



Aktenzeichen: Pet 1-21-12-9314-007777

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 9. Juli 2026 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird ein Projekt zur Verbindung der europäischen Hauptstädte über Magnetschienenbahnen gefordert, wobei eine erste Versuchsstrecke zwischen München und Berlin und eine zweite zwischen Berlin und Brüssel ins Auge gefasst werden soll. Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 48 Mitzeichnungen und 19 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass die Magnetschienenbahn eine Zukunftstechnologie sei. Reisegeschwindigkeiten von über 400 Kilometer pro Stunde (km/h) könnten Inlandsflüge überflüssig machen. Bei der Entwicklung dieser Technologie könnte die Deutsche Bahn federführend sein. 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:

Die einzige in Deutschland entwickelte Magnetschwebebahn, die Geschwindigkeiten jenseits der 400 km/h erreichen kann, ist der Transrapid. Dieser wurde seit den 1970er Jahren in Deutschland bis zur Einsatzreife entwickelt und hat bis heute keine kommerzielle Anwendung in Deutschland gefunden. In der Vergangenheit gab es



verschiedene Projekte, die den Bau einer Transrapidstrecke in Deutschland vorsahen und deren zugehörige Planungen recht weit fortgeschritten waren. Letztlich sind alle Projekte an der Wirtschaftlichkeit gescheitert, die relativ zum System Schiene unvorteilhaft war.

Grundsätzlich kann der für Betriebsgeschwindigkeiten von bis zu 500 km/h entwickelte Transrapid als Alternative zu Inlandsflügen oder innereuropäischen Flügen dienen.

Sowohl beim Transrapid als auch beim ICE als Vertreter klassischer

Hochgeschwindigkeitszüge ist die fahrbare Geschwindigkeit maßgeblich von der Strecke und dem zugrunde liegenden Fahrplan abhängig. Im Gegensatz zum ICE besitzt der Transrapid eine höhere Beschleunigung, die es ihm ermöglicht, auf kurzen Strecken hohe Geschwindigkeiten zu erreichen. Mit nur einem Fahrzeugtyp sind gegenseitige Beeinträchtigungen durch unterschiedliche Geschwindigkeiten beim Transrapid nicht zu erwarten, was sich positiv auf die Pünktlichkeit auswirkt.

Der Transrapid besitzt jedoch den Nachteil, dass er nicht mit vorhandener Infrastruktur kompatibel ist. 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 entsprechenden Aufwänden verbunden wäre.

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 Transrapids verringert hat.

Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Nachteile für den Transrapid vermag der Petitionsausschuss die Forderung der Petition nicht zu unterstützen. Er empfiehlt daher



im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.