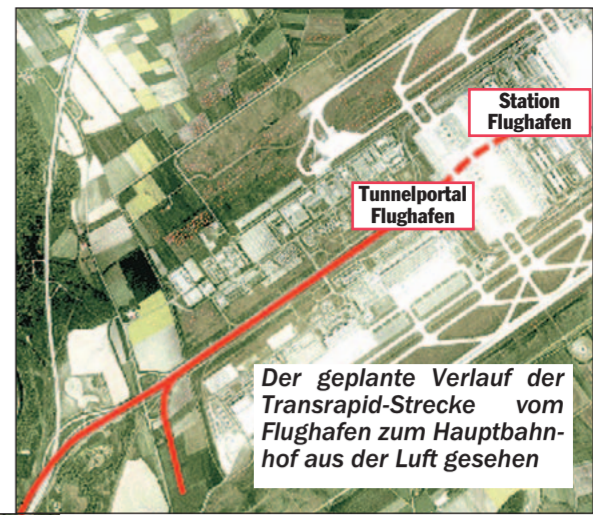




Der Transrapid

Morgen größte Bürgerversammlung der Stadtgeschichte



Der geplante Verlauf der Transrapid-Strecke vom Flughafen zum Hauptbahnhof aus der Luft gesehen

Foto: Landesamt für Vermessung/DB Magnetbahn GmbH

Bis heute ist die Transrapid-Versuchsanlage im Emsland, gebaut 1980, die einzige Strecke in Deutschland, auf der der Hochgeschwindigkeitszug tatsächlich fährt. 1996 wollte die damalige schwarz-gelbe Bundesregierung die Verbindung Berlin-Hamburg über Schwerin durchboxen. Fünf Jahre später gab's die Kehrtwende – es tauchten Zweifel an der Wirtschaftlichkeit auf.

Gleichzeitig suchte man in ganz Deutschland nach Alternativstrecken – die 34 Kilometer lange Verbindung München Hauptbahnhof-Flughafen kam ins Spiel. Fünf Trassen wurden vorgeschlagen, die Strecke Dortmund-Düsseldorf (Metrorapid) war der einzige ernsthafte Konkurrent, aber bald aus dem Rennen. Seither wird in München um das Projekt gestritten.

Rot-grüne Rathausmehrheit und die betroffenen Stadtteile sind vehement dagegen, Bundes- und Staatsregierung und die Münchner CSU dafür. Derzeit läuft das Genehmigungsverfahren. Am morgigen Freitag findet eine Bürgerversammlung für die betroffenen Stadtteile im Löwenbräukeller statt (19 Uhr). Wer über Anträge abstimmen will, muss einen Ausweis dabei haben. BW

10 Gründe dafür...

... 10 Gründe dagegen

1 Technik made in Germany für Germany: Diese ist weltberühmt für Modernität und Zuverlässigkeit. Das gilt für viele Bereiche. Umso mehr befremdet es, dass diese Technik nur im Ausland ihren Einsatz findet. Warum fährt deutsche Technik umgesetzt von renommierten Firmen wie Siemens oder Thyssen nur in Shanghai und nicht in Hamburg, Berlin oder München? Wie soll man deutsche Technik an das Ausland verkaufen, wenn man sie noch nicht einmal im eigenen Land umsetzen kann?

2 Chance für München und Umland: Der Transrapid bietet eine grandiose Chance den Münchner Flughafen an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden. Er ist wie der Flughafen eine riesige Investition für München und das Umland und schafft wie der Flughafen viele Arbeitsplätze. Auch dieser hatte viele Hürden zu nehmen und ist heute nicht mehr wegzudenken – auch für seine schärfsten Kritiker.

3 Der Transrapid als Magnet für München: Neben seiner Funktion als öffentliches Verkehrsmittel wird er eine Attraktion sein, mit der man mal gefahren sein muss.

4 Zeitgewinn: Nur ein Verkehrsmittel, das erheblich schneller ist als bisherige Systeme, bringt die entscheidende Verbes-



Michael Haberland spricht für den Freundeskreis Transrapid

serung. Die Anbindung durch den ÖPNV (S1/S8) ist ein Ärgernis: 40 Minuten, 15 bzw. 14 Stationen bis zum Hauptbahnhof, das ist eine Zumutung und ein internationaler Negativrekord. Der Transrapid hingegen fährt alle 10 Minuten in nur 10 Minuten vom Hauptbahnhof zum Flughafen! Ein Reisevorteil von 30 Minuten pro Passagier im Vergleich zur S-Bahn und bis zu 60 Minuten im Vergleich zum Auto. Bei 10 Millionen Transrapid-Passagieren jährlich sind das mindestens 5000000 Stunden: ein enormer Zeitgewinn.

5 Synergie-Effekt: Der Transrapid schließt die Mobilitätskette der Bahn, verbindet den Regional-, Nah- und Fernverkehr mit dem Flughafen. Check-in-Möglichkeit und Gepäckaufgabe bereits am Hauptbahnhof.

6 Umweltschonend: Die Magnetbahn entlastet Autobahn und Zubringerstraßen, bringt Verkehr von der

Straße auf die Bahn.

7 Kleine Flächen: Der Fahrweg hat einen deutlich geringeren Flächenbedarf als andere Systeme. Nur wo es nötig ist, wird die Fahrstrecke „aufgeständert“ werden. Biologische Lebenszusammenhänge bleiben erhalten. Im Stadtgebiet überwiegend im Tunnel, entlang der Autobahn meist ebenerdig.

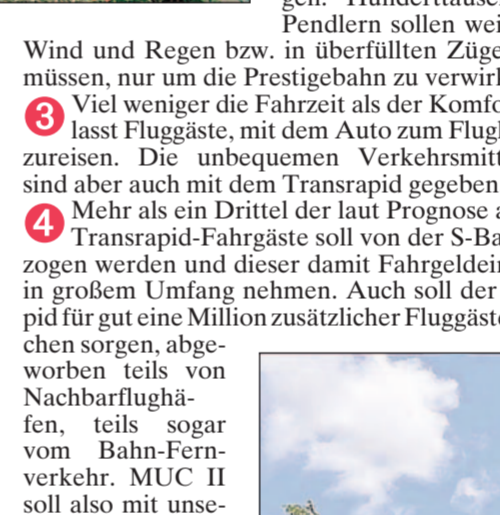
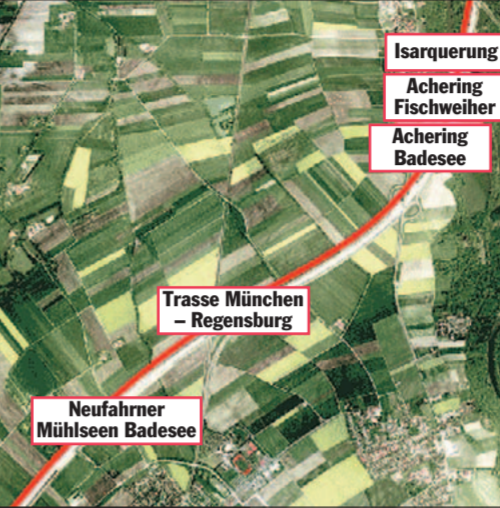
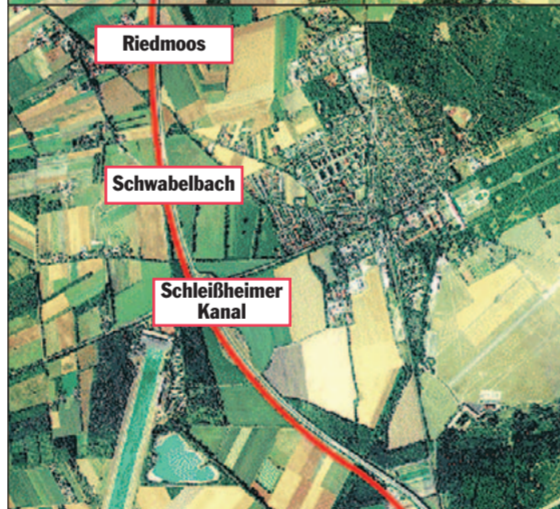
8 Sicher und leise: Die Magnetschwebebahn kann weder entgleisen noch kollidieren – aus Prinzip. Es gibt keine Roll- und Antriebsgeräusche. Bei vergleichbarer Geschwindigkeit ist der

Transrapid erheblich leiser als andere Verkehrsmittel.

9 Sauber: Im Betrieb entstehen keine Schadstoffe, weder im Fahrzeug noch an der Strecke. Davon träumten Fahrzeughersteller.

10 Verschleißarm: keine Berührung von Fahrzeug und Fahrweg, also auch keine Reibung: Nichts quietscht, schleift, ruckelt oder scheuert. Davon träumt jeder S-Bahnfahrer.

Der Münchner Transrapid ist die goldene Lösung und Anbindung für den Münchner Airport. Parteübergreifend ist man sich einig, dass der Transrapid nach München muss. Um mit den Worten unseres Alt-Bundeskanzlers (SPD) zu sprechen, der einmal auf der A9 im Stau stand: „Christian Ude, mach Dir nichts vor: Der Transrapid muss her, und wenn's die halbe Stadt kostet.“



1 Der Transrapid zum Münchner Flughafen ist finanzpolitisch unverantwortbar. In Zeiten, in denen der Staat massiv sparen muss, in denen im Sozialbereich, bei der Bildung und beim Nahverkehr gekürzt wird, sollen für das fragwürdige Projekt fast zwei Milliarden Euro an Steuergeldern ausgegeben werden.

2 Die Staatsregierung will Nahverkehrsmittel in dreistelliger Millionenhöhe für den Transrapid abgeben. Hunderttausende von Pendlern sollen weiterhin in

Wind und Regen bzw. in überfüllten Zügen stehen müssen, nur um die Prestigebahn zu verwirklichen.

3 Viel weniger die Fahrzeit als der Komfort veranlassen Fluggäste, mit dem Auto zum Flughafen anzureisen. Die unbequemen Verkehrsmittelbrüche sind aber auch mit dem Transrapid gegeben.

4 Mehr als ein Drittel der laut Prognose acht Mio. Transrapid-Fahrgäste soll von der S-Bahn abgezogen werden und dieser damit Fahrgeldeinnahmen in großem Umfang nehmen. Auch soll der Transrapid für gut eine Million zusätzlicher Fluggäste in Mün-

chen und Regensburg sorgen, abgeworben teils von Nachbarflughäfen, teils sogar vom Bahn-Fernverkehr. MUC II soll also mit unseren Steuergeldern weiter gemästet werden.

5 Hochwertige Naturräume und wichtige Naherholungsgebiete würden durch das Transrapid-Bauwerk und durch den Lärm der Magnetschwebebahn beeinträchtigt.

Der Lärm würde auch die Wohnqualität und die Immobilienwerte im Umfeld der Trasse mindern.

6 In Feldmoching und im Flughafen soll die Transrapid-Trasse in 40 Metern Tiefe liegen. Hier beginnen bereits die Grundwasserschichten des Tertiärs, Quellen unseres Trink- und Brauwassers.

7 Die Systemvorteile der Magnetschwebebahn gegenüber der Radschiene-Technik wie hohe Geschwindigkeit, große Steigungsfähigkeit und enge Kurvenradien kommen auf der Kurzstrecke in der Münchner Schotterebene eben nicht zum Tragen. Auch hat hier der Transrapid anders als auf langen Strecken einen immens hohen Energieverbrauch.

8 Beim Transrapid handelt es sich eben nicht um eine Innovation mit großen industrie- und beschäftigungspolitischen Chancen, sondern um Uralt-Technologie, die sich trotz gigantischer öffentlicher Förderung bisher



MdL Martin Runge (Grüne) ist Mitglied bei ContraTransrapid Foto: privat

nicht vermarkten ließ. Die Patente für den linearen Induktionsmotor, das Schweben mit Magnetfeldern und den geregelten Abstand zwischen Fahrzeug und Führung datieren aus den Jahren 1885, 1902 und 1934. Gut 25 Jahre schwebte die Bahn auf der Ver-



Beim Konkurrenzkampf S-Bahn-Transrapid sieht die teure Magnetschwebebahn seiner Meinung nach unterm Strich alt aus Foto: Transrapid

suchsstrecke im Emsland, gut zwei Milliarden Mark an Steuergeldern wurden investiert, ohne neben China (bei Zugabe deutscher Steuergelder in dreistelliger Millionenhöhe) einen weiteren Abnehmer zu finden.

9 Auch wenn das eine oder andere Transrapid-Projekt realisiert werden könnte, wäre die Arbeitsplatzbilanz in Relation zu den investierten Steuermilliarden bescheiden. Die beteiligte Industrie (Siemens, Thyssen-Krupp, Bögl) ist bisher nicht bereit, auch nur einen Euro zum Referenzprojekt beizusteuern, was angezeigt, wie man dort die Vermarktungschancen sieht.

10 Steuerzahler, S-Bahn-Nutzer, Fluggäste und Flughafenmitarbeiter wären mit einer Ertüchtigung der S-Bahnen zum Flughafen weit besser bedient als mit dem milliardenteuren Transrapid.

Transrapid-Projekte rund um den Erdball

Pläne in den Vereinigten Emiraten, China und Russland

In den Vereinigten Arabischen Emiraten soll eine Magnetschwebebahn gebaut werden. Die Planung dafür macht nach Siemens-Informationen Fortschritte. In den nächsten Monaten solle eine Machbarkeitsstudie klären, ob eine solche 150 Kilometer lange Strecke zwischen Katar und Bahrain realisierbar ist, teilt ein Unternehmenssprecher mit.

In Bezug auf die Gesamtgröße des Projekts sei aber auch dieses kostspielige Verfahren „nur ein kleines Pflänzchen“ auf dem langen Weg bis zur Entscheidung über den Bau der Trasse. Auch gehe es in dieser Phase noch überhaupt nicht darum, welches Unternehmen einmal

den Auftrag bekomme. Es gebe neben Siemens noch andere Anbieter.

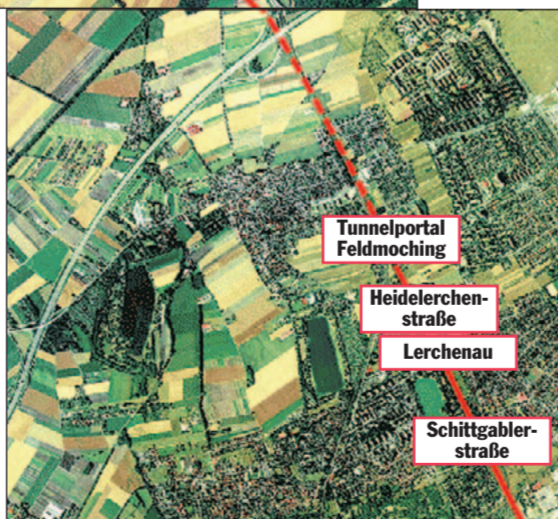
Währenddessen hat China die erste im Land entwickelte Magnetschwebebahn getestet. 425 Meter lang war die Probestrecke in Chengu/Provinz Sechuan. In China fährt seit einigen Jahren der Trans-



Ein Transrapid verlässt den Bahnhof in Shanghai Foto: dpa

rapid – von Shanghai Airport in die Innenstadt. Noch in diesem Jahr soll mit dem Bau einer Magnetschwebebahn zwischen Shanghai und Hangzhou begonnen werden. Der Hochgeschwindigkeitszug soll die Fahrzeit von zwei Stunden auf eine halbe Stunde verkürzen. Auch hier ist noch nicht raus, welche Technologie zum Einsatz kommt.

Siemens wird nach Informationen der Nürnberger Nachrichten demnächst einen Liefervertrag für mehrere Hochgeschwindigkeitszüge auf der Strecke Moskau-St. Petersburg unterzeichnen.



Pläne einsehen und Einwendungen senden

Die Planunterlagen für den Transrapid-Abschnitt Stadtgebiet liegen bis 26. Mai im Stadtmuseum aus. Eine Einsichtnahme ist von Montag bis Freitag (9 Uhr bis 18 Uhr) möglich. Einwendungen können bis 9. Juni schriftlich im Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I Stadtentwicklungsplanung, Blumenstraße 31, 80331 München, oder bei der Regierung von Oberbayern, Maximilianstraße 39, 80538 München, erhoben werden.