

Es gilt das gesprochene Wort!

Pressesprecherin
Claudia Jacob

TOP 18 – Transrapidverbindung
Amsterdam-Hamburg-Berlin -

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Dazu sagt der Fraktionsvorsitzende
von Bündnis 90/Die Grünen,
Karl-Martin Hentschel:

Durchwahl: 0431/988-1503
Zentrale: 0431/988-1500
Telefax: 0431/988-1501
Mobil: 0172/541 83 53
E-Mail: presse@gruene.ltsh.de
Internet: www.gruene-landtag-sh.de

Nr. 048.02 / 21.02.2002

Transrapid: Ein Flugzeug, das nicht abheben kann!

Der Transrapid ist eine faszinierende Technik. Ohne Frage. Er hat mich begeistert, seit ich als kleiner Junge eine Transrapidmodellbahn geschenkt bekam, während meine Klassenkameraden immer noch mit altmodischen schienengebundenen Märklinbahnen zufrieden sein mussten.

Aber wir wissen aus der Technikgeschichte, dass nicht jede glänzende Idee erfolgreich war. Bekannte Beispiele sind der Schienenzeppelin, der zuviel Fahrtwind verursachte, der Düsenantrieb in LKW's, und auch der Wankelmotor war so eine glänzende Idee, um den Ottomotor abzulösen. Milliarden Entwicklungskosten wurden in seine Realisierung gesteckt und schließlich wurde er sogar gebaut. Aber durchgesetzt hat er sich letztlich nicht.

Ob eine Technik sich nämlich durchsetzt, entscheidet sich einzig und allein daran, ob sie rentabler ist, als ihre Alternativen. Es stellt sich also die Frage, ob der Transrapid eine Alternative für die Schienenbahn ist.

Die Antwort ist negativ: Er ist viel teuer, er benutzt eine aufwendigere kompliziertere Technik, er ist kaum schneller, außer wenn er fast nicht anhält. Er hat wie das Flugzeug nur eine geringe Transportkapazität und ist für Güterverkehr ungeeignet.

Aber vielleicht ist der Transrapid eine Alternative zum Flugverkehr? Leider nicht. Denn der Transrapid muss wie das Flugzeug das gesamte Fahrzeug in die Luft heben, er braucht aber bei halber Geschwindigkeit als das Flugzeug die gleiche Energie, weil am Boden der Luftdruck viel höher ist als in 5000 m Höhe.

Die Technik des magnetischen Schwebens stammt aus dem vorigen Jahrhundert, als das viel effizientere aerodynamische Schweben der Flugzeuge noch nicht erfunden war und als es als unmöglich galt, dass ein Körper, der schwerer als Luft ist, abhebt.

Der Diplom-Ingenieur Hansjörg Bohm hat dieses Verkehrsmittel so charakterisiert: Der Transrapid gehört technikgeschichtlich ins 19. Jahrhundert und ignoriert die Existenz des Flugzeuges. Er kombiniert und verstärkt die Nachteile von Flugzeug und Eisenbahn. Er löst Probleme, die gar nicht existieren. Kurz und gut: Er ist ein missglücktes Flugzeug, das an den Erdboden gefesselt ist.

Meine Damen und Herren, trotzdem gibt es rein rechnerisch eine ökonomische Nische für den Transrapid. Dazu muss die Verbindung folgende Bedingungen erfüllen: Die verbundenen Städte müssen so weit entfernt sein, dass der Geschwindigkeitsvorteil von zirka 450 km/h gegenüber einem ICE einen relevanten Zeitvorteil bietet, der es lohnend macht, fast das doppelte Fahrgeld zu zahlen. Das Fahrgastaufkommen muss so groß sein, dass sich die teure Schiene amortisiert, das heißt zirka 40.000 Passagiere am Tag.

Nehmen wir also an, dass die Entfernung Frankfurt-Hamburg das Minimum ist - denn bei der Entfernung Hamburg-Berlin betrug der Zeitvorteil durch den Transrapid nur eine halbe Stunde und war damit irrelevant. Außerdem muss die Anzahl der heute verkehrenden ICE-Fahrgäste auf mehr als das Zehnfache ansteigen – realistisch ist das nur, wenn Hamburg und Frankfurt zirka zehn Mio. EinwohnerInnen hätten. Eine weitere Voraussetzung ist, dass die Mehrzahl dieser Passagiere überhaupt bereit ist, den teuren Transrapid-Fahrschein zu bezahlen.

Zusammengefasst: Der Transrapid ist konkurrenzfähig, wenn er Städte verbindet, die zirka 500 km und mehr voneinander entfernt sind und mehr als zehn Mio. EinwohnerInnen haben – die aber auch nicht mehr als 1000 km voneinander entfernt sein sollten, da dann der Zeitvorteil des Flugzeuges wieder wichtiger wird.

Es gibt meines Wissens heute genau drei Regionen auf dem Globus, wo diese Situation gegeben ist: In China, in Japan auf der Strecke Tokio-Osaka und in Brasilien auf der Strecke Sao Paulo – Rio de Janeiro. Die Besiedlungsdichte von Zentraleuropa reicht noch nicht aus, um die erforderlichen Fahrgastzahlen zu erreichen.

Aber ich gebe zu, das sind nur heuristische Betrachtungen. Genaueres überlasse ich den Fachleuten. Ich hoffe, dass das auch die FDP tut, bevor sie Milliardensubventionen fordert.
