



Pressemitteilung

Nürnberg/München, 25. September 2006
PM 110_06_LFGS
Verkehr

Bund Naturschutz fordert eine „gründliche statt eine schnellstmögliche Untersuchung“ der Sicherheitssysteme des Transrapid und kritisiert die Luftschloss-Finanzierung

Der Bund Naturschutz trauert um die Toten und Verletzten des Unglücks auf der Transrapid-Teststrecke. Zum jetzigen Zeitpunkt sei es jedoch zu früh und unverantwortlich, wie Verkehrsminister Erwin Huber, schnelle Urteile über die Sicherheitsfragen zu fällen. „Wir fordern eine gründliche Untersuchung, die nicht unter Zeitdruck stehen darf, wie ihn Bundesminister Wolfgang Tiefensee und Huber vorgeben“, so Richard Mergner, Landesbeauftragter des Bundes Naturschutz. Gründlich und neutral sei das Gegenteil von schnellstmöglich. Schnelle Urteile seien jetzt nicht angemessen. Erst dann dürfen Schlussfolgerungen und finanzielle Konsequenzen gezogen werden. Bis zum Abschluss der Untersuchungen müsse das Planfeststellungsverfahren ausgesetzt werden.

Der Bund Naturschutz hat einen Fragenkatalog erarbeitet, der in Kürze den Parlamenten zugeleitet wird. Neben den technischen und unfallpraktischen Fragen müssen auch Fragen geklärt werden, die mit einem möglichen Sicherheitssystem für die geplante Transrapidstrecke in München zusammenhängen: Warum ist dieses System nicht im Emsland getestet worden? Wieso ist der Betreibergesellschaft der IABG, die die Emsländer Teststrecke betreibt das für die Münchner Strecke angeblich beabsichtigte System nicht bekannt? In den Planfeststellungsunterlagen wurden bislang keine Sicherheitsanalysen vorgelegt.

Luftschloss-Finanzierung und geplante Verschleuderung von Steuergeldern

Am kommenden Dienstag wollte der bayerischen Verkehrs- und Wirtschaftsminister Erwin Huber ursprünglich in einem Spitzengespräch mit Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee die Forderung nach zigmillionenfach höheren Subventionen für die geplante Transrapidstrecke zwischen München und dem Franz-Josef Strauß-Flughafen im Bundeshaushalt stellen.

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



„Die Finanzsalto von Minister Erwin Huber, um die schwarzen Löcher in der Finanzierung dieses Prestigeprojektes zu Lasten des öffentlichen Verkehrs zu stopfen werden immer abenteuerlicher, so Mergner. Der Bund Naturschutz fordert von beiden Verkehrsministern, die Transrapidplanung zu beenden und die klappen Haushaltsmittel zur dringend nötigen Verbesserung des Schienenverkehrs einzusetzen. Die Planungen und Kosten-Nutzen-Rechnungen in der von der Staatsregierung verantworteten Transrapid-Planung seien schon rein handwerklich mit riesigen Fehlern behaftet. In den Bereichen Brandschutz, Lärmschutz, Erschütterungsschutz und Betriebskonzept klaffen riesige Löcher. Angesichts von 140 Millionen Euro allein für Planungskosten zeigten sie die unüberwindbaren Schwierigkeiten, das Projekt mit inzwischen veranschlagten 2000 Millionen Euro Kosten ohne riesige Belastungen für Mensch und Natur zu realisieren.

Keine Zuschüsse aus Brüssel

Der Vizepräsident der Kommission Günther Verheugen hat inzwischen auf Anfrage dem Münchner Oberbürgermeister Christian Ude mitgeteilt, dass von der EU mit größter Sicherheit keine Geldmittel für den Transrapid zu erwarten sind. Dies würde sowohl gegen die Bestimmungen der Programme zu den transeuropäischen Netzen (TEN) als auch der Technologieförderungen verstoßen. Damit entfällt eine von Minister Huber und Ministerpräsident Edmund Stoiber immer wieder eingeforderte weitere Finanzierungsquelle.

Transrapid schadet dem öffentlichen Verkehr in Bayern

Eine Reihe von wichtigen Verbesserungen des bayerischen und internationalen Schienenverkehrs benötigt dringend Haushaltsmittel. Hierfür nur vier Beispiele:

- ◆ Die Modernisierung der Schienenstrecke München-Lindau als schnelle Verbindung in die Schweiz und als Zubringer zur neuen Alpen-Transversale (NEAT) über den Gotthart nach Italien benötigt rund 700 Millionen Euro.
- ◆ Die Kapazitätserweiterung der Strecke München Mühldorf-Salzburg würde Tausenden von täglichen Pendlern endlich ein attraktives Angebot machen und Kapazität für deutlich mehr Güterzüge nach Südosteuropa zur Entlastung der Straßen bieten. Sie wird bei Kosten von rund 700 Millionen Euro ebenfalls nur im Schneckentempo realisiert.
- ◆ Für die Erweiterung der Strecke München Kufstein in Richtung Brenner auf der überlasteten Strecke im Inntal gibt es in Bayern keine Aktivitäten im Gegensatz zu den Baumaßnahmen in Südtirol und Österreich. In eine sinnvolle 2. Stammstrecke in München, dem größten S-Bahn-Netz in Bayern müssten rund 1900 Millionen € investiert werden.

„Das Milliardengrab Transrapid würde all diese Projekte mindestens für über 10 Jahre nach hinten schieben und Bayern bei seinen europäischen Nachbarn blamieren“, so Mergner. Der Regionalverkehr in ganz Bayern wäre der Leidtragende der Planung des Transrapid-Systems, das als unwirtschaftlicher verkehrspolitischer Ladenhüter aus den 70-er Jahren weder ökonomisch noch ökologisch einen Sinn ergebe.

Für Rückfragen:

Richard Mergner, BN-Landesbeauftragter und verkehrspolitischer Sprecher des BUND,
Tel. 0911-8187825