

**„Mit klarem Kurs
um das Vertrauen der Menschen werben“**

**Arbeitstagung
der CSU-Landtagsfraktion
am 15. und 16. Januar 2008 in Wildbad Kreuth**



(Stand: 15. Januar 2008)

Transrapid realisieren - Bayern stärken

Die CSU-Fraktion im Bayerischen Landtag fordert die unverzügliche Realisierung des Transrapids vom Münchner Hauptbahnhof zum Franz-Josef-Strauß-Flughafen.

Wir brauchen den Transrapid, und zwar nicht nur für die Region München, sondern für ganz Bayern.

- **Der Transrapid löst eines der dringendsten Verkehrsprobleme für ganz Bayern**

Nicht nur für die Metropolregion München ist der Transrapid unerlässlich: Der Hauptbahnhof München ist der zweitgrößte Bahnhof Deutschlands. 330.000 Menschen steigen hier täglich ein und aus. Der Flughafen München ist der zweitgrößte Flughafen Deutschlands mit über 30 Millionen Passagieren im Jahr. In zwölf Jahren wird mit einem Passagieraufkommen von über 50 Millionen pro Jahr und über 45.000 Beschäftigten gerechnet. Der Flughafen München ist einer der wenigen Großflughäfen in Europa ohne Anbindung an den Fernverkehr. Als Folge reist ein immer größerer Anteil der Fluggäste mit dem PKW an. Aber die Autobahnanbindung über A 9 und A 99 hat heute schon ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Deshalb muss dringend eine leistungsfähige Verbindung des Fernverkehrs mit dem Flughafen geschaffen werden. Der Transrapid ist der notwendige By-Pass für die vom Verkehrsinfarkt bedrohte Region.

Eine schnelle, permanente und zuverlässige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Flughafen wird umso notwendiger, als nach dem Verkehrsgutachten von Infraplan das Fluggastaufkommen mit Herkunfts- und Zielorten außerhalb des MVV-Raumes (Fernrelationen) schneller wächst als dasjenige innerhalb des MVV-Raumes. Für den Fernverkehr, der nahezu ausschließlich über den

Münchner Hauptbahnhof abgewickelt wird, sind die S 1 und S 8 keine attraktive Anbindung an den Flughafen. Das zeigen die unterdurchschnittlichen Nutzungszahlen. Das Steigerungspotential in diesem Bereich wird deutlich, wenn man den Flughafen Frankfurt betrachtet: Nach Inbetriebnahme des Fernbahnhofs hat sich der Anteil der Fluggästen mit Herkunfts und Zielorten außerhalb des Nahverkehrsraums, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, um über 30 % auf 42 % erhöht.

Mit dem Transrapid könnten jährlich ca. 8 Millionen Passagiere von der Stadt zum Flughafen und vom Flughafen zur Stadt befördert werden. Und das im 10 Minuten-Takt und in 10 Minuten Fahrzeit. Dies schafft weder eine Express-S-Bahn noch ein anderes Verkehrsmittel.

- **Der Transrapid schafft finanziellen Spielraum für den ÖPNV im ländlichen Raum**

Eine Express-S-Bahn wäre für den Freistaat 410 Mio. Euro teurer als der Transrapid – ohne entsprechenden verkehrs- und industriepolitischen Nutzen. Nach Untersuchungen des Bundesministeriums für Verkehr müssten in den Bau einer Express-S-Bahn alleine vom Freistaat rund 600 Millionen Euro investiert werden. Dazu kämen für eine Laufzeit von 20 Jahren noch ca. 300 Mio. Euro an laufenden Zuschüssen für den Betrieb. Für eine Express S-Bahn müsste Bayern damit rund 900 Millionen Euro aus den allgemeinen Verkehrsmitteln, die für den ÖPNV in ganz Bayern zur Verfügung stehen, aufbringen. Das würde zwangsläufig das Aus für viele kurz- und mittelfristig vorgesehene Verkehrsprojekte in ganz Bayern bedeuten, was vor allem zu Lasten des ländlichen Raumes ginge.

Demgegenüber müsste Bayern nur einmalig 490 Millionen Euro für den Transrapid bezahlen, ohne dass dadurch die Gelder für den Ausbau des ÖPNV in ganz Bayern gekürzt werden. Das heißt, die in ganz Bayern dringend notwendigen Verkehrsprojekte können nur mit dem Transrapid wie geplant durchgeführt werden. Das gilt auch für die dringend notwendige 2. Stammstrecke in München.

Die Mittel des Bundes für den Transrapid werden – sollte er nicht gebaut werden – in den Verkehrsetat des Bundes zurückgeführt. Dieser steht dann allen 16 Ländern zur Verfügung und keinesfalls, wie oft behauptet, für Sonderprojekte der Landeshauptstadt München, wie zum Beispiel die Express-S-Bahn. Auch die im Haushalt als Obergrenze eingestellten 490 Millionen Euro für den Transrapid könnten keinesfalls allein für Münchner Nahverkehrsprojekte verwendet werden. Bevor zusätzliche Gelder nach München gehen, würden die anderen Städte und Kommunen ebenfalls Ansprüche erheben.

- **Der Transrapid entlastet die Umwelt**

Der Transrapid als Magnetschwebbahn braucht weniger Fläche, ist leiser als jede Rad-Schiene-Technik. Durch die konkurrenzlos kurze Fahrzeit werden ca. 3 Millionen Autofahrer pro Jahr von der Straße auf die Schiene umsteigen. Damit spart der Transrapid in 30 Jahren rund 1 Mio. Tonnen CO₂ ein und leistet so einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Zudem ist der Transrapid leiser als jede S-Bahn. Im Stadtgebiet ist der Transrapid bei einer Geschwindigkeit von 250 km/h mit einem Schallpegel von rund 75 dB(A) deutlich leiser als eine Express-S-Bahn, die bei 80 km/h bereits 80 dB(A) erreicht. Das zeigt: Die Lärmproblematik ist bei der Express-S-Bahn wesentlich höher als beim Transrapid.

- **Der Transrapid rüstet Bayern für die Zukunft**

Im Gegensatz zur Express-S-Bahn werden vom Bau des Transrapids erhebliche Investitions-, Wachstums- und Beschäftigungsimpulse für Bayern ausgehen.

Die Magnetschwebbahntechnologie ist durch ihre Sicherheitstechnik, ihre Umweltfreundlichkeit, ihre Energieeffizienz und durch ihren Fahr- und Schwebekomfort ein Technologiesprung in der Fahrbahn gebundenen Mobilität.

Dies wird auch über Bayern hinaus so gesehen. Dazu Michael Sommer, Bundesvorsitzender des DGB und Mitglied der Innovationsinitiative des DGB und des Konzernbetriebsrats d. ThyssenKrupp AG:

„Ziel unserer Initiative ist es, die technologische Kernkompetenz in Deutschland zu halten und damit Arbeitsplätze bei Siemens, Thyssen Krupp sowie zahlreichen Zulieferunternehmen zu sichern und auszubauen. Wir appellieren daher an Bundesregierung, Bayerische Staatsregierung sowie an die beteiligten Unternehmen, alles zu tun, um dieses Projekt gemeinsam zum Erfolg zu führen. Wir fordern sie auf, schnellstmöglich die Voraussetzungen für eine verbindliche Entscheidung zur Realisierung der Flughafenanbindung in München zu schaffen. Wir brauchen dieses Signal, dass unser Land nicht nur die Fähigkeit hat, innovative und zukunftsweisende Technologien zu entwickeln, sondern auch die Kraft, sie im eigenen Land umzusetzen.“