

Bund prüft Einsatz von Magnetschwebebahn - DER SPIEGEL - Mobilität

DER SPIEGEL



Peter Kneffel/ picture alliance/dpa

Das Bundesverkehrsministerium will mit einer Machbarkeitsstudie den Einsatz von Magnetschwebebahnen im Nahverkehr untersuchen lassen. Man wolle prüfen, welches Potenzial die Technologie im Vergleich zu anderen Transportmitteln wie U-Bahn, Regionalbahn oder Straßenbahn habe, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) in München.

Die Magnetschwebebahn war in Deutschland vor über einem Jahrzehnt unter dem Namen "Transrapid" schon einmal als Verkehrsmittel der Zukunft im Gespräch. Damals planten die Verantwortlichen große Transrapid-Strecken: von Hamburg nach Berlin, vom Ruhrgebiet ins Rheinland und natürlich vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen, berühmt geworden durch die ["In zehn Minuten"-](#)

[Rede](#) des damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Edmund Stoiber.

Dann geriet das bereits in den Siebzigerjahren begonnene deutsche Vorzeigeprojekt wegen explodierender Kosten für den Trassenbau in die Kritik. Zudem hatte die Deutsche Bahn als Projektpartner wenig Interesse am Transrapid, da die Bahn mit dem ICE inzwischen einen eigenen Hochgeschwindigkeitszug hatte. Ein [verheerender Unfall](#) bedeutete dann das endgültige Aus für die Magnetschwebebahn. Am 22. September 2006 prallte der Transrapid bei einer Testfahrt mit 31 Gästen an Bord auf einen Werkstattwagen mit zwei Mitarbeitern. Bei dem Unglück kamen 23 Menschen ums Leben, zehn weitere wurden teils schwer verletzt.

Die jetzt von Scheuer angekündigte Machbarkeitsstudie bezieht sich demnach auf ein "völlig neues Magnetschwebesystem "made in Germany", entwickelt von dem Baukonzern Max Bögl im oberpfälzischen Sengenthal. Mit dem damaligen Transrapid hat die Magnetschwebebahn mit dem Namen TSB nicht mehr viel gemein. Statt 500 km/h, wie damals der Transrapid, hat der TSB eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h. Dafür soll das Gefährt auch wesentlich günstiger sein und weniger Energie verbrauchen.

Flughafen München hat Interesse

Anders als beim Transrapid, dessen Wagen die Trasse umklammerten, umgreift der aus Stahlbeton bestehende Fahrweg beim TSB das Fahrwerk des Zuges, der im Betrieb zwei Zentimeter über der Fahrbahn schweben soll. In maximal sechs zusammenhängenden Waggons kann der Magnet-Zug 726 Fahrgäste befördern. So dimensioniert eignet sich der TSB vorrangig für kürzere Strecken von 5 bis 30 Kilometern. Die Kosten für einen Kilometer Strecke gibt das Unternehmen mit rund 50 Millionen Euro an.

Als Einsatzort für die Technologie ist nun erneut der Münchner Flughafen im Gespräch. Dessen Betreiber rechnen in den kommenden Jahren mit einer Zunahme der Verkehrsströme auf dem Areal des Airports. Vor diesem Hintergrund wolle man die Mobilität auf dem Gelände verbessern, sagte der Vorstandsvorsitzende Jost Lammers. "Die jetzt auf den Weg gebrachte Untersuchung kann hier wichtige Erkenntnisse und Entscheidungshilfen liefern."

Ob der Transrapid am Ende tatsächlich kommt, ist mehr als fraglich. Möglich ist auch, dass sich hinter der Machbarkeitsstudie das Manöver verbirgt, von den jüngsten Fehlritten des Verkehrsministeriums unter Scheuer abzulenken. Beispielsweise dem [Maut-Debakel](#), mit dem sich inzwischen ein Untersuchungsausschuss beschäftigt, oder die [Verzögerung von Diesel-Nachrüstungen](#) im Abgasskandal. Auch bei der lang versprochenen [Kfz-Zulassung per Internet](#) kann Scheuer bisher keine nennenswerten Erfolge vorweisen.