



Sozialdemokratische Bundestagsfraktion LANDESGRUPPE BAYERN

Landesgruppe Bayern der SPD-Bundestagsfraktion – Platz der Republik 1 – 11011 Berlin

An die Mitglieder
des Deutschen Bundestags

Landesgruppenvorstand:

Florian Pronold, MdB (Vorsitzender)

Klaus Barthel, MdB

Petra Ernstberger, MdB

Jella Teuchner, MdB

Presse:

Julian Willms

Tel.: (030) 227 - 53848

Fax: (030) 227 - 56927

Mail: willms@spdfraktion.de

Organisation:

Arno Wallner

Tel.: (030) 227 - 51731

Fax: (030) 227 - 56278

Mail: wallner@spdfraktion.de

JKH 4.762 11011 Berlin

Berlin 20.10.2006

Transrapid in München / Stellungnahme zur Einladung des Parlamentarischen Gesprächskreises

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

in Vorbereitung auf den Parlamentarischen Abend des Gesprächskreises Transrapid am 24.10.2006 und – ganz im Sinne der Einladenden – zur Versachlichung der Diskussion, erlauben wir uns, Ihnen unsere Sicht auf das geplante Transrapid-Projekt in München in Kürze darzulegen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die eingeladenen Referenten bei dem Termin am 24.10.2006 eine sehr einsichtige Sichtweise vermuten lassen.

Grundsätzlich gilt: Der Transrapid ist ein Langstreckenverkehrsmittel, welches als Alternative zum Flugzeug und nicht als Zubringer zu selbigem konzipiert wurde.

1. Verkehrspolitische Behauptung: „Der Transrapid löst ein Verkehrsproblem.“

Eines der am häufigsten verwendeten Argumente der Transrapid-Befürworter lautet: Da der Flughafen München keine Anbindung an das Fernbahnnetz der DB besitzt, aber angesichts der großen Fluggastzahlen eine solche Verbindung zwingend erforderlich ist, schafft der Transrapid diesen fehlenden Fernbahnanschluss. Richtig ist lediglich, dass die fehlende Fernbahnanbindung ein Geburtsfehler des Flughafens ist.

Dazu folgendes: Bei den Passagieren des Flughafens München handelt es sich zu rund ein Drittel um reine Umsteiger zwischen zwei Flugzeugen, so genannte „Transfer-Passagiere“. Das prognostizierte Wachstum des Fluggastaufkommens beschränkt sich aber auf die Zunahme des Transfer-Verkehrs, während der Originär-Verkehr kaum noch wachsen wird. Für rund zwei Drittel der Originär-Passagiere ist die Anreise bis München Hauptbahnhof mit Fern- oder Regionalzügen und somit auch die Benutzung des Transrapids alles andere als optimal, wenn der Beginn der Reise weiter als 10 Minuten vom Hauptbahnhof entfernt ist, also z.B. in Niederbayern, Oberpfalz, Tirol oder Salzburg liegt und somit die Fahrt über den Münchner Hauptbahnhof ein unnötiger und zeitraubender Umweg wäre. Ein Ersatz für die fehlende Fernbahn-Anbindung ist der Transrapid mitnichten. Hierfür existiert außerdem ein weitaus



kostengünstigeres Konzept einer besseren und schnelleren Anbindung des Flughafens durch eine Express-S-Bahn.

2. Industriepolitische Behauptung: „Der Transrapid hat enormes Exportpotential. Deshalb brauchen wir die Münchner Referenzstrecke.“

Der häufig propagierte „industriepolitische Nutzen“ einer Transrapid-Strecke in München ist äußerst zweifelhaft. Nicht nur alle im Inland geplanten Transrapid-Strecken, sondern auch im Ausland angedachte Verbindungen wurden aus wirtschaftlichen Erwägungen bisher verworfen.

Weiterhin ist die nicht vorhandene Bereitschaft der Industrie (Siemens und Thyssen-Krupp) in eine Münchner Referenzstrecke zu investieren, ein Indiz dafür, dass die Exportchancen nicht von einer innerdeutschen Referenzstrecke abhängen. Außerdem gibt es sie bereits in China. Die Strecke in München ist nicht nur zu kurz, wodurch der Transrapid seine Höchstgeschwindigkeit kaum ausfahren kann, sondern auch weder besonders sandig noch hat sie ein starkes Gefälle, so dass die Vorzüge der Magnetbahntechnologie nicht in Erscheinung treten können.

2 Milliarden € Investitionskosten ohne Vorlage eines schlüssigen Finanzierungs-, Sicherheits- und Betriebskonzeptes sind unverantwortlich. Profunde Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen waren bisher noch für jedes vom Bund geförderte Verkehrsprojekt Voraussetzung. Der Bundesrechnungshof kam bereits im Jahr 2002 zu dem Ergebnis, dass der Kosten-Nutzen-Quotient unter 1 liegt, das Projekt somit nicht förderfähig ist. Bis jetzt ist keine Untersuchung bekannt, die zu einem anderen Ergebnis käme. Deshalb lehnen wir das Transrapid-Projekt in München weiterhin ab.

Für Rückfragen oder weiterführende Informationen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Axel Berg, MdB
Wahlkreisabgeordneter
München-Nord



Florian Pronold, MdB
Vorsitzender der
bayerischen Landesgruppe