

**Pressesprecher
Bernd Sanders**Landeshaus
24100 Kiel
Telefon 0431-988-1440
Telefax 0431-988-1444
Internet: <http://www.landsh.de/cdu-fraktion/>
e-mail: fraktion@cdu.landsh.de**PRESSEMITTEILUNG****Nr. 97/02 vom 21. Februar 2002****TOP 18****Uwe Greve: Regierung muss positives Verhältnis zum
Transrapid finden**

Der Transrapid ist eine der innovativsten Erfindungen in der Verkehrstechnik der letzten hundert Jahre. Die praktische Umsetzung ist hingegen ein deutsches wirtschaftspolitisches Trauerspiel.

Welche internationale Aufmerksamkeit und Bedeutung das Thema Transrapid gefunden hat, sei nur an einer Zahl verdeutlicht. Wer den Suchbegriff Transrapid bei CompuServe eingibt, findet über diese Suchmaschine 17725 Informationen zum Thema in allen Weltsprachen.

Wer mit Verkehrsexperten aus dem Ausland spricht, findet kein Verständnis dafür, dass wir Deutschen uns bisher unfähig zeigen, eine Transrapid-Strecke auf die Beine zu stellen.

Wo liegen die Vorteile des Transrapid? Ich möchte die wichtigsten noch einmal aufzeigen.

1. Der Transrapid kann insbesondere auf Strecken von bis zu 300 km Teile des Individualverkehrs und des Kurzstrecken-Luftverkehrs auf umweltfreundliche Weise ersetzen.
2. Der Transrapid ist auch in Richtung Fahrkomfort ein echter Fortschritt. Die Beschleunigung erfolgt ruckfrei. Das unangenehme Überfahren von Weichenfeldern entfällt.
3. Die Magnetschnellbahn ist auch für den Transport von hochwertigen, eilbedürftigen Gütern geeignet. Die Sektionen für den Gütertransport können zu reinen Güterzügen und zu gemischten Zügen zusammengestellt werden.
4. Die Magnetschnellbahn ist das derzeit weltweit sicherste Verkehrssystem. Die Sicherheit ist 700 mal größer als beim Straßenverkehr, 250 mal größer als bei der konventionellen Eisenbahn und 20 mal größer als in der Luftfahrt.
5. Da bei der Magnetschnellbahn keine Roll- und Antriebsgeräusche entstehen, ist die Geräuschentwicklung geringer als bei üblichen Verkehrsmitteln.

6. Der aufgeständerte Fahrweg beeinträchtigt Landschaft, Fauna, Flora und Wasserhaushalt weniger als Betonpisten oder Schotterdämme. Lebenszusammenhänge werden nicht zertrennt, auch kann der Transrapid sowohl ebenerdig als auch in Tunneln geführt werden.
7. Das System ist verschleißarm und wartungsfreundlich. Der Energieverbrauch im Verhältnis zur Leistung und im Vergleich zu anderen Verkehrssystemen niedrig.
8. Der Vergleich der Streckeninvestition fällt zugunsten der Magnetschnellbahn umso positiver aus, je schwieriger das Gelände ist.
9. Das System ist serienreif. Die Erprobungsphase abgeschlossen.

Dass ein solch vorteilhaftes Verkehrssystem nun in China mit deutscher finanzieller Förderung zum ersten Male zum praktischen Einsatz kommt, ist ein Armutszeugnis für Deutschland.

Innovationen sind anfangs nie kostendeckend, wie Wind- und Kernenergie und selbst die heutigen traditionellen Bahnen und Flugzeuge nicht bei ihrer Einführung kostendeckend waren..

Dass die Kosten wesentlich höher sind, als ursprünglich angenommen, ist bei einer solchen epochemachenden Neuerung also kein plausibles Verhinderungsargument.

Der Transrapid ist in erster Linie ein Exportprodukt. Auch aus diesem Grund wäre ein stärkeres Engagement der öffentlichen Hand sinnvoll und richtig.

Es ist deshalb unverständlich, dass die schleswig-holsteinische Landesregierung zu dieser Verkehrsinnovation bis heute kein positives Verhältnis gefunden hat.

Während die vorherige Bundesregierung die Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin noch durchsetzen wollte, hat die Regierung Schröder diese aus ideologischen Gründen gekippt. Es erscheint daher wie ein Wunder, dass die Sozialdemokraten nun den Transrapid für Nordrhein-Westfalen und Bayern neu entdecken. Aktuelle Machbarkeitsstudien und Verwirklichungspläne liegen nun vor.

Nur in Schleswig-Holstein, wo eine nahezu planfestgestellte Trasse vorhanden ist, zeigt man sich weiter ablehnend.

Die in den Niederlanden weit fortgeschrittenen Planungen für eine Transrapid-Strecke Amsterdam-Groningen erfordern auch aus der Sicht von Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen eine neue Machbarkeitsstudie für die Nordtrasse, die von Groningen über Bremen, Hamburg nach Berlin führend, dann eine europäische Dimension erhalten würde.

Wir fordern die Landesregierung nunmehr auf, sich dem Lernprozess zum Thema Transrapid nicht weiter zu verschließen, sondern die Chancen zum Fortschritt zu nutzen, wie der einstige Verkehrsminister Steinbrück, der heute in Nordrhein-Westfalen für den Transrapid kämpft.

--