



Transrapid auf Teneriffa (Simulation)
Traum deutscher Tüftler

VERKEHR

Reif für die Insel

Erlebt der Transrapid auf Teneriffa ein Comeback? Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) ist begeistert, doch die deutschen Hersteller bremsen.

Ricardo Melchior könnte die Traumstrände anpreisen, die jedes Jahr fünf Millionen Touristen auf seine Insel locken. Er könnte auch die unberührte Natur im Nationalpark um den Vulkanberg Teide loben, die schon Alexander von Humboldt begeisterte. Doch so richtig ins Schwärmen gerät der Präsident der Kanareninsel Teneriffa, der einst in Aachen Ingenieurwissenschaften studiert hat, wenn es um die Verkehrstechnik der Zukunft geht – beziehungsweise das, was er dafür hält.

Ausgerechnet auf der spanischen Ferieninsel soll der Transrapid, der 40 Jahre alte Traum deutscher Tüftler, ein Comeback erleben. Geht es nach Melchior, könnten die Arbeiten für die 120 Kilometer lange Strecke zwischen der Inselhauptstadt Santa Cruz im Norden, Costa Adeje im Süden und Los Realejos im Nordwesten nächstes Jahr starten. Mit rund 270 Stundenkilometern soll die Magnetbahn dann bald über die Urlauberinsel düsen – ohne Lärm, teilweise mit Solarstrom betrieben und, platzsparend, über dem Mittelstreifen der oft verstopften Autobahn.

Dabei weiß der spanische Politiker genau, dass der Transrapid hierzulande als Nessie der deutschen Wirtschaft gilt: in Nachrichten oft gesichtet, doch nie richtig

aufgetaucht. Durch die Wüste Saudi-Arabiens sollte er schon schweben, Pilger von Teheran ins 800 Kilometer entfernte Maschhad bringen und Reisende von Hamburg nach Berlin oder vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen schaffen. Doch mit Ausnahme einer kurzen Strecke bei Shanghai blieb der Transrapid stets ein Geisterzug.

In Teneriffa dagegen gilt die Magnetbahn als Verkehrssystem mit Zukunft, so versuchte es jedenfalls Melchior vergangene Woche EU-Verkehrsexperten in Brüssel nahezubringen. Auf bergigem Gelände könne der Transrapid seine Vorteile ausspielen, sagt Melchior, Höhenunterschiede bewältigt er leichter als jeder herkömmliche Zug. Während für die normale Bahn ein Drittel der Strecke als Tunnel durch Lavagestein und brüchiges Geröll gebohrt werden müsste, wäre eine Transrapidtrasse weitgehend tunnelfrei.

Die Magnetschwebbahn würde daher nur die Hälfte einer herkömmlichen Bahnstrecke kosten, und auch die Touristen bekämen mehr geboten, heißt es in einer Projektstudie: Eine längere Bahnfahrt im Tunnel könne nun einmal „keine besondere Attraktivität bieten“.

Das Problem ist nur, dass die Transrapid-Begeisterung bei den möglichen Ab-



Minister Ramsauer
Captain Future der Verkehrspolitik

nehmern größer ist als im Herstellerland. Während die Bundesregierung die Operation Teneriffa nach Kräften unterstützt, will die Industrie vom Transrapid nichts mehr wissen. Spätestens seit dem Aus am Flughafen München konzentriert sie sich lieber aufs klassische Eisenbahngeschäft.

Verkehrsminister Peter Ramsauer ist empört. 1,5 Milliarden Euro habe der Bund in Entwicklung und Erprobung der Zukunftstechnologie gesteckt, poltert der CSU-Mann. „Nun ist es an der Wirtschaft, die Voraussetzungen für eine weitere Vermarktung der Technologie zu erhalten.“ Sonst drohe dem Transrapid das Schicksal von Computer und MP3-Player. Auch die wurden von der Exportnation Deutschland erfunden, Geld damit verdienten dann aber andere.

Neuen Grund für seinen Zorn erhielt Ramsauer jüngst bei einem gemeinsamen PR-Auftritt mit Vertretern der deutschen Transrapid-Industrie im fernen Brasilien, wo eine Schnellbahnstrecke ausgeschrieben ist. Sein Unternehmen habe die Magnetschwebbahn zwar „mal erfunden und entwickelt“, sagte Hans Christoph Atzpodien, Spitzenmanager beim Essener Stahlkonzern ThyssenKrupp. Aber für das Unternehmen sei der Zug derzeit „kein Hauptthema“.

Auch beim zweiten Transrapid-Hersteller Siemens ist das Interesse gering. Zwar gebe es „einige Hinweise auf mögliche Strecken innerhalb und außerhalb Europas“, sagt Hans-Jörg Grundmann, Chef der Sparte Mobility. „Unmittelbare, realistische Vermarktungschancen sehen wir derzeit aber nicht.“

Verkehrsminister Ramsauer, der sich schon als Captain Future der Verkehrspolitik sieht, ist sauer über so viel Lethargie. Auf sein Geheiß hat Verkehrsstaatssekretär Rainer Bomba jüngst Siemens-Vorstand Siegfried Russwurm ins Gebet genommen und ein bisschen mehr Begeisterung für das Projekt Teneriffa eingefordert.

Im kleinen Kreis machte Bomba seinem Unmut über die zögerlichen Hersteller Luft: „Kunde droht mit Auftrag.“

Tatsächlich könnte es bald so weit sein. Zusagen für einen Teil der drei Milliarden Euro, die die Magnetschwebbahn kosten soll, hat Melchior nach eigenem Bekunden bereits in der Tasche. Für den Rest will er Europas Fördertöpfe anzapfen und die Portemonnaies privater Investoren.

Zudem setzt Melchior auf die deutsche Kanzlerin. In einem Brief lenkte der Inselpräsident ihr Augenmerk vergangene Woche auf die Probleme Teneriffas. Angela Merkel, die gerne auf der Nachbarinsel Gomera urlaubt, möge sich doch, bitte schön, bei Siemens und ThyssenKrupp dafür starkmachen, dass seine Insel-Bahn gebaut werden kann.

PETER MÜLLER