



Transrapid-Positionspapier, Juni 2025

# Kein Weg führt am Transrapid vorbei, wenn wir einen brauchbaren Fernverkehr wollen.

David Harder, [info@magnetbahn.de](mailto:info@magnetbahn.de)

Der Transrapid ist mehr als ein gescheitertes Großprojekt – er ist ein verpasster Zukunftsentwurf für ein ganzes Land. Als Magnetschnellbahn steht er für ein Mobilitätskonzept, das Geschwindigkeit, Effizienz und Umweltverträglichkeit auf einzigartige Weise verbindet. Mit bis zu 500 km/h Reisegeschwindigkeit, vollelektrischem Betrieb, minimalem Energieverbrauch und einer nahezu wartungsfreien Infrastruktur hätte er die Art, wie wir uns in Deutschland bewegen, grundlegend verändern können. Doch während die Technik längst einsatzbereit war, wurde der Transrapid durch politische Blockaden systematisch ausgebremst.

Dabei betrifft diese Technologie uns alle. Denn Mobilität ist mehr als Fortbewegung: Sie entscheidet darüber, wie wir arbeiten, wohnen, wirtschaften und miteinander in Verbindung stehen. Ein deutschlandweites Transrapid-Netz hätte unsere Städte mit minimalen Reisezeiten näher zusammenrücken lassen, neue Lebens- und Arbeitsmodelle ermöglicht, den überlasteten Bahn- und Flugverkehr entlastet und eine leistungsfähige Alternative zur Straße, Schiene und Flugverkehr geschaffen. In Zeiten maroder Bahninfrastruktur, wachsenden Bevölkerungen und steigendem Mobilitätsdruck stellt sich die Frage, ob wir es uns leisten können, solch ein Potenzial weiter ungenutzt zu lassen.



**Was also wäre, wenn wir die Weichen noch einmal neu stellen könnten? Wenn wir bereit wären, mutige Entscheidungen zu treffen – für eine Mobilität, die uns wirklich voranbringt?**

Die Diskussion um den Transrapid ist keine rein technische. Sie ist eine Debatte über Zukunft, Verantwortung und den Willen, aus alten Fehlern zu lernen. Wollen wir wirklich weiterhin zusehen, wie andere Länder mit unserer Technologie vorangehen – oder ist es an der Zeit, die Zukunft endlich selbst zu gestalten – und internationaler Vorreiter zu werden? In diesem Positionspapier wird geschildert, welche Vorteile der Transrapid bietet, warum er bislang nicht in Deutschland eingesetzt wurde und welches Potenzial er bietet.

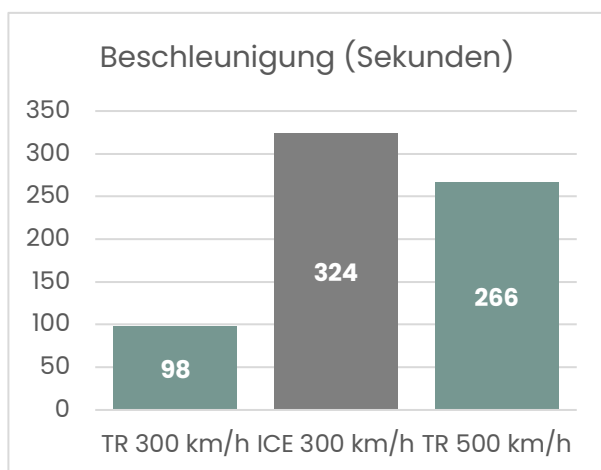
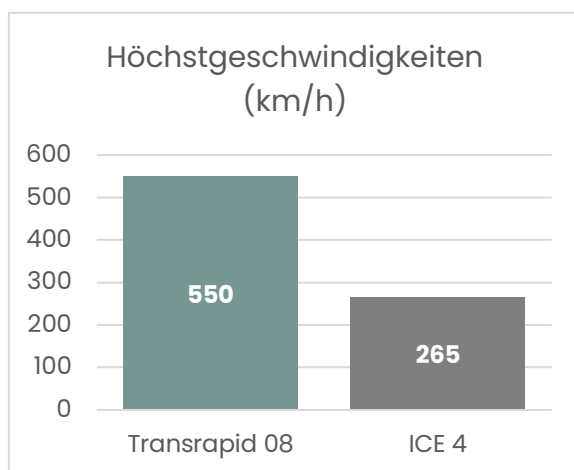


# Vorteile

Der Transrapid ist mehr als nur eine schnelle Bahn – er ist ein völlig neuartiges Hochgeschwindigkeits-Verkehrssystem. Im Unterschied zur klassischen Eisenbahn fährt er nicht auf Rädern, sondern schwebt berührungslos über seiner Strecke – angetrieben durch ein wanderndes Magnetfeld. Diese Technologie bringt eine Vielzahl von Vorteilen mit sich, die ihn zu einer zukunftsfähigen und wirtschaftlich attraktiven Lösung im Fernverkehr machen.

## Geschwindigkeit

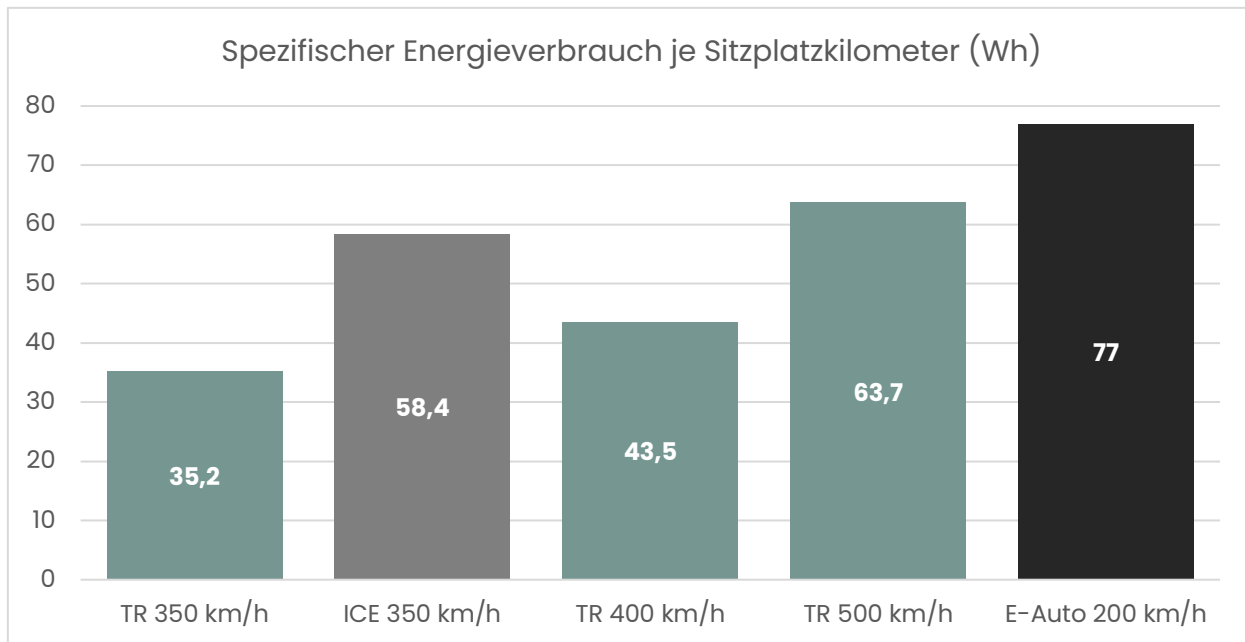
Der Transrapid ist für Reisegeschwindigkeiten von 400 bis 500 km/h ausgelegt – deutlich schneller als der ICE. Chinesische Weiterentwicklungen peilen bereits 600 km/h an. Dank starker Beschleunigung und kurzer Bremswege eignet sich der Transrapid auch für kürzere Strecken mit mehreren Zwischenhalten. Während ein ICE 324 Sekunden braucht, um auf 300 km/h zu beschleunigen, schafft der Transrapid dies in nur 98 Sekunden.



Datensatz Beschleunigung: S. 156 in: „Schach, Jehle, Naumann: Transrapid und Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsbahn, Ein gesamtheitlicher Systemvergleich. Springer Verlag / TU Dresden.“ Datensatz ICE 4 Geschwindigkeit: DB

## Geringerer Energiebedarf

Durch den Wegfall von Rädern, Achsen und Getrieben spart der Transrapid enorme Mengen an Energie. Bei 350 km/h benötigt er rund 40 Prozent weniger Energie pro Sitzplatz als ein ICE – bei 300 km/h etwa 30 Prozent. Der Zug ist deutlich leichter gebaut, da Antrieb und viele Technikkomponenten im Fahrweg untergebracht sind. So bringt ein Transrapid mit gleicher Sitzplatzanzahl nur etwa halb so viel Gewicht auf die Waage, wie ein ICE.



Datensatz Energieverbrauch TR/ICE: S. 196 in: „Schach, Jehle, Naumann: Transrapid und Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsbahn, Ein gesamtheitlicher Systemvergleich. Springer Verlag / TU Dresden.“ Datensatz E-Auto: 200 km/h Verbrauch eines Tesla Model 3 liegt laut Tests bei 387 Wh/km geteilt durch durch 5 Sitzplätze = 77 Wh pro Sitz/km.

## Hohe Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit

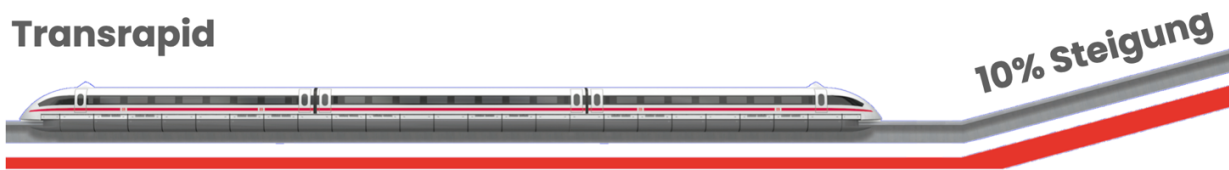
In Shanghai erreicht das System seit über 20 Jahren eine Pünktlichkeit von über 99,89 Prozent, wobei alle Fahrzeuge kumuliert inzwischen über 28 Millionen Kilometer Gesamtfahrleistung zurückgelegt haben. Das liegt am automatisierten Betrieb, der getrennten Infrastruktur und der störungsresistenten Technologie. Ein Herstellergutachten aus 2018 bestätigt, dass die meisten elektrischen und elektronischen Komponenten noch seit Auslieferung verbaut sind und trotz ihrer hohen Leistungsfähigkeit noch lange nicht am Ende ihres Lebens angekommen sind.

## Hochattraktive Trassierungsparameter

Der Transrapid meistert Steigungen von bis zu zehn Prozent – herkömmliche Züge kommen bei drei bis vier Prozent bereits an ihre Grenzen. Dadurch können Strecken direkter geführt und Tunnel eingespart werden. Durch seine schlanke, aufgeständerte Trasse braucht der Transrapid deutlich weniger Fläche, überquert mühelos Straßen, Flüsse oder Felder und zerschneidet dabei keine Landschaften. Bahnübergänge entfallen komplett. Hinzu kommen die deutlich kompakteren Kurvenradien, die der Transrapid im Vergleich zum ICE bieten kann. Während der ICE bei 300 km/h einen Kurvenradius von 3,2 km benötigt, sind es beim Transrapid nur 1,6 km. Selbst bei 400 km/h ist der Kurvenradius mit 2,8 km kompakter als ein ICE bei 300 km/h.



## Transrapid



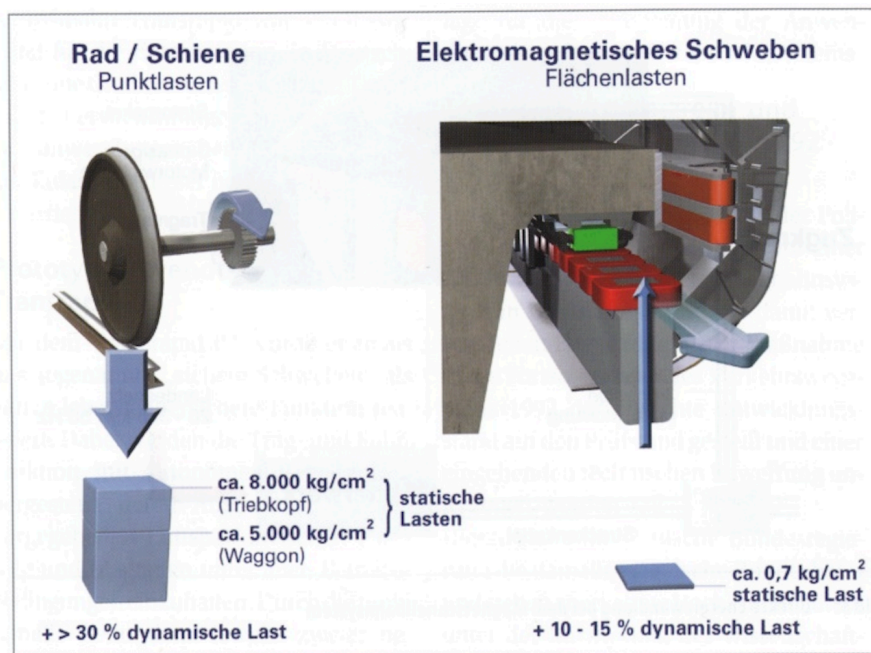
## Eisenbahn



Bild: Transrapid International

### Geringere Wartungskosten

Während beim ICE hohe punktuelle Druckbelastungen zwischen Rad und Schiene auftreten – mit bis zu  $800 \text{ N/mm}^2$  beim Triebkopf – überträgt der Transrapid seine Kräfte kontaktlos und flächig mit nur etwa  $0,07$  bis  $0,1 \text{ N/mm}^2$ . Das reduziert den strukturellen Verschleiß erheblich. Die spezifischen Instandhaltungskosten des Transrapid liegen bei  $0,56$  Cent pro Sitzplatzkilometer, während sie beim ICE bei  $1,77$  Cent liegen – also mehr als dem Dreifachen. Diese Werte beinhalten sowohl Fahrzeug- als auch Fahrwegkosten bei einer Regelgeschwindigkeit von  $450 \text{ km/h}$  für den Transrapid und  $250 \text{ km/h}$  für den ICE. Auf eine  $300 \text{ km}$  lange Strecke mit zwölf täglichen Zugfahrten umgerechnet ergibt sich für den ICE ein Wartungsaufwand von jährlich rund  $11,6$  Millionen Euro, beim Transrapid hingegen nur etwa  $3,7$  Millionen Euro – trotz fast doppelter Geschwindigkeit. Besonders gravierend ist der Unterschied beim Fahrweg: Dessen Instandhaltungsbedarf steigt beim Rad-Schiene-System stark mit der Geschwindigkeit an – beim ICE zwischen  $200 \text{ km/h}$  und  $300 \text{ km/h}$  etwa dreimal so hoch wie beim Transrapid bei  $400$ – $450 \text{ km/h}$ . Der Transrapid profitiert hier von seiner verschleißarmen Magnetschwebetechnik und einer robusten Fahrwegkonstruktion. Die Daten zeigen eindeutig: Im Hochgeschwindigkeitsbereich ist der Transrapid nicht nur schneller, sondern auch dauerhaft günstiger zu betreiben.



Bildquelle: Transrapid International

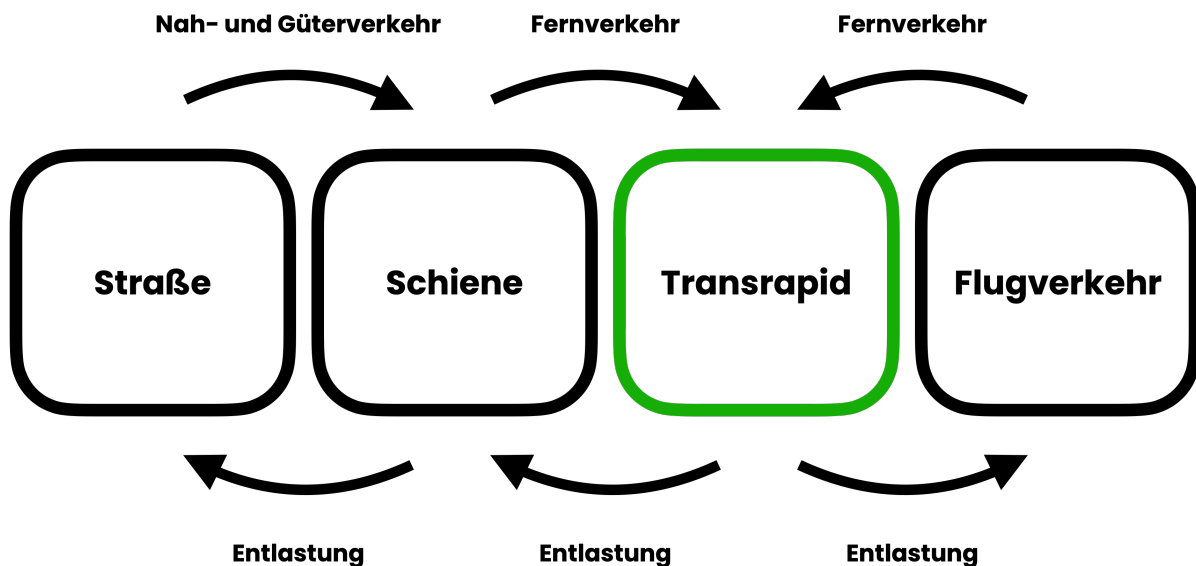
## Geringere Lärmemissionen

Bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten zeigt sich der Transrapid als besonders leises Verkehrsmittel. Während Güterzüge und S-Bahnen bei 100 km/h auf etwa 88–92 dB(A) kommen, bleibt der Transrapid mit nur 74 dB(A) deutlich darunter. Dabei ist wichtig zu wissen: Eine Steigerung um 10 dB(A) bedeutet für das menschliche Gehör eine Verdopplung der wahrgenommenen Lautstärke. In der Praxis heißt das: Ein Unterschied von nur 4–5 dB(A) kann darüber entscheiden, ob Anwohner dauerhaft belastet werden oder nicht. Auch bei 200 km/h bleibt er mit rund 82,5 dB(A) deutlich unterhalb eines ICE, der in diesem Bereich bis zu 88 dB(A) erreicht. Dieser akustische Vorteil bleibt auch bei höheren Geschwindigkeiten bestehen: Bei 300 km/h liegt der Transrapid bei 85,5 dB(A), während ein ICE auf bis zu 91 dB(A) und ein TGV sogar auf bis zu 105 dB(A) kommt. Zum Vergleich: Der Transrapid erreicht selbst bei 500 km/h nur 101 dB(A) – und ist damit bei 300 km/h nur halb so laut wie ein französischer Hochgeschwindigkeitszug bei 300 km/h. Der Transrapid punktet hier durch sein berührungsloses Schwebesystem, die fehlende Rollreibung und seine windschnittige Bauweise. Ergebnis: ein leiseres, angenehmeres Hochgeschwindigkeitssystem – sowohl für Fahrgäste als auch für die Umwelt, wobei auch die wahrgenommenen Frequenzen angenehmer für das menschliche Ohr sind, da es kein Klappern oder Quietschen wie bei konventionellen Zügen und Bremssystemen gibt.



## Entlastung für Straße, Schiene und Flugverkehr

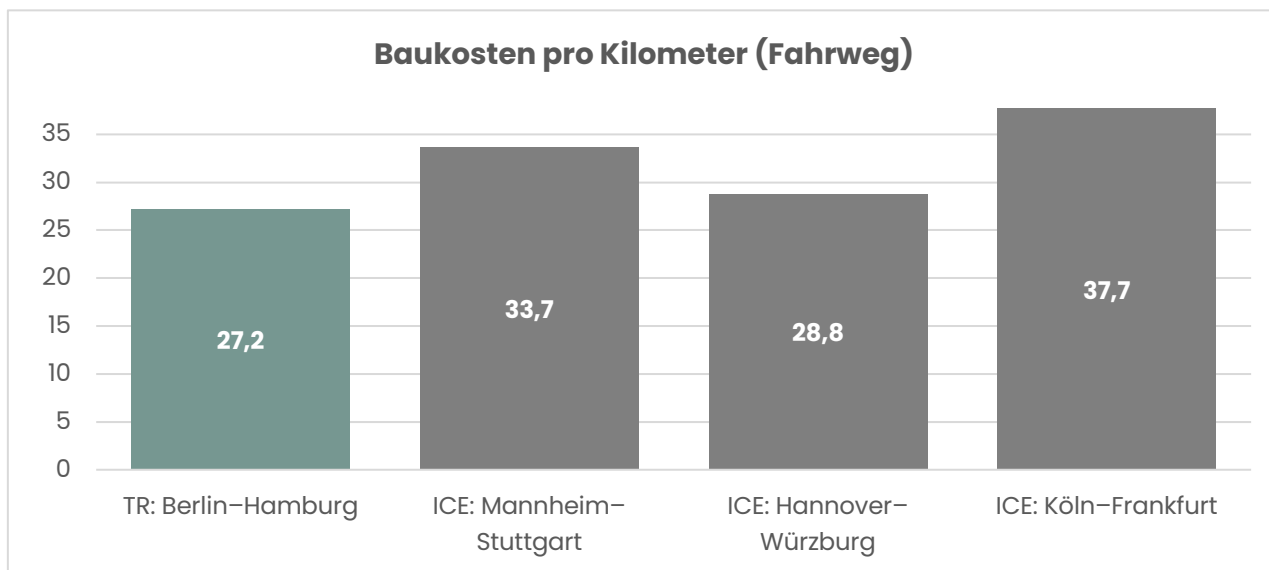
Der Transrapid entlastet bestehende Verkehrssysteme in mehrfacher Hinsicht. Auf stark frequentierten Fernverbindungen wie Hamburg–Berlin oder Hamburg–München kann der Transrapid Millionen Fahrgäste aufnehmen, die derzeit auf Auto, Bahn oder Inlandsflugzeug angewiesen sind. Jeder Passagier, der mit 500 km/h schwebend reist, bedeutet ein entfallener Pkw auf der Autobahn, ein freier Sitz im ICE und ein überflüssiger Kurzstreckenflug. Besonders kritisch ist die Entlastung der Bahn: Während der Transrapid auf einer eigenen Trasse fährt, werden auf klassischen Schienen aktuell Fern-, Nah- und Güterverkehr gebündelt – mit gravierenden Folgen für Pünktlichkeit und Kapazitäten. Durch die Auslagerung des Hochgeschwindigkeitsfernverkehrs auf eine Magnetschwebebahn entsteht auf der Rad-Schiene-Infrastruktur Platz für Regionalzüge und den dringend benötigten Güterverkehr auf der Schiene. Gleichzeitig macht der Transrapid durch seine Pünktlichkeit und Reisegeschwindigkeit auch Autofahrten überflüssig. Er ersetzt auch innerdeutsche Flugverbindungen: Mit Reisezeiten, die denen des Flugzeugs ähneln – ohne Check-in, Turbulenzen oder Abgase – wird der Transrapid zur logischen Alternative. So wird nicht nur die Straße und Schiene entlastet, sondern auch der Luftraum – bei gleichzeitigem Komfortgewinn und Umweltvorteil.





## Geringe Baukosten

Seit Jahren wird erzählt, der Transrapid sei zu teuer gewesen. Doch ein Blick auf die originalen Investitionszahlen (nur Fahrwegkosten) aus den Neubaustrecken der letzten Jahrzehnte zeigt: Diese Erzählung ist falsch. Denn bereinigt auf heutige Preisniveaus (2025) lässt sich im Fernverkehr feststellen:



Datensatz: Transrapid International GmbH. Geschätzte Kostenwerte von: Lahmeyer International GmbH. Veröffentlicht im August 1999, Preisniveaus angepasst auf Juni 2025. Zahlen repräsentieren Neubaustrecke inkl. Betriebsanlagen ohne Fahrzeug und Bahnhof.

- **Transrapid Berlin-Hamburg:** 27,24 Mio. €/km
- **ICE Mannheim-Stuttgart:** 33,65 Mio. €/km
- **ICE Hannover-Würzburg:** 28,84 Mio. €/km
- **ICE Köln-Frankfurt:** 37,66 Mio. €/km

Der Transrapid war nicht teurer – sondern im Gegenteil günstiger als fast alle ICE-Neubaustrecken. Und das trotz doppelter Geschwindigkeit, geringerer Flächeninanspruchnahme, minimalen Wartungskosten und einer technischen Lebensdauer des Fahrwegs von bis zu 100 Jahren. Die Kostenvorteile steigen in geografisch komplexeren Gebieten, da dort dank engerer Kurvenradien und höherer Steigfähigkeit weniger Tunnelbauten und Bodenebnungsmaßnahmen notwendig sind.



Auch im Nahverkehr wird deutlich, dass der Transrapid günstiger als konventionelle Lösungen ist.

- **U-Bahn München U9-Spange:** 380 Mio. €/km
- **U-Bahn München U5-Verlängerung Pasing:** 342 Mio. €/km
- **U-Bahn Hamburg U5-Teilstück Bramfeld–City Nord:** 482 Mio. €/km
- **U-Bahn Hamburg U5 Gesamtstrecke** (25 km, bis zu 16,5 Mrd. €): 660 Mio. €/km

Zum Vergleich:

- **Transrapid München** (inflationsbereinigt 2025): 77,7 Mio. €/km
- **Transrapid NRW** (inflationsbereinigt 2025): ca. 54,5 Mio. €/km

Der weitverbreitete Irrglaube, der Transrapid sei „zu teuer“, ist das Ergebnis gezielter Fehlinformationen, die seit Jahren von Gegnern der Technologie gestreut werden. In der öffentlichen Debatte wurde der Eindruck erweckt, es handele sich um ein finanziell ausuferndes Prestigeprojekt. Wer „zu teuer“ ruft, ohne zwischen Systemkosten und Projektdesign zu unterscheiden, verschleiert die Realität: Im direkten Vergleich mit heutigen U-Bahn- und Hochgeschwindigkeitsbahnprojekten zeigt sich klar, dass der Transrapid weder bei Bau noch Betrieb ein Kostenproblem darstellt – im Gegenteil: Er ist häufig deutlich günstiger. Die Wahrheit ist unbequemer für jene, die ihn politisch verhindert haben – denn im Detail zeigt sich: **Das Preis-Leistungs-Verhältnis des Transrapid ist nicht zu schlagen.**



# Gründe für das Scheitern bisheriger Projekte

Der Transrapid kam in Deutschland nie über die Erprobungsphase hinaus – nicht aus technischen Gründen, sondern aufgrund fehlender politischer Weitsicht. Die Technologie war einsatzbereit, erreichte Geschwindigkeiten von bis zu 500 km/h, wurde 1991 vom Eisenbahnbundesamt für einsatzreif erklärt und fährt in Shanghai bis heute mit weltrekordverdächtiger Verfügbarkeit im Regelbetrieb.

## **Hamburg–Berlin: Transrapid gestrichen, ICE heute doppelt so langsam wie vor 20 Jahren**

Die erste Einsatzstrecke sollte zwischen Hamburg und Berlin entstehen. In nur 53 Minuten hätte der Transrapid diese Verbindung bewältigt – zu einer Zeit, in der konventionelle Züge noch über fünf Stunden brauchten. Auch heute, über zwei Jahrzehnte später, liegt die ICE-Fahrzeit bei 103 bis 153 Minuten – also doppelt bis dreifach so lange. Doch im Februar 2000 wurde das Projekt überraschend gestoppt. Der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn stieg aus, da er im Rahmen des damals vorbereiteten Börsengangs der DB finanzielle Mittel lieber in den hauseigenen ICE investieren wollte.

Der Regierungswechsel von Helmut Kohl (CDU) zu Gerhard Schröder (SPD) im Jahr 1998 beendete zudem die politische Unterstützung für Transrapid-Streckenprojekte. Mit dem Abgang der Transrapid-freundlichen Kräfte war das Thema auf Bundesebene faktisch erledigt. Nachfolgestrecken wurden zwar in München und NRW geplant, hatten aber nichts mehr mit der Fernverkehrsausrichtung des Transrapid zutun und wurden lediglich im Regionalverkehr geplant, was zwar technisch gut möglich ist, aber sein Potenzial im Fernverkehr ungenutzt lässt.

## **München: Flughafenzubringer gestrichen, Stillstand bis heute**

Der TR09 – das modernste je gebaute Transrapid-Fahrzeug – war für die Verbindung vom Münchener Hauptbahnhof zum Flughafen vorgesehen. In nur 10 Minuten, bei 10-Minuten-Takt, hätte der Transrapid die Strecke bedient und so den Flughafen an das Fernverkehrsnetz angebunden. Stattdessen wurde das Projekt 2008 politisch beerdigt – unter Verweis auf angeblich zu hohe Kosten. Versprochen wurde stattdessen eine Express-S-Bahn mit rund 25 Minuten Fahrzeit – doch auch diese wurde nie gebaut. Die Realität: 2007 dauerte die Fahrt mit der S-Bahn 40 Minuten – 2025 dauert sie immer noch 42–45 Minuten. Die verkehrspolitische Bilanz ist erschütternd. Selbst neue Ideen – etwa ein ICE-Anschluss für 5 Milliarden Euro – bringen keine substanzielle Verbesserung, sondern sind teurer als der ursprünglich geplante Transrapid, der mit 1,85 bis 3,4 Milliarden Euro veranschlagt wurde.



## **Zu teuer? Ein politischer Mythos**

Immer wieder hieß es, der Transrapid sei nicht bezahlbar. Doch objektive Kostenvergleiche zeichnen ein anderes Bild. Pro Kilometer war der Transrapid durchweg günstiger als viele ICE-Neubaustrecken – und weit günstiger als moderne innerstädtische U-Bahnprojekte. Wie unter den Vorteilen beschrieben und dargestellt, liegen die Baukosten des Transrapid gleichauf oder unter denen konventioneller Systeme – doch der Transrapid wurde öffentlich als „zu teuer“ gebrandmarkt.

## **Politische Blockade statt Technologieoffenheit**

Der Widerstand kam vor allem aus jenen politischen Lagern, die sich heute als treibende Kräfte der Verkehrswende inszenieren. SPD, Grüne und kleinere, linke Parteien lehnten den Transrapid immer ab – aus angeblichen Umwelt- und Kostengründen. Die Medien griffen diese Kritik auf, sodass der Transrapid zunehmend als überteuerte Spielerei dargestellt wurde – dabei wurde sein Potenzial als emissionsfreier Ersatz für Auto & Kurzstreckenflüge niemals je ernsthaft diskutiert. Am deutlichsten war der Widerstand bei den Grünen: 1997 forderte die Fraktion im niedersächsischen Landtag, die Entwicklung der Magnetschwebebahn vollständig einzustellen – man nannte sie „unseriös, unsinnig und bedenklich“. Im Bundestag erklärte MdB Albert Schmidt seine Ablehnung mit dem Hinweis, „es gebe doch schon das Flugzeug“. Diese Aussagen wirken heute wie aus der Zeit gefallen – doch sie waren politisch folgenreich.

## **Das eigentliche Versagen: Der politische Wille**

Günter Steinmetz, langjähriger Betriebsleiter der Versuchsanlage im Emsland, brachte es bereits vor Jahren auf den Punkt: Nicht die Technik scheiterte – sondern der politische Wille. Auf den einst geplanten Achsen wie Hamburg–Berlin oder München–Flughafen existieren bis heute keine gleichwertigen Alternativen. Statt technologischem Fortschritt herrschen Rückschritt, Stillstand und infrastrukturelles Flickwerk.

**Die Bilanz: Ein emissionsfreies, wartungsarmes, schnelles und bewährtes Verkehrssystem wurde verhindert – aus parteipolitischen, ideologischen und lobbyistisch-wirtschaftlichen Interessen. Die Zeche zahlen bis heute die Fahrgäste, denen es an sinnvollen, schnellen, komfortablen und zuverlässigen Mobilitätslösungen fehlt.**



# Heutige Relevanz

In einer Zeit, in der klassische Verkehrsträger an ihre Grenzen stoßen, gewinnt die Diskussion um den Transrapid neue Dringlichkeit. Deutschlands Bahnnetz ist überlastet, die Fahrpläne unzuverlässig, der Ausbaubedarf gewaltig – und gleichzeitig werden Milliarden in ineffiziente Projekte mit zweifelhafter Wirkung investiert. Der Transrapid wird, trotz seiner Vorteile, leider nicht beachtet.

- 👉 **430–500 km/h schnell** – doppelt so schnell wie ein ICE.
- 👉 **Entlastet Bahn, Straße & Luftverkehr durch neue, unabhängige Infrastruktur** – keine Abhängigkeit von überlasteten Netzen.
- 👉 **Klimaneutral betreibbar** – vollelektrisch, je nach Strommix komplett emissionsfrei.
- 👉 **40 % geringerer Energiebedarf als der ICE** – bei 350 km/h pro Sitzplatz deutlich geringerer Energieverbrauch.
- 👉 **Lärmarm & flächenschonend** – aufgeständert, keine Bahnübergänge, keine Flächenversiegelung.
- 👉 **Weniger Tunnel notwendig** – durch hohe Steigfähigkeit.
- 👉 **Wirtschaftlich überlegen** – Bis zu 68 % geringere Wartungskosten, Fahrwege halten 80–100 Jahre und Fahrzeuge Jahrzehnte, automatisierbar, kein Fahrpersonal nötig.
- 👉 **Technisch ausgereift & einsatzbereit** – jahrzehntelang entwickelt & 1991 zugelassen in Deutschland.
- 👉 **Weltrekord bei Zuverlässigkeit** – 99,9 % Verfügbarkeit in Shanghai seit 2004.
- 👉 **Günstiger als behauptet** – pro Kilometer z.T. sogar günstiger als ICE-Neubaustrecken oder U-Bahnen – trotz immenser Vorteile.

Er könnte zentrale Achsen wie Hamburg, Berlin, München, Köln, Frankfurt und viele weitere Städte binnen Minuten statt Stunden verbinden – ohne Umwege, ohne Verspätung. **In einer Welt, die sich nach neuen Mobilitätskonzepten sehnt, ist der Transrapid kein nostalgisches Denken – sondern ein realer, bewährter und betriebsfertiger Lösungsansatz.** Deutschland braucht Mut, Technikbegeisterung – und endlich eine ehrliche Debatte über das, was möglich ist. Der Transrapid ist kein Traum. Er ist die verpasste Realität – und verdient eine zweite Chance.



Oft wird argumentiert, Deutschland verfüge überhaupt nicht über das Geld, welches der Transrapid erfordern würde. Doch: Allein 2024 wurden 18,4 Milliarden Euro – rund 50 Millionen Euro pro Tag – für das EEG subventioniert, um Emissionen im Energiesektor zu vermeiden. Doch diese Gelder ersetzen oft nur bereits saubere Kernkraft durch wetterabhängigen Strom ohne spürbaren Umwelteffekt. Der Transrapid hingegen vermeidet Emissionen dort, wo sie wirklich entstehen: im Auto- und Flugverkehr. Eine Transrapid-Strecke ersetzt tausende Kurzstreckenflüge und Autobahnkilometer – dauerhaft, elektrisch, emissionsfrei. Für den Betrag, den das EEG an wenigen Tagen verschlingt, ließen sich bereits Fertigungswerke errichten, Personal ausbilden, Fahrzeuge bauen und Streckenplanungen durchführen. Mit dem gesamten EEG-Budget von nur einem Jahr könnten hunderte Kilometer Transrapid durch Deutschland gebaut werden – eine Investition, die nicht nur die Umwelt entlastet, sondern auch Mobilität, Standort und Technologie stärkt.

Während der Transrapid in Deutschland politisch totgeschwiegen wird, plant China bereits die nächste Generation auf Basis deutscher Transrapid-Technologie mit bis zu 600 km/h. Dort erkennt man das Potenzial: schnelle, leise und saubere Mobilität – unabhängig vom überlasteten Schienennetz. In Deutschland hingegen scheint niemand mehr Interesse an der eigenen Hochtechnologie zu haben, obwohl der Transrapid hier entwickelt, getestet und einsatzreif gemacht wurde. Seit den 1960er Jahren arbeiteten hunderte deutsche Unternehmen am Transrapid, 1991 wurde seine Einsatzreife bestätigt, 1993 erreichte er auf der Emsland-Versuchsstrecke reale 450 km/h. Doch statt ihn im Fernverkehr einzusetzen – etwa zwischen Berlin und Paris oder München und Hamburg – wurde das Projekt systematisch kleingerechnet, torpediert und schließlich ausgebremst. Während Länder wie China, Südkorea oder Japan massiv und erfolgreich in Magnetbahntechnologie investieren, hat Deutschland seine Vorreiterrolle verloren und diskutiert nun lieber über andere Themen.

**Ein deutschlandweites Transrapid-Netz wird eine entscheidende Lücke zwischen Zug und Flug schließen und gleichzeitig das überlastete Bahnnetz sowie Kurzstreckenflüge entlasten. Angesichts steigender Anforderungen an Mobilität und Nachhaltigkeit wäre es an der Zeit, über eine strategische Rückbesinnung auf das Potenzial dieser Technologie nachzudenken.**

David Harder – Betreiber von magnetbahn.de und Initiator der Transrapid-Petition 2024/25



## Über den Autor



### David Harder

magnetbahn.de ist die weltweit einzige unabhängige Informationsplattform, die sich vollständig und faktenbasiert dem Thema Magnetschwebbahnen widmet. Seit der Gründung 2020 mache ich es mir zur Aufgabe, sachlich, fundiert und öffentlichkeitswirksam über die Technologie des Transrapid zu informieren – mit Artikeln, Videos, Faktenchecks, Vorträgen und politischen Impulsen wie Petitionen, die über 60.000 Unterschriften erreichen. **Ziel ist es, die verschwiegene deutsche Hochtechnologie aus der Vergessenheit zu holen, Falschinformationen zu entlarven und die Debatte über ihren Wiedereinsatz neu zu entfachen** – da wir in der aktuellen Zeit dringend darauf angewiesen sind und wir uns mit dem Transrapid fit für die Zukunft machen. Durch umfassende Recherchen, einem großen Medienarchiv und eine enge Vernetzung mit Fachleuten ist magnetbahn.de heute die zentrale Anlaufstelle für Technik, Geschichte und Zukunftsperspektiven der Magnetschwebbahn. Finanziert wird dieses Engagement durch freiwillige Unterstützer, Mitgliedschaften und Shop-Erlöse – getragen von einer Überzeugung: **Der Transrapid verdient eine zweite Chance.**

## Mehr erfahren

**Technologie** [magnetbahn.de/transrapid/technologie/](https://magnetbahn.de/transrapid/technologie/)

**Geschichte** [magnetbahn.de/transrapid/geschichte/](https://magnetbahn.de/transrapid/geschichte/)

**Fahrzeuge** [magnetbahn.de/fahrzeuguebersicht/](https://magnetbahn.de/fahrzeuguebersicht/)

**Videos** [magnetbahn.de/videos/](https://magnetbahn.de/videos/)

**& vieles mehr.** [magnetbahn.de](https://magnetbahn.de)



Zusätzliche Quellen unter [magnetbahn.de/quellen](https://magnetbahn.de/quellen)

V.i.S.d.P.: David Harder, c/o MDC Management #1309, Welserstraße 3, 87463 Dietmannsried

[info@magnetbahn.de](mailto:info@magnetbahn.de)