V-27 Magnetschwebebahn

Antragsteller*in: Marco Safar (KV Hamm)
Tagesordnungspunkt: V Verschiedenes

Antragstext

Auf dem Weg zu klimaneutralem Verkehr braucht Deutschland und Europa einen effizienten und gut funktionierenden öffentlichen Personenverkehr.

Dabei muss der öffentliche Nahverkehr und dessen Infrastruktur weiter ausgebaut werden, es braucht europaweit deutlich mehr Nachtzugverbindungen und innovative Transportformen müssen verstärkt zum Einsatz kommen.

Hierbei muss es mehr Gelder für die Forschung an der Magnetschwebetechnik geben und Projekte, bei denen diese auch zum Einsatz kommt.

Ein Vorteil dieser Technologie ist die Energieeffizienz, die geringe Durchschneidung von Naturräumen sowie die Flexibilität der Trassenführung in Ballungsräumen und die geringeren Lärmemissionen.

Der Transrapid als Magnetschwebebahn benötigt deutlich weniger Energie als herkömmliche Verkehrsmittel wie Flugzeuge und Autos. Er fährt ohne direkten Bodenkontakt, was den Energieverbrauch durch Reibung minimiert. Da die Magnetschwebebahn vollelektrisch betrieben wird, ist sie potenziell vollständig CO_2-neutral, insbesondere bei der Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien. Dies wäre ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Klimaziele Deutschlands.

Die Schnellzugverbindungen mittels Magnetschwebebahnen sollen dort eingesetzt werden, wo die derzeitige Rad-Schienen-Infrastruktur überlastet oder ausgereizt ist. Hierdurch sollen Kapazitäten verlagert werden, sodass die Intercity-Züge und S-Bahnen wieder pünktlich fahren und eine dichtere Taktung in Nahverkehr ermöglicht werden kann.Ideen die Magnetschwebahnen zusammen mit der Rad-Schienen Technik auf einen Fahrtweg nutzen zu können, existieren bereits.

Es gibt auch Anwendungsbeispiele in Nah- und Güterverkehr, in denen die Magnetschwebetechnik Sinn ergibt. Im Nahverkehr sind sie einsetzbar an Stellen, die einen S-Bahn oder Straßenbahnbau aus platztechnischen oder Kostengründen nicht erlauben. Im Güterverkehr können sie für den autonomen Transport von einzelnen Containern in regionalen Verteilnetzwerken eingesetzt werden.

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 500 km/h, und mehr, könnte der Transrapid eine direkte Konkurrenz zu Inlandsflügen darstellen und diese teilweise ersetzen. Dies würde nicht nur den CO_2-Ausstoß senken, sondern auch die Reisezeiten zwischen Metropolen drastisch verkürzen. So könnte beispielsweise die Strecke Hamburg-München in knapp zweieinhalb Stunden zurückgelegt werden, was sowohl den Geschäfts- als auch den Individualverkehr erheblich erleichtern würde.

Deutschland war bereits führend in der Entwicklung des Transrapids und könnte diese technologische Innovation wieder aufgreifen, um seine Stellung als Innovationsland im Bereich Verkehrstechnologien zu festigen. Dies würde nicht nur neue Arbeitsplätze schaffen, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit der

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

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