



## **Stopp der Planungen des Transrapids**

Gemeinsame Position der

- Jugendorganisation Bund Naturschutz
- Naturfreundejugend
- Naturschutzjugend im LBV

als Antrag eingebracht auf dem 132. Hauptausschuss des Bayerischen Jugendrings und vom Hauptausschuss als Position der bayerischen Jugendarbeit verabschiedet.

Weiter siehe Rückseite.

# → **Beschluss**

**des 132. Hauptausschusses des BJR**



Körperschaft des öffentlichen Rechts

Sitzung vom  
13.-15.03.2008

## **Stopp der Planungen des Transrapids**

Der 132. Hauptausschuss des Bayerischen Jugendrings fordert die Bayerische Staatsregierung auf, die Pläne für einen Bau des Transrapids zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen Franz-Josef-Strauß nicht weiter zu verfolgen und die frei werdenden Mittel für den öffentlichen Nahverkehr in ganz Bayern zu verwenden.

Vor allem für junge Menschen und Jugendverbände wird der Transrapid Nachteile bringen:

### **1. Zu hohe Baukosten des Transrapids**

Der Transrapid kostet nach aktuellen Angaben 1,85 Mrd. Euro.

Das entspricht den Kosten für die Hälfte des kompletten Münchner U-Bahn-Netzes oder für 2/3 der Erneuerung des gesamten bayerischen Eisenbahnnetzes.

Bayern muss hiervon mindestens 490 Millionen Euro finanzieren.

Allerdings ist zu erwarten, dass der Transrapid, so wie andere Großprojekte, seine Anfangskosten nicht einhält<sup>1</sup>, zumal grundlegende Aspekte wie Tunnelführung, Wintertauglichkeit, Sicherheitskonzept und Lärmschutz noch immer nicht geklärt sind. Also muss von deutlich höheren Kosten ausgegangen werden.

Dagegen blockiert das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie seit Jahren die Planung und den Bau von Stadt-Umland-Bahnen in Städten wie Erlangen oder Augsburg, die Reaktivierung von stillgelegten Nebenstrecken durch private Anbieter und bestellt viel zu geringe Kapazitäten für den Schienennahverkehr bei der Deutschen Bahn AG.

Noch immer gibt es keinen flächendeckenden Stundentakt auf allen Strecken in Bayern in alle Richtungen zu den Hauptverkehrszeiten. In der Re-

gion Nürnberg sind immer noch viele Strecken nicht elektrifiziert und müssen mit Dieselloks bedient werden.

Man kann auch weiterführende Berechnungen anstellen:

Für 490 Millionen Euro können ca. 2500 Busse für den öffentlichen Nahverkehr angeschafft werden.

490 Millionen Euro kosten 19000 neue Studienplätze. Mit 490 Millionen Euro kann man 530 neue Lehrer/innen 25 Jahre lang finanzieren.

## **2. Zu geringer verkehrspolitischer Nutzen des Transrapids**

Zwei S-Bahnlinien verbinden den Hauptbahnhof schon mit dem Flughafen. Die prognostizierte Nutzung des Transrapids entspricht dem einer gut ausgelasteten Trambahnlinie.

Dies liegt vor allem daran, dass der Transrapid nur sehr eingeschränkt dem Nah- und Berufsverkehr dient. Er fungiert rein als Flughafenzubringer für Fernverkehrsreisende.

Kinder und Jugendliche werden in ihrer Mobilität keine Vorteile durch den Transrapid haben:

Kinder und Jugendliche in Bayern sind nicht auf eine schnelle Verbindung zwischen Flughafen und Hauptbahnhof angewiesen. Sie benötigen vielmehr eine angemessene, regelmäßige Verbindung zwischen ihren alltäglichen Lebensbezügen sowohl im städtischen sondern auch im ländlichen Umfeld.