

Kiel, 21.02.2002

**Landtag
aktuell**

Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn

TOP 18 – Transrapidverbindung Amsterdam – Hamburg – Berlin

Klaus-Dieter Müller:

Die Transrapid-Technologie muss auch wirtschaftlich sein

Das Thema Transrapid beschäftigt uns ja nicht das erste Mal. Ich erinnere an die Diskussion vom 13. Mai 1998. Und das hat seinen guten Grund. Einerseits stimme ich Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig zu, wenn er sagt: „Die Magnetschwebetechnik ist ein Stück High-Tech made in Germany. In ähnlich fortgeschrittener Form hat diese Verkehrstechnologie noch keine Konkurrenz in der Welt. Daher ist sie hervorragend dazu geeignet, im In- und Ausland zu einem Symbol für die Leistungsfähigkeit des Industrie- und Technologiestandortes Deutschland zu werden.“

Neben der hohen Sicherheit (Kollisionen sind ausgeschlossen, Entgleisungssicherheit ist garantiert) und der Schnelligkeit des Transrapid sind auch Umweltfaktoren von positiver Bedeutung. Die von 4-5 Windkrafträdern erzeugte Energie reicht aus, einen Transrapid am Laufen zu halten. Für eine konstante Fahrt des TR 07 bei Tempo 400 benötigt er etwa 6,4 Megawatt Strom. Die magnetische Feldwirkung entspricht etwa dem natürlichen Magnetfeld der Erde - ihre Intensität ist weit geringer als bei elektrischen Bahnen oder normalen Haushaltsgeräten. So weit, so gut.

Aber die Transrapid-Technologie hat ihren Preis. In der Diskussion um die Strecke Berlin-Hamburg wurde deutlich, ich zitiere den Kollegen Karl-Martin Hentschel: „Der Transrapid hat einen technologischen Grundfehler. Der macht ihn dreimal so teuer wie

eine Bahnstrecke. Er hat nämlich den Motor nicht im Fahrzeug, sondern im Fahrweg, und damit hat er einen sehr aufwändigen Fahrweg.“

Und da sind wir wieder an dem Punkt, an dem sich bisher die Geister geschieden haben. Als die großen deutschen Baukonzerne 1996 aus dem Projekt Transrapid ausstiegen, hieß es: „Das Projekt rechnet sich privatwirtschaftlich nicht.“ Und auch die Transrapid-Projekte in Bayern und NRW stehen nach wie vor in der Kritik um ihre Wirtschaftlichkeit. Laut ARD vom 14. Februar 2002 befürchteten Mitglieder des wissenschaftlichen Beirats im Verkehrsministerium „eine milliardenschwere Verschwendung von Staatsgeldern.“ ARD zitiert die Wirtschaftswissenschaftler Aberle (Uni Gießen) und Ewers (TU Berlin).

Heute Morgen konnten wir lesen, der Rat der Stadt München habe gestern mit großer Mehrheit einen Antrag verabschiedet, wonach der Transrapid nicht in der bayerischen Landeshauptstadt gebaut werden soll. Oberbürgermeister Christian Ude begründete die Entscheidung damit, dass angesichts der geplanten Sparmaßnahmen die Finanzierung nicht gesichert sei. Nach der Androhung eines Blauen Briefes durch die EU-Kommission sei nicht mehr mit einer Unterstützung durch die öffentliche Hand zu rechnen. Im übrigen sei auch die kürzlich vorgestellte Machbarkeitsstudie von falschen Kostenschätzungen ausgegangen.

Der Transrapid kann seine Stärken (Geschwindigkeit und Komfort) möglicherweise auf kurzen Strecken nicht voll ausspielen. Es sei denn, das Passagieraufkommen ist enorm hoch, wie etwa zwischen zwei chinesischen Metropolen. Darum kann es zu anderen wirtschaftlichen Ergebnissen kommen, wenn die Strecke in Amsterdam beginnt, wenngleich Zweifel an einem ausreichenden Passagieraufkommen sicher schon heute erlaubt sind.

Verkehrsminister Bernd Rohwer hat es eben auf den Punkt gebracht: Wir teilen die Ansicht, der Transrapid ist eine interessante Technologie, aber sie muss wirtschaftlich sein, und dringend erforderliche Investitionen in unser Schienennetz dürfen durch öffentliche Investitionen in den Transrapid nicht gefährdet werden.

Meine Damen und Herren von der CDU-Fraktion, ich habe mir natürlich Gedanken gemacht, warum Sie zu diesem Thema nach mir den Kollegen Greve reden lassen. Messen Sie dem Thema Transrapid vielleicht doch mehr sprachwissenschaftliche als wirtschaftspolitische Bedeutung bei? Herr Greve, ich weiß, Transrapid ist kein deutscher Begriff. Aber wir, die wir so lange für das Große Latinum gebüffelt haben, wissen schon, was damit gemeint ist.