

IA17 Magnetschwebbahnnetz für Europa – ein tragfähiges europäisches Infrastrukturnetz

Antragsteller*in: Björn Resch (LV Hessen)

Antragstext

- 1 1. Die JEF Deutschland fordern ein europäisches Magnetschwebbahn-Netz auf
2 Basis der DB-Studie zum Metropolitan Network zur Schaffung eines
3 europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes.
- 4 2. Zunächst soll dafür eine europäisch einheitliche Bau- und Betriebsordnung
5 für Magnetschwebbahnen erarbeitet und erlassen werden, um einen
6 europaweit einheitlichen und kompatiblen Betrieb sicherzustellen.
- 7 3. Im nächsten Schritt wird von der EU ein Magnetschwebbahn Infrastruktur
8 Betreiber zum Bau und Betrieb der Infrastruktur gegründet. Die
9 Infrastruktur soll in staatlicher Hand bleiben. Mitgliedstaaten ist es
10 erlaubt eigene Eisenbahninfrastruktur Unternehmen für Magnetschwebbahnen
11 zu gründen. Sie unterliegen der EU-Bau- und Betriebsordnung für
12 Magnetschwebbahnen und sind vertraglich verpflichtet die von der EU
13 geplante Trassen zu bauen, die vorgegebene Kapazität bereit zu halten.
- 14 4. Eine erste Pilotstrecke soll international über mindestens 2 EU-Staaten
15 nach einer positiven Wirtschaftlichkeitsprüfung gebaut werden.
- 16 5. Die Magnetschwebbahn Infrastruktur sollte nicht nur dem Personenverkehr,
17 sondern auch für Güter- und Schwerlasttransporte ausgelegt werden.
- 18 6. Gleichzeitig soll die Magnetschwebbahn-Forschung wieder nach Europa
19 geholt werden, um Erfahrungen für weitere Strecken und neue Transrapid-
20 Modelle zu sammeln.

Begründung

Karte:

<https://www.deutschebahn.com/resource/blob/10878414/81e0ce2e9fca11478e6c8f9929f6->

[ca77/Bild_Metropolitan-Network-data.pdf](#)

Infrastruktur ist essenziell, um enger zusammen zu wachsen. In Europa besteht noch viel Ausbau bedarf. Nach einer DB- Studie fehlt in Europa noch 2/3 der Infrastruktur für ein Bahn Hochgeschwindigkeitsnetz für Europa. Vor allem in Mittel und Osteuropa. Da klimaneutrales Fliegen noch nicht in der Sicht ist, wäre ein HGV-Bahnnetz von Bedeutung. Aber auch zur Stärkung der Wirtschaft in Infrastrukturschwachen Regionen.

Um das europäische Schienennetz zusammenwachsen zu lassen, werden derzeit enorme Anstrengungen unternommen, da jedes Land ein anderes Stromsystem wie auch Zugbeeinflussungssystem herrscht. Auch Einstiegshöhen sind unterschiedlich. Lediglich die Zugbeeinflussung lässt sich realistisch einheitlich umrüsten. Übrig bleibt ein Flickenteppich, der wohl bis Ende des Jahrhunderts langsam als Kompromiss Flickenteppich zusammenwächst.

Selbst das Deutsche Schienennetz ist völlig überlastet und bedarf weiteren Ausbau. Der Point of no return ist noch nicht gegeben.

Der Vorteil von Magnetschwebbahnen besteht nicht nur in der höheren Reisegeschwindigkeit. Bau und Betriebskosten sind zu herkömmlichen HGV-Bahnen gleich. Durch die höheren Geschwindigkeiten ließen sich größere Entfernungen überbrücken. Aber auch mehr Haltestellen einfügen, da die Beschleunigung viel höher ist als bei Rad Schiene. Durch das Wegfallen von Oberleitungen und dem Schienenkontakt sind Magnetschwebbahnen weniger störanfällig und zuverlässiger. Auch nutzt sich die Trasse weniger ab. In Deutschland muss derzeit das Kernnetz bis 2030 Kernsaniert werden. Hochgeschwindigkeitstrassen müssen ca. alle 30 Jahren komplett saniert werden. Eine Magnetbahntrasse hält 100 Jahre und länger.

Magnetbahntrassen schaffen mehr Steigungen und engere Radien, was die Trassierung in bergigen Regionen billiger und in Ballungszentren leichter macht.

Die aufgeständerte Bauart durchtrennt die Landschaft weniger für Mensch und Tier und würde einen autonomen Betrieb ermöglichen, welcher bisher nur bei komplett von der Umwelt isolierten U-Bahn Strecken wie jener in Nürnberg möglich ist.

Der letzte Vorteil wäre die massive Entlastung bisheriger Bahntrassen. Insbesondere in Deutschland muss zu viel Schwerlastverkehr auf Straßen ausweichen.