

Der Mann mit dem Plan für die Magnetschwebebahn

Von Martin Huber. Aktualisiert am 07.12.2011 13 Kommentare

Im Zürcher Technopark treibt eine Firma unentwegt das Projekt einer Magnetschwebebahn zwischen Zürich und Winterthur voran. Von einem Luftschloss will CEO Niklaus König nichts wissen.



Visionär: Niklaus König mit einem Modell der von ihm propagierten Magnetschwebebahn.

Bild: Reto Oeschger

Zwischen Zug und Flug

Eine Magnetschwebebahn hat keine Räder und fährt mithilfe elektromagnetischer Kräfte. Der Motor befindet sich nicht im Fahrzeug, sondern im Trasse. Magnetfelder bringen den führerlosen Zug zum Schweben und ermöglichen so eine berührungsfreie Bewegung entlang der Fahrbahn. Dadurch kann er relativ leise und mit hohem Tempo fahren. Bisher konnte sich das Verkehrsmittel nicht etablieren. Nur in Shanghai und Nagoya verkehren

Fliegen auf Erden: Diesen Traum will Niklaus König zwischen Zürich und Winterthur verwirklichen. Eine bis zu 400 km/h schnelle Magnetschwebebahn auf Betonpfeilern soll Pendler in nur 8 Minuten von Stadt zu Stadt bringen und dies im 5-Minuten-Takt. Nach Königs Vorstellungen soll der Swiss Rapide Express schon 2020 fahren – sofern er private Investoren findet, die für die Baukosten von 5 Milliarden Franken aufkommen.

«Natürlich ist es eine Vision, aber wir meinen es ernst und ziehen das durch», tritt der 53-jährige ETH-Elektroingenieur allfälligen Skeptikern entgegen.

regelmässig Magnetbahnen. Ein Grund liegt darin, dass die Züge nicht auf dem konventionellen Schienennetz fahren können und teure eigene Strecken benötigen. Bahnhersteller setzen weiterhin auf das Rad-Schiene-System. In der Schweiz scheiterte in der Vergangenheit die Idee einer unterirdischen Magnetschwebebahn (Swissmetro) an mangelnder Finanzierung. (mth)

Artikel zum Thema

**1000 km/h schneller Superzug:
Chinesen kopieren die Swissmetro
In 20 Minuten von Zürich nach Bern**

Stichworte

Schienenverkehr



Magnetschwebezüge konnten sich bisher weltweit nicht durchsetzen (TA von gestern). Dennoch verfolgt König als CEO der Firma Swiss Rapide im Technopark seit 2006 unverdrossen die Vision des Flugzeugs ohne Flügel.

Ziel: Das Pendlerproblem lösen

Dabei wirkt der Stadtzürcher überhaupt nicht wie ein weltfremder Idealist und Traumtänzer. Er ist ein smarterer Businessmann mit perfektem Auftreten, der über viel Branchenkenntnis und jede Menge Überzeugungskraft verfügt. König hat lange beim Bundesamt für Verkehr gearbeitet, war bei den SBB Chef Sicherheitsanlagen in Zürich und hat im Ausland Erfahrungen auf dem Gebiet Eisenbahntechnologie gesammelt.

«Mit dem Swiss Rapide Express könnten die Kapazitätsengpässe im Schweizer Intercity-Verkehr gelöst

werden», ist er überzeugt. Zürich–Winterthur plant er als erste Demonstrationsstrecke, danach will er auch auf den Strecken Bern–Zürich und Lausanne–Genf ultraschnelle Magnetbahnen bauen.

SBB-Netz stösst an Grenzen

«Das SBB-Netz stösst schon heute an seine Grenzen», gibt er zu bedenken. Eine Magnetschwebebahn wäre nicht nur dreimal schneller als die heutige Intercity-Verbindung, sie würde auch sechsmal mehr Verbindungen ermöglichen. «Wir brauchen einen Quantensprung, sonst wird es hier bald noch mehr überfüllte Züge, Verspätungen und Staus auf der Autobahn geben.» Hochgeschwindigkeitsstrecken wie in Frankreich oder Italien sind aus seiner Sicht hierzulande keine Lösung. Dagegen könnte die Schweiz mit dem Bau einer Magnetschwebebahn weltweit eine Führungsrolle übernehmen.

Dass die Technik tatsächlich funktioniert, zeige der Transrapid in Shanghai. Dieser hat seit 2003 bereits über 20 Millionen Kilometer zurückgelegt und sich als sicher und sehr pünktlich erwiesen. König selber hatte sein Schlüsselerlebnis bei einer Fahrt auf der Transrapid-Teststrecke im norddeutschen Emsland. An das Fahrgefühl «wie in einem Flugzeug» erinnert er sich jedes Mal voller Sehnsucht, wenn er auf einer Zugreise «wieder einmal mit Tempo 60 durch den Bahnhof Olter zuckelt».

Gesucht: Investor mit 25 Millionen

Laut König unterstützen derzeit rund 40 Partnerfirmen aus der Schweiz und Deutschland das Magnetbahnprojekt. Allerdings vorab mit Know-how, nicht mit Geld. «Bei rund 100 Firmen konnten wir das Projekt bisher vorstellen und sind in den Geschäftsleitungen auf grosses Interesse gestossen, auch bei Banken.» Derzeit läuft die Suche nach einem Investor, der 25 Millionen Franken für die

Ausarbeitung eines konkreten Projekts samt Konzessionsgesuch bezahlt.

Die Magnetbahn soll ausschliesslich von privaten Investoren und ohne Steuergelder finanziert werden. König zeigt sich zuversichtlich, dass die Kosten durch die betrieblichen Einnahmen gedeckt werden können. Die Wirtschaftlichkeit aller drei Strecken sei gegeben, sodass sich die milliardenschweren Investitionen rechnen würden.

Neben der Finanzierung stellt auch die Streckenführung samt Landerwerb eine Knacknuss dar. König hat bereits Routenvarianten entwickelt (siehe Grafik). So würde die Bahn zwischen Zürich HB und dem Bahnhof Winterthur teils in Tunneln, teils oberirdisch verlaufen, wo immer möglich entlang des SBB-Trassees oder der Autobahn. Denkbar sei auch eine Linienführung auf dem Mittelstreifen der Autobahn. Berechnungen zeigen laut König, dass eine Magnetbahn auf Pfeilern nur ein Sechstel des Landbedarfs einer Eisenbahn und ein Zwanzigstel jenes einer Autobahn beansprucht.

Appell an den Pioniergeist

«Natürlich braucht es einen langen Atem, wir müssen noch an viele Türen klopfen», sagt König. Er beschwört den Pioniergeist früherer Zeiten. Beim Bau des Schweizer Eisenbahnnetzes oder der Jungfraubahn habe man auch enorme Risiken in Kauf genommen. «Wieso soll das heute nicht mehr möglich sein?»

Zudem erinnert er an die Google-Gründer Larry Page und Sergey Brin. Die seien zuerst auch als Spinner betrachtet worden. König hält sich denn auch an ein Motto der beiden Visionäre: «Jedes Mal, wenn jemand sagte, es sei unmöglich, wussten wir, dass wir auf dem richtigen Weg sind.» (Tages-Anzeiger)

Erstellt: 06.12.2011, 19:46 Uhr



Alle Kommentare anzeigen