VERKEHR

Hauch einer Chance

Bonn bereitet den Rückzug vor, die Industrie sucht neue Investoren: Das Projekt Transrapid wackelt.

Der Verkehrsminister gab sich ganz arglos, beseelt von gesundem Menschenverstand. Keineswegs sei er vom Projekt Magnetschwebebahn abgerückt, sagte Matthias Wissmann. Er habe nur die Industrie daran erinnert, daß sie ihre Aufgaben für den Transrapid erledigen müsse. „Das ist doch“, so Wissmann, „eine Selbstverständlichkeit.“

Schön wär's ja. Selbstverständlich war bislang nur die brutale Art, mit der Wissmann, immer freundlich lächelnd, jedes sachliche Argument gegen den Bau der Transrapid-Strecke zwischen Hamburg und Berlin beiseite wischte.

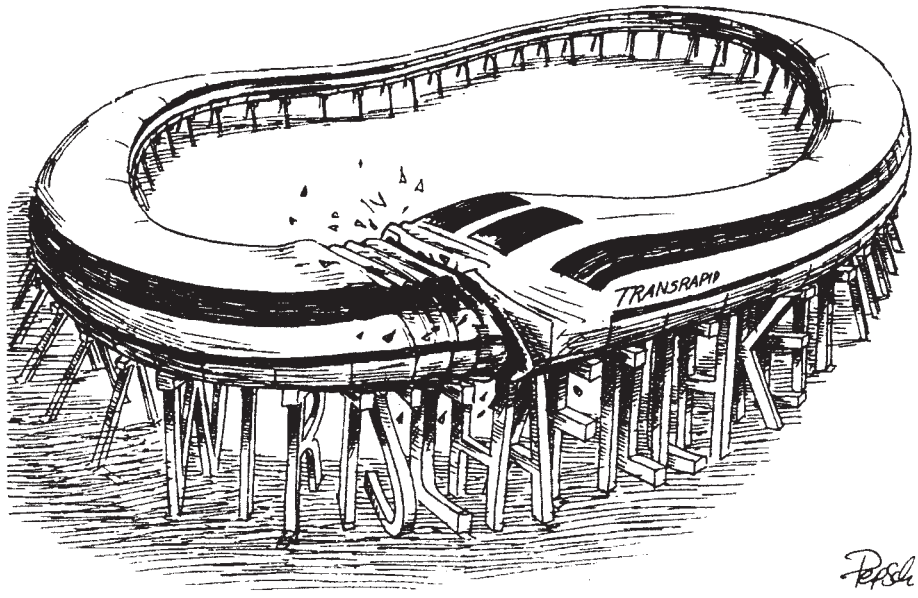
So horchten Freunde und Gegner des umstrittenen Projekts auf, als sich am Mittwoch vergangener Woche die Nachricht verbreitete, der Verkehrsminister ziehe die Notbremse. Einen „Transrapid um jeden Preis“, so hatte Wissmann vor dem Verkehrsausschuß des Bundestages erklärt, werde es nicht geben.

Genau diesen Eindruck aber hat der Minister mit seinen feurigen Plädoyers für den Transrapid bislang immer erweckt – daß die Strecke zwischen den beiden größten deutschen Städten Hamburg und Berlin auf jeden Fall gebaut werde. Einwände von Verkehrsexperten, von Technikern und Umweltschützern begegnete er stets mit dem Totschlagargument, die Wirtschaft brauche den Transrapid als Beweis ihrer Exporttüchtigkeit.

Die Sorgen der Menschen, an deren Häusern der Hochgeschwindigkeitszug mit großem Lärm vorbeirauschen soll, zählen für Wissmann ohnehin nicht. Wer die Schwebebahn ablehnt, wird zum Gegner des technischen Fortschritts erklärt, schadet mithin der Wirtschaft, damit dem Gemeinwesen und sich selbst und verwirkt folglich sein Recht, als Bürger ernst genommen zu werden.

Der Transrapid ist in einer Zeit geplant worden, als die Techniker der Eisenbahn – Rad-Schiene-System nennen das die Fachleute – nicht zutrauten, daß sie in absehbarer Zeit weit schneller als 200 Stundenkilometer fahren könnte.

Der französische TGV und der deutsche ICE haben das längst widerlegt. Inzwischen haben sich die europäischen Staaten auf ein Netz von Hochgeschwindigkeitsstrecken verständigt, das die Länder hervorragend verbinden wird.



Natürliches Ende SÜDDEUTSCHE ZEITUNG

Verkehrspolitischer Unfug ist der Bau der Trasse Berlin–Hamburg vor allem deshalb, weil es eine Schienenstrecke bereits gibt und die Bahn durchaus in der Lage wäre, eine sehr schnelle Verbindung zwischen den beiden Städten herzustellen, die allen Bedürfnissen genügt. Diese Lösung wäre weitaus billiger als der Bau einer völlig neuen Strecke, und der oft zitierte Zeitvorteil des Transrapid schwindet ohnehin, wenn er – wie geplant – mehrfach unterwegs haltmachen soll.

Freunde des Verkehrsministers meinen, der Mann sei vergangene Woche mißverstanden worden. Er habe doch nur sagen wollen, so Dirk Fischer, Verkehrspolitischer Sprecher der Union, daß Bonn nicht bereit sei, zusätzliche Kosten zu tragen. Auch Fischer jedoch räumt ein, daß die am Projekt beteiligten Industrieunternehmen an bisherigen Vereinbarungen rütteln und Modelle diskutieren, die den Steuerzahler weiter belasten würden.

Insofern aber ist Wissmann eben nicht mißverstanden worden: Er baut eine Rückzugsposition auf; das so hartnäckig verfochtene Unternehmen Magnetschwebebahn könnte doch noch scheitern, wenn die private Wirtschaft jetzt völlig neue Berechnungen anstellt.


ACTION PRESS

Verkehrsminister Wissmann (im ICE)
„Nicht um jeden Preis“

„Die Ampeln stehen nun auf Gelb“, beurteilt Eckhard Rohkamm, Vorstandsvorsitzender der Thyssen Industrie AG, die das Projekt Transrapid koordiniert, nun die Zukunftschancen des ehrgeizigen Vorhabens. „Ich bin Realist genug, um zu wissen, daß mit einer reduzierten Fahrgastprognose das Projekt nicht auf die sichere Seite befördert wird.“

Und die Prognosezahlen sind reduziert. Auch der Minister gibt zu, daß nach neuesten Berechnungen die Reisenden zwischen Berlin und Hamburg allenfalls noch 2,6 bis 3,5 Milliarden Kilometer pro Jahr zurücklegen werden; bislang hatten Wissmann und seine Unionskollegen mit rund 4,1 Milliarden Personenkilometern pro Jahr gerechnet.

Genaue Zahlen zum Verkehrsaufkommen kann auch Rohkamm noch nicht vorweisen. Eins aber ist ihm jetzt schon klar: „Wir werden den Teufel tun, in ein Projekt zu investieren, bei dem wir keinen ausreichenden Return on Investment bekommen.“

Thyssen und die übrigen beteiligten Firmen sind vor allem daran interessiert, noch weitere private Investoren für die riskante Unternehmung im Schwebezustand zu finden. „Das ist für uns entscheidend“, sagt Rohkamm.

Wie der Verkehrsminister meinen auch die beteiligten Herstellerfirmen, daß sich der Transrapid nur verkaufen läßt, wenn die Stelzenbahn quer durch Mecklenburg und Schleswig-Holstein gezogen wird. Sonst gebe es „nicht den Hauch einer Chance zum Export“.

Und dann? Thyssen werde, so Rohkamm, in diesem Fall die Entwicklungsarbeiten am Transrapid beenden. „Wir werden versuchen, unser Know-how an einen ausländischen Partner zu verkaufen. Das war's dann.“ ◆