

Der Transrapid von Berlin nach Hamburg

## Eine unendliche Geschichte ...

**Trotz der positiven Entscheidung des Bundestages dürfte das Hin und Her um den Bau der Transrapidtrasse weitergehen.**

Von Rainer Hopf

**K**aum ein Verkehrsprojekt stieß in Deutschland auf eine so breite Ablehnungsfront wie die geplante Magnetschwebbahn Transrapid von Berlin nach Hamburg. Dies überrascht zunächst, ist der Transrapid als spurgeführtes Massenverkehrsmittel doch durchaus in der Lage, Verkehr von der Straße und vom Luftverkehr abziehen. Zu fragen ist allerdings, ob man diese Effekte nicht hätte preiswerter haben können und ob die sonstigen ökonomischen, verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Begründungen überzeugend sind. Die der Prognose der Reisenden zugrundeliegenden wirtschaftlichen und demografischen Rahmendaten müssen aus heutiger Sicht als sehr optimistisch und revisionsbedürftig eingeschätzt werden. Zudem wurde sie unter „Ideal-fall“-Annahmen vorgenommen:

- Fahrzeit 53 Minuten (kein Halt zwischen Berlin und Hamburg);
- Fahrpreis maximal 0,27 Mark/Pkm (inkl. Mehrwertsteuer);
- optimale Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsnetzen (Nah- und Fernverkehr);
- Keine konkurrierenden Verkehrssysteme mit ähnlichem Geschwindigkeitsniveau.

Keine dieser Annahmen ist aus heutiger Sicht realistisch: U.a. sind derzeit drei weitere Zwischenhalte mit entsprechenden Rückwirkungen auf die Reisezeit vorgesehen. Über die Verknüpfungen mit den anderen Verkehrsmitteln und -netzen sind derzeit vor allem aus Berliner Sicht noch keine detaillierten Planungen, sondern nur Absichtserklärungen bekannt. Da die DB AG selbst Betreiberin der Magnetbahn sein wird, ist zumindest sichergestellt, daß kein konkurrierender ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehr von ihr selbst angeboten wird. Ungewiß ist in einem liberalisierten Verkehrsmarkt jedoch, wie sich andere Bahnen, die künftig Zugang zum deutschen Bahnnetz haben, sowie private Luftverkehrsgesellschaften verhalten werden. Es ist schlichtweg unseriös, den möglichen Zugang z.B. skandinavischer Bahngesellschaften zum deutschen Bahnnetz in den Berechnungen nicht berücksichtigt zu haben.

Die immer wieder hervorgehobene ökologische Vorteilhaftigkeit des Transrapid dürfte ebenfalls nicht so evident sein, wie von den Befürwortern behauptet. Der Einzugsbereich für das Fahrgastaufkommen des Transrapid ist sehr weit gesteckt (Anreise per Zug oder Auto). Ein großer Teil der Transrapidnutzer rekrutiert sich aus an- und abfahrenden Autofahrern. Der durch An-/Abfahren und Umsteigen verursachte Energieverbrauch (einschließlich der Luftschadstoff- und Lärmemissionen) ist bei einem Öko-Systemvergleich jeweils immer hinzurechnen. Die zusätzliche Verschlechterung der Öko-Bilanz durch möglicherweise induzierten Neuverkehr wäre ebenfalls zu nennen. Zudem basieren die ökologischen Vergleichsdaten Transrapid/TCE auf den ICE-Kennwerten der ersten Generation. Der ICE 2 weist demgegenüber schon erheblich günstigere Energieverbrauchs-, Luftschadstoff- und Lärmwerte auf.

Die erwarteten regionalwirtschaftlichen Sekundäreffekte während des Baus der Referenzstrecke (neue Industrien, Beschäftigungseffekte) haben für die Zustimmung der Länder eine große Rolle gespielt. Es ist richtig, daß der Neu- und Ausbau von Verkehrswegen Arbeitsplätze schafft. Das gilt aber auch für jeden anderen Verkehrsweg. Zudem dürften die Arbeitsplatzeffekte für die betroffenen, strukturschwachen Länder erheblich geringer sein als die jetzt vom Verkehrsminister genannten 18.000. Für Wartung und Instandhaltung sind allenfalls 150 bis 200 Arbeitsplätze zu erwarten, eine Zahl, die auch beim ICE nicht geringer ausfallen dürfte.

### ► Zu hohe Exporterwartungen

Auch die industrie- und exportpolitischen Erwartungen scheinen überspannt. Bei der Abschätzung möglicher Absatzmärkte ist neben dem Nachweis seiner Funktionsfähigkeit und der Betriebssicherheit folgendes zu beachten:

- ein rentabler Betrieb muß möglich sein, d.h. die Investitionskosten auf der deutschen Referenzstrecke dürfen nicht explodieren und es muß die Chance auf ein hohes Fahrgastaufkommen bestehen;

- „potentielle“ Relationen, auf denen auch Güterverkehr stattfinden soll, fallen aus dem Segment möglicher Anwendungsstrecken;
- der Transrapid dürfte ein sehr teures Verkehrssystem werden und deshalb auch nur in reichen Ländern absetzbar sein;
- für Länder mit einem ausgebauten Hochgeschwindigkeitsnetz in traditioneller Rad-/Schiene-Technik ist der Transrapid mangels Strecken-, Fahrzeug- und Bahnhofskompatibilität ein relativ teurer Fremdkörper;
- der Transrapid wird in Ländern, die eine eigene Magnetbahntechnologie entwickeln oder in Ländern, die eine eigene „Hochgeschwindigkeits-Eisenbahn-Industrie“ aufgebaut haben, vorerst keine Absatzchancen haben.

Als Fazit ist festzuhalten, daß der Transrapid – im Geschwindigkeitsbereich bis 250 km/h – ein hervorragendes Verkehrsmittel ist, hier allerdings mit nicht überzeugenden Begründungen auf die falsche Strecke gebracht wurde. Es wäre sicherlich vorteilhafter gewesen, eine vergleichsweise kurze Referenzstrecke zu bauen, die lediglich Ergänzungsscharakter im künftigen europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz des Systems Schiene gehabt hätte. Sie wäre preiswerter geworden und hätte vermutlich auch eine kürzere Bauzeit erfordert. Die Risiken eines finanziellen „Flops“ wären überschaubarer gewesen. Zudem hätte sich der technologische Vorsprung auch eher in „Markt-(Export-)Erfolge“ umsetzen lassen.

Auch ist nicht zu erwarten, daß mit der jüngsten Verabschiedung des Magnetschwebbahnbedarfsgesetzes im Deutschen Bundestag das „Hick Hack“ um den Transrapid ausgestanden ist. Die anstehenden Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren, die zu erwartenden Klagen vieler betroffener Bürger sowie die Verknüpfungen mit den übrigen Nah- und Fernverkehrssystemen dürften die Investitionskosten (neun Milliarden Mark) deutlich nach oben drücken und die jetzigen Zeitplanungen – Inbetriebnahme 2005 – unrealistisch werden lassen. Weitere politische Auseinandersetzungen sind bei den vielen Ungeheimheiten, Inkompatibilitäten und Unabstimmtheiten geradezu programmiert.

Rainer Hopf ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, 14195 Berlin, Tel. (030) 822991-0, Fax -200

(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.