

Deutschland verfügt mit dem Transrapid über das modernste Bahnsystem, doch Bahn und Politik investieren weiter Milliarden in den ICE.

Wo ist die Vision für den Verkehr der Zukunft?

Transrapid – Richtiger Zug auf dem falschen Gleis?

Leseprobe

Klaus Ermecke und Rebecca Ermecke

Einführung

Berlin, 28. Mai 2006: die Deutsche Bahn AG weiht ihren neuen Hauptbahnhof ein: mit Stolz und Spektakel. Und sie feiert eine neue ICE-Strecke: zwischen Berlin und dem ebenfalls erneuerten Bahnhof in Leipzig. Für das bahnfahrende Deutschland ein toller Tag: Berlin Mitte nach Leipzig jetzt „in nur noch einer Stunde“!

Systematik
Standort Deutschland
Verkehr
Bahnverkehr
Transrapid

Aber eine Kleinigkeit wurde in der jubelnden Medienberichterstattung jenes Tages übersehen: hätte die Bahn statt einer verbesserten ICE-Strecke eine für den Transrapid gebaut, so hätte der Fahrgast hinfert noch schneller nach Leipzig fahren können: statt in 60 in gerade einmal 21 Minuten¹⁾!



Transrapid unterwegs. Während man in China schon fährt, fehlen in Deutschland Phantasie, Konzept und Mut.

Bereits im Jahr 1991 wurde in Deutschland die Technik offiziell einsatzreif, Züge mit Passagieren oder leichter Fracht auf einem Magnetkissen schwebend zum Ziel zu bringen: bequem und mit einer bis dahin unvorstellbaren Geschwindigkeit von 500 km/h. Deutschland schien in der Lage, demnächst das leistungsfähigste Bahnsystem der Welt zu errichten. Die Strecke Hamburg-Berlin sollte als erste mit einer Transrapid-Verbindung ausgestattet werden.

Foto: Transrapid International

Doch bekanntermaßen wurde aus all dem nichts. Heerscharen von Bedenkenträgern meldeten sich zu Wort und erklärten den Transrapid abwechselnd für zu laut, zu inkompatibel, zu unbequem, zu langsam, zu schnell, zu umweltschädlich und zu teuer. Und dann geschah das, was die Wirtschaftsgeschichte unseres Landes so oft gekennzeichnet hatte: Deutschland hatte eine wahrhaft bahnbrechende Technologie entwickelt – und stellte sie dann (erst einmal) unbenutzt ins Regal.

Inhalt	
Einführung	1
Analyse	4
Fazit	16
Empfehlungen	17
Endnoten	18
Quellen	19
Interviewpartner	19
Autoren, KE Research	20

Die Pläne für die Transrapid-Strecke in Norddeutschland wurden Anfang 2000 begraben – mit der Begründung angeblich fehlender Wirtschaftlichkeit. Ebenso erging es später dem 2002 aufgesetzten Projekt des „Metrorapid“ – eines schnellen Pendlerzuges entlang der Strecke Düsseldorf-Duisburg-Dortmund.

Milliarden für den ICE

Investitionen in den Neu- bzw. Ausbau konventioneller Schienenstrecken (in Mrd. Euro) ²⁾:

Würzburg-Hannover:	6,14
(327 km)	
Mannheim-Stuttgart:	2,30
(99 km)	
Hannover-Berlin:	2,60
(264 km)	
Köln-Frankfurt	6,00
(177 km)	
München-Nürnberg	3,60
(Kosten geschätzt,	
171 km)	

Summe: 20,64 Mrd Euro.
Hinzu kommen weitere Investitionen in kleinere oder noch in Bau befindliche Projekte

Statt dessen wurden überall konventionelle Schienenwege gebaut, für bereits über 20 Milliarden Euro, genannt „ICE-Neubau-“ bzw. „Ausbaustrecken“ (s. Kasten links).

Lediglich die Chinesen bestellten den Transrapid – im Jahr 2001 – und setzen ihn mittlerweile mit großem Erfolg ein. Allerdings ist die Strecke bei Shanghai eine Inselstrecke von nur 31 km Länge – sie bindet den Flughafen an und endet dann in einer Vorstadt. Über eine Verlängerung der Strecke wird verhandelt.

Das Projekt in München

In Deutschland gibt es zunächst nur ein überlebendes Transrapid-Projekt: das einer Verbindung zwischen dem Flughafen München und dem Münchner Hauptbahnhof. Diesem werden von seinen Befürwortern folgende positive Effekte zugeschrieben:

- Bewältigung eines lokalen Verkehrsproblems (Transport wachsender Fluggastströme zwischen Flughafen und Innenstadt)
- Nutzen für die Reisenden durch Zeitgewinn
- Verbesserung der Standortqualität und Werbung für München
- Beflügelung des Exports (Transrapid) durch vorzeigbare Referenzstrecke

Die Gegner des Transrapid in München meinen, das Projekt sei zu teuer und entziehe dem örtlichen S-Bahn-Netz mögliche Fördermittel. Sie wünschen sich daher eine „Express-S-Bahn“, die sei billiger und nütze den Fahrgästen durch höhere Kompatibilität.

Das Auffallendste an der Diskussion um die Strecke in München ist die Zurückhaltung der Deutsche Bahn AG:

- Die Verantwortung für die Transrapid-Aktivitäten in München wurden ausgelagert in eine Tochtergesellschaft – die DB Magnetbahn GmbH
- In „Netz 21“, dem Langfristplan zur Fortentwicklung von Schienennetz und Bahnhöfen, kommt der Transrapid nicht vor
- Im Geschäftsbericht 2005 wird der Transrapid auf 228 Seiten nicht erwähnt – nicht ein einziges Mal!



Zeichnung: Jan Ake Winqvist

Die Bahn fürchtet den Transrapid – und sperrt ihn ein: München als bahntechnischer „Jurassic Park“

Es gilt als offenes Geheimnis, daß eine große Orthodoxie innerhalb des Bahnmanagements den Transrapid ablehnt. München bietet die Gelegenheit, den Transrapid scheinbar zu fördern und politisch sichtbar vorzuzeigen – aber nur in einer Art sorgfältig isoliertem „Jurassic Park“. Und das Stahlrad-Establishment hofft inständig, die Bestie möge nicht ausbrechen!

Das übrige eisenbahnerische Ökosystem bleibt so geschützt - und Geld und Einfluß für die gewohnte Rad/Schiene-Welt gesichert.

Wo aber ist die Vision?

Die Diskussion um den Transrapid in München greift zu kurz. Es fehlt die grundsätzliche Fragestellung: Wo liegt die Zukunft der Bahn überhaupt – und die des Verkehrs in Deutschland?

- Liegt sie im Rad/Schiene-System?
- Liegt sie im Transrapid?
- Oder in einer Kombination? Wie sollte die aussehen?

Die Befürworter des Transrapid haben es bisher versäumt, eine umfassende Vision zu entwickeln, die die Bedürfnisse der gesamten Bevölkerung, der Wirtschaft und die Zukunft des Landes insgesamt sichtbar einbezieht. Stattdessen wurde der Eindruck gefördert, es sollte in München lediglich ein Milliardenbetrag ausgeben werden, um „die Interessen der Industrie“ zu fördern, und „das Prestigebedürfnis der bayerischen Staatsregierung“.

Wir haben eine Vision für die Bahn in Deutschland!

Wir haben eine Vision für die Bahn - und für die Rolle des Transrapid. Diese werden wir in den nächsten Abschnitten entwickeln! Hier die Hauptergebnisse unserer Untersuchung:

Die Bahn bietet Hochgeschwindigkeit – im Werbespot!

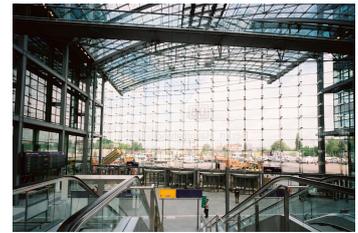
- Der Benchmark für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) ist der japanische Shinkansen – und nicht der ICE!
- Das Auto schlägt den ICE auf der Kurzstrecke
- Das Flugzeug schlägt den ICE auf der Langstrecke

Die Züge sind nicht abgefahren

- Die Bahn steht noch vor riesigen Investitionen ins alte System, deren wahres Ausmaß sie durch Stückelung verbirgt
- Mit einer Grundsatzentscheidung für den Transrapid jetzt kann die Bahn den neuen Weltstandard setzen – und den Standort Deutschland massiv aufwerten!

Der Transrapid erfüllt in der Zukunft drei Rollen zugleich

- Der Transrapid wird integriertes System für die Mittelstrecke und ersetzt an den Verkehrshauptachsen ICE, IC, IR und IRE
- Der Transrapid wird Zubringerbahn für den Flugverkehr
- Der Transrapid wird in Nebenrolle zur Super-U-Bahn in den Ballungsräumen
- Die „Väter des Transrapid“ lagen falsch: kein Bedarf für ein magnetisches Fernbahnnetz! Der Kampf gegen das Flugzeug ist abesagt.



Der neue Berliner Hauptbahnhof: das architektonische Monument verdeckt Fragezeichen im Bahnkonzept.

Foto: DB AG/Bedeschinski

Die Methode

Unsere Studie beruht auf:

- Desk Research
- Experteninterviews und Ortsterminen
- Kartenstudium und Fahrplananalysen
- Modellrechnungen

Die Autoren



Klaus Ermecke, Herausgeber von „KE Research“: Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Helmut-Schmidt-Universität in Hamburg sowie ergänzende Studien in Internationaler Politik und Informatik. Verantwortliche berufliche Stationen bei PCS Computer Systeme GmbH, ParcPlace Systems, Giga Information Group und Forrester Research



Rebecca Ermecke studiert BWL an der LMU sowie Technologiemanagement am CDTM in München

Herausgeber

Klaus Ermecke GmbH
Geschäftsfeld KE Research
Sommerfeld 37
82041 Oberhaching

Tel: +49-89-6134276
Fax: +49-89-6252130
info@ke-research.de
www.ke-research.de

KE Research – „Nachdenken für den Standort Deutschland“

KE Research unterstützt

- Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft
- bei der Beurteilung und Entscheidung von Zukunftsfragen
- mit weitreichender Bedeutung
- für den Wirtschaftsstandort Deutschland

Das heißt:

- Wir betrachten Fragen unter dem Blickwinkel der Wirtschaft - wir berücksichtigen andere politische Betrachtungsebenen angemessen, aber nicht mit ideologischem Vorrang
- Wir beschäftigen uns mit „Schlüsselthemen“ - mit potentiellen Wirkungen im Milliardenbereich
- Wir schreiben leicht verständlich für Generalisten – und mit innovativen Anstößen für Experten

Die Umsetzung

KE Research

- identifiziert die Schlüsselthemen für die Stärkung unseres Landes als Wirtschaftsstandort
- sichtet die Diskussion und extrahiert die wirklich relevanten Fakten und Zusammenhänge
- führt Interviews mit Experten und Betroffenen
- verwirft Irrwege und Utopien und erarbeitet eigene innovative Lösungen
- formuliert daraus Empfehlungen an Politik, Verbände und beteiligte Unternehmen
- liefert schlagkräftige Argumente für alle, die das Thema wirkungsvoll vorantreiben wollen

„Transrapid – Richtiger Zug auf dem falschen Gleis?“

Vernetzung zu zukünftigen Themen von KE Research

- Energie: Stromkosten als Betriebskosten des Transrapid
- Planungsrecht: Entrümpelung überfällig!
- Güterverkehr: Die neue, schnelle Güterbahn

Rechtliche Hinweise

Der Zugriff auf dieses Dokument und seine Benutzung erfolgen im Rahmen eines Lizenzvertrages. Jede Vervielfältigung und jede Weitergabe an Dritte ist untersagt, sofern sie nicht in dem Lizenzvertrag ausdrücklich vorgesehen waren.

„KE Research – die Andersdenker“ ist eine europäische Gemeinschaftsmarke der Klaus Ermecke GmbH. Alle anderen erwähnten Marken gehören den jeweiligen Rechteinhabern.