

Initiative „Pro Marzlinger Spange“

Regierung von
Oberbayern
80534 München

84028 Landshut, den 08.11.2006

3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München; Raumordnungsverfahren

Ihr Az.: 24.2-8262-1/05

Sehr verehrte Damen und Herren,

die Initiative „Pro Marzlinger Spange“ ist eine interkommunale Kooperation, in der sich alle kreisfreien Städte, Landkreise und weitere Gemeinden aus Niederbayern, der Oberpfalz und dem östlichen Teil Oberfrankens zusammen geschlossen haben. Hinzu kommen aus diesem Gebiet sämtliche Planungsverbände, Wirtschaftskammern, DGB-Regionen sowie Vertreter von Einzel-Gewerkschaften und regionalen Initiativen. Zusammen mit einer großen Zahl von Firmen unterstützen 138 Träger unsere Initiative, dessen Ziel die Verwirklichung einer direkten fernbahntauglichen Schienenanbindung der o. g. Räume an den Flughafen München ist.

Vor diesem Hintergrund sehen wir uns veranlasst, zu dem o. g. Raumordnungsverfahren wie folgt Stellung zu nehmen:

Der Ausbau des Flughafens wird ausdrücklich begrüßt. Der Flughafen München hat für Ostbayern wesentliche Bedeutung. Er ist Arbeitgeber für viele Menschen und ein entscheidender Faktor für die positive wirtschaftliche Entwicklung Ostbayerns, insbesondere der ländlichen Räume. Die Errichtung einer 3. Start- und Landebahn wird einerseits durch die rasante Aufwärtsentwicklung der Passagier- und Frachtzahlen notwendig und bringt andererseits die Chance weiterer Prosperität am Flughafen selbst und im engeren und weiteren Umland.

Allerdings braucht ein Flughafen von nationaler und kontinentaler Bedeutung und mit derartigen Steigerungsraten vor allem auch eine optimale Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur. Diesem Anspruch genügt insbesondere die Schienen-Anbindung aus dem ostbayerischen Raum in keiner Weise. Seit Jahren fordert die „Initiative pro Marzlinger Spange“ deshalb eine direkte Fernbahnanbindung des Flughafens München. Durch die vorgelegten Planungen zur Errichtung einer 3. Start- und Landebahn werden diese Forderungen unterlaufen. Es ist mehr als unverständlich und bedauerlich, dass die Raumordnungsunterlagen nur sehr unzureichende Aussagen zu einer direkten Fernbahnanbindung von den Schienen-Achsen Hof/Regensburg und Passau/Plattling enthalten. Insbesondere fehlen

Aussagen zur Marzlinger Spange, die als einzige von drei raumgeordneten Trassen-Alternativen eine fernverkehrsorientierte Anbindung darstellt. In der landesplanerischen Beurteilung des Raumordnungsverfahrens zur Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München vom 17. Juli 2003 wurden dazu klare Aussagen getroffen. Im laufenden Raumordnungsverfahren zur 3. Start- und Landebahn wird auf die Trassenkollision mit dem geplanten Verlauf der Marzlinger Spange völlig unzulänglich hingewiesen. Dies ist ein schwerwiegender Mangel der Raumordnungs-Unterlagen zur 3. Start- und Landebahn.

Die fehlenden fachlichen Aussagen sind vor dem Hintergrund folgender Fakten umso erstaunlicher:

- Der Gesamtverkehrsplan Bayern von 2002 legt fest:
„Zur Erschließung des ostbayerischen Raums soll die Anbindung des Flughafens an den Schienenfernverkehr in Richtung Landshut – Regensburg verwirklicht werden.“
- Die Neufahrner Gegenkurve ist systembedingt nicht geeignet, diese Vorgabe zu erfüllen. Sie wäre eine reine Nahverkehrslösung, wie vom Bayer. Verkehrsministerium auch immer betont wird.
- Nur über die Marzlinger Spange ist es möglich, fernverkehrsorientierte Schienenangebote aus dem ostbayerischen Raum und den angrenzenden EU-Staaten direkt zum Flughafen zu führen.
- Diesen Aspekt hebt die landesplanerische Beurteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 17. Juli 2003 deutlich hervor:
„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. Weiter ermöglicht sie aufgrund der kürzesten Fahrzeit aller Varianten ein zeitlich attraktives Angebot, was insbesondere bei termingebundenen Reisen, wie etwa im Geschäftsbereich, von sehr hoher Bedeutung ist.“
- Die Marzlinger Spange ist deshalb auch die Variante, welche mit geschätzten 2.562.100 Personenfahrten (= 31,5 Prozent Anteil für den öffentlichen Verkehr bei den Flugpassagieren) das höchste Fahrgastpotential erfasst.
- Gleichzeitig wird der ständig steigenden Zahl von Beschäftigten am Flughafen eine attraktive Verbindung zu ihren Arbeitsplätzen angeboten.

Die Initiative „**Pro Marzlinger Spange**“ erwartet vor diesem Hintergrund rasche Entscheidungen für die Realisierung der Marzlinger Spange. Im laufenden Raumordnungsverfahren fordert sie, dass die Verwirklichung einer direkten und leistungsfähigen Schienenfernverkehrsanbindung über die Marzlinger Spange bei Errichtung einer 3. Start- und Landebahn ohne Einschränkung berücksichtigt wird.

Zusammenfassung:

Die Initiative „Pro Marzlinger Spange“ begrüßt den weiteren Ausbau des Verkehrsflughafens München durch eine 3. Start- und Landebahn ausdrücklich. Die davon ausgehenden Entwicklungsimpulse dürfen aber nicht nur auf die Region München / Oberbayern beschränkt bleiben, sondern müssen auch Ostbayern zugute kommen. Die Initiative „Pro Marzlinger Spange“ fordert deshalb im laufenden Raumordnungsverfahren, dass die

Verwirklichung der direkten Fernbahnanbindung in Form der Marzlinger Spange uneingeschränkt möglich bleibt. Für den Trassenkonflikt zwischen 3. Start- und Landebahn und Verlauf der Marzlinger Spange erwartet sie eine konkrete Lösung, die beispielsweise in einer Untertunnelung der Start- und Landebahn besteht.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Dr. Birgit Seelbinder
Oberbürgermeisterin
der Stadt Marktredwitz

gez.
Hans Schaidinger
Oberbürgermeister
der Stadt Regensburg

gez.
Albert Zankl
Oberbürgermeister
der Stadt Passau

gez.
Hans Rampf
Oberbürgermeister
der Stadt Landshut

Die vorstehenden Personen haben den Inhalt des Schreibens zur Kenntnis genommen und gebilligt.

F.d.R.

Peter Barteit
Koordinator