



Dr. Axel Berg

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellv. energiepolitischer Sprecher der SPD-Fraktion

Dr. Axel Berg MdB · Belgradstr. 15a · 80796 München

An die
Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße 39

80538 München

Privatadresse

Hedwig-Dransfeld-Allee 12
80637 München

Postadresse

Belgradstr. 15a
80796 München
Tel.: (089) 39 41 80
Fax: (089) 33 02 99 06
e-mail: axel.berg@wk.bundestag.de

München, den 01.06.2006

Einwendungen

Planfeststellung nach § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 1 Magnetschwebbahnplanungsgesetz (MBPIG) für die Magnetschwebbahn München Hauptbahnhof – Flughafen München

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau einer Magnetschwebbahn (Transrapid) von München Hauptbahnhof zum Flughafen München folgende Einwendungen:

1. Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

Die Finanzierung des Transrapids ist höchst problematisch. Zurzeit klafft eine Finanzierungslücke in Höhe von ca. 1,4 Milliarden Euro. Bis heute ist es der Bayerischen Staatsregierung nicht gelungen, ein schlüssiges Finanzierungskonzept vorzulegen. Der Bundesrechnungshof hat bei der Prüfung der Machbarkeitsstudie erhebliche methodische Mängel festgestellt mit dem Ergebnis, dass damit das Projekt nicht realisierungswürdig ist. Zu befürchten ist ferner, dass auch für den späteren laufenden Betrieb öffentliche Gelder zugeschossen werden müssen, weil der Transrapid keine Überschüsse, sondern im Gegenteil ständige Verluste erwirtschaften wird. Die Bayerische Staatsregierung ist aber nach Art. 7 BayHO (ebenso wie der Bund nach § 7 BHO) an die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gebunden. Gerade in Zeiten knapper öffentlicher Kassen ist es nicht hinnehmbar, dass Milliarden an Steuergeldern für das Prestige-Objekt einiger weniger ausgegeben werden.

2. Transrapid als Fernbahnanbindung des Münchner Flughafens überflüssig

Bei den Passagieren des Flughafens München handelt es sich zu rund ein Drittel um reine Umsteiger zwischen zwei Flugzeugen (Transfer-Passagiere). Das prognostizierte Wachstum des Fluggastaufkommens beschränkt sich weitgehend auf die Zunahme des Transfer-Verkehrs, während der Originär-Verkehr kaum noch wachsen wird. Für rund zwei Drittel der

Originär-Passagiere ist die Anreise bis bzw. die Weiterfahrt ab München Hauptbahnhof mit Fern- oder Regionalzügen und somit auch die Benutzung des Transrapids zwischen Flughafen und Hauptbahnhof alles andere als optimal, da der Beginn oder Zielpunkt ihrer Reise im Münchner Stadtgebiet, im Münchner Umland, in Niederbayern, Oberpfalz, Tirol oder Salzburg liegt und somit die Fahrt über den Münchner Hauptbahnhof in den meisten Fällen ein unnötiger und zeitraubender Umweg wäre. Als Ersatz für die angeblich fehlende Fernbahn-Anbindung des Münchner Flughafens ist der Transrapid daher nicht erforderlich.

3. Industriepolitischer Nutzen äußerst zweifelhaft

Der häufig propagierte „industriepolitische Nutzen“ einer Transrapid-Strecke in München ist äußerst zweifelhaft. Der Transrapid ist keine neue Technik, sondern stammt aus den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Sie hat sich in allen Realisierungsversuchen nicht durchsetzen können, weil sie zu teuer und mit den bestehenden Rad-Schiene-Systemen nicht kompatibel ist. Die USA hatten bereits Anfang der 90er Jahre Pläne, die Transrapidtechnik bei den deutschen Herstellern einzukaufen, ad acta gelegt. Trotzdem wird die Öffentlichkeit hierzulande mit Argumenten wie „Arbeitsplatzmaschine“ und „Demonstration von Technologiefähigkeit“ getäuscht. Darüber hinaus wurde der Transrapid für Langstrecken entwickelt. Die Strecke vom Hauptbahnhof zum Flughafen ist daher völlig ungeeignet. Eine solch kurze „Referenzstrecke“ existiert außerdem bereits in China.

4. Fahrgastsicherheit im Katastrophenfall

Auf allen geplanten Tunnelabschnitten der Transrapid-Trasse bestehen erhebliche Defizite bezüglich der Fahrgastsicherheit im Katastrophenfall. Insbesondere sind keine luftdichten Schutzräume oder Rettungstollen in unmittelbarer Nähe der Tunnelstrecken und -bahnhöfe vorgesehen, sondern nur Fluchttreppen mit großem Höhenunterschied bis hinauf zur Erdoberfläche.

5. Lärm und Erschütterungen

Laut Planungsunterlagen soll der Transrapid incl. Test- und Wartungsfahrten bis zu 246 Mal pro Tag und Nacht verkehren. Tausende von Anwohnern werden sowohl durch Lärm als auch durch Erschütterungen in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Bei hohen Geschwindigkeiten ist der Transrapid so laut wie ein Tiefflieger. Dieser schockartige Lärm tritt im Rhythmus von fünf Minuten während der Hauptbetriebszeit bzw. zehn Minuten in der Nebenbetriebszeit auf. Weitere Lärmbelastigungen treten durch Wartungsfahrzeuge während der so genannten Ruhezeiten auf. Der bisher in den Planungsunterlagen enthaltene Schallpegel-Mittelwert ist rechtlich fragwürdig, da dieser auf Grund der besagten Ruhezeiten auf einen scheinbar niedrigeren Wert herunter gerechnet ist und in keiner Weise die Realität widerspiegelt. Vielmehr sollte, analog zum Nachtfluglärm, die Zahl der Lärmereignisse berücksichtigt werden, die zu Ein- und Durchschlafstörungen führen. Die Erschütterungen können zu Schäden an Gebäuden führen. Die Immobilienwerte entlang der Trasse werden erheblich gemindert.

6. Energieverbrauch

Der Transrapid verbraucht etwa viermal so viel Energie wie eine S-Bahn auf gleicher Trasse und befördert weitaus weniger Passagiere. Bei weltweit steigenden Energiepreisen,

insbesondere im Strombereich, werden damit die Betriebskosten ein unkalkulierbares „Zuschussgrab“ für die Bürgerinnen und Bürger.

7. Naturschutz und Erholungswert

Der Transrapid greift in unzulässigem Maße in die Natur ein. Er zerschneidet Grünzüge und Kleingartenanlagen, also Flächen, die überwiegend als Naherholungsgebiete dienen. Insbesondere die durch europäisches Recht geschützten Isarauen würden irreparabel geschädigt. Damit verstößt die Planung gegen die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie. Durch die stete Lärmbelästigung wird der Erholungswert auch für eine Vielzahl von nicht im Umfeld der Transrapid-Trasse wohnenden Menschen und auch für mich nachhaltig verringert.

8. Grundwasser

Erhebliche Teile der Strecke verlaufen unterirdisch (Nymphenburger Str. / Unterquerung der U1 sowie bei Feldmoching / Unterquerung der U2 jeweils 40 Meter unter der Erdoberfläche). Hier wird in das für die Trinkwassergewinnung bedeutsame Tertiärgrundwasser eingegriffen.

9. Alternative

Die verkehrstechnisch sinnvollere und mit ca. einem Drittel der Kosten erheblich preiswertere Alternative zum Transrapid wäre eine Express-S-Bahn, die den geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel nutzt. Diese würde eine umsteigefreie Fahrt nicht nur ab dem Münchner Hauptbahnhof wie beim Transrapid, sondern auch ab den S-Bahn-Stationen Pasing, Laim und Marienplatz ermöglichen. Außerdem lägen die Fahrtzeiten mit Ausnahme der Relation Hauptbahnhof – Flughafen deutlich unter den Umsteige-Fahrtzeiten per Transrapid. Daneben böte die Express-S-Bahn eine ausreichende Beförderungskapazität pro Zug auch zu den absoluten Verkehrsspitzen, da die Zuglänge nicht auf rund 80 Meter wie beim Transrapid begrenzt ist, sondern durchaus 200 Meter (S-Bahn-Langzug) betragen kann. Des Weiteren wären die Fahrpreise akzeptabel, da wegen des relativ geringen Energieaufwandes pro beförderter Person – im Gegensatz zum Transrapid – die Kosten der Fahrenergie weiterhin niedriger wären.

Ich bitte um Zusendung des Planfeststellungsbeschlusses.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Axel Berg MdB