

Andreas Rade / Werner Rosenberg (Hrsg.)

Transrapid in der Diskussion

mit Beiträgen von:

- Dr. Hans-Christoph Atzpodien
Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft mbH
- Manfred Foede
IG Metall Berlin
- Dr. Rainer Hopf
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)
- Prof. Dr. Peter Mnich
TU Berlin / Institut für Bahntechnik (IFB)
- Dipl.-Pol. Andreas König
ÖTV Brandenburg
- Prof. Dr. Eckhard Kutter
TU Berlin
- Dipl.-Pol. Andreas Rade
- Wilfried Sauter
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
- Meike Spitzner
Wuppertal / Institut für Klima, Umwelt und Energie
- Wolfgang Zell
GdED Berlin/Brandenburg

**KOOPERATIONSSTELLE
WISSENSCHAFT/ARBEITSWELT**

an der Zentraleinrichtung
Kooperation TU Berlin

Inhalt

Vorwort	7
---------	---

Einführung	9
-------------------	---

Eckhard Kutter

Verkehrstechnologien kontrovers: Optimale Verkehrsfunktion oder höchster Nutzen für das Gesamtsystem	11
---	----

1. Transrapid: Kein grundlegend neues System	11
2. Marginale Systemunterschiede führen zu Entscheidungsproblemen	12
3. Wirtschaftssektorale Betrachtung steht gegen gesamtwirtschaftliche Betrachtung	13
4. Schlußfolgerung: Integrierte Verkehrssysteme statt optimierte Verkehrssysteme	15

Kapitel I Übersicht

Andreas Rade

Der Transrapid: Konfliktfelder - Konfliktlinien - Positionen	21
---	----

EINLEITUNG

1. Der Transrapid - ein neues Verkehrssystem in der Diskussion	21
--	----

DIE MAGNETSCHWEBEBAHN TRANSRAPID

2. Die Entwicklung des Transrapid zur bevorstehenden Anwendung	23
2.1 Die Magnetschnellbahnentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland	23
2.2 Zur Funktionsweise des Transrapid	24
2.3 Von der Versuchsstrecke im Emsland zur Referenzstrecke Berlin - Hamburg	25

DER TRANSRAPID IN DER DISKUSSION

3. Die Finanzierung der Magnetschnellbahn ...	27
3.1 ... ist gesichert und seriös kalkuliert	27
3.2 ... geht von falschen Voraussetzungen aus	29

4. Die Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems Transrapid ...	31
4.1 ... ist bereits aufgrund systembedingter Merkmale gegeben	31
4.2 ... wird nicht zu erreichen sein	32
5. Industriepolitische Effekte durch den Transrapid ...	35
5.1 ... sind ein ganz entscheidender Vorteil	35
5.2 ... wären mit der Rad/Schiene-Technik zu überbieten	36
6. Die Exportmöglichkeiten für den Transrapid ...	37
6.1 ... sind schon heute absehbar	37
6.2 ... bestehen faktisch nicht	38
7. Arbeitsmarktpolitische Effekte durch den Transrapid ...	39
7.1 ... müssen als sehr hoch eingestuft werden	39
7.2 ... sind mangels Folgeaufträge nicht beständig	41
8. Die verkehrspolitische Bewertung des Transrapid ...	42
8.1 ... führt zur Einschätzung als Verkehrsmittel der Zukunft	42
8.2 ... ist kein Argument für seine Entwicklung	43
9. Das Fahrgastaufkommen beim Transrapid ...	47
9.1 ... wird außerordentlich hoch sein	47
9.2 ... fällt niedriger aus als erwartet	47
10. Die Energieverbrauchswerte beim Transrapid ...	48
10.1 ... sind günstiger als bei allen anderen Verkehrsmitteln	48
10.2 ... sind höher als bei der Schiene	50
11. Die Lärmwerte beim Transrapid ...	51
11.1 ... sind bestechend niedrig	51
11.2 ... reichen an einen Preßlufthammer heran	53
12. Technische Einzelfragen ...	55
12.1 ... sind geklärt	55
12.2 ... können zu einem Risiko werden	55
13. Die Umweltverträglichkeit des Transrapid ...	56
13.1 ... spricht für die Einführung des Systems	56
13.2 ... kann aufgrund der hohen Lärm- und Energiewerte nicht anerkannt werden	58
14. Der Landschaftsverbrauch durch den Transrapid ...	58
14.1 ... ist weitaus geringer als bei anderen Verkehrsträgern	58
14.2 ... ist höher als angegeben	59
15. Die Schadstoffemissionen des Transrapid sind ...	61
15.1 ... richtungweisend durch die erzielbare Verkehrsverlagerung	61
15.2 ... nicht auf dem Stand der beschlossenen Zielsetzungen	61
<i>SCHLUSSTEIL</i>	
16. Schlußbemerkung	62

Kapitel II

Der Transrapid in der Diskussion

Hans-Christoph Atzpodien

Die Planungen der Transrapid-Strecke Berlin - Hamburg	71
1. Vorbemerkung	71
2. Projektziel	71
3. Aufgabenstellung der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft	73
4. Aktueller Planungsabschnitt	73
5. Den hohen Anforderungen gerecht werden	74
6. Bearbeitung unter Umweltaspekten	75
7. Ausblick	79

Peter Mnich, Matthias Marscholke

Qualitätssprünge in der Bahntechnik durch das Magnetbahnsystem Transrapid	83
1. Grundsätzliches	83
2. Systemmerkmale des Transrapid	85
3. Position des Transrapid im Gesamtverkehrssystem	86
4. Reisezeiten	87
5. Stadteinführung des Transrapid	93
6. Beschäftigungseffekte durch den Transrapid	95
7. Ausblick	98

Rainer Hopf

Der Transrapid - auf wackeligen Stelzen in eine ungewisse Zukunft	99
1. Einführung	99
2. Funktion des Transrapid und der Referenzstrecke Berlin - Hamburg	101
3. Die Wirtschaftlichkeitsrechnungen für die Referenzstrecke	104
4. Beschäftigungs-, industrie- und exportpolitische Perspektiven	108
5. Risiken und Chancen	112

<i>Meike Spitzner</i>	117
Der Transrapid: Kostspielige Verkehrserzeugung statt notwendige Verkehrsvermeidung	117
1. Vorbemerkung	117
2. Risiken für die öffentliche Hand	118
3. Verkehrspolitische Verantwortbarkeit	123
4. Industrie- und beschäftigungspolitische Effekte	126
5. Das Planungsverfahren	128

<i>Wilfried Sauter</i>	131
Grundzüge einer verkehrs- und umweltpolitischen Bewertung des Magnetbahn-Projekts "Transrapid"	131
1. Vorbemerkung	131
2. Wozu ein neues Bahnsystem?	131
3. Die Perspektiven der Eisenbahn	133
4. Die Wirtschaftlichkeit einer Magnetbahn Hamburg - Berlin	134
5. Sicherung von Arbeitsplätzen	140
6. Verkehrliche Wirkungen	141
7. Umweltauswirkungen	144
8. Fazit	147

Kapitel III Stellungnahmen einzelner Gewerkschaften

<i>Andreas König</i>	
Stellungnahme der ÖTV-Brandenburg zum Transrapid	151

<i>Wolfgang Zell</i>	
Position der Bezirksleitung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschland (GdED) zum Transrapid	157

<i>Manfred Foede</i>	
Thesen der IG-Metall Berlin zum Transrapid	161