
Elons Tunnelkatastrophe

Von Jens Meiners

Sie ist nur ein weiteres Projekt des Milliardärs und Jet-Setters Elon Musk, der nach eigenem Bekunden 120 Stunden pro Woche arbeitet, um „die Welt zu ändern“: Die Boring Company, mit der die alte Idee einer Schnellbahn ausgegraben wurde, die in einer Vakuumröhre mit knapp 1000 km/h von A nach B schießen soll.

Neben diesem Konzept namens Hyperloop, das mannigfache Sicherheitsprobleme aufweist und dem manche Experten rundheraus die Machbarkeit absprechen, gibt es jetzt die Variante Loop: Hier wird auf das Vakuum verzichtet, die Passagiere sollen in ihrem eigenen Auto oder auf Schlitten unterwegs sein, die Platz für 8 bis 15 Personen bieten. Der Vorzug: Ein Tunnel ohne Vakuum lässt sich rasch graben, und Medien wie Investoren sind wieder für eine Weile beschäftigt.

Jetzt hat die Boring Company – „boring“ bedeutet graben, aber auch „langweilig“ – im kalifornischen Hawthorne zu einer Mitfahrt eingeladen. Man erinnert sich an die faszinierenden Graphiken: Mitten im Asphalt sollen Autos abgesenkt werden und sich in Röhren eingliedern. Man will sogar Eigenheimbesitzern anbieten, unter der heimischen Garage ein Loch zu graben, um sich ins System einsortieren zu können.

Wer erwartet hat, dass sich die Autos auf einem Schlitten fortbewegen, sah sich bei der Demonstration jetzt am 18. Dezember eines Besseren belehrt: Stattdessen hat Musk einen Tesla Model X mit einem Gestell versehen, das den in der Tunnelspur hält. Nur wenige hundert Dollar soll das kosten, und Musk will es „für jedes autonome Elektroauto“ anbieten.

Von den versprochenen rund 200 bis 250 km/h ist ebenfalls keine Rede mehr: Mit knapp 65 km/h rumpelt der Crossover durch den 1,8 Kilometer langen Tunnel, den Tesla mit einer gebrauchten Tunnelbohrmaschine gegraben hat; gegen Ende der betulichen Reise verlangsamt sich das Auto sogar auf knapp 40 km/h. Futuristische Lichteffekte sollen dem fragwürdigen Ereignis eine futuristische Aura verleihen.

Musk Visionen sehen vor, das Gebiet von Los Angeles mit einem Netz von Tunneln zu durchlöchern, die auf den zahlreichen Ebenen gebaut werden. Zwar fasst ein einzelnes Auto viel weniger Passagiere als eine U-Bahn; die Boring Company sagt jedoch, der Vorzug ihres Systems liege darin, dass die Auto-Schlitten direkt von A nach B fahren anstatt „hundertmal anzuhalten“.

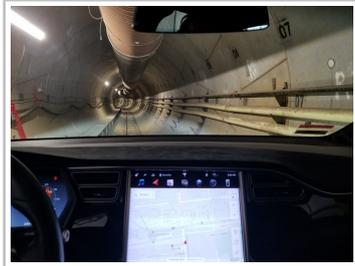
Das innovative Unternehmen will keine öffentlichen Gelder verwenden: „Die Boring Company ist privat finanziert und unsere Einzelprojekte sind ebenfalls privat finanziert“, verkündet man stolz. Angesichts der bekanntermaßen gigantischen Kosten von Tunnelprojekten ist das eine gute Nachricht für Steuerzahler.

Vielleicht wird Musk diese Aussage aber noch revidieren, denn tatsächlich besteht seitens der Politik erhebliches Interesse an der Technologie. Mancher Volksvertreter sonnt sich gerne im Glanz kühner Visionen. So will Rahm Emanuel, demokratischer Bürgermeister der Stadt Chicago, die Boring Company von der Innenstadt zum Flughafen O'Hare eine „Loop“-Strecke bauen lassen. Und kein geringerer als der bayerische Ministerpräsident Markus Söder möchte im Freistaat eine Hyperloop-Referenzstrecke vorzeigen können.

Er sollte beherzt aufs Elektropedal treten, bevor die Stimmung kippt. Musks vorweihnachtliche Tunneldemonstration wurde von Teilen der US-Medien mit Spott

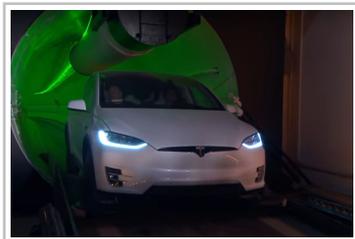
überzogen; mancher Beobachter fragt sich inzwischen, ob man es mit einem Betrug zu tun haben könnte (ampnet/jm).

Bilder zum Artikel



Elon Musk und sein erster Tunnel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Boring Company



Elon Musk und sein erster Tunnel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Boring Company



Elon Musk und sein erster Tunnel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Boring Company



Elon Musk und sein erster Tunnel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Boring Company



Elon Musk.

Foto: Heisenberg Media