

## V-27 Magnetschwebebahn

Antragsteller\*in: Marco Safar (KV Hamm)

Tagesordnungspunkt: V Verschiedenes

### Antragstext

- 1 Auf dem Weg zu klimaneutralem Verkehr braucht Deutschland und Europa einen
- 2 effizienten und gut funktionierenden öffentlichen Personenverkehr.
- 3 Dabei muss der öffentliche Nahverkehr und dessen Infrastruktur weiter ausgebaut
- 4 werden, es braucht europaweit deutlich mehr Nachtzugverbindungen und innovative
- 5 Transportformen müssen verstärkt zum Einsatz kommen.
- 6 Hierbei muss es mehr Gelder für die Forschung an der Magnetschwebetechnik geben
- 7 und Projekte, bei denen diese auch zum Einsatz kommt.
- 8 Ein Vorteil dieser Technologie ist die Energieeffizienz, die geringe
- 9 Durchschneidung von Naturräumen sowie die Flexibilität der Trassenführung in
- 10 Ballungsräumen und die geringeren Lärmemissionen.
- 11 Der Transrapid als Magnetschwebebahn benötigt deutlich weniger Energie als
- 12 herkömmliche Verkehrsmittel wie Flugzeuge und Autos. Er fährt ohne direkten
- 13 Bodenkontakt, was den Energieverbrauch durch Reibung minimiert. Da die
- 14 Magnetschwebebahn vollelektrisch betrieben wird, ist sie potenziell vollständig
- 15 CO<sub>2</sub>-neutral, insbesondere bei der Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien.
- 16 Dies wäre ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Klimaziele Deutschlands.
- 17 Die Schnellzugverbindungen mittels Magnetschwebebahnen sollen dort eingesetzt
- 18 werden, wo die derzeitige Rad-Schienen-Infrastruktur überlastet oder ausgereizt
- 19 ist. Hierdurch sollen Kapazitäten verlagert werden, sodass die Intercity-Züge
- 20 und S-Bahnen wieder pünktlich fahren und eine dichtere Taktung in Nahverkehr
- 21 ermöglicht werden kann. Ideen die Magnetschwebahnen zusammen mit der Rad-Schienen
- 22 Technik auf einen Fahrtweg nutzen zu können, existieren bereits.
- 23 Es gibt auch Anwendungsbeispiele in Nah- und Güterverkehr, in denen die
- 24 Magnetschwebetechnik Sinn ergibt. Im Nahverkehr sind sie einsetzbar an Stellen,
- 25 die einen S-Bahn oder Straßenbahnbau aus platztechnischen oder Kostengründen
- 26 nicht erlauben. Im Güterverkehr können sie für den autonomen Transport von
- 27 einzelnen Containern in regionalen Verteilnetzwerken eingesetzt werden.
- 28 Mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 500 km/h, und mehr, könnte der
- 29 Transrapid eine direkte Konkurrenz zu Inlandsflügen darstellen und diese
- 30 teilweise ersetzen. Dies würde nicht nur den CO<sub>2</sub>-Ausstoß senken, sondern auch
- 31 die Reisezeiten zwischen Metropolen drastisch verkürzen. So könnte
- 32 beispielsweise die Strecke Hamburg-München in knapp zweieinhalb Stunden
- 33 zurückgelegt werden, was sowohl den Geschäfts- als auch den Individualverkehr
- 34 erheblich erleichtern würde.
- 35 Deutschland war bereits führend in der Entwicklung des Transrapids und könnte
- 36 diese technologische Innovation wieder aufgreifen, um seine Stellung als
- 37 Innovationsland im Bereich Verkehrstechnologien zu festigen. Dies würde nicht
- 38 nur neue Arbeitsplätze schaffen, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit der

39 deutschen Industrie stärken. Der Export dieser Technologie könnte zudem  
40 langfristig wirtschaftliche Vorteile für Deutschland bringen. China und Japan  
41 entwickeln diese Technologie bereits seit Jahrzehnten weiter.

42 Deutschland ist ein Land der Entwickler und klugen Köpfe. Unser Wohlstand wird  
43 durch Innovation gesichert. Dabei müssen die Konzepte auch umgesetzt werden  
44 damit sie zum Exportschlager werden. Die Einführung des Magnetbahn-Systems in  
45 Deutschland ist ein bedeutender Schritt in Richtung nachhaltiger und moderner  
46 Mobilität. Durch die Förderung dieser Technologie könnte Deutschland seine  
47 Vorreiterrolle im Bereich der Verkehrstechnologien stärken, die Klimaziele  
48 schneller erreichen und eine dringend benötigte Alternative zum Flug- und  
49 Straßenverkehr bieten.

## **weitere Antragsteller\*innen**

Michèle Doré (KV Hamm); Thilo Pohl (KV Hamm); Peter Kruse (KV Hamm); Marwin Steidle (KV Karlsruhe-Land); Alexander Langer (KV Hamm); Christiane Stalleicken (KV Hamm); Julia Später (KV Hamm); Marco Scheuermann (KV Hamm); Helga Becker (KV Hamm); Antonia Selo (KV Hamm); Maike Schmiedecken (KV Hamm); Matthis Arndt (KV Hamm); Lennard Schlöffel (KV Soest); Jörg Leifeld (KV Hamm); Hanna Müller (KV Hamm); Christel Weiß (KV Hamm); Hendrik Osthues (KV Coesfeld); Roland Steidle (KV Karlsruhe-Land); Fabian van der Steege (KV Waldeck-Frankenberg); sowie 30 weitere Antragsteller\*innen, die online auf Antragsgrün eingesehen werden können.