

## Antrag

Hannover, den 11.06.2024

Fraktion der AfD

### **Initiative des Landes zur Magnetschwebbahn und zu entsprechender technologischer Forschung und Industrieansiedlung**

Der Landtag wolle beschließen:

#### Entschließung

Das in Deutschland entwickelte Transrapid-System schuf die Grundlagen für heute gebräuchliche Magnetzug-Technologien für Personen- und Warenbeförderung in schnellstmöglicher Zeit über weite Strecken. Weltweit werden derzeit Magnetschwebbahnen (Maglev - magnetic levitation) und Ultra-Hochgeschwindigkeitszüge gebaut und projektiert. Die Entwicklung von Maglev-Verkehrssystemen findet auf einem dynamischen Zukunftsmarkt statt, der sowohl von internationaler Wirtschaftskonkurrenz und sich verstärkenden Handelsströmen geleitet ist als auch einer massiven Urbanisierung und dem Anspruch an Ressourcenschonung.

Für die Personenbeförderung in Megacities wie auch für den internationalen Güterverkehr bietet die Magnetschwebetechnik deutliche Vorteile gegenüber dem Transport auf Schiene, Straße und Luftweg. Die Technik gewährleistet eine technisch sichere, schnelle und hochfrequente Massenbeförderung. Der erosive Materialverschleiß und damit auch der Wartungsaufwand sind deutlich geringer als bei herkömmlichen Beförderungssystemen. Emissionsmengen an Lärm, Feinstaub oder Verbrennungsrückständen sind minimal bis gar nicht gegeben. Maglev-Strecken können höhere Steigungswinkel als Gleissysteme bewältigen, haben einen geringeren Flächenverbrauch und führen anders als Gleis-Hochgeschwindigkeitsstrecken nicht zu einer Zerschneidung der Landschaft.

Für die Forschung an der Magnetschwebetechnik und für die Entwicklung marktfähiger Zugsysteme ist auch in Niedersachsen die entsprechende Infrastruktur vorhanden. Dazu gehören die frühere Transrapid-Teststrecke im Emsland (TVE) oder das Institut für Hyperloop-Technologie IHT an der Hochschule Emden/Leer. Im Sommer 2023 wurde bekannt, dass ein Rückbau der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) geplant ist<sup>1</sup>.

Vor diesem Hintergrund fordert der Landtag die Landesregierung auf,

1. jegliche Rückbaupläne für die Transrapid-Teststrecke im Emsland zu stoppen;
2. die vorhandene Teststrecke auf ihre technische Betriebsfestigkeit hin zu prüfen und in Zusammenarbeit mit dem Bund für eine zukünftige Nutzung zu ertüchtigen und
3. ein Cluster von Forschungspartnern und Unternehmen zu initiieren, in dem neue Maglev-Technologien und -Projekte bis zur Marktreife und Serienproduktion gebracht werden können.

#### Begründung

In Deutschland wurde im Jahr 2000 die Einstellung des Transrapid beschlossen, die letzte Teststrecke im niedersächsischen Emsland im Jahr 2011 stillgelegt. Die Nachfrage ist allerdings seither gestiegen, und der technologische Wettbewerb wird primär zwischen Herstellern aus China und Japan ausgetragen.

Der globale Markt für Magnetschwebbahnen zeigt sich insbesondere in der Asia-Pacific-Region (APAC) sehr dynamisch, wo rund 63 % des Maglev-Weltmarktes angesiedelt sind. Zwischen 2023 und 2027 wird ein Marktwachstum von rund 7 % um knapp 1,4 Billionen US-Dollar erwartet<sup>2</sup>. Der

<sup>1</sup> <https://magnetbahn.org/news/rueckbau-der-transrapid-versuchsanlage-naht/>

<sup>2</sup> <https://www.prnewswire.com/news-releases/maglev-train-market-size-to-grow-by-usd-1-38-billion-from-2022-to-2027--high-speed-transportation-demand-to-boost-the-market--technavio-301907025.html>

Umsatz könnte sogar von 2023 bis 2031 von 2,7 Billionen US-Dollar auf 5,1 Billionen US-Dollar steigen<sup>3</sup>. Zu den führenden Herstellern gehören Alstom, American Maglev Technology Inc., Bharat Heavy Electricals Ltd, Central Japan Railway Company, CRRC Corporation Limited, East Japan Railway Company, Hitachi Ltd., Hyundai Rotem Company, IHI Corporation, Max Bögl, Mitsubishi Heavy Industries Ltd, Northeast Maglev, Shanghai Maglev Transportation Development Co. und SwissRapide AG<sup>4</sup>.

In China besteht seit 2002 eine Strecke in Shanghai, seit 2017 eine Linie in Peking, eine weitere soll in Qingyuan eröffnet werden, mit möglichen Erweiterungen nach Hongkong und Macau. Im chinesischen Harbin wird bereits ein Ultra-Hochgeschwindigkeitszug getestet, der eine Geschwindigkeit von bis zu 1 000 km/h erreichen könnte. In Japan bestehen zwei kürzere Strecken in Tsukuba und Saitama. Eine größere Shinkansen-Strecke zwischen Tokyo und Nagoya mit Verlängerung nach Osaka ist derzeit im Bau. In Südkorea besteht eine von Hyundai gebaute Strecke am Incheon International Airport, deren Technologie auch für den Kuala Lumpur International Airport in Malaysia im Gespräch ist. In Indien ist eine Magnetschwebbahn-Strecke u. a. zwischen Mumbai und Ahmedabad geplant. Die Schweizer Firma SwissRapide AG projiziert die Trassen Bern–Zürich und Lausanne–Genf sowie weitere Strecken in Abu Dhabi und Oman<sup>5</sup>. Die EU förderte das Projekt Hypernex.

Der technische Fortschritt ermöglicht immer wieder neue Antriebssysteme, ausgehend von der elektromagnetischen zur elektrodynamischen Suspension (EDS). Eine weitere neue Technologie firmiert unter dem Namen „MagRail“ und bewegt Schienenfahrzeuge schwebend auf bereits bestehenden Schienen vorwärts. Die nächste Generation von Magnetschwebbahnen soll in eigenen Vakuum-Pipelines verkehren, basierend auf der Technologie der Hochtemperatur-Supraleiter (HTS). Eine nochmalige Verbesserung wird mit dem Einsatz künstlicher Intelligenz (KI) vorhergesagt. Einsatzbereiche sind neben dem regionalen ÖPNV auch der internationale Personenfernverkehr und der Güterverkehr in der Logistik, vom Containertransport bis zu Gepäcktransportlösungen. Diese globalen Marktchancen müssen der heimischen Industrie erhalten bleiben.

Jens-Christoph Brockmann  
Parlamentarischer Geschäftsführer

---

<sup>3</sup> <https://www.taiwannews.com.tw/en/news/5034716>

<sup>4</sup> <https://www.alliedmarketresearch.com/maglev-train-market-A09096>

<sup>5</sup> <https://www.swissrapide.com/htm/projekte.htm>