

Freie Wähler München e.V.

Veranstaltung „Transrapid oder Express-S-Bahn?“

10 Argumente gegen den Transrapid

(Zusammengestellt vom Bund Naturschutz, Kreisgruppe München; abrufbar im Internet unter www.transrapid-muenchen.net)

1. Wirtschaftlichkeit: Der Transrapid ist ein Milliardengrab!

Der Betrieb einer Transrapidstrecke in München - vom Hauptbahnhof zum Flughafen - wäre auf Jahrzehnte hinaus völlig unwirtschaftlich. Nach letzten Schätzungen betragen die Baukosten schon heute über 2 Milliarden Euro. Selbst bei den viel zu euphorisch prognostizierten Fahrgastschätzungen der Betreibergesellschaft (rund 6 Mio. Fahrgäste pro Jahr) erwirtschaftet der Transrapid noch nicht einmal seine laufenden Kosten.

Unterhaltskosten, Abschreibung und Zinskosten werden von den Betreibern derzeit nicht einmal in die Finanzierung des laufenden Betriebskosten eingerechnet. Außerdem sind Kostenschätzungen für Infrastrukturmaßnahmen wie Straßen-, Bach- und Brückenverlegungen, Untertunnelungen, Lärmschutzmaßnahmen etc. nicht oder viel zu niedrig angesetzt. Es ist deshalb nicht mit Betriebsgewinnen, sondern mit Verlusten zu rechnen. Diese jährlichen Verluste müssen vom Staat Bayern und damit von der bayerischen Bevölkerung getragen werden. Die Industrie beteiligt sich nur unwesentlich an den Finanzierungskosten.

Das Projekt schädigt jeden Steuerzahler, ist ein besonders schwerer Fall der Verschwendung von Steuergeldern und eigentlich schon jetzt ein Thema für den Bundesrechnungshof. Gerade in Zeiten rigoroser Sparmaßnahmen z.B. im Bereich von Bildung und Gesundheit ist der Transrapid nicht zu verantworten. Bis heute existiert kein schlüssiges Finanzierungskonzept, obwohl ein solches spätestens Ende 2003 vorliegen sollte.

2. Zukunftstechnologie? Der Transrapid ist nicht neu!

Die Magnetschwebbahn ist keine neue Technik. Das Patent wurde in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts entwickelt. Seit den 70er Jahren wurde immer wieder versucht, sie weiter zu entwickeln und zum Einsatz zu bringen. Es gab bereits Teststrecken. Alle Vorhaben wurden jedoch wieder aufgegeben, weil die Magnetschwebbahntechnik nicht wirtschaftlich zu betreiben, mit den bestehenden Rad-Schiene Systemen nicht kompatibel, zu kompliziert und nicht so robust wie konventionelle Verkehrsmitteltechnik ist. Mehrere Projekte in Deutschland wie z.B. Hamburg - Berlin, Metrorapid in Nordrhein-Westfalen sind letztendlich aus Kostengründen wieder fallen gelassen worden.

3. Verkehrspolitik: Optimierung S-Bahnen bzw. Express-S-Bahn statt Transrapid!

Der Transrapid ist überflüssig, unsinnig und zu teuer. Der Transrapid ist nicht kompatibel mit anderen Verkehrssystemen und benötigt eine eigene Trasse, was zu einem hohen

Flächenverbrauch führt. Es ist sinnvoller das bestehende Verkehrssystem zu optimieren, statt ein neues aufzubauen, gerade bei knappen Haushaltsmitteln.

Nach den überzogenen Erwartungen der Betreiber soll der Transrapid täglich 17.000 Fahrgäste befördern, das sind im Jahr ca. 6 Millionen oder im Schnitt 74 Fahrgäste pro Zug. Die S-Bahn befördert täglich ca. 730.000 Personen.

Die Kapazitäten der S-Bahn als Flughafenzubringer sind bei weitem nicht ausgeschöpft. Es bestehen riesige Überkapazitäten, insbesondere seit dem Bau des zweiten Gleises auf der S8-Strecke und nach einer lange zugesicherten Verlängerung der Erdinger S-Bahnlinie zum Flughafen. Der Vorteil des Transrapid, seine hohe Geschwindigkeit, kann innerstädtisch nicht ausgeschöpft werden. Außerhalb Münchens ist die verbleibende Strecke zu kurz. Als Punkt-zu-Punkt-Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Flughafen würde der Transrapid nur wenigen Reisenden eine wirkliche Verkürzung der Reisezeit bringen. Die reine Fahrzeit des Transrapid zum Flughafen von zehn Minuten täuscht dabei über die tatsächlichen Reisezeiten hinweg. Das dauert in vielen Stadtteilen Münchens genau so lang, wie die Fahrt mit der S-Bahn zum Flughafen. Wer mit dem Transrapid reisen will, muss immer erst zum Hauptbahnhof. Für die Anreise mit dem Auto beispielsweise stehen dort aber nur ganz wenige Parkplätze zur Verfügung.

Die von der Stadt München vorgeschlagene Express-S-Bahn MAEX kostet lediglich ein Drittel, kann mehr Fahrgäste an mehreren Haltestellen aufnehmen, ist mit anderen Linien des öffentlichen Nahverkehrs vernetzt und bringt die meisten Fahrgäste mindestens ebenso schnell zum Flughafen wie der Transrapid.

Die Express-S-Bahn Maex würde mit zwei Drittel weniger Kosten z.B. durch eine eingepflanzte Untertunnelung vorhandene Umweltprobleme beseitigen, während der Transrapid im Nordwesten von München und im weiteren Verlauf der Trasse Umweltprobleme schafft, wo bisher keine bestehen. Kommt der Transrapid, sind nicht mehr ausreichend Mittel für wichtige Projekte im Münchner Nahverkehr vorhanden.

Deshalb: Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und/oder MAEX statt Transrapid!. Wäre der Transrapid wirklich erfolgreich, würde er Fahrgäste von anderen öffentlichen Verkehrsmitteln abziehen. Dadurch entstehen zwangsläufig höhere Verluste für die Münchner Verkehrsbetriebe. Diese wiederum müssten aber alle Nutzer des Nahverkehrs tragen.

4. Lärmbilanz negativ: Der Transrapid gefährdet die Gesundheit

Erschütterungen und Lärm im Umfeld der Trasse werden zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen bei Anwohnern sowie zu einer erheblichen Minderung der Wohnqualität und der Immobilienwerte führen.

Besucher an der Trasse in Shanghai - so auch OB Ude - berichten, dass der Transrapid so laut wie Tiefflieger ist. Die Trasse führt teilweise durch dicht besiedelte Gebiete mit nur geringem Lärmschutz. Viele Haushalte liegen weniger als 100 Meter von der geplanten Transrapid-Trasse entfernt und sind somit extrem vom Lärm und Erschütterungen betroffen - und das Tag und Nacht insgesamt 230 Mal. In der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr werden die Anwohner 38 Mal aus dem Schlag gerissen.

Die von den Betreibern publizierten Lärmwerte täuschen über die wahre Lautstärke hinweg, da sie Mittelwerte sind. Diese bisher gesetzlich vorgeschriebenen Mittelwerte spiegeln jedoch in keinsten Weise die empfundene Realität wider. Die von Häusern und Schallschutzwänden ausgehende Geräuschreflexionen wurden bisher bei den Berechnungen nicht berücksichtigt. Ein Knall bleibt ein Knall, auch wenn er durchschnittlich nur alle fünf Minuten auftritt!

Laut Magnetschwebbahn-Lärmschutzverordnung wird dem Transrapid bei der Lärmbewertung ein Schienenbonus eingeräumt. Das Umweltbundesamt hat in einer Studie ermittelt, dass der Lärm des Transrapid subjektiv lauter und unangenehmer empfunden wird als ein konventioneller Zug. Nach den Testergebnissen müsste der Schienenbonus jedoch nicht erst ab 300 km/h sondern auch bei 250 km/h wegfallen. Dies würde beim Bau zu weiteren, aufwändigen Schallschutzmaßnahmen führen.

Der Transrapid ist nicht nur laut, er schwebt auch keinesfalls erschütterungsfrei dahin. Mit Erschütterungen muss bis zu einem Abstand von 100 Metern zur Trasse gerechnet werden. Auf Hochhäuser (z.B. Olympia-Pressestadt, Siedlung am Lerchenauer See) und Holzdecken (z.B. in der Borstei) wirken sich dauerhafte Erschütterungen aber besonders gravierend aus. Auch Häuser, die

oberhalb der geplanten Tunnel liegen, sind teilweise gefährdet. Dies wird in den Planungen nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt.

„Die Technik ist begeisternd vor allem für den, der im Transrapid sitzt; aber schrecklich für den, der am Rande wohnt“ (OB Ude beim Stadtgespräch am 4. 4.06 bei TV München über seinen Besuch an der Strecke in Shanghai)

5. Umweltbilanz negativ: Der Transrapid zerstört Natur und Erholungsgebiete

Durch die geplante Trassenführung würden Naherholungsgebiete wie der z.B. Unterschleißheimer See, die Neufahrner Mühlseen oder der Olympia-Regattasee in Oberschleißheim teilweise massiv geschädigt.

Insbesondere die durch europäisches Recht geschützten Isarauen würden bei Achering irreparabel geschädigt. Damit verstößt die Planung gegen die Richtlinien für Flora-Fauna-Habitate.

Durch den Tunnelbau für den Transrapid ist damit zu rechnen, dass das Münchner Grundwasser in den tiefen Tertiärschichten (das Münchner Brauwasser) und die in Feldmoching liegenden Grundwasserquellen (das Trinkwasser für Schleißheim) verunreinigt werden.

Der Transrapid durchquert entlang der gesamten Trasse außerdem mehrere Vogelschutzgebiete mit streng geschützten Vogelarten. In der Umweltverträglichkeitsstudie wird eingeräumt, dass damit zu rechnen ist, dass der schnelle und erst spät akustisch wahrnehmbare Transrapid viele Vögel im Flug töten wird.

Die geplante Trasse verschandelt Landschaft und Natur zudem durch Betonstelzen, Trafostationen, Schaltstellen und bis zu 22 m hohen Funkmasten sowie durch Einzäunungen. Elektrogeräte wie z.B. Herzschrittmacher, Handys, PCs, Fernseher reagieren entlang der Strecke empfindlich auf Magnet- und Spannungsfelder insbesondere beim Ein- und Ausschalten von Stromkreisen.

6. Energiebilanz negativ: Der Transrapid ist ein Stromfresser

Der Transrapid verbraucht dreimal so viel Energie wie ein ICE und insgesamt soviel wie etwa 60.000 Haushalte. Bei steigenden Energiepreisen ist er damit nicht nur ein ökologisch schädlicher Stromfresser, sondern im Betrieb auch ein Geldvernichter. Im Gegensatz zur Eisenbahn erhält der Transrapid kein eigenes Stromnetz, sondern wird an das Münchner Netz angeschlossen. Bei großem Energieverbrauch und hohen Spitzen, die er während des Anfahrens benötigt, könnte die gesamte Münchner Stromversorgung beeinträchtigt werden. In Zeiten steigender Energiepreise ist es nicht zu verantworten, ein Verkehrsmittel mit überdimensionalem Energieverbrauch zu fördern.

7. Industriepolitik: Deutschland braucht keine zusätzliche Referenzstrecke

Es existieren bereits zwei Strecken mit fast identischer Länge: in Shanghai und im Emsland. Interessierte internationale Investoren können dort die Technologie besichtigen.

Die Strecke München zum Flughafen wäre als Referenzstrecke auch nicht geeignet, da der Transrapid wegen der Streckenführung (Infrastruktur, Untertunnelung und Lärm) seine eigentliche Stärke (Hochgeschwindigkeit von mehr als 400 km/h) gar nicht erreichen kann. Selbst für die Strecke München Hbf zum Flughafen geplante Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h fährt er gerade mal ca. zwei Minuten.

8. Wirtschaftspolitik: Der Transrapid schafft in Deutschland kaum Arbeitsplätze

Der Bau der Transrapid-Trasse muß europaweit ausgeschrieben werden. Wie bei Großprojekten üblich, z.B. auch beim Bau der Allianz Arena, werden dabei vor allem Arbeiter aus

Niedriglohnländern eingesetzt. Für den Betrieb des Transrapid selbst würden dauerhaft viel zu wenige Arbeitsplätze geschaffen, um sie derart mit Steuergeldern zu subventionieren. Potentielle Anwender der Magnetschwebbahntechnik in den USA haben bereits 1991 durch den Kongreß beschlossen, dass die USA keine Anlagen aus dem Ausland kaufen werde, sondern eigene Entwicklungen realisieren würde, weil große Investitionen natürlich Arbeitsplätze im eigenen Land sichern sollen. Das gleiche signalisiert China (so OB Ude im Stadtgespräch bei TV München am 4. April 2006).

9. Exportpolitik: Der Transrapid würde zum Ladenhüter

Da der Transrapid inkompatibel mit anderen Verkehrssystemen ist und eine eigene Trasse benötigt, kann er nur in den Ländern zum Einsatz kommen, die verkehrsmäßig noch nicht erschlossen und dünn besiedelt sind. Dies träfe praktisch nur bei den armen Ländern zu. Diese jedoch können sich einen Transrapid nicht leisten, da er überdurchschnittlich teuer in der Herstellung und im Betrieb ist.

Darüber hinaus ist der Transrapid aufgrund seiner Schwebetechnik für Gütertransporte nicht geeignet. Der Transrapid als deutsche „Hochtechnologie“ ist ein Ladenhüter und kein Exportschlager. Ein internationaler Markt für die Technik ist derzeit nicht auszumachen: Außer der Strecke in China (Shanghai: Pudong International Airport zur Long Yang Road Station) wurden bisher keine der vielen, vom Transrapid-Konsortium teilweise seit Jahren angekündigten Projekte realisiert. Weder in den USA und Großbritannien noch in Europa oder der Golfregion. Trotzdem vermelden die Betreiber nahezu jeden Monat angebliche weitere Interessenten, von denen man in der Folge nie wieder etwas Konkretes hört.

Selbst China hat sich im März 2006 dafür entschieden, bei der geplanten Langstreckenverbindung zwischen Peking und Shanghai auf die Rad-Schiene-Technologie zu setzen. Die Strecke in Shanghai ist kein Vorzeigeprojekt, das große Folgeaufträge hatte, sondern man muss feststellen, dass der Transrapid meistens ziemlich leer fährt und unwirtschaftlich ist, da noch nicht einmal die Kosten eingefahren werden.

Auch die Europäische Union kommt als Markt kaum in Frage. Aus einer schriftlichen Stellungnahme der EU-Kommission von Anfang 2006 geht hervor, dass der Transrapid in den Planungen zur europäischen Verkehrspolitik keine Rolle spielt.

10. Sonstiges

Wertminderung des eigenen Grundstücks, Beeinträchtigung der Lebensqualität von mehreren Stadtvierteln und Dorfgemeinschaften.

Es ist festzustellen, dass Grundstücke, die in Trassennähe liegen, vermehrt zum Verkauf angeboten werden.

Offensichtlich lassen sich diese entweder nicht mehr verkaufen oder zu einem Kaufpreis, der nicht mehr für eine vergleichbare Ersatzimmobilie ausreicht.

Unzureichender Schutz vor Terroranschlägen - Gefährdung der Bevölkerung

Unzureichendes Rettungskonzept (zu schmale Rettungswege, keine direkte Zugangsmöglichkeit)