

München, 29.01.2007

Sehr geehrte Damen und Herren  
von Presse, Rundfunk und Fernsehen,

wir bitten um Veröffentlichung folgender Presseinformation:

Transrapid: Bund Naturschutz stellt aktuelle Studie zu Weltmarktchancen vor

## Beitrag für Deutschlands Export?

Die vom Bund Naturschutz (BN) heute auf einer Pressekonferenz vorgestellte Studie geht erstmals der Frage nach, ob die für die deutsche Wirtschaft angeführten Exportchancen des Transrapids realistisch sind oder nicht. Damit ist die Studie deutschlandweit bisher einmalig. Sie betrachtet von den Industrienationen bis zu den Schwellenländern die globalen Märkte und untersucht die Erfolgsaussichten für den Bau eines Transrapids. Über zwei Jahre widmeten sich zwei Experten im Auftrag des BN dem Thema. Die Studie stellt keine zufällige Momentaufnahme dar, sondern reflektiert die langfristigen globalen Entwicklungen.

Das Ergebnis der BN-Studie ist eindeutig: Mit Ausnahme von etwa ein bis zwei außerordentlichen Ausnahmesituationen ist weltweit keine Situation erkennbar, die größere Investitionen in die Transrapidtechnologie denkbar scheinen lässt.

**„Der Transrapid als Exportschlager für die deutsche Wirtschaft, das ist nichts weiter als ein Luftschloss“** fasst Richard Mergner, Landesbeauftragter des BN und verkehrspolitischer Sprecher des BUND die Studie zusammen. **„Zwei Milliarden Euro aus Steuermitteln für eine deutsche Referenzstrecke sind angesichts global nicht vorhandener Absatzmärkte volkswirtschaftlich in keiner Weise gerechtfertigt. Wenn die Industrie den Transrapid will, dann soll sie ihn auch selbst bezahlen“** so Mergner weiter.

Statt weiter Geld mit dem Transrapid zu verbrennen, empfiehlt die Studie der deutschen Außenwirtschaftspolitik eine Uorientierung: Der deutschen Verkehrsgüterindustrie, die zu den größten und bestpositionierten auf dem Weltmarkt zählt, stehen eine Reihe von Märkten von der Ersten bis zur Dritten Welt offen. Hierzu zählen weltweit boomende „Stadtbahnen“, ebenso wie „robuste Premiumzüge“ für Schwellenländer.

**„Wer heute noch auf den Transrapid setzt, leitet Finanzmittel in eine Sackgasse. Von der Straßenbahn bis zum Hochgeschwindigkeitszug ICE ist Deutschland weltweit technologisch führend. Dieses Potential muss genutzt und ausgebaut werden. Hier stecken die wahren Exportschlager. In den 70er**



**Bund  
Naturschutz  
in Bayern e.V.**

Landesverband Bayern des  
Bundes für Umwelt und  
Naturschutz Deutschland e.V.

### **Kreisgruppe München**

Pettenkofferstr. 10 A  
80336 München  
Tel.: 089 – 51 56 76-0  
Fax: 089 – 51 56 76-77

Besuchen Sie auch unsere  
Homepage:  
[www.bn-muenchen.de](http://www.bn-muenchen.de)  
[info@bn-muenchen.de](mailto:info@bn-muenchen.de)

*1. Vorsitzender:*  
Christian Hierneis

Spendenkonto:  
Postbank München  
BLZ: 700 100 80  
Ktn.: 185 50 800

Vereins-Reg. Nr: 834

**Jahren hat Deutschland es verpasst, trotz technologischem Vorsprung eine Führungsrolle in der Verbreitung der Videotechnik zu erlangen. Das überlegene deutsche System Video 2000 verschwand in der Bedeutungslosigkeit. Dies darf sich heute beim Ausbau der weltweiten Schienennetze nicht wiederholen“** ergänzt Mergner.

Der BN appelliert deshalb an Bundesregierung und Bayerische Staatsregierung, das Vorhaben Transrapid endgültig zu stoppen. Angesichts großer Defizite im Bereich der Schiene ist es unverantwortlich, weiter Geld in das „Milliardengrab Transrapid“ zu stecken.

Folgende Hindernisse stehen laut der vorgelegten Studie einem Markterfolg des Transrapids auf den potentiellen Märkten entgegen:

- 1) In vielen Ländern mit ausreichenden Finanzmitteln für höherwertige Infrastrukturen sind Hochgeschwindigkeitssysteme bereits in Betrieb oder in Bau und Planung. Dort hat ein zusätzliches Hochpreissystem, das nicht zu den anderen kompatibel ist, so gut wie keine Chancen. (Deutschland, Frankreich, Spanien, Italien)
- 2) Eine Reihe von Ländern sind zwar finanziell besser gestellt, haben jedoch kein Interesse an zusätzlichen Hochgeschwindigkeitssystemen, da sie ohnehin in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden werden oder zu wenig Einwohner haben (Schweiz, Norwegen, Finnland, Schweden, Österreich).
- 3) In den USA korrespondiert die geringe Bereitschaft in Personenzugsysteme zu investieren mit strikten protektionistischen Regeln (buy-america-act). Damit wäre ein Verkauf für deutsche Firmen kaum wirtschaftlich.
- 4) Denkbar wären ein bis zwei kurze Strecken für Investoren, die den Prestigefaktor weit über wirtschaftliche Aspekte stellen. Derartige Strecken können aber nur in sehr begrenzter Anzahl entstehen, da sie sonst den Reiz des Besonderen verlieren würden. Bei diesen wenigen Fälle wäre eine ca. zwei Milliarden Euro teure Referenzstrecke für die deutsche Volkswirtschaft nicht zu vertreten.

#### Zukunftsmarkt deutsche Verkehrsgüterindustrie

Die deutsche Verkehrsgüterindustrie zählt zu den größten und am besten positionierten auf dem Weltmarkt. Ihr stehen eine Reihe von Märkten von der Ersten bis zur Dritten Welt offen. Beispiele sind der große Bereich „Stadtbahnen“, ebenso wie das Segment „robuste Premiumzüge“ für Schwellenländer.

Beispielsweise fahren in Japan trotz hochentwickelter eigener Bahntechnologie deutsche Stadtbahnen. Deutschland verfügt mit seinen anerkannt guten Nahverkehrsnetzen über rund 50 hervorragende Referenzanlagen. Ihre Leistungsfähigkeit ist spätestens seit der Fußball-WM 2006 einem weltweiten Publikum wohlbekannt. Weltweit verfügen rund 150 Millionenstädte über keinerlei Schienennahverkehr. Von den zur Zeit 80 chinesischen Millionenstädten gibt es lediglich in acht U-Bahnsysteme. Weltweit Bedeutung gewinnt das neue Segment „robuste Premiumzüge“ für Schwellenländer. Es schließt die Lücke zwischen Regionalzügen und der ICE-Klasse.

Hier könnte die Bundesregierung außenwirtschaftspolitisch aktiv werden und auf Weltbank und die Diskussion in den G-8 Ländern einwirken. Als Gastgeber

beim diesjährigen G-8 Gipfel könnte die Bundesregierung ein positives Investitionsklima für Schienensysteme in Ballungsräumen initiieren. Geringerer Energieverbrauch durch effiziente Schienensysteme unterstützt zusätzlich die Klimapolitik der Bundesregierung.

Kontakt: Bund Naturschutz in Bayern e.V., Martin Hänsel, Tel. 089 / 515676 – 76