



Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss

Horn
David Harder

Berlin, 16. Oktober 2025
Bezug: Mein Schreiben vom
22. August 2025
Anlagen: 1

Referat Pet 1
BMI, BMV, BMWE

Investitionen und öffentliche Zuwendungen

[REDACTED] (Bitte bei allen Zuschriften angeben)

Sehr geehrter Herr Harder,

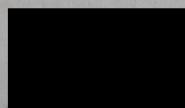
als Anlage übersende ich Ihnen die zu Ihrer Eingabe eingeholte
Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr mit der
Bitte um Kenntnisnahme.

Die Ausführungen des Fachministeriums sind sachgerecht und
geben die zurzeit geltende Rechtslage zutreffend wieder. Sie sind
aus der Sicht des Ausschussdienstes des Petitionsausschusses
nicht zu beanstanden.

Ihre Eingabe wird damit als abschließend beantwortet angesehen,
sofern Sie sich nicht gegenteilig äußern. Ich bitte dann konkret
mitzuteilen, was noch Gegenstand einer parlamentarischen
Prüfung sein soll.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag



Anlage
zum Schreiben des BMV vom 01.10.2025

**Stellungnahme zur Eingabe
von Herrn David Harder, 49716 Meppen
mit Schreiben vom 23.06.2025**

Mit der Petition fordert Herr Harder, den Transrapid politisch und fachlich neu zu bewerten, konkrete Einsatzstrecken im Fernverkehr zu prüfen, Pilotprojekte und Machbarkeitsstudien anzustossen und die Technologie in die langfristige Infrastrukturplanung einzubeziehen. Ziel sei eine faktenbasierte, ideologiefreie Debatte über eine umweltfreundliche, zuverlässige und leistungsfähige Mobilitätslösung für den deutschen Fernverkehr und seine internationale Wettbewerbsfähigkeit.

Begründet wird die Forderung mit einem verkehrspolitischen Mehrwert, der sich aus den Vorteilen des Transrapiads gegenüber der Eisenbahn ergibt, insbesondere angesichts des überlasteten Schienennetzes und der anhaltenden Unpünktlichkeit im Fernverkehr.

Der Petent führt die Vorteile des Transrapiads auf, die allesamt bekannt sind.

Bereits 2020 hatte sich Herr Harder an den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages gewandt. Er wollte erreichen, dass die Magnetschweebahn vom Typ Transrapid in Deutschland kommerziell angewendet wird.

Da beide Petitionen auf den Einsatz des Transrapiads zielen und keine wesentlich neuen Argumente vorgelegt werden, wird auf die Stellungnahme des seinerzeitigen BMVI vom 20.07.2020 verwiesen, die als Anlage beigefügt ist.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass durch den Bau neuer Eisenbahn- oder Transrapidstrecken, bestehende Verkehrswege entlastet werden können. Wie stark diese Entlastung ausfällt ist von den jeweiligen Rahmenbedingungen abhängig. Des Weiteren muss berücksichtigt werden, dass eine neue Transrapidverbindung ebenso wie eine neue Eisenbahnverbindung auch zusätzliche Nachfrage erzeugen kann.

Ob der Fahrweg des Transrapid die in der Petition angegebenen 80-100 Jahre halten wird, ist äußerst ungewiss, da keine entsprechenden Erfahrungswerte vorliegen. Unabhängig davon wird Eisenbahninfrastruktur für ähnliche Zeiträume geplant. Pauschale Aussagen zu den Kosten eines Kilometers Transrapid-Fahrweg und eines Kilometers konventioneller Hochgeschwindigkeitsbahntrasse sind aufgrund der geringen Anzahl an gebauten Transrapidstrecken und der Unterschiedlichkeit der Bahnstrecken nicht sinnvoll. Die tatsächlichen Kosten hängen maßgeblich von den jeweiligen Projekten ab. Darüber hinaus gibt es einen Markt im Bereich der Eisenbahn mit verschiedenen nationalen und international tätigen Unternehmen, sodass ein gewisser Wettbewerb besteht. Beim Transrapid ist man derzeit auf einen Hersteller festgelegt.



David Harder, 49716 Meppen

Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Ansprechpartner: David Harder

Telefon: +49 151 10409393
E-Mail: info@magnetbahn.de
Internet: magnetbahn.de

Datum: 14.12.2025

Widerspruch gegen die abschließende Behandlung der Petition Pet 1-21-12-9314-004262

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 16. Oktober 2025 übersandten Sie mir die zu meiner Petition eingeholte Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr und teilten zugleich mit, dass die Eingabe aus Sicht des Ausschussdienstes als sachgerecht beantwortet und damit als abschließend erledigt angesehen werde. Dieser Bewertung widerspreche ich ausdrücklich.

Die Stellungnahme des Ministeriums verfehlt den Kern des Petitionsanliegens. Gegenstand meiner Eingabe ist nicht die Forderung nach einer unmittelbaren Umsetzung eines Transrapid-Projekts, sondern die Bitte um eine erneute, ergebnisoffene und wissenschaftlich fundierte Prüfung, ob und in welchen konkreten Relationen der Transrapid unter den heutigen verkehrlichen, infrastrukturellen und energiepolitischen Rahmenbedingungen für Deutschland sinnvoll sein kann. Eine pauschale Verweisung auf frühere Einschätzungen aus dem Jahr 2020 ersetzt eine solche Neubewertung nicht.

Die Gleichsetzung meiner aktuellen Petition mit der Petition aus dem Jahr 2020 ist sachlich nicht gerechtfertigt. Die damalige Initiative stellte einen ersten Versuch dar und fand mit 272 Unterschriften nur sehr begrenzte Resonanz. Die aktuelle Petition hingegen wurde von knapp 62.000 Bürgerinnen und Bürgern unterstützt und dokumentiert ein erheblich gesteigertes öffentliches Interesse. Sie ist weder in Zielsetzung noch in politischem Gewicht mit der früheren Eingabe vergleichbar. Dass gleichwohl auf eine jahrealte Stellungnahme zurückgegriffen wird, ohne die veränderte Ausgangslage angemessen zu würdigen, erscheint nicht sachgerecht.

In den letzten Jahrzehnten haben sich die maßgeblichen Rahmenbedingungen des deutschen Fernverkehrs erheblich verändert. Die strukturelle Überlastung des Schienennetzes, die zunehmenden Schwierigkeiten beim Neubau konventioneller Eisenbahnstrecken, lange Realisierungszeiträume sowie der weiterhin hohe Anteil innerdeutscher Flugverkehre,

insbesondere auf Relationen wie Hamburg-München oder Hamburg-Berlin, verdeutlichen den Bedarf an zusätzlichen leistungsfähigen Verkehrssystemen. Gerade vor diesem Hintergrund wäre eine vergleichende Untersuchung sinnvoll, etwa zwischen einer ICE-Neubaustrecke und einer Transrapid-Neubaustrecke auf stark belasteten Korridoren wie Hamburg-Hannover, Hamburg-Berlin oder Hamburg-München.

Nicht nachvollziehbar ist zudem die Darstellung, beim Transrapid handele es sich um ein System mit einseitiger Herstellerabhängigkeit. Tatsächlich waren bei Entwicklung und Bau des Transrapid über Jahre hinweg tausende Zulieferunternehmen aus unterschiedlichsten Bereichen beteiligt. Als Petent erwarte ich, dass diese industriepolitische und technologische Realität zumindest geprüft und nicht pauschal verneint wird.

Die ministerielle Stellungnahme räumt selbst ein, dass belastbare Erfahrungswerte zur konventioneller Hochgeschwindigkeitsbahn nicht sinnvoll seien, da die tatsächlichen Kosten projektabhängig seien. **Diese Feststellungen sprechen jedoch nicht gegen, sondern für die Durchführung einer unabhängigen Studie.** Wenn wesentliche Annahmen ungeklärt sind, kann eine sachliche Bewertung nur durch strukturierte Untersuchung erfolgen. Eine Ablehnung mit Verweis auf fehlende Daten ist widersprüchlich, wenn zugleich jede systematische Datenerhebung unterbleibt.

Bereits die Stellungnahme zur Petition aus dem Jahr 2020, auf die nun erneut verwiesen wird, habe ich inhaltlich widerlegt. Die damalige Behauptung einer grundsätzlichen Unwirtschaftlichkeit des Transrapid verkennt zentrale Aspekte wie geringeren Energieverbrauch, fehlenden Rad-Schiene-Verschleiß, deutlich reduzierte Instandhaltungskosten sowie die potenziell längere Lebensdauer der Infrastruktur. Diese Argumente sind heute, angesichts steigender Bau- und Unterhaltungskosten konventioneller Verkehrssysteme, aktueller denn je.

Besonders irritierend ist schließlich, dass das außergewöhnliche öffentliche Interesse an der aktuellen Petition in der Bewertung keinerlei Berücksichtigung findet. Eine Unterstützung durch rund 62.000 Unterzeichnerinnen und Unterzeichner stellt kein Randphänomen dar, sondern ein klares Signal für den Wunsch nach einer ernsthaften, technologieoffenen Prüfung alternativer Verkehrskonzepte.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Petitionsausschuss nachdrücklich, die Eingabe nicht als erledigt zu betrachten. Vielmehr sollte geprüft werden, ob eine unabhängige Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie angeregt werden kann, die untersucht, ob der Transrapid für Deutschland grundsätzlich sinnvoll ist und in welchen konkreten Relationen er einen verkehrspolitischen Mehrwert bieten könnte.

Ich bitte um Mitteilung, wie der Ausschuss beabsichtigt, mit meinem Widerspruch weiter zu verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

David Harder