

Umfrage zum Transrapid

Am Bau der Transrapid-Strecke vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen scheiden sich die Geister: Befürworter und Gegner erklären ihre Position

Henner Mahlstedt



**Vorsitzender des Vorstands
Hochtief Construction AG**

Dr. Michael Kerkloh



**Vorsitzender der
Geschäftsführung
Flughafen München GmbH**

Heidi Tischmann



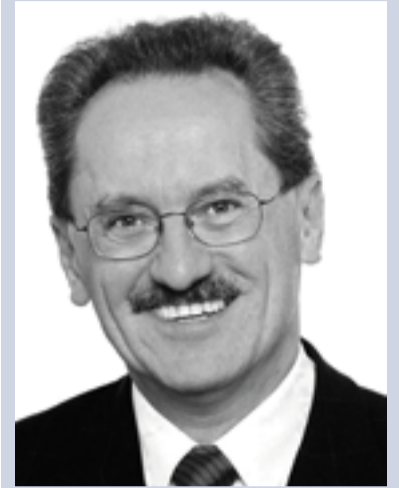
**Stellvertretende
Geschäftsführerin
Verkehrsclub Deutschland e.V.**

Richard Mergner



**Landesbeauftragter
Bund Naturschutz Bayern e.V.**

Christian Ude



**Oberbürgermeister
Stadt München**

Braucht München eine Magnetschwebbahn zum Flughafen oder ist sie überflüssig?

Die Transrapidstrecke vom Flughafen Franz-Josef-Strauß zum Münchener Hauptbahnhof muss so schnell wie möglich gebaut werden. Viele Gründe sprechen für eine rasche Realisierung: Der Transrapid wird im zehn Minuten-Takt und innerhalb von zehn Minuten zum Flughafen fahren. Das ist mit keinem anderen Verkehrssystem zu schaffen. Durch den enormen Zeitvorteil der Magnetschwebbahn können Millionen Fluggäste auf ihrem Weg von und zum Münchner Airport vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Eine Express-S-Bahn würde wegen der längeren Fahrzeiten und des eingeschränkten Komforts nur wenige Geschäftsreisende zum Umsteigen auf die Bahn bewegen. Außerdem würde eine solche S-Bahn-Verbindung Fördermittel für den Ausbau des Bahnnetzes in Bayern blockieren. Der Transrapid ist außerdem schneller und besser als andere Verkehrssysteme. Weil er über den Fahrweg schwebt, ist er auch leiser, verbraucht weniger Energie und stößt weniger CO₂-Emissionen aus. Die geplante Routenführung entlang der Autobahn und im Tunnel wird die Natur und Anwohner kaum stören. Nicht zuletzt ist die Magnetschwebbahn enorm wichtig ist für den Wirtschaftsstandort Bayern und den Technologiestandort Deutschland, weil er Arbeitsplätze schafft: 5 500 während der Bauphase, mehrere hundert im Betrieb. Viele ausländische Transrapid-Kunden warten mit ihrer Investitionsentscheidung, bis über die bayerische Trasse entschieden wurde. Deshalb müssen wir jetzt ein Zeichen setzen: Wir blicken zuversichtlich in die Zukunft, wir investieren in unsere Infrastruktur und setzen dabei auf Spitzentechnologie. Nicht nur die Systemindustrie, die die Bahntechnologie liefert, wird profitieren. Das Projekt wird die Bauwirtschaft kräftig ankurbeln. Weil bei Projekten dieser Art ein großer Teil der Investitionen an kleine und mittelständische Partnerunternehmen vergeben wird, stärkt der Transrapid auch die baunahen Dienstleister. Die dadurch steigenden Steuereinnahmen fließen direkt an die öffentlichen Haushalte zurück.

Der Flughafen München, der nach dem Passagieraufkommen mittlerweile die Nummer sieben in Europa ist und den aktuellen Verkehrsprognosen zufolge über hervorragende Entwicklungsperspektiven verfügt, krankt nach wie vor an einem „Geburtsfehler“, nämlich der fehlenden Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Dieses Defizit wiegt schwer, denn die so genannte Intermodalität, also die möglichst effiziente Vernetzung aller Verkehrsträger, gilt heute als ein wesentliches Qualitätsmerkmal einer effizienten Verkehrsinfrastruktur. Als schneller Shuttle zwischen dem zweitgrößten deutschen Verkehrsflughafen und dem zweitgrößten deutschen Schienenknoten kann der Transrapid die Intermodalität am Standort München in nahezu optimaler Weise gewährleisten. Den Prognosen zufolge wird die Magnetbahn in München bereits im Jahr 2020 von rund acht Millionen Fahrgästen genutzt werden. Gegenwärtig benötigt ein Reisender mit der S-Bahn für die Strecke vom Flughafen zum Hauptbahnhof rund 40 Minuten Fahrzeit. Das ist für Fernbahnreisende kein attraktives Angebot und für den Münchner Flughafen im Vergleich zu anderen großen europäischen Flughäfen und deren Schienenanbindung ein eklatanter Wettbewerbsnachteil. Die Magnetbahn, die in zehn Minuten und alle zehn Minuten zwischen den beiden Knotenpunkten verkehrt, verkürzt die Zeit der Anreise zum Airport um eine halbe Stunde. Diese neue Anbindungsqualität wird zur Folge haben, dass etliche Passagiere ihr Auto in der Garage lassen werden und per Bahn und Magnetbahn zum Flughafen anreisen. Heute liegt der Anteil der Passagiere, die mit der S-Bahn zum Airport kommen bei 32 Prozent aller Einsteiger - mit S-Bahn und Magnetbahn wird dieser Anteil auf etwa 38 Prozent steigen. Eine neue S-Bahn-Linie kann diesen Effekt - auch wenn sich die Fahrzeit etwas verkürzt - nicht in diesem Maße hervorrufen. Und anders beim Transrapid, der bereits in wenigen Jahren verkehren kann, müsste man bei einer solchen S-Bahn praktisch bei Null anfangen: Bisher gibt es weder eine belastbare Planung noch auch nur Ansätze einer Finanzierung für ein solches Projekt.

Es gibt keinen Bedarf für den Transrapid, weder in München noch anderswo in Deutschland. Der Transrapid wurde einst konzipiert, um dem Flugverkehr in Deutschland und Mitteleuropa Konkurrenz zu machen. Inzwischen gibt es in Europa ein gut ausgebautes und gut funktionierendes Bahnnetz. Die Züge erreichen darauf fast die Geschwindigkeiten des Transrapids. Anfang der 1990-er Jahre war der Bau der Magnetschwebbahn zwischen Hamburg und Berlin so gut wie planfestgestellt, aus Kostengründen wurde das Projekt dann aber aufgegeben. Heute gibt es eine optimale Bahnverbindung zwischen den beiden Städten, der Flugverkehr ist eingestellt. Das Hochgeschwindigkeitsverkehrsmittel Transrapid soll nun den Münchner Hauptbahnhof mit dem Flughafen verbinden - ein verkehrspolitischer Unsinn. Das sinnvolle und viel preiswertere Verkehrsmittel für diese klassische Nahverkehrsverbindung ist die S-Bahn. Sie würde nur 650 Millionen Euro kosten, der Transrapid mindestens 1,85 Milliarden. Die Zeitersparnis von 27 Minuten gegenüber der S-Bahn - der Transrapid soll zehn Minuten für die Strecke brauchen - wäre teuer erkaufte. Das Geld würde dann für andere wichtige Projekte des Öffentlichen Verkehrs fehlen. Leider hat der Freistaat Bayern einstige Planungen für eine Express-S-Bahn sehr schnell nach dem Aufkommen der Transrapid-Idee nicht weiter verfolgt. Ein Ergebnis der vergleichenden Untersuchung wäre gewesen, dass der Transrapid in Bau und Betrieb deutlich teurer ist als ein Flughafen-Express per S-Bahn oder auch per ICE. Das hat 2002 auch der Bundesrechnungshof festgestellt und stuft die Transrapidstrecke wegen erheblicher Kostenrisiken aus volkswirtschaftlicher Sicht als Zuschussgeschäft ein. Unverständlich bleibt auch, warum die Deutsche Bahn AG bereit ist, einen artfremden Verkehrsträger wie den Transrapid mit 235 Millionen Euro zu unterstützen. Er ist nicht mit dem Bahnnetz und dem darauf fahrenden Nah- und Fernverkehr kompatibel und würde auf Dauer hohe Summen an Betriebskosten verschlingen.

Der Transrapid soll nicht gebaut werden. Der Bau des Transrapids würde den Bahnkunden in ganz Deutschland schaden und wäre eine glatte Fehlinvestition. Die realen Kosten, die in diese Trasse gesteckt werden müssten, stellen eine enorme Verschwendung von Steuergeldern dar; ein Ausbau des S-Bahnnetzes wäre die verkehrstechnisch sinnvollere, kostengünstigere und umweltfreundlichere Alternative. Außerdem gibt es viele dringliche Projekte, die wegen der hohen Summen, die man für den Transrapid benötigt, nicht zu verwirklichen sind. Für die Bauwirtschaft wäre es weitaus profitabler, wenn das Geld für den öffentlichen Verkehr verwendet wird, zum Beispiel für den Neubau von Stadtbahnen und die Reaktivierung nicht genutzter Bahnstrecken, anstatt für eine kurze Prestigeverbindung. Was ebenfalls gegen den Transrapid spricht: Die gesamte Planung ist fehlerhaft und nicht bedarfsgerecht. Die im Planfeststellungsverfahren dargestellten Begründungen für den Bau sind unzureichend, denn weder sind die Kapazitätsengpässe der S-Bahn nachvollziehbar noch sind die Fahr- und Fluggastprognosen richtig dargestellt. Es gibt keine schlüssige Argumentation für die Annahme eines zukünftigen großen Wachstums an Flugpassagieren, insbesondere aus der Region München. Damit entfällt eine wesentliche Begründung für das Projekt. Wenn man die Marktchancen untersucht, wird man auf kein erfreuliches Resultat stoßen. Da der Transrapid im Gegensatz zu anderen Hochgeschwindigkeitsstrecken nur Punkt-zu-Punkt-Verbindungen herstellen kann, aber zusätzlich teurer ist, sind die Weltmarktchancen entsprechend gering; eine industriepolitische Bedeutung ist somit nicht gegeben. Letztendlich bedeutet der Transrapid auch noch eine hohe Energieverschwendung und ist so ein mit dem Klimaschutz nicht zu vereinbarendes Projekt. Die Magnetbahn erreicht nur für kurze Zeit ihre Höchstgeschwindigkeit und verbraucht über dreimal soviel Energie wie eine Express-S-Bahn. In Zeiten des Klimawandels können wir uns solch einen Klimaschädling nicht leisten.

Die bayerische Staatsregierung hat versucht, die Öffentlichkeit mit unrealistischen Kostenschätzungen und Luftbuchungen zu überrumpeln. Dabei ist die Finanzierung des Transrapids alles andere als gesichert - und sie wäre auch nicht zu verantworten, denn eine Magnetschwebbahn-Verbindung zum Münchner Flughafen ist verkehrlich unsinnig und aufgrund der Lärmbelastung und Energieverschwendung ökologisch unverträglich. Das sehe nicht nur ich so, das sieht nicht nur die Mehrheit des Münchner Stadtrats so, sondern das sehen auch die Bürgermeister der betroffenen Umlandgemeinden so, ebenso SPD und Grüne, Freie Wähler und ÖDP, Vertreter der Gewerkschaften, des Bundes Naturschutz und anderer Initiativen und Organisationen im Umwelt- und Verkehrsbereich, wie Bürgerinitiativen und Siedler- und Eigenheimervereinen. Sie alle haben sich in einem breiten Bündnis zusammengeschlossen, um sich gemeinsam mit allen geeigneten rechtlichen und politischen Mitteln gegen das Prestigeprojekt Transrapid zur Wehr zu setzen. Einmütig haben die Transrapid-Gegner bei ihrer ersten Zusammenkunft im Münchner Rathaus beschlossen, dass München und die anderen betroffenen Kommunen entlang der geplanten Transrapid-Strecke Ratsbegehren einleiten sollen, um ihren Bürgern die Möglichkeit zu geben, ihre Ablehnung des Transrapids nicht nur in Umfragen, sondern auch in einer regulären Abstimmung zum Ausdruck zu bringen. Außerdem wird jetzt ein gemeinsamer Formulierungsvorschlag ausgearbeitet, um ein rechtlich fundiertes bayernweites Volksbegehren gegen den Transrapid einleiten zu können. Die politische Auseinandersetzung um dieses unsinnige, milliardenschwere Prestigeprojekt wird also nun erst richtig beginnen. Man darf gespannt sein, ob Staatsregierung und CSU dann den erklärten Bürgerwillen ebenso leichtfertig abtun werden, wie sie das bislang mit dem Protest des breiten gesellschaftlichen Bündnisses gegen den Transrapid getan haben.