



**An die
Mitglieder der Initiative**

Regensburg, den 11. Dezember 2008

Rundschreiben Nr. 20

Gespräch mit Staatsministerin Emilia Müller

Am 10.03.2008 fand im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur und Technologie ein Gespräch mit den Sprechern der Initiative Marzlinger Spange (IMS), Frau Oberbürgermeisterin Dr. Seelbinder und den Herrn Oberbürgermeistern Schaidinger und Rampf sowie dem Geschäftsführer der Initiative, Herrn Pfeiff, statt.

Die Staatsministerin hat gegenüber den Vertretern der IMS ihre Unterstützung für eine direkte Flughafenbindung Ostbayerns zugesagt. Als Beleg für die Ernsthaftigkeit wurde von Seiten des Ministeriums auf die seit Ostern 2008 bestehende Umsteigemöglichkeit in Neufahrn bei Freising in die S-Bahn zum Flughafen hingewiesen. Fahrplantechnisch ist aber zunächst nur ein Halt von zwei RE-Zügen in der Früh und am Abend aus Ostbayern möglich. Es handelt sich dabei um Alex-Züge der Verbindung Hof-Regensburg-München.

„Die Neufahrner Kurve ist eine S-Bahn-Erschließung und kein Ersatz für eine Fernbahnanbindung“, so die Staatsministerin. Dies soll auch dem Bund gegenüber zum Ausdruck gebracht werden. In das Verfahren für die Fortschreibung des BVWP 2012 soll die Marzlinger Spange eingebracht werden. Zur Abstimmung der vom Bund benötigten Unterlagen wurde für Oktober 2008 ein gemeinsames Gespräch mit dem Bundesverkehrsminister vereinbart.

Das Ende des Transrapidprojektes

Nach der von der Industrie vorgelegten Kostenschätzung von über drei Milliarden Euro haben Bund und Freistaat Bayern am 27.03.2008 beschlossen, das Projekt Transrapid München nicht weiter zu verfolgen. Dies hätte fast eine Verdopplung der bisher vorgesehenen Kosten von 1,85 Milliarden Euro bedeutet.

Mit einer Pressemitteilung unter der Überschrift: „Nach Aus für den Transrapid ist Ostbayern am Zug“ vom 07.04.08 hat die IMS auf das Ende des Transrapidprojektes reagiert:

„Der Transrapid hat bei vielen Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft zu einer einseitigen Sichtweise der Fernbahnanbindung des Flughafens München – nämlich von West- und Südbayern - geführt. Nach dem Scheitern des Transrapid-Projektes muss nun das sinnvoll Machbare wieder im Vordergrund stehen.“

Die Initiative Marzlinger Spange fordert daher den Freistaat auf, mit der gleichen Intention wie beim Transrapid die Fernbahnanbindung des Flughafens aus Nord- und Ostbayern in Form der Marzlinger Spange zu betreiben. 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 Ostbayernanbindung den bayerischen Haushalt nur gering, Mittel stehen in der Sammelposition Knoten des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) bereits zur Verfügung. Ferner müssen der Bund und Bayern nach dem Scheitern der Fernbahnanbindung durch den Transrapid größtes Interesse haben, den Flughafen mit der Ostbayernanbindung 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.“

Das neue Kabinett

Der neue bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer hat am 30. Oktober 2008 sein Kabinett vorgestellt. Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie wurde der Münchner Martin Zeil von der FDP. Martin Zeil ist auch Stellvertreter des Bayerischen Ministerpräsidenten und Generalsekretär der FDP Bayern.

Als neue Staatssekretärin wurde die in Nürnberg geborene Rechtsanwältin und Steuerberaterin Katja Hessel ins Wirtschaftsministerium berufen. Frau Staatssekretärin Katja Hessel ist Präsidiumsmitglied der FDP Bayern.

Vom neuen bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil erhofft sich die Initiative volle Unterstützung, denn dieser hat sich – wenn auch als Generalsekretär der FDP Bayern - mehrfach für die Marzlinger Spange ausgesprochen. Für Anfang 2009 ist ein Gespräch mit dem neuen Verkehrs- und Wirtschaftsminister geplant.

Gutachten Flughafenanbindung

Nach der Aufgabe des Transrapidprojektes wurde von der damaligen bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerin Emilia Müller ein Gutachten zur Verbesserung der Schienen-Erreichbarkeit des Flughafens München eingeleitet. Die Gutachter sollen ergebnisoffen alle erdenkbaren Varianten zur Flughafenanbindung untersuchen. Die Initiative hat ihre Vorstellungen und Forderungen zum Gutachten und zur Schienenanbindung des Flughafens München in einem Positionspapier noch einmal zum Ausdruck gebracht (s. u.).

Unabhängig davon ist die Initiative der Meinung, dass auf das Gutachten hätte verzichtet werden können, da mit der Marzlinger Spange bereits eine raumgeordnete Lösung für eine Fernbahnanbindung vorhanden ist. Die hierfür geschätzten Kosten in Höhe von 200 Mio. bis 240 Mio. Euro sind im Hinblick auf andere Projekte finanzierbar. Die ebenfalls raumgeordnete Transrapid-Trasse kann dabei in idealer Weise für die Durchbindung zum Münchner Hauptbahnhof genutzt werden. Dadurch wird gleichzeitig die dringend notwendige Entlastung der Strecke Freising – München Hauptbahnhof erreicht. Fernzüge aus München können so direkt über den Flughafen nach Prag (über Regensburg) und Wien (über Passau) oder auch nach Salzburg (über Mühldorf) geführt werden.

Im Koalitionsvertrag ist vereinbart, dass der Flughafen München u. a. durch eine Fernbahnanbindung und eine Schienendirektanbindung von Nord-West, Ost- und Südostbayern entsprechend dem Ergebnis des umfassenden Gutachtens zur Flughafenanbindung gestärkt werden soll.

Positionspapier

Der Oberbürgermeister der Stadt Regensburg hat als Sprecher der Initiative mit Vertretern der Kammern ein Positionspapier der IMS zum Flughafen-Gutachten am 10.11.08 in einer Pressekonferenz vorgestellt. Das Positionspapier wurde zwischenzeitlich mit der Bitte um einen Gesprächstermin auch dem neuen Staatsminister im Bayerischen Wirtschaftsministerium übermittelt.

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.

Im Einzelnen wird gefordert:

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 Umstieg 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.

Das komplette Positionspapier ist im Internet unter www.marzlinger-spange.de einzusehen.

Mitgliederbewegung

Im Rundschreiben Nr. 19 wurde bereits die Hoffnung geäußert, dass die Initiative bald das 150. Mitglied begrüßen kann. Leider müssen wir weiterhin darauf warten. Ich darf daher an dieser Stelle alle Mitglieder auffordern, für die Initiative und ihre Ziele zu werben, zumal die Mitgliedschaft kostenlos ist. Jede Mitgliedschaft stärkt die Idee, die wir vertreten.

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

Ich wünsche allen Mitgliedern der Initiative und ihren Familien frohe und besinnliche Feiertage und für das Jahr 2009 viel Erfolg und Gesundheit.



Hans-Joachim Pfeiff
Geschäftsführer