

Absender:  
.....  
.....  
.....

München, den .....

An die  
Regierung von Oberbayern  
Maximilianstr. 39  
80538 München

## **Einwendungen**

### **Planfeststellung nach §§ 1 Abs. 1 und 2 Abs. 1 MBPlG für die Magnetschwebebahn München Hauptbahnhof – Flughafen München II (Transrapid).**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit erhebe ich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau einer Magnetschwebebahn (Transrapid) von München Hauptbahnhof zum Flughafen München II folgende Einwendungen gegen das Vorhaben:

Der geplante Bau des Transrapid bedeutet für uns eine Zerstörung unserer bisherigen Lebens- und Wohnwelt, eine unzulässige Beeinträchtigung von Gesundheit und Lebensqualität sowie eine Verletzung unserer Eigentumsrechte. Dies ergibt sich aus Folgendem:

1) **Gemeinwohl und Planrechtfertigung**

Die Flughafenanbindung durch das zusätzliche Verkehrsmittel Transrapid verändert die Lebensbedingungen von Tausenden Bewohnern der Stadt München und Umlandgemeinden sowie deren Umwelt auf Dauer negativ. Für eine Magnetschwebebahn besteht kein Bedarf. Der Flughafen ist bereits jetzt im Vergleich mit anderen Flughäfen sehr gut angebunden. Eine zusätzliche „Express-S-Bahn“ auf bestehenden Strecken ist mit geringerem Kostenaufwand realisierbar und bringt mehr Nutzen für die angestrebte Verlagerung des Individualverkehrs (Auto) auf öffentliche Verkehrsmittel sowie für die Bewohner der Region. Deren Interessenlage muss Vorrang vor dem (fraglichen) Zeitgewinn für die Fahrt zwischen Hauptbahnhof und Flughafen für Wenige haben. Das Projekt ist eine mit der Zielrichtung des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes nicht vereinbare Fehlplanung.

2) **Lärm**

Der Transrapid, der 246mal Tag und Nacht verkehren soll, beeinträchtigt in hohem Maße meine Lebensqualität durch die ebenerdige Trassenführung (2 m hoher Fahr-

weg). Zu den bereits vorhandenen Lärmbelastungen aus dem Straßenverkehr kommen neue, massive Lärmemissionen und, damit verbunden, Schallreflexionen durch den Transrapid hinzu, der mit 250 km/h an Wohnhäusern, Krankenhäusern, Altenheimen, Kinderspielflächen und auch bei mir vorbeirast. Dieser schockartige Lärm tritt im Rhythmus von 5 Minuten während der Hauptbetriebszeit bzw. von 10 Minuten in der Nebenbetriebszeit auf. Weitere Lärmbelastungen treten durch Wartungsfahrzeuge während der so genannten „Ruhezeiten“ auf. Der bisher in den Planungsunterlagen enthaltene Schallpegel-Mittelwert ist rechtlich fragwürdig, da dieser aufgrund der so genannten „Ruhezeiten“ auf einen scheinbar niedrigen Wert heruntergerechnet 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. Nach einer Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes führt bereits ein Schallpegel von 55 Dezibel zu deutlich erhöhten zusätzlichen Gesundheitsrisiken. Neuere Untersuchungen der Berliner Charité haben ergeben, dass Lärm für Männer das Infarktrisiko um fast das Doppelte und für Frauen sogar um das Dreifache erhöht. Das Risiko, einen Infarkt zu erleiden, steigt demnach bereits bei erstaunlich geringen Dauer-Geräuschpegeln. Zudem sind nach Ergebnissen einer weiteren UBA-Studie die Geräusche des Transrapid nicht mit denen der Eisenbahn gleichzusetzen, sondern werden als sehr unangenehm, abstoßend und lauter erlebt. Eine Anwendung des Schienenbonus ist laut Umweltbundesamt daher abzulehnen.

3) **Erschütterungen**

Der Transrapid ist nicht nur laut, er schwebt auch keinesfalls erschütterungsfrei. Mit wahrnehmbaren Erschütterungen muss bis zu einem Abstand von 100 Metern zur Trassenmitte gerechnet werden. An meinem Wohnort wirken sich dauerhafte Erschütterungen besonders gravierend aus.

4) **Elektromagnetische Unverträglichkeit**

Die auftretenden elektromagnetischen Felder (durch Transrapid, Funkantennen, Transformatoren) sind in ihrer Verträglichkeit auf den Menschen (z. B. Personen mit Herzschrittmacher), die Umwelt und auf bestehende technische Einrichtungen noch nicht hinreichend untersucht. Es gibt Untersuchungen, die es nahe legen, aus Vorsorgegründen auf den Transrapid schon wegen der Strahlenwirkung zu verzichten.

5) **Feinstaub**

Die vorbeirasenden Züge werden durch aufgewirbelten Feinstaub entlang von Straßen und sonstigen belasteten Gebieten die Belastung der Bewohner und auch meine Belastung mit krebserregenden Stoffen erheblich erhöhen. Zusätzlich ist während der Bauzeit und insbesondere der Aufschüttung bzw. dem Abtransport des Tunnelausbaus mit großen Staubbelastungen zu rechnen.

6) **Wohnqualität und Wertminderung**

Der Transrapid führt zwangsläufig zu einer Minderung der Wohnqualität und damit sinkt auch der Wert der im unmittelbaren Trassenbereich liegenden Immobilien. Dies kommt einem enteignenden Eingriff gleich.

7) **Natur 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-(FFH-) 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. Es sind auch unzulässige Eingriffe in den Wasserhaushalt zu erwarten.

8) **Energieverbrauch**

Der Transrapid verbraucht 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 den Bürger.

9) **Finanzierung und Wirtschaftlichkeit**

In Anbetracht der Haushaltslage von Bund und Land ist es unverantwortlich, Steuergelder in Höhe von mindestens zwei Milliarden Euro, also mehr Geld als bisher insgesamt Münchner S-Bahnnetz gesteckt wurde, für den Transrapid auszugeben. Diese Mittel fehlen dann für einen vernünftigen öffentlichen Personennahverkehr in ganz Bayern. Bis heute ist es der Bayerischen Staatsregierung nicht gelungen, ein schlüssiges Finanzierungskonzept für den Transrapid auf die Beine zu stellen. Der Bundesrechnungshof hat bei Prüfung der Machbarkeitsstudie erhebliche methodische Mängel festgestellt mit dem Ergebnis, dass damit das Projekt nicht realisierungswürdig ist! Dieses vernichtende Urteil wurde bis heute nicht widerlegt! 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. Ferner handelt es sich beim Bundeszuschuss nicht um ein „Geldgeschenk“, sondern um ein zinsloses Darlehen, dessen Rückzahlung der Transrapid erwirtschaften müsste. Anstatt der laufenden Tilgung an den Bund ist bei seriöser betriebswirtschaftlicher Kalkulation jedoch mit laufenden Defiziten zu rechnen, so dass unklar bleibt, wann und wie die Tilgung erfolgen soll.

10) **Arbeitsplätze**

Der Bau der Transrapid-Trasse wird in den lärmbelasteten Bereichen Arbeitsplätze gefährden. Selbständige wie Rechtsanwälte, Steuerberater und Finanzdienstleister weichen mit ihrem Büro in lärmärmere Gebiete aus. Für den Betrieb des Transrapid selbst würden dauerhaft viel zu wenige Arbeitsplätze geschaffen, um sie derart mit Steuergeldern zu subventionieren.

**Durch die extreme Lärmbelastung tags und nachts, die Erschütterungen und die Körperschallbelastung, die Belastung durch aufgewirbelte (krebserregende) Feinstäube während der Bauzeit und des späteren Betriebs sowie durch elektromagnetische Wellen werde ich an meiner Gesundheit Schaden nehmen.**

**Ganz persönlich habe ich weitere schwerwiegende individuelle Bedenken gegen das Projekt [ankreuzen, evtl. unzutreffendes streichen]:**

- Ich bin gesundheitlich einschlägig vorbelastet und daher besonders gefährdet.  
[z. B. hoher Blutdruck, Herzinfarkt, Herzschrittmacher, Krebs oder genetische Veranlagung]
  
- Ich bin
  - Eigentümer     Miteigentümer     Nießbrauchsberechtigter
  - Erbbauberechtigter     Miterbe

von einem durch das Vorhaben betroffenen Wohn-Grundstück/Wohneigentum in .....

- Ich habe ein weiteres betroffenes Grundstück in .....  
Die/das Grundstück(e) wäre(n) nach einer Inbetriebnahme des Transrapid kaum mehr sinnvoll nutzbar, weil .....

- Ich übe meinen Beruf im Haus Nr. .... in der ..... Straße in ..... aus, also an einem Ort, der nach Inbetriebnahme des Transrapid so verlärmert sein wird, dass ein konzentriertes Arbeiten unmöglich sein wird.

- Ich wohne im Haus Nr. .... in der ..... Straße in ..... zur Miete und muss nach Inbetriebnahme des Transrapid wegen der zu erwartenden Immissionen voraussichtlich wegziehen.

.....  
Datum/Unterschrift