

## Nein zum Transrapid in München vom Hauptbahnhof zum Flughafen (36,8 Km)

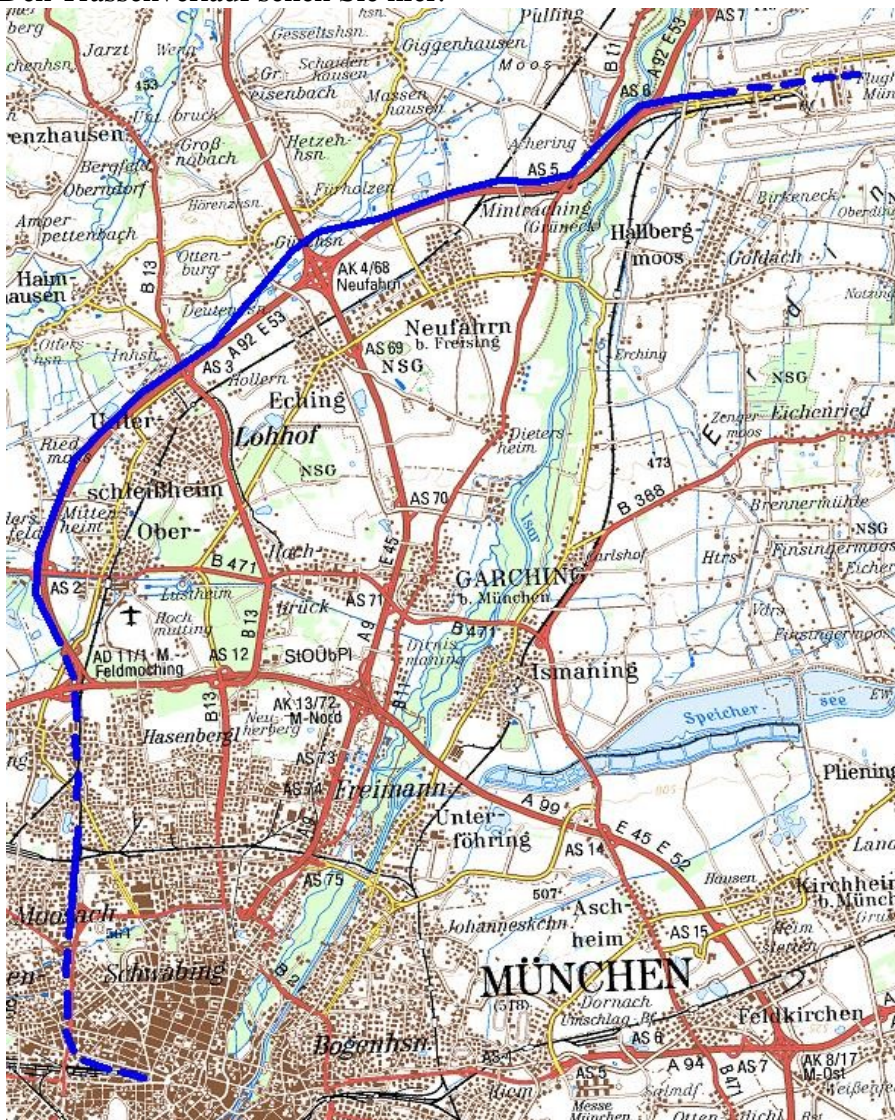
Die Planung des Transrapid in München ist in der entscheidenden Phase. Das Planfeststellungsverfahren dazu hat begonnen, hier der Ablauf:

- 30.3.2006 Überstellung der Planunterlagen (40 Ordner, 2 Zentner Gewicht) an die betroffenen Gemeinden und Träger öffentlicher Belange
- 27.4.-26.5.2006 öffentliche Auslegung der Planunterlagen in den Rathäusern
- 9.6.2006 Fristende für Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger
- ca. Oktober/November 2006 Erörterungstermin
- ca. Mitte 2007 Planfeststellungsbeschluss
- 2007 - ??? Gerichtsverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss

Planfeststellungsbehörde: Eisenbahnbundesamt

Durchführungsbehörde: Regierung von Oberbayern

Den Trassenverlauf sehen Sie hier:



## Informationen zu Ihren Möglichkeiten der Einwendung im Planfeststellungsverfahren zwischen dem 27.4. und 9.6.2006:

### Wer kann Einwendungen erheben?

Jeder betroffene Mensch, egal welcher Staatsbürgerschaft, auch Kinder.

### Wann kann man Einwendungen erheben?

Nur zwischen dem 27.4. und 9.6.2006!

### Wohin muss man Einwendungen richten?

An die Regierung von Oberbayern. Die genaue Anschrift wird rechtzeitig bekannt gegeben.

### Wie sieht eine Einwendung aus?

Es wird Sammeleinwendungen geben, also Unterschriftslisten. Diese sind wichtig, noch besser sind aber persönliche Einwendungen. Persönliche Einwendung bedeutet, Sie schreiben einen Brief an die Regierung von Oberbayern in dem Sie erklären, dass der Bau der Transrapidstrecke Sie persönlich beeinträchtigt, weil.....

### Welche Gründe kann man in einer Einwendung nennen?

Wenn Sie nahe an der Trasse wohnen nennen Sie Ihre Sorge um die Nachruhe, Lärmbelästigung, gesundheitliche Folgen, die mögliche bestehende Erkrankungen verstärken können etc. Sie brauchen keine medizinischen Beweise, nennen Sie einfach Ihre Sorgen und Befürchtungen. Wenn Sie nicht an der Trasse wohnen, führen Sie auf, dass Sie Beeinträchtigungen im öffentlichen Nahverkehr in Ihrem Ort befürchten, da Geld fehlen wird oder dass Ihr Naherholungsgebiet zerstört wird. Lesen Sie die Argumente auf den nächsten Seiten dieses Papier. Alle dies können Sie in Ihrer Einwendung anführen.

### Gibt es Mustereinwendungen?

Diese wird es in der Zeit zwischen dem 27.4. und 9.6.2006 geben.

### Kann der Transrapid überhaupt noch verhindert werden?

Ja! Dazu ist als nächster Schritt eine möglichst hohe Zahl guter Einwendungen erforderlich. Es liegt an Ihnen. Machen Sie von Ihrem Recht einer persönlichen Einwendung Gebrauch!

### Wo finde ich weitere Informationen?

Weitere Informationen erhalten Sie sobald die Einwendungsfrist begonnen hat bei allen Organisationen, die den Transrapid ablehnen, allen voran der Bund Naturschutz und die Grünen.

### Was kann ich noch tun um den Transrapid zu verhindern?

Machen Sie Druck auf die Abgeordneten von CSU und SPD aus Ihrem Stimmkreis, die Pläne zum Bau des Transrapids in München fallen zu lassen.

Melden Sie sich beim Aktionskreis contra Transrapid e.V. [www.contratransrapid.de](http://www.contratransrapid.de) Und bieten Sie Ihre Mithilfe an.

Spenden Sie an den Aktionskreis contra Transrapid e.V. [www.contratransrapid.de](http://www.contratransrapid.de) oder eine andere Organisation, die sich gegen den Bau des Transrapid engagiert.

## **Argumente gegen den Transrapid**

Die Hauptargumente gegen den Transrapid gliedern sich in vier Gruppen:

### **1. Der Transrapid ist ökologisch schädlich**

- Es werden hochwertige Naturschutzflächen beeinträchtigt. Insbesondere die Isarauen, die auf Höhe Achering gequert werden sollen, sind nach europäischem Recht geschützt (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, FFH)
- Wichtige Naherholungsgebiete werden durch den Lärm und die Landschaftsveränderung durch das Trassenbauwerk entwertet: der Unterschleißheimer See, Neufahrner Mühlseen, Isar, Olympia-Regattasee in Oberschleißheim, Dachauer Moos etc.
- An drei Stellen wird der Transrapid in enormer Tieflage gebaut: Am Hauptbahnhof, bei Feldmoching sowie am Flughafen wird er in 40 Metern Tiefe fahren. Der Tunnel muss in der Tertiärwasserschicht gebaut werden. Dies ist unser Trinkwasser und Münchner Brauwasser. Schadstoffeinträge sowie eine Vermischung der Grundwasserschichten des Tertiär und Quartär können nicht ausgeschlossen werden. Das Tertiärwasser ist aber eine endliche wertvolle Ressource!
- Der Energieverbrauch ist aufgrund der hohen gefahrenen Geschwindigkeit hoch. Der Energieaufwand erfolgt zusätzlich, da der Transrapid kein anderes Verkehrsmittel ersetzt.

### **2. Lärm und Körperschall gefährden Anwohner und Bauwerke**

- 230 Züge werden nach Inbetriebnahme pro Tag und Nacht fahren. Dies entspricht einem 10-Minutentakt in beiden Richtungen. Die Nachtruhe wird nur wenige Stunden betragen und von 10 Wartungsfahrten unterbrochen sein.
- Die Lärmberechnung erfolgt nicht nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz sondern nach einer eigenen Rechtsgrundlage nach dem Magnetschwebbahngesetz. Dieses sieht vor, nicht die maximale Lautstärke des vorbeifahrenden Zuges sondern eine Lärmmittelung zu berechnen, wodurch der Transrapid als ein „im Durchschnitt“ eher leises Fahrzeug eingestuft werden könnte.
- Personen, die in China den Transrapid nicht nur als Fahrgäste von innen sondern auch von außen, an der Trasse stehend besucht haben, berichten, dass der Lärm lauter als eine 6-spurige Autobahn ist. Außerdem sei das Geräusch sehr unangenehm empfunden wurden, da es sich sehr plötzlich entwickle. Quelle: Dr. Christian Magerl, MdL.
- An Gebäude entlang der Trasse sind Bauschäden durch die Erschütterungen zu erwarten. Die Erschütterungen werden vermutlich auch in den Gebäuden für die Bewohner spürbar sein. Mitnichten bedeutet das „Schweben“ des Transrapids ein erschütterungsfreies Fahren. Im Gegenteil. Das Magnetfeld und der ungefederte Fahrweg übertragen vermutlich enorme Stöße direkt und ungebrochen in das Erdreich in die Umgebung, vorbei an allen Lärmschutzwänden.
- Lärmschutzfenster, die vielen Anwohnern vermutlich angeboten werden, nützen nichts bzw. nur kurzfristig. Erfahrungen aus dem Umfeld des Flughafens München zeigen, dass Lärmschutzfenster im Laufe der Zeit ihre Dichtigkeit verlieren und danach kein Ersatz geleistet wird. Außerdem ist es nicht wünschenswert, sich nur noch bei geschlossenen Fenstern in der Wohnung aufhalten zu können.

### **3. Der Transrapid ist verkehrspolitisch überflüssig und schädlich**

- Nach den überzogenen Erwartungen der Betreiber soll der Transrapid täglich 17.000 Fahrgäste befördern, das sind im Jahr 6 Millionen oder im Schnitt 74 Fahrgäste pro Zug. Die S-Bahn befördert täglich (!) 730.000 Personen. Der Transrapid dient einer kleinen Minderheit der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel.
- Die Kapazitäten der S-Bahn als Flughafenzubringer sind bei weitem nicht ausgeschöpft. Es bestehen riesiger Überkapazitäten, insbesondere seit dem Bau des zweiten Gleises auf der S8-Strecke und nach einer lange zugesicherten Verlängerung der Erdinger S-Bahnlinie zum Flughafen.
- Die S-Bahn wird jährlich vermutlich 3-4 Millionen Fahrgäste verlieren, was Einnahmehausfälle beim für alle Bewohner des Großraums Münchens wichtigsten Verkehrsmittels bedeuten wird.
- Die Verkürzung der Reisezeit von 40 auf 10 Minuten, von der Ministerpräsident Stoiber unbeholfen stammelt ([O-Ton hier](#)), reduziert sich auf einen verschwindend geringen Zeitvorteil, wenn man die Gesamtreisezeit eines Reisenden betrachtet:
  1. Eine kostengünstige Express-Sbahn auf bestehenden Trassen (!), die ohne oder mit wenigen Halten durchfahren würde, würde den theoretischen Fahrzeitgewinn des Transrapids auf 10-15 Minuten schrumpfen lassen.
  2. die Tieflage an Hauptbahnhof und Flughafen erfordert lange und beschwerliche Umstiegswege und damit Zeitverluste von über 5 Minuten.
  3. Die aus Sicherheitsgründen erforderlichen Personen- und Gepäckkontrollen kosten weitere Minuten Reisezeit.
  4. Fahrgäste, die nicht im Hauptbahnhof wohnen oder diesen als Reiseziel ansteuern, müssen vor oder nach der Transrapidfahrt andere Verkehrsmittel, v.a. die S-Bahn benutzen und verlieren gegenüber einer reinen S-Bahnfahrt weitere Minuten. Unter dem Strich bewältigen die Reisenden im Schnitt mit dem Transrapid ihre Fahrt von der Haustüre bis zum Flughafenterminal nicht schneller als mit einer Express-S-Bahn!
- Der Fahrpreis wird mit 5 Euro über dem S-Bahn-Tarif, also rund 15 Euro erwartet. Es ist davon auszugehen, dass zu erwartende Defizite des Projekts teilweise auf die Fahrpreise umgelegt werden, so dass der Preis nach einer Einführungszeit deutlich ansteigt. Nur Gutverdienende, Geschäftsleute etc. werden sich die Fahrt leisten wollen.
- In Shanghai scheint es erhebliche technische Probleme beim Betrieb zu geben. Die tägliche Betriebszeit war lange sehr kurz und konnte erst kürzlich ausgeweitet werden. Informationen sind aufgrund der einheitlichen Informationspolitik der chinesischen Diktatur und der deutschen Konzerne kaum erhältlich.
- Die extreme Tieflage der 3 Tunnels (unter dem Hauptbahnhof, unter Feldmoching und unter dem Flughafen) bringt erhebliche kostspielige Schwierigkeiten bzgl. Brandschutz und Notfallrettung mit sich.

#### **4. Der Transrapid schädigt alle Nutzer von Bussen & Bahnen und alle Steuerzahler**

- Die letzte Kostenschätzung 2004 vom damaligen Bundesverkehrsminister Stolpe ergab 1.850.000.000,00 Euro, also 1,85 Milliarden. Zurückliegende Preissteigerungen eingerechnet bewegen sich die Kosten aktuell auf 2 Mrd. Euro. Natürlich sind die bei öffentlichen Großbauten üblichen Kostenexplosionen nicht eingerechnet. Die ICE-Neubautrasse München Nürnberg hat sich von 1,35 auf unglaubliche 3,7 Milliarden Euro verteuert. Das Transrapid-Projekt birgt viele technische Unwägbarkeiten, da hier planerisches und ingenieurtechnisches Neuland betreten wird. Enorme Kostensteigerungen können nicht ausgeschlossen werden.
- Es gibt kein Finanzierungskonzept. Ein vom früheren bayerischen Verkehrsminister Wiesheu vorgelegtes Papier barg riesige Lücken. Die Industrie beteiligt sich nur unwesentlich. Fast die gesamte Investition zahlt der Steuerzahler.

- Unterhaltskosten, Abschreibung und Zinskosten werden nicht in die Finanzierung des laufenden Betriebs eingerechnet. Stattdessen erträumen Wiesheu und andere Politiker von CSU und SPD dicke Gewinne. Die Herkunft der Gewinne ist nicht ersichtlich, im Gegenteil: Sollten tatsächlich die zu hoch prognostizierten 6 Millionen Fahrgäste jährlich den Transrapid benutzen, ergeben sich Einnahmen von  $6.000.000 \times 15 \text{ Euro} = 90 \text{ Millionen Euro}$ . Alleine an Bauunterhalt und Wartung ist nach den in der Industrie üblichen Berechnungsmethoden von 40-50 Millionen Euro auszugehen. Dazu kommen Personalkosten, Energiekosten u.v.a. Dazu müsste eine Abschreibung der Anlage einkalkuliert werden, denn nach ein bis zwei Dutzend Jahren wird das 30 Kilometer lange Brückenbauwerk wie jede andere Brücke auch grundlegend saniert werden müssen, wozu es Rücklagen braucht. Schreibt man 2 Milliarden noch ohne Zinskosten auf 20 Jahre ab, ergibt dies jährliche Abschreibungen von 100 Millionen Euro. Dieses Prestigeprojekt ist betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich absurd!
- Angesichts eines drohenden Defizitverfahrens der EU gegen die Bundesrepublik ist eine derartige Verschwendung von Steuergeldern unverantwortlich.
- Die erforderlichen Finanzmittel des Staates werden von anderen Projekten des öffentlichen Nahverkehrs abgezogen werden. Das Geld wird beim überfälligen Ausbau der S-Bahnen in München, aber auch in Augsburg und Nürnberg fehlen, genauso wie bei der Bestellung von Busleistungen durch die Kommunen. Der Transrapid schädigt folglich alle Nutzer von Bussen und Bahnen in ganz Bayern.

17.03.2006, Dipl.-Ing. (FH) Markus Büchler

-----  
 Regionalbüro Dr. Toni Hofreiter, MdB  
 Bündnis90 / DIE GRÜNEN  
 Sendlinger Straße 47  
 80331 München

Dorft für Transrapid zuständig:

Dipl.-Ing. (FH) Markus Büchler  
 wissenschaftlicher Mitarbeiter  
 Freisinger Str. 7  
 85764 Oberschleißheim  
 T: 089 / 31 59 72 15  
 F: 089 / 31 59 45 61  
 buechler@toni-hofreiter.de



Foto: Monika Straub