dem Bau der 3. Start- und Landebahn untersucht werden. Ferner soll geprüft werden, ob eine betriebliche Durchbindung zum Ostbahnhof über den Erdinger Ringschluss realisierbar ist. Die Machbarkeitsstudie soll die laufenden Untersuchungen zum Erdinger Ringschluss und zur Neufahrner Gegenkurve ergänzen.

Marzlinger Spange und / oder Neufahrner Gegenkurve?

Dazu hat die Initiative seit Jahren eine ganz klare Position: Wir halten aus einer ganzheitlichen Sichtweise heraus den Erdinger Ringschluss für notwendig. Er ist eine Masche im Netz des Münchner S-Bahn-Systems und braucht aus technischen Gründen eine Durchbindung nach Freising über die Neufahrner Gegenkurve. Und für den Schienen-Personen-Nahverkehr ist der Freistaat Bayern allein zuständig. Wir haben auch einer zeitlichen Abfolge zugestimmt, nach der die Marzlinger Spange als Projekt des Schienen-Personen-Fernverkehrs in der Zuständigkeit des Bundes für den Zeitraum nach dem Jahr 2015 vorgesehen ist. Nach den Zeit raubenden Abläufen beim Bau von Verkehrs-Infrastruktur kann man dies durchaus als „mittelfristig“ bezeichnen. Bis dahin kann die Neufahrner Gegenkurve als Zwischenlösung für die Anbindung eines Potenzials von rund 2,5 Millionen Personenfahrten pro Jahr die derzeitige völlig unbefriedigende Situation zumindest teilweise verbessern.

In der Pressemeldung des bayerischen Verkehrsministeriums vom 31. Juli 2006 „Startschuss für den Erdinger Ringschluss“ geht es allerdings hauptsächlich um die Anbindung Südostbayerns über die Walpertskirchener Spange. Dazu passt eine weitere Pressemeldung vom 28.7.06 mit dem Tenor: "Flughafen München wird für die Region Salzburg noch mehr zum Tor zur Welt". Und jetzt erreicht das Projekt in einer ganz andere Dimension. Was man hier anstrebt, ist nichts anderes als eine fernbahntaugliche Schienenanbindung an den Flughafen - so wie wir sie auch wollen. Über die Marzlinger Spange. Hier verschieben sich plötzlich die Gewichte: Das bayerische Verkehrsministerium argumentiert uns gegenüber, weil die Marzlinger Spange ein Projekt des Fernverkehrs ist und noch nicht im

Bundesverkehrswegeplan (BVWP) steht, gebe es auch kein Planungsrecht. Und man ermuntert uns: Geht doch zum Bund, wenn ihr etwas wollt.

Die Walpertskirchener Spange steht auch nicht im BVWP. Bei der Anbindung Südostbayerns redet man nicht nur ganz anders, man handelt auch so und treibt Planungen voran, für die nach bayerischer Logik nur der Bund zuständig wäre, und finanziert sie auch noch vor.

Wen wundert es also, wenn sich die kritischen Stimmen aus Ostbayern mehren und ein Herr Huber aus Sinzing in einem Leserbrief an die Mittelbayerische Zeitung die Befürchtung äußert: „Die Chancen für Ostbayern bleiben auf der Strecke!“ Die 3. Start- und Landebahn

Das Jahresergebnis für 2005 hat es gezeigt und auch die neuesten Halbjahreszahlen auch: Der Flughafen München bricht einen Rekord um den anderen. Ein Überspringen der Marke von 30 Millionen Passagieren bis zum Ende dieses Jahres ist durchaus realistisch. Für das Jahr 2015 rechnet man mit rund 47 Millionen Passagieren und im Jahr 2020 werden es wohl 55 Millionen sein. (Daher ja auch unsere intensiven Bemühungen, für einen Flughafen dieses Formats eine fernbahntaugliche Schienenanbindung des ostbayerischen Raumes zu bekommen.) Bei diesen Zuwachsraten erscheint der Bau einer 3. Start- und Landebahn unumgänglich.

In dem wohl noch im August 2006 einzuleitenden Raumordnungsverfahren wird es voraussichtlich um eine Planungsvariante gehen, die mit der gedachten Trasse der Marzlinger Spange kollidiert. Wir haben bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt auf die rechtliche Situation hingewiesen: Die Marzlinger Spange wurde mit einer Landesplanerischen Beurteilung vom 17. Juli 2003 positiv bewertet. Sie hat somit den Status eines „sonstigen Erfordernisses der Raumordnung“ und kann folglich nicht übergangen werden. Wir stehen weiter auf dem Standpunkt, dass eine mögliche Untertunnelung der 3. Start- und Landebahn nicht den Kosten für die Marzlinger Spange zugeschlagen werden darf. Denn dann wäre deren Wirtschaftlichkeit aller Voraussicht nicht mehr gegeben. Diesen Standpunkt werden wir als Träger öffentlicher Belange in dem nun anstehenden Verfahren einbringen. Sollte die bisher geplante Trasse der Marzlinger Spange durch die 3. Start- und Landebahn beansprucht werden und eine Untertunnelung nicht möglich sein, wird es ohne ein neues Raumordnungsverfahren keine fernbahntaugliche Schienenanbindung Nordostbayerns an den Flughafen München geben.

Neuorientierung der Geschäftsstelle der Initiative

Seit Gründung der Initiative im Juli 1999 hat der Regionale Planungsverband Landshut die Aufgaben der Koordinierungsstelle der Initiative „Pro Marzlinger Spange“ mit übernommen. Nachdem der Unterzeichner zum 1. Juni 2007 in die Freistellungsphase einer Altersteilzeit-Regelung eintritt und seine Stelle nur zu einem geringen Teil neu besetzt werden kann, muss für die Geschäftsführung eine andere Regelung gefunden werden. Alle Mitglieder sind aufgerufen, zu prüfen, ob sie nicht für eine gewisse Zeit diese Aufgabe übernehmen können. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an den Unterzeichner. (Telefon: 0871/808-1860, E-Mail: region@landshut.org)

Fazit:

Die Marzlinger Spange, schon immer in manchen Kreisen ein eher „ungeliebtes Kind“ in der bayerischen Infrastruktur, durchlebt gerade jetzt eine äußerst spannende Phase. Besonders dann, wenn sich immer wieder Probleme auftürmen, sollten wir an den Gründer unserer Initiative, Altoberbürgermeister Josef Deimer und seine Feststellung denken: „Wir haben kein Recht zu resignieren!“ Eine gute Begründung dafür, sich immer wieder neu zu motivieren, liefert letztlich auch die Landesplanerische Beurteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 17. Juli 2003, aus der nur ein prägnanter Satz zitiert werden soll:

„Darüber hinaus ist die Variante Marzlinger Spange die einzige der drei Varianten, die eine auf Dauer gesicherte direkte Durchbindung ohne Umsteigenotwendigkeit für den Fern- und Regionalverkehr gewährleistet.“

Mit freundlichen Grüßen

Peter Barteit
Kordinator