



Pressemitteilung

**Bund Naturschutz fordert „Aus“ für Transrapid
und Flughafenausbau –**

**Stoibers Sturheit würde das Klima schädigen und
den Norden Münchens zerstören**

München,
28.08.2007
PM 025/07/FA
Verkehr

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) hat die aktuelle Diskussion um den Transrapid heute scharf kommentiert: *„Dieses Prestigeprojekt ist verkehrstechnisch überflüssig, hat keine Absatzmärkte, zerstört den Norden Münchens, verbraucht mehr Energie als die Alternativen, ist nicht zu bezahlen und wird außerdem von einer Mehrheit der bayerischen Bevölkerung abgelehnt,“* fasst Richard Mergner, Landesbeauftragter des BN die Kritikpunkte zusammen. *„Wenn Ministerpräsident Edmund Stoiber den Transrapid weiter durchzuboxen versucht, beweist er nur Sturheit und würde vielleicht sich ein Denkmal hinterlassen, seinen Nachfolgern und der ganzen bayerischen Bevölkerung aber ein Milliardengrab,“* kritisiert Matthias Hintzen, Verkehrsexperte der BN-Kreisgruppe München. Der Bund Naturschutz fordert Bundeskanzlerin Angela Merkel und die Bundestagsabgeordneten auf, dem Drängen Stoibers nach mehr Geld für das Dinosaurierprojekt keinesfalls nachzugeben, sondern volkswirtschaftliche und klimapolitische Vernunft zu zeigen. Auch aus verkehrspolitischer Sicht gibt es genügend sinnvolle und nötige Projekte zur Verbesserung des Schienennetzes in bayerischen Städten und auf dem Land wie beispielsweise den Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf oder die Verbesserung der S- und Regio-Bahn-Netze in den Regionen Nürnberg, Augsburg und München. Mit innovativen und klimaschonenden Investitionen in den Schienen-Fern- und Regionalverkehr wäre der gesamten Bevölkerung in allen Regionen Bayerns gedient.

Ebenfalls scharf kritisiert hat der BN im Zusammenhang mit dem Transrapid – der ja dem Flughafen München mehr Passagiere bringen soll – den geplanten Flughafenausbau. Neben der aktuellen Planung einer 3. Bahn wurde vor kurzem ein Gutachten des Institutes der deutschen Wirtschaft (IW) Köln über die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland bekannt. Es prognostiziert bis 2025 unter anderem für den Flughafen München eine 4. Bahn (78 Mio. Passagiere/ Jahr), für Frankfurt eine 5. Bahn.

Bund Naturschutz
Fachabteilung
Pettenkoferstr. 10 a/l
80336 München

Tel.: 089/ 54 82 98 63
Fax: 089/ 54 82 98 18

fa@bund-naturschutz.de

„Diesen Wahnsinn kann sich die Gesellschaft schon allein aus Klimaschutzgründen nicht leisten,“ kritisiert Dr. Christian Magerl, Vorsitzender des BN Freising. „Für die Bevölkerung wäre dies ein Horrorszenario. Schon die aktuellen Ausbaupläne mit einer 3. Bahn sind überflüssig, nicht klima-, menschen- und naturverträglich.“ Angeblicher Bedarf und Engpässe werden v.a. durch Billigflieger, eine Vielzahl kleiner Zubringerflüge und die Zunahme des Umsteigerverkehrs hergestellt. Auf das Billigflugsegment entfallen inzwischen 42% des innerdeutschen und fast 35 % des grenzüberschreitenden Flugverkehrs. Zudem wird das Wachstum des Flugverkehrs durch Subventionen auf Kosten der Gesellschaft gefördert. Magerl vermutet auch, dass die Planung eines Satelliten an Terminal II und die Umgestaltung des Zentralbereiches bereits auf eine 4. Bahn ausgerichtet seien.

Die Studie des IW Köln fordert weiterhin eine Straffung der Genehmigungsverfahren und Beschränkung der Rechte der Bevölkerung. „Die Gutachter huldigen hier in unverantwortlicher und unkritischer Weise einer grenzenlosen Mobilität und wollen die Rechte deren, die sich verantwortungsvoll für Ruhe, Natur und Klimaschutz einsetzen, einschränken – das ist zynisch,“ so Dr. Christine Margraf, Leiterin der BN-Fachabteilung München.

„Es ist eine politische Entscheidung, ob der Flughafen München auf Kosten der Bevölkerung und Natur zur effizientesten europäischen Drehscheibe ausgebaut werden und mit dem Transrapid „anzuschweben“ sein soll – nötig und zukunftsfähig ist beides nicht.“ Der BN fordert daher die Bundesregierung und die bayerische Staatsregierung bei beiden Projekten auf, ihren Wahlauftrag, nämlich das Wohl der Bevölkerung, den Erhalt der Lebensgrundlagen und den Klimaschutz ernst zu nehmen – Transrapid zum Flughafen und 3. oder gar 4. Bahn am Flughafen München würden dem diametral widersprechen.

Der BN hat bereits angekündigt sowohl gegen den wohl in Kürze zu erwartenden Planfeststellungsbeschluss für den Transrapid als auch gegen die 3. Bahn am Münchner Flughafen zu klagen. Für den Ausbau mit der 3. Bahn wird wohl im Oktober/ November das Planfeststellungsverfahren beginnen. Für den BN wird diese Zeit zusammen mit dem Aktionsbündnis „aufgeMUCkt“, der „Schutzgemeinschaft“ der Kommunen im Flughafenumfeld und der Bevölkerung ein Schwerpunkt in der Mobilisierung des regionalen und bayernweiten Widerstandes sein. Denn eines ist für den BN klar: Wenn die 3. Bahn nicht verhindert wird, beginnt 2012 die Planung für die 4. Bahn.

Für Rückfragen:

Richard Mergner, Landesbeauftragter des BN, 0911/81878-25,
richard.mergner@bund-naturschutz.de

Dr. Christian Magerl, Vorsitzender BN Freising, 08161/66631,
Christian.Magerl@t-online.de

Matthias Hintzen, AK Verkehr des BN München, 089/51567661,
verkehr@bn-muenchen.de

Dr. Christine Margraf, Leiterin Fachabteilung des BN, 089/54829889,
christine.margraf@bund-naturschutz.de

Diese Pressemitteilung ist im Internet unter:
<http://www.bund-naturschutz.de/presse/pressemitteilungen.html> abrufbar

Anlage 1: Daten zum Transrapid

Weitere Informationen des BN zum Transrapid: www.bn-muenchen.de

a) Kosten und Finanzierung

Die Kosten von 1,85 Milliarden Euro für die 37 Kilometer lange Strecke wurden 2003 genannt –ursprünglich war von 1,6 Milliarden Euro die Rede gewesen. Pro Kilometer wäre demzufolge der Münchner Transrapid nur unwesentlich teurer, als die Transrapid-Strecke in Shanghai 2002 tatsächlich gekostet hat (1,2 Milliarden Euro für 32 Kilometer). Dabei ist in München kaum von einem chinesischen Lohnniveau auszugehen und außerdem ist die Münchner Strecke fast zu einem Drittel unterirdisch. Zusätzlich ist der Transrapid weit stärker als andere Verkehrsbauten von hochwertigen Rohstoffen abhängig, deren Preise in den letzten 5 Jahren deutlich gestiegen sind. Aus diesen Gründen sind Gesamtkosten von 2,2 Milliarden Euro auf jeden Fall realistisch und 2,5 Milliarden Euro sehr wahrscheinlich.

Preisübersicht	
genannter Preis 2001	1,65 Mrd
Erhöhung offiziell ab 2003	1,85 Mrd.
realistischer Preisrahmen	2,2 bis 2.5 Mrd

Zahler und ihre Beiträge (Stand 28.09.07)	In Mrd.
Bundesrepublik	0.55 Mrd
Bayern aus dem Restvermögen	0,46 Mrd
Bahn AG	0,18 Mrd
Summe	1,19 Mrd
Fehlender Betrag zu realistischen 2,2 Mrd	1,01 Mrd
Fehlender Betrag zu 2,2 Mrd., wenn der BUND die möglichen 925 Mio. als Hälfte von 1,85 Mrd. leisten würde.	0,61 Mrd

Bund, Freistaat und DB bringen momentan gerade knapp eine Milliarde von 2,2 Mrd. zusammen, von der EU sind nur symbolische Kleinsummen zu erwarten.

b) keine Chancen auf dem Weltmarkt

Jede Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke kann mehr als der Transrapid. Von der auch aus anderen Gründen problematischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Ingolstadt - Nürnberg profitieren sämtliche Verbindungen von München in Richtung Norden – sei es nach Berlin, Leipzig, Hamburg, Kassel oder Köln. Der Transrapid kann aufgrund seiner Technik nur Punkt-zu-Punkt-Verbindungen herstellen und ist obendrein noch teurer als Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken. Er kostet also mehr, kann dafür aber weniger. Entsprechend gering sind seine Weltmarktchancen.

Fast alle Industrie-Länder haben bereits Hochgeschwindigkeitsbahnen und brauchen keine zusätzlichen Schnellverkehrssysteme. Wegen seiner exorbitanten Kosten sind ohnehin nur kurze Prestige-Linien in Transrapid-Technologie finanziell darstellbar. Das Potential für solche Prestige- und Gaudibahnen ist jedoch sehr begrenzt. Ein echter industriepolitischer Nutzen ist deshalb nicht vorhanden. Das offiziöse industriepolitische Gutachten zum Transrapid beruhte im wesentlichen auf Angaben der Transrapid-Protagonisten und basiert auf der Annahme von dreienhalb Transrapid-Bauten im Ausland (plus Realisierung der Münchner Strecke). Obwohl bereits diese Annahmen äußerst kühn waren, wurde das Ergebnis erst durch „Verschraubung“ mit dem verkehrswirtschaftlichen Nutzen der Münchner Strecke auf 2,5 gebracht – dieses eigenartige „Verschraubungs“-Verfahren war bislang unbekannt.

c) Bessere Flughafenbindung auf der Schiene

Der Münchner Flughafen ist im nationalen und internationalen Vergleich gut per Schiene erreichbar. Die Fahrzeit ab Stadtzentrum liegt etwas über dem europäischen Durchschnitt, dafür gibt es zwei verschiedene Strecken (S1 und S8) mit entsprechend vielen Direktverbindungen. Deshalb ist der Anteil des Öffentlichen Verkehrs bei Fahrten zum Flughafen auch überdurchschnittlich hoch. Kapazitätsengpässe sind vor 2020 nicht zu erwarten, geben selbst die Transrapid-Vorhabensträger zu.

Eine Express-S-Bahn zum Flughafen wäre heute schon möglich, wenn nicht der Güterverkehr aus Richtung Österreich und Italien auf 4 Kilometer Länge im Münchner Stadtgebiet (zwischen Daglfing und Johanneskirchen) die Gleise der Flughafenlinie S8 mitbenutzen müßte. Ein viergleisiger Ausbau dieses Abschnitts ist aber unumgänglich, da der Güterverkehr per Schiene erfreulicherweise zunimmt und durch den künftigen Brenner-Basistunnel weiter gestärkt wird. Die Stadt München hat dies in ihren Expresszug Mex voll berücksichtigt.

Verkehrsminister Huber mahnte selbst am 10. Juli dieses Jahres, daß am Brenner-Basistunnel samt seiner Zulaufstrecken mit dem nötigen Elan weitergearbeitet werden müsse. Zugleich lehnt er den städtischen Vorschlag ab. Im Gegensatz zum Transrapid hat der viergleisige Ausbau Daglfing – Johanneskirchen tatsächlich eine europäische Dimension, da es sich um eine Zulaufstrecke zur Brenner-Strecke handelt.

Anlage: Die Studie des Institutes der deutschen Wirtschaft (IW) Köln, Juli 2007 (K.-H. Röhl): „Das System der deutschen Flughäfen – fit für die Zukunft ?“

Vollständige Studie download unter: www.iwkoeln.de

Sowie beim BN zusammen mit Informationen (Stellungnahmen etc.) zum geplanten Flughafenausbau München unter:

www.bund-naturschutz.de à Fakten à Verkehr à Flughafenausbau München

Auszüge:**a) Zum Flugverkehr allgemein****Projektion des künftigen Flugaufkommens**

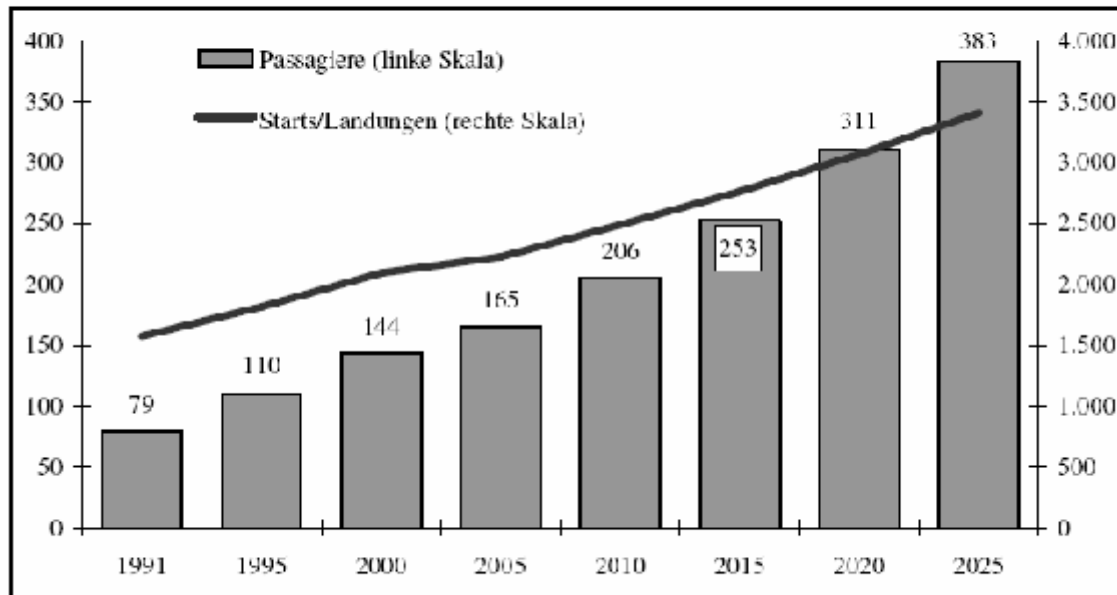
Schreibt man die weitere Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland mit den Wachstumsraten fort, die in den letzten zehn Jahren durchschnittlich erzielt wurden, so sind im Jahr 2010 bereits 210 Millionen Passagiere sowie 2,5 Millionen Starts und Landungen zu erwarten. Dabei sind die zugrunde gelegten jährlichen Wachstumsraten – 4,2 Prozent für die Fluggäste und 2,1 Prozent für die Flugzeugbewegungen – niedriger als die in den letzten vier Jahren realisierten Werte. Eine Fortsetzung des Low-Cost-Booms und ein dauerhaft höheres Wirtschaftswachstum könnten für diesen Zeitraum sogar eine schnellere Zunahme verursachen. Nach dem Jahr 2010 erscheint die Reduktion der Zuwachsraten auf das langfristige Mittel jedoch realistisch, weil im Billigflugsegment eine Marktsättigung zu erwarten ist. Da die durchschnittliche Größe des eingesetzten Fluggeräts weiter ansteigt, nimmt die Anzahl der beförderten Passagiere mit der doppelten Rate der Flugzeugbewegungen zu. Im Jahr 2025 ergibt sich ein Beförderungsvolumen von 383 Millionen Passagieren bei gut 3,4 Millionen Starts und Landungen (Abbildung 2). Dies setzt allerdings voraus, dass bis zu diesem Zeitpunkt erhebliche Kapazitätserweiterungen an den größeren deutschen Flughäfen stattgefunden haben.

Mit dem Jahr 2025 werden die fünf wichtigsten deutschen Flughäfen die Kapazitätsgrenze ihrer Bahnsysteme erreichen. Frankfurt benötigt dann eine fünfte, München eine vierte und Berlin eine dritte Bahn. In Düsseldorf wird eine „richtige“ Parallelbahn in größerem Abstand zur bestehenden Hauptlandebahn erforderlich. In Hamburg ist am bestehenden innerstädtischen Standort keine weitere Bahn möglich, hier müsste der Flughafen verlegt oder ein Entlastungsflughafen gebaut werden. Gelingt es nicht, die Planungs- und Genehmigungsverfahren wesentlich zu beschleunigen, müsste etwa im Jahr 2012 – also zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der aktuellen Erweiterungen und Neubauten in München, Frankfurt und Berlin – mit den Erweiterungsplanungen begonnen werden.

Abbildung 2

Flugverkehrsaufkommen in Deutschland bis zum Jahr 2025

Entwicklung und Projektion¹⁾ der Passagiere (in Millionen) und der Flugzeugbewegungen (Starts und Landungen in 1.000) an den deutschen Verkehrsflughäfen bis zum Jahr 2025



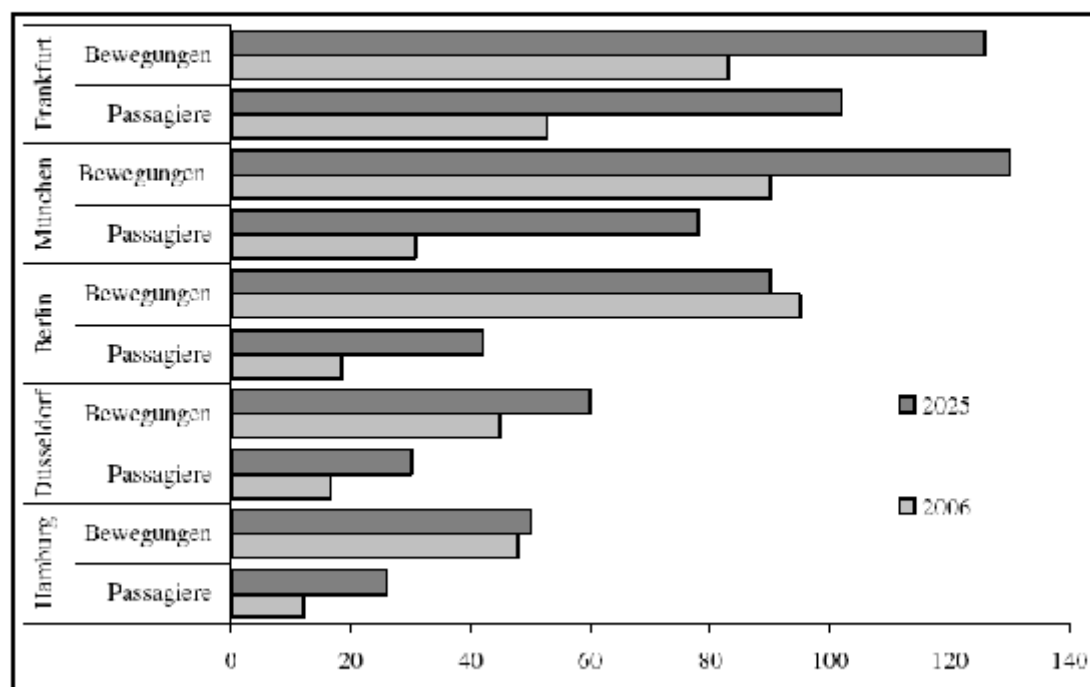
1) Entwicklung bis 2005: ADV; ab 2010: Projektion des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln.
 Quellen: ADV; Institut der deutschen Wirtschaft Köln



Abbildung 3

Entwicklung der großen Flughäfen in Deutschland

Projektion der Passagierzahlen und der Flugbewegungen an den fünf größten deutschen Flughafenstandorten bis 2025



Bewegungen: Obergrenze der koordinierten Starts und Landungen pro Stunde. Passagiere: Millionen pro Jahr.
 Quellen: ADV; Angaben der Flughäfen; Institut der deutschen Wirtschaft Köln



b) Verfahrensbeschleunigung

Die Aufnahme der Flughafenplanung in einen Bundesplan – zum Beispiel als Element der Bundesverkehrswegeplanung – macht nur Sinn, wenn dadurch bekannte Probleme wie die Kapazitätsengpässe des wichtigsten Drehkreuzes Frankfurt, die juristische Beschränkung der Flugbewegungen in Düsseldorf und die Verzögerungen beim Bau eines neuen Flughafens in Berlin und einer neuen Landebahn in München einer schnelleren Lösung zugeführt werden könnten. Die Straffung planungsrechtlicher Verfahren kann prinzipiell eher eine Beschleunigung bewirken als ein nationaler Flughafenplan oder die Aufnahme in die Bundesverkehrswegeplanung. Mit dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz hat die

b) Zum Flughafen München

München wächst derzeit überdurchschnittlich, da die Lufthansa Fernflüge von Frankfurt dorthin verlagert. Die Entscheidung zum Aufbau eines zweiten Drehkreuzes in Deutschland widersprach ökonomischen Erwägungen, wurde jedoch durch die Situation in Frankfurt notwendig. Der Münchener Flughafen wird bereits im Jahr 2009 die Kapazitätsgrenze bezüglich der Anzahl der möglichen Flugbewegungen des Zwei-Bahnen-Systems erreichen. Eine dritte Start- und Landebahn dürfte jedoch frühestens 2011 zur Verfügung stehen. Im Juli 2007 war das Planfeststellungsverfahren mit dem Ziel der Genehmigung noch nicht eröffnet. Dies ist neben den Problemen in Frankfurt, Düsseldorf und Berlin ein weiteres Beispiel dafür, wie die langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren immer stärker zum Hemmschuh für die deutsche Flughafeninfrastruktur werden.