

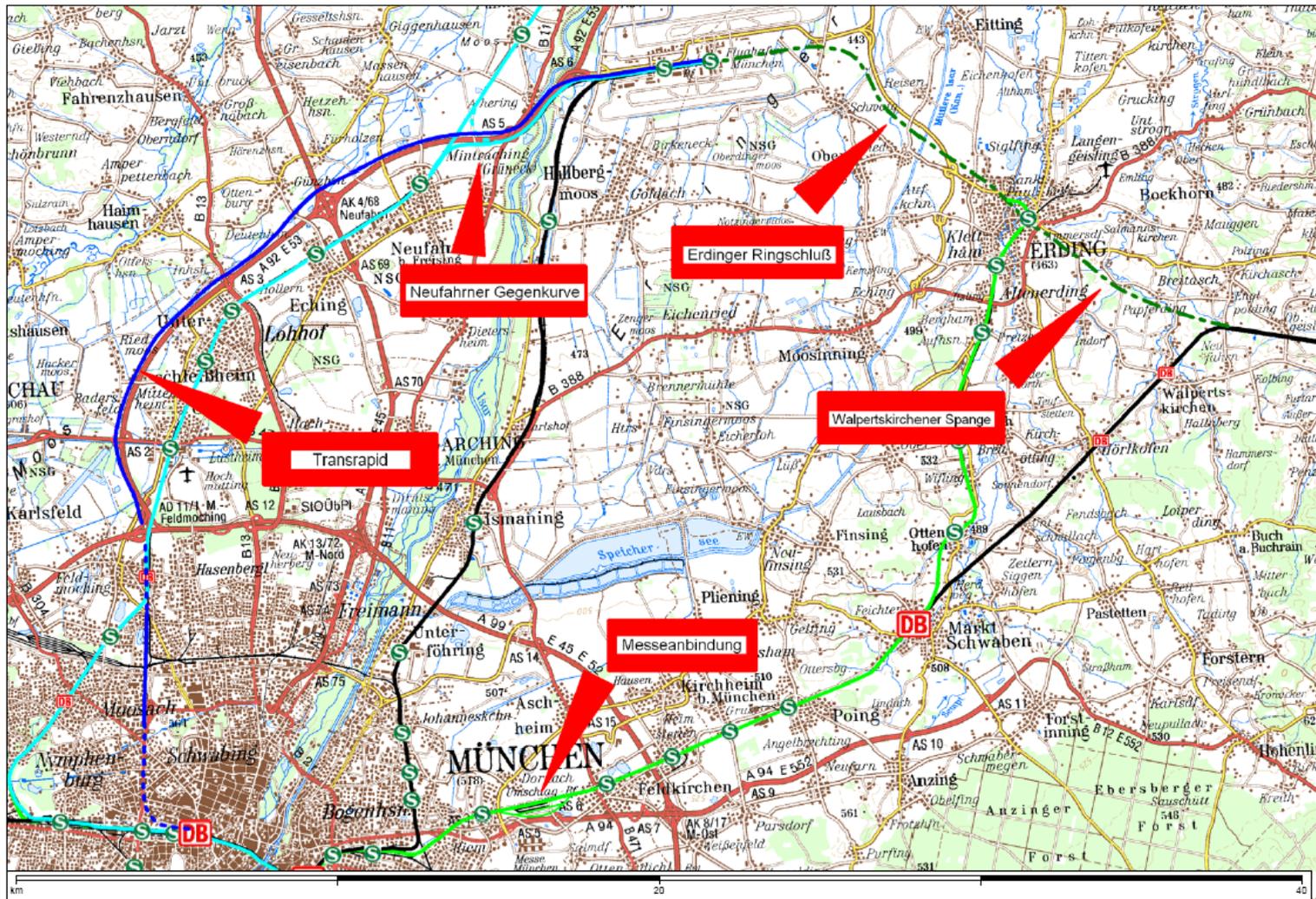


# Gesamtkonzept für die verkehrliche Erschließung des Flughafens München und seines Umlandes

- ◆ Infrastrukturpaket Schiene
  - ◆ Magnetschnellbahn



# Schienernanbindung des Flughafens München





## I. Infrastrukturpaket Schiene - Maßnahmen

- ◆ Verbindungsspange vom Flughafen München Richtung Erding (Erdinger Ringschluß)
- ◆ Verbindungskurve von Schienenstrecke München-Landshut bis Freising Bahnhof (Neufahrner Gegenkurve)
- ◆ Verbindungsspange von Erding zur Schienenstrecke München-Mühldorf (Walpertskirchner Spange)
- ◆ Ausbau/Elektrifizierung Schienenstrecke München-Ost – Mühldorf – Chemiedreieck/Freilassing
- ◆ Verbindungsspange zur Messe München



## Infrastrukturpaket Schiene - Auswirkungen

- ◆ Durchbindung der S-Bahn von Erding über Flughafen nach Freising
- ◆ Durchbindung des Regionalverkehrs von Landshut über Flughafen nach Mühldorf
- Integration in Bayern-Takt
- ◆ Direkte Schienenanbindung Südostbayerns an Flughafen
- ◆ Direkte Schienenanbindung der Messe München an Flughafen



---

## Infrastrukturpaket Schiene - Effekte

- ◆ Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens auch aus entfernteren Regionen
- ◆ Gewinnung von Arbeitsplätzen aus dem weiteren Flughafenumland
- ◆ Verringerung von Individualverkehr auf der Straße



## Infrastrukturpaket Schiene - Sachstand

- ◆ 2004: Machbarkeitsstudie und Betriebskonzept erstellt
- ◆ Nutzen-Kosten-Untersuchung für Teilmaßnahmen kurz vor Abschluß
- ◆ Planungsvereinbarung zwischen Freistaat und DB weit gediehen
- ◆ Ausbau Schienenstrecke München-Mühldorf-Freilassing = Bestandteil Bundesverkehrswegeplan 2003
- ◆ Angestrebte Realisierung des Infrastrukturpaketes Schiene = bis Inbetriebnahme 3. Start- und Landebahn



## Infrastrukturpaket Schiene - Finanzierung

- ◆ Finanzierungsverantwortung für Infrastrukturpaket Schiene liegt weitgehend beim Bund
- ◆ Für Realisierung des Infrastrukturpaketes Schiene ist deutliche finanzielle Unterstützung des Bundes unverzichtbar
- ◆ Seit März 2004 massive Kürzungen des Bundes für Schieneninfrastruktur



## II. Magnetschnellbahn - Anlaß und Ziel

- ◆ Verknüpfung des Flughafens mit ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz, Schienenpersonenfern- und -nahverkehr
- ◆ Signifikante Fahrzeitverkürzung zwischen Flughafen und Landeshauptstadt München („alle 10 Minuten in 10 Minuten“)
- ◆ Verkehrlicher Bedarf ist nachgewiesen: In 2020 werden von 15,4 Mio. flughafenbezogenen Personenfahrten etwa die Hälfte mit Magnetschnellbahn abgewickelt



## Magnetschnellbahn – Sachstand

- ◆ Vorhabensträger seit Mitte 2005 = DB Magnetbahn GmbH (100 % Tochter der DB AG)
- ◆ 2002: Raumordnungsverfahren = Westtrasse
- ◆ Juni 2005: Planfeststellungsunterlagen an Eisenbahnbundesamt (EBA)
- ◆ April 2006: Auslegung Planfeststellungsunterlagen in Gemeinden
- ◆ Mitte 2007: Abschluß Planfeststellungsverfahren
- ◆ 2011: Beginn Inbetriebnahmephase



## Magnetschnellbahn - Finanzierung

- ◆ Investitionskosten vsl. 1,85 Mrd. €
- ◆ Geplante Finanzierung:
  - \* Bund und Freistaat = 1,665 Mrd. €
  - \* DB AG 185 Mio. €
- ◆ Endgültige Aufteilung der Finanzierungsbeiträge zwischen Bund und Land nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses Anfang 2007
- ◆ Koalitionsvertrag vom November 2005: Transrapid-Referenzstrecke vorgesehen