

# Transrapid - Die Propagandalügen der CSU

Obwohl der Transrapid erwiesenermaßen struktur- und verkehrspolitisch unsinnig ist, halten CSU und Staatsregierung an diesem Projekt fest.

Die überwiegende Mehrheit der Bayern ist aus guten Gründen gegen die geplante Transrapidstrecke zum Münchner Flughafen. Nachdem CSU und Staatsregierung lange geschlafen haben, beginnen sie jetzt mit einer groß angelegten Propagandakampagne für den Transrapid. Im Gegensatz zur CSU und Staatsregierung, die diese Diskussion mit Verdrehungen, Verschweigen von Tatsachen und unbelegten Behauptungen führen, stellen wir die Fakten zum Transrapid vor.

## 1. Die Kosten-Lüge

Bisher haben CSU und Staatsregierung immer von 1,85 Milliarden Euro Baukosten gesprochen. Dies wurde als seriöse Aussage dargestellt. Mittlerweile nehmen sowohl Erwin Huber als auch Bundesverkehrsminister Tiefensee an, dass sich die Kosten auf mindestens 2,2 Milliarden Euro erhöht haben. Also ist die Finanzierungslücke um 350 Millionen Euro größer als bisher dargestellt. Selbst dies dürfte nicht reichen, die Lücke könnte bis zu einer Milliarde Euro betragen.

## 2. Die „Design to Cost“-Lüge

Die am Transrapid beteiligten Unternehmen führen zur Zeit einen sogenannten „Design to Cost“ Prozess durch. Die Staatsregierung behauptet, dies diene der Kostenreduzierung. Tatsache ist, dass ein solcher Prozess dazu dient, überhaupt einmal einen Überblick über alle entstehenden Kosten zu bekommen. Dies ist nur ein Beleg dafür, dass alle bisherigen Aussagen der Befürworter des Transrapid zu den Kosten ohne belastbare Kalkulationen gemacht wurden.

## 3. Die Geschenk-Lüge

Jahrelang wurde für den Transrapid mit dem Argument geworben, Bayern bekäme ihn geschenkt. Dann wurde klar, dass auf den bayerischen Staatshaushalt doch Belastungen zukämen, anfangs 185 Millionen Euro, mittlerweile sind es schon 475 Millionen Euro – ein Ende der Kostensteigerungen ist nicht absehbar. Geld, das für wirklich dringende Projekte mit größerem wirtschaftlichem Nutzen in Bayern fehlt.

## 3. Die Flughafen-Lüge

Auf der Suche nach Finanziers meint die Staatsregierung bei der Flughafen-Gesellschaft fündig geworden zu sein. Bedenkenlos wird ein Beitrag der Flughafen München GmbH von mindestens 100 Millionen Euro in die Kalkulation eingesetzt, obwohl die Landeshauptstadt München als Gesellschafterin dem niemals zustimmen wird.

## 4. Die Europa-Lüge

Bei der verzweifelten Suche nach Geld wurde eine weitere imaginäre Quelle vorgegaukelt: europäische Mittel. Hieß es 2006, 200 Millionen kämen aus Brüssel, sollten es bis vor kurzem noch 100 Millionen Euro sein. Klar ist die Haltung der EU-Kommission für Energie und Transport: Die Frage, auf welche Art der Flughafen

attraktiver angebunden wird, also Transrapid oder Express-S-Bahn, ist eine innerstaatliche Angelegenheit, in die sich die EU nicht einmischte. Es wird kein Geld aus Brüssel geben.

#### 5. **Die Fahrpreis-Lüge**

Um den Transrapid schmackhaft zu machen und hohe Fahrgastprognosen erklären zu können, wurde jahrelang mit einem Fahrpreis von 15 Euro geworben. Mittlerweile rechnen bereits die Befürworter mit einem Preis zwischen 17 und 20 Euro. Das sind für eine vierköpfige Familie für die Hin- und Rückfahrt bei einer Urlaubsreise allein 136 bis 160 Euro für den Transrapid. Zum Vergleich: 14 Tage Urlauberparkplatz am Flughafen kosten 64 Euro, die Hin- und Rückfahrt mit der S-Bahn ist für bis zu 5 Personen für 36 Euro zu haben.

#### 6. **Die Bürgschafts-Lüge**

Damit die Bahn einen höheren Finanzierungsbeitrag leisten kann, hat Staatsminister Huber eine Staatsbürgschaft in Erwägung gezogen. Diese würde jedoch möglicherweise nach EU-Recht eine unzulässige Subvention darstellen und damit das gesamte Projekt in Frage stellen.

#### 7. **Die Export-Lüge**

Seit Jahren wird regelmäßig kurz vor wichtigen Finanzverhandlungen eine riesige Absatzchance für den Transrapid an die Wand gemalt. Nach innerdeutschen Verbindungen war es China, dann die USA, die Niederlande sowie die Golfregion mit den Vereinigten Arabischen Emiraten und nun im Sommer der Iran mit einer etwa 800 km langen Strecke, erdbebengefährdet und ohne sichere Stromversorgung. Seit Jahren werden immer wieder neue Projekte auf der ganzen Welt ins Spiel gebracht. Keines dieser Projekte ist jemals über Machbarkeitsstudien hinaus betrieben worden.

#### 8. **Die Lüge vom gesellschaftlichen Nutzen**

Der Bundesrechnungshof hat 2002 errechnet, dass der Kosten-Nutzen-Quotient des Transrapid unter 1 liegt, dieser nach den Kriterien für Verkehrsprojekte also nicht förderfähig ist. Oder einfacher: Der Nutzen des Transrapid reicht nicht aus, um die Kosten zu rechtfertigen. Um dieses Manko zu beheben, gab das Bundesverkehrsministerium 2006 eine Studie über den industriepolitischen Nutzen in Auftrag. Dabei wurde ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,5 errechnet. Dies überzeugt nicht, denn die Studie stützt sich in zentralen Punkten auf veraltete Aussagen. So führte man zur Abschätzung des Exportvolumens Strecken an, die längst ad acta gelegt wurden. Keine weitere Technologie ist in Deutschland jemals nach solchen Kriterien bewertet worden.

#### 9. **Die Lüge von der unbezahlbaren Express-S-Bahn**

Nachdem das bayerische Wirtschaftsministerium sich seit Jahren weigert, eine objektive Untersuchung von Alternativen anzugehen, hat die Landeshauptstadt München eine Studie in Auftrag gegeben. Das Ergebnis: Eine Express-S-Bahn mit weniger als 25 Minuten Fahrzeit zwischen der Innenstadt und dem Flughafen wäre möglich und würde lediglich insgesamt etwa 625 Millionen Euro kosten – deutlich weniger als der Transrapid. Der Anteil des Freistaats daran beträgt 40% - ebenfalls deutlich weniger als der Anteil am Transrapid.

#### **10. Die Lüge, der Transrapid gehe nicht auf Kosten des Regionalverkehrs**

Bisher wurden für den Transrapid schon 50 Millionen Euro für Planungsarbeiten ausgegeben. Dieses Geld kommt aus den Mitteln, die für Regionalverkehr vorgesehen waren. Zeitgleich strich die CSU 50 Millionen Euro für die Förderung des regionalen Busverkehrs. Ein Verzicht auf den Transrapid wird aber Bundes- und Landesmittel für den Regionalverkehr freimachen.

#### **11. Die Lüge vom wirtschaftlichen Betrieb**

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung für den Transrapid gehtunterstellt, dass ein nicht geringer Anteil der Fahrgäste von der S-Bahn abgeworben wird. Sollte das der Fall sein, wird der Freistaat ein höheres Defizit bei der S-Bahn tragen müssen. Doch selbst wenn das realisiert wird, ist ein wirtschaftlicher Betrieb unwahrscheinlich: In der Berechnung sind weder Kosten für den Erhalt der Strecke, noch Nutzungsentgelte (wie bei Betreibermodellen üblich) ausgewiesen. Da die Betreibergesellschaft im Besitz der öffentlichen Hand ist (eine Tochtergesellschaft der Bahn) müssen Verluste und Zusatzkosten auch vom Steuerzahler getragen werden. Entweder direkt oder über den Umweg über die Bahn AG.

#### **12. Die Termin-Lüge**

Immer heißt es, nur der Transrapid sei zügig zu realisieren. Das ist falsch, zumal für den Transrapid der Neubau einer Strecke von 37 km notwendig wäre, für die Express-S-Bahn nur der Umbau von 4,1 km. Unterschlagen werden zudem die Verzögerungen, die durch langjährige Rechtsverfahren entstehen würden. Die dürfte es bei der Express-S-Bahn nicht geben: die an der Strecke liegenden Gemeinden Ismaning und Unterföhring begrüßen die Express-S-Bahn. Die Express-S-Bahn könnte 2015 in Betrieb gehen, der Transrapid etwa 2018.

#### **13. Die Umwelt-Lüge**

Der Transrapid benötigt für eine Fahrt vom Hauptbahnhof zum Flughafen 1400 kWh, eine herkömmliche S-Bahn 580 kWh. Der Transrapid befördert dabei bis zu 435 Personen pro Fahrt, die S-Bahn bis zu 1600 Personen. Eine Express S-Bahn schneidet in diesem Vergleich noch günstiger ab, da sie deutlich seltener beschleunigen muss.