

„Dann bricht es zusammen“

Trotz aller Kritik: Die Bundesregierung hält an der geplanten Magnetbahnstrecke von Hamburg nach Berlin fest. Geld spielt keine Rolle, verkehrspolitische Argumente zählen wenig – der potentielle Exportschlager Transrapid soll aus rein industriepolitischen Gründen gefördert werden.

Zuerst bröselte der Beton. Der Fehler war teuer, ließ sich aber leicht beheben. Bald glitt die Magnetbahn Transrapid wieder mit beeindruckender Perfektion berührungsfrei über ihren aufgestellten Versuchsfahrgang im Emsland.

Dann rissen die Bolzen. Sie halten die Statoren fest, den an der Betontrasse verzurrten Antrieb des Gleiters. Auch diesmal machte der Transrapid rasch wieder Fahrt. Das Problem schien behoben.

Nicht so ganz. Am Mittwoch der vorigen Woche räumte Diplom-Ingenieur Hans Georg Raschbichler, Direktor der Thyssen Henschel Magnetfahrttechnik, vor dem Verkehrsausschuß des Bundestages ein: Halterungen, die den Belastungen des Dauerbetriebes gewachsen sind, gibt es noch gar nicht, sie müssen noch entwickelt werden. Doch der technische Mangel wird das „nette technische Spielzeug Transrapid“ (Thyssen-Henschel-Vorsitzender Winfried Haastert) kaum stoppen.

Andere Probleme sind weit gewichtiger: Weder die Bundesregierung noch Verkehrsminister Matthias Wissmann wissen, wie teuer der Bau einer Magnetbahnstrecke zwischen Hamburg-Hauptbahnhof und Berlin-Papestraße wirklich wird, ob sich genügend Passagiere für einen rentablen Betrieb finden, welche technischen Schwierigkeiten noch zu bewältigen sind.

Ungewiß ist auch, ob der Hauptzweck der verkehrspolitisch allein nicht zu rechtfertigenden Investition mit dem Bauwerk überhaupt erreicht werden kann: den Export der neuartigen Verkehrstechnik nach Asien und Australien, in die Weiten Rußlands und Amerikas zu fördern.

Für die unternehmerische Entscheidung, ob der Transrapid auf die Trasse gesetzt werden kann, reichen die Erkenntnisse der Techniker und Planer noch nicht aus, gibt Bahn-Vorständler Roland Heinisch zu. Doch Bundesregierung und Wissmann haben sich längst festgelegt: Sie wollen den Bau – um jeden Preis.

Und der könnte gigantisch werden: Immer mehr Experten bezweifeln, daß jährlich 12 bis 14 Millionen Passagiere per Magnetgleiter zwischen Haupt- und Hansestadt pendeln werden. „Wenn diese Grundlage nicht stimmt“, urteilt Ralf Kohlitz vom Bundesrechnungshof, „bricht das ganze Gebäude zusammen, der Bund könnte auf einem Milliardenhaufen Schulden sitzen.“

Kernpunkt der Kritik des Bundesrechnungshofes ist, daß der Bund sich

„Solche unrealistischen Annahmen und offensichtlichen Fehler sind nicht geeignet“, heißt es im Gutachten, „das Vertrauen in die Ernsthaftigkeit des Finanzierungskonzeptes zu stärken.“

Mindestens genauso fragwürdig wie die Kalkulation aber ist die Annahme, eine Referenzstrecke in Deutschland würde den Transrapid zum High-Tech-Exportschlager machen – die Europäer haben sich auf den Ausbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes der konventio-



Transrapid-Freund Wissmann: Will die Bahn – um jeden Preis

zu viele Risiken hat aufbürden lassen. Keiner weiß, welche Auflagen die Behörden im Raumordnungsverfahren noch machen. Mehrkosten – über den jetzt genannten Fahrgangspreis von 5,6 Milliarden Mark hinaus – sind nach Ansicht der Prüfer in nicht abschätzbarer Höhe mit Sicherheit zu erwarten.

Auf der anderen Seite seien die zu erwartenden Erlöse viel zu optimistisch angesetzt. Die angenommene Fahrgastzahl von jährlich 14,5 Millionen werde bereits für das Jahr 2004 einkalkuliert, obwohl die günstige Prognose erst für das Jahr 2010 gelte und ohnehin auf Annahmen beruhe, die allesamt nicht mehr realistisch seien.

nellen Rad-Schiene-Technik festgelegt. Da ist für den teuren, futuristischen Exoten kein Platz.

Die europäische Entscheidung für die Eisenbahn ist gut begründet. Das läßt sich an der Strecke Hamburg–Berlin augenfällig demonstrieren:

5,6 Milliarden Mark, in Preisen von 1993, soll die Gleitertrasse von Hamburg über Schwerin in die deutsche Hauptstadt nach Rechnung der Industrie kosten. Die Fahrzeit beträgt knapp eine Stunde.

Die annähernd gleiche Dienstleistung wäre von der Bahn für einen Bruchteil des Preises zu haben. Zwischen 500 und 800 Millionen Mark würde es kosten,



Transrapid-Wartung: „Der Fahrweg ist zu teuer, die technischen Ansprüche sind zu hoch“

die Gleisstrecke für eine Zuggeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern auszubauen. IC-Triebzüge mit moderner Neigetechnik könnten sogar eine „konstante Höchstgeschwindigkeit“ (Bundesbahn-Expertise) von 230 Stundenkilometern fahren und die Reisenden in weniger als 90 Minuten von City zu City schaffen.

Daß ein Zeitgewinn von günstigstenfalls 30 Minuten das Opfer von fast fünf Milliarden Mark Steuergeld wert ist, behauptet deshalb nicht einmal der technikverliebte Verkehrsminister Wissmann. Er hat sich von einem anderen Argument einfangen lassen: Die mit zwei Milliarden Mark Subventionen in 20 Jahren zur Einsatzreife entwickelten Züge der Zukunft müßten im eigenen Land die Chance der Alltagsbewährung erhalten. Nur dann könne die Industrie ausländische Nachfrager locken, nur dann wären Jahrhundertgeschäfte in Sicht.

Beredt schwärmte Thyssen-Henschel-Chef Haastert vor dem Verkehrsausschuß von traumhaften Chancen. Indonesien, Thailand, Malaysia, Chile und Australien „haben Interesse“. „Wesentlich konkreter“ noch seien Projekte in den USA. Vor Weihnachten sei Entscheidungsträgern am Pazifik klargeworden: Nur der Transrapid könne den Flugverkehr zwischen Los Angeles und San Francisco ersetzen und damit die Smog-geplagten Westküster von ihrer Umweltlast befreien. Aber, so Haastert, alles wäre einfacher, „wenn wir die Referenzstrecke schon hätten“.

Werner Rothengatter, Verkehrswissenschaftler an der Universität Karlsruhe, dagegen glaubt nicht, daß der Trans-

rapid jemals ein Exportschlager wird: „Der Fahrweg ist zu teuer, die technischen Ansprüche an den Fahrweg sind zu hoch.“ Jeder Käufer von Verkehrssystemen verlange heute, daß der Abschluß einen beachtlichen Anteil „local content“ enthalten müsse, einen Auftragsbestandteil, an dem heimische Firmen gut mitverdienen. Das sei beim Transrapid kaum zu machen.

Volkswirt Rothengatter macht den Transrapid-Verkäufern die schönen Märkte sämtlich mies: In Mittel- und Osteuropa stehe die Modernisierung des

„Mit falschen Informationen mehr Geld aus der Tasche locken“

gutausgebauten Gleisnetzes an. Für Hochgeschwindigkeitszüge fehle auf absehbare Zeit das Geld. In Asien seien die Chancen für den Transrapid minimal. Das gleiche gelte für Australien und Südamerika. Der Transrapid hätte nur dann Zukunft, wenn er sich „privatwirtschaftlich deutlich besser rechnen“ würde als etwa der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV. Das sei aber nicht so.

Bleiben die USA, der Traummarkt des Thyssen-Henschel-Managers Haastert. Schon vor zwei Jahren berief sich die Industrie auf einen „Report“ des US-Verkehrsministers, in dem der Transrapid, der TGV und ein noch zu entwickelndes US-Magnetbahnsystem verglichen werden. Dabei schneidet das Magnetsystem gut ab, für Thyssen Anlaß zu frohen Hoffnungen.

Rothengatter hat sich die Studie besorgt. Daraus, so der Professor, könne man „weiß Gott nicht entnehmen“, daß die USA nur auf den deutschen Transrapid warteten.

Zwar habe das fiktive US-System gut abgeschnitten. In allen konkreten Vergleichen zwischen TGV und Transrapid aber liege der technisch brillante Magnetgleiter ökonomisch auf Rang zwei.

Rothengatter, Mitglied des wissenschaftlichen Beirates von Verkehrsminister Wissmann: „Hier wird versucht, dem Steuerzahler mit falschen Informationen mehr Geld aus der Tasche zu locken.“

Der Verkehrsminister sieht das ganz anders. Und er beruft sich wie seine Kritiker auf das Gutachten des Bundesrechnungshofes. Die Prüfer, so die Lesart des Ministers, rieten ihm, „intensiv auf eine pünktliche Inbetriebnahme des Transrapid hinzuwirken“.

Diese Umwertung aller Werte mochte der Autor des Gutachtens, Ralf Kohlitz, nicht schweigend hinnehmen. Gemeint sei mit dem Zitat lediglich: Wenn die Regierung trotz aller Zweifel auf ihrem Kurs beharre, dann solle sie wenigstens aufs Tempo drücken, um nicht noch mehr Millionen zu verplempern. Kohlitz fordert ausdrücklich eine ungeschminkte Kosten-Nutzen-Analyse.

Genau das will Wissmann vermeiden: Wenn sein Magnetbahn-Bedarfsgesetz erst einmal den Bundestag passiert hat, haben Zweifler keine Chance mehr. Die Notwendigkeit der Magnetbahn ist dann per Gesetz festgestellt. Eine vergleichende Bewertung von Alternativen wie die des Hochgeschwindigkeitszuges ist dann von Amts wegen nicht möglich. □