



# Pressemitteilung

Nürnberg, 19. April 2007  
PM 051-07/LFGS  
Verkehr

**Erörterung der Einwendungen des Bund Naturschutz gegen die Transrapidplanung in München belegt:**

## **Transrapid schadet dem öffentlichen Verkehr in Bayern und wäre finanzielles Harakiri**

Die im Namen von 33.000 Einwendern abgegebene Stellungnahme des Bundes Naturschutz im Planfeststellungsverfahren zur Transrapidplanung wurde am vergangenen Mittwoch in Unterschleißheim erörtert. Während der geringe Nutzen für den Verkehr von der als Antragsteller weitgehend bestätigt wurde, weigerten sie sich, die Hauptprobleme Finanzierung und mangelnde Marktchancen als Referenzanlage ernsthaft zu erörtern. „Es ist erschütternd, mit welchen windigen Begründungen ein Milliardenprojekt rechtlich durchgesetzt werden soll, dessen Nutzen nicht belegt und dessen Finanzierung in den Sternen steht“, resümiert der Bund Naturschutz Landesbeauftragte Richard Mergner den Erörterungstag. Der Transrapid würde dem gesamten öffentlichen Verkehr in Bayern massiv schaden und den dringenden Ausbau des vorhandenen Schienennetzes torpedieren. „Die Belästigungen des Transrapid für die betroffenen Anwohner, die Wertminderung an ihren Grundstücken und die Schäden für die Natur sind nicht hinnehmbar“, so Dr. Christian Magerl, Artenschutzexperte und Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Freising. Der Bund Naturschutz fordert vom Eisenbahnbundesamt einen negativen Planfeststellungsbeschluss und bereitet sich notfalls auch auf den Klageweg vor.

Im Einzelnen wurden bei der Erörterung folgende Aspekte behandelt:

### **In den nächsten 20 Jahren braucht niemand den Transrapid**

Auch die Experten der DB Magnetbahn GmbH mussten zugeben:

Mit dem Transrapid würde es nur einen kleinen Entlastungseffekt für die Straßen zum Flughafen geben. Kapazitätsengpässe wird es angesichts zweier noch lange nicht ausgelasteten S-Bahn nicht geben. Frühestens in 20 Jahren könnte selbst nach Planermeinung ein zusätzlicher Bedarf für deutlich mehr öffentliche Verkehrsangebote zum Flugplatz entstehen.

### **Der Transrapid würde sanierungsbedürftig sein, bevor ihn jemand braucht.**

Gleichzeitig geht die Bahn AG optimistisch von einer 20-jährigen Lebenszeit der Anlage aus. Dann fällt pikanterweise die Anlage an die öffentliche Hand zurück.

Landesfach-  
geschäftsstelle  
Bauernfeindstr. 23  
90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0  
Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de

### **Angst vor Alternativen**

Wenn man eine schnellere Erreichbarkeit des Flugplatzes für ein unbedingt vordringliches Ziel der Verkehrspolitik in der Region München definiert, gibt es eine Reihe von kostengünstigeren Varianten über eine bauliche Verbesserung der beiden S-Bahn-Äste (S1 oder S8). Sowohl die Stadt München wie die Gemeinden der Nordallianz haben dazu fundierte Vorschläge gemacht. Die DB Magnetbahn GmbH war nicht in der Lage oder nicht willens diese Überlegungen in einen fundierten Vergleich mit aufzunehmen

### **Der Transrapid ist eine unverkäufliche Dinosauriertechnologie**

Ein wesentliches Motiv des Münchner Projektes ist die vermeintliche Referenzanlage für die beiden Firmen Thyssen-Krupp und Siemens. Die DB Magnetbahn GmbH war nicht in der Lage, ausreichende mögliche Kundenzahlen zu benennen oder die Studie des BN zu den nicht vorhandenen Marktchancen zu widerlegen. Damit würde die öffentliche Hand nur eine sündteure Einzelanlage subventionieren.

### **Planung ohne seriöse Finanzierung**

Unverändert fehlt über eine Milliarde Euro für das Projekt. Die Baukosten werden durch notwendige Sicherheitsvorkehrungen und Materialpreissteigerungen einiger strategischer Rohstoffe auf jeden Fall die Zwei-Milliarden-Marke übersteigen. Das Weiterlaufen dieser Papierkorbplanung verschlingt in unverantwortlicher Weise andernorts dringend gebrauchte Finanzmittel.

### **Augsburg, das erste Opfer der Transrapidplanung**

Verkehrsminister Huber eröffnete am 11.4. einen Vorgeschmack auf die Kollateralschäden der Transrapidplanung. Nach seiner Meinung bekommt der drittgrößte Ballungsraum seine S-Bahn in wesentlichen Teilen um Jahre später oder in "unbestimmter Zeit". Damit bestätigen sich die Befürchtungen des BN zu den Schadenswirkungen der Planung für das bayerische Bahnsystem.

### **Nichtausgleichbare und unnötige Eingriffe in die Natur**

Die Beeinträchtigung des FFH-Gebiet Isarauen kann auch durch kosmetische Garnierungen der DB Magnetbahn GmbH und ihrer Auftragsplaner in seiner Schadenswirkung nicht gemildert werden. Damit würden wertvolle Gebiete vollkommen unnötig gravierend geschädigt und gegen bayerisches, deutsches und europäisches Naturschutzrecht verstoßen.

### **Bahnmagistrale Paris-Bratislava im Rahmen der Transeuropäische Netze (TEN) viel wichtiger als ein Transrapid**

Auch wenn einige Teilstücke der geplanten Bahnverbindung Paris-Bratislava nicht dem verkehrlichen Optimum entsprechen, so wären die knappen öffentlichen Gelder z.B. bei dem Ausbau des Bahnmagistralen Projektes Paris-Stuttgart-München-Bratislava viel besser angelegt. Der BN fordert die Verkehrspolitiker auf, zu den wirklichen Prioritäten zurückzufinden und lobt die Stadt München für ihren Einsatz für dieses Projekt und gegen den Transrapid.

Für Rückfragen:

Richard Mergner, BN-Landesbeauftragter, Verkehrspolitischer Sprecher des BUND  
Tel. 0911-81878-25, Mail: richard.mergner(a)bund-naturschutz.de

Rudi Remm, Arbeitskreis Verkehr der Kreisgruppe München  
Tel. 089 / 51 56 76 61, Mail: verkehr(a)bn-muenchen.de