

Johanneskirchen, 17. Juli 2003

Antrag zur Bürgerversammlung am 17. Juli 2003

Mein Antrag lautet :

Nach der mehrheitlichen Position des Münchner Stadtrates wird der Transrapid als zusätzlicher Verkehrsträger für die Nahverkehrsverbindung zum Münchner Flughafen abgelehnt. Damit werden die für den Transrapid vorgesehenen Budgets vom Freistaat Bayern frei.

Die Landeshauptstadt München soll sich über ihre verschiedenen Beteiligungen und Vertretungen in den Gremien (Flughafen, MVV, Regionaler Planungsverband etc.) dafür stark machen, dass diese Mittel für den Ausbau und Sanierung der S-Bahn im MVV verwendet werden. Der Schwerpunkt sollte die Forderung nach einer Express-S-Bahn zum Flughafen sein. Die Express-S-Bahn soll kostengünstigst und umweltgerecht über die Trasse der S8 geführt werden, mit der Auflage, dass die 4 km lange Engpassstelle zwischen Zandorf und Johanneskirchen in einem viergleisigen Tunnel realisiert wird.

Begründung :

Bei meiner Begründung gehe ich nur auf die Kostensituation des Transrapids ein und versuche eine kostengünstige Alternative zu einer schnellen Flughafenanbindung darzustellen. Ebenfalls aus Kostengründen betrachte ich hierbei nur eine Beschleunigung vom Ostbahnhof bis zum Flughafen. Ich gehe davon aus, dass die Verbindungen zum Ostbahnhof ausreichend und umfassend sind. Ungelöste Probleme des Transrapids wie Lärmteppich bzw. Lärmschutz, Erschütterungsschutz, Schutz vor der magnetischen Strahlung, Rettungsmöglichkeiten von dem aufgeständerten Fahrtweg betrachte ich hier nicht weiter.

Kostensituation / Wirtschaftlichkeit :

Derzeit liegen die Plankosten bei 1,6 Mrd. Euro für den Transrapid. Legen wir die allgemeine Situation bei öffentlichen Bauaufträgen zugrunde, d.h. dass diese sich meistens verteuern. Greifen wir auf die aktuelle Situation der Baustrecke des ICE's von München nach Nürnberg zurück. Dort haben sich bei der bekannten Rad-Schiene-Technologie die Baukosten gegenüber der Planung verdoppelt. Auf den Transrapid bezogen wären wir dann bei 3,2 Mrd. Euro – und dass volle Risiko liegt bei der öffentlichen Hand – sprich es sind unsere Steuergelder.

Auch bei diesem ICE-Ausbau wurde deutlich auf die kostengünstigere Lösung der Streckenführung über Augsburg, statt über Ingolstadt – und dies sogar noch ohne Flughafenanbindung -, hingewiesen.

Eine vergleichbare Situation haben wir bei der geforderten schnellen Flughafenanbindung. Eine Express-S-Bahn läßt sich mit einem Zehntel der Kosten realisieren und dass bei gerade mal 10 Minuten längerer Fahrzeit.

Bei dem Finanzangebot aus Berlin ist noch nicht bekannt, ob diese Mittel zurückgezahlt (50 Mio. Euro Tilgung jährlich) und evtl. zusätzlich eine Zinslast beglichen werden muß. Alleine diese Finanzlast würde erhebliche Mittel aus dem MVV-Budget entziehen.

Dieser finanzielle Aufwand vom 1.6 Mrd.€ wird für ca. 17.000 Fahrgäste täglich betrieben. Durch die Nonstopverbindung Hauptbahnhof - Flughafen können sinnvollerweise nur ca. 30 % der Münchner Bevölkerung (aus dem südlichen München) diesen Transrapid nutzen. Ebenfalls macht eine bayernweite Nutzung auch nur für die südlich von München wohnenden Fluggäste einen Sinn.

Die ca. 720.000 täglichen Fahrgäste des MVV-S-Bahnbetriebes gehen jedoch leer aus. Die lfd. Verspätungsmeldungen und Probleme mit der S-Bahn zeigen deutlich auf, dass hier eine entsprechende Sanierung notwendig ist. Ebenfalls wird durch den hohen Nutzungsgrad ein 10 Minuten-Takt auf allen Strecken immer dringlicher.

Alleine mit den beim Transrapid angesetzten Planungskosten von 180 Mio. Euro könnte für die Express-S-Bahn der viergleisige Tunnelausbau zur Beseitigung des Schienenengpasses bei der S8 erfolgen. Desweiteren wird noch eine Ausweiche benötigt, damit die Express-S-Bahn die normale S-Bahn überholen kann.

Ein wesentlicher Vorteil – auch für den Münchner Nordosten wäre – dass noch ein oder zwei Haltestops (variabel möglich) – eingerichtet werden können. Sinnvoll wäre dies zum Beispiel, wenn die U4 an die S8 angeschlossen wird, damit wird dieser Schnellbahnkreuzungspunkt aufgewertet und der Marienplatz erheblich entlastet.

Sollten die 180 Mio. Euro für diese zukunftsweisende Tunnellösung für die Express-S-Bahn nicht ausreichen, so können noch die Budgets

- für die Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge in Daglfing und Engelschalking
- für den behindertengerechten Ausbau der S-Bahnhöfe Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen
- für die Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken (genehmigt für die S8)
- für die notwendige Sanierung der S-Bahnhöfe
- für die notwendige Sanierung der Park- und Ride-Plätze

hinzugezogen werden.

Mit den vorgesehenen Bundeszuschüssen von 675 Mio € könnte dann die Fernverkehrszuganbindung des Flughafens ausgebaut werden. Damit könnten die Fluggäste aus Niederbayern, Oberfranken, der Oberpfalz und dem östlichen Oberbayern den Flughafen direkt erreichen. Damit wird ein riesiger Umweg und Zeitverlust – trotz Transrapid verhindert. Die Transrapidlösung hätte zur Folge, dass die aus dem Norden kommenden Fluggäste erst am Flughafen vorbeifahren, dann in 25 Minuten den Hauptbahnhof erreichen, aber dann blitzartig in 12 Minuten wieder zum Flughafen schweben. Dies versteht die Bayerische Staatsregierung unter dem Geschwindigkeitsrausch und High-Tech-Gerät Transrapid – man braucht 37 Minuten länger zum Flughafen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.