

Das Scheitern des Transrapid-Projekts ist ein Sieg der Bremser im Lande

Über die Angst der Stadt, Metropole zu werden

Von Gerd Held

Es steht nun fest, dass ein Transrapid in Deutschland nicht gebaut wird. Manchmal ist es ein Zeichen von Weitsicht, wenn man auf einem Irrweg umkehrt. Aber das ist hier nicht der Fall. Das Münchener Streckenprojekt zum Flughafen scheitert an einer plötzlichen Kostenexplosion, ohne dass tiefere Gründe pro und contra überhaupt noch erwogen werden. Die Akteure wirken müde, fast erleichtert. Eine merkwürdige Beerdigung ist das, bei der auf einmal alle bestätigen, das Projekt sei sowieso nicht lebensfähig gewesen, und bei der Sozialprotestler und Marktliberale sich als Trauergäste in den Armen liegen. Die einen wollten die Belastungen einer neuen Trasse nicht tragen. Die anderen erklärten „der Markt habe anders entschieden“. Damit wurde eine aussichtsreiche Technologie mitten in ihrer Pionierphase abgebrochen. Es ist eine urbane Technologie, die damit in Deutschland gescheitert ist – und sie ist deshalb gescheitert, weil sie die Zumutungen einer zeitgemäßen Urbanität enthält.

Dem Vernehmen nach geht die Kostensteigerung um fast 2 Mrd. Euro nicht auf die Technologie zurück, sondern auf allgemeine Baukosten. Jede neue Bahntrasse hätte in Deutschland ähnliche Kosten verursacht. Das wirft auf die Zukunftsfähigkeit unseres Landes einen besonderen Schatten. Es scheint, als ob deutsche Verdichtungsräume nicht mehr Schauplatz großer Pionierprojekte sein können. Die Münchener Transrapid-Strecke rechnet sich nicht, sagen die Marktwirtschaftler der reinen Lehre. So hieß es schon, als die Strecken Frankfurt-Köln, Hamburg-Berlin oder Köln-Dortmund zur Debatte standen. Das Scheitern sei der Beleg dafür, dass für

diese Technologie „kein Markt vorhanden“ sei. Man malt das Bild realitätsfremder Ingenieure, die nicht von ihrem teuren Lieblingsspielzeug lassen können. Aber realitätsfremd sind Ökonomen, die nur Märkte kennen, die entweder da sind oder nicht da sind. Sie ignorieren, dass jede neue Technologie ihren Markt erst aufbauen muss. In jedem Produktzyklus gibt es eine Entwicklungsphase, in der rote Zahlen normal sind. Diese Phase ist bei grundlegenden Technologien besonders lang. „Rein ökonomisch“ hätte es auch die Eisenbahn nicht geschafft.

Eine verbreitete Kritik am Transrapid rechnet „die paar Minuten“ vor, die durch eine höhere Geschwindigkeit zwischen Punkt A und Punkt B erreicht würde. Ein solcher Aufwand für so wenig Gewinn – das erscheint absurd. Aber bei einem Verkehrssystem zählt nicht die Höchstgeschwindigkeit im leeren Raum, sondern das richtige Tempo am richtigen Ort. Die Magnetschwebe-Technik kann hohe Geschwindigkeiten erdnah und siedlungsnah erzielen. Sie ist kurvengängiger und kann ohne großen Bahndamm im Hochbau in ein Stadtzentrum geführt werden. Das System ist schneller am Start und es ermöglicht sehr dichte Zugfolgen, da Antrieb und Steuerung nicht mehr in den Fahrzeugen liegen. Im Vergleich zur Eisenbahn ist der Transrapid die flexiblere und stadtverträglichere Technik. Ein Beleg dafür ist der Aufwand, der heute mit der Rad-Schiene-Technik getrieben werden muss, um Geschwindigkeiten über 200 km/h zu erzielen. Der ICE ist im Grunde recht schwerfällig. Seine Trassen werden immer tiefer und teurer in die Landschaft und unter die Städte gegraben. Die Zuwege werden im-

mer länger. Jeder Haltepunkt bedeutet große Tempoverluste, jede Störung zieht weitere Störungen nach sich. Betrachtet man nun das Flugzeug als Alternative, taucht ein anderes Grundproblem auf: die gebotene Entfernung von den urbanen Zentren. Flughäfen schaffen Doppelstrukturen – sogar eigene Parallelstädte, die Fläche und Zeit kosten. Dazu kommt ein wachsendes Sicherheitsproblem, denn die Flugkörper können in dicht besiedelten Räumen immense Schäden anrichten. Auch ist die Streuwirkung des Luftverkehrs in die Umwelt besonders groß, wie der Fluglärm zeigt.

Eisenbahn und Flugzeug sind gewiss unentbehrliche Stützen des Massentransports und werden es bleiben. Aber dort, wo hohes Tempo und leichte Zugänglichkeit zugleich gebraucht werden, klafft zunehmend eine Lücke. Sie kann nicht durch noch schnellere Züge oder durch noch mehr Flughäfen geschlossen werden. Beide Seiten, Boden und Luft, sind jeweils für sich ausgereizt. Das macht eine Technik interessant, die „schwebt“ und dadurch Nachteile auf beiden Seiten verringert. Die Magnetschwebe-Technik ist allerdings zunächst aufwendig, weil etwas ganz Neues neben den bestehenden Netzen aufgebaut werden muss. Die ersten Pilotprojekte sind sehr vorsichtig, ja halbherzig ausgefallen. Es sind nur kleine Füllstücke zwischen Zentralbahnhof und Flughafen. Der Schritt, zwei unabhängige Metropolen miteinander zu verbinden, ist bisher noch nicht gewagt worden. Das aber wäre die eigentliche Stunde der Wahrheit. Dann müsste sich herausstellen, ob es eine echte Nachfrage gibt. Wird ein solches Expresssystem bei der Koordination des wirtschaftlichen und politischen Lebens gebraucht? Wenn dies Leben nur im Innern der großen Unternehmen und Institutionen stattfindet, oder wenn es hauptsächlich im Innern einer einzelnen großen Stadt pulsieren würde, müsste man die Frage verneinen. Dann würde die Mischung aus ICE, Flieger, Metro, S-Bahn und Taxi, die die bisherige „Sinfonie der Großstadt“ aus-

macht, genügen. Wenn aber diese Sinfonie heute zwischen mehreren Metropolen gespielt würde und wenn hier im Tagesgang Fachleute und passfähige Güter zusammengeführt werden müssten, dann würde sich ein Transrapid bewähren.

Tatsächlich sind wir auf dem Weg von der Großstadt zum Metropolensystem. Schon jetzt sind in Deutschland auf bestimmten Strecken ICEs und Flieger voller Leute, die wegen eines einzelnen Arbeitsganges unterwegs sind. Manchmal geht es bei einem Projekt nur um ein kleines, aber entscheidendes Detail, oft ergibt sich der Bedarf plötzlich von einer Stunde auf die andere. Dann kann man beobachten, wie der Zug zum Büro wird, um nicht einen ganzen Arbeitstag zu verlieren. So sehr diese Betriebsamkeit fasziniert, so ist sie doch auch eine ungeheure Verschwendung wertvoller Zeit. Wenn Tag für Tag zigtausende qualifizierte Fachleute für einen 3-Stunden-Termin einen ganzen Tag dem eigenen Betrieb fehlen, dann kostet das unser Land eine gigantische Summe. Genauso ist das Tagungswesen auf Flughäfen im Grunde eine recht ineffiziente Verlegenheitslösung. Es zeigt sich der Anachronismus eines Verkehrssystems, dass mit der Entwicklung der städtischen Arbeitsteilung nicht mehr Schritt gehalten hat. Die Sinfonie der Großstadt wird heute zwischen mehreren Städten gespielt, aber verkehrstechnisch spielt man die Musik noch auf den alten Instrumenten.

Warum sollte man also nicht einmal utopisch denken: Mit der Magnetschwebe-technik könnte eine Art „Metropolenbrücke“ entstehen, die kurzfristig im Tagesgang aus Betrieb und Büro heraus nutzbar wäre. Die Leitung müsste direkt in die Kernstädte führen, und es könnten nur sehr wenige Metropolen angeschlossen sein. In Deutschland wird man sich auf drei oder vier Metropolen konzentrieren müssen, um einen Verbund von europäischem Rang zu bilden – ein Dreieck mit Berlin, Hamburg und München ist denkbar, auch ein Bogen zur Rheinlinie. Der Transrapid würde also in unserem allzu breit aufgestellten Städte- system eine stärkere Rangunterscheidung

anstoßen. ICE-Städte können viele sein, Transrapid-Metropolen nur wenige. Es wäre allerdings zu kurz gedacht, wenn man sich den Transrapid nur als eine Art Managerexpress vorstellt. Nur als Transportmittel zum nächsten Termin kann er keine öffentliche Angelegenheit werden. Damit wäre auch die kulturelle Kraft dieser Verkehrstechnik noch gar nicht erfasst. Denn mit ihr kann ein breites Publikum eine neue Stadtansicht gewinnen. Die erhöhte Trassenführung des Transrapid ermöglicht eine „Stadtüberführung“, die verloren ging, als die Eisenbahn immer mehr in den Untergrund verdrängt wurde. Mit der neuen Technik kann ein Verkehrsmittel wieder ein Ort öffentlicher Erfahrung und urbaner Schauplatz werden. Was das bedeutet, kann man vielleicht auf den erhöhten Gleisen der Berliner Stadtbahn ermes- sen, die im großen Bogen mitten durch die Hauptstadt führen. Heute ist eine solche urbane Präsenz der Eisenbahn zur Aus- nahme geworden, aber sie zeigt, wie ein gemeinschaftliches Verkehrsmittel eine Stadt sinnfällig machen kann. Diese Stadt- erfahrung ist im Grunde viel repräsentati- ver für ein modernes Land als das ehr- furchtvolle Stillhalten vor hohen Fassaden. Eisenbahn und Demokratie bilden histo- risch ein Paar. Erst mit dem Bahnfahren konnte eine Nation für ihre Bürger greifba- re Gestalt annehmen. Die Bahnhöfe wur- den zu zentralen Orten, während mancher Stadtplatz nur noch eine museale Bedeu- tung hatte. Diese Eisenbahnkultur, die Dy- namik mit Ansehnlichkeit verband, ist heu- te weitgehend verdrängt. Der Funktiona- lismus hat auch hier gewirkt und die gro- ßen gemeinschaftlichen Verkehrsmittel immer stärker vom städtischen Raum iso- liert. Die motorisierte Fortbewegung ist trivial geworden, während das öffentliche Leben zu Fuß gehen oder sitzen muss. Mit der Magnetschwebetechnik könnte dage- gen nun einen neuer Impuls gesetzt wer- den. Der Transrapid könnte die Plattform, die mit der Eisenbahn begann, komplexer

gestalten. Er könnte einen faszinierenden Ausschnitt unserer städtischen Zivilisation zur öffentlichen Teilhabe anbieten. Am Zuspruch eines breiten Publikums wird es nicht fehlen.

Nach dem Scheitern in München wird ein Neuansatz in den nächsten Jahren freilich schwer fallen. Es hat sich gezeigt, dass die Einführung einer solchen Ver- kehrstechnik eine Mindestschwelle hat: Sie ist nur in einer Stadt zu haben, die wirklich Metropole werden will. München scheut sich vor diesem Schritt zurück. Eine merkwürdige Schizophrenie scheint hier zu herrschen. Auf der einen Seite beherbergt diese Stadt wie keine andere in Deutsch- land Hochtechnologie von internationalem Rang, aber die Stadt selber will nicht mehr sein als ein netter Ort zum Wohnen. Die ganze Leistungskraft und die Einwilligung in Zumutungen scheinen hier ins Innenle- ben der Betriebe und Einrichtungen verla- gert zu sein, während draußen vor der Tür das urbane Ensemble nur Beschaulichkeit ausstrahlen darf. So haben sich gemütliche Besitzstände und provinzielle Sesshaf- tigkeit wie ein unsichtbarer Ring um die Stadt gelegt. Durch diesen Ring eine Tras- se zu legen, ist offenbar ein Ding der Un- möglichkeit. Jedenfalls helfen hier List und Verharmlosung nicht weiter. Die scheid- chenweise Kostenrechnung und die Ver- kleidung des Transrapid zum Ausstel- lungsstück haben es eher schlimmer ge- macht. Ein neuer Anlauf hier oder anders- wo in Deutschland muss offener die Sys- temfrage stellen: Eine selbstgenügsame Urbanität reicht nicht, um mit dem wirt- schaftlichen und politischen Leben Schritt zu halten und um diesem Leben eine öf- fentliche Ansehnlichkeit und Legitimität zu geben. Urbanität und Tempo lassen sich nicht trennen. Wir brauchen in Deutsch- land nicht nur Städte, sondern einen met- ropolitanen Schub. Wer diesen Schub will, wird auch dem Transrapid eine Chance geben.

(Manuskript vom 3.4.2008, unveröffent- licht)