

## Stoibers letzter Flop

In Berlin kann niemand die Transrapid-Kostenexplosion so richtig erklären



Die Politik hat beim Transrapid die Notbremse gezogen. Wir berichten, wie es dazu kommen konnte, dass die Münchner Strecke nicht gebaut wird. Das Aus für die Schwebebahn - unser Thema des Tages. Foto: ddp

Der Transrapid vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen sollte Edmund Stoibers Abschiedsgeschenk für Bayern als Ministerpräsident werden. Doch er wird ein peinlicher Flop: Er ist unbezahlbar.

DIETER KELLER

"Im September sind offensichtlich zu früh die Sektflaschen geöffnet worden." Schon vor einem halben Jahr sei er skeptisch gewesen, behauptete Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) gestern in Berlin, als er vor den kurzfristig eingeladenen Journalisten das Aus für den Transrapid vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen vor den Toren der bayerischen Landeshauptstadt bekannt gab.

Ziemlich bedröppelt sahen Bayerns Ministerpräsident Günther Beckstein (CSU) und Siemens-Chef Peter Löscher als Sprecher des Transrapid-Industriekonsortiums drein, die den Minister einrahmten. Schließlich hatten Tiefensee, das Industriekonsortium und Becksteins Vorgänger Edmund Stoiber Ende September 2007 die Realisierungsvereinbarung unterzeichnet: Für 1,85 Milliarden Euro sollte der erste kommerziell genutzte Transrapid in Deutschland gebaut werden. Und jetzt soll das Prestigeprojekt plötzlich bis zu 3,4 Milliarden Euro kosten, also fast das Doppelte?

Dabei war absehbar, dass der Finanzrahmen nicht ausreichen würde. Die ursprüngliche Kalkulation ging von Preisen des Jahres 2002 aus. Doch seither sind nicht nur die Stahlpreise explodiert und die Baupreise deutlich gestiegen. Um die aufgebrachtten Bürger an der Strecke zu besänftigen, wurde auch die Zahl der Tunnel deutlich erhöht, und die sind teuer.

All das hätte aber vor einem halben Jahr bekannt sein müssen. "Es hat keine ernsthafte Erklärung gegeben, die mich zufrieden gestellt hätte", klagte Beckstein. Nicht die Systemhersteller, zu denen Siemens gehört, seien Schuld, beteuerte Siemens-Chef Löscher, sondern die Bauträger, die Trasse und Tunneln hätten bauen sollen. Doch die glänzten durch Abwesenheit. Hochtief, der größte deutsche Baukonzern, wies die Verantwortung zurück: An der ersten Kostenschätzung sei man nicht beteiligt gewesen.

Nach langen Verhandlungen hatte Tiefensee einen Bundeszuschuss von 925 Millionen Euro garantiert und keinen Cent mehr. Das Land Bayern wollte 490 Millionen Euro übernehmen. Zum Rest sollte die Deutsche Bahn, die den Betrieb übernehmen wollte, 235 Millionen zuschießen, die EU 50 sowie Siemens und Thyssen-Krupp jeweils 25 Millionen Euro. 100 Millionen waren vom Flughafen eingeplant, aber unsicher: An ihm ist die Stadt München beteiligt, die sich mit aller Gewalt gegen den Transrapid wehrte.

Es war Bahnchef Hartmut Mehdorn, der den Beteiligten die Kostenexplosion mitgeteilt hatte. Das führte über Ostern zu hektischen Telefonaten. Beckstein selbst störte Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) im Urlaub beim Abendessen. Doch sie war nicht bereit, die Bundesbeteiligung zu verdoppeln.

"Der Standort Deutschland hat damit ein wichtiges Leuchtturmprojekt verloren", klagt jetzt Mehdorn. Doch ganz so überrascht, wie er sich gab, konnte er eigentlich nicht sein. Hatte er doch selbst kurz nach seinem Amtsantritt Anfang 2000 die geplante Strecke von Berlin nach Hamburg gestoppt, weil die 292 Kilometer bis zu 8,9 Milliarden Euro kosten sollten und die Strecke damit nicht wirtschaftlich zu betreiben gewesen wäre. Schon damals wurde viel geklagt, die Kalkulationen seien schöngerechnet worden.

Dabei hätte der Transrapid auf dieser Strecke wenigstens seine Höchstgeschwindigkeit von 430 Kilometern pro Stunde voll ausfahren können. Auf dem keine 38 Kilometer langen Münchner Flughafenzubringer dagegen hätte er schon vorher bremsen müssen und nur Tempo 350 in der Spitze geschafft.

Einchecken schon am Bahnhof und dann nach zehn Minuten am Flugsteig stehen, hatte Stoiber in seinem unnachahmlichen Kauderwelsch geschwärmt. Die S-Bahn braucht derzeit mühsame 40 Minuten. Doch eine Express-S-Bahn hätte diese Fahrzeit halbieren können, und das für die Hälfte der Baukosten, hatten Kritiker angemerkt.

Jetzt ist der Katzenjammer groß. 1,4 Milliarden Euro hat der Bund bisher in die Technologie investiert, die Industrie 800 und die Bahn 200 Millionen Euro. Siemens und Thyssen-Krupp wollen sich jetzt auf den Export konzentrieren. Sie seien mit verschiedenen Interessenten weltweit im Gespräch, betont Löscher.

Die Politiker verteilen derweil in Gedanken schon die nicht benötigten Zuschüsse. Das Geld solle in den raschen Ausbau von S-Bahnen gesteckt werden, forderte der Grünen-Verkehrspolitiker Winfried Hermann. Außer München brauche etwa auch Berlin dringend eine schnelle Anbindung des Flughafens. Zudem müsse das Aus für den Transrapid eine Warnung für andere Großprojekte sein.

---

Erscheinungsdatum: Freitag 28.03.2008

Quelle: <http://www.suedwest-aktiv.de/>

SÜDWEST AKTIV - Copyright 2002-2008 Südwest Presse Online-Dienste GmbH  
Alle Rechte vorbehalten!

[← zurück zum Artikel](#)

[← zurück zur Ressort-Übersicht](#)