



Dr. Axel Berg

Mitglied des Deutschen Bundestages

Sprecher der SPD-Fraktion in der Energie-Enquête-Kommission

Wahlkreisbüro:

Karl-Theodor-Straße 68, 80803 München

Tel.: (089) 394180 Fax: (089) 33029906

e-mail: axel.berg@wk.bundestag.de

homepage: www.axel-berg.de

München, den 21. Januar 2002

Machbar aber nicht sinnvoll

Statt Milliardensubventionen für den Transrapid - Investitionen in den Nahverkehr und Anreize für Jobs.

Die Machbarkeitsstudie zum Transrapid behauptet, die Magnetschwebebahn zum Flughafen sei technisch, betrieblich und wirtschaftlich machbar. Offen bleibt, ob das Prestigeprojekt verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich überhaupt sinnvoll ist. Für Dr. Axel Berg werden die vom Bund eingeplanten 2,3 Milliarden Euro Steuergelder für den bayerischen und den nordrhein-westfälischen Transrapid, sinnvoller in Verbesserung und Verbilligung des Nahverkehrs investiert.

Axel Berg: "Wir brauchen dauerhafte Zukunftsinvestitionen. Wir brauchen Investitionen für die Schiene und Anreize für mehr Beschäftigung in München. Wir brauchen einen modernen Hauptbahnhof, wir brauchen bei der S-Bahn den 10-Minuten-Takt, wir brauchen den S-Bahn-Tunnel und den S-Bahn-Nordring. Einen Transrapid für die Schickeria brauchen wir Münchner nicht."

Die Fahrt vom Hauptbahnhof bis zum Flughafen ohne Zwischenstop ist allenfalls für die Münchner aus dem Süden und Westen attraktiv. Am allerwenigsten brauchen den Transrapid die Anwohner entlang der favorisierten Westtrasse im Münchner Norden. "Die Münchner Strecke ist zu kurz für einen Höchstgeschwindigkeitszug, der Fahrpreis ist zu teuer, der Lärmschutz zu aufwändig, der Energieverbrauch zu hoch. Als Münchner Abgeordneter freue ich mich über jede Mark, die an die Isar fließt. Als Wirtschaftspolitiker muss ich aber auch darauf achten, dass Fördergelder sinnvoll eingesetzt werden und sich auch amortisieren", so Axel Berg.

Der Betrieb sei rentabel, die Investition nicht, sagte Minister Wiesheu bei der Vorstellung der Machbarkeitsstudie am 21. Januar in Berlin. Wiesheu setzt einseitig auf Subventionen vom Bund, obwohl er selbst zugibt, dass diese sich nicht rentieren. Wenn Betriebsgewinne winken, kann und muss die Wirtschaft die Projekte auch mitfinanzieren. Konkrete Verhandlungen gibt es nach Auskunft des bayerischen Wirtschaftsministers aber noch nicht. Egal wie viele Bundesmittel nach Bayern oder Nordrhein-Westfalen fließen, die Kosten trägt die Allgemeinheit. Axel Berg: "Der kindische Wettbewerb um Subventionen muss endlich aufhören." Die Mittel sollten

zwischen München und Düsseldorf sachgerecht aufgeteilt werden, ohne Zweckbindung für den Transrapid, wohl aber für den schienengebundenen Nahverkehr.

Jährlich 7,86 Millionen Fahrgäste im Münchner Transrapid sind übertrieben vorteilhaft gerechnet. Der erwartete Anstieg der Münchner Fluggastzahlen auf 45-50 Millionen bis 2015 ist sehr hoch angesetzt. Tatsächlich rechnet sich der Transrapid zum Airport nur, wenn auch die dritte Landebahn gebaut wird, die Wiesheu angeblich gar nicht will. Selbst wenn sich das Flughafenpersonal wie in den Prognosen vorgesehen in 15 Jahren von 20.000 auf 40.000 verdoppeln sollte, wird es für die Fahrt wohl kaum die in der Machbarkeitsstudie genannten 13 Euro zahlen. In zehn Tagen benutzen schon heute mehr Münchner die S-Bahn als für den Transrapid in einem ganzen Jahr prognostiziert.

Wiesheu und Stoiber sollen den Münchnerinnen und Münchnern erklären, wer für die Verluste gerade steht, die der Transrapid der S-Bahn durch Abwerbung von Fahrgästen bescheren könnte, und warum für die dringend nötige Modernisierung der S-Bahn gerade mal 265 Mio. Euro zur Verfügung stehen, für ein Technologiespielzeug der Bayerischen Staatsregierung aber ein Vielfaches der Summe. Vielleicht macht der Transrapid als europäisches Verkehrsmittel zwischen München und Prag ja einen gewissen Sinn, für die Verbindung vom Hauptbahnhof zum Flughafen taugt er jedenfalls nicht.

Etwa 1,6 Milliarden Euro sollen die 38 Kilometer Magnetschwebbahn in München kosten. Dafür könnten wir 150 km S-Bahn bauen. So viel wurde in den letzten 30 Jahren nicht in die S-Bahn investiert, und so viel wird wohl auch in den nächsten 30 Jahren nicht zur Verfügung stehen, wenn die Mittel für die Tilgung der Transrapid-Kredite gebunden sind. Bei einer Rückzahlung in 30 Jahren wäre das für ein zinsloses Darlehen jährlich 50 Millionen Euro. Wie die Milliarden zurückzahlt werden sollen, ist dabei noch gar nicht geklärt.

Der Transrapid verkauft sich international auch ohne nationale Referenzstrecke. Axel Berg: "Wenn die Wirtschaft den Transrapid in Deutschland will, soll die Wirtschaft den Transrapid haben, nur zahlen muss sie die Zechen selbst. Clements Metrorapid und Stoibers Airportrapid sind nur konjunkturpolitische Strohfeuer. Die Milliarden fehlen uns für sinnvollere, nachhaltige Projekte." Mit den geplanten 2,3 Milliarden Euro Subventionen sichert Thyssen angeblich 10.000 Jobs. Das entspricht 230.000 Euro pro Arbeitsplatz. Mit dem selben Geld ließen sich beispielsweise 100.000 Stellen im Niedriglohnssektor schaffen.

Es darf nicht sein, dass Stoiber Milliardenkredite vom Bund verbaut und Münchens S-Bahn im Stich lässt. Die besserverdienenden Jetsetter profitieren, die S-Bahn-Nutzer leiden weiter. High-Speed für Wenige und Traffic-Jam für den Rest. Der Transrapid ist vielleicht machbar, sinnvoll ist er nicht.