



Aktenzeichen: Pet 1-19-12-9314-033934

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 26.09.2024 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, die Planungen für Transrapidlinien in Deutschland wieder aufzugreifen und eine kommerzielle Nutzung des Magnetschwebbahnsystems zu ermöglichen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 272 Mitzeichnungen und 34 Diskussionsbeiträge vor. Zudem liegen weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des engen Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung zugeführt werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass der Transrapid im Vergleich zum hergebrachten Fernverkehr aufgrund geringer Emissionen, hoher Leistungsfähigkeit und reduziertem Verschleiß zu bevorzugen sei.

Insbesondere sei der Einsatz des Transrapids aufgrund der im Vergleich zum ICE größeren Höchstgeschwindigkeit vorteilhaft. Die notwendige Technik sei zudem bereits vollends entwickelt und könne es Deutschland ermöglichen, die schnellsten Züge der Welt einzusetzen. Ein positiver Nebeneffekt sei auch dahingehend zu prognostizieren, überbuchte Züge und den Autobahnverkehr zu entlasten.

Positiv falle ferner ins Gewicht, dass der Betrieb des Transrapids mit weitaus geringeren Geräuschemissionen verbunden sei und die Lärmfrequenz angemessener sei als im Eisenbahnschienenverkehr. Schließlich sei der Transrapid auch aus technischer



Perspektive vorzugswürdig, da das kontaktlose Schwebesystem ohne Reibung auskomme und insoweit auch Verschleißerscheinungen vorbeuge.

Insgesamt sei die Förderung von Transrapidprojekten aufgrund der wirtschaftlichen Attraktivität und der geringeren Umweltbelastungen erstrebenswert und könne Deutschland zu einer Vorreiterrolle im Fernverkehr verhelfen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss stellt fest, dass im Rahmen der Petition zahlreiche Argumente zugunsten des Transrapids angeführt werden, die anerkannt sind und Motivation für die Entwicklung der entsprechenden Magnetschwebetechnik waren. Aufgrund der insoweit zutreffend vorgetragenen Vorteile gab es in der Vergangenheit verschiedene – jedoch letztlich erfolglose – Projekte, im Rahmen derer Transrapidlinien für Deutschland realisiert werden sollten. Die Gesichtspunkte zugunsten des Transrapids vermögen indes, wie dem Petenten auch bereits durch den Bürgerservice des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) mitgeteilt worden ist, nicht den immensen Aufwand und die hohen Kosten zu überwiegen, die mit der Etablierung des Transrapids verbunden wären.

Beim Transrapid handelt es sich um eine Magnetschwebetechnik, die seit den 1970er Jahren in Deutschland bis zur Einsatzreife entwickelt wurde und bis heute keine kommerzielle Anwendung in Deutschland gefunden hat. Die erwähnten Projekte, die den Bau einer Transrapidstrecke in Deutschland vorsahen und deren zugehörige Planungen recht weit fortgeschritten waren, sind sämtlich an der Wirtschaftlichkeit gescheitert, die relativ zum System Schiene unvorteilhaft war. In Shanghai wurde die einzige Transrapidstrecke errichtet, die im Regelverkehr bedient wird. Der wirtschaftliche Erfolg dieser mit 30 km relativ kurzen Flughafenanbindung ist nach Medienberichten bislang ausgeblieben. Die ursprünglich geplante Verlängerung der Strecke wurde nicht umgesetzt. Da sich das Rad-Schiene-System als wirtschaftlicher



dargestellt hat, wurde in Deutschland und China in den Ausbau und die Weiterentwicklung des Rad-Schiene-Systems investiert. Durch die Einführung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf dem konventionellen Eisenbahnsystem in den letzten 30 Jahren konnte die Reisezeit kontinuierlich verringert werden, wodurch sich der Reisezeitvorteil des Transrapid verringert hat.

Im Rahmen der Petition wird unter anderem die größere Höchstgeschwindigkeit des Transrapid gegenüber dem ICE angeführt. Richtig ist, dass der Transrapid für Betriebsgeschwindigkeiten bis 500 Kilometer pro Stunde (km/h) entwickelt wurde. Der ICE 3 der Baureihe 403 wird in Deutschland auf wenigen Strecken mit maximal 300 km/h betrieben. Sowohl beim Transrapid, als auch beim ICE als Vertreter klassischer Hochgeschwindigkeitszüge, ist die fahrbare Geschwindigkeit maßgeblich von der Strecke und dem zugrundeliegenden Fahrplan abhängig. Im Gegensatz zum ICE besitzt der Transrapid eine höhere Beschleunigung, die es ihm ermöglicht auf relativ kurzen Strecken hohe Geschwindigkeiten zu erreichen. Durch den artreinen Betrieb im Fernverkehr mit nur einem Fahrzeugtyp sind gegenseitige Beeinträchtigungen durch unterschiedliche Geschwindigkeiten beim Transrapid nicht zu erwarten, was sich positiv auf die Pünktlichkeit auswirkt.

Ebenso ist der Transrapid durch die fehlende Reibung in Folge des Schwebens leiser als klassische Hochgeschwindigkeitszüge. Durch die fehlende Reibung ist von einem geringeren Verschleiß des Fahrzeugs und der Strecke auszugehen als beim System Eisenbahn, wodurch geringere Wartungskosten plausibel erscheinen. Daneben sind die Trassierungsparameter, wie Längs- oder Querneigung größer als bei Eisenbahnen, wodurch die Trassierung von Strecken insgesamt flexibler gestaltet werden kann. Der Fahrweg des Transrapid kann dabei aufgeständert werden, wodurch höhengleiche Kreuzungen, wie z. B. Bahnübergänge, vermieden werden können. Diese Konstruktion ist auch beim System Eisenbahn möglich.

Den Vorteilen des Transrapid stehen allerdings auch erhebliche Nachteile gegenüber. Das System ist nicht mit der vorhandenen Infrastruktur kompatibel. Die gesamte Infrastruktur müsste neu errichtet werden, weshalb eine Nutzung vorhandener Strecken wie bei der Eisenbahn nicht möglich ist. Wenn Transrapidlinien ähnlich wie Eisenbahnlinien an innerstädtischen Bahnhöfen enden sollen, müssen entsprechende



Trassen durch dicht bebaute Gebiete geführt werden. Dafür müsste ggf. vorhandene Bebauung abgerissen oder verlegt werden. Alternativ wäre eine Tunnellösung denkbar, die mit großem Aufwand verbunden wäre. Insoweit erscheint das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Transrapidlinien gegenwärtig insgesamt nicht günstig. Zusammenfassend stellt der Petitionsausschuss fest, dass damit dem Anliegen der Petition, Planungen zum Einsatz des Transrapids in Deutschland wieder aufzunehmen und die Magnetschwebbahntechnik einer kommerziellen Verwendung zuzuführen, aus den dargelegten Gründen nicht gefolgt werden kann.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.