



Wenn Berlin zahlt: Transrapid zum Flughafen München?

Buhlen um Zuschüsse:

Transrapid für München?

Eine schnelle Bahn wäre besser und billiger

Von Edmund Lauterbach

Seitdem sich das Scheitern der Transrapid-Strecke Berlin – Hamburg abzeichnete, gibt es Vorschläge für eine Transrapid-Verbindung zwischen München und seinem Flughafen. Der Freistaat Bayern sieht vor

allein die Möglichkeit, Gelder des Bundes in die Region zu holen. Doch PRO BAHN hat zu dem Projekt viele kritische Fragen, auf die Antworten ausstehen.

Probleme mit der S-Bahn

Der Münchner Flughafen liegt etwa 35 Kilometer von der Innenstadt entfernt und ist über eine Autobahn und zwei S-Bahn-Strecken zu erreichen.

Die Probleme des S-Bahn-Netzes in der bayerischen Metropole wirken sich auch auf die beiden Flughafenstrecken aus: Die S-Bahn ist in den letzten Jahren zunehmend unzuverlässig geworden. Eine der Ursachen dafür ist die Überlastung der „Stammstrecke“ durchs Stadtzentrum, die alle Linien verkraften muss. Die Fahrzeit von über 40 Minuten zwischen Haupt-

bahnhof und Flughafen wird insbesondere von Leuten, die nur gelegentlich öffentliche Verkehrsmittel benutzen, als zu lang empfunden. Darüber hinaus gibt es keine speziellen Fahrzeuge für die Flughafenlinien, so dass es problematisch ist, das oft voluminöse Gepäck der Fluggäste unterzubringen.

Die Trassen

Für den Transrapid zum Münchner Flughafen gibt es 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 geführt werden.

Die Westtrasse ist etwa 37 Kilometer lang. Bei dieser Trasse besteht die Option, am Olympiapark einen Unterwegsbahnhof zu bauen. Dies würde die Wirtschaftlichkeit der Strecke aber verschlechtern. Allgemein besteht der Wunsch, im Gegensatz zum Konzept der Vorstudie, die Tunnelführung bis Feldmoching zu verlängern.

- Die sogenannte **Ostrasse** 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 A 99 und dann parallel zur Bundesstraße 471 bis sie nördlich von Ismaning die Strecke der S-Bahn-Linie 8 erreicht. Dieser S-Bahn-Strecke würde der Transrapid bis zum Flughafen folgen.
- Für den genauen Verlauf der Ostrasse sind einige Varianten im Gespräch. Das Hauptargument für die Ostrasse ist der Anschluss des Messegeländes mit einem Zwischenhalt. Eine weitere Station bietet sich am Ostbahnhof an. Bei dieser Strecke ist ebenfalls fraglich, ob eine oberirdische Führung vom Ostbahnhof zum Messegelände durchgesetzt werden könnte. Die Länge der Ostrasse beträgt etwa 42 Kilometer.

Die erzielbaren Fahrzeiten lägen etwa zwischen 10 Minuten (Westtrasse ohne Zwischenhalt) und 18 Minuten (Ostrasse mit zwei Zwischenhalten). Geplant ist für beide Trassen 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 man einen Zwischenhalt vorsieht oder nicht – fünf bis sechs Transrapid-Garnituren benötigt. Für den Betrieb der Ostrasse benötigt man je nach Anzahl der Zwischenhalte sechs bis sieben Garnituren.

Während der Freistaat Bayern die in der Vorstudie geprüfte Weststrecke wegen der besseren Wirtschaftlichkeit und der kürzeren Fahrzeit favorisiert, möchte die Stadt München lieber mittels der Ostrasse die Verbindung zum Messegelände verbessern.

Um Kosten zu sparen wurde auch eine abschnittsweise einspurige Führung – insbesondere in den Tunnelabschnitten – erwogen. Bei entsprechenden Begegnungsmöglichkeiten, beispielsweise an einer Zwischenstation Olympiapark, ließe sich auch damit der geplante Fahrplan durchführen.

Ebenso wurde vorgeschlagen, die Ostrasse erst am Ostbahnhof anstatt am Hauptbahnhof zu starten. Beides ist aber zur Zeit nicht Bestandteil der offiziellen Planungen.

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

1. Nutzung des für einen Fernbahnanschluss vorgesehenen Tunnelstützens,
2. Bau eines weiteren Tunnels unter den Terminal-Gebäuden südlich des bestehenden S-Bahn-Tunnels,
3. aufgeständert über das Flughafenvorfeld und die Terminal-Gebäude entlang der Zentralachse,
4. nördliche Umfahrung des Flughafengeländes und Einführung von Norden parallel zu den Terminal-Gebäuden.

Eine Entscheidung über die Trasse soll 2002 fallen. Die Vorstudie rechnet mit 8 Jahren Bauzeit.

Die Kosten

Nach ersten Schätzungen würden für die Westtrasse Investitionskosten in Höhe von 2,9 Milliarden Mark entstehen. Zur Zeit ist dieser Wert mit einer großen Unsicherheit behaftet, so dass offiziell von einer Bandbreite zwischen 2,6 und 3,7 Milliarden Mark ausgegangen wird. Bei dieser Strecke wird mit 6,5 Millionen Fahrgästen und Betriebskosten von 51 Millionen Mark pro Jahr gerechnet. Die notwendigen Investitionen für die Ostrasse sind rund eine halbe Milliarde Mark höher als für die Westtrasse. Das Fahrgastpotential liegt hier bei geschätzten 6,7 Millionen pro Jahr. Da nicht nur die Investitions- sondern auch die Betriebskosten höher als bei der Westtrasse sind, ergibt sich für die östlichen Trassenvarianten eine schlechtere Wirtschaftlichkeit als für die kürzere Strecke im Westen.

Die genannten Wirtschaftlichkeitsprognosen basieren auf Einnahmen in Höhe von etwa 15 DM pro Fahrt und Fahrgast. 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. Die Prognose für das Fahrgastaufkommen basiert auf der angenommenen Zahl von 48 Millionen Fluggästen im Jahr 2015. Der Flughafen München hatte 1999 etwa 21 Millionen Fluggäste und es gibt Stimmen, die anzweifeln, ob mit zwei Startbahnen eine Steigerung um 130 Prozent möglich ist. Dies sind sicher Punkte, die in den kommenden Untersuchungen kritisch zu überprüfen sind.

Wirtschaftlichkeit fragwürdig

Bei einer Express-S-Bahn als Alternative zum Transrapid werden vom Freistaat Bayern nur die entstehenden Mehrkosten von etwa 22 Millionen Mark jährlich gesehen. Dass auf den Flughafen-S-Bahnen im Durchschnitt ein höherer Fahrpreis erzielt wird als auf den anderen S-Bahn-Linien, wurde in diese Rechnung nicht einbezogen. Ebenso wurde übersehen, dass der Transrapid, der immerhin 115 Millionen Personenkilometer pro Jahr vom Schienenverkehr abziehen soll, das vom Freistaat zu zahlende Defizit des Münchner S-Bahn-Systems weiter erhöhen würde.

Eine Taxifahrt von der Münchner Innenstadt zum Flughafen kostet zwischen 70 und 100 Mark. Zum Fahrpreis des Trans-



rapid kämen bei Anreise mit dem Taxi zur nächsten Transrapid-Station Kosten in Höhe von 20 bis 40 Mark hinzu.

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 12,80 Mark.

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 nicht konkurrieren.

Aufgrund der wenigen Zwischenhalte des Transrapid ist eine Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln häufig auch zeitlich nicht attraktiv.

Ein Großteil der Fahrgäste, die heute mit der S-Bahn zum Flughafen fahren, sind ohnehin keine 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 Arbeitsplätzen am Flughafen einfach in die prognostizierten 17.000 Fahrgäste pro Tag eingerechnet hat.

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

Die Begründung für die Magnetbahn

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 in einer Pressemitteilung vom 27. Oktober 2000: „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 Vorzeigobjekt von 'Hightech-Know-how made in Germany'. Bayern als herausragender Hightech-Standort in Europa bietet hierzu eine optimale Plattform.“

Es wird aber auch klar, dass hier mit Finanzmitteln des Bundes gelockt wird. Die für den Transrapid zurückgestellten Gelder des Bundesverkehrsministers sind zunächst einmal nicht für andere Projekte verfügbar. Alternative Lösungen, wie eine Express-S-Bahn zum Münchner Flughafen, sind zwar insgesamt deutlich preiswerter, es gibt dafür aber im Gegensatz zum Transrapid keine Finanzierungszusage des Bundes.



Aus der Perspektive des Freistaats Bayern und auch der Stadt München ist der Transrapid daher 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.

Die Probleme

Die beiden jetzt zum Flughafen führenden S-Bahn-Linien haben aber (außer dem Flughafenanschluss) auch wichtige Funktionen für die Bevölkerung nördlich von München und für die Arbeitsplätze in diesem Bereich. Bei der S 8 erfüllt hauptsächlich der stadtnahe Teil zusätzliche Aufgaben. Durch die schnell wachsende Gewerbeansiedlung nimmt aber 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 S 8 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 S 8 auf Münchner Stadtgebiet, wo es Mischverkehr mit Güterzügen gibt, sowie Verbesserungen bei den dortigen Haltepunkten, sind bei einer Transrapid-Realisierung akut gefährdet.

Die westlich der Isar verlaufende S 1 hat, mehr noch als die S 8, andere und wichtige Aufgaben, als allein den Anschluss zum Flughafen zu ermöglichen. Im Gegensatz zur S 8 verläuft die S 1 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.

Die S 1 verläuft ohne eigene S-Bahn-Gleise auf einer Mischverkehrsstrecke mit vier Linien des Personenverkehrs 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 S 1 in Neufahrn in die Richtungen Flughafen und Freising.

Die S 1 ist eine der am stärksten belasteten Münchner S-Bahn-Linien, so dass hier ein 10-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit wünschenswert wäre. 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 sinnvolle Aufteilung der S 1 in zwei getrennte Linien



Nicht schnell genug zum Flughafen? Weil die Strecke nach Freising nur zwei Gleise hat, wird der Wagen zum Flughafen hinten angehängt.

nach Freising und zum Flughafen wäre dann auf absehbare Zeit illusorisch.

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.

Das Münchner S-Bahn-Netz insgesamt wird schon seit längerer Zeit den Bedürfnissen der Fahrgäste nicht mehr gerecht. Dringend notwendige Investitionen wurden immer wieder hinausgeschoben. Der Deutschen Bahn AG gelingt es ja noch nicht einmal, vom Freistaat Bayern bewilligte Gelder in konkrete Maßnahmen umzusetzen. In den Anschluss des Flughafens wurde dagegen in den letzten zehn Jahren überdurchschnittlich viel 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.

PRO BAHN hat für das Münchner Umland und die äußeren Stadtbezirke ein Konzept für ein Stadtbahnssystem vorgelegt. Teile dieses Konzepts stehen unmittelbar vor der Prüfung durch eine Machbarkeitsstudie. 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.

Die Alternativen

Wenn man von der Prämisse ausgeht, dass aus politischen Gründen die Verbindung zwischen München und seinem Flughafen in jedem Fall verbessert werden soll, so kann man sich überlegen, welche Alternativen zum Bau einer Transrapid-Strecke bestehen. Die folgende Aufzählung bedeutet nicht, dass alle Vorschläge aus Sicht von PRO BAHN auch sinnvoll sind. Die Liste zeigt aber, dass die konventionelle Rad-Schiene-Technik bei durchweg geringeren Investitionskosten annähernd gleichwertige Lösungsansätze bereithält.

- Bei einem gemäßigten Ausbau der S 1 kann eine Reduzierung der Fahrzeit um 5 bis 7 Minuten erreicht werden. 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 könnte man auf die Flügelung in Neufahrn verzichten.
 2. Abschnittsweise würden S-Bahn und Fernzüge auf jeweils eigenen Gleisen geführt. Dadurch könnten im Fahrplan vorhandene Pufferzeiten aufgelöst werden.
- Da auf den Gleisen der S 8 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



Wohin mit 20 Kilo Fluggepäck? Zu Stoßzeiten wird das im S-Bahn-Triebwagen ein Problem.

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 S 1 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 im Zuge der S 1 so vorzunehmen, dass für die Fernzüge eine eigene Trasse außerhalb der Ortschaften entlang der Autobahn A 92 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

wäre, 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 S 8 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 ICE 3 erbringen kann, sind auf der oben geschilderten Westtrasse entlang der A 92 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.

Die Meinungen

Wie andere Großprojekte, so spaltet auch der Transrapid die Parteienlandschaft. Ihrem Ministerpräsidenten und ihrem Verkehrsminister folgend, befürwortet die CSU das Projekt weitgehend. Auf der anderen Seite steht die einhellige Ablehnung der Grünen und anderer ökologisch orientierter Gruppierungen.

Ausgesprochen schwierig ist das Verhältnis der SPD zu den Münchner Transrapid-Planungen. Oberbürgermeister Ude und der Münchner Parteivorsitzende Maget haben öffentlich für die Transrapid-Anbindung des Flughafens plädiert. Aus Teilen der Stadt-SPD ist dagegen zu hören, dass die Angst davor, der Partei könnte im Technologieland Bayern Technikfeindlichkeit vorgeworfen werden, die Pro-Transrapid-Fraktion antreibt.

Eine kritische Haltung zum Transrapid nehmen die Gewerkschaften und die ihnen nahestehenden Teile der SPD ein. Im Münchner Umland, durch das der Transrapid ohne Halt durchbrausen würde, ist parteiübergreifend eher eine Ablehnung des Projekts festzustellen. Für den Regionalen Planungsverband (RPV) hat eine in eineinhalb Jahren realisierbare Express-S-Bahn Vorrang vor dem Transrapid. RPV-Direktor Christian Breu fordert, dass keinesfalls andere Planungen wegen der Transrapid-Untersuchungen zurückgestellt werden dürfen und sieht im Transrapid eine „Katastrophe für die Region“.

Nach einer in Teilen kontroversen Diskussion hat PRO BAHN Oberbayern auf seiner Mitgliederversammlung einstimmig eine

Resolution beschlossen, die die Transrapid-Planungen kritisch bewertet (siehe Kasten). „Damit möchten wir erreichen, dass wieder die Bedürfnisse der Fahrgäste Grundlage der Planungen werden“ so Norbert Moy, der wiedergewählte Vorsitzender des Regionalverbands. „Man hat den Eindruck, der Transrapid ist eine Lösung, für die noch ein Problem gesucht wird“ kommentierte Moy die Transrapid-Euphorie mancher Politiker.

Aus vielen Äußerungen ist erkennbar, dass sich einige Politiker und Medienmacher, aber auch Teile der Bevölkerung einer gewissen Technikfaszination im Zusammenhang mit Projekten wie dem Transrapid nicht entziehen können. In Anbetracht der Kosten des Projekts und seiner Auswirkungen ist aber eine möglichst rationale Erörterung der Vor- und Nachteile wünschenswert.

Quellen

- *Magnetschnellbahn München Hauptbahnhof-Flughafen München; Kurzdarstellung der Vorstudie; Intraplan Consult GmbH, Obermeyer Planen+Beraten, Transrapid International, Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme mbH; München, Mai 2000.*
- *Magnetschnellbahn Streckenauswahl Vorstudie; Deutsche Bahn AG, Systemverbund Bahn; Berlin, 15.10.2000.*
- *Pressemitteilung-Nr. 225 /00 des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie vom 27.10.2000.*
- *Pressemitteilung „Fahrgäste gegen Transrapid“ des PRO BAHN Regionalverbands Oberbayern e.V. vom 5.11.2000.*
- *Transrapid eint CSU und SPD in München; Die Welt; 7.11.2000*
- *Pressemitteilung-Nr. 011138 /00 des Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie vom 14.11.2000.*
- *„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.*
- *„Das wäre eine Katastrophe für die Region“; Süddeutsche Zeitung; 21.11.2000.*



Resolution der Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern vom 4. November 2000

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 DB 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.