

PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

An die
Damen und Herren
der Medien

PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 23. November 2007

Medieninformation

IHK-Geschäftsführer blamiert sich; Boshaftigkeiten statt Argumente zum Transrapid

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Editorial der November-Ausgabe des IHK-Magazins „Wirtschaft“ wirkt wie eine Werbeanzeige für den Transrapid. Ohne sich mit der Abwägung von Argumenten aufzuhalten, singt der Hauptgeschäftsführer der IHK München und Oberbayern, Dr. Reinhard Dörfler, ein Loblied auf die Schwebebahn zum Flughafen. Nebenbei versucht er ein paar Schläge unter die Gürtellinie in Richtung derer, die er als „ewige Bedenkenträger“ identifiziert hat.

Die Transrapid-Befürworter sind in der Defensive. Das erklärt vielleicht den Stil des Artikels und die wenig zimperliche Wahl der Mittel. Dass Dörfler meint, tief in die Trickkiste der Scheinargumente greifen zu müssen, sollte die Zwangsgmitglieder seiner Kammer aber nachdenklich machen. Von jemandem, den die Firmen in München und Oberbayern zum IHK-Chef machen, darf man mehr erwarten. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Pro und Contra zum Transrapid sollte auch dann möglich sein, wenn man eine eindeutige Meinung hat. Stattdessen bringt Dörfler fadenscheinige Vergleiche und würdigt die Argumente der anderen Seite und die Leute, die sie vertreten, herab. Ein solches Vorgehen weist darauf hin, dass man seinen eigenen Argumenten nicht mehr traut.

Einige Argumente, mit denen sich Dörfler noch auseinandersetzen muß, sind dem beiliegenden Text zu entnehmen, der auch im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/transrapid/> verfügbar ist. Der Text aus dem IHK-Magazin steht im Internet unter http://www.muenchen.ihk.de/internet/mike/WirUeberUns/ihk_magazin/.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion:

PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Andreas Barth, stellv. Vorsitzender,
<aba@muenchen.pro-bahn.de>

Fakten zum Transrapid – Stand November 2007

Die für den Transrapid zum Münchner Flughafen genannten Kosten von 1,85 Mrd Euro sind lediglich eine von der Politik konstruierte Zahl. Schätzungen von mindestens 2,2 Mrd Euro liegen bereits heute näher an der Wahrheit. Das Finanzierungskonzept der bayerischen Staatsregierung geht von einer Kostenbeteiligung durch die EU und der Flughafengesellschaft aus; dies ist beides unrealistisch. Für den Transrapid existiert keine seriöse Finanzierung.

Die negativen Einflüsse einer Transrapidstrecke in der geplanten Form auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur sind unübersehbar. Die Bahnstrecke München - Neufahrn – Freising – Landshut ist hochbelastet und der vorhandene Ausbau ist unzureichend. Würde man zur Flughafenerschließung die Eisenbahn ausbauen, könnte man positive Synergieeffekte erreichen, indem der Ausbau so angelegt wird, dass man zwischen München-Feldmoching und Neufahrn die S-Bahn von den Regionalzügen und einem künftigen Flughafenexpress trennt. Davon profitieren dann ein Vielfaches der Leute, die von einem isolierten Transrapid als Flughafenzubringer profitieren würden. Momentan behindern sich S-Bahn und Regionalzüge gegenseitig, und es gibt gegenseitig induzierte Verspätungen in beide Richtungen.

Wird der Transrapid gebaut, besteht auf absehbare Zeit keine realistische Chance für einen Bahnausbau. Der Transrapid wird aber andererseits nicht dazu führen, dass die Zahl der notwendigen Zugleistungen auf der Strecke zurückgeht. Man wird weiterhin die S-Bahn-Linie S 1 in Neufahrn flügeln müssen, mit den bekannten Problemen und Zeitverzögerungen. Alles in allem würde durch den Transrapid ein absolut nicht wünschenswerter Zustand festgeschrieben.

Wird der Transrapid im Raum München gebaut, ist dies zunächst einmal eine komplett isolierte Lösung. Die Frage, wie wahrscheinlich es ist, dass danach an vielen Orten auf der Welt Transrapidprojekte realisiert werden, beantwortet aber die Historie dieses Verkehrssystems: die Wahrscheinlichkeit dafür ist verschwindend gering. Als Folge dieser zu erwartenden Entwicklung wird die herstellende Industrie ihre Kapazitäten nach einer gewissen Schamfrist herunterfahren. Wartung und Ersatzteile werden dann für eine einsam in der Landschaft stehende Transrapidstrecke sehr teuer werden.

Darüber hinaus fehlen einer solch isolierten Transrapidlösung wesentliche Voraussetzungen für technologischen Erneuerungszyklen. Eine Lok von heute unterscheidet sich deutlich von einer Lok, die vor 30 Jahren gebaut wurde. Erhält die Industrie aber keine anderen Transrapidaufträge, kann es die für jedes technische System notwendige Zukunftsperspektive nicht geben. Der Münchner Transrapid verharrt dann in dem einmal in Beton gegossenen Zustand.

Erschwerend kommt hinzu, dass beim Transrapid wesentliche Teile des Antriebs im Fahrweg verbaut werden. Allein dies erschwert die Weiterentwicklung der Technik maßgeblich, da die Zyklen der Fahrwegerneuerung länger dauern, als bei der Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen. Ein Projekt, das auf einer Technik beruht, die sich nicht weiterentwickeln kann, ist aber eine Totgeburt.