

Der Metrorapid kann helfen, Deutschland eine Metropole zu beschenken. Doch die Politik zieht die generelle Münsterlandisierung vor

Der Metropolenmacher

Von Gerd Held

Man stelle sich einen großen Ballungsraum vor, der mit 11 Millionen Einwohnern und einem immensen Anlagevermögen die bedeutendste Kräftekonzentration in Deutschland darstellt - und in ihm müssen sich die Menschen bewegen, als wären sie irgendwo zwischen Münster und Osnabrück unterwegs. Das ist die Realität der Region, die sich aus dem Ruhrgebiet und der Rheinschiene zwischen Düsseldorf und Köln/Bonn zusammensetzt, und die in den aktuellen raumordnerischen Leitlinien als "Europäische Metropolregion Rhein/Ruhr" geführt wird. Ein schöner Titel. Aber wer in der S-Bahn von Dortmund bis zum Düsseldorfer Flughafen in eineinhalb Stunden klappert, den beschleicht auch hier jener Verdacht, der gegenwärtig in Deutschland umgeht: Daß die Modernität nur eine Inszenierung ist und Metropole nur simuliert wird, während die Wirklichkeit provinziell bleibt.

Große Verdichtungsräume sind selten. Sie stellen ein einzigartiges Potential dar, um komplexe Industrieaufgaben zu bearbeiten, um auf rasche Wechsel auf dem Weltmarkt ohne große Umbaukosten zu reagieren und um wissenschaftliche und kulturelle Exzellenz herauszufiltern. Solche Räume strahlen weit über die Grenzen des Staates oder Bundeslandes hinaus, in dem sie liegen. Rhein-Ruhr ist eine der größten Ballungen in Europa. Der Umgang mit dieser Agglomeration gibt ein Maß für die Größe der Aufgaben, denen sich Europa stellen will, und für den Beitrag, den Deutschland dabei zu übernehmen bereit ist. Rhein-Ruhr-Politik also ein sensibler und trennscharfer Indikator für die Kraft zur Veränderung im Lande, ein umfassen-

derer Indikator als ihn einzelne Förderprojekte und Modellstandorte bieten.

Das Gebilde „Rhein-Ruhr“ ist zunächst nur eine statistische Sammelgröße. Die Realität besteht aus einem Nebeneinander von einzelnen, durchaus respektablem Städten. Dazwischen gibt es reichlich Grün, das vom regionalen Marketing so häufig zitiert wird, als ob wir in Nordrhein-Westfalen nichts dringender bräuchten als ein zweites Sauerland. Die Realität besteht aber auch aus überfüllten Regionalzügen und aus dem berühmten Stau am Frillendorfer-Dreieck in Essen, wo der tatsächliche Mobilitätsdruck sicht- und spürbar wird. Denn die Wirtschaftstätigkeit, die Arbeitsmärkte und das kulturelle Leben haben längst den Rahmen einer einzelnen Stadt gesprengt. Es gibt nicht nur Tages-, sondern auch Stundenpendler, die sich für eine Dienstleistung oder eine Sitzung nach Köln oder Dortmund begeben, oder die bei einer Auslandsreise nicht einen ganzen Arbeitstag verlieren wollen. Es gibt strategische Kooperationen und Unternehmenszusammenhänge, aber es fehlt die entsprechende Infrastruktur und damit auch die Sichtbarkeit und die Sicherheit einer formalen Klammer. Ohne sie bleibt die „europäische Metropolregion“ nur eine informelle Veranstaltung.

In dieser Lage klopft nun das Projekt „Metrorapid“ an die Tür. Auf Basis der Magnetschwebetechnik soll eine Hochgeschwindigkeitslinie zwischen Dortmund und Düsseldorf gebaut werden, eine 78 km lange Achse mit 7 Stationen, ein Rhein-Ruhr-Scharnier. Der Metrorapid, eine Variante des Transrapid, ist auf die Bedürf-

nisse einer großen Agglomeration mit mehreren Zentren zugeschnitten. Er ist ein Kompromiß zwischen Geschwindigkeit und Ortserschließung. Die Zahl von 7 Haltepunkten senkt die Durchschnittsgeschwindigkeit, doch die Konzentration auf eine einzige Linie ermöglicht doch eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeiten und eine hohe Fahrplandichte. Die Trassenführung ist ein Kompromiß zwischen Unabhängigkeit und Integration: Die Magnetschwebetechnik erfordert ein eigenes Trägersystem, aber dies System wird fast vollständig an bestehende Bahntrassen und Hauptbahnhöfe angelehnt. Der Flächenverbrauch bleibt gering, die Emissionen von Abgasen, Schall und Erschütterungen sind ebenfalls relativ niedrig. Der Metrorapid ist stadtverträglich; der Umstieg von anderen Verkehrsträgern in den Innenstädten möglich. Seine Sonderspur macht den Metrorapid unanfällig für Störungen auf dem Gleis und für Staus auf den Straßen. Gerade dieser Punkt ist für die metropolitane Mehr-Zentren-Welt interessant. In ihren Arbeitsabläufen und Lebensrhythmen kommt es auf verlässliche Geschwindigkeit an. Bei Störanfälligkeit und Abhängigkeit von großen Netzen müssen Termine mit hohen Wartekorridoren geplant werden. Das unsicherste Glied bestimmt den Ablauf. Für alle geht wertvolle Zeit verloren.

Die Neuverbindung von Geschwindigkeit und Großstadt hat nichts Spekulatives, der Bedarf ist real. In Spanien gibt es die „Luftbrücke“ (puente aereo), die im Stundentakt Madrid und Barcelona verbindet, und die durch den Hochgeschwindigkeitszug AVE ersetzt werden soll. In Frankreich verspricht man sich von der Hochgeschwindigkeitslinie des TGV Midi die Bildung eines neuen Süd-Verbundes zwischen Lyon, Marseille und Montpellier. So wie die Eisenbahntechnik vor 100 Jahren ein Großstadtmacher war und mit der Lage ihrer Linien und Bahnhöfe über Entwicklungschancen entschied, so können heute neue spurgeführte Verkehrstechniken über die Bildung von Großstadt-Verbänden entscheiden. Der Metrorapid ist ein Metropolenmacher.

Ist die Rhein-Ruhr-Region dafür geeignet? Im Prinzip ja. Die Machbarkeitsstudie für das Projekt geht von mindestens 25 Millionen Fahrgästen im Jahr aus. Zum Vergleich: Die Wuppertaler Schwebebahn befördert gegenwärtig pro Jahr 22 Millionen. Gibt es also im Maßstab der ganzen Region und auf einem erhöhten Preisniveau so viele Nutzer wie im Maßstab der Wuppertaler Stadtachse im herkömmlichen Stadtverkehr? Das kann man sich vorstellen, allerdings nur unter einer Bedingung. Es muß eine allmähliche Umgruppierung in der Region geben. Die Streckenfestlegung des Metrorapid bedeutet eine Auswahl, denn nur ein Drittel der Rhein-Ruhr-Bevölkerung wird in seinem näheren Einzugsbereich liegen. Diese Auswahl wird weitere selektive Investitionsentscheidungen nach sich ziehen. Die Standortgunst wird ungleicher verteilt. Der kleine Unterschied bei den Fahrzeiten kann größere Gefälle in der Region und in ganz Nordrhein-Westfalen nach sich ziehen. Aber gerade darin liegt die Effizienz des Projekts. Die Selektion spart Kosten. Wenn stattdessen Standorte immer gleichmäßiger in der Fläche verteilt werden, und wenn man dann noch die Verkehrswege hinter dieser Dezentralisierung hinterherbaut, eröffnet man eine gigantische öffentliche und private Kostenfalle. Demgegenüber sind die 3,6 Mrd. Euro für den Metrorapid ein strukturelles Sparprogramm.

Ist Nordrhein-Westfalen aber auch politisch reif für eine ständige, ganz offiziell privilegierte und öffentlich geförderte metropolitane Achse? Der Metrorapid berührt einen heiklen Punkt: die Etablierung einer räumlichen Hierarchie im Lande. Während etwa in Bayern die „zentralörtliche Hierarchie“ mit München an der Spitze sorgfältig gepflegt wurde, wurde in Nordrhein-Westfalen der Vorteil, den man in Gestalt der Rhein-Ruhr-Ballung im Lande hatte, eher vernachlässigt. Während in den Niederlanden die sogenannte „Randstad“, die aus dem Städteviereck Amsterdam, Den Haag, Rotterdam und Utrecht besteht, gestärkt wurde und heute bei internationalen

Investitionen gegenüber Rhein-Ruhr die Nase vorn hat, nahm in Nordrhein-Westfalen das Arbeitsplatzgewicht des Ballungsraums gegenüber dem Bielefelder, Aachener oder Münsteraner Raum kontinuierlich ab. Diese Münsterlandisierung Nordrhein-Westfalens scheint die geheime Zukunftsvision der Politik zu sein.

Man muß daher argwöhnen, daß in Nordrhein-Westfalen nur die Simulation einer Metropolenpolitik stattfindet. Soll also auch der Metrorapid nur als virtuelles Vorhaben durch den Raum gejagt werden, um Dynamik zu demonstrieren? Das wird mit dem realen Metrorapid nicht gehen. Das Projekt ist jetzt an einem Punkt angelangt, wo eine Entscheidung mit erheblichen langfristigen Mittelbindungen getroffen werden muß. Es geht ganz konkret um etwa 500 Millionen Euro Landeszuschuß aus Regionalisierungsmitteln, die als Investitionszuschuß für das Projekt gebraucht werden, und die dem öffentlichen Nahverkehr in anderen Gebietsteilen fehlen würden. Für die Politik ist der Nutzen einer breiten Mittelstreuung immer leichter darzustellen als ein indirekter Struktureffekt. Zudem geht es nicht nur um Verkehrspolitik, sondern um die Politikstrukturen des Landes überhaupt. Es stehen Ent-

scheidungen an, die nur auf Landesebene verantwortet werden können. Die Führungskraft eines investierenden Staates ist gefragt, und hier sind Zweifel angebracht, ob die nordrhein-westfälische Sozialdemokratie, für die das Dezentralisieren als ständige Berieselung lokaler Politikfelder geradezu konstitutiv ist, dazu wirklich die Kraft hat.

Dies wäre vielleicht die Stunde einer zukunftsorientierten Opposition im Landtag, die sich das Projekt mit seinen Führungserfordernissen zu eigen machen könnte. Aber die CDU auf Landesebene hat sich offenbar dafür entschieden, auf die Metropolen-Simulation der Landesregierung mit dem Realismus der Provinz zu antworten. Sie lehnt das Metrorapid-Projekt ab und führt so ziemlich alle jene Bedenken ins Feld, gegen die in Bayern die CSU beim Münchener Transrapid-Projekt mit viel Mühe und Ehrgeiz streitet. So erscheint die Opposition im Landtag nicht als die Vertreterin einer metropolitänen Zukunft des Landes sondern als die bessere Realo-Fraktion auf dem Weg ins allgemeine Münsterland. So etwas nennt man eine kardinale Fehlaufstellung.

(Manuskript vom 2.1.2003, erschienen als Essay in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung am 5.1.2003)