

Der Metrorapid (MR) ist finanzierbar ?

Der MR soll rund 3,7 Mrd. Euro kosten. Selbst wenn 2,3 Mrd. Euro als Zuschuss des Bundes nach NRW kommen, bleibt eine Lücke von 1,4 Mrd. Euro. Und selbst wenn die Fahrzeugförderung vom Land in voller Höhe bezahlt würde, blieben mind. 517 Mio. Euro, die mit Fremdkapital finanziert werden müssten. Die Zinsen und Tilgungen hierfür, kann der MR aber nicht wieder einfahren.

Der Metrorapid (MR) kann wirtschaftlich betrieben werden ?

Die Modellrechnung der Deutschen Bank ging in allen Planungen von einem Zuschlag zum Normaltarif aus. Außerdem haben DB AG und NRW vereinbart, dass die Wirtschaftlichkeit des MR nicht isoliert, sondern zusammen mit Netz, Fern- und Nahverkehr betrachtet wird, so dass ein Pendler, der bisher mit der S-Bahn gefahren ist und dann auf den MR umsteigt, keine zusätzlichen Einnahmen bringt.

Der Metrorapid (MR) ist gut für die Umwelt ?

Der MR schadet der Umwelt durch ... • seinen höheren Energieverbrauch pro Fahrzeugfläche im Vergleich zur Bahn • Lärm und Erschütterungen, die den Rhein-Ruhr-Korridor zusätzlich belasten • seinen wesentlich höheren Materialverbrauch beim Bau der Trasse im Vergleich zur Schiene • Eingriffe in Natur, Landschaft und Städte • von ihm ausgelösten Zusatzverkehr • sein Versagen, Autoverkehr und Güter in relevantem Umfang auf die Schiene zu verlagern.

Der Metrorapid (MR) schafft tausende neue Arbeitsplätze ?

Laut Machbarkeitsstudie entstehen dauerhaft nur 118 Arbeitsplätze, zzgl. Wartungspersonal. Hinzu kommen selbstverständlich Beschäftigungseffekte in der Bauphase. Beschleunigt würde hingegen der Personalabbau bei der DB. Auch die bahntechnische Industrie wird Beschäftigung verlieren, wenn die Aorta der Rad-Schiene-Technik in NRW herausoperiert würde. Unter dem Strich blieben nicht mehr, sondern *weniger* Arbeitsplätze.

Der Metrorapid (MR) ist das Rückgrat des Nahverkehrs in NRW ?

Allerhöchstens 5 Hauptbahnhöfe weit kann man mit dem MR fahren, danach muss in S-Bahn, Zug, U-Bahn oder Bus umgestiegen werden – doch die werden auch in Zukunft nicht öfter fahren, da der MR die Gelder für den übrigen Nahverkehr verschlingt. Ein paar Minuten flitzen, danach wieder bummeln. Das nördliche Ruhrgebiet geht komplett leer aus, Wattenscheid auch.

Der Metrorapid (MR) ist ein Quantensprung für die Region ?

Statt Förderung bereits vorhandener und sich entwickelnder Strukturen mit innovativem Mittelstand nun die Abkehr zu einer neuen, milliarden schweren Subventionsbranche - dem MR-Projekt. Die Städte an der Trasse wären über Jahre nur mit der Umsetzung beschäftigt, inkl. Riesenbaustellen und Umlenkung enormer Gelder, Planungen und Projekte nur zur Verwirklichung des MR durch gewachsene Städte. Andere Stadtteile, andere Aufgabenbereiche müssten über Jahre noch mehr vernachlässigt, bzw. eingespart werden. Die strukturschwächeren, nördlichen Ruhrgebietsregionen würden weiter abgekoppelt.

Symbolisch dafür: die vom MR nicht angebundene Schalke-Arena, ebenso Herne, Wanne-Eickel, Bottrop, Oberhausen, Wesel, Dinslaken, Solingen, Hagen, ...

Die KEHRSEITE des Metrorapid!



Dr. Werner Reh, Tel.: 02 11/302005-5, www.bund-nrw.de



Herbert Fürmann, Tel.: 02 03/5 52 10 38,
www.contrarapid.de



MBI, Tel.: 02 08/3 89 98 10,
www.contrarapid.de



Jörg Fischer, Tel.: 01 79/4 51 05 06,
www.contrarapid.de



Guido Berg, Tel.: 02 01/27 79 64,
www.contrarapid.de



Lothar Ebbers, Tel.: 02 08/6 35 19 16, www.probahn.de



Jürgen Eichel, Tel.: 02 34/1 49 19,
www.vcd-bochum.de

Der Metrorapid ...

... ist finanzierbar ?

... kann wirtschaftlich betrieben werden ?

... ist gut für die Umwelt ?

... schafft tausende neue Arbeitsplätze ?

... ist das Rückgrat des ÖPNV in NRW ?

... ist ein Quantensprung für die Region ?

Wenden SIE das Blatt !