

Hat der Münchner Transrapid noch Zukunft?

26.09.2006, 14:27 | Politik, Recht & Gesellschaft

Pressemitteilung von: *Bayernpartei München*



Noch sind sie nicht begraben, die 23 Toten der Transrapidkatastrophe im Emsland, und schon tobt eine neue Diskussion um das Für und Wider dieser Technologie.

Ein bisher bei den Planungen kaum beachtetes Problem hat sich nun realisiert: Es ist schwer möglich, Verletzte vom Fahrweg des Transrapid zu bergen oder zu versorgen, wenn kein Spezialgerät zur Verfügung steht. Kommt bei einem gewöhnlichen Bahnunfall jeder Retter noch recht unkompliziert und selbständig an den Unglücksort, müssen die bis zu fünf Meter Höhenunterschied zur Transrapidtrasse erst einmal überbrückt werden. Wertvolle Zeit kann hier verlorengehen.

Während jedoch die Unfallursache für den Todeszug in nicht oder zu wenig vorhandenen Sicherheitsvorkehrungen zu suchen ist, die sogar die Betreibergesellschaft bestätigt, wird in diesem Zusammenhang ein sehr deutliches Schlaglicht auf das einzige kommerzielle Transrapidprojekt geworfen, das in Deutschland noch nicht gestorben ist.

Die Trasse vom Münchner Flughafen zum Hauptbahnhof unserer bayrischen Landeshauptstadt ist das einzige, was von den einst großen Plänen noch übrig geblieben ist. Die Transrapidstrecke Berlin – Hamburg oder der Metrorapid im Ruhrgebiet, sie alle sind aus Kostengründen inzwischen gescheitert.

Nur das Münchner Prestigeprojekt der bayrischen Staatsregierung steht nach wie vor noch im Raume und erhält neuerdings Unterstützung aus Berlin vom ehemaligen Bundesfinanzminister Hans Eichel (SPD).

Neben den bisher kalkulierten Kosten in Höhe von 1,6 bis 1,85 Milliarden Euro dürften aufgrund des Unglücks im Emsland weitere Kosten entstehen - und zwar in Form von zusätzlichen Aufwendungen für Sicherheitsmaßnahmen.

"Diese immer weiter ansteigenden Kosten machen das Projekt aus Sicht der Bayernpartei immer fragwürdiger. Darüber hinaus ist es betriebswirtschaftlich vollkommen unklar, wie die Kosten für den Trassenbau und den Betrieb jemals wieder hereingewirtschaftet werden können", so der verkehrspolitische Sprecher der BP München, Christian Schröder.

Bei einem im Gegensatz zur aktuellen S-Bahn verdoppelten Transrapidfahrpreis vom Hauptbahnhof zum Flughafen würden sich wohl nicht zu viele Fahrgäste gewinnen lassen. Es sei denn man stellt die parallel betriebene S-Bahn ein, was sicher weder sinnvoll noch politisch nicht durchsetzbar wäre.

Das hierbei von Befürwortern oft angeführte Argument eines potentiellen Exportschlagers, den man fördern müßte, ist zudem als äußerst fragwürdig: Ging es speziell den Chinesen, den bisher einzigen Abnehmern, mehr um Technologietransfer als um den Nutzen. So arbeitet auch die bisher einzige kommerzielle Transrapidstrecke in China bislang mit Verlust und wird nicht erweitert, wofür u.a. Kostengründe ausschlaggebend waren. Weitere Anfragen sind bislang mehr als nur rar gesät und nie über ein Planungsstadium hinausgekommen.

An diesem Zustand dürfte, so die Bayernpartei, auch eine Musterstrecke in München wenig ändern, da die Transrapidtechnologie zum jetzigen Zeitpunkt schlichtweg zu teuer ist, um sie wirtschaftlich zu betreiben.

Zudem geht München und der Freistaat Bayern ein nicht unerhebliches finanzielles Risiko ein, das neben nach oben offenen Kosten auch laufende Betriebsverluste umfaßt, die bisher in Gewinne schön gerechnet wurden.

Dem allen steht eine nur mäßig verbesserte Anbindung des Flughafen München an den Hauptbahnhof gegenüber, die sich wesentlich günstiger durch eine mehrfach vorgeschlagene Expres-S-Bahn erreichen ließe.

Für die Bewohner der Region ist es zudem kaum zumutbar, sie mit einem Prestigeprojekt zu belasten, von dem sie im Gegensatz zur S-Bahn keinerlei Nutzen haben werden.

Im weiteren ist zu befürchten, daß durch ein derartiges Projekt unsere eh schon stark geschädigte Umwelt weiteren Schaden nehmen wird. Bereits auf dem Testgelände im Emsland mußten umfangreiche und teure Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt werden, um beispielsweise Vogelkollisionen zu verhindern. Weniger dramatisch, aber dafür umso störender sind die optischen Auswirkungen auf die Landschaft, die nun durch eine vier Meter hohe Stelzenkonstruktion verschandelt werden soll.

Es ist deshalb unser Anliegen, den Bau der Münchner Transrapidstrecke in der derzeit geplanten Form zu verhindern, da einem geringen Nutzen überproportionale Aufwendungen und Zerstörungen gegenüberstehen, die nicht zu rechtfertigen sind.

Bayernpartei
Bezirksverband München
Untere Weidenstr. 14
81543 München
Tel: 089/6518051
www.bpmuenchen.de

Thomas Christian Hummel
Bezirksvorsitzender
hummel@bpmuenchen.de

Portrait

Die Bayernpartei München ist einer der acht Bezirksverbände der Bayernpartei. Er gliedert sich derzeit in vier Kreisverbände.

News-ID: 101554 • Views: 2010 (Stand: 01.08.2026)

Link zur Pressemitteilung:

<https://www.openpr.de/news/101554/Hat-der-Muenchner-Transrapid-noch-Zukunft.html>