

Der Transrapid wäre laut CSU ein enormer Image-Gewinn für die Stadt München und für ganz Bayern



CSU: Die MAEX käme viel später als der Transrapid

Wirtschaftsminister Huber bekräftigt Ja der Partei zur Magnetbahn

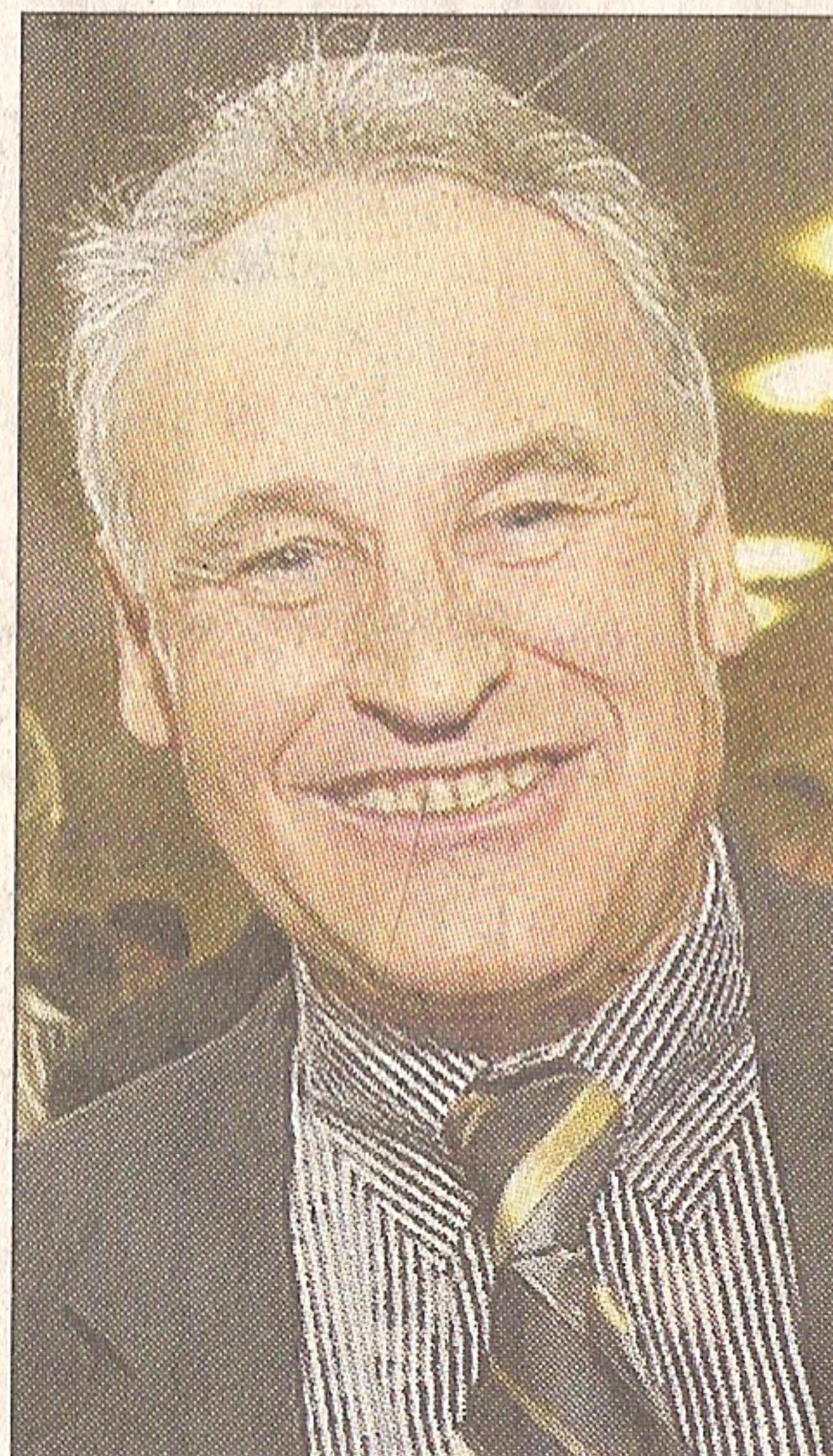
VON B. WIMMER tz München
„Typisch Ude! Der OB hat MAEX (Münchner Airport-Express S-Bahn) nur in Stellung gebracht, um den Transrapid zu kippen.“ Das glaubt die CSU, und sie liegt damit nicht falsch: Ude ist Gegner der Magnetschwebbahn – und mit ihm die rot-grüne Rathausmehrheit.

Gestern boten die Christsozialen nicht nur Bezirkschef Otmar Bernard und Rathaus-Fraktionschef Hans Podiuk auf, sondern sogar Wirtschaftsminister Erwin Huber, um die ungebrochene Unterstützung ihrer Partei für das „Zukunftsprojekt“ zu bekräftigen. Huber, erklärter Fan der neuen

Technologie, forderte Ude auf, die „überholte ideologische Diskussion“ zu beenden. Gründe pro Transrapid gibt es für das CSU-Triumvirat viele:

■ MAEX hat Verspätung: Während der Transrapid bereits im Genehmigungsverfahren ist, gibt es von der Express-Bahn „nur ein paar Blätter“. Bernhard: „Die MAEX ist, wenn überhaupt, vor 2020 nicht betriebsbereit.“ Der Flughafen brauche aber dringend eine weitere Verkehrserschließung, und mit der Transrapidstrecke könne eventuell Ende 2007 begonnen werden.

■ MAEX ist zu langsam: Sie braucht 25 Minuten vom



Wirtschaftsminister Erwin Huber ist ein Transrapid-Fan

Hauptbahnhof zum Airport, der Transrapid 10 Minuten.

■ Weil die zweite S-Bahn-Stammstrecke beschlossen und schon bald gebaut wird (neueste Kostenschätzung: 1,55 Milliarden Euro), ist ein zweites Mega-S-Bahnprojekt derzeit unmöglich.

■ Die Transrapid-Mittel können nicht auf die Schnell-S-Bahn umgewidmet werden. Huber: „Die Magnetschnellbahn ist ein technologisches Leuchtturmprojekt des Bundes, das hat die neue Regierung im Koalitionsvertrag festgehalten. Der Bund wird nie und nimmer derartiges Geld in eine Alttechnologie investieren.“

■ Die MAEX werde Defizi-

te einfahren, wie alle S-Bahnen. Huber schätzt den Fehlbetrag auf 20 Millionen Euro pro Jahr.

■ Zum Transrapid hörte man kaum handfeste Zahlen. Die Gesamtkosten würden inzwischen mit 1,85 Milliarden beziffert, so Huber. Über die Kostenverteilung wird demnächst verhandelt. Höchstbeträge für Bayern, die von seinem Vorgänger Otto Wiesheu genannt wurden, interessieren Huber nicht. Er erwartet den größten Batzen vom Bund, von der EU einen „größeren dreistelligen Millionenbetrag“ und von der Bahn 185 Millionen aus den von ihr erwarteten Gewinnen.