

Klimawandel und Umweltzerstörung: Entwicklungen und Auswege

Erfolgreicher Widerstand in Deutschland am Beispiel des bayerischen Transrapid-Projekts

Von Wilhelm Walrave / 23. März 2009

Am 27. 03. 2008, wenige Tage vor Amtsübergabe des bayerischen Ministerpräsidenten E. Stoiber an seinen Nachfolger, G. Beckstein, musste ein geliebtes Projekt der bayerischen (und deutschen) Industriepolitik – angeblich „nur“ wegen zu hoher Kosten – endgültig gestoppt werden. Noch kurz zuvor hatte Stoiber eine „Finanzierungsvereinbarung“ mit der beteiligten Industrie geschlossen, die dann „für alle überraschend“ durch die Ankündigung der Verdoppelung der Baukosten von 1,85 Milliarden auf 3,4 Milliarden Euro durch eben diese Industriellen durchkreuzt wurde.

Am 27. 03. 2008, wenige Tage vor Amtsübergabe des bayerischen Ministerpräsidenten E. Stoiber an seinen Nachfolger, G. Beckstein, musste ein geliebtes Projekt der bayerischen (und deutschen) Industriepolitik – angeblich „nur“ wegen zu hoher Kosten – endgültig gestoppt werden. Noch kurz zuvor hatte Stoiber eine „Finanzierungsvereinbarung“ mit der beteiligten Industrie geschlossen, die dann „für alle überraschend“ durch die Ankündigung der Verdoppelung der Baukosten von 1,85 Milliarden auf 3,4 Milliarden Euro durch eben diese Industriellen durchkreuzt wurde.

Diese Verdoppelung der Baukosten übertraf sogar alle Berechnungen der Transrapid-GegnerInnen, die schon lange unter anderem mit dem Argument zu hoher Bau-Kosten (2 bis 2,5 Milliarden Euro) gegen das Projekt zu Felde gezogen waren. Aber es waren nicht nur die zu hohen Kosten, die das Projekt zu Grabe getragen haben. Der breite Widerstand von Teilen der vom Projekt betroffenen Bevölkerung vor dem Hintergrund eines gestiegenen Klima- und Umweltbewusstseins und einer allgemeinen Unzufriedenheit mit Stoibers Regierungspolitik hat mit Sicherheit das Seine dazu beigetragen! Insoweit kann durchaus von einem Erfolg eines Teils der ökologisch bewegten Öffentlichkeit gesprochen werden, an der aber die radikale Linke durch fast völlige Abwesenheit glänzte! Letzteres völlig im Gegensatz zu dem erfolgreichen Kampf gegen die Wiederaufbereitungsanlage in Wackersdorf in den 80er Jahren.

Das Projekt Transrapid (TR)

Das TR-Projekt war ein zentrales Projekt der deutschen Industriepolitik. Treibende Kraft war das so genannte „Transrapid-Konsortium“, zu dem sich zwei große deutsche Industrieunternehmen zusammengeschlossen hatten: Thyssen-Krupp und Siemens. Daneben war eine Reihe großer Baufirmen involviert, die die Trasse bauen würden. Von Seiten der Politik setzte sich insbesondere die CSU bzw. die bayerische Staatsregierung für den Bau des TR in Bayern ein. Jahrzehntlang wurde mit wenig Erfolg versucht, den TR „marktreif“ zu machen. Sogar die EU hatte noch 2004 weitgehende Überlegungen für den TR. Es wurde daran gedacht, mit der TR-Technik „Europa“ (gemeint ist Westeuropa) über Osteuropa (Polen, Ungarn) besser an den so

genannten „eurasischen Raum“ (Ukraine, Weißrussland, Russland) anzubinden bzw. dabei auch die schlechte Bahninfrastruktur in diesen Ländern zu modernisieren bzw. teilweise zu ersetzen. Allein mit dem Bau der Strecken in diesen Ländern wäre für die beteiligte Industrie ein Gesamtauftragsvolumen von 54 Mrd. Euro rausgesprungen.

Dieser Beitrag wurde publiziert am Montag den 23. März 2009

in der Kategorie: **Klimawandel und Umweltzerstörung: Entwicklungen und Auswege, RSB4.**