

■ Fernverkehr

Gigantomanie auf Stelzen Zur Kritik der Magnetbahntechnologie - Teil 2

aus SIGNAL 01/1996 (Februar 1996), Seite 10-13 (Artikel-Nr: 10003358)

Winfried Wolf

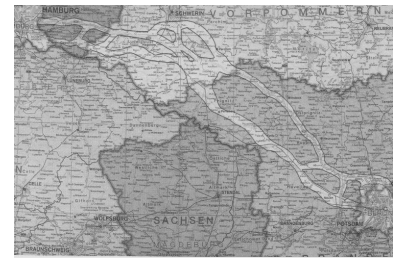
Die nun beschlossene Verbindung Hamburg-Berlin ist nicht die erste Wahl einer Referenzstrecke. Rechtzeitig zur Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) im Juni 1988 in Hamburg beschloß Kohls Kabinett als Riesenhuberei eine Magnetbahnverbindung zwischen Hamburg und Hannover. Loki Schmidt taufte den Transrapid auf den Namen »Europa« - zu einem Zeitpunkt, als kein einziges europäisches Land Interesse an der Magnetbahn zeigte und einige EG-Staaten längst fest auf die konkurrierenden Hochgeschwindigkeitsbahnen TGV, Pendolino, Talgo Pendular oder X2000 gesetzt hatten. »Bild« schwafelte zu dieser Zeit noch, der Transrapid würde über den Flughafen Fuhlsbüttel und den Hauptbahnhof der Hansestadt nach Hannover geführt werden. Doch das Projekt einer Magnetbahn Hamburg-Hannover erwies sich als unrealisierbar.

Damals wurden drei Gründe dafür angeführt, die interessanterweise auch auf die neue Referenzstrecke Hamburg-Berlin zutreffen.

- Ernsthafte Pläne und Kostenschätzungen für eine Realisierung innerstädtischer Magnetbahnstrecken existieren nicht. Der Mangel an frei verfügbarem Boden, die extrem hohen Kosten beim Kauf des entsprechenden Geländes, die Lärmbelästigung usw. stehen einem solchen Projekt im Wege. »Der Spiegel« schätzte, daß allein die kurze Streckenführung durch Hamburg rund 1 Mrd. DM kosten könnte - das entspräche einem Achtel des Jahresetats an Investitionen der Deutschen Bahn AG¹²;). Nach dieser Schätzung müßten für die Transrapid-Strecke also allein innerhalb der Stadtbereiche von Hamburg und Berlin an die 2 Mrd. DM aufgebracht werden. Das wäre bereits ein Drittel der behaupteten Gesamtbausumme.

Jede Trassenführung durch die Städte verkleinert notwendigerweise den einzigen Vorteil, den die Magnetbahnbetreiber ernsthaft ins Feld führen können: höhere Geschwindigkeit, kürzere Fahrzeiten. Die Reisegeschwindigkeit des Transrapid in bewohnten Gebieten würde nicht wesentlich höher als die der Bahn liegen. Auch das trifft auf die Verbindung Berlin-Hamburg zu. Offiziell soll der Transrapid für diese Strecke 55 Minuten benötigen. Auf der ausgebauten Bahnverbindung würde die Reisezeit 1 Stunde 22 Minuten - oder 27 Minuten mehr - betragen. Dabei sind erhebliche Zweifel daran angebracht, daß es eine 55-Minuten-Transrapid-Reisezeit geben kann, wenn in beiden Fällen die Stadtmitte angefahren wird.

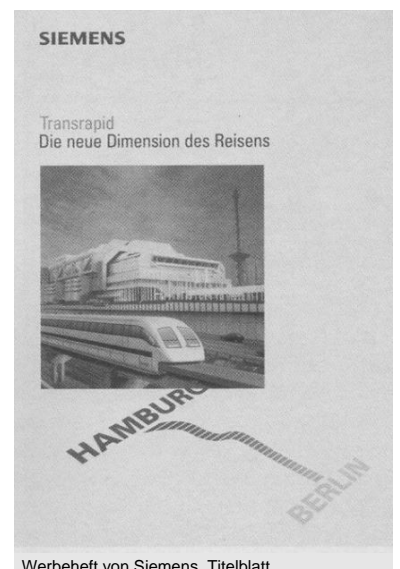
Schließlich war für die Ablehnung der Magnetbahnstrecke Hamburg-Hannover entscheidend, daß hier eine der Distanzen gewählt wurde, auf der ein (inzwischen realisierter) ICE-Verkehr anvisiert wurde. Bonn schlug damals vor, Parallelinvestitionen vorzunehmen - mit einer entsprechenden Entwertung vorausgegangener Investitionen und einer direkten Konkurrenz ICE/Transrapid. Dazu »Der Spiegel«: »Die Bundesbahn hätte dann 185 Millionen Mark völlig überflüssigerweise in den Ausbau der Bahnstrecke von Hamburg nach Hannover investiert, auch die 260 Millionen Mark für das ICE-Betriebswerk in Hamburg-Eidelstädt wären schlecht angelegt, wenn nur noch wenig ICE-Züge Hamburg anfahren...« - dann, wenn die Magnetbahnstrecke Hamburg-Hannover zur Einstellung der entsprechenden ICE-Strecke gezwungen hätte.



(Quelle: »Wir planen den Transrapid Berlin-Hamburg«, MPG, Schwerin (Meckl.))



Vorschläge der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft mbH (MPG): Grobkorridore für die Trasse Berlin-Hamburg (oben) und »Variantspektrum« für die Einfädung des Transrapid nach Berlin (unten). (Quelle: »Wir planen den Transrapid Berlin-Hamburg«, MPG, Schwerin (Meckl.))



Werbeheft von Siemens, Titelblatt

Daß beides - ICE und Magnetbahn - auf ein und derselben Strecke zu betreiben wären, ist kaum vorstellbar; das entsprechende Transportvolumen ist zu gering. Allerdings spricht auch manches dafür, daß die direkte Konkurrenz zur Pleite der Magnetbahn Hamburg-Hannover geführt hätte, und daß deshalb die Transrapid-Protagonisten ihren Druck auf Bonn abbauten und diese Referenzstrecke aufgaben. Für diese Variante spricht viel. Der Punkt-zu-Punkt-Verkehr zwischen den beiden Nordstädten ist minimal; die meisten Reisenden fahren von Hamburg über Hannover weiter nach Süden. Diese Passagiere werden aber wenig Neigung haben, in Hannover aus der Magnetbahn aus- und in den ICE einzusteigen. Selbst wenn die Magnetbahn bis in die Hauptbahnhöfe geführt würde - das Umsteigen kostet Zeit, jene Minuten, die mit dem Weltrekordtempo der Magnetbahn gewonnen würden.«(13)

Die Strecke Hamburg-Berlin

Mit dem Beitritt der DDR zur Bundesrepublik Deutschland bot sich eine neue »ideale Referenzstrecke« an: eine Direktverbindung zwischen Hamburg und Berlin. Das perspektivisch größere Verkehrsaufkommen zwischen diesen Millionenstädten und der größere Punkt-zu-Punkt-Verkehr scheinen zunächst Pluspunkte zu sein.

Doch bereits dies ist ein problematisches Argument. Tatsächlich fordern die Umweltverbände heute zu Recht von einer sinnvollen Verkehrspolitik, daß sie Verkehr vermeidet. Die Bonner Verkehrspolitik will - in der Praxis - das Gegenteil. Konkretisiert am Beispiel der Magnetbahn Hamburg-Berlin: Derzeit verkehren täglich 8.000 Menschen mit der Bahn, dem Flugzeug oder per Auto zwischen Hamburg und Berlin. Die Magnetbahn rechnet auf dieser Route jedoch mit 40.000 Fahrgästen oder dem Fünffachen täglich. Woher soll dieses Aufkommen kommen? Weshalb sollen so gut wie alle Pkw-Fahrenden ausgerechnet hier auf das Auto verzichten, wo doch dieselbe Bonner Verkehrspolitik einen Verzicht auf den Individualverkehr für unzumutbar und töricht hält?

Als ich in meiner Bundestagsrede auf diese Aspekte des »Verkehrsbedarfs« kam, kam es erneut zu Zwischenrufen, die den Verdacht bestätigten, daß eine Verkehrsinflation erwünscht und Teil des Transrapid-Projekts ist. Aus dem Bundestagsprotokoll:

»Winfried Wolf: ... Da stellt das hohe Haus als Bedarf fest: Mindestens fünfmal mehr Menschen aus Hamburg haben nach Berlin und umgekehrt fünfmal mehr Berliner Schnauzen haben an die Alster zu schweben, fünfmal mehr, als die Summe aller heutigen Fahrten mit Auto, Flugzeug und Bahn ausmacht.

(Zuruf von der CDU/CSU: Ja, und?)

Schließlich ... produziert ... der Transrapid eine künstliche Form des Vergnügungsverkehrs, das sogenannte City-hopping: Die Berliner sausen nach Hamburg ins ‚Phantom der Oper‘, die Hamburger verlustieren sich in Berlin an ‚Miß Saigon‘ mit Berliner Weiße. In beiden Städten wird gleichzeitig dezentrale Kultur abgebaut, um diese langen Wege zu fördern.

(Zuruf von der F.D.P.: Wir dürfen nicht mehr reisen!)«(14)

Bei dem Aspekt »zusätzlicher Verkehr durch neue Verkehrsmittel« werden wir in der Regel darauf verwiesen, daß es nach Fertigstellung der TGV-Strecke Paris-Lyon auf

dieser Strecke binnen eines Jahrzehnts zu einer Verdreifachung des Verkehrsaufkommen gekommen sei. Nun ist eine Verdreifachung keine Verfünffachung. Tatsächlich wurde auf dieser Strecke nicht das gesamte Verkehrsaufkommen verdreifacht; zu einem erheblichen Teil erfolgte eine Verlagerung von Flug- und Pkw-Verkehr auf die Schiene. Noch Anfang 1995 hielt der Verkehrsexperte des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) Rainer Hopf fest, um auf das unterstellte jährliche Verkehrsaufkommen von 14,5 Millionen Passagieren zu kommen, wären »sehr heroische Annahmen« erforderlich. 15) Aber selbst wenn das Argument, ein spezifisches superschnelles Verkehrsmittel führe zu einer supergroßen Steigerung des Verkehrsaufkommens, zuträfe, wäre dies nicht überzeugend, weil ein solcher Effekt verkehrspolitisch nicht wünschenswert ist. Würden die Concorde-Flugpreise auf das Niveau von Normalflugpreisen oder gar dasjenige von Straßenbahnen gesenkt, so ließe sich auch leicht der »Erfolg« schnell steigender Verkehrsaufkommen registrieren - warum die Schachtel Marlboro um die Ecke, warum sie nicht original in Marlboro-Country holen? Warum die Laufleistung eines Hamsters nicht durch die Verwendung von Hamsterrädern mit Kugellagern steigern?

Für die Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin wird als zusätzliches Argument angeführt: Die Eisenbahnreise erfordere auf dieser Verbindung noch eine sehr lange Reisezeit, übrigens doppelt so lang wie 1933.

Auch dieses Argument geht an der Sache vorbei. Ausgerechnet der Ausbau der Eisenbahnverbindung Hamburg-Berlin wurde im Januar 1992 als eines der »Verkehrsprojekte Deutsche Einheit« vorgestellt und als Gesetz beschlossen. Es handelt sich hier um eine von neun prioritär auszubauenden Bahnverbindungen. In dem Text zu den »Verkehrsprojekten Deutsche Einheit«, vorgestellt von Verkehrsminister Günther Krause, heißt es: »Projekt 2: Hamburg-Büchen-Berlin. Geplantes Vorhaben: Ausbau der vorhandenen Strecke zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit mit Zielsetzung min. 160 km/h bis 200 km/h; insbesondere Trennung S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle (Hamburger Raum) sowie Wiederherstellung des zweiten Streckengleises Schwarzenbek-Ludwigslust.« Teil dieses Projekts war der »4 gleisige Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg«. Für den Ausbau der 260 Schienenkilometer langen Schienenverbindung wurden 3,6 Mrd. DM angesetzt, mehr als die Hälfte dessen, was jetzt als Kosten einer völlig neuen Transrapid-Trasse genannt wird. 16)

Also handelt es sich mit dem Transrapid-Projekt Hamburg-Berlin laut Gesetzeslage um eine Parallelinvestition, in beiden Fällen weitgehend mit Steuermitteln finanziert. Dies steht in offenem Widerspruch zur Anforderung an den Gesetzgeber, die ihm anvertrauten Steuergelder optimal und nach den Kriterien einer sorgfältigen Haushaltsplanung einzusetzen. Da bereits so gut wie alle vorgesehenen Gelder für den Ausbau der Bahnstrecke investiert wurden, müßte sich die Investition in eine parallele Magnetbahnstrecke von selbst erübrigen.

Das Gegenteil findet statt. Inzwischen wurde auch bekannt, daß beim Ausbau der Bahnverbindung Berlin-Hamburg bewußt »Bremsen« eingebaut wurden. So wurde darauf verzichtet, einige noch bestehende beschränkte Bahnübergänge durch Brücken zu beseitigen. Damit wird die Maximalgeschwindigkeit auf 160 km/h beschränkt. Im Falle dieser zusätzlichen Investitionen, die sich auf maximal 500 Millionen Mark belaufen würden, wäre Tempo 200 km/h realisierbar, was erneut die Zeitdifferenz

zwischen Transrapid und Bahn reduzieren würde. Der Fahrgastverband IGEB hat bereits 1994 unter Verweis auf den Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesminister für Verkehr darauf hingewiesen, daß der Einsatz von Neigetechnik - und dadurch beding . zusätzliche Investitionen - auf der bestehenden Bahnstrecke Berlin-Hamburg die Reisezeit auf weniger als 90 Minuten reduzieren würde. Dadurch ließe sich »bereits ein Nachfragezuwachs bewirken, der je Einheit weit geringeren Einsatz« erfordere. 17)

Im November 1995 hat schließlich die Deutsche Bahn AG eine Forderung nachgeschoben, die die finanzielle Kritik an der Magnetbahn Hamburg-Berlin voll zu bestätigen scheint. Im Falle des Baues der Transrapid-Strecke, so der Bahn-Vorstand, müsse die Deutsche Bahn AG eine jährliche feste Entschädigungssumme in Höhe von 200 Millionen Mark aus dem Bundeshaushalt erhalten, um die dann zu erwartenden Verluste durch den Konkurrenzbetrieb ausgleichen zu können. Das entspricht gut der Hälfte des Schuldendienstes, der für die kreditfinanzierte Investition beim Bau der Bahnstrecke Berlin-Hamburg aufzubringen sein wird.

Risiko und Restrisiko

Beim Bau der Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin kämen »private Finanzierungsmöglichkeiten« zur Anwendung; es sei gelungen, daß die Industrie »in erheblichem Maß am Risiko beteiligt« werde. So die Behauptungen aus Bonn. Zunächst ist zu fragen: Wenn es sich tatsächlich um ein profitables Projekt handelt, weshalb wird das Risiko nicht ganz von der Industrie getragen, zumal die Steuerzahler bereits zwei Milliarden Mark vorfinanziert haben?

Sodann ist das im März 1994 als Teil der Kabinettsvorlage präsentierte Finanzierungsmodell nicht neu. Als Mitte 1993 drei unterschiedliche Modelle mit privater Finanzierung vorgelegt wurden, bilanzierte die »Wirtschaftswoche« wie folgt: »Doch bei näherem Hinsehen entpuppt sich die 80seitige Hochglanzbroschüre (mit den drei Modellen zur Transrapid-Finanzierung; W.W.) als Mogelpackung ... Eine ganze Reihe unternehmerischer Risiken, aus höherer Gewalt' wollen die Konzerne den Steuerzahler tragen lassen. So soll - nach den Plänen der Industrie - eine eventuelle Kostenexplosion im Genehmigungsverfahren oder bei Beschaffung der Grundstücke auf den Bundeshaushalt abgewälzt werden. Als lückenhaft' beurteilt denn auch Dirk Fischer, CDU-Verkehrsexperte, die Kalkulation. Solange nicht sämtliche Details der Streckenführung definiert seien, so der Transrapid-Befürworter, gleiche die Bilanz der Industrie einer, Milchmädchenrechnung'. Kaum anzunehmen ist etwa, daß der Hyperschnellzug mitten durch Hamburger und Berliner Wohngebiete jagen kann. Die Tunnelstrecken aber, die dadurch nötig würden, trieben die Kosten enorm in die Höhe. Auch fehlen in den Blaupausen der Wirtschaft Konzepte für die Vernetzung mit Bahnhöfen und Flughäfen. Unterm Strich findet Fischer die Vorschläge der Industrie, enttäuschend'.«18)

Diese Bilanz gilt bis heute. Das bis heute vorliegende Finanzierungsmodell ist nichts anderes als die »Variante drei« der im April 1993 vorgelegten und damals als unzureichend klassifizierten Finanzierungsmodelle. Es werden, wie bei der Bahnreform, unterschiedliche Gesellschaften gegründet - eine für die Vergesellschaftlichung von Verlusten, die andere für die Privatisierung möglicher Gewinne. Die Investitionen für den Bau der Magnetbahn kommen ausschließlich aus dem Bundeshaushalt, und hier möglicherweise gar aus dem Etat des Verkehrsministers, was ein weiteres Mal die Gelder für die Schiene reduzierte. Echt

beteiligen will sich die Industrie lediglich an der Betreibergesellschaft, wobei hier von den 1,5 Milliarden Eigenkapital 300 Millionen von der Deutschen Bahn AG und von der Lufthansa kommen sollen. Die Transrapid-Unternehmen und die Bauwirtschaft wären mit 500 Mio. Mark dabei, die Banken mit weiteren 200 Mio Mark. Eine halbe Milliarde Mark sollen über die Börse hereingebracht werden (die Aktien von Euro-Disneyland und vom Eurotunnel lassen grüßen).

Der Bund soll für Zins und Tilgung, die er vor allem für den Fahrweg vorgeschossen hat (von den zwei Milliarden Mark Entwicklungskosten und deren Verzinsung wird bereits nicht mehr geredet) nur dann eine Gegenleistung in Form eines Nutzungsentgelts von jährlich 300 Millionen Mark erhalten, wenn die Bahn auch so profitabel betrieben wie schönerechnet wird. Hat die Magnetbahn jedoch weniger Fahrgäste als vorgerechnet, dann erhält der Bund bei diesem Modell nicht einmal ein Nutzungsentgelt.

Dabei wies der Wissenschaftliche Beirat des Verkehrsministeriums und dessen Vorsitzender Professor Gerd Aberle bereits nach, daß die Rechnung nicht aufgehen kann: Während im Finanzierungsmodell für die jährlich 14,5 Millionen Fahrgäste ein Kilometerpreis von 27 Pfennig unterstellt wurde, wird in der Ertragsrechnung für die Betreiberfirma von einem Kilometerpreis von 32,2 Pfennig ausgegangen. Diejenigen, die derart unterschiedlich rechnen, können für sich geltend machen, die Modellrechnung müsse wenigstens auf dem Papier aufgehen. Für Gerd Aberle handelt es sich um die »unzulässige Verknüpfung von Bestannahmen.«¹⁹⁾

Da sich Kanzler und Kabinett kaum darüber Gedanken zu machen scheinen, wie im Jahr 2004 die gesamten öffentlichen Schulden (1989: 1.000 Milliarden Mark, 1995: 2.000 Milliarden Mark, 2004: ...?) zu verwalten seien, besteht für sie auch kein Handlungsbedarf hinsichtlich der finanziellen Folgen einer im Jahr 2004 zu betreibenden Transrapidbahn Hamburg-Berlin, für die lediglich »peanuts« in Höhe von zehn oder auch 15 Milliarden Mark aufzubringen sind.

Es bleibt, was der Emsland-GmbH-Direktor Hugenberg formulierte: Sinn der unchristlichen Hektik, mit welcher die Magnetbahntechnologie gepowert wird, ist allein: »Der Ausbau der Referenzstrecke muß in einem Zeitraum möglich sein, der für das Geschäft auf dem Weltmarkt nicht zu spät kommt.« Allerdings könne auch hier die Rechnung - wie beim ICE, der als Konkurrent gegen den TGV stets den Kürzeren zog - nicht aufgehen. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung schrieb Anfang 1995: »Auch für den internationalen Absatz des Systems ‚Transrapid‘ sind die Aussichten nicht gerade rosig.« In den Ländern der Europäischen Union und Asiens bestehe nur wenig Interesse. Im übrigen verweist das Institut darauf, daß die Industrie selbst nicht an die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu glauben scheine: »Wenn die Unternehmen (die am Transrapid beteiligt sind; W.W.) an das weltweite Marktpotential des Transrapids glaubten, dann hätten sie sich viel stärker engagieren müssen, nachdem die Entwicklung ... bis hin zu seiner Anwendungsreife weitgehend aus öffentlichen Mitteln finanziert worden ist.²⁰⁾

In der Bundestagsdebatte zur Begründung des Magnetschwebebahnbedarfsgesetzes wies Bundesverkehrsminister Wissmann erneut auf die drohende Konkurrenz aus Fernost. Dort grassiere nicht die deutsche Technikfeindlichkeit; dort werde gerade der Bau einer neuen Magnetbahnstrecke ins Auge gefaßt.

Verschwiegen wird dabei ein Vorfall aus dem Herbst 1991: Japans Magnetzug

»Maglev« MLU 002, der Magnetbahn-Prototyp, mit dem das Japan Railways Technical Institute (JRTI) Testfahrten durchgeführt hatte und der bis dahin immer als entscheidende Konkurrenz zum deutschen Transrapid gehandelt wurde, ging aus »bisher unbekanntem Gründen« in Flammen auf. »Und das«, wie »Die Wirtschaftswoche« bissig formulierte, »unter erniedrigenden Umständen: während einer Langsamfahrt.«²¹⁾

14) Bundestagsprotokoll, a. a. O.

15) DIW-Wochenbericht, 1/1995

16) Nach: »Verkehrsprojekte Deutsche Einheit«, hrsg. vom Bundesminister für Verkehr, Bonn, Januar 1992, S. 19.

17) [SIGNAL 2-3/1994](#)

18) »Die Wirtschaftswoche«, 16.4.1993

19) Peter Ziller, »Wie der Transrapid blitzschnell über alle Gegenargumente hinwegschwebt«, in »Frankfurter Rundschau«, 26.2.1994

20) DIW-Wochenbericht, 1/1995

21) »Die Wirtschaftswoche«, 26.2.1993

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003358>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten