

TRARA (02.03.2008)

1. keine 5 Minuten wert

Anmerkungen zur Werbeschrift "10 Minuten"

2. Ablehnung von Klaus Hahnzog als Verfassungsrichter

3. Anbindung der Region Hochfranken (Hof) an den Flugplatz München?

Emilia Müller bevorzugt Frankfurt

1. keine 5 Minuten wert

Anmerkungen zur Werbeschrift "10 Minuten"

In der letzten Woche wurde zumindest in der SZ eine Werbeeilage der Trara-Firma beigelegt. Sie bietet Anlaß zu vielfältigen Amerkungen. Der etwas komplizierte Teil Fahrzeiten-Angaben wird in 2 Anhängen referiert

im Einzelnen:

Energie 1. hohe Geschwindigkeiten

„10 % höhere Geschwindigkeit ergibt 30 % höheren Energieverbrauch“. Auch wenn das wieder etwas übertrieben ist, das physikalische Prinzip haben sie gut abgeschrieben, nur nicht verstanden. Sie fordern trotzdem eine energetisch unsinnige Geschwindigkeit von jetzt nur noch 350 km/h.

Energie 2. Rückspeisung

Bei Fahrzeugen, die oft bremsen und wieder starten machen Rückspeisungen sehr viel Sinn. Ideale Beispiele sind U-Bahnen und Trambahnen. Rückspeisungen haben aber auch Grenzen: Es muß zur gleichen Zeit im gleichen Abschnitt ein Verbraucher sein. Da in Deutschland diese Abschnitte relativ klein sind, wird im Durchschnitt nur max. 20 % Energie eingespart. Der Trara soll nur einmal auf seiner Fahrt bremsen. Damit ist zwangsläufig eine Rückspeisung beim Trara wenig wirkungsvoll. Sie ist zudem wegen der stoßweise auftretenden, hohen Strommengen nicht ganz einfach und macht das System nochmal teurer. U. a. deshalb war seinerzeit beim Projekt Berlin – Hamburg darauf verzichtet worden.

Wohlweislich werden keine Zahlen genannt. Die Rückspeisung wurde erst nach der Planfeststellung ins Spiel gebracht.

Produkt der Stoiber productions

Die Werbefirma, die für BMW, Trara und Siemens arbeitet, heißt netterweise „Stoiber Productions“

Transrapid „ ein Schmierstoff für die ganze Wirtschaft“

Haben die Autoren da mehr Informationen als die Staatsanwaltschaft im Siemens-Schmiergeldskandal ?

Spinoff Effekte durch Zwangsbayer?

Hier werden Hochtief und Thyssen-Krupp mal kurz eingebayert. Es ist richtig, daß in 2 Büroetagen in der Moosacherstr. Thyssen Krupp-Transrapid Personal sitzt. Inwiefern dies Hightechfirmern anzieht, bleibt das Geheimnis des Dichters.

Schlechte Zeugen.

Ein Logistikunternehmer aus Passau träumt von der Anbindung des ICE-Netzes an den Flughafen. Nur dumm, daß kein ICE aus Passau auch nur irgendwie die Nähe von München kommt.

Ein Stiftungspräsident aus Ulm möchte Wirtschafts- und Lebensräume spürbar verkürzen. Wie geht das bitte ?

zur Grafik mit den Fahrzeiten:

9 Beispiele, 8 fehlerhaft, vieles unterschlagen,

Die Grafik soll den vermeintlichen Vorzug des Traras betonen. Die Fehler sind beachtlich, mal müssten die Fahrgäste eine S-Bahn absichtlich versäumen (8 mal), mal einen Umweg fahren (2 mal) oder den langsamsten Zug wählen (4 mal). Von Rosenheim und Mühldorf sind viele Züge heute schon schneller am Flugplatz, als es der Trara je schaffen sollte.

Die Bevölkerung von Unter- und Oberfranken, der Oberpfalz und Niederbayern kommt gar nicht vor. Sie sind 40 % der bayerischen Bevölkerung.

weiteres zur Fahrzeitenkarte:

- Anhang 1

- Anhang 2

2. Ablehnung von Klaus Hahnzog als Verfassungsrichter

Klaus Hahnzog ist dem Verfassungsgerichtspräsidenten und dem Innenminister Herrmann einige Aufregung wert. Beide versuchten in persönlichen Telefonaten ihn zu einem freiwilligen Verzicht zu bewegen. Beim Nockerberg-Anstich erörterte der Gerichtspräsident den Fall mit einer Parteivorsitzenden, was normalerweise ebenfalls die Besorgnis der Befangenheit begründen würde.

Kommentar

Nachdem die Mehrheitsverhältnisse im Gericht eh 8:1 sind kann das Motiv der bemerkenswerten Telefonate nicht an der Machtfrage liegen. Es bleibt zu vermuten, daß die Juristen des Ministeriums ihrer eigener Argumentation nicht ganz trauen und keine Lust auf die Kritik des versierten Verfassungsrechtlers hatten.

3. Anbindung der Region Hochfranken(Hof) an den Flugplatz München?

Emilia Müller bevorzugt Frankfurt

Der Freistaat bezahlt 90% des wenig sinnvollen Umbaus des Flugplatzes in Hof. (Gesamtkosten 11.4 Mio) zusätzlich bezahlt Bayern 75% einer Flugverbindung von Hof nach Frankfurt, nicht nach München (!) Für 2,9 Mio Euro Gesamtkosten pendelt werktags dreimal ein Flugzeug zwischen Frankfurt und Hof. Am Werktag fliegen damit unter 50 Leute nach Frankfurt, am Wochenende durchschnittlich 16 Leute.

Kommentar

Bayern kann das Geld auf verschiedene Art und Weise verschwenden, es muß nicht immer ein Transrapid sein.

BN Arbeitskreis Verkehr der
Kreisgruppe München,
Bund Naturschutz in Bayern e.V.
Pettenkoferstr. 10a
80336 München
Tel. 089 / 51 56 76 61
Fax 089 / 51 56 76 77
email: verkehr@bn-muenchen.de

Anmerkungen zur Fahrzeiten Grafik in der Werbeschrift „10 Minuten“ 2.08

Der Versuch der Trara-Freunde die Vorteile des Magnetzugs für Bayern darzustellen ist mit etlichen Fehlern behaftet Die Darstellung orientiert sich an eiligen Geschäftsreisenden. Die Autoren wählten eher schlechte Bahnverbindungen mit möglichst langen Umsteigezeiten in München.

bei 9 Zielen sind 8 fehlerhaft

Die S1 zum Flughafen wurde gänzlich vergessen. Allein dadurch wurden die Zeiten künstlich um 10 Minuten verlängert. Vom Hauptbahnhof bieten die S8 und S1 de facto einen 10 Minutentakt zum Flughafen.

Rosenheim und Mühldorf, heute schon schneller als der Trara

Die Ziele Mühldorf und Rosenheim haben am Ostbahnhof günstige Umsteigemöglichkeiten zur S8. Diese wurden künstlich verlängert, obwohl teilweise jetzt schon bequem am selben Bahnsteig umgestiegen werden kann. Damit gibt es viele Verbindungen, die mit der unbeschleunigten S 8 heute schon schneller sind als es der Trara sein sollte.

Innsbruck um eine Stunde getrickst mit falscher Strecke

Der EC ist in 2 Std13 Min. in München mit guter Umsteigemöglichkeit am Ostbahnhof,.die Autoren scheinen nur die idyllische, aber langsame Strecke über Seefeld zu kennen.

Kempton, der Trick mit dem Umweg

Gänzlich falsch sind die Angaben zu Kempton. Es muß sich um einen Umweg über Memmingen handeln. Auch von Kempton gibt es bereits Relationen, die genauso schnell am Flughafen sind , wie es der Transrapid einst soll.

schneller in Frankfurt und Stuttgart

Von Würzburg ist man schneller in Frankfurt, von Ulm ist man schon heute mit vielen Zügen schneller am Stuttgarter Flughafen als es die Trarafreunde je für Erding erhoffen. Dies wird nach den Baumaßnahmen in Baden Württemberg noch deutlicher für alle Züge von Ulm als auch vom Memmingen

Nürnberg will nicht unbedingt nach München

Geschäftsreisende in Mittelfranken für deutsche und europäische Flüge werden im Regelfall in Nürnberg besser bedient sein.

40 % der bayerischen Bevölkerung kommen nicht vor

Vier von sieben Bezirken Bayerns fehlen vollständig: Unterfranken, Oberfranken, Oberpfalz und Niederbayern. Sie stellen 40 % der bayrischen Bevölkerung.

Die meisten Fehler wären nicht passiert, wenn man die Bahnauskunft „bahn.de“ konsultiert hätte Die Zielgruppe Geschäftsreisende könnte sich so viele Fehleinschätzungen kaum leisten.

Reisezeitvergleiche in „10 Minuten“ Nr. 1/2008: keine 11 Minuten wert

Verglichen werden reale Fahrzeiten gemäß der derzeit gültigen Fahrpläne mit hypothetischen Fahrzeiten, bei denen der jetzige Bahnfahrplan sowie ein immer zur Minute 00, 10, 20 abfahrender Transrapid unterstellt wird. Entscheidend für die Gesamtreisezeit sind also vor allem die Fahrpläne der einzelnen Strecken und die sich daraus ergebenden Umsteigezeiten. Da die wenigsten Bahnlinien einen exakten Taktfahrplan aufweisen, gibt es also günstige und ungünstige Verbindungen.

Karte und Fahrzeit-Tabellen sind recht schlampig gemacht. Die Tabellen von Ulm, Kempten und Mühldorf weisen Abfahrts- und Ankunftszeiten auf, die nicht mit der angegebenen Gesamtreisezeit zusammenpassen. Schließlich ist als Strecke nach Nürnberg die alte umwegige Trasse über Treuchtlingen rot markiert, die Existenz der Schnellfahrstrecke hat der Graphiker schlicht vergessen. Da schenkt Wiesheu Bayern extra die teuerste Bahnstrecke der Welt, und dann das...

Ulm, Memmingen

Der „10-minuten“-Fahrplan berücksichtigt nur die S8, die zu den Minuten 17, 37 und 57 am Hauptbahnhof abfährt. Er ignoriert die S1, die zu den Minuten 05, 25 und 45 abfährt und 11 Minuten vor der S8 am Flughafen ankommt. Dadurch sind die von Ulm und Memmingen angegebenen Reisezeiten um 11 Minuten zu lang.

Eine Fahrt mit ICE oder IC und S-Bahn von Ulm zum Stuttgarter Flughafen dauert bereits heute nur 1:40 bis 1:50h; von Memmingen zwischen 2:14 und 2:24h. Durch die Schnellstrecke Ulm - Stuttgart werden sich diese Fahrzeiten noch erheblich verkürzen. Damit hat der Münchner Flughafen ohnehin keine Chance, zeitlich günstiger erreichbar zu sein als der Stuttgarter.

Augsburg

Auch die Verbindung Augsburg – Flughafen München ist bereits heute mit der S1 um 8 bis 11 Minuten schneller zu schaffen, je nach dem, mit welchem Zug man anreist.

Kempten

Die von Kempten angegebene Fahrzeit von 2:44 ist nicht nachvollziehbar. Demnach müßte in Kempten ein Zug um 7:33 abfahren, den es aber nicht gibt. (Es gibt eine Abfahrt um 7:27 nach Memmingen, mit der der unter Memmingen angegebene Zug erreicht werden könnte. Die „10-minuten“-Autoren haben sich offensichtlich einen Umweg ersonnen.)

Es gibt aber auch folgende Verbindung:

Kempten	ab	6:49
München Hbf	an	8:18
München Hbf (S1)	ab	8:25
Flughafen	an	9:06
	<i>Summe</i>	<i>2:17</i>

Diese Reisezeit entspricht originellerweise exakt der von „10 Minuten“ für die Verbindung „Kempten – Flughafen mit Transrapid“ angegebenen Zeit.

Mühldorf

Die Verbindung Mühldorf – Flughafen kommt bei „10 Minuten“ auf 1:47h. Davon sind allerdings 24 Minuten Umsteigezeit am Ostbahnhof (S8: 20-Minuten-Takt). Nun sind vier Minuten Umsteigezeit am Ostbahnhof etwas knapp, wenn man gepäckbeladen oder gehbehindert ist und dabei den Bahnsteig wechseln muß (Für den dynamischen, tagesreisenden Geschäftsmann – die Zielgruppe von „pro Rapid“ ist das überhaupt kein Problem.). Nur – man muß nicht unbedingt: Die Regionalbahnen von Mühldorf können sowohl an Gleis 11 als auch an Gleis 6 halten: letzteres liegt am selben Bahnsteig wie die S-Bahnen zum Flughafen.

Die tatsächliche Fahrzeit Mühldorf-Flughafen beträgt also heute schon 1:27h und damit drei Minuten

weniger, als für den Transrapid angegeben (1:30h) – ganz ohne beschleunigte S8!
 Voraussetzung ist natürlich eine pünktliche Mühldorfer Regionalbahn. Zitat „10 Minuten“: *“Mit den schnellen und modernen Bahnverbindungen nach München fehlt heute nur noch eine schnelle und komfortable Verbindung zum Flughafen.“* Beim Bahnverkehr sieht DB Magnetbahn also keinen Handlungsbedarf, wozu auch.

Rosenheim

Auch bei der Verbindung nach Rosenheim hat sich „10 Minuten“ die ungünstigste Version ausgesucht: der langsamste Zug mit dem ungünstigsten Übergang auf die S8. Voilà:

	„10 Minuten“	Weiteres Beispiel
Rosenheim ab	9:31	10:31
München Ost an	10:09	11:02
München Ost (S8) ab	10:27	11:07
Flughafen an	10:57	11:37
<i>Summe</i>	<i>1:26</i>	<i>1:06</i>

Beide Fahrtmöglichkeiten wechseln sich stündlich ab.

Auch bei diesem Beispiel ist die heutige Reisezeit mit unbeschleunigter S8 bereits um drei Minuten kürzer als mit dem Transrapid (lt. „10 Minuten“: 1:09h). Was bei Mühldorf „kann“, ist bei Rosenheim Fakt: alle Züge von dort halten am Ostbahnhof an Gleis 6, am selben Bahnsteig wie die Flughafen-S-Bahn. Man schafft also auch kurze Umsteigezeiten bequem, selbst mit schwerem Gepäck oder Gehbehinderung.

Innsbruck

Unverständlich ist, weshalb Innsbruck (und nicht z.B. Garmisch) als potentieller Transrapid-Profiteur verkauft wird. Mit dem Euro-City und Umsteigen am Ostbahnhof schafft man die Strecke bereits heute in 2:13h; also eine Stunde schneller als laut „10 Minuten“ mit dem Transrapid. Wie unter Mühldorf und Rosenheim gezeigt, sind Verbindungen mit Umsteigen am Ostbahnhof und unbeschleunigter S8 bereits heute schneller, als sie mit Transrapid je sein könnten. Auch hier gibt es am Ostbahnhof bequemst mögliches Umsteigen am gleichen Bahnsteig.

Fazit: Grobe Unkenntnis des existierenden Bahnsystems führt zur Auswahl ungünstiger und langsamer Verbindungen. Die Reisezeiten aus Richtung Osten sind bereits heute kürzer, als sie mit dem Transrapid je sein könnten. Dasselbe gilt für Innsbruck. DB Magnetbahn hat also freundlicherweise bewiesen, daß nicht nur ganz Nordbayern, sondern auch alle Gebiete Nordöstlich und Südöstlich von München vom Transrapid nichts hat. Ebenso ist aus Kempten bereits heute eine Reisezeit zum Flughafen möglich, die lt. DB Magnetbahn erst der Transrapid bieten würde. Scheinbar hat man krampfhaft versucht, die heutigen Bahnreisezeiten möglichst ungünstig darzustellen. Was da wohl DB Regio zu sagt?