

Transrapid

Fakten und Positionen

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Transrapid – Fakten und Positionen

1. Auflage, November 2001

<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/transrapid/>

Verfasser: Andreas Barth
 Edmund Lauterbach

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e. V.
 Schwanthalerstraße 74
 80336 München
 Tel.: 089 - 53 00 31
 Fax: 089 - 53 75 66
 <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

Photos und Graphiken: Andreas Barth

Eigendruck im Selbstverlag.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Weiterverarbeitung nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung des Herausgebers.

Die Verfasser danken allen Mitarbeitern und Freunden von PRO BAHN, die durch Ideen und Arbeit bei Inhalt, Konzeption und Realisierung dieser Broschüre geholfen haben.

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort/Einleitung	4
2. Offizielle Begründungen	5
3. Trassen	5
4. Kosten	6
5. Weitere Probleme	8
6. Alternativen für den Flughafen ...	10
7. ... und Chancen für die Region	11
A. Liste der Alternativen	12
B. Metrorapid als Konkurrenz?	13
C. Der Transrapid Berlin – Hamburg ist auch gescheitert	14
D. Resolution vom 4. November 2000	14
E. Literatur	15

1. Vorwort/Einleitung

Seitdem sich das Scheitern der Transrapid-Strecke Berlin – Hamburg abzeichnete, gab es Vorschläge für eine Transrapid-Verbindung zwischen München und seinem Flughafen. Der Flughafen liegt etwa 35 Kilometer von der Münchner Innenstadt entfernt und ist über eine Autobahn und zwei S-Bahn-Strecken angebunden.

Die Probleme des Münchner S-Bahn-Netzes wirken sich natürlich auch auf die beiden Flughafenstrecken aus. Das S-Bahn-System insgesamt ist in den letzten Jahren zunehmend unzuverlässig geworden. Die neuen Fahrzeuge brachten zwar Verbesserungen, doch Probleme mit der überlasteten Stammstrecke können diese auch nicht verhindern. Zudem braucht es auch Zeit, bis der mittlerweile schlechte Ruf der S-Bahn sich bessert.

Die Fahrzeit von über 40 Minuten zwischen Hauptbahnhof und Flughafen wird insbesondere von Leuten, die nur sporadisch öffentliche Verkehrsmittel benutzen, als zu lang empfunden. Darüber hinaus gibt es keine speziellen Fahrzeuge für die Flughafenlinien, so daß die Unterbringung des für Fluggäste typischen voluminösen Gepäcks problematisch ist.

Diese Ausarbeitung setzt sich aus Sicht der Fahrgäste mit dem Transrapid und den möglichen Alternativen zur Verbesserung des Flughafenanschlusses auseinander.

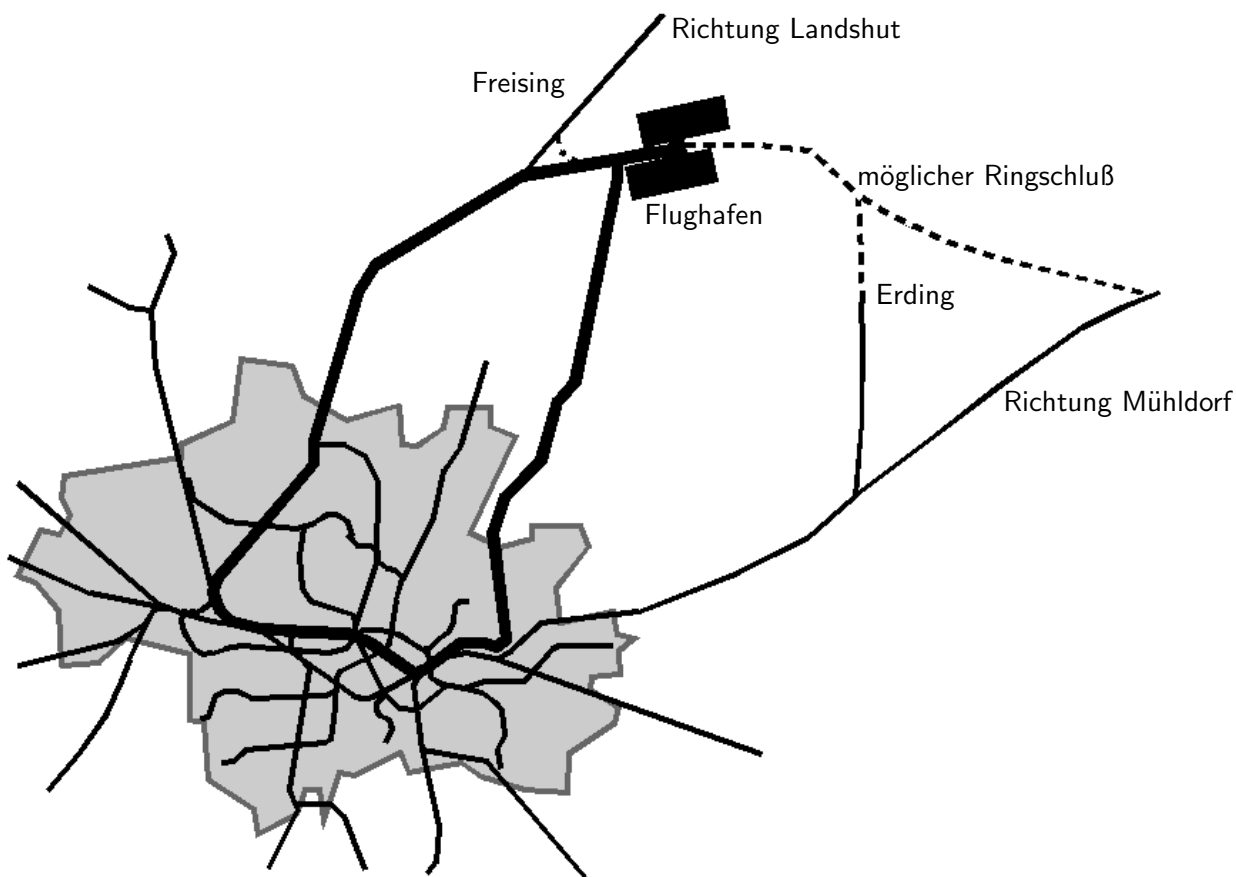


Abb. 1: Die Anbindung des Flughafens an die Innenstadt

2. Offizielle Begründungen

Auffallend ist, daß der Transrapid weniger mit den konkreten Verkehrsbedürfnissen als vielmehr mit Argumenten der Wirtschafts- und Technologieförderung begründet wird. So schreibt der bayerische Ministerpräsident Stoiber: „Die Magnetschnellbahn ist ein hochinnovatives und exportträchtiges Produkt unserer Industrie. Sie braucht eine Referenzstrecke in Deutschland.“ Und weiter: „Der Transrapid zwischen München und München-Flughafen ist ein prominentes Vorzeigeeobjekt von ‚Hightech-Know-how made in Germany‘. Bayern als herausragender Hightech-Standort in Europa bietet hierzu eine optimale Plattform.“ [7]

Es ist aber auch klar, daß Bayern hier mit Finanzmitteln des Bundes geködert wird. Die für den Transrapid zurückgestellten Gelder des Bundesverkehrsministeriums sind zunächst einmal für andere Projekte nicht verfügbar. Der Transrapid ist im Vergleich zu alternativen Lösungen, wie einer Expreß-S-Bahn zum Münchner Flughafen, zwar insgesamt deutlich teurer. Für den Freistaat Bayern wirkt er aber auf den ersten Blick billiger.

Aus der Perspektive des Freistaats und auch der Stadt München ist der Transrapid daher zunächst einmal eine günstige Gelegenheit, solange man die Probleme, die er mitbringt, nicht hinterfragt. Verkehrspolitischen Schaden richtet schon allein die Tatsache an, daß Mittel im Verkehrsetat für ein Projekt zurückgehalten werden, das eher der Wirtschaftsförderung denn der Lösung eines Verkehrsproblems dient. Zudem wird auch die Lösung der Probleme des S-Bahn-Systems, die vielen hundertausenden Bürgern täglich helfen würde, in den Hintergrund gedrängt.

3. Trassen

Für den Transrapid zum Münchner Flughafen gibt es im wesentlichen zwei Trassenvorschläge:

- Die sogenannte Westtrasse würde vom Hauptbahnhof unterirdisch in nordwestlicher Richtung zum Olympiapark verlaufen. Nördlich davon würde sie bei Feldmoching die Bahnstrecke München – Freising und die Autobahn A 92 erreichen. Entlang der Autobahn soll die Strecke dann zum Flughafen verlaufen.

Die Westtrasse ist etwa 37 Kilometer lang. Bei dieser Trasse besteht die Option, am Olympiabahnhof einen Umsteigebahnhof zu bauen. Dies würde die Wirtschaftlichkeit der Strecke aber verschlechtern. Im politischen Raum besteht der Wunsch, im Gegensatz zum Konzept der Vorstudie, den Tunnel bis Feldmoching zu verlängern. [5, 6]

- Die sogenannte Osttrasse verlief vom Hauptbahnhof unterirdisch zum Ostbahnhof und weiter zur neuen Messe in Riem. Von dort würde sie in einer Kurve nach Norden führen, zunächst entlang der Autobahn A 99 und dann parallel zur Bundesstraße B 471, bis sie nördlich von Ismaning die Strecke der S-Bahn-Linie 8 erreicht. Dieser Strecke würde der Transrapid bis zum Flughafen folgen.

Für den genauen Verlauf der Osttrasse sind verschiedene Varianten in der Diskussion. Der Hauptgrund für die Osttrasse ist der Anschluß des Messegeländes. Eine weitere Station bietet sich am Ostbahnhof an. Es ist äußerst fraglich, ob eine oberirdische Strecke zwischen

Ostbahnhof und Messe durchsetzbar ist, vor allem bei dem gewünschten Zeitrahmen. Die Länge der Osttrasse beträgt etwa 42 Kilometer.

- Als eine dritte Variante wurde von einigen Umlandgemeinden vorgeschlagen, die Transrapidstrecke zwischen der Münchner Innenstadt und dem Flughafen komplett im Tunnel zu errichten. Dies ermögliche eine direkte Führung mit minimalen Umwelteinflüssen. Um die ansonsten exorbitante Kostensteigerung zu reduzieren, soll der Tunnel nur einspurig errichtet und der Transrapid im Pendelverkehr betrieben werden. Dies bedeutet aber eine Reduzierung der Attraktivität. Diese Variante ist bisher nicht offizieller Bestandteil der Planungen, der Einfluß der Gemeinden ist auch eher gering. [26]

Die erzielbaren Fahrzeiten lägen laut Gutachten etwa zwischen 10 Minuten (Westtrasse ohne Halt) und 18 Minuten (Osttrasse mit zwei Halten). Geplant ist bei beiden Varianten ein 10-Minuten-Takt tagsüber und ein 20-Minuten-Takt in den frühen Morgen- und späten Abendstunden. Hierzu würden auf der Westtrasse – je nachdem, ob der Zwischenhalt realisiert wird – zwischen fünf und sechs Transrapid-Garnituren benötigt. Für den Betrieb der Osttrasse benötigt man je nach Zahl der Zwischenhalte sechs bis sieben Garnituren.

Während der Freistaat Bayern aufgrund der kürzeren Fahrzeit und der besseren Wirtschaftlichkeit die Westtrasse favorisiert, möchte die Stadt München mittels Osttrasse ihr Messegelände mit einbinden.

Um Kosten zu sparen, wurde auch eine abschnittsweise einspurige Führung erwogen. Auch wurde vorgeschlagen, die Osttrasse erst am Ostbahnhof beginnen zu lassen. Beides ist aber derzeit nicht Bestandteil der offiziellen Planungen.

Für die Einführung der Transrapid-Trasse ins Flughafengelände und zu den Terminals wurden verschiedene Varianten erwogen:

- Nutzung des für einen Fernbahnanschluß vorgesehen Tunnelstützens;
- Bau eines zweiten Tunnels unter den Terminal-Gebäuden südlich des bestehenden S-Bahn-Tunnels;
- aufgeständert über Flughafenvorfeld und Terminal-Gebäude entlang der Zentralachse;
- nördliche Umfahrung des Flughafengeländes und Einführung von Norden parallel zu den Terminal-Gebäuden.

4. Kosten

Offiziell wird davon ausgegangen, daß der Transrapid seine Kosten selbst trägt. Dies geschieht jedoch unter der Annahme, daß der Fahrweg vom Bund kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Die im Bundeshaushalt reservierten Mittel sind aber nur ein zinsloses Darlehen. Damit muß also vom Freistaat Bayern über die Darlehens-Rückzahlung letztlich auch der Fahrweg finanziert werden. Die aktuellen Schätzungen gehen von Investitionskosten von 2,9 Milliarden Mark für die Westtrasse aus; bei der Osttrasse liegen die Investitionskosten noch höher. [5]

Mit dem für den Transrapid vorgesehen Betrag könnte das S-Bahn-Netz grundlegend erweitert werden. Der für den Transrapid vorgesehene Summe in der Größenordnung von drei Milliarden Mark stehen nur 0,5 Milliarden Mark gegenüber, die im letzten Jahrzehnt im S-Bahn-Netz in andere Maßnahmen als die Flughafenanbindung investiert wurden. Dabei stellt das S-Bahn-Netz das Rückgrat des Nahverkehrs in der Wirtschaftsregion München dar und ist überaltert und sanierungsbedürftig.

Neben der fehlerhaften Annahme, der Bund werde den Fahrweg kostenfrei zur Verfügung stellen, wird bei der Wirtschaftlichkeitsprognose von etwa 17.000 Fahrgästen am Tag ausgegangen. Pro Fahrgast sollen laut Vorstudie 15 Mark eingenommen werden. Gedacht ist, einen Einzelfahrpreis von 25 DM zu erheben und einen Zuschlag von 15 DM für Reisende, die mit Fernzügen anreisen oder weiterfahren. Die Vorstudie geht davon aus, daß diese Preise im Raum München erzielbar sind. (Preisstand der Vorstudie Frühjahr 2000) [5, 6]

Die Prognose für das Fahrgastaufkommen basiert einer Zahl von 48 Millionen Fluggästen im Jahr 2015. Der Flughafen München hatte 1999 etwa 21 Millionen Fluggäste. Diese Prognosen müssen nach den New Yorker Anschlägen vom 11. September 2001 sicherlich nach unten korrigiert werden. Unabhängig davon ist es fraglich, ob mit zwei Startbahnen eine Steigerung um 130 Prozent möglich ist, oder doch die umstrittene dritte Start- und Landebahn einberechnet ist. Auch ist offen, wie sich dieses Passagiervolumen auf die Handhabung der Nachtflugregelung auswirkt. Dies sind alles Punkte, die kritisch zu überprüfen sind.

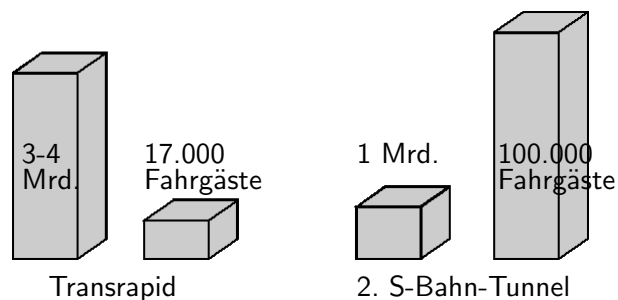


Abb. 2: Kosten und Fahrgastzahlen

Bei einer Expres-S-Bahn als Alternative zum Transrapid werden vom Freistaat Bayern nur die für ihn entstehenden Mehrkosten von etwa 22 Millionen Mark jährlich gesehen. Bei Betrieb des Transrapids wird dagegen im Moment noch davon ausgegangen, daß dieser kostendeckend erfolgen kann. Betrachtet man allerdings, daß das Darlehen für den Bau der Strecke zurückzuzahlen ist, sieht die Situation anders aus. Geht man etwa von einer dreißigjährigen Nutzungsdauer der Fahrbahn aus, so sind pro Jahr mindestens 96 Millionen Mark aufzubringen, ohne daß damit auch nur ein einziger Fahrgast befördert oder die Strecke im betriebsfähigem Zustand erhalten wird.

Die dem Freistaat bei Betrieb einer Expres-S-Bahn entstehenden Kosten begründen sich damit, daß er sich im derzeit gültigen Vertrag mit der Deutschen Bahn verpflichtet hat, für jeden Kilometer, den ein Zug im Nahverkehr oder eine S-Bahn zurücklegen, etwa 15 Mark Zuschuß zu zahlen – unabhängig von den konkreten Kosten und Erträgen dieser Zugfahrt. Daß auf den Flughafen-S-Bahnen im Durchschnitt ein höherer Fahrpreis erzielt wird als auf den anderen S-Bahn-Linien, wird in diese Rechnung nicht einbezogen. Ebenso wird ignoriert, daß der Transrapid, der immerhin 115 Millionen Personenkilometer pro Jahr vom Schienenverkehr abziehen soll, die Einnahmen des Münchner S-Bahn-Systems deutlich reduzieren wird. Damit wird der Zuschußbedarf bei zukünftigen Verkehrsdurchführungsverträgen steigen. Über diesen Umweg wird der Freistaat auch die Betriebskosten des Transrapids finanzieren. Dieses Geld fehlt dann dem Öffentlichen Nahverkehr in Bayern.

Wie stellt sich nun die Fahrpreissituation für den Fahrgast dar? Eine Taxifahrt von München zum Flughafen kostet zwischen 70 und 100 Mark. Zum Fahrpreis des Transrapid kämen bei Anreise mit dem Taxi zur nächsten Transrapid-Station Kosten in Höhe von 20 bis 40 Mark hinzu. Allerdings wird für vorwiegend zeitsensible Leute die direkte Fahrt zum Flughafen mit dem Taxi häufig die schnellere Alternative sein.

Eine Anfahrt zum Transrapid mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist deutlich preiswerter oder wäre sogar im Transrapid-Preis enthalten. Es stellt sich jedoch die Frage, ob preissensible Fahrgäste dann nicht für die ganze Strecke zum Flughafen die S-Bahn nutzen würden. Dies kostet zur Zeit maximal 14 Mark (ab 1.1.2002 7,20 Euro).

Noch eklatanter ist der Preisunterschied für mehrere gemeinsam reisende Personen. Aus dem Münchner Umland werden heute häufig Sonderangebote wie „Schönes Wochenende“ oder Bayernticket zur Flughafenfahrt genutzt. Damit kann der vorgeschlagene Transrapid-Preis bei weitem nicht konkurrieren. Aufgrund der wenigen Zwischenhalte des Transrapid ist eine Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln häufig auch zeitlich unattraktiv.

Ein Großteil der Fahrgäste, die heute mit der S-Bahn zum Flughafen fahren, sind nicht Fluggäste, sondern Beschäftigte bei den verschiedenen Dienststellen und Firmen am Flughafen oder bei Fluggesellschaften. Daß Flughafenbeschäftigte den Transrapid nutzen werden, ist unwahrscheinlich, falls man ihnen nicht stark verbilligte Fahrscheine anbietet. Es stellt sich die Frage, ob dieser Aspekt in den Voruntersuchungen zum Transrapid-Projekt ausreichend berücksichtigt wurde, oder ob man die Pendler zu den Flughafen-Arbeitsplätzen einfach in die prognostizierten 17.000 Fahrgäste pro Tag eingerechnet hat.

Ein negativer Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit entsteht, wenn die Tunnelstrecken aus Lärmschutzgründen oder zum Schutz des Stadtbildes länger werden als vorgeschlagen. Die vergangenen Diskussionen zu Verkehrsprojekten in München zeigen jedoch, daß genau dies zu erwarten ist.

5. Weitere Probleme

Die beiden zum Flughafen führenden S-Bahn-Linien haben außer dem Flughafenanschluß wichtige Funktionen für die Bevölkerung nördlich von München und die Arbeitsplätze in diesem Bereich.

Bei der S8 erfüllt hauptsächlich der stadtnahe Teil zusätzliche Aufgaben. Durch die schnell wachsende Gewerbeansiedlung nimmt aber beispielsweise auch die Bedeutung des Haltepunkts Hallbergmoos zu. Für die Bevölkerung an der Strecke ist die Verbindung zur Münchner Innenstadt deutlich wichtiger als diejenige zum Flughafen. Für die Firmen insbesondere in den Umlandgemeinden Unterföhring, Ismaning und Hallbergmoos ist aber auch die gute Erreichbarkeit des Flughafens ein Standortvorteil.

Da für die Transrapid-Osttrasse außerhalb Münchens keine Zwischenhalte vorgesehen sind, müßte der Fahrplan der S8 auf dem bisherigen Niveau aufrecht erhalten bleiben. Der Transrapid, egal auf welcher Trasse, wird der S-Bahn aber Fahrgäste kosten und das Defizit des Öffentlichen Verkehrs erhöhen. Notwendige Maßnahmen wie der Ausbau der S8 auf Münchner Stadtgebiet,

wo es Mischverkehr mit Güterzügen gibt, sowie Verbesserungen bei den dortigen Haltepunkten sind bei einer Transrapid-Realisierung nicht mehr zu erwarten. Dies würde zu einer Festschreibung des jetzigen, ungenügenden Zustandes führen.



Abb. 3: Die S8 als Standortfaktor (hier: Unterführung)

Bahn-Gleise auf einer Mischverkehrsstrecke mit zwei Regionalexpreß-, einer Stadtexpreß- und (noch) einer Interregio-Linie sowie mit Güterverkehr. Entsprechend problematisch gestaltet sich die Betriebssituation und entsprechend anfällig ist diese Linie für Verspätungen. Eine zusätzliche Belastung und Quelle für Verzögerungen ist die Flügelung der S1 in Neufahrn in die Richtungen Flughafen und Freising.

Die S1 ist eine der am stärksten belasteten Münchner S-Bahn-Linien, so daß hier ein 10-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit dringend notwendig ist. Dafür und für eine bessere Fahrplanstabilität ist ein Streckenausbau seit Jahren überfällig. Dieser Ausbau würde durch den Bau einer parallelen Transrapid-Strecke wohl endgültig aus den Planungen gestrichen. Eine dauerhafte Aufteilung der S1 in zwei getrennte Linien nach Freising und zum Flughafen, mit dem Ergebnis der Beschleunigung und der Verminderung der Störanfälligkeit, wäre dann auf absehbare Zeit illusorisch. Wie es mit einer als Übergangslösung zur Zeit angedachten provisorischen Express-S-Bahn nach dem Bau einer Transrapid-Strecke weitergehen soll, ist fraglich. Eine Einrichtung einer zusätzlichen Linie auf der S1-Trasse wird ohne einen konsequenten Streckenausbau nur die Störanfälligkeit von S-Bahn und Fernverkehr erhöhen. Aber vielleicht will man so auch zusätzliche Argumente für den Transrapid schaffen.

Von großer Bedeutung ist die Bahnstrecke, die durch die S1 genutzt wird, auch für einen zukünftigen Fernbahnanschluß des Flughafens. Die von Osten geplante Führung von Zügen aus Richtung Salzburg und Mühldorf zum Flughafen macht nur Sinn, wenn für die Weiterfahrt dieser Züge nach München eine gut ausgebaute Strecke zur Verfügung steht. Diskutierte Flügelzugkonzepte für Fernzüge aus Richtung Augsburg gehen ebenfalls von der Mitnutzung dieser Bahnstrecke aus.

Die westlich der Isar verlaufende S1 hat, mehr noch als die S8, andere Aufgaben als den Anschluß zum Flughafen. Im Gegensatz zur S8 verläuft die S1 auch außerhalb Münchens durch dicht besiedeltes Gebiet, so daß die Erschließung der Umlandgemeinden und der Münchner Außenbezirke von Moosach bis Feldmoching eindeutig Priorität hat. Aber auch hier gibt es entlang der Strecke viele Firmen, für die der Flughafenanschluß wichtig ist. Nur ein Beispiel hierfür ist die Europazentrale von Microsoft in Lohhof.

Die S1 verläuft ohne eigene S-

Dringend notwendige Investitionen des Münchner S-Bahn-Netzes wurden immer wieder hinausgeschoben. Der Deutschen Bahn AG gelingt es noch nicht einmal, vom Freistaat Bayern bewilligte Gelder zeitnah in konkrete Maßnahmen umzusetzen. In den Anschluß des Flughafens wurde dagegen in den letzten zehn Jahren überdurchschnittlich investiert, so daß er heute deutlich besser zu erreichen ist als fast alle Umlandgemeinden. Es stellt sich daher die Frage, ob der angebliche Bedarf für eine schnellere Verbindung zum Flughafen nicht einfach dadurch entsteht, daß die Fluggäste bessere Beziehungen zu Politik und Medien haben als die „normalen“ S-Bahn-Fahrgäste.



Abb. 4: Alle Wege führen zum Flughafen

PRO BAHN hat für das Münchner Umland und die äußeren Stadtbezirke ein Konzept für ein Stadtbahnsystem vorgelegt (siehe auch <http://www.stadtbahn-muenchen.de/>). [1, 2] Teile dieses Konzepts werden derzeit durch eine Machbarkeitsstudie geprüft. Ein solches System, das zu großen Teilen tangential geführte Strecken aufweist, ist auf gute Umsteigemöglichkeiten zu den radial verlaufenden

S-Bahn-Linien angewiesen. Weniger dichte S-Bahn-Takte machen ein Zustandekommen solch guter Verknüpfungen schwieriger. Dies und die Abschöpfung eines Teils des Fahrgastpotentials der beiden S-Bahn-Linien durch den Transrapid wirken sich negativ auf die Prognosen für ein Stadtbahnssystem aus und gefährden so dessen Realisierung. Auffallend ist, daß bereits bei der Ausschreibung der Machbarkeitsstudie die nördlichen Umlandgemeinden ausgenommen waren.

6. Alternativen für den Flughafen ...

Wenn man von der Prämisse ausgeht, daß aus politischen Gründen die Verbindung zwischen München und seinem Flughafen in jedem Fall verbessert wird, so kann man sich überlegen, welche Alternativen zum Bau einer Transrapid-Strecke bestehen. Nachfolgend eine Übersicht einiger Möglichkeiten, eine ausführlichere Liste ist im Anhang A. Dies bedeutet nicht, daß alle Vorschläge aus Sicht von PRO BAHN auch sinnvoll sind. Sie zeigt aber, daß die konventionelle Rad-Schiene-Technik bei durchweg geringeren Investitionskosten annähernd gleichwertige Lösungsansätze bereithält.

Maßnahme	Fahrzeit vom Hauptbahnhof
gemäßigter Ausbau der S1	38 Minuten
Expreß-S-Bahn auf der S8	28 Minuten
Airport-Shuttle im Westen	22-28 Minuten
Eigene Fernverkehrsgleise im Westen entlang der Autobahn	20 Minuten
... zusätzlich ein schnelles Fahrzeug	15 Minuten
... zusätzlich Tunnel bis Feldmoching	12 Minuten

7. ... und Chancen für die Region

Würde für den Flughafen eine Lösung gesucht, die dem von der Politik unterstellten Bedarf entspricht, so ist bei Einsatz konventioneller und erprobter Methoden mit deutlich niedrigeren Investitionskosten zu rechnen. Im Vergleich mit den für den Transrapid zur Verfügung gestellten Mitteln bleibt damit – je nach gewählter Lösung – bis zu drei Milliarden Mark über. Auch wenn man nicht damit rechnen kann, daß diese Summe voll dem Großraum München zur Verfügung steht, so werden doch erhebliche Teile dieser Summe für den allgemeinen Verkehrsetat freigegeben werden.

Mit diesem Geld könnten im Großraum München beispielsweise folgende Projekte ganz oder teilweise angegangen werden:

- Die dringend notwendige zweite S-Bahn-Stammstrecke kann für etwa eine Milliarde Mark realisiert werden. Die S-Bahn-Südmfahrung statt dem offiziell favorisierten zweiten Tunnel brächte einige Vorteile. Sie wäre schneller zu realisieren und eine günstigere Struktur bewirken.
- Der Ausbau von überlasteten S-Bahn-Außenstrecken wie der S1 im Norden oder der S4 im Westen kann beginnen. Diese Ausbaumaßnahmen würden nicht nur den Bürgern vor Ort helfen, sondern durch die dort reduzierten Verspätungen das ganze S-Bahn-Netz zuverlässiger und pünktlicher machen.
- Etwa zweihundert Kilometer Stadtbahnssystem könnten mit zwei Milliarden Mark finanziert werden. Nachdem das Münchner Stadtbahnssystem das erste tangentielle System in Deutschland wäre, wäre dies ein Argument für eine Sonderförderung.
- Für den Flughafen könnte eine verbesserte Anbindung Richtung München geschaffen werden, indem die Strecke der S1 ausgebaut wird. Wenn dafür eine neue Strecke entlang der Autobahn geschaffen wird, so haben auch die Bürger, die an der jetzigen Bahnstrecke wohnen, etwas davon: Durch den Wegfall der Güter- und Fernzüge wird es für sie leiser werden.
- Wenn es bei der Flughafenanbindung nicht um Prestige, sondern Bedarf geht, dann wäre eine Anbindung Richtung Niederbayern und dem südwestlichen Oberbayern eindeutig vordringlich vor einer dritten Anbindung in die Stadt München. Richtung Niederbayern könnte dies über die Neufahrner Spange erfolgen, indem eine Gegenkurve gebaut wird und die heute in Freising endenden Züge aus Niederbayern verlängert werden. Richtung Mühldorf könnte ebenfalls eine Verbindungsspanne gebaut werden. Beide Projekte sind

mit dem Flughafen-Transrapid nicht mehr möglich, da der dafür eigentlich vorgesehene zweite Tunnel dann anderweitig belegt wäre.

A. Liste der Alternativen

Die nachfolgende Liste soll die Bandbreite an Möglichkeiten darstellen, die mit der konventionellen Rad-Schiene-Technik möglich sind und bei durchweg geringeren Investitionskosten annähernd gleichwertige Lösungsansätze wie der Transrapid bereithält. Die folgende Aufzählung bedeutet nicht, daß alle Vorschläge aus Sicht von PRO BAHN auch sinnvoll sind.



Abb. 5: Flügel in Neufahrn kostet derzeit noch Zeit

- Bei einem gemäßigten Ausbau der S1 kann eine Reduzierung der Fahrzeit um 5 bis 7 Minuten erreicht werden. [20] Die Fahrzeit zwischen Flughafen und Hauptbahnhof betrüge dann etwa 38 Minuten. Möglich wäre dies beispielsweise bei Umsetzung zweier Maßnahmen:
 1. Durch Einrichtung einer eigenständigen S-Bahn-Linie zum Flughafen kann man auf die Flügelung in Neufahrn verzichten.
 2. Abschnittsweise werden S-Bahn und Fernzüge auf jeweils eigenen Gleisen geführt. Dadurch können im Fahrplan vorhandene Pufferzeiten aufgelöst werden.
- Da auf den Gleisen der S8 keine Fernzüge verkehren, ist es möglich, dort zusätzlich zur normalen S-Bahn eine Expreß-Linie fahren zu lassen. Falls diese ab Ostbahnhof ohne Halt verkehrt, ist eine Fahrzeit von 28 Minuten zwischen Hauptbahnhof und Flughafen möglich. Vom Ostbahnhof aus könnte man den Flughafen in 20 Minuten erreichen. Voraussetzung ist die bereits geplante Fertigstellung des noch fehlenden zweiten Gleises im Bereich Unterföhring. Geprüft werden muß, ob Konflikte mit dem Güterverkehr entstehen und ob dadurch weitere Maßnahmen notwendig werden. Eine Führung einzelner Züge nach Trudering und eventuell weiter zu einem neu zu errichtenden Bahnhof am Messegelände wäre ebenfalls möglich.
- Zwischen München Hauptbahnhof und dem Flughafen könnte ein „Airport-Shuttle“ auf Basis eines speziell ausgerüsteten Regional-Expresses verkehren. Wie bei der vergleichbaren Strecke München – Freising ist für einen solchen Zugtyp eine Fahrzeit zwischen 22 Minuten (ohne Zwischenhalt) und 28 Minuten (mit ein bis zwei Zwischenhalten) erzielbar. Der Zug könnte so gestaltet werden, daß er den besonderen Erfordernissen eines Flughafenzubringers besser gerecht wird als die S-Bahn-Züge. Diese Verbindung würde über

die Strecke der S1 verkehren, die für zusätzliche Zugfahrten an einigen Stellen ausgebaut werden müßte. Einer späteren Verlängerung einzelner Züge nach Mühldorf und Salzburg stünde nichts entgegen.

- Bereits vor Jahren wurde diskutiert, die Trennung zwischen S-Bahn und Fernverkehr an der Trasse der S1 so vorzunehmen, daß für die Fernzüge eine eigene Trasse außerhalb der Ortschaften entlang der Autobahn A92 gebaut wird. Obwohl dies damals von vielen Stellen unter anderem der Deutschen Bahn als unmöglich bezeichnet wurde, plant man heute auf exakt dieser Trasse den Transrapid. Würde man dagegen die Idee der Trennung von Fernzügen und S-Bahn wieder aufnehmen, könnte über die Fernbahnstrecke auch ein „Airport-Shuttle“ verkehren. Eine Fahrzeit von 20 Minuten ist dann sicher nicht unrealistisch. Selbst bei einem Zwischenhalt würde man unter 25 Minuten bleiben. Der Vorteil dieser Lösung ist, daß gleichzeitig eine Angebotsverbesserung bei der S-Bahn ermöglicht wird.
- Ebenso ist denkbar, im Osten eine Trasse für ein „Airport-Shuttle“ vom Ostbahnhof über das Messegelände bis nördlich von Ismaning zu errichten, wo die Gleise der S8 erreicht werden. Eine solche Lösung ist auch im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der sogenannten Südumfahrung der Innenstadt interessant. Mit Halten am Ostbahnhof und am Messegelände sollte die Fahrzeit etwa 35 Minuten betragen.
- Geht man für die Flughafenanbindung von einem speziellen Triebwagenzug aus, der etwa die Leistungsdaten eines verkürzten ICE3 erbringen kann, sind auf der oben geschilderten Westtrasse entlang der A92 Fahrzeiten von 15 Minuten vorstellbar. Mit einem Zwischenhalt würde man 20 Minuten vom Hauptbahnhof zum Flughafen benötigen. Bei Benutzung einer Osttrasse über das Messegelände würden sich mit zwei Unterwegshalten etwa 26 Minuten Fahrzeit ergeben.
- Wenn man die Züge, ähnlich wie für den Transrapid vorgeschlagen, in einem Tunnel vom Hauptbahnhof über den Olympiapark nach Feldmoching führt, sind noch kürzere Fahrzeiten möglich. Man könnte mit Zwischenhalt etwa 15 Minuten erzielen und ohne Halt unter 12 Minuten bleiben. Eine solche Möglichkeit ist auch als Alternative für die Transrapid-Osttrasse mit einer unterirdischen Führung Hauptbahnhof – Ostbahnhof denkbar. Mit zwei Zwischenhalten sollte eine Fahrzeit von 22 Minuten erreichbar sein.

B. Metrorapid als Konkurrenz?

Es wird teilweise in der Öffentlichkeit dargestellt, daß Bayern als Bundesland „verlieren“ würde, wenn das Darlehen des Bundes für den Metrorapid in Nordrhein-Westfalen (so wird der Transrapid dort genannt) und nicht für den Transrapid in München verwendet werden würden. [8, 9] Unabhängig davon, daß unter keinen Umständen versucht werden sollte, eine falsche und schädliche Entscheidung zu treffen, nur um jemand anders „auszustechen“, ist auch die Diskussion in Nordrhein-Westfalen von ähnlichen Punkten wie die in München geprägt.

Denn auch in Nordrhein-Westfalen wird die Landesregierung vor allem mit Prestige und dem zinslosen Darlehen geködert. Und auch in Nordrhein-Westfalen regt sich Widerstand dagegen, viel Geld in eine Technik zu stopfen, ohne ernsthaft Alternativen zu prüfen. Zudem würde die

Realisierung des Metrorapid-Projektes die Anbindung wichtiger Orte in Nordrhein-Westfalen an den Fernverkehr akut gefährden und der Regionalverkehr müsste reduziert werden. [32] Auch in Nordrhein-Westfalen wäre mit klassischer Bahntechnik der angepriesene Nutzen des Metrorapids im großen und ganzen erzielbar, zu deutlich niedrigeren Kosten und ohne den Rattenschwanz der Probleme.

Daher sollte der Metrorapid nicht als Konkurrenz zum Transrapid in München in dem Sinne verstanden werden, daß das Bundesdarlehen auf alle Fälle nach Bayern zu lenken ist. Vielmehr sollte versucht werden, im Großraum München (und auch in Nordrhein-Westfalen) einen möglichst guten Nahverkehr im Sinne der Fahrgäste zu erreichen. Ob der Transrapid bzw. Metrorapid dabei eine Hilfe sein kann, muß jeweils aufgrund der Sachargumente vor Ort überprüft werden. In diesem Sinne arbeitet PRO BAHN Oberbayern auch mit PRO BAHN Nordrhein-Westfalen zusammen.

C. Der Transrapid Berlin – Hamburg ist auch gescheitert

Die Strecke Berlin – Hamburg war lange Zeit als Pilotstrecke für den Transrapid vorgesehen. Gescheitert ist die Strecke letztlich an den gleichen Gründen, aus denen jetzt auch in München die Planung kritisiert wird: Die Kosten für Bau und Betrieb waren äußerst optimistisch geschätzt und unterlagen daher in den späteren Projektphasen auch ständigen Steigerungen. Die in den ersten Abschätzungen angegebenen Fahrgastzahlen hielten einer genauen Nachprüfung nicht stand und mussten nach unten korrigiert werden; deshalb waren auch die Wirtschaftlichkeitsprognosen unbrauchbar. Dies alles hat zu einer schwierigen Finanzsituation und letztlich zum Aus für diese Strecke geführt.

Die gleiche Gesellschaft, die diese Strecke realisieren wollte, versucht jetzt auch in München den Transrapid umzusetzen.

D. Resolution vom 4. November 2000

Die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern hat am 4. November 2000 folgende Resolution beschlossen:

Neue Technologien sind weder grundsätzlich zu befürworten noch abzulehnen, sondern an ihrem Nutzwert zu messen.

1. Bei der Anbindung des Münchner Flughafens durch öffentliche Verkehrsmittel besteht zwar Verbesserungspotential; andere Maßnahmen – wie die drängenden Verkehrsprobleme im S-Bahn-System zu lösen – sind eindeutig vorrangig zu behandeln.
2. Zur Verkürzung der Reisezeit zum Flughafen im Erdinger Moos gibt es verschiedene Vorschläge, die sich mit existierenden Verkehrssystemen realisieren lassen. Solche Lösungen sind deutlich kostengünstiger und führen zu Ergebnissen, von denen weitaus mehr Fahrgäste profitieren.

3. Die Deutsche Bahn AG und ihre Eigentümer werden aufgefordert, zuerst ihren Verpflichtungen sowohl in der Instandhaltung des bestehenden Streckennetzes als auch in der ordnungsgemäßen Betriebsdurchführung nachzukommen, bevor sie neue Prestigeprojekte angehen.
4. Es dürfen keine Finanzmittel des Verkehrsetats primär für Wirtschaftsförderung und Forschungspolitik zweckentfremdet werden. Die für den Transrapid reservierten Finanzmittel sind für vordringliche Maßnahmen im Schienennetz freizugeben.
5. Verbesserungen für 700.000 tägliche S-Bahn-Fahrgäste haben eindeutig Vorrang vor einem separaten Verkehrssystem für die rund 17.000 bisher nur prognostizierten Fahrgäste des Transrapids.

E. Literatur

- [1] Edmund Lauterbach und Andreas Barth: *Stadtbahn – Ein ergänzendes Verkehrssystem für München und sein Umland*; PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V, November 1997.
- [2] Andreas Barth und Edmund Lauterbach: *Perspektive 2010 – Münchner Stadtverkehr mit Zukunft*; PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Stadt- und Kreisgruppe München, Mai 1999.
- [3] Pressemitteilung-Nr. 045/00 des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie vom 18.2.2000.
- [4] Andreas Barth: *Verkehrskonferenz zur Anbindung des Flughafens München*; *Wiesheu: „ÖV darf nicht leiden“*; PRO BAHN Post, März 2000.
- [5] *Magnetschnellbahn München Hauptbahnhof Flughafen München; Kurzdarstellung der Vorstudie*; Intraplan Consult GmbH, Obermeyer Planen+Beraten und Transrapid International, Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme mbH; München, Mai 2000.
- [6] *Magnetschnellbahn Streckenauswahl Vorstudie*; Deutsche Bahn AG, Systemverbund Bahn; Berlin, 15.10.2000.
- [7] Pressemitteilung-Nr. 225/00 des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie vom 27.10.2000.
- [8] *München-Erding oder Dortmund-Düsseldorf*; Süddeutsche Zeitung; 27.10.2000.
- [9] *Stoiber und Clement kämpfen um den Transrapid*; Süddeutsche Zeitung; 28.10.2000.
- [10] *Mit Tempo 400 zum Flughafen schweben*; Süddeutsche Zeitung; 28.10.2000.
- [11] *Eine Frage des Tempos*; Süddeutsche Zeitung; 28.10.2000.
- [12] *Im Landkreis will keiner den Transrapid*; Süddeutsche Zeitung, Landkreis München; 28.10.2000.

- [13] *Studie prüft eine West- und drei Oststrassen*; Süddeutsche Zeitung, Landkreis München; 31.10.2000.
- [14] *Blockade mit Milliarden-Aufwand*; Süddeutsche Zeitung; 3.11.2000.
- [15] *SPD und CSU: Klares Ja zum Transrapid*; Süddeutsche Zeitung; 4.11.2000.
- [16] Pressemitteilung „Fahrgäste gegen Transrapid“ des PRO BAHN Regionalverbands Oberbayern e. V. vom 5.11.2000.
- [17] *Transrapid eint CSU und SPD in München*; Die Welt; 7.11.2000.
- [18] *Naturschützer gegen den Transrapid*; Süddeutsche Zeitung; 8.11.2000.
- [19] Pressemitteilung-Nr. 011138/00 des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie vom 14.11.2000.
- [20] *Expresß-S-Bahn hat Vorrang vor Transrapid*; Süddeutsche Zeitung; 15.11.2000.
- [21] Pressemitteilung „Transrapid nachrangig“ des PRO BAHN Regionalverbands Oberbayern e. V. vom 19.11.2000.
- [22] „Statement“ des Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft, Verkehr und Technologie Dr. Otto Wiesheu anlässlich der Pressekonferenz zum Thema „Magnetschnellbahn München Hbf München Flughafen; [...]“ am 20. November 2000 in München.
- [23] *Schneller zum Flughafen aber wie?*; Süddeutsche Zeitung; 21.11.2000.
- [24] *„Das wäre eine Katastrophe für die Region“*; Süddeutsche Zeitung; 21.11.2000.
- [25] *Schön und ziemlich teuer*; Süddeutsche Zeitung; 21.11.2000.
- [26] *Vorerst kein Mitspracherecht beim Transrapid*; Süddeutsche Zeitung, Landkreis München; 21.11.2000.
- [27] Sabina Dannoura: *Wiesheu lehnt Express-S-Bahn ab*; Süddeutsche Zeitung, Landkreis Dachau; 27.11.2000.
- [28] *Fernbahn in Frage gestellt*; Süddeutsche Zeitung; 09.01.2001.
- [29] Edmund Lauterbach: *Transrapid für München?*; PRO BAHN-Zeitung; 1/2001.
- [30] Klaus Ott: *Bahn büßt für Transrapid in China*; Süddeutsche Zeitung; 16.02.2001.
- [31] Andreas Barth: *Neuer S-Bahn-Tunnel besser als Südumfahrung*; PRO BAHN Post, Mai 2001.
- [32] Oliver Stieglitz: *Presstext zur Pressekonferenz der „Allianz pro Schiene“ am 08.03.2001 in Düsseldorf*.
- [33] *Wiesheu macht Druck beim Transrapid*; Münchner Merkur; 13.07.2001.
- [34] *S-Bahn-Ringschluss statt Transrapid*; Süddeutsche Zeitung, Landkreis Freising; 21.08.2001.
- [35] Dominik Hutter: *Express-S-Bahn „light“ zum Flughafen*; Süddeutsche Zeitung; 26.10.2001.
- [36] Rudolf Breimeier: *Die Magnetschwebbahn – Die Eisenbahn der Zukunft?*; Eisenbahn-Revue International; November 2001.

PRO BAHN – Vorfahrt für Bahn und Bus

PRO BAHN vertritt als Verbraucherverband die Interessen der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel. Neben der Verbraucherberatung sieht PRO BAHN seine Aufgabe in der Information über Verkehrspolitik aus Sicht der Fahrgäste. Ziel von PRO BAHN ist ein preiswertes, übersichtliches, schnelles und komfortables Angebot bei Bahn und Bus.

PRO BAHN entwickelt Konzepte zum Öffentlichen Verkehr und wirkt aus Sicht der betroffenen Kunden an deren Umsetzung mit. PRO BAHN arbeitet auf allen Ebenen mit Verkehrsbetrieben und Verantwortungsträgern in Politik und Verwaltung zusammen.

PRO BAHN trägt, unter anderem durch Herausgabe verschiedener Veröffentlichungen, dazu bei, daß in der Bevölkerung ein positiver Bewußtseinswandel in Fragen des Öffentlichen Verkehrs stattfindet.

PRO BAHN ist ein gemeinnütziger, eingetragener Verein und parteipolitisch neutral. Der Verband hat, gemeinsam mit den angeschlossenen Verbänden, bundesweit über 5000 Mitglieder und gliedert sich in Landes- und Regionalverbände. Zahlreiche kommunale Gebietskörperschaften und Wirtschaftsunternehmen unterstützen PRO BAHN als Fördermitglieder.

Periodika:

PRO BAHN Zeitung Erscheint viermal pro Jahr, Einzelheft 6 Mark
für Mitglieder im Beitrag enthalten,
im Bahnhofsbuchhandel erhältlich.

PRO BAHN Post für Oberbayern Erscheint monatlich, Einzelheft 1 Mark
Abonnement 2 Mark pro Monat inklusive Versand.

Zur aktiven oder passiven Unterstützung unserer Arbeit füllen Sie bitte die nachfolgende Beitrittserklärung aus. Der Jahresbeitrag ist zur Zeit 34 Euro. Bis zum 27. Lebensjahr wird eine Beitragsermäßigung auf 23 Euro gewährt. Für ganze Familien zahlen Sie 40 Euro pro Jahr. Den individuellen Beitrag für Fördermitglieder (Firmen, Institutionen, Kommunen) erfahren Sie auf Anfrage.

Einsenden an PRO BAHN, Schwanthaler Str. 74, 80336 München, Tel. 089 – 53 00 31, Fax. 089 – 53 75 66

Bitte ankreuzen

- Ich möchte mehr Informationen über PRO BAHN.
- Ich unterstütze die Ziele von PRO BAHN und trete bei.
- Ich bin nicht älter als 27 Jahre und möchte zum ermäßigten Beitrag Mitglied werden.
(Bitte Geburtsjahr angeben!)
- Ich möchte mit meiner Familie Mitglied werden.
- Bitte informieren Sie mich über die Möglichkeit einer Fördermitgliedschaft.

Name, Vorname

Weitere Familienmitglieder

Straße

Geburtsdatum, Beruf (freiwillige Angaben)

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift