

Kwasniewski, Klaus

Article — Digitized Version

## Technologiepolitischer Aktivismus

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Kwasniewski, Klaus (1994) : Technologiepolitischer Aktivismus, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Nomos, Baden-Baden, Vol. 74, Iss. 3, pp. 108-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/137099>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

**D**as Bundeskabinett hat am 2. März dem Bau der Magnetschwebebahn „Transrapid“ zwischen Hamburg und Berlin bis zum Jahre 2005 zugestimmt. Damit soll ein Projekt realisiert werden, das wie kein anderes in den letzten Jahren auf eine weitgehende Skepsis stößt, der seitens seiner Befürworter bei Lichte betrachtet nur unrealistische Erwartungen und Visionen gegenüberstehen.

Zu den Kritikern des Transrapid zählt auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium, der kürzlich in einem zweiten Gutachten erneut nachdrücklich die Auffassung vertrat, daß dem Projekt im jetzigen Planungs- und Finanzierungsstadium kein grünes Licht gegeben werden sollte. Zum einen seien bislang ähnlich schnell fahrende, aber weit preiswerter zu realisierende Alternativen nicht geprüft worden, zum anderen sei die Beteiligung der Industrie an den Risiken nicht überzeugend geregelt worden.

Tatsächlich stellt der Transrapid eine Inzellösung im deutschen Eisenbahnnetz dar, wobei seine Anbindung an dieses Netz und damit ein Teil seiner Streckenkosten noch völlig ungeklärt sind. Zu realisieren dürften bei den ausgewiesenen Fahrwegkosten von 5,6 Mrd. DM, von denen 3,2 Mrd. DM vom Bund und 2,4 Mrd. DM durch Unternehmen fremdfinanziert werden, nur Ziel-/Endbahnhöfe des Transrapid außerhalb der Innenstädte sein. Durch den dann notwendigen Ausbau der Infrastruktur für die Anbindung an das Streckennetz der Bundesbahn sowie an das innerstädtische Verkehrssystem würden sich die Baukosten beträchtlich erhöhen, wobei Bonn die Mehrkosten zu tragen hätte. Ohne Anbindung würde sich jedoch der Zeitvorteil des Transrapid auf der Strecke Hamburg-Berlin von 20 Minuten gegenüber der kostengünstigeren Alternative ICE in einen Zeitnachteil umkehren.



Klaus Kwasniewski

## Technologie-politischer Aktivismus

Die der Entscheidung für den Transrapid zugrundeliegenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen basieren außerdem auf einem jährlichen Fahrgastaufkommen von 14,5 Mill. Passagieren; dies ist das Achtfache des heutigen Verkehrsaufkommens im Bahn- und Luftverkehr. Da diese optimistischen Fahrgastzahlen nicht realisiert werden dürften, ist mit hohen Betriebsdefiziten zu rechnen. Diese würden ebenfalls zum Teil zu Lasten des Steuerzahlers gehen. Die Schätzungen des Fahrgastaufkommens basieren weiter auf der Annahme, daß ein hoher Anteil der Passagiere von der Bahn zum Transrapid abwandert. Die Folge wären Einnahmeeinbußen der gerade privatisierten Eisenbahn auf der Strecke Hamburg-Berlin.

Die Befürworter des Transrapid weisen auf die Schaffung von Arbeitsplätzen insbesondere in der Bauphase, auf die Exportchancen für das System und auf die positiven Folgewirkungen seiner Realisierung für den Technologiestandort Deutschland hin. Gern wird der Vergleich mit dem Bau der ersten Eisen-

bahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth gezogen, und die Kritiker des Transrapid werden als kleinliche Bedenkenträger charakterisiert, die dem technologischen Aufbruch des Standortes Bundesrepublik in das nächste Jahrhundert im Wege ständen.

Doch diese Argumente vermögen nicht zu überzeugen. So schafft nicht nur der Bau des Transrapid, sondern jegliche investive Tätigkeit des Staates Arbeitsplätze. Was die Exportchancen des Systems betrifft, so wären, wenn überhaupt im Ausland eine Nachfrage nach dieser Technologie bestehen sollte, diese sicherlich durch Finanzierungszuschüsse zu einer Transrapidstrecke im Ausland nachhaltiger zu verbessern als durch den Betrieb einer wohl defizitären und unzureichend vernetzten Strecke im Inland. All dies ist zu erreichen, ohne daß der Staat der Höhe nach nicht bekannte Haushaltsrisiken eingeht. Auch dürften im Falle eines Exports weniger Arbeitsplätze als allgemein erwartet bei den Herstellern gesichert werden, da jeder mögliche Käufer auf den weitgehenden Eigenbau des Systems bestehen dürfte.

Zu den Technologien des kommenden Jahrhunderts wird die Magnetschwebebahn sicher nicht zählen. Will der Staat auf dem Gebiet der Technologiepolitik tatsächlich und nicht nur symbolisch etwas bewegen, so müßte er von seiner gegenwärtigen Politik der Kürzung der Grundlagenforschung abgehen, verstärkt Innovationen in ihrer gesamten Breite fördern und die bestehenden Hemmnisse auf diesem Gebiet weiter abbauen. Freilich sind auf diesem Wege weder kurzfristige Erfolge zu erzielen, noch kann solch eine Politik ohne weiteres wählerwirksam als entschlossenes technologiepolitisches Handeln deklariert werden. Und hier scheint im Superwahljahr 1994 der eigentliche Grund für die Bonner Entscheidung für den Bau des Transrapid zu liegen.