

Die lange Geschichte des Phänomens Transrapid

In einer Zeit, in der die Fähigkeiten der Deutschen für technische Großprojekte in Zweifel gekommen sind, darf daran erinnert werden, dass auch in früheren Jahren nicht alles realisiert wurde, was sich Ingenieure, Großunternehmen und willfährige Politiker ausgedacht hatten. Großflughäfen, Großbahnhöfe, Groß-Kulturtempel scheitern schon mal – auch nach langjährigen Planungen. „Wutbürger“ haben schon immer einmal nachhaltigen Protest artikuliert, Rechnungshöfe haben sich zahlenkundig eingemischt, Wissenschaftler haben Einspruch erhoben und am Ende hat sich gelegentlich die Vernunft durchgesetzt.

Ein gutes Beispiel dafür ist der „Transrapid“ – jene Magnetschwebebahn oder Magnetschnellbahn, die mal Hamburg und Berlin, mal die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn, mal in einem „Großen C“ Hamburg mit dem Ruhrgebiet bis nach Stuttgart und München, mal die bayerische Landeshauptstadt mit ihrem Flughafen verbinden sollte. Und die heute in Schanghai als 30 Kilometer lange Airport-Verbindung einen wenig nachgefragten Beweis für Deutschlands technologische Zukunftsfähigkeit bietet.

In Deutschland war München die letzte Hoffnung gewesen. Doch auch auf der geplanten Münchner Strecke war die Schwebebahn nicht gewinnbringend einzusetzen.

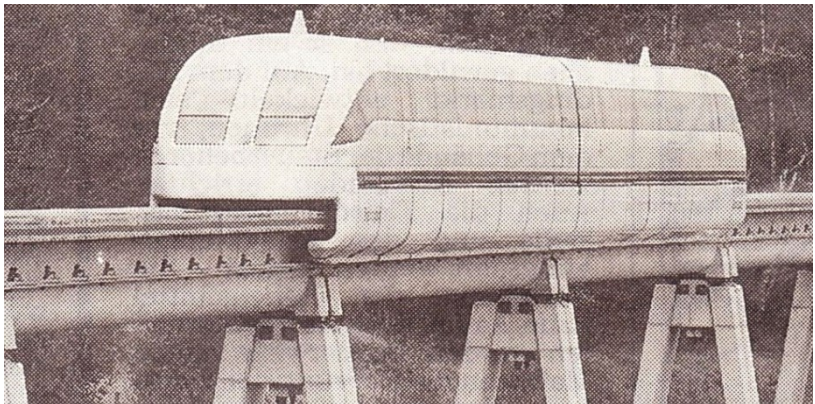
Am 1. April des Jahres 2000 meldete Radio Schleswig-Holstein, dass der Transrapid nun doch gerettet sei. Er werde auf der Strecke Hamburg-Sylt gebaut. An den Kosten von 3,5 Milliarden Mark würden sich große Firmen aus dem Norden und die Sylter Gastronomie beteiligen.

Die Kosten für den Münchner Transrapid wurden mit 1,85 Milliarden Euro veranschlagt. Verkehrswissenschaftler meinten 2007, das Geld wäre in Projekten, "die für die Volkswirtschaft einen höheren Nutzen bringen, deutlich besser angelegt." Der Soziologe Franz Büllingen stellte fest, der Transrapid käme nur einer "ganz kleine Gruppe zugute": Den wenigen Prozent Business-Reisenden, für die jede Minute zählt - nicht aber all den Fahrgästen, die in der Fläche wohnten.

Die Strecke in Schanghai hatte die Bundesregierung seinerzeit mit 200 Millionen Mark subventioniert. Um sie exportfähig zu machen. Aber die weitere Nachfrage – auch aus China blieb aus. Der Verkehrswissenschaftler Gottfried Ilgmann nannte die Schwebebahn "die schönste Erfindung, seit es Subventionen gibt".

DIE ZEIT kam 2012 zu der Bewertung, die Magnetschwebebahn sei einer der größten Irrtümer der deutschen Wirtschaftsgeschichte gewesen und darüber seien sich alle einig. Aber wo lag der Fehler? Wie kam es zu dem Hype, der viele Politiker, aber noch mehr Unternehmer zu dieser teuren Traumtänzerie veranlasst hat? Das Patent war von Hermann Kemper bereits 1934 angemeldet worden. So ganz „modern“, wie viele Lobbyisten dem staunenden Volk weismachen wollten, war die Technik also nicht. Aber ihre Wiederentdeckung traf in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts offensichtlich auf Bedürfnisse.

Damals schafften die Eisenbahnzüge in Deutschland nicht einmal 150 Kilometer pro Stunde. Die Bahn von damals war langsam und laut. Wie anders der Transrapid: Elektromagneten in Wagen und Fahrweg halten den Zug in der Schwebefahrt und treiben ihn vorwärts, 300, 400, vielleicht gar 500 Stundenkilometer schnell, ohne Rattern, ohne Wackeln. „Wer will da noch Eisenbahn fahren“, schrieb die Hamburger Wochenzeitung?



Also eine faszinierende Idee? Viele deutsche Unternehmen interessierten sich für das Patent: Thyssen, Krauss-Maffei,

Siemens, Brown Boveri, AEG-Telefunken tüftelten an der Magnetschwebbahn. Ein Industriekonsortium wurde gebildet. Das Forschungsministerium in Bonn unterstützte die Konzerne mit Steuergeld. Die späten siebziger, frühen achtziger Jahre waren die vielleicht schönste Zeit für eine Verbindung von Hamburg über das Ruhrgebiet und Frankfurt nach Stuttgart und München. »Fliegen auf Höhe Null«, lautete die Propaganda. In Zeitschriften erschienen wohlwollende Artikel, wie in der Illustrierten *Quick* vom 11. Mai 1983.

Als viele Experten in der Folge auf das in Deutschland auf den Fernstrecken gut ausgebaute Rad-Schiene-System und den ICE hinwiesen, fanden die Transrapid-Anhänger ein neues Argument: In Deutschland möge man diese Bahn nicht unbedingt brauchen, aber er werde ein garantierter Exportschlager sein, Die Amerikaner hätten Interesse, ebenso Araber, Koreaner, Australier und Chinesen. Niemand aber werde den Deutschen ein Produkt abkaufen, an das sie selbst nicht glauben. Also müsse der Transrapid endlich zum Einsatz kommen.

Die Patentschrift für Hermann Kemper für eine „Rohrbahn“ von 1934.



1990 schien die Gelegenheit günstig, eine erste „Anwendungsstrecke“ zu bauen und zu betreiben. Nach dem Fall der Mauer spitzte sich alles auf eine Verbindung zwischen Hamburg und Berlin, den beiden größten deutschen Städten zu. Hatte der CSU-Politiker Friedrich Zimmermann, Verkehrsminister von 1989 bis 1991, den Zug noch als „Wurm auf Stelzen“ verhöhnt, geriet sein Nachfolger Günther Krause (CDU), der 1993 wegen einiger Affären gehen musste, ins Schwärmen und sprach vom »flüsternden Pfeil«.

Die kritischen Einwendungen von Wissenschaftlern, vom Bundesrechnungshof und von Forschungsinstituten wurden beiseite gewischt. Die meisten Politiker – auch Helmut Kohl – wollten ein Symbol: Die Verbindung Hamburg-Berlin stehe für ein modernes, wiedervereinigtes Deutschland. Und die Planer gingen von gewaltigen Zahlen aus: Jährlich 14,5 Millionen Passagiere wurden erwartet, der Bau des Fahrweges werde „nur“ etwa fünf Milliarden DM kosten, kaum mehr, als eine neue ICE--Strecke zwischen den beiden Metropolen.