



**Bund  
Naturschutz  
in Bayern e.V.**

Landesverband Bayern des  
Bundes für Umwelt und  
Naturschutz Deutschland e.V.

**Kreisgruppe München**

Pettenkofenstr. 10 A  
80336 München  
Tel.: 089 – 51 56 76-0  
Fax: 089 – 51 56 76-77

Besuchen Sie auch unsere  
Homepage:  
[www.bn-muenchen.de](http://www.bn-muenchen.de)  
[info@bn-muenchen.de](mailto:info@bn-muenchen.de)

*1. Vorsitzender:*  
Christian Hierneis

Spendenkonto:  
Postbank München  
BLZ: 700 100 80  
Ktn.: 185 50 800

Vereins-Reg. Nr: 834

München, 22.06.2007

## **Minister Huber droht die S-Bahn Stammstrecke dem Transrapid zu opfern**

**Bund Naturschutz und AAN fordern Ausbau der S-Bahn und Beerdigung des Transrapids.**

In einer gemeinsamen Presseveranstaltung bewerteten heute der Bund Naturschutz in München (BN) und der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) die aktuellen Äußerungen von Verkehrsminister Huber zum Transrapid und zum verzögerten Ausbau der Münchner S-Bahn.

Entgegen den Äußerungen von Minister Huber forderten BN und AAN, die Vorbereitungen für eine bezahlbare Stammstrecke sofort zu beginnen.

### **Ein weiteres Festhalten am Tieftunnel vergeudet nur Zeit und Geld.**

Der Freistaat Bayern als Verantwortlicher für den Schienennahverkehr muss unverzüglich die Planungen für eine realistische Variante der zweiten Stammstrecke in Angriff nehmen. Am wahrscheinlichsten wird dies der vollausgebaute Südring sein. Er verbindet die meisten Vorteile mit den wenigsten Nachteilen. Vor allem der Kostenvergleich spricht für den Südring. Wurden in der ersten Phase für den Tieftunnel 560 Mio Euro ermittelt, hat sich die Projektsumme inzwischen auf 1850 Mio Euro mehr als Verdreifacht. Für den Südring waren damals 510 Millionen veranschlagt, weil dessen Kosten künstlich hochgerechnet wurden. So galten sämtliche Gleise im Bereich des alten Südbahnhofes, auch die wenig oder gar nicht mehr benutzten, als tabu für eine S-Bahnverbindung. Damit wurden Kostenmehrungen durch den unnötigen Ankauf teurer privater Flächen erzeugt.

**BN und AAN fordern die Stadt München und die Kommunalpolitiker der MVV-Region auf, unverzüglich alle notwendigen Maßnahmen zur Realisierung eines S-Bahn-Südrings zu beginnen.**

Das von der Landeshauptstadt München vorgelegte Konzept einer Express-S-Bahn zum Flughafen ist – entgegen anderslautenden Behauptungen – unabhängig von einer zweiten Stammstrecke. Diese Expressfahrten können als Verlängerung von heute am Ostbahnhof endenden Linien gefahren werden.

**Zudem fordern BN und AAN, die S-Bahn Außenäste unverzüglich zu verbessern.**

Mit einem Einbau von Weichen können bei kleinen technischen Schwierigkeiten z.B. im Berufsverkehr liegengebliebenen Züge von anderen überholt werden. Entgegenkommende Züge werden nicht mehr blockiert. Mit dieser dann verbesserten Fahrplanstabilität steigt die Verlässlichkeit des gesamten Systems. Davon profitieren täglich 800.000 S-Bahnfahrer.

Rudolf Remm, Verkehrsexperte des BN in München: „**Diese Maßnahmen sind für sich genommen sinnvoll, auch wenn sich die zweite Stammstrecke jetzt verzögert. 800.000 tägliche S-Bahnnutzer sind wichtiger, als bestenfalls 18.000 Transrapidkunden. Für die Region München ist die Priorität eindeutig: S-Bahn sofort ausbauen; Transrapid sofort abknipsen.**“

Hintergrund des Pressegesprächs ist die Äußerung von Verkehrsminister Huber am 13. Juni im Landtag, nach der die zweite Stammstrecke für die Münchner S-Bahn nicht die notwendige Wirtschaftlichkeitsprüfung der standardisierten Bewertung besteht. Dies ist aber notwendige Voraussetzung für öffentliche Zuwendungen. Damit ist zumindest die Tiefunnel-Variante gescheitert und es ergibt sich eine mehrjährige zeitliche Verzögerung.

Zugleich erörtern Haushaltspolitiker der CSU wie der Vorsitzende des Haushaltsausschusses, Manfred Ach, in aller Offenheit, die verbliebenen geringen Reste des bayerischen Tafelsilbers dem Transrapid zu opfern. Außerdem soll die Bahn AG nicht nur 185 Mio Euro, sondern weitere 100 Mio Euro als Bürgschaft für den Transrapid übernehmen. Dafür soll der Fahrpreis deutlich angehoben werden, auf z.B. 17,- Euro.

## 1. Folgerungen für den Transrapid

### 1.1. 1,85 Milliarden werden nicht reichen

Es ist bemerkenswert, wie ungeniert Minister Huber Preissteigerungen als gegeben darstellt. Basierte doch die angebliche Wirtschaftlichkeit aller Ausarbeitungen auf der Summe von 1,6 Milliarden. Diese Wirtschaftlichkeit ist auf einmal offensichtlich unbedeutend geworden. Trotzdem werden auch die 1,85 Milliarden nicht zu halten sein.

Dafür sprechen folgende Punkte:

#### **- trickreiche Monopolanbieter**

Die beiden Anbieter Thyssen/Krupp und Siemens verfügen seit über 25 Jahren über ausreichend Erfahrungen, öffentliche Gelder für den Transrapid einzusammeln und dafür geringe Gegenleistungen zu erbringen. Die öffentliche Hand hat bereits über 1,6 Milliarden in diesem Projekt verbraucht. Die Projektanten wissen genau, dass der Transrapid nicht exportierbar ist und sind daher in keinster Weise an einer kostengünstigen Referenzanlage interessiert. In vielen Sektoren des Projekts wäre aufgrund der Monopolsituation eine Ausschreibung zwangsläufig eine Farce.

Als Fußnote sei vermerkt, daß beide Firmen in der Spitzengruppe bei europäischen Kartellbußen rangieren.

#### **- starke Abhängigkeit von Rohstoff-Preissteigerungen**

Im Gegensatz zu normalen Bahnsystemen wie z.B. dem ICE würden beim Bau des Transrapids überdurchschnittlich viele preissensible Rohstoffe benötigt werden. Der Anteil hochpreisiger Kabel zur Seitenführung zum Heben und Bewegen beträgt ein Vielfaches klassischer Zugsysteme. Beim Transrapid ergibt sich im Vergleich zum ICE ein rund neunmal höherer Materialbedarf zur Stromversorgung entlang der Strecke. Der BDI geht in seiner Expertise von einer weiterhin volatilen Situation an den Rohstoffmärkten aus.

#### **- konventionelle Baukostensteigerungen**

Die anziehende Baukonjunktur wird sich z.B. bei den Tunnelbaumaßnahmen bemerkbar machen. Dies trifft die DB-Projektbau besonders hart, verfügt sie

doch nicht über ausreichende Erfahrungen bei derlei komplizierten Tunnelbaumaßnahmen in einer dicht bebauten Stadt.

#### **- zusätzliche Sicherheitseinrichtungen**

Nach wie vor vermag Minister Huber keine Einzelheiten über die einzubauenden Sicherheitsinstallationen mitzuteilen. Besonders interessant wären die notwendigen Prüfzeugnisse über die bei diesen hohen Tempi erforderlichen langen Erprobungsphasen.

#### **Fazit:**

**Nur im Optimalfall reichen 1,85 Milliarden Euro für den Transrapid. 2,0 Milliarden würden sicher überschritten, 2,5 Milliarden werden immer wahrscheinlicher. Allein deshalb gleichen Minister Hubers derzeitige Finanzierungsbemühungen vergeblichen Bauchaufschwüngen nach dem Motto: Der Steuerzahler wird es schon richten.**

### **1.2. Minister Hubers untaugliche Finanzideen**

#### **- Beitrag der Bahn verdoppeln**

Solange Hartmut Mehdorn, der Vorstandssprecher der Bahn AG, noch seine Börsenträume hegt, muss er eine Analysten-Frage ganz besonders fürchten: Wie er es denn mit dem Verlustbringer Transrapid halte, wo er ihn mit guten Argumenten auf der Strecke Hamburg-Berlin beerdigt habe. Die von Huber vorgeschlagenen höheren Fahrpreise von 17 Euro für eine Einzelfahrt unterstreichen zwar den Luxuscharakter des Transrapids, sie werden aber auch relevante Fahrgastmengen und damit stabile Einnahmen sicher verhindern.

Remm weiter: „Zudem überschätzt Minister Huber seine Machtposition gegenüber der Bahn AG. Die meisten Ausschreibungen im Regionalverkehr sind entschieden, der Zwang zur Anpassung bei der Bahn AG sinkt damit naturgemäß.“

#### **- Der Einsatz von Vermögensverkäufen wäre verfassungswidrig**

Ministerpräsident Stoiber kann ein trauriges Lied von seiner Privastisierungsphase singen. So wurde mit den Einnahmen aus dem unsinnigen Verkauf der hochprofitablen Bayernwerke der sog. Forschungsreaktor in Garching gebaut. Der erhoffte Leuchtturmeffekt der „Offensive Bayern“ wird bis heute vergeblich gesucht. Der überflüssige Reaktor hat als Hauptkunden Mitarbeiter aus dem ehemaligen Kernforschungszentrum Jülich (NRW). Die Betriebskosten von über 12 Millionen Euro gehen zu Lasten aller bayerischen Hochschulen, während die vorher üppigen Bayernwerke-Dividenden versiegt sind.

Aller Voraussicht nach wäre eine Verwendung des Tafelsilbers für den Transrapid verfassungswidrig als Verstoß gegen die Bestimmungen des Grundstockvermögens. Diese besagen, dass das Vermögen des Freistaates nicht geschmälert werden und nur in werthaltige und rentable Anlagenformen investiert werden darf. Nicht umsonst ist deswegen der Großteil des zweiten Privatisierungsabschnittes in Fonds gebunden. Nur deren Erlöse dürfen konsumiert werden.

#### **Fazit:**

**Allein aus fiskalischen Gründen muss das Fass ohne Boden namens Transrapid verhindert werden. Bund Naturschutz und AAN appellieren an Bund und Land, das untaugliche Verkehrsspielzeug endlich zu beerdigen.**

## 2. Folgerungen für die zweite S-Bahn-Stammstrecke

### **Es droht ein Fiasko**

Der Freistaat hat sich unglücklicherweise bei der dringend notwendigen zweiten Stammstrecke auf die teuerste Variante des Tieftunnels konzentriert. Die Verkehrsverbände warnten aus Kostengründen vor dieser Variante. Nach dem Eingeständnis von Minister Huber drohen große Gefahren:

### **- Geldverschiebung zum Transrapid**

Die bisher nicht verbrauchten Nahverkehrsgelder aus den Regionalisierungsgeldern des Bundes, die zum Bau vorgesehen waren, könnten zum Stopfen der Finanzlöcher beim Transrapid verwendet werden und wären dann für ewig verbaut, es steht ja kurzfristig kein alternativer Stammstreckenplan zur Verfügung.

### **- Ein Stillstand für mindestens 10 Jahre für die Stammstrecke**

Die notwendige Kapazitätsverdoppelung des Nadelöhrs Innenstadt duldet keinen Aufschub, sie ist nur möglich mit einer zweiten vollausgebauten Strecke. Ein solider 10-Minuten-Takt fehlt noch immer auf 7 von 12 Ästen, pikanterweise ist er auf der Strecke nach Freising mit den vielen Großgemeinden, an denen der Transrapid vorbeifahren soll, auch nicht vorgesehen.

## 3. Was ist zu tun

### **Die Vorbereitungen für eine bezahlbare Stammstrecke sofort beginnen**

BN und AAN fordern sowohl den Freistaat als Verantwortlichen für den Schienennahverkehr als auch die Stadt München und die Kommunalpolitiker der MVV-Region auf, unverzüglich die Planungen für ein realistische Variante der zweiten Stammstrecke in Angriff nehmen. Dies wird am ehesten der S-Bahn-Südring sein.

Das von der Landeshauptstadt München vorgelegte Konzept einer Express-S-Bahn zum Flughafen ist – entgegen anderslautenden Behauptungen – unabhängig von einer zweiten Stammstrecke. Diese Expressfahrten können als Verlängerung von heute am Ostbahnhof endenden Linien gefahren werden.

### **Die Außenäste unverzüglich verbessern**

Zusätzliche Weichen und Signale machen den Betrieb der S-Bahn v.a. im Berufsverkehr zuverlässiger. Diese Maßnahmen sind in sich sinnvoll, auch wenn sich die zweite Stammstrecke jetzt verzögert.

**800.000 tägliche S-Bahnnutzer sind wichtiger als bestenfalls 18.000 Transrapidkunden. Für die Region München ist die Priorität eindeutig:**

**S-Bahn sofort ausbauen; Transrapid sofort abknipsen.**

### **Ansprechpartner für Rückfragen:**

Bund Naturschutz, Rudolf Remm, Tel. 089 / 51 56 76 61

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr, Matthias Hintzen, Tel. 089 / 300 93 98