

Dr. Axel Berg

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellv. energiepolitischer Sprecher der SPD-Fraktion

Wahlkreisbüro
Belgradstr. 15a, 80796 München
Tel.: (089) 394180 Fax: (089) 33029906
e-mail: axel.berg@wk.bundestag.de
homepage: www.axel-berg.de

Transrapid ist mitnichten klimafreundlich

Berlin/ München, 25. Mai 2007. In einer E-Mail an alle Mitglieder des Bundestags hat Transrapid International, die Vermarktungsgesellschaft für die Magnetschwebbahn, unter dem Titel „Der Transrapid: Gut für den Wirtschaftsstandort Deutschland – gut fürs Klima“ für Unterstützung beim Münchner Transrapid-Projekt geworben. Der Münchner Abgeordnete Dr. Axel Berg MdB nimmt dazu wie folgt Stellung:

„Mir sind jegliche Maßnahmen, die dem Klimaschutz dienen, willkommen. Aber die aufgestellte Behauptung, dass der Transrapid auf der Strecke in München klimafreundlich sei, ist falsch.

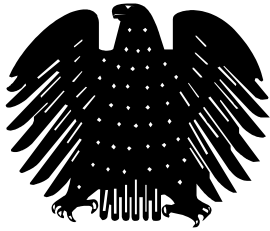
Der Transrapid ist als Langstreckenverkehrsmittel – als Alternative zum Flugzeug - konzipiert worden. Auf langen Strecken wäre er auch klimafreundlich. Problem der Münchner Strecke ist aber, dass sie mit 38,5 Kilometer zu kurz ist. Dadurch ist der Energieverbrauch des Transrapid mehr als dreimal so hoch wie der einer Express-S-Bahn. In Zahlen: Der Transrapid verbraucht auf der Münchner Strecke ca. 1400 KW/h, die herkömmliche S-Bahn ca. 580 KW/h und eine Express-S-Bahn lediglich ca. 400 KW/h.

Die angesprochene Verlagerung des Individualverkehrs von der Straße auf die Schiene ist grundsätzlich zu begrüßen. Problem des Münchner Transrapids ist nur, dass nahezu alle Berechnungen davon ausgehen, dass der Transrapid vorrangig Fahrgäste von der S-Bahn abziehen würde und nicht von der Straße. Blicke also auch hier keine besonders große Klimafreundlichkeit des Münchner Transrapid übrig.

Lösung eines Verkehrsproblems

Eines der am häufigsten – so auch hier wieder – verwendeten Argumente lautet: Da der Flughafen München keine Anbindung an das Fernbahnnetz der DB besitzt, aber angesichts der großen Fluggastzahlen

PRESSMITTEILUNG



Dr. Axel Berg

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellv. energiepolitischer Sprecher der SPD-Fraktion

Wahlkreisbüro
Belgradstr. 15a, 80796 München
Tel.: (089) 394180 Fax: (089) 33029906
e-mail: axel.berg@wk.bundestag.de
homepage: www.axel-berg.de

eine solche Verbindung zwingend erforderlich ist, schafft der Transrapid diesen fehlenden Fernbahnanschluss.

Richtig ist lediglich, dass die fehlende Fernbahnanbindung ein Geburtsfehler des Flughafens ist. Bei den Passagieren des Flughafens München handelt es sich allerdings zu rund ein Drittel um reine Umsteiger zwischen zwei Flugzeugen, so genannte „Transfer-Passagiere“. Das prognostizierte Wachstum des Fluggastaufkommens beschränkt sich 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 und die Fahrt über den Münchner Hauptbahnhof ein zeitraubender Umweg wäre. Ein Ersatz für die fehlende Fernbahn-Anbindung ist der Transrapid mitnichten. Hierfür existiert bereits ein weitaus kostengünstigeres Konzept einer besseren und schnelleren Anbindung des Flughafens durch eine Express-S-Bahn.

Exportchancen

Den behaupteten Kosten-Nutzen-Faktor von 2,5 errechnet das Konsortium für den Fall, dass mindestens 3,5 Transrapidstrecken im Ausland gebaut werden. Das ist unseriös, weil es zwar durchaus Länder wie die USA gibt, die einen Einsatz überlegen. Kaufen wird den Transrapid jedoch keiner, sondern allenfalls abkupfern. Doch auch dann bleibt er teurer als das herkömmliche Rad-Schiene-System. Wer nur eine Teilstrecke seiner Reise mit dem Transrapid zurücklegt, verliert fast immer Zeit, weil die meiste Reisezeit beim Umsteigen verloren geht. Außerdem fahren moderne Züge wie der TGV auch schon über 500 km/h. Würden die herstellenden Industrieunternehmen ernsthaft an Verkaufserfolge glauben, wären sie sicher auch zu eigenem Investment bereit. Doch soll das unternehmerische Risiko zu 100 % beim Staat bleiben.

PRESSMITTEILUNG