

PRESSE

[Presseerklärungen Dr. Georg Kronawitter]



Das Ende des Flughafen-TRANSRAPIDs: Chance für einen Weg der Vernunft - auch bei der 2. S-Bahnstammstrecke

[28.03.2008/Kro] Mehr Vor- als Nachteile sieht der frisch gebackene Münchner Stadtrat und CSU-Kreisvorsitzende Georg Kronawitter im Aus für den TRANSRAPID. Der Verkehrsfachmann sieht darin eine Riesen-Chance für die Staatsregierung, ohne Rücksicht auf technologiepolitische Zwänge nach einer verkehrlich wie ökonomisch vernünftigen Nachfolgelösung zu suchen.

Woran scheiterte der TRANSRAPID?

Die Kostenexplosion des TRANSRAPID ist nach vorliegenden Aussagen hauptsächlich auf die aufwändige innerstädtische Tunnelführung zwischen Hauptbahnhof und Feldmoching zurückzuführen. Ähnliches hatte schon Mitte 2007 das Münchner Verkehrsbüro VIAREGG-RÖSLER GmbH prognostiziert. Dies bedeutet aber, dass es weniger die Schwebetechnologie als solche war, sondern die Trassenerfordernisse. Ähnliche Kosten würden auch bei jeder anderen komplett neuen Schienentrasse anfallen.

Damit allein ist auch OB Udes (SPD) MExpress unter Druck geraten, denn er setzt - neben der 2. S-Bahnstammstrecke - die komplette, kilometerlange Tunnelführung einer vierspurigen Bahntrasse zwischen Daglfing und Unterföhring voraus, wobei zwei der Tunnels auch Güterzüge mit Gefahrguttransporten aufnehmen müssten.

Kronawitter unterstreicht seine Erwartung, dass auch der 2. S-Bahn-Tunnel kostenmäßig weiter aus dem Ruder laufen wird. Auch hier hat es bereits mehr als eine Verdoppelung der Kosten gegeben. Die Staatsregierung sollte daher die Fach-Kritik an diesem Projekt frühzeitig ernst nehmen und nicht zuletzt die von ihm und den BAs Trudering-Riem und Ramersdorf-Perlach aufgezeigten Alternativen näher untersuchen. Ein von vielen Fachleuten geforderter Verzicht auf den Tunnel bedeutet aber auch, dass der MExpress von OB Ude definitiv nicht realisiert werden kann. Andere Alternativen sind gefragt.

Eckpunkte einer zukünftigen Flughafenanbindung auf der Schiene

Kronawitter zieht aus den explodierenden Tunnelbaukosten den Schluß, dass mit Blick auf die Ökonomie eine weitgehende Mitbenutzung vorhandener Schienen- und vor allem Tunnel-Infrastruktur für eine Express-S-Bahn zwingend notwendig ist.

Jeder künftige Lösungsvorschlag muss darüberhinaus davon ausgehen, dass in spätestens fünf Jahren mit dem Ringschluß Erding der Münchner Flughafen mit drei S-Bahnlinien nach Süden erschlossen ist. Kronawitter hat ausgerechnet, dass damit eine tägliche theoretische Transportkapazität von je über 150.000 Fahrgästen vom Flughafen und zum Flughafen gegeben ist - bei einem 16 Stunden-Betrieb. Hochgerechnet auf ein Jahr ergibt das eine Kapazität über 58 Mio. Passagiere. D.h. rein kapazitätsmäßig wäre die S-Bahn ab 2012 in der Lage, alle ankommenden und abfliegenden Fluggäste nach München und wieder zurück zum Flughafen zu befördern.

Diese Erkenntnis ist beruhigend, denn dann kann man sich bei der Lösungssuche ausdrücklich auf das Reisezeitproblem konzentrieren.

Wieviel Geld sind uns 10, 20, 30 Minuten Reisezeitgewinn wert?

Eines ist nun ziemlich klar: Ein Reisezeitgewinn zwischen Flughafen und Hauptbahnhof um 30 Minuten von heute 40 Minuten auf 10 Minuten kostet so um die 3 Milliarden Euro - setzt dies doch eine komplett eigene Trasse für eine neue Bahnline voraus. Darf's ein bisschen weniger sein? Dann sollte man den Blick auf die Ost-Trasse richten. Hier liegt zwischen Ismaning und MUC eine hervorragend trassierte 20 Kilometer lange Neubaustrecke, die für mehr gut ist als für die 140 km/h-Höchstgeschwindigkeit, die S-Bahnzüge heute dort erreichen. Der heutige 20-Minuten-Takt stellt nur eine minimale Auslastung der Strecke dar. Auch ein 5-Minuten-Takt wäre technisch

möglich.

Es erscheint nun durchaus realistisch, die Fahrzeit zwischen Ostbahnhof und Flughafen von heute 31 Minuten um 10 Minuten auf 21 Minuten zu reduzieren: hierzu müsste lediglich auf der Neubaustrecke zwischen Flughafen und Ismaning eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 155 km/h und auf der Alt-Strecke zwischen Ismaning und Ostbahnhof eine mäßige Geschwindigkeit von 65 km/h erreicht werden - nonstop natürlich. D.h. die Express-S-Bahn ist nur zwischen München-Ost und MUC zu beschleunigen. Auch an die Fahrgastsicherheit denkt Kronawitter: mittels nachzurüstenden Bahnsteigtüren können wartende Fahrgäste gut vor den vorbeidüsenden Express-S-Bahnen geschützt werden.

Für viele Fahrgäste aus dem Münchner Osten ist diese Lösung, die ohne Tunnel auskommt und relativ schnell realisierbar wäre, sogar vom Zeitgewinn her attraktiver als der erst am Hauptbahnhof startende Transrapid.

Diese Lösung ist nicht die einzige denkbare Variante, auch der von Kronawitter kürzlich vorgeschlagene Verbund von U4 ab Engelschalking mit der S8 ist eine reizvolle Variante: unverzichtbar erscheint Kronawitter nur, dass man die S8-Neubaustrecke für eine schnellere Anbindung heranzieht.

Kronawitter rät abschließend dringend dazu, bei der weiteren Lösungsfindung vorurteilsfrei das Know How von Fachleuten, Verkehrsinitiativen und engagierten Bürgern bei der Entscheidungsfindung heranzuziehen. "Es sollte der CSU-Spitze eine Lehre sein, wenn vorschnell über eine einsame Entscheidung die Gesamtpartei in eine nicht hinterfragbare Nibelungentreue gezwungen wird. Nochmals kann sich das keine CSU-Spitze erlauben."

[Übersicht Pressemitteilungen] - Links: [Presse-Erklärungen der CSU München]

[Presseerklärungen Dr. Georg Kronawitter]
[Impressum]